



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 241-2025
Vorstossart: Postulat
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2025.GRPARL.512

Eingereicht am: 10.09.2025

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Kohler (Meiringen, GRÜNE) (Sprecher/in)
Studer (Meiringen, SP)
von Arx (Spiegel b. Bern, GLP)
Steiner (Boll, EVP)
Lerch (Langenthal, SVP)
Remund (Mittelhäusern, GRÜNE)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1428/2025 vom 17. Dezember 2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme und gleichzeitige Abschreibung**

Mehr Sicherheit für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und Anwohnerinnen und Anwohner bei touristisch genutzten Strassen

Dem Regierungsrat wird folgender Prüfungsauftrag erteilt:

1. Er zeigt auf, welche Daten zum Anteil von Mietfahrzeugen auf Berner Strassen bezogen auf die gesamten Verkehrsbewegungen auf einzelnen Strassenabschnitten vorhanden sind.
2. Er zeigt auf, welche Massnahmen ergriffen werden können, um die Verkehrssicherheit entlang stark touristisch genutzter Strassen – insbesondere Passstrassen – zu erhöhen.
3. Er zeigt auf, mit welchen Massnahmen den Blaulichtorganisationen der Zugang zu Einsatzorten bei hohem Verkehrsaufkommen noch gewährleistet werden kann.
4. Er prüft, mit welchen Mitteln die lokale Bevölkerung entlang stark touristisch genutzter Strassen – insbesondere Passstrassen – besser vor Lärm- und anderen Emissionen geschützt werden kann.
5. Er zeigt auf, welche Massnahmen ohne gesetzliche Anpassungen vom Kanton und von den Gemeinden ergriffen werden können und für welche Massnahmen gesetzlich Anpassungen notwendig sind.

Begründung:

Seit dem Ende der Corona-Pandemie hat der Zustrom von Gästen im Berner Oberland wieder massiv zugenommen. Das wirkt sich auch auf den Strassenverkehr aus. Besonders zeigt sich dies auf den Passstrassen, die nur während der Sommermonate geöffnet sind. Aber auch andere touristische Ausflugsziele werden wieder deutlich häufiger besucht. Hinzu kommt, dass immer mehr Gäste individuell unterwegs sind.

Gemäss Medienberichten verzeichnet die Mietwagenbranche 2025 ein starkes Wachstum: Der Umsatz liegt aktuell deutlich über dem Vorjahr, und gegenüber 2019 (dem letzten Vor-Corona-Jahr) hat sich der Umsatz gemäss verschiedenen Anbieterinnen und Anbietern in etwa verdoppelt. Die Nachfrage nach flexibler Mobilität ist gestiegen – sowohl von ausländischen Gästen als auch von Einheimischen. Unter Reisenden aus dem Ausland, etwa aus den Golfstaaten und aus Südostasien, haben individuelle Roadtrips mit Mietwagen offenbar einen hohen Stellenwert. Das bringt beliebte Reiseziele an die Belastungsgrenzen und verringert auch die Verkehrssicherheit. An neuralgischen Punkten ist es zudem oft nur noch schwer möglich, die Strassen zu überqueren.

Immer wieder kommt es auch zu Unfällen. Daran sind meistens Motorräder beteiligt. Die Blaulichtorganisationen werden stark belastet. Zudem können sie im Ereignisfall oft den Einsatzort wegen verstopfter Strassen kaum mehr erreichen. Mehrfach haben diesen Sommer tödliche Verkehrsunfälle im Berner Oberland zu einem grossflächigen Verkehrschaos geführt. Wäre es nebst dem eigentlichen Unfall noch zu einem weiteren Ereignis wie einem Brand gekommen, wäre das Durchkommen für Feuerwehr und Ambulanz unmöglich gewesen.

Das grosse Verkehrsaufkommen führt auch zu Umweltbelastungen entlang der Strassen. Lärm- und Abgasbelastung nimmt laufend zu, was für die Anwohnerinnen und Anwohner je länger je weniger tragbar ist. Deshalb müssen jetzt die Möglichkeiten ausgelotet werden, wie die Sicherheit erhöht und die Belastung verringert werden können – beispielsweise indem an neuralgischen Punkten Fussgängerampeln installiert werden, der Verkehr dosiert oder gelenkt wird, damit das ungebremsste Wachstum des Freizeitverkehrs nicht weiter zulasten der Anwohnerinnen und Anwohner geht.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat erachtet die Berner Kantonsstrassen als grundsätzlich sicher. Sie werden laufend unterhalten, überwacht und wo nötig mit gezielten Massnahmen ergänzt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Gleichzeitig ist der Tourismus für den Kanton Bern ein bedeutender Wirtschaftszweig, der massgeblich zur regionalen Wertschöpfung beiträgt und Arbeitsplätze in allen Kantonsteilen schafft.

