



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11  
3013 Bern  
Telefon +41 31 633 30 31  
info.ra.bvd@be.ch  
www.bvd.be.ch/ra

BVD 140/2026/2

## **Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 3. Juli 2026**

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn **A.** \_\_\_\_\_  
Beschwerdeführer

und

**Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III**, Kontrollstrasse 20, Postfach 701,  
2501 Biel/Bienne

**Einwohnergemeinde Lyss, Marktplatz 6, 3250 Lyss**

betreffend die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis III  
(OIK III) vom 18. Februar 2026 (Verkehrsbeschränkung; Höchstgeschwindigkeit 30 km/h)

### **I. Sachverhalt**

1. Am 18. Februar 2026 erliess das TBA OIK III eine Verkehrsbeschränkungsverfügung, die auf der Kantonsstrasse N. 22, Bürenstrasse, Abschnitt zwischen Hirschenplatz und Einmündung Busswilstrasse eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorsieht. Als Grund der Massnahme wurde «Verkehrssicherheit» angegeben. Das TBA OIK III liess die Verfügung am 18. Februar 2026 im Amtsblatt des Kantons Bern und am 20. Februar 2026 im Anzeiger Aarberg publizieren.
2. Gegen diese Verfügung erhob der Beschwerdeführer mit Eingabe vom 27. Februar 2026 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) und beantragt die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungsverfügung. Eventualiter sei die Angelegenheit zur Überarbeitung zurückzuweisen. Zur Begründung führt er insbesondere aus, die Massnahme sei nicht notwendig, sie führe zu einem zunehmend uneinheitlichen Geschwindigkeitsbild und verändere die verkehrsorientierte Funktion zentraler Strassenabschnitte.
3. Das Rechtsamt der BVD, welches die Beschwerdeverfahren leitet,<sup>1</sup> führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Zudem gab es dem Beschwerdeführer mit Instruktionsverfügung 4. März 2026 Gelegenheit, seine Beschwerdebefugnis zu begründen. Der Beschwer-

---

<sup>1</sup> Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (OrV BVD; BSG 155.221.191).

deführer liess die angesetzte Frist verstreichen, ohne sich zu äussern. In seiner Beschwerdeantwort vom 13. April 2026 beantragt das TBA OIK III die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf eingetreten werden könne. In ihrer Stellungnahme vom 13. April 2026 beantragt die Gemeinde Lyss die Abweisung der Beschwerde. Mit Eingabe vom 23. April 2026 hält der Beschwerdeführer in Kenntnis der Vernehmlassungen des TBA OIK III sowie der Gemeinde Lyss an seiner Beschwerde fest.

4. Auf die Rechtsschriften wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

## II. Erwägungen

### 1. Eintretensvoraussetzungen

a) Angefochten ist eine Verkehrsbeschränkungsverfügung des TBA OIK III. Die BVD ist daher zur Behandlung der Beschwerde zuständig (Art. 92 SG<sup>2</sup> in Verbindung mit Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG<sup>3</sup>).

b) Die Beschwerde ist innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 67 VRPG). Sie enthält einen Antrag und eine Begründung. Die Beschwerde erfüllt damit die Formerfordernisse (Art. 32 Abs. 2 VRPG).

c) Gemäss Art. 65 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a; sog. formelle Beschwerde), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. b und c; sog. materielle Beschwerde). Angefochten ist eine Allgemeinverfügung.<sup>4</sup> Eine solche ergeht grundsätzlich und begriffsnotwendig aufgrund des offenen Adressatenkreises ohne Beteiligung mutmasslich betroffener Personen. Bei Verkehrsanordnungen wie den hier umstrittenen können sich Betroffene damit erst im Rechtsmittelverfahren äussern, weshalb vom Erfordernis der formellen Beschwerde für den Beschwerdeführer abzusehen ist (vgl. Art. 107 Abs. 1 SSV<sup>5</sup>). Zu prüfen ist hingegen nachfolgend, ob der Beschwerdeführer materiell beschwert ist.<sup>6</sup>

