

Mittwoch (Nachmittag), 3. Juni 2015

Polizei- und Militärdirektion

24 2015.RRGR.61 Motion 013-2015 Schnegg (Champoz, SVP) Einheitliche Höchstgeschwindigkeiten und Radarkontrollen auf der bernischen Seite der Transjurane

Vorstoss-Nr.: 013-2015
Vorstossart: Motion
Eingereicht am: 19.01.2015

Eingereicht von: Schnegg (Champoz, SVP) (Sprecher/in)
Bühler (Cortébert, SVP)
Graber (La Neuveville, SVP)
Klopfenstein (Corgémont, SVP)

Weitere Unterschriften: 1

RRB-Nr.: 496/2015 vom 29. April 2015
Direktion: Polizei- und Militärdirektion

Einheitliche Höchstgeschwindigkeiten und Radarkontrollen auf der bernischen Seite der Transjurane

Der Regierungsrat wird beauftragt, Massnahmen zu treffen, auch bei den zuständigen Behörden, die es erlauben,

1. auf der Transjuranestrecke, die auf Berner Boden liegt, einheitliche Höchstgeschwindigkeiten festzulegen, d. h. mindestens 100 km/h ausserhalb von Tunnels mit Gegenverkehr
2. die Kantonspolizei zu bitten, auf dieser nicht besonders gefährlichen Strecke nur moderat Radarkontrollen durchzuführen
3. zahlenmässige Informationen über Radarkontrollen, die 2014 auf dieser Strecke durchgeführt wurden, sowie über die einkassierten Bussenbeträge zu liefern

Begründung:

Die sehr kostspielige neue Nationalstrasse A16 wurde gebaut, um die Verbindungen zwischen dem Berner Jura und dem Kanton Jura einerseits, und dem Berner Jura und dem Mittelland andererseits zu verbessern.

Während die zuvor benutzten Strassen relativ eng und kurvig waren und vom gemischten Verkehr benutzt wurden (Autos, langsame Fahrzeuge, Velos usw.), steht die bekanntlich wesentlich breitere Transjurane dem langsamen Verkehr nicht zur Verfügung.

Es ist daher unverständlich, dass die Höchstgeschwindigkeit auf dieser neuen Strasse nur 80 km/h beträgt, also dieselbe Geschwindigkeit, die ausserorts auch auf der parallel zur A16 verlaufenden Kantonsstrasse gilt.

Ebenfalls erstaunt, dass auf dieser Strasse, die absolut keine gefährlichen Stellen aufweist, übermässig Radarkontrollen stattfinden. Man kommt nicht umhin zu vermuten, es gehe hier vor allem um eine bedeutende Einnahmequelle. Es handelt sich somit um einen missbräuchlichen Einsatz eines Instruments, das in erster Linie der Sicherheit und Prävention dienen sollte!

Antwort des Regierungsrats

Die Kompetenz zur Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten auf der Transjurastrecke obliegt ausschliesslich dem Bund. Dessen oberste Priorität ist die Sicherheit unter Gewährleistung des Verkehrsflusses. Der Bund strebt daher generell ein möglichst einfaches und einheitliches Geschwin-

digkeitsregime auf Nationalstrassen an. Da in Tunnels mit Gegenverkehr nicht mehr als 80 km/h erlaubt sind und die Distanzen zwischen diesen Tunnels auf der Transjurastrasse verhältnismässig gering sind, ist das Anliegen nach einer einheitlichen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der Nationalstrasse im Vallée de Tavannes nicht umsetzbar.

Zudem führt die Kantonspolizei Bern auf dem ganzen Kantonsgebiet Radarkontrollen im Rahmen der verfügbaren personellen Ressourcen durch. Zum Thema Höchstgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsmessungen und Bussen sind in naher Vergangenheit bereits vier weitere Vorstösse eingereicht worden. Der Regierungsrat verweist daher gerne auf die entsprechenden Antworten:

