



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 250-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.370

Eingereicht am: 06.12.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Remund (Mittelhäusern, Grüne) (Sprecher/in)
Berger-Sturm (Grosshöchstetten, SP)
von Wattenwyl (Trametan, Grüne)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 332/2022 vom 30. März 2022
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Mit konsequenter Geschwindigkeitseinhaltung die Auswirkungen von Lastwagen in Sachen Strassensicherheit, Klima und Lärm senken

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz laut Verkehrsregelverordnung (VRV) des Bundesrats maximal 80 km/h. Der Bundesrat scheint sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten wird. Hält er doch im Verlagerungsbericht aus dem Jahr 2019 Folgendes fest: «Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs.»¹ Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt. Dies ist in mehrerlei Hinsicht ein Missstand:

- Klima: Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um rund sieben Prozent bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO₂-Ausstoss um sechs bis acht Prozent vermindern.² Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO₂-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100 000 Tonnen CO₂ pro Jahr beziffert.
- Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer: Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
- Lärm: Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der LKW-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte

¹ Bundesrat (2019): Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2019 Verlagerungsbericht Juli 2017–Juni 2019 (Seite 40)

² Informationen zur Umweltpolitik (2011): LKW-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm (Seite 21) [https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf]

auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist.³ Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.

- Durchsetzung des Rechtsstaates und Fairness zwischen den Verkehrsteilnehmern: Die weit verbreitete Missachtung des Lkw-Tempolimits unterminiert die Glaubwürdigkeit unseres Rechtsstaates. Es ist zudem unfair gegenüber den Pkw-Fahrern, die für Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst werden.

Der Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes und damit die Durchsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten ist laut Bundesrat Sache der Kantone. Entsprechend drängen sich folgende Fragen an die Regierung des Kantons Bern.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Gab es in den letzten drei Jahren Geschwindigkeitskontrollen, die spezifisch auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit von Lastwagen (80 km/h) ausgelegt waren?
2. Wenn ja: Wie oft wurde kontrolliert, wie oft waren die Lastwagen auf wie vielen Strassen durchschnittlich zu schnell unterwegs und wie schnell fahren diese?
3. Wenn nein: Warum wird die Geschwindigkeit der Lastwagen zumindest auf den vom Schwerverkehr stark frequentierten Strecken nicht eingehender kontrolliert?
4. Welche Möglichkeiten, auch technologischer oder kontroll-strategischer Art, sieht die Kantonsregierung, um dem Problem wirksam zu begegnen? Braucht es beispielsweise an den Transitstrecken örtlich wechselnde und/oder fixe Radaranlagen, die auf Lastwagen ausgerichtet sind?
5. Sind die Bussen genug hoch, dass sie abschreckend wirken?
6. Braucht es Zuschüsse für die kantonalen Behörden, beispielsweise aus den LSVA-Einnahmen, damit vermehrt lastwagenspezifisch kontrolliert wird?

Antwort des Regierungsrates

Zu Frage 1:

Nein, es werden keine spezifisch auf Lastwagen ausgerichteten Geschwindigkeitskontrollen mit Geschwindigkeitsmessgeräten durchgeführt. Lastwagen, inkl. alle anderen Fahrzeugarten mit fahrzeugbedingten Höchstgeschwindigkeiten von 80 und 100 km/h, werden im Rahmen der allgemeinen Geschwindigkeitsmessungen kontrolliert.

Im Rahmen der Schwerverkehrskontrollen werden die aufgezeichneten Daten der Fahrtschreiber anlässlich von Strassenkontrollen fortlaufend kontrolliert (Leistungsvereinbarung ASTRA). Grundsätzlich werden diese Daten für die Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit und zur Aufklärung von Unfällen aufgezeichnet. Die aufgezeichneten Geschwindigkeiten werden dabei jedoch ebenfalls geprüft.

³ Informationen zur Umweltpolitik (2011): LKW-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der LKW-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm (Seite 40) [https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf]

Zu Frage 2:

Statistisch werden die Lastwagen bei der Kantonspolizei Bern in der Gruppe der schweren Motorwagen (über 3,5 t; Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge, Gesellschaftswagen, schwere Motorwagen) zusammengeführt. Die folgenden Angaben beziehen sich auf diese Fahrzeuggruppe; sie bilden den jährlichen Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 ab.