### 2. Beschwerdelegitimation

a) Die materielle Beschwerde hat zum Zweck, den Kreis der Anfechtungsberechtigten auf ein sinnvolles Mass zu beschränken und die sogenannte Popularbeschwerde auszuschliessen. Das Erfordernis will sicherstellen, dass die anfechtende Person über eine genügend enge, spezifische, besondere Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt. Besonderes Berührtsein und schutzwürdiges Interesse hängen eng zusammen; sie lassen sich nicht klar trennen und umschreiben letztlich ein und dieselbe Voraussetzung aus zwei verschiedenen Blickwinkeln: Besonders berührt ist, wer vom Anfechtungsobjekt nachteilig betroffen ist, also durch dieses einen objektiven (rechtlichen, wirtschaftlichen oder ideellen) Nachteil erleidet. Das schutzwürdige Interesse liegt dann vor, wenn die anfechtende Person aus der Gutheissung der Beschwerde und der damit verbundenen Auf-

<sup>2</sup> Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11).

<sup>3</sup> Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21).

<sup>4</sup> Vgl. zum Begriff Markus Müller, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 49 N. 13 und 26.

<sup>5</sup> Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21).

<sup>6</sup> Vgl. zum Ganzen BVR 2021 S. 517 E. 2.1.

hebung oder Änderung des Anfechtungsobjekts einen praktischen Nutzen ziehen könnte.<sup>7</sup> Wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann, ist nicht zur Beschwerde befugt.<sup>8</sup> Ob die Beschwerdebefugnis gegeben ist, hat die Behörde von Amtes wegen zu prüfen (Art. 20a VRPG). Die massgebenden Sachumstände hierfür erhellt sie im Rahmen ihrer Untersuchungspflicht (Art. 18 VRPG). Wenn nötig ist damit (auch) für die Eintretensfrage ein Beweisverfahren durchzuführen. Dabei trifft die rechtsuchende Person jedoch eine Mitwirkungspflicht und Substanziierungslast. Sie muss in ihrer Beschwerde darlegen, aus welchen Umständen sich ihre Beschwerdeberechtigung ergeben soll. Das besondere Berührtsein bzw. das unmittelbare Betroffensein muss aufgrund der Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente glaubhaft erscheinen.<sup>9</sup> Die besondere, beachtenswerte Beziehungsnähe ist aber von der beschwerdeführenden Person selber darzulegen und nachzuweisen, da sich die Begründungspflicht auch auf die Frage der Beschwerdebefugnis erstreckt.

b) Bei der angefochtenen Verfügung bezüglich Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit handelt es sich um eine Allgemeinverfügung, da der Adressatenkreis dieser Verkehrsanordnung offen ist. Es ist eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG<sup>10</sup>. Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen die Beschwerdebefugnis zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen. Dies ist insbesondere bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, die auf das Befahren des fraglichen Strassenabschnitts angewiesen sind. Demgegenüber genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht.<sup>11</sup> Gemäss Rechtsprechung kann angenommen werden, dass Personen, die in unmittelbarer Nähe der betroffenen Strasse wohnen oder gewerblich tätig sind, diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und deshalb zur Beschwerde befugt sind. Dabei wird die Beschwerdebefugnis von Anwohnerinnen und Anwohnern ohne weiteres bejaht, jene von Personen, die in der Nähe wohnen oder arbeiten, je nach konkreter örtlicher Erschliessungssituation. Bei den übrigen Personen (einfache Verkehrsteilnehmende bzw. Strassenbenützende) ist das regelmässige Befahren der Strasse nicht ohne weiteres glaubhaft und im Einzelfall näher zu begründen.<sup>12</sup>