Der Regierungsrat kann nachvollziehen, dass das touristisch bedingte Verkehrsaufkommen kritisch diskutiert wird und oft subjektiv wahrgenommen wird. Die Aussage der Postulanten beispielsweise, der Tourismus habe seit dem Ende der Corona-Pandemie im Berner Oberland zu einem massiven Anstieg des Strassenverkehrs geführt, wird durch die erhobenen Verkehrszahlen nicht gestützt. Die Auswertung der Dauermessstellen auf der Lammi (zwischen Meiringen und Innertkirchen) sowie vor Zweilütschinen zeigen, dass der motorisierte Individualverkehr auf den Passstrassen seit 2016 rückläufig ist, während er in den Lütchinentälern moderat ansteigt. Auf beiden erwähnten Strecken ist zudem eine Zunahme des Passagieraufkommens im öffentlichen Verkehr zu beobachten.

Die einzelnen Punkte der Motion kann der Regierungsrat wie folgt beantworten:

1. Die Daten zum Anteil von Mietfahrzeugen auf Berner Strassen sind nur eingeschränkt verfügbar. 2004 wurde eine nationale Rahmenvereinbarung zur zentralen Immatrikulation grosser Mietwagenflotten im Kanton Appenzell Innerrhoden eingeführt. Die Anzahl der im Kanton Bern abgeschlossenen Mietverträge grosser Autovermieter zeigt, dass 2019 27'596 Verträge abgeschlossen wurden. In den Folgejahren schwankten die Zahlen, erreichten jedoch nicht mehr dieses Niveau (2024: 24'596 Verträge). Diese Verträge entsprechen lediglich etwa 4 % aller Mietverträge in der Schweiz. Zu im Kanton Bern eingelösten Mietfahrzeugen liegen keine Daten vor, da Mietfahrzeuge keinen besonderen Eintrag im Fahrzeugausweis erhalten. Dadurch ist eine Auswertung kleinerer Berner Autovermietungen, die ihre Fahrzeuge regulär im Standortkanton gemäss Art. 77 der Verkehrszulassungsverordnung einlösen, nicht möglich.

Viele Touristinnen und Touristen übernehmen ihre Fahrzeuge zudem an Flughäfen und sind nicht verpflichtet, ihre Fahrtrouten anzugeben. Dazu kommen zahlreiche Mietfahrzeuge aus dem EU-Raum, die durch die Schweiz fahren.

Zusammenfassend hält der Regierungsrat fest, dass keine Informationen über die tatsächlich auf Berner Strassen durch Mietfahrzeuge zurückgelegten Fahrten vorliegen. Die verfügbaren Daten zum Anteil von Mietfahrzeugen auf Berner Strassen wurden oben vollständig aufgezeigt. Darüber hinausgehende Informationen liegen nicht vor und weitere Auswertungen sind demnach nicht möglich.

2. Eine allgemeine Aussage über mögliche Massnahmen ist wenig zielführend, da diese situativ beurteilt werden müssen. Die Analyse aller Zweiradunfälle auf den Passstrassen des Berner Oberlands sowie die Auswertung der Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen bilden die Grundlage für gezielte, ortsangepasste Verkehrssicherheitsmassnahmen, die sich auf nationale Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur abstützen: Abweichende Tempolimits an Gefahrenstellen und in Ortskernen, Leitplanken mit Unterfahrschutz in kurvenreichen Unfallbereichen, Entfernung von gefährlichen Hindernissen und Leitplankenenden sowie Sanierung von Geländern. Die Sicherheit der Velofahrenden wird durch Radstreifen auf stark frequentierten Strecken sowie durch ausgeschilderte Velorouten abseits der Hauptzufahrtsstrassen erhöht. Die genannte Auswertung ist eine Daueraufgabe, die jährlich durchgeführt wird. Die davon abgeleiteten zweckmässigen Massnahmen werden jeweils anschliessend umgesetzt. Dem berechtigten Anliegen der Motionäre wird entsprechend bereits Rechnung getragen.

