

100.2023.36U  
HAM/GRS/SRE

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

**Urteil vom 31. Oktober 2024**

Verwaltungsrichterin Arn De Rosa, Abteilungspräsidentin  
Verwaltungsrichter Häusler, Verwaltungsrichterin Steinmann  
Gerichtsschreiber Grossrieder

**A.** \_\_\_\_\_  
Beschwerdeführer

gegen

**Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern**  
Rechtsamt, Reiterstrasse 11, 3013 Bern

betreffend Verkehrsbeschränkung; Reduktion der Höchstgeschwindigkeit  
auf der D. \_\_\_\_\_ strasse (Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des  
Kantons Bern vom 27. Dezember 2022; BVD 140/2021/13)



## **Prozessgeschichte:**

### **A.**

Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis IV, verfügte am 24. August 2021 u.a. folgende Verkehrsbeschränkung betreffend die D.\_\_\_\_\_strasse (Kantonsstrasse) in der Einwohnergemeinde (EG) B.\_\_\_\_\_:

«Höchstgeschwindigkeit 60 km/h  
Ab Ortschaftstafel bis nach Einmündung E.\_\_\_\_\_strasse»

Am 9. September 2021 wurde die Verkehrsbeschränkung im Amtsanzeiger publiziert.

### **B.**

Dagegen erhob A.\_\_\_\_\_ am 7. Oktober 2021 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD). Diese wies die Beschwerde mit Entscheid vom 27. Dezember 2022 ab.

### **C.**

Gegen den Entscheid der BVD hat A.\_\_\_\_\_ am 26. Januar 2023 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Er beantragt, der Entscheid der BVD sei aufzuheben und es sei zu verfügen, dass von der Ortschaftstafel B.\_\_\_\_\_ bis oberhalb der Einmündung des C.\_\_\_\_\_s die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h gelte. Eventuell sei der Entscheid der BVD aufzuheben und die Sache für weitere Abklärungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Die BVD beantragt mit Vernehmlassung vom 16. Februar 2023 die Abweisung der Beschwerde.

## **Erwägungen:**

### **1.**

**1.1** Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig.

**1.2** Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

**1.3** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden sowie bei jenen mit speziellen Fachkenntnissen. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGE 136 II 539 E. 3.2 a.E.; BVR 2022 S. 515 E. 2.2 mit Hinweisen; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 115 f.; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14 und 20).

## 2.

**2.1** Der Beschwerdeführer ist Eigentümer der in der Landwirtschaftszone gelegenen Parzelle B. \_\_\_\_\_ Gbbl. Nr. 1 \_\_\_\_\_, wo er wohnt und einen Landwirtschaftsbetrieb führt. Das Grundstück ist über den C. \_\_\_\_\_ weg erschlossen. Dabei handelt es sich um eine mehrheitlich asphaltierte Flurstrasse, die südwestlich des Grundstücks des Beschwerdeführers in die D. \_\_\_\_\_ strasse (Kantonsstrasse) mündet. Eigentümerin der Flurstrasse ist eine Flurgenossenschaft. Auf der D. \_\_\_\_\_ strasse gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Von Osten herkommend befindet sich die Einmündung in den C. \_\_\_\_\_ weg auf der rechten Strassenseite kurz nach dem Ende einer Rechtskurve.

**2.2** Im Juli 2020 wandte sich der Beschwerdeführer an die EG B. \_\_\_\_\_ und hielt fest, er müsse in den Sommer- und Herbstmonaten regelmässig die D. \_\_\_\_\_ strasse mit einer Mutterkuhherde überqueren. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens, der teilweise aggressiven Fahrweise der motorisierten Verkehrsteilnehmenden und der unübersichtlichen Kurve komme es im Bereich seiner Liegenschaft regelmässig zu gefährlichen Situationen. Der Beschwerdeführer ersuchte daher darum, die Höchstgeschwindigkeit auf der D. \_\_\_\_\_ strasse im Kurvenbereich bis oberhalb seiner Liegenschaft auf 60 km/h zu reduzieren (act 4B pag. 1 f.). Zuvor hatte sich bereits ein Bewohner des ...quartiers bei der Gemeinde gemeldet und eine Temporeduktion verlangt, weil dort viele Kinder die Strasse queren und dieser entlanglaufen müssten. Die EG B. \_\_\_\_\_ leitete die Eingaben in befürwortendem Sinn an das TBA weiter. Dieses beauftragte ein Ingenieurbüro mit einem Verkehrsgutachten.

