

Stadtrat

Bericht und Antrag

Datum SR-Sitzung: 14. September 2026
Direktion: Einwohner- und Sicherheitsdirektion
Ressort: Einwohner und Sicherheit
Verfasser: Urs Lüthi / OSID Stadt Burgdorf / Kantonspolizei Bern
Version: GRB: 2026-3697 / 31. August 2026

Interpellation Jonas Lauwiner, König Jonas Lauwiner im Dienst für die Burgdorfer, betreffend Geschwindigkeitsmessgeräte (Radars) in der Stadt Burgdorf - Standorte, Einnahmen und Verwendung der Mittel

I. Bericht

Stadtrat Jonas Lauwiner, König Jonas Lauwiner im Dienst für die Burgdorfer reichte am 22. Juni 2026 eine Interpellation ein:

Begründung

Geschwindigkeitsmessgeräte (Radars) sind ein wichtiges Instrument zur Förderung der Verkehrssicherheit in Burgdorf. Durch die Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sollen Unfälle verhütet und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung gestärkt werden. Gleichzeitig generieren diese Kontrollmassnahmen erhebliche Einnahmen für die Stadt.

Der Stadtrat stellt fest, dass die Öffentlichkeit über verschiedene Aspekte des städtischen Radarbetriebs nur unzureichend informiert ist: Wo genau werden Radargeräte in Burgdorf aufgestellt? Nach welchen Kriterien werden Standorte ausgewählt? Wie lange dauern die Kontrollperioden? Welche finanziellen Erträge werden an welchem Standort erzielt? Und wohin fliessen die Busseneinnahmen genau?

Mangelnde Transparenz in diesen Fragen nährt bei Teilen der Bevölkerung den Verdacht, Radars dienen in erster Linie der Einnahmegenerierung und weniger der Verkehrssicherheit. Dies schädigt das Vertrauen in die städtische Verwaltung und die Akzeptanz von Verkehrskontrollen. Im Interesse einer sachlichen Debatte über die Verkehrspolitik und einer transparenten Bevölkerungsinformation sind detaillierte Auskünfte des Gemeinderats notwendig.

Fragen

1. An welchen konkreten Standorten in der Stadt Burgdorf werden stationäre und/oder mobile Geschwindigkeitsmessgeräte betrieben? Bitte eine vollständige Liste aller aktuellen und regelmässig genutzten Standorte mit Strassenname und Fahrtrichtung.
2. Nach welchen Kriterien werden die Standorte für Radarkontrollen ausgewählt (z. B. Unfallschwerpunkte, Beschwerden der Bevölkerung, Schulwege, Tempo-30-Zonen)? Wer entscheidet darüber?
3. Wie lange dauern die einzelnen Kontrollperioden an den jeweiligen Standorten (Tagesstunden, Wochentage, Monate)? Gibt es fixe Rotationspläne oder wird situativ entschieden?
4. Wie viele Bussen wurden in den letzten drei Jahren (2023, 2024, 2025) pro Standort ausgestellt und wie hoch waren die daraus resultierenden Einnahmen (aufgeschlüsselt nach Standort und Jahr)?
5. Wohin fliessen die Einnahmen aus den Radarkontrollen genau? Verbleiben sie vollumfänglich im städtischen Budget, werden sie an den Kanton weitergeleitet, oder sind gesetzlich Zweckbindungen vorgesehen (z. B. für Verkehrssicherheitsmassnahmen)?
6. Gibt es Zeiträume, an denen bewusst keine Radarkontrollen durchgeführt werden – zum Beispiel an Feiertagen (Neujahr, Auffahrt, Pfingsten, Bundesfeier, Weihnachten usw.), in den Schulferien oder zu anderen definierten Zeiten? Falls ja, aus welchen Gründen?
7. Wie hoch sind die jährlichen Betriebskosten für die Radarinfrastruktur (Anschaffung, Wartung, Personal, Auswertung) und wie verhält sich dieser Betrag zu den Gesamteinnahmen? Wie lautet die Nettoertragsbilanz für die Stadt?
8. Werden die Radarstandorte vorab öffentlich kommuniziert (z. B. auf der städtischen Website oder via Medienmitteilung)? Wenn nein, aus welchen Gründen wird darauf verzichtet, obwohl eine vorgängige Information die präventive Wirkung erhöhen würde?
9. Gibt es Pläne, zusätzliche stationäre Radargeräte (z. B. «Streckenradar»/Section Control) in Burgdorf zu installieren? Falls ja, an welchen Standorten und wann?
10. Welche messbaren Auswirkungen haben die Radarkontrollen auf die Verkehrssicherheit in Burgdorf gehabt? Liegen Daten zu Unfalländerungen an kontrollierten Standorten vor?

Stellungnahme des Gemeinderats

Formelles

Mit einer Interpellation wird der Gemeinderat ersucht, über einen Gegenstand schriftlich Auskunft zu geben (Art. 30 Abs. 1 Stadtratsreglement).