In der Antwort zur Interpellation Graber (I 056-2014: Ressourceneinsatz und Sicherheitsprioritäten der Kantonspolizei) zeigt der Regierungsrat auf, dass die Zahl der Unfälle im Strassenverkehr seit Jahren rückläufig ist. Mitentscheidend für diese positive Entwicklung, die weiterverfolgt werden soll, ist die Kontrolltätigkeit der Polizei. In der Antwort zur Motion Bühler (M 092-2014: Radarkontrollen: Mehr Sicherheit statt Einnahmen) wird dargelegt, dass die Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften erwiesenermassen wesentlich von der Kontrolldichte abhängt. Dass aus der Kontrolltätigkeit im Strassenverkehr Busseneinnahmen erwachsen, ist eine Nebenfolge und nicht das Ziel, wie der Regierungsrat betont. Dieser Sachverhalt wird in der Antwort zur Motion Geissbühler-Strupler (M 251-2014: Schluss mit Bussendruck via Budget) erneut erörtert. In der Antwort zur Motion Graber (M 179-2014: Transparente und regelmässige Statistik über Bussen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen; von der Motionärin zurückgezogen), verweist der Regierungsrat auf die jährlich auf der Homepage der Kantonspolizei publizierte Geschwindigkeitsmessstatistik. Die Statistik beinhaltet Geschwindigkeitsmessungen, welche in Berner Gemeinden durch die Kantonspolizei selbst durchgeführt wurden. Diese Werte zeigen auf, dass die Kontrollen moderat durchgeführt und – aufgrund der polizeilichen Präsenz vor Ort – von der Öffentlichkeit wahrgenommen wurden. Somit konnte das Ziel der präventiven Wirkung polizeilicher Präsenz erfüllt werden.

Der Regierungsrat betont gerne noch einmal, dass sich Verkehrskontrollen positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken und ein zentrales Standbein der gesamten Unfallverhütung darstellen. Die Kontrollen haben somit nebst der repressiven Komponente auch eine stark präventive Wirkung; dies steht im Interesse der Bevölkerung.

Der Regierungsrat hält deshalb nach wie vor an seiner bisher kommunizierten und in dieser Motionsantwort nochmals zusammengefassten Meinung fest. Er erachtet die auf der Transjuranestrecke durchgeführten und der Praxis auf dem ganzen Kantonsgebiet entsprechenden Geschwindigkeitskontrollen als angemessen und zielführend. Aufgrund fehlender Zuständigkeit sowie der fehlenden Umsetzbarkeit lehnt der Regierungsrat auch eine einheitliche Höchstgeschwindigkeiten von mindestens 100 km/h ab.

Der Regierungsrat beantragt:

Ablehnung

Pierre Alain Schnegg, Champoz (SVP). Si le canton ne peut pas intervenir pour les routes qui le concernent, cela laisse très songeur, même si je suis parfaitement conscient que la décision finale est auprès de l'OFROU. Une intervention du canton serait le minimum sur lequel les citoyennes et citoyens de notre région devraient pouvoir compter et ce n'est pas autre chose que je demande par cette motion. Nous aurons également l'occasion de voir dans le courant de cette session, au point 45, que les décisions très contestables et pas toujours très sensées de l'OFROU peuvent parfois être changées, pour autant que les cantons y mettent un peu de bonne volonté. Il ne me semble donc pas que cela soit trop demander au canton qu'il s'investisse dans cette approche. Après la mise en service de l'A16, le Jura bernois attend bien entendu des effets positifs pour son développement. Toutefois, il est surprenant de devoir constater aujourd'hui que les limitations de vitesse mises en place sont bien souvent les mêmes que celles définies pour les anciens tronçons. A quoi bon investir des sommes considérables si nous ne voulons pas améliorer les déplacements dans les zones concernées? Les voies de communication, ne l'oublions pas, représentent un point particulièrement important de l'attractivité d'une région. Si le canton a dépensé des sommes importantes pour la réalisation de l'A16, il serait dès lors judicieux de pouvoir l'utiliser également correctement et d'y avoir des limitations de vitesse cohérentes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. De plus, avec la finalisation des derniers tronçons, il serait important de faire en sorte que cette route puisse être utilisée comme elle était prévue, à savoir une autoroute qui, soit dit en passant, nécessite de payer la vignette pour pouvoir y circuler.

Pour ce qui concerne les radars, vous me renvoyez à une statistique en ligne sur le site Internet de votre Direction: c'est donc avec beaucoup d'intérêt que j'en ai pris connaissance. Quelle ne fut pas

ma surprise de constater que les chiffres présentés ne sont absolument pas le reflet de la réalité. Pourquoi tenir des statistiques qui ne reflètent pas la réalité? Est-ce une volonté de cacher une situation inexplicable? A titre d'exemple, vous mentionnez que 25 contrôles ont eu lieu à Tavannes pour une durée de 36 heures. Après une petite recherche basée sur des documents de vos services, il s'avère que, sur le tronçon en question, un radar était en service le 19 novembre 2014 avant 19 heures et qu'il l'était toujours le 21 novembre 2014 à 23 heures, soit déjà plus de 52 heures pour un seul contrôle. De quoi rester très dubitatif devant un tel document, qui ne reflète donc pas la réalité de la situation. Pourquoi ne pas publier des informations justes et qui correspondent à la réalité? Quel est le but poursuivi par une telle démarche? Sur la base de ce qui précède et pour permettre à notre région d'avoir des voies de communication en phase avec notre époque, je vous prie de bien vouloir soutenir le premier point de cette motion. Cela permettra d'améliorer la situation d'un axe important pour le développement du Jura bernois. Quant aux deux autres points, il me semble important d'avoir une utilisation mesurée des radars, mais surtout que le canton livre des chiffres cohérents et en adéquation avec les activités réelles de la police dans ce domaine. J'ose espérer que ces futures statistiques seront un peu plus cohérentes. Si nous ne pouvons plus faire confiance en ce que publie la police... Toutefois, comme d'autres démarches sont en cours sur ce sujet, je retire les points 2 et 3 de cette motion, ce qui permettra également à la police de revoir ses bases de calcul. D'ores et déjà merci à celles et ceux qui soutiendront la mise en place de limitations de vitesse cohérentes sur le tronçon bernois de l'A16.