**2.3** Im Verkehrsgutachten vom 23. Juni 2021 wurde eine Geschwindigkeitsreduktion auf einem rund 1'300 m langen Abschnitt der D. \_\_\_\_\_ strasse zwischen der Ortschaft B. \_\_\_\_\_ und der Einmündung C. \_\_\_\_\_ weg untersucht. Das Gutachten kam zum Schluss, dass ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis für zu Fuss Gehende bestehe. Vor allem im Bereich der Knoten und Bushaltestellen sowie der Wanderroute seien Querungsbedürfnisse vorhanden. Dieser Abschnitt sei zudem Teil des Schulwegs, wobei Kinder die Strasse häufig queren und dieser entlanggehen müssten. Die wichtigsten Knoten und Querungssituationen sowie der

stark kurvige Teil der Strasse befänden sich innerhalb eines rund 700 m langen Abschnitts zwischen der Ortstafel B.\_\_\_\_\_ und der Einmündung E.\_\_\_\_\_strasse. Hier lasse sich die Situation durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessern (act. 4B pag. 6 ff., insb. 24 f.). Gestützt auf dieses Gutachten erliess das TBA die erwähnte Verkehrsbeschränkungsverfügung (vgl. vorne Bst. A). Die Rechtskurve Richtung F.\_\_\_\_\_ in der Nähe der Liegenschaft des Beschwerdeführers beginnt erst nach der E.\_\_\_\_\_strasse und gehört damit nicht zum Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeit reduziert werden soll. Anders als vom Beschwerdeführer gewollt, gilt in dieser Kurve daher unverändert eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

### 3.

**3.1** Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen – mit Ausnahme von Autostrassen und Autobahnen – ausserorts grundsätzlich 80 km/h (Art. 32 Abs. 1 und 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01] i.V.m. Art. 4a Abs. 1 Bst. b der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Davon kann die zuständige Behörde für bestimmte Strassenstrecken gestützt auf ein Gutachten abweichen, um besondere Gefahren im Strassenverkehr zu vermeiden oder zu vermindern, eine übermässige Umweltbelastung zu reduzieren oder den Verkehrsablauf zu verbessern (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Die zulässigen Herabsetzungsgründe werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend umschrieben (BGer 1C\_206/2008 vom 9.10.2008, E. 2.1; René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl. 2002, N. 62). Danach ist die Herabsetzung zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und -benützer 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 Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm,

Schadstoffe) vermindert werden kann und der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt bleibt (Bst d). Vor der Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV). Folglich ist eine Geschwindigkeit von 80 km/h namentlich auf Strecken gerechtfertigt, die gut ausgebaut und übersichtlich sind, die keine besonderen Gefahrenstellen aufweisen und wo keine anderen Schutzbedürfnisse vorhanden sind. Die Geschwindigkeit kann demgegenüber herabgesetzt werden, wenn eine Ausserortsstrecke diese Voraussetzungen nicht bzw. nicht vollumfänglich erfüllt. Eine nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr ist namentlich dann zu bejahen, wenn die Sichtweiten baulich bedingt ungenügend sind wie etwa bei Kurven, Kuppen oder Knoten (BVR 2010 S. 78 E. 4.3 mit Hinweisen).

**3.2** Gemäss der VSS-Norm SN 40 273a ist für die Bestimmung der erforderlichen Sichtweite insbesondere die Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge massgebend. Bei einem Knoten ohne Gehweg – was auf die Einmündung C.\_\_\_\_\_weg zutrifft – gilt bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 80 km/h eine Knotensichtweite zwischen 110 m und 140 m (Ziff. 12.1; vgl. auch VGE 2016/166 vom 3.7.2017 E. 3.4, 2015/306 vom 15.6.2016 E. 2.5).

#### **4.**

Der Beschwerdeführer ist vorab der Auffassung, das Verkehrsgutachten vom 23. Juni 2021 befasse sich nicht ausreichend mit dem Knoten C.\_\_\_\_\_weg (Beschwerde S. 4 ff.).