Materielles

Bis Ende 2009 verfügte Burgdorf über eine eigene Stadtpolizei. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte die Stadtpolizei ebenfalls mit mobilen Radargeräten Geschwindigkeitskontrolle durchführen. Auf 2010 erfolgte der Wechsel zu «Police Bern», die polizeiliche Kompetenz in diesem Bereich liegt seit diesem Zeitpunkt bei der Kantonspolizei Bern.

Städte wie Burgdorf werden gemäss Polizeigesetz des Kantons Bern zum Abschluss sogenannter Ressourcenverträge angehalten. Ein solcher Ressourcenvertrag wurde ab 2010 auch für die Stadt Burgdorf abgeschlossen. Dieser beinhaltet unter anderem die Möglichkeit, dass die Stadt Burgdorf ebenfalls Geschwindigkeitskontrollen mit sogenannten semi-stationären Radargeräten durchführen darf. Diese Möglichkeit nutzt die Stadt Burgdorf seit 2010. Im Jahre 2015 erfolgte dann der Abschluss eines weiteren regionalen Ressourcenvertrages mit der Kantonspolizei zwischen den Gemeinden Burgdorf, Oberburg, Ersigen, Kirchberg, Rüdtilgen-Alchenflüh, Hindelbank und Lyssach. Darin ist ebenfalls der Betrieb eines Radargerätes enthalten, die operative Durchführung der Arbeiten erfolgt gemäss Zusammenarbeit durch die Stadt Burgdorf. Die entsprechenden Verträge und das Projekt wurden im Stadtrat Burgdorf genehmigt.

Der Betrieb der Geräte erfolgt wie bei der Kantonspolizei gemäss klaren rechtlichen, technischen und strukturierten Vorgaben. Eine Gemeinde hat in dieser Frage keine Interpretationskompetenz. Politische Entscheidungsmöglichkeiten bestehen bei der Frage, ob und in welcher Form ein Ressourcenvertrag abgeschlossen wird, ob Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden sollen und schlussendlich bei der finanziellen Verwendung eines allfälligen Überschusses. Der operative Betrieb von Geschwindigkeitsmessungen ist gesetzlich klar vorgeschrieben und erfolgt durch das entsprechend bei der Kantonspolizei gemeldete und geprüfte Personal.

Die Stadt Burgdorf weist in dieser Aufgabe eine langjährige Kompetenz auf. Der suggerierte Vorwurf mangelnder Transparenz wird von der Einwohner- und Sicherheitsdirektion in aller Form zurückgewiesen.

Die Stadt Burgdorf darf also aufgrund der Ressourcenverträge mit der Kantonspolizei Bern selbständig Geschwindigkeitskontrollen mit semistationären Messgeräten durchführen. Die gesetzlichen Grundlagen sind im Polizeigesetz und in der Polizeiverordnung des Kantons Bern geregelt. Die Stadt Burgdorf muss der Kantonspolizei jährlich die Zahlen (Übertretungen und Einnahmen) übermitteln, ebenso das Personal für die diesbezüglichen Arbeiten melden und überprüfen lassen.

1. An welchen konkreten Standorten in der Stadt Burgdorf werden stationäre und/oder mobile Geschwindigkeitsmessgeräte betrieben? Bitte eine vollständige Liste aller aktuellen und regelmässig genutzten Standorte mit Strassenname und Fahrtrichtung.

In der Stadt Burgdorf werden durch die Einwohner- und Sicherheitsdirektion an 24 Standorten Geschwindigkeitsmessgeräte eingesetzt. Die Messung erfolgt durch semi-stationäre Geräte, welche

gemäss gesetzlichen Vorgaben mindestens 5 Tage am Standort stehen müssen. Die Kantonspolizei Bern führt weiter mobile Kontrollen durch. Sämtliche Standorte müssen durch die Kantonspolizei bewilligt werden. Wie auch im Kantonsgebiet oder den Standorten der Kantonspolizei erfolgt keine öffentliche Publikation der Standorte.

2. Nach welchen Kriterien werden die Standorte für Radarkontrollen ausgewählt (z. B. Unfallschwerpunkte, Beschwerden der Bevölkerung, Schulwege, Tempo-30-Zonen)? Wer entscheidet darüber?

Neue Standorte in Burgdorf werden vom Gemeinderat auf Antrag der Einwohner- und Sicherheitsdirektion politisch bewilligt. Sämtliche Standorte müssen danach von der Kantonspolizei genehmigt werden. Diese prüft, ob die gesetzlichen Vorgaben und die Vorgaben der Kantonspolizei eingehalten werden. Ohne Zustimmungsverfügung der Kantonspolizei darf kein Radarstandort betrieben werden. Eine weitergehende politische Einflussnahme besteht nicht.

Die nachfolgenden Schwerpunkte bilden die Grundlage für die Wahl des Messstandortes. Der definitive Entscheid über den Messstandort erfolgt