c) Der Beschwerdeführer wohnt nicht in unmittelbarer Nähe des von der Verkehrsbeschränkungsmassnahme betroffenen Strassenabschnitts, sondern rund 520 Meter Luftlinie entfernt. Auch lässt die konkrete Erschliessungssituation keine Rückschlüsse auf die Häufigkeit der Benutzung des umstrittenen Strassenabschnittes durch den Beschwerdeführer zu. So ist der Beschwerdeführer z.B. für den Zugang zur Autobahn nicht auf eine Befahrung des umstrittenen Strassenabschnittes angewiesen. Seine Beschwerdelegitimation ist daher nicht offenkundig, sondern bedarf einer näheren Begründung. Da der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde nicht dargelegt hatte, warum er beschwerdelegitimiert sei, wurde er mit Instruktionsverfügung des Rechtsamts vom 4. März 2026 auf diesen Mangel aufmerksam gemacht und erhielt Gelegenheit, dies nachzuholen. Daraufhin liess sich der Beschwerdeführer jedoch nicht vernehmen. Erst nachdem das Rechtsamt ihm mit Instruktionsverfügung vom 22. April 2026 die Vernehmlassungen des TBA OIK III sowie der Gemeinde Lyss zustellte, reichte er eine neuerliche Eingabe ein. In dieser Stellungnahme vom 23. April 2026 äussert sich der Beschwerdeführer jedoch wiederum nicht zu seiner Beschwerdelegitimation. Vielmehr gibt er an, nach Durchsicht der Vernehmlassungen der Behörden an seiner Beschwerde festzuhalten. Mangels Ausführungen zu seiner Beschwerdelegitimation kommt der Beschwerdeführer seiner Mitwirkungspflicht nicht genügend bzw. überhaupt

<sup>7</sup> Vgl. BVR 2021 S. 517 E. 2.7 mit weiteren Hinweisen.

<sup>8</sup> Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1.

<sup>9</sup> Vgl. Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 3; BVR 2021 S. 517 E. 2.2.

<sup>10</sup> Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

<sup>11</sup> Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C\_404/2019 vom 31. Oktober 2019 E. 2, je mit weiteren Hinweisen.

<sup>12</sup> Vgl. BVR 2021 S. 517 E. 2.5, mit weiteren Hinweisen.

nicht nach. Über die Häufigkeit der Benutzung des umstrittenen Strassenabschnittes durch den Beschwerdeführer kann deshalb keine Aussage getroffen werden. Aufgrund der fehlenden Angaben des Beschwerdeführers lässt sich folglich nicht beurteilen, ob er z.B. als Pendler von der angefochtenen Verfügung besonders berührt ist und ob er ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung hat. Der Beschwerdeführer kommt seiner Begründungspflicht in dieser Hinsicht nicht genügend nach und seine besondere Betroffenheit ist nicht glaubhaft dargelegt. Auf die Beschwerde ist demnach mangels Legitimation des Beschwerdeführers nicht einzutreten. Selbst wenn auf die Beschwerde eingetreten werden könnte, wären sie abzuweisen, wie in den nachfolgenden Erwägungen dargelegt wird.

### 3. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

a) Der Beschwerdeführer macht geltend, die Massnahme sei nicht notwendig, da die tatsächlichen Geschwindigkeiten auf dem betroffenen Abschnitt bereits tief seien. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sei es ohnehin kaum möglich, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu erreichen. Eine weitere Reduktion führe daher primär zu zusätzlichem Abbremsen, ohne dass ein konkreter Sicherheitsgewinn nachgewiesen sei. Weiter moniert der Beschwerdeführer, die Gemeinde Lyss habe in den vergangenen Jahren mehrere Tempo-30-Abschnitte schrittweise eingeführt oder diese erweitert. Dies führe zu einem zunehmend uneinheitlichen Geschwindigkeitsbild und verändere die verkehrsorientierte Funktion zentraler Strassenabschnitte. Die nun vorgesehene Reduktion auf der Bürenstrasse füge sich in dieses Muster ein, ohne dass ersichtlich werde, weshalb nun gerade auch dieser kurze Abschnitt eine abweichende Regelung benötige oder weshalb alternative Massnahmen nicht geprüft worden seien. Weiter führt der Beschwerdeführer aus, die Bürenstrasse sei eine verkehrsorientierte Kantonsstrasse. Es sei nicht ersichtlich, ob die Massnahme mit dieser Funktion vereinbar sei. Zudem seien die im Gutachten erwähnten, sicherheitsrelevanten Aspekte nicht ausreichend konkretisiert worden. Es sei unklar, ob diese Probleme durch andere Massnahmen (bauliche Anpassungen, Markierungen, Querungshilfen) gelöst werden könnten.