**4.1** Gemäss den unbestrittenen Angaben im Verkehrsgutachten beträgt die Knotensichtweite beim C.\_\_\_\_\_weg in Blickrichtung rechts mehr als 120 m. Insoweit ist die Situation unproblematisch. Nach links (Richtung Kurve) misst die Sichtweite hingegen lediglich 100 m. Nach dem Gesagten ist bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge von 80 km/h eine Knotensichtweite zwischen 110 m und 140 m erforderlich (vorne E. 3.2). Das Verkehrsgutachten kam folgerichtig

zum Schluss, dass die Knotensichtweite beim C.\_\_\_\_\_weg in mindestens eine Richtung nicht eingehalten sei (act. 4B pag. 21).

**4.2** Trotz dieser Feststellung geht das Gutachten im Folgenden mit keinem Wort darauf ein, weshalb in diesem Bereich dennoch auf eine Herabsetzung der momentan geltenden Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu verzichten sei. Die fehlende Auseinandersetzung mit dem Knoten C.\_\_\_\_\_weg ist umso weniger verständlich, als das Gutachten unter Ziff. 1.1 «Ausgangslage und Auftrag» ausführt, die Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sei von Anwohnenden beantragt worden, auch auf die Situation des Beschwerdeführers hinweist, der beidseits der Strasse einen Landwirtschaftsbetrieb führe und regelmässig mit einer Mutterkuhherde und landwirtschaftlichen Fahrzeugen die Strasse queren müsse, und festhält, der Bericht beinhalte «alle notwendigen Unterlagen und Überprüfungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit» (S. 1, vgl. ferner S. 6, act. 4B pag. 10, 15). Diesem Anspruch wird das Verkehrsgutachten nach dem Gesagten nicht gerecht. Der Vorinstanz kann somit nicht gefolgt werden, wenn sie ausführt, das Gutachten sei «vollständig, schlüssig und nachvollziehbar» (angefochtener Entscheid E. 5b).

## 5.

Weiter macht der Beschwerdeführer geltend, die Vorinstanz sei von einer falschen Zufahrtsgeschwindigkeit ausgegangen (Beschwerde S. 4).

**5.1** Die BVD erachtet die Sichtweiten trotz der Angaben im Verkehrsgutachten als genügend und hat erwogen, bei der Einmündung E.\_\_\_\_\_strasse hätten Tempomessungen stattgefunden und in Richtung F.\_\_\_\_\_ eine gefahrene Geschwindigkeit von 72 km/h ergeben. Zwar seien im Kurvenbereich beim C.\_\_\_\_\_weg keine Messungen durchgeführt worden, aufgrund der Ergebnisse bei der E.\_\_\_\_\_strasse könne aber ebenfalls von einer gefahrenen Geschwindigkeit von 72 km/h ausgegangen werden. Demnach betrage die nach VSS-Norm erforderliche Sichtweite zwischen 90 m und 110 m. Mit Blick auf die konkreten

Verhältnisse genüge die vorhandene Knotensichtweite von 100 m (angefochtener Entscheid E. 5d).

