

---

Vorstoss-Nr: 002-2013  
Vorstossart: **Interpellation**  
Eingereicht am: 10.12.2012  
Eingereicht von: Bühler (Cortébert, SVP) (Sprecher/ -in)  
Weitere Unterschriften: 0  
Dringlichkeit:  
Datum Beantwortung: 22.05.2013  
RRB-Nr: 656/2013  
Direktion: BVE

---

### Gefährliche Verkehrsinsel(n)?

Im Herbst 2012 wurde im Rahmen von Bauarbeiten auf den Kantonsstrasse zwischen Corgémont und Cortébert eine Verkehrsinsel gebaut, die als Eingangsportale zur Ortschaft Cortébert dient. Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die Richtung Cortébert fahren, werden dadurch gezwungen, bis deutlich unter die an dieser Stelle vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h abzubremsen. Der Durchgang an dieser Stelle kommt bei dieser Geschwindigkeit nämlich einer Rallyefahrt gleich, auch bei trockenen Verhältnissen und guter Sicht. Dieses Eingangsportale kommt nach einer langen, geraden Strecke, und der Veloweg aus Richtung Ortsausfahrt Corgémont wird an dieser Stelle für einige Meter unterbrochen.

Im *Journal du Jura* vom Samstag, 1. Dezember 2012, wurde in einem ausführlichen Artikel berichtet, wie umstritten diese Verkehrsinsel ist. Die Schlagzeile dazu war: «Die Verkehrsinsel am Osteingang der Ortschaft soll mehr Sicherheit bringen, sie könnte aber zu Unfällen führen».

Am Mittwoch, 5. Dezember, gegen 21 Uhr verlor ein Autofahrer genau vor dieser Verkehrsinsel die Kontrolle über sein Fahrzeug, krachte in die Kalksteinblöcke, die sich im Zentrum der Insel befinden, und knickte die Signalisationstafel im Westen. Zum Glück war kein weiteres Fahrzeug in den Unfall involviert, und es kam auch zu keinen Verletzungen. Dass diese Verkehrsinsel eine Gefahr darstellt, wurde also nur vier Tage nach Erscheinen des erwähnten Artikels und nur wenige Wochen nach deren Bau bewiesen.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie hoch waren die Gesamtbaukosten für die besagte Verkehrsinsel (Landerwerb, Bau, Planung usw.)?
2. Hält der Regierungsrat die Kosten für den Bau eines derart gefährlichen Hindernisses auf einer Kantonsstrasse nicht für übertrieben?
3. Gelten Baunorm und Bauart dieser Verkehrsinsel auch anderswo als im Kanton Bern?
4. Warum wurde diese Verkehrsinsel nicht wie andere, besser konzipierte Eingangsportale, bei denen kein übermässiges Manövrieren nötig ist, gebaut, wie zum Beispiel die Verkehrsinsel am Westeingang von Court?



5. Stellen diese Verkehrsinsel und insbesondere die in deren Mitte platzierten Kalksteine nicht eine inakzeptable Gefahr für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer dar?
6. Ist die Aufhebung des Velowegs unmittelbar vor der Verkehrsinsel und nach einer langen, geraden Strecke nicht auf gefährliche Weise atypisch?
7. Ist der Regierungsrat zur Entlastung der Kantonsfinanzen bereit, auf solche kostspieligen und gefährlichen Bauten zu verzichten?

### **Antwort des Regierungsrates**

Die am Ortseingang von Cortébert realisierte Verkehrsinsel ist Teil eines Globalprojekts, das per Strassenplan vom 5. Mai 2010 genehmigt wurde und der Verbesserung der Velofahrersicherheit zwischen Sonceboz und Cortébert dient. Mit einer solchen Baute soll den Autofahrerinnen und Autofahrern klar signalisiert werden, dass sie in einen Siedlungsbe- reich eintreten, wo von ihnen mehr Toleranz gegenüber anderen Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzern erwartet wird.