b) Die Vorinstanz sowie die Gemeinde Lyss erklären in ihren jeweiligen, praktisch gleichlautenden, Stellungnahmen, die Bürenstrasse in Lyss sei Teil der Kantonsstrasse 22 zwischen Lyss und Solothurn und gelte als wichtige überregionale Strassenverbindung. Sie diene im betroffenen Abschnitt jedoch auch als Schulweg. Durchschnittlich verkehren täglich ca. 8000 Fahrzeuge auf der Strasse, darunter viele Schülerinnen und Schüler auf Velos, dies bei einem hohen Schwerverkehrsanteil von 8.2 %. Die Strasseneinmündungen seien teils gefährlich, weil die Sichtweiten nicht eingehalten seien. Für Velos sei der Strassenabschnitt gefährlich, weil sie ohne Radstreifen neben vielen Lastwagen fahren müssten. Weiter müssten Lastwagen in der schmalen Kurve bei der Einmündung Rosengasse beim Kreuzen mit einem entgegenkommenden LKW auf die Gegenfahrbahn oder auf den inneren Trottoirrand ausweichen. Mittels Strassenplanverfahren gebe es an der Strasse Anpassungen, welche die Verkehrssicherheit namentlich für den Langsamverkehr erhöhen sollten. Zur Behebung all dieser Mängel müsse der Strassenquerschnitt umgestaltet werden. Das nördlich liegende Trottoir werde zurückgebaut, um Platz für einen Radstreifen zu schaffen. Bei den Fussgängerstreifen würden Schutzinseln angebracht. Die Fahrbahn werde im engsten Kurvenbereich leicht verbreitert, damit LKWs zukünftig kreuzen könnten. Zudem weise die Strasse bis heute einen schlechten baulichen Zustand auf. Das Vorhaben stütze sich insgesamt auf den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplan der Gemeinde Lyss. Die Tempo-30-Massnahme sei denn auch als Teil eines Ganzen zusammen mit dem Umbauprojekt der Strasse zu betrachten. Entgegen der Meinung des Beschwerdeführers führe die Massnahme nicht zu einem «uneinheitlichen Geschwindigkeitsbild». Vielmehr werde damit die Einheitlichkeit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf den verkehrsorientierten Strassen im Zentrum von Lyss sichergestellt. Für die Sicherheitsbegründung der Massnahme sowie die Begründung deren Verhältnismässigkeit verweist die Vorinstanz auf das eingeholte Gutachten im Vorverfahren. Sodann sei die

Funktion der Strasse als «verkehrsorientierte Strasse» kein Hindernis für die Einführung von Tempo-30. Die vom Beschwerdeführer erwähnten, «anderen Mittel» würden mit dem Strassenumbau zudem ebenfalls umgesetzt.

c) Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV<sup>13</sup> in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG). Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV nur dann zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Eine kumulative Erfüllung der Voraussetzungen wird nicht verlangt. Für Geschwindigkeitsbeschränkungen gilt das Erforderlichkeitsprinzip.<sup>14</sup> Die Geschwindigkeit darf demzufolge nur für einen so langen Streckenabschnitt beschränkt werden, wie dies notwendig ist. Das heisst mit anderen Worten, dass die Streckenlänge einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf ein absolutes Minimum zu beschränken ist.<sup>15</sup> Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Das Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG soll der Behörde die sachlichen Grundlagen für den Entscheid liefern. Es ist Mittel zur richtigen Sachverhaltsfeststellung und soll verhindern, dass ohne genügende Begründung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen wird. Gutachten von Sachverständigen und gutachtensmässige Ausführungen in Amtsberichten können erhöhte Beweiskraft beanspruchen. Von ihnen sollte die entscheidende Behörde nur aus triftigen Gründen abweichen. Abweichungen müssen begründet sein. Kriterien für die Beweiswürdigung bilden die Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der Darlegungen. Die Basis für eine abweichende Würdigung können unter anderem ergänzende Beweise abgeben.<sup>16</sup>

d) Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV: in Abstufungen von je 10 km/h) oder auch durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV in Verbindung mit Art. 22a und 22b SSV). Geschwindigkeitsbegrenzungen auf verkehrsorientierten Strassen werden dabei grundsätzlich nach Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV und nicht durch Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone nach Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV angeordnet und mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit» angezeigt. Tempo-30-Zonen sind dementsprechend im Grundsatz nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt aber in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV). Indessen fallen Kantonsstrassen als Hauptverkehrs- oder Verbindungstrassen regelmässig in die Kategorie verkehrsorientiert. Bei der streit betroffenen Kantonsstrasse Nr. 22 handelt es sich fraglos um eine verkehrsorientierte Strasse, auch im vorliegend betroffenen Bereich der Bürenstrasse, Abschnitt zwischen Hirschenplatz und Einmündung Busswilstrasse, auf welcher die Höchstgeschwindigkeit gestützt auf Art. 108 Abs. 2

<sup>13</sup> Verkehrsregelverordnung des Bundesrates vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11).

<sup>14</sup> Vgl. Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 133.

<sup>15</sup> Vgl. dazu auch S. 10 Arbeitshilfe des Tiefbauamts des Kantons Bern vom 1. Januar 2026, «Abweichende Höchstgeschwindigkeiten» (abrufbar unter: <https://www.bvd.be.ch> > Start > Themen > Strassen > Signalisation, Wegweisung & Markierung > Vorschriftssignalisation).

<sup>16</sup> Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 19 N. 38.

Bst. a SVV von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wird. Eine Tempo-30-Zone nach Art. 22a in Verbindung mit Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV wurde zwar nicht angeordnet.<sup>17</sup> Jedoch grenzt die vorliegend streitbetroffene Massnahme an die Tempo-30-Zone Dorfzentrum Lyss, welche beim Kreisel Hirschenplatz beginnt bzw. endet. Die bestehende Massnahme soll demnach gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV in die bestehende Tempo-30-Zone einbezogen werden.

e) Als Grund der Massnahme ist in der angefochtenen Verfügung die Verkehrssicherheit angegeben. Gemäss Gutachten bestünden auf dieser kurzen Strecke mit den beiden engen Kurven verschiedene Sicherheitsdefizite. So seien die Knotensichtweiten bei der Rosengasse Nord massiv ungenügend, während sie beim Fussgängerübergang Buswilstrasse teilweise ungenügend und beim Fussgängerübergang Hirschenkreisel nur knapp genügend seien. Eine Reduktion der Geschwindigkeit führe bei beiden Fussgängerübergängen zu verbesserten Sichtverhältnissen. Weiter verleite der überdimensionierte Knoten Bürenstrasse / Rosengasse Süd zu erhöhten Geschwindigkeiten. Mit einer Reduktion der Geschwindigkeit könne zudem die Situation für Velofahrende verbessert werden. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion könnten die geforderten Anhaltesichtweiten nach Norm eingehalten werden. Die vorhandenen Kurvenradien entsprächen ebenfalls besser einer signalisierten Geschwindigkeit von 30 km/h.<sup>18</sup> Die Messungen der Geschwindigkeiten im Vorverfahren ergab einen  $V_{85}$  von ca. 41-42 km/h.<sup>19</sup> Mit der Eingliederung der Bürenstrasse im betroffenen Abschnitte in die bestehende Tempo-30-Zone könnten gemäss dem Gutachten die verschiedenen Sicherheitsdefizite behoben werden (verbesserte Sichtweiten Fussgängerstreifen, verbesserte Anhaltesichtweiten, Kurvenradien) und die Situation für die Velofahrenden verbessert werden. Weiter seien die bestehenden Kurven nicht auf Tempo-50 ausgelegt, weshalb die Strecke von Brems- und Beschleunigungsvorgängen geprägt sei. Die Einführung von Tempo-30 erlaube eine flüssige, unaufgeregte Fahrweise und eine Verstetigung des Verkehrsflusses, was zudem zu einer Verminderung der Lärm,- und Luftschadstoffemissionen führe.<sup>20</sup> Ebenfalls thematisiert im Gutachten wird der Strassenlärm, wobei die Immissionsgrenzwerte an diversen Stellen überschritten würden.<sup>21</sup>