**5.2** Gemäss dem Verkehrsgutachten sind an zwei Standorten Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen worden. Der hier interessierende Messpunkt «2r» befindet sich in Fahrtrichtung F. \_\_\_\_\_ kurz nach der Einmündung E. \_\_\_\_\_ strasse und der Busstation Schoren. Die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird ( $V_{85}$ ), beträgt dort in Fahrtrichtung F. \_\_\_\_\_ 72 km/h (act. 4B pag. 16 f.). Die Vorinstanz hat dieses Messergebnis auf die Situation beim C. \_\_\_\_\_ weg übertragen. Dies, obwohl die beiden Standorte bedeutende Unterschiede aufweisen: Der Messpunkt «2r» befindet sich nach einer kritischen Stelle mit der Einmündung der vortrittsberechtigten E. \_\_\_\_\_ strasse und der Bushaltestelle Schoren. Auf dem anschliessenden, bis zur Rechtskurve überblickbaren Strassenabschnitt ist mit einer Beschleunigung bis 80 km/h und mit einer entsprechend hohen Einfahrtsgeschwindigkeit in die Kurve zu rechnen, zumal das Siedlungsgebiet bereits weiter zurück liegt. Davon geht auch die BVD aus. Sie hat zwar auch festgehalten, gemäss Satellitenbildern und Fotos auf Google Maps handle sich um eine steigende Rechtskurve mit linksseitiger Sichtbeschränkung. Daher sei zu erwarten, dass die fahrzeugführende Person bei gebotener Vorsicht die Geschwindigkeit reduziere. Selbst wenn diese Umstände tatsächlich für eine verlangsamte Kurvenausfahrt sprechen, gilt es zugleich zu beachten, dass sich die Landschaft öffnet, keine Bushaltestellen in der Nähe sind und mit noch weniger Fussgängerinnen und Fussgängern zu rechnen ist. Da sich in den Akten zudem keine Angaben zum Kurvenradius finden, lässt sich nicht berechnen, mit welcher Geschwindigkeit die Kurve mit genügender Sicherheit befahren werden kann. Die Annahme, dass die gefahrene Geschwindigkeit auch ausgangs Kurve 72 km/h beträgt, lässt sich folglich nicht nachvollziehen, zumal das TBA dies vor der Vorinstanz mit keinem Wort begründet hat (Stellungnahme vom 2.11.2021 S. 2, act. 4A pag. 14).

**5.3** Die BVD und auch das TBA weisen weiter darauf hin, dass die Strasse in der Kurve ansteige, was den Bremsweg verringere und zu einer Reduktion der notwendigen Sichtweite führe (angefochtener Entscheid

E. 5c f.; Stellungnahme des TBA vom 2.11.2021 S. 2, act. 4A pag. 14). – Die Längsneigung einer Strasse ist bei der Frage zu berücksichtigen, auf welchen Wert innerhalb der Bandbreite für die Knotensichtweite abzustellen ist (vgl. Ziff. 12.1 Al. 3 VSS-Norm SN 40 273a). Im vorliegenden Fall ist jedoch nicht erstellt, dass die Sichtweite zumindest den unteren Wert der Bandbreite erreicht. Hinzu kommt, dass sich die Vorinstanzen mit einem generellen Hinweis auf die Steigung begnügen, ohne darzulegen, inwieweit sich dadurch die erforderliche Sichtweite konkret verringern soll.

**5.4** Die BVD hat die Sichtweiten auch deshalb als eingehalten beurteilt, weil zu erwarten sei, dass die Fahrzeugführerinnen und -führer die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bei gebotener Vorsicht und Aufmerksamkeit nicht ausfahren würden (angefochtener Entscheid E. 5d, 5g). – Zwar haben Fahrzeugführerinnen und -führer die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 4 Abs. 1 VRV). Es kann indessen nicht als erstellt gelten, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausgangs der Kurve vor dem Knoten C.\_\_\_\_\_weg nicht ausgefahren wird (vorne E. 5.2; E. 5.5 hiernach). Der Beschwerdeführer hat zudem nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass sich das neue Temporegime unter Umständen negativ auf den hier interessierenden Streckenabschnitt auswirken kann, weil die herabgesetzte Höchstgeschwindigkeit vor der Kurve enden soll (Beschwerde S. 4 f.). So ist nicht auszuschliessen, dass Fahrzeugführerinnen und -führer durch die Aufhebung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zur Beschleunigung und zum schnelleren Befahren der Kurve verleitet werden. Daran ändert nichts, dass im Verkehrsgutachten in genereller Weise festgehalten wird, es seien keine nachteiligen Effekte aufgrund der Massnahmen zu erwarten (S. 16, act. 4B pag. 25; vgl. auch angefochtener Entscheid E. 5g). Das Gutachten setzt sich wie dargelegt nicht mit der Situation beim C.\_\_\_\_\_weg auseinander (vorne E. 4.2), weshalb nicht angenommen werden kann, dass die Auswirkungen der verfügbaren Massnahmen auf den Kurvenbereich bzw. den Knoten C.\_\_\_\_\_weg konkret und ernsthaft geprüft worden sind.