1. Die Gesamtkosten für die Baute an der Eingangs-/Ausgangspforte von Cortébert be- laufen sich auf 120 000 Franken. Dieser Betrag ist Teil des Radstreifenprojekts zwi- schen Cortébert und Sonceboz.
2. Nein. Die Kosten für diese Baute sind angesichts ähnlicher im Kanton Bern bereits realisierter Bauten nicht übertrieben. Ausserdem konnten die Investitionskosten dank der Tatsache, dass der Bau dieses Pfortenelements im Rahmen des Radstreifenpro- jekts Cortébert-Sonceboz erfolgte, stark gesenkt werden.
3. Ja. Der Bau eines Eingangs-/Ausgangsportals mit Mittelinsel ist ein Standardbauele- ment, das sich bereits mehrfach bewährt hat. Dabei sind allerdings gewisse geltende Normen und Empfehlungen zu beachten, insbesondere die VSS-Norm in Bezug auf die Gestaltung des Strassenraums. Der am Ost-Ausgang von Cortébert realisierte Bau entspricht somit in jeder Hinsicht den Normen.

Viele andere Kantone, wie Jura, Neuenburg, Solothurn oder Freiburg, kennen solche Pfortneranlagen an Siedlungsein- bzw. -ausgängen bereits seit vielen Jahren. Zwar unterscheiden sich Form und Geometrie ein wenig von Kanton zu Kanton, das ange- strebte Ziel bleibt sich aber gleich: eine Verkehrsverlangsamung an den Ortseinfahr- ten. Mit einer besseren Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und dem Verzicht auf waghalsige Überholmanöver kann die Verkehrssicherheit wesentlich er- höht werden.

4. Pfortneranlagen an Siedlungsein- bzw. -ausgängen müssen so gebaut werden, dass sie eine normkonforme horizontale Geometrie einhalten, um das Ziel einer wirksamen Verkehrsverlangsamung ohne Verminderung der Verkehrsflüssigkeit zu erreichen. Bei der im Jahr 2000 am Westeingang von Court realisierten Baute handelt es sich um die erste Generation dieses Bauelements. Die horizontale Geometrie ist ein schlechtes Beispiel, das die Voraussetzung einer Verkehrsberuhigung nicht erfüllt. Die Geometrie an der Eingangs-/Ausgangspforte von Cortébert ist daher verbindlicher, ohne gefährli- cher zu sein, sofern die Anlage unter Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwin- digkeit befahren wird.
5. Für das Tiefbauamt (TBA) und die Strassenbaufachleute spielt die Sicherheit von Mo- torradfahrerinnen und Motorradfahrern bei der Projekterarbeitung eine sehr wichtige Rolle. Bei einigen Elementen am Strassenrand besteht bezüglich der Verkehrssicher- heit hingegen ein Zielkonflikt. Elemente, wie Bepflanzungen oder Steine, die derge- stalt angelegt sind, um den Strassenverlauf besser zu erkennen, tragen zu einer hö- heren Verkehrssicherheit bei. Es ist allerdings unbestritten, dass das Vorhandensein von Hindernissen für stürzende Motorradfahrer auch ein höheres Verletzungsrisiko darstellen kann. Im vorliegenden Fall wurde im Ausgestaltungskonzept all diesen As-

pekten Rechnung getragen. Nach Abschluss der Arbeiten hat das TBA vorgesehen, dieses Element im Rahmen der Wirksamkeitskontrolle zu überprüfen.

6. Nein. Die Aufhebung der Radstreifen bei der Eingangs-/Ausgangspforte ist Teil der Sicherheitsmassnahmen für Velofahrerinnen und Velofahrer. Gemäss Baunormen sind bei Verkehrsinseln Fahrstreifenbreiten zwischen 3,75 und 4,25 m zu vermeiden, da das Überholen von Zweirädern durch LKW gefährlich wird. Bei einer Mittelinsel muss die Fahrbahnbreite daher unter 3,75 m bzw. über 4,25 m sein.

Auf dieser Grundlage beträgt die Fahrbahnbreite bei der Eingangs-/Ausgangspforte von Cortébert 3,70 m, was zwingend einen Unterbruch des Radstreifens vor der besagten Eingangs-/Ausgangspforte bedingt.

7. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bleibt bei der Realisierung neuer Elemente auf Kantonsstrassen prioritär. Ein solches Gestaltungselement ermöglicht eine gute Verkehrsberuhigung mit einer entsprechend wesentlichen Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit, und dies bei moderaten Kosten.

Ein Konzept, das den geltenden Normen und Empfehlungen entspricht, sowie eine eingehende Situationsanalyse, gekoppelt mit einer den Strassenverhältnissen angepassten Benutzung und der Einhaltung der Strassenverkehrsbestimmungen erlaubt es den Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzern, ein solches Verkehrselement sicher zu passieren.

## **An den Grossen Rat**