Carlos Reinhard, Thun (FDP), Vizepräsident. Die Ziffern 2 und 3 sind zurückgezogen worden. Bitte beschränken Sie sich in Ihren Voten auf Ziffer 1.

Werner Moser, Landiswil (SVP). Die SVP-Fraktion hat die Motion ausführlich diskutiert. Wir sind froh, dass die Ziffern 2 und 3 zurückgezogen wurden. Damit sind auch mögliche Diskussionen vom Tisch, dass Kontrollen nicht überall gleich durchgeführt werden sollten. Zu Ziffer 1. Die erwähnte Nationalstrasse ist frei von Langsamverkehr. In Tunnels wird keine Änderung verlangt. Die SVP ist der Meinung, dass auf Strassen, wie sie vom Motionär erwähnt werden, angepasste Geschwindigkeiten gelten müssen. Da kein Langsamverkehr mehr erlaubt ist, sollten höhere Geschwindigkeiten möglich sein als auf gefährlichen Hauptstrassen. Wir sind der Meinung, die Geschwindigkeit müsse den Umständen und der Unfallgefahr entsprechen. Auf Strassen mit velofahrenden Schulkindern sollten doch andere Geschwindigkeitslimiten gelten als auf solchen ohne Langsamverkehr. Die grosse Mehrheit der SVP unterstützt daher die Forderung, dass sich die Regierung bei den zuständigen Stellen für eine Erhöhung auf der erwähnten Strecke einsetzt. Wir stimmen der Ziffer 1 grossmehrheitlich zu.

Regina Fuhrer-Wyss, Burgistein (SP). Da die Ziffern 2 und 3 nun wegfallen kann ich mich sehr kurz halten. Die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf den Nationalstrassen liegt in der Kompetenz des Bundes. Das legt der Regierungsrat auch in seiner Antwort dar. Als Kantonsparlament müssen wir uns dazu nicht äussern. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion lehnt daher die Motion ab.

Dave von Kaenel, Villeret (FDP). Le groupe radical ne va pas revenir ici sur la thématique des radars dans le canton, ce point ayant déjà été débattu à maintes reprises dans cet hémicycle. Nous avons pris note que les points 2 et 3 ont été retirés. Concernant le point 1, la fixation de la limite à 80 kilomètres/heure sur les tronçons monopistes mais hors tunnel nous semble relever de l'intégrisme sécuritaire de l'OFROU, d'autant plus que ces tronçons sont équipés d'une bande d'arrêt d'urgence. Certes, il appartient à la Confédération de fixer les limitations de vitesse sur les routes nationales, mais il n'est certainement pas interdit aux cantons de faire des propositions, voire de mettre un peu la pression sur l'OFROU si celui-ci n'est pas d'accord. Le point 1 devrait plutôt être du ressort de la TTE plutôt que de la Direction de la police. Toutefois, nous connaissons aussi l'intransigeance de la Direction des travaux publics en matière de limitation de vitesse: il n'y a qu'à voir, lorsque l'on pose un îlot, les panneaux 60 kilomètres/heure sont systématiquement éloignés du maximum légal de l'obstacle. J'ai alors de forts doutes aussi que le canton ait demandé à l'OFROU de mettre un panneau 100 kilomètres/heure sur certains tronçons hors tunnel de la Transjurane. C'est pour ces raisons qu'une minorité du groupe PLR soutiendra le point 1.

Patrick Gsteiger, Eschert (EVP). Chers collègues UDC: oui, mais non. Oui, car nous estimons que le Grand Conseil peut, par le biais de différentes interventions, intervenir auprès de la Confédéra-

tion, ce serait l'OFROU dans ce cas. Non, car nous estimons que dans le cas présent, ce n'est pas nécessaire de le faire et que l'utilisation de ce tronçon de la Transjurane est cohérente. Nous ne pensons pas que le fait de devoir occasionnellement presser sur le frein de notre voiture soit un frein au développement de la région.