**5.5** Eine abschliessende Beurteilung der Sichtweiten ist mit Blick auf das Erwogene nur mit zusätzlichen Geschwindigkeitsmessungen im Bereich des Kurvenausgangs möglich. Dabei ist zu beachten, dass die Strecke laut

Verkehrsgutachten für den Freizeitverkehr und dabei vor allem für «Zweiräder» attraktiv ist und die Anwohnenden das Fahrverhalten teilweise als aggressiv wahrnehmen. Trotz kurviger Topografie bei gleichzeitig schmaler Fahrbahnbreite kommt es denn auch regelmässig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen (S. 10, act. 4B pag. 19). Ist nach Auffassung der Fachstelle zu erwarten, dass der Motorradverkehr erhebliche Auswirkungen auf die Messergebnisse hat, sind die Messungen daher während der Motorradsaison durchzuführen (vgl. VGE 2015/306 vom 15.6.2016 E. 2.4.3).

## 6.

**6.1** Im Übrigen hat die BVD erwogen, nach dem Knoten C. \_\_\_\_\_weg gelte auf dem weiteren Verlauf der Strecke bis zum Ortseingang F. \_\_\_\_\_ die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Dieser Abschnitt würde relativ kurz ausfallen, wenn das Tempo-60-Regime bis zum Bereich des C. \_\_\_\_\_s weitergelten würde. Dies spreche ebenfalls gegen das Anliegen des Beschwerdeführers, weil sich kurze Strecken mit Höchstgeschwindigkeiten negativ auf die Geschwindigkeitshomogenität auswirkten und für Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer nicht nachvollziehbar seien (angefochtener Entscheid E. 5g). – Soweit ersichtlich, werden nach der Praxis der Vorinstanz für Strassenabschnitte, die kürzer als 300 m sind, keine Geschwindigkeitsanpassungen vorgenommen (BVD 140/2018/20 vom 5.6.2017 E. 4c). Im vorliegenden Fall macht die Vorinstanz keine Angaben über die konkrete Länge des beschriebenen Streckenabschnitts. Dieser würde aber auch nach Umsetzung der vom Beschwerdeführer geforderten Temporeduktion deutlich mehr als 300 m betragen (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Basiskarte, einsehbar unter: <<https://www.topo.apps.be.ch/pub/map/>>; ferner Beschwerde S. 5). Die diesbezüglichen vorinstanzlichen Ausführungen vermögen den Verzicht auf die verlangte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit somit ebenfalls nicht zu begründen. Im Übrigen macht auch das TBA als Fachstelle nicht geltend, der nachfolgende Streckenabschnitt mit der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit würde zu kurz ausfallen.

**6.2** Das TBA argumentiert vielmehr, bei längeren Abschnitten mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit nehme die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung derselben ab. Dies gelte insbesondere in Fällen wie dem vorliegenden, wo über eine gewisse Distanz nicht ersichtlich sei, wieso die Höchstgeschwindigkeit reduziert sei. Um die notwendige Akzeptanz für die Massnahme zu erreichen, sei im strittigen Bereich die reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nicht weitergeführt worden (angefochtener Entscheid E. 5c; Stellungnahme des TBA vom 2.11.2021 S. 2, act. 4A pag. 14). – Es mag zutreffen, dass herabgesetzte Höchstgeschwindigkeiten über längere Strecken weniger gut eingehalten werden. Was unter einer «längeren» Strecke zu verstehen ist, lässt sich den Ausführungen des TBA indessen nicht entnehmen. Das verfügte Tempo-60-Regime jedenfalls erstreckt sich über rund 700 m (Verkehrsgutachten vom 23.6.2021 S. 16, act. 4B pag. 25; vorne E. 2.3). Die nicht mehr erfasste Gerade beträgt rund 170 m, bevor die Strasse in die fragliche Rechtskurve übergeht und der Knoten C. \_\_\_\_\_ weg folgt. Selbst unter Einbezug dieses umstrittenen Strassenabschnitts dürfte das allfällig verlängerte Tempo-60-Regime also weniger als 1 km betragen (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Basiskarte, einsehbar unter: <<https://www.topo.apps.be.ch/pub/map/>>). Es erscheint zumindest fraglich, ob dabei bereits von einer «längeren» Strecke gesprochen werden kann, die eine abnehmende Bereitschaft zum Einhalten der signalisierten Geschwindigkeit bewirkt. Soweit das TBA zudem vorbringt, im vorliegenden Fall sei für die Verkehrsteilnehmenden die herabgesetzte Geschwindigkeit über eine gewisse Distanz nicht verständlich, stehen diese Ausführungen im Widerspruch zum Verkehrsgutachten, wonach das Tempo-60-Regime die wichtigen Knoten und Querungssituationen sowie den stark kurvigen Teil des Untersuchungsperimeters umfasse (S. 16, act. 4B pag. 25; vorne E. 2.3). Die Gerade vor der fraglichen Kurve mag zwar mit der generellen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befahrbar sein (vorne E. 5.2), angesichts der von Weitem erkennbaren Kurve am Ende der geraden Strecke dürfte aber auch hier eine reduzierte Geschwindigkeit nicht geradezu unverständlich auf die Verkehrsteilnehmenden wirken. Es bleibt daher dabei, dass für die abschliessende Beurteilung des Anliegens des Beschwerdeführers der Sachverhalt genauer abgeklärt werden muss.