Der Regierungsrat weist weiterhin darauf hin, dass bauliche Massnahmen die Verkehrssicherheit nur teilweise verbessern können. Ein wichtiger weiterer Faktor sind die Verkehrsteilnehmenden selbst – insbesondere deren Einhalten der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit und deren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten.

Durch die Förderung von öV-Angeboten und Park-&Ride-Anlagen können touristisch genutzte Strassen ebenfalls entlastet werden in dem das Verkehrsaufkommen reduziert wird. Dadurch kann die Sicherheit für Verkehrsteilnehmende und Anwohnende verbessert werden.

3. Die Abklärungen der Bau- und Verkehrsdirektion bei der Kantonspolizei ergaben, dass bislang keine Fälle bekannt sind, in denen Blaulichtorganisationen den Einsatzort aufgrund von erhöhtem Verkehrsaufkommen nicht oder nur mit unvermeidbaren Verzögerungen erreichen konnten. Regulatorische Eingriffe in den Verkehrsfluss werden von der Kantonspolizei

eher kritisch beurteilt. Erfahrungen zeigen, dass Ampelsteuerungen oder andere Verkehrslenkungsmassnahmen nicht selten zu einer Verlagerung oder Verstärkung bestehender Probleme führen, ohne die Erreichbarkeit von Einsatzorten spürbar zu verbessern. Eine weitere Prüfung von Massnahmen erachtet der Regierungsrat deshalb als nicht notwendig.

4. Zur Entlastung der Bevölkerung im Berner Oberland wurden bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt. Umfahrungsstrassen in besonders belasteten Orten wie Gstaad, Saanen, Emdthal–Mülenen, Frutigen Süd und Wilderswil reduzieren Verkehrsemissionen. Sämtliche Kantonsstrassen im Oberland sind lärmsaniert. Weiter überwacht der Kanton das Verkehrswachstum in Siedlungsgebieten und greift bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gezielt ein, etwa mit angepassten Höchstgeschwindigkeiten, lärmindernden Belägen oder baulichen Massnahmen wie Bodenschwellen.

Zur Lenkung des Verkehrs in den Lütchinentälern wurde ein regionales Parkleitsystem eingeführt, das Autofahrende über freie Parkplätze in Grindelwald und Lauterbrunnen informiert und bei Auslastung auf die P+R-Anlage in Matten verweist. Damit kann sowohl das Verkehrsaufkommen als auch der Parkplatzsuchverkehr reduziert werden.

Ergänzend prüft die Regionalkonferenz Oberland Ost gemeinsam mit den Gemeinden, dem Tiefbauamt und weiteren Akteuren zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Strassenverkehrs in den Destinationen. Der Regierungsrat erachtet das Anliegen somit als weitgehend erfüllt.

5. Sämtliche zuvor genannten Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm- und anderen Emissionen sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können ohne Gesetzesänderungen umgesetzt werden. Massnahmen, die die Nutzung öffentlicher Kantons- oder Gemeindestrassen für bestimmte Nutzerinnen und Nutzer einschränken oder kostenpflichtig machen, sind nach geltendem Recht nicht zulässig. Der Regierungsrat weist jedoch darauf hin, dass den Gemeinden die Möglichkeit offensteht, durch Anpassung der Parkgebühren die Nutzung von Park-and-Ride-Anlagen zu fördern und damit Verkehrsströme zu lenken.

Auch die Dosierung des Verkehrs, beispielsweise auf Zufahrten zu Pässen oder in die Lütchinentäler, ist nur dort praktikabel, wo ausserorts genügend Stauraum vorhanden ist. Eine solche Massnahme dürfte von der einheimischen Bevölkerung und dem lokalen Gewerbe, auch an Wochenenden, kaum akzeptiert werden. Entweder würden beide Anspruchsgruppen an den Dosierstellen zurückgehalten, oder es entstünde Ausweichverkehr auf das untergeordnete Gemeindestrassennetz, der – wie die Erfahrungen im Kandertal bei der Lichtsignalanlage bei Reichenbach oder am rechten Thunerseeufer seit Jahrzehnten zeigen – kaum zu verhindern wäre.

Verteiler
– Grosser Rat