Insgesamt wurden mit Geschwindigkeitsmessenanlagen auf ca. 550 Strassenabschnitten Geschwindigkeitsüberschreitungen mit schweren Motorwagen registriert. Weil die Einsatzdauer pro Kontrolleinsatz unterschiedlich ist und die blossе Anzahl der Kontrollen deshalb kein aufschlussreiches Bild ergeben würde, werden in der Tabelle 1 zunächst die Gesamtzahl der Kontrollstunden pro Jahr nach Ortslage (innerorts, ausserorts inkl. Autostrassen sowie Autobahnen) ausgewiesen. Diese werden in Relation zu den dabei erfassten Gesamtzahlen an Widerhandlungen gestellt. Die Tabellen 2a und 2b stellen detailliert die Art der dabei festgestellten Widerhandlungen dar.

Tabelle 1: Total aller mit Geschwindigkeitsmessenanlagen durchgeführten Kontrollen, Anzahl Stunden nach Ortslage sowie Anzahl dabei festgestellter Widerhandlungen begangen mit schweren Motorwagen

Ortslage	Gesamtzahl Kontrollstunden pro Jahr (gerundet)	Anzahl festgestellter Widerhandlungen pro Jahr (gerundet)
Innerorts	398'548	6'602
Ausserorts	6'560	1'297
Autobahn	4'676	2'796
Total	409'784	10'695

Tabelle 2a: Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit

Geschwindigkeitsbezogene Widerhandlungen		
Ordnungsbussen innerorts	Anzahl	Anteil % (gerundet)
1– 5 km/h	4'988	46,6
6–10 km/h	877	8,1
11–15 km/h	170	1,6
Total	6'035	56,4
Ordnungsbussen ausserorts und auf Autostrassen		
1– 5 km/h	1'102	10,3
6–10 km/h	137	1,3
11–15 km/h	35	0,3
16–20 km/h	9	0,1
Total	1'283	12,0
Ordnungsbussen Autobahnen		
1– 5 km/h	2'545	23,8
6–10 km/h	180	1,7
11–15 km/h	8	0,1
16–20 km/h	1	0,0
21–25 km/h	1	0,0
Total	2'735	25,6

Rapportierung wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln (Artikel 90 Absatz 1 Strassenverkehrsgesetz)		
16-25 km/h	37	0,3
Rapportierung wegen qualifizierter Verletzung der Verkehrsregeln (Artikel 90 Absatz 2 Strassenverkehrsgesetz)		
mehr als 25 km/h	2	0,0
Total geschwindigkeitsbezogener Wiederhandlungen	10'092	94,3

Tabelle 2b: Weitere im Rahmen von Geschwindigkeitskontrollen festgestellte Verstösse, begangen mit schweren Motorwagen

Ordnungsbussen, die im Zusammenhang mit Geschwindigkeitskontrollen für andere Verstösse verhängt wurden		
Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Überholen für Lastwagen verboten» auf Autobahnen	2	0,0
Widerhandlung gegen die Einspurordnung durch Missachten des Konturpfeils der Lichtsignalanlage	12	0,1
Nichtbeachten eines Lichtsignals	387	3,6
Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt	66	0,6
Nichttragen der Sicherheitsgurten durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer	125	1,2
Überfahren oder Überqueren einer Sicherheitslinie innerorts	2	0,0
Rapportierung wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln (Artikel 90 Absatz 1 Strassenverkehrsgesetz)		
Andere als Geschwindigkeitsübertretungen	9	0,1
Total sonstiger, im Zusammenhang mit Geschwindigkeitskontrollen festgestellter Wiederhandlungen	603	5,7
Gesamt aller im Rahmen von Geschwindigkeitskontrollen festgestellter Verstösse	10'695	100 %