**6.3** Schliesslich hat die Vorinstanz festgehalten, das TBA habe das Aufstellen des Signals «Tiere» zu prüfen, weil der Beschwerdeführer die Strasse gelegentlich mit einer Mutterkuhherde überquert (angefochtener Entscheid E. 6c). – Dieses Signal warnt vor unbeaufsichtigten Tieren auf der Fahrbahn und hält als Gefahrensignal Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ebenfalls dazu an, die Geschwindigkeit so weit zu reduzieren, dass sie sicher die Herrschaft über das Fahrzeug behalten (Art. 12 Abs. 2 SSV; Jürg Boll, Handkommentar zum Strassenverkehrsrecht 2022, Art. 32 N. 1319, 1330). Ob das TBA dereinst ein solches Signal aufstellen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss, zumal die Vorinstanz selber festgehalten hat, sie könne nicht beurteilen, ob die Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt seien. So oder anders kann die Prüfung, ob das Signal «Tiere» aufgestellt werden soll, eine vollständige Sachverhaltserhebung nicht ersetzen.

## **7.**

**7.1** Im Ergebnis ist die Beschwerde gutzuheissen und der angefochtene Entscheid aufzuheben. Es ist nicht Aufgabe des Verwaltungsgerichts, als erste Instanz den massgeblichen Sachverhalt zu vervollständigen und gestützt auf die Ergebnisse eine erstmalige umfassende Prüfung vorzunehmen. Die Sache ist daher zur Fortsetzung des Verfahrens im Sinn der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Der BVD ist es unbenommen, die Angelegenheit ihrerseits gegebenenfalls an das TBA zurückzuweisen (Ruth Herzog, a.a.O., Art. 84 N. 16). Unter diesen Umständen erübrigt es sich, auf die übrigen Rügen des Beschwerdeführers einzugehen und die von ihm verlangten Beweismassnahmen durchzuführen.

**7.2** Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind keine Verfahrenskosten zu erheben (Art. 108 Abs. 2 VRPG). Parteikosten sind ebenfalls keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

**7.3** Die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens wird die aufgrund des vorliegenden Rückweisungsentscheids erneut mit der Angelegenheit befasste BVD gemäss dem Ausgang der Neuprüfung festzulegen haben (Ruth Herzog, a.a.O., Art. 108 N. 7).

**8.**

Gegen das vorliegende Urteil kann Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht geführt werden (Art. 82 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110]). Soweit es sich um einen Zwischenentscheid im Sinn von Art. 93 BGG handelt (vgl. BGE 135 II 30 E. 1.3, 133 V 477 E. 4.1), ist die Beschwerde aber nur zulässig, wenn eine der zusätzlichen Voraussetzungen von Art. 93 Abs. 1 BGG erfüllt ist.

**Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird dahin gutgeheissen, dass der Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern vom 27. Dezember 2022 aufgehoben und die Sache zur Fortsetzung des Verfahrens im Sinn der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben. Der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 3'500.-- wird dem Beschwerdeführer nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
  - Beschwerdeführer
  - Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bernund mitzuteilen:
  - Einwohnergemeinde B. \_\_\_\_\_

Die Abteilungspräsidentin:

Der Gerichtsschreiber:

**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.