f) Das Gutachten erscheint nachvollziehbar, vollständig und schlüssig. Es zeigt klar auf, dass in verkehrstechnischer Hinsicht mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die verschiedenen Sicherheitsdefizite entschärft und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden. Anderweitige Massnahmen zur Behebung von Sicherheitsdefiziten werden begleitend zur Reduktion der Geschwindigkeit ebenfalls umgesetzt. Die Geschwindigkeitsreduktion ist nur ein Teil der Lösung. Gemäss Gutachten ist jedoch eine Reduktion der Geschwindigkeit zur Behebung der Defizite, insbesondere der Sichtweiten, unabdingbar. Die Notwendigkeit der verfügten Massnahme ist so dann bereits dadurch gegeben, weil die Fahrbahn in der schmalen Kurve bei der Einmündung Rosengasse bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für den Begegnungsfall zweier Lastwagen zu schmal ist. Auch entsprechen die vorhandenen Kurvenradien ebenfalls besser einer signalisierten Geschwindigkeit von 30 km/h. Das geltende Geschwindigkeitsregime entspricht somit nicht den Strassenverhältnissen. Wird ein Sicherheitsdefizit erkannt, muss nicht zugewartet werden, bis sich (weitere) Unfälle ereignen. Vielmehr sind präventive Massnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.<sup>22</sup> Weiter zeigt die durchgeführte Geschwindigkeitsmessung eine  $V_{85}$  von 41 bzw. 42 km/h und damit weit über 30 km/h an. Zwar liegt die  $V_{85}$  unter der bestehenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die gefahrenen Geschwindigkeiten

<sup>17</sup> Vgl. zum Ganzen Arbeitshilfe des Tiefbauamts des Kantons Bern vom 1. Februar 2026, «Tempo-30-Zone und Begegnungszone» (abrufbar unter: <https://www.bvd.be.ch> > Start > Themen > Strassen > Signalisation, Wegweisung & Markierung > Vorschriftssignalisation).

<sup>18</sup> Vgl. Gutachten Ziffer 5.3, im Register 3 der Vorakten des OIK III.

<sup>19</sup> Vgl. Gutachten Ziffer 5.4, im Register 3 der Vorakten des OIK III.

<sup>20</sup> Vgl. Gutachten Ziffer 5.5, im Register 3 der Vorakten des OIK III.

<sup>21</sup> Vgl. Gutachten Ziffer 3.5, im Register 3 der Vorakten des OIK III.

<sup>22</sup> Vgl. BGE 139 II 145 E. 5.6.