Des Weiteren werden durch den technischen Verkehrszug im Kanton Bern jährlich mehrere tausend Fahrzeuge einer eingehenden Schwerverkehrskontrolle unterzogen, wobei auch die Daten des Fahrtschreibers kontrolliert werden. Die Sicherheitsabzüge (Art. 8/2 VSKV-ASTRA) betragen 10 km/h für analoge bzw. 6 km/h für digitale Fahrtschreiber. Im Sinne der Verhältnismässigkeit werden deshalb lediglich jene Geschwindigkeitsübertretungen durch die Kantonspolizei Bern rechtlich verfolgt, welche sich im Anzeigebereich befinden. Dies, da anhand der Aufzeichnungen des Fahrtschreibers lediglich ein Zeitstempel, aber keine Örtlichkeit hinterlegt ist. Bei den Geschwindigkeitsübertretungen im Anzeigebereich handelt es sich um Fälle, in denen auf Strecken mit Gefälle übersetzte Geschwindigkeiten erreicht werden können, obwohl die Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen ausgerüstet sind.

Zu Frage 3:

Geschwindigkeitskontrollen ausschliesslich für einzelne Fahrzeugarten durchzuführen, wäre ineffizient und kontraproduktiv. Geschwindigkeitskontrollen erfassen immer alle motorisierten Fahrzeugarten. Die Gesamtanzahl der Kontrollen ist hoch, und selbstverständlich fokussiert die Kantonspolizei Bern dabei auf Brennpunkte.

Zu Frage 4:

Der Kontrolldruck auf den Transitstrecken (Autobahnen bzw. Autostrassen) könnte mit einer Schwerpunktverschiebung der Geschwindigkeitsmessungen erhöht werden. Diese würde aber dazu führen, dass ohne Kompensationsmassnahmen der Kontrolldruck auf dem übrigen Stras-

sennetz abnehmen würde. Das wiederum hätte negative Auswirkungen auf die dortige Verkehrssicherheit. Zudem ist davon auszugehen, dass Verkehrsemissionen, wie z. B. der Fahrzeuglärm und die Abgasbelastung in den Dörfern und Städten, zunehmen würden. Um derartige negative Auswirkungen auszugleichen, müssten die technischen und personellen Kapazitäten entsprechend angepasst werden. Das heisst, es müssten zusätzliche Geschwindigkeitsmessgeräte beschafft und der Personalbestand erhöht werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Installation von fix installierten Anlagen auf Nationalstrassen in die alleinige Kompetenz des Bundes fällt.

Zu Frage 5:

Die Höhe der Bussen wird grundsätzlich durch den Bund festgelegt und liegt nicht in kantonaler Zuständigkeit. Die am häufigsten gegen Lastwagen ausgesprochenen Ordnungsbussen aufgrund von Geschwindigkeitswiderhandlungen liegen bei CHF 20.00 auf Autobahnen und CHF 40.00 auf dem übrigen Strassennetz (vgl. Tabelle 2a).

Zu Frage 6:

Soll der Kontrolldruck auf den Nationalstrassen erhöht werden, so sollte dies einsatztaktisch über fest installierte Geschwindigkeitsüberwachungssysteme erfolgen. Diese wären durch den Bund zu beschaffen. Wartung, Unterhalt und Eichungen wären durch die Kantonspolizei Bern vorzunehmen. Im Gegenzug würden dem kantonalen Finanzhaushalt die Bussenerträge zufließen. Bezüglich Schwerverkehrskontrollen verfügt der Kanton Bern über eine Leistungsvereinbarung mit dem ASTRA, welche durch LSVA-Einnahmen finanziert wird. Einerseits finden im Kantonsgebiet intensivierete Schwerverkehrskontrollen statt, welche das ASTRA ausserhalb der Grundlast pro Kontrollstunde vergütet, und andererseits finanziert das ASTRA die Vollkosten des Kompetenzzentrums Schwerverkehr der Kantonspolizei in Ostermundigen. Weitere finanzielle Zuschüsse für die kantonalen Behörden sind aus Sicht des Regierungsrates nicht notwendig. Wie in der Antwort auf Frage 3 ausgeführt, wäre es ineffizient und kontraproduktiv Geschwindigkeitskontrollen ausschliesslich für einzelne Fahrzeugarten durchzuführen.

Verteiler

– Grosser Rat