Christoph Grimm, Burgdorf (glp). Was, schon wieder? Bereits viermal haben wir über das diskutiert, und es hört nicht auf. Wir können uns schon fragen, ob man auf einer vierspurigen Strasse nicht mehr als 80 Stundenkilometer fahren könnte. Das können wir in diesem Saal nicht unbedingt beurteilen. Das liegt auch gar nicht in unserer Kompetenz. Der Bund macht das. Die Motionäre verlangen ja nicht mehr als 80, sie verlangen mindestens 100. Das können wir nicht beurteilen. Überlassen wir doch das einfach dem Bund. Die Fraktion glp ist der Meinung, auch dieser Punkt sei abzulehnen. Wir stellen uns nicht hinter Dinge, die der Bund entscheiden muss. Bald finden ja wieder Nationalratswahlen statt. Die Gewählten könnten das Anliegen mitnehmen. Ich bitte Sie, den Vorstoss abzulehnen.

Pierre Amstutz, Corgémont (Grüne). La fixation des vitesses maximales sur la Transjurane étant du ressort exclusif de la Confédération, je comprends mal l'utilité de cette motion. Si je suis persuadé de l'importance et de la valeur d'une forte réaction politique et populaire dans le cas du goulet évité de justesse à la Roche St-Jean, je m'oppose, et mon groupe avec, à cette motion. Il faut cependant reconnaître que ces modifications de vitesse sur les tronçons de route peuvent fortement irriter les usagers souhaitant mettre en valeur toutes les potentialités de leur véhicule ou qui sont tout simplement distraits. Il faut reconnaître que les adeptes de la petite reine et des transports en commun sont peu sensibles aux préoccupations du vaste club des automobilistes. Sont-ils pour autant incompetents? Certes, la totalité du tronçon de l'A16 sera réalisée sauf erreur en 2016. D'aucuns regrettent peut-être que les vitesses soient, à l'image du temps en Ecosse, variables. Peut-être regrettent-ils aussi que nous n'ayons pas une magnifique, une vraie autoroute de la Roche St-Jean à Péry. Je peux les comprendre aussi, même si les points ont été retirés, qu'ils considèrent le tronçon comme une véritable souricière, où les automobilistes courent le risque de se faire capturer par les feux des radars. Mais finalement, à l'heure où des gadgets et des systèmes existent pour signaler les contrôles radar, je ne vois pas pourquoi vous vous inquiétez. Pour ma part et pour les Verts, il est préférable de miser sur la sécurité et sur la fluidité du trafic plutôt que de demander une augmentation de la vitesse à 100 kilomètres/heure, qui n'est pas de notre ressort. Vous aurez compris que le groupe des Verts s'oppose au point 1 et vous invite à en faire de même.

Jan Gnägi, Jens, (BDP). Ich kann es kurz machen. Wir können keine Bundespolitik betreiben. Der Regierungsrat schreibt klar, dass Ziffer 1 in der Kompetenz des Bundes liegt. Wir sehen keinen Grund, den Regierungsrat mit Aufgaben zu beschäftigen, die er gar nicht erfüllen kann. Daher lehnen wir Ziffer 1 einstimmig ab.

Hans-Jürg Käser, Polizei- und Militärdirektor. Der Vorstoss reduziert sich also auf den Titel: «Einheitliche Höchstgeschwindigkeiten auf der bernischen Seite der Transjurane.» Ich weiss nicht, wie viele unter Ihnen die A1 zwischen Bern und Aarau kennen. Da überqueren Sie drei- oder viermal die Grenze zum Kanton Solothurn. Es ist also immer wieder ein anderer Kanton zuständig. Genau aus diesem Grund liegt die Hoheit für die Festlegung der Geschwindigkeitslimiten auf Nationalstrassen beim Bund. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Region Berner Jura mit der Transjurane – ich gebe zu, dass das etwas Wichtiges ist – in unserem Land nun eine Ausnahme sein soll. Man will uns beauftragen, Massnahmen zu treffen, um das zu erreichen. Solche Massnahmen würden beispielsweise eine Audienz bei Frau Bundesrätin Leuthard, einen Brief an das Bundesamt für Strassen Astra oder ähnliches beinhalten. Etwas anderes könnten wir gar nicht tun. Damit möchte ich aufzeigen, welche Massnahmen das wären. Wir können keine Garantie dafür abgeben, dass die Bundesstellen auf unser Anliegen eintreten würden. Ich muss Ihnen im Namen der Regierung empfehlen, auch Ziffer 1 abzulehnen.

Carlos Reinhard, Thun (FDP), Vizepräsident. Wir kommen zur Abstimmung über Ziffer 1 der Motion.

Abstimmung (Ziff. 1 der Motion)

Der Grosse Rat beschliesst:
Ablehnung

Ja	43
Nein	92
Enthalten	6

Carlos Reinhard, Thun (FDP), Vizepräsident. Sie haben die Motion abgelehnt.