sind jedoch nicht «tief», wie der Beschwerdeführer vorbringt, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass die Streckenführung nicht auf Tempo-50 ausgerichtet ist. Es trifft weiter auch nicht zu, dass die Höchstgeschwindigkeit nicht gefahren wird; es wurden sogar ein paar wenige Geschwindigkeitsübertretungen dokumentiert. Die Massnahme ist somit nicht unnötig. Anders als der Beschwerdeführer befürchtet, führt die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auch nicht zu mehr Bremsmanövern. Vielmehr führt Einführung von Tempo-30 gemäss dem Gutachten zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Diese fachkundige Einschätzung erscheint aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung als schlüssig und nachvollziehbar. Entgegen dem Beschwerdeführer wird durch die Eingliederung des betroffenen Strassenabschnittes in die bestehende Tempo-30-Zone das Geschwindigkeitsregime sodann gerade vereinheitlicht. Letztlich ist die Anordnung von Tempo-30 auch auf verkehrsorientierten Strassen sowie die Eingliederung einer solchen Massnahme in eine bestehende Tempo-30-Zone gesetzlich zulässig (Art. 108 Abs. 5 Bst. d sowie Art. 2a Abs. 6 SSV vgl. oben Erwägung 3d).

Es liegen somit zulässige Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion vor (Art. 108 Abs. 2 Bst. a und c SSV). Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist geeignet, um das angestrebte Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Weiter zeigt das Gutachten auf, dass weniger weitgehende Massnahmen, wie beispielsweise die Reduktion der Geschwindigkeit nur während bestimmten Zeiten nicht geeignet sind.<sup>23</sup> Die von der Vorinstanz angeordnete Massnahme ist nach dem Gesagten daher auch erforderlich und insgesamt notwendig. Indem die Massnahme zu einer erhöhten Verkehrssicherheit und zu einem verbesserten Verkehrsfluss führt sowie indem die Streckenlänge der abweichenden Höchstgeschwindigkeit beschränkt auf die neuralgische Strecke ist, erweist sich die Massnahme zudem als zweckmässig. Letztlich ist die Massnahme für die Betroffenen auch zumutbar. Ein Verlust der Reisezeit ist bei einer Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf einer solch kurzen Strecke verschwindend klein und wird allenfalls sogar durch einen verbesserten Verkehrsfluss aufgefangen, zumindest zu den Hauptverkehrszeiten. Die Verkehrsfunktion der Strasse wird zudem nicht beeinträchtigt. Die Vorinstanz ist somit zu Recht zum Schluss gelangt, dass die Geschwindigkeitsreduktion verhältnismässig ist. Die Voraussetzungen für eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf der Strecke gemäss der angefochtenen Verfügung sind demnach erfüllt. Selbst wenn auf die Beschwerde eingetreten werden könnte, müsste sie vollumfänglich abgewiesen werden.

#### 4. Ergebnis und Kosten

a) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf die Beschwerde nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn darauf eingetreten werden könnte, wäre die Beschwerde abzuweisen.

b) Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren bestehen aus einer Pauschalgebühr (Art. 103 Abs. 1 VRPG). Für Entscheide in einer Verwaltungsjustizsache wird eine Pauschalgebühr von CHF 200.– bis CHF 4000.– erhoben (Art. 19 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 GebV<sup>24</sup>). In Anwendung dieser Bestimmungen werden die Verfahrenskosten auf CHF 800.– festgelegt. Laut Art. 108 Abs. 1 VRPG werden die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei auferlegt, es sei denn, das prozessuale Verhalten einer Partei gebiete eine andere Verlegung oder die besonderen Umstände rechtfertigen, keine Verfahrenskosten zu erheben. Bei diesem Verfahrensausgang unterliegt der Beschwerdeführer. Er hat deshalb die Verfahrenskosten zu tragen.

c) Entschädigungspflichtige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 104 VRPG).

<sup>23</sup> Vgl. Gutachten Ziffer 8.3, im Register 3 der Vorakten des OIK III.

<sup>24</sup> Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21).

### III. Entscheid

1. Auf die Beschwerde wird nicht eingetreten.
2. Die Verfahrenskosten von CHF 800.– werden dem Beschwerdeführer zur Bezahlung auferlegt. Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

### IV. Eröffnung

- Herrn A. \_\_\_\_\_, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis III, per Mail
- Einwohnergemeinde Lyss, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, im Haus, zur Kenntnis

### Bau- und Verkehrsdirektion

Die Direktorin

Evi Allemann  
Regierungsrätin

### Rechtsmittelbelehrung

Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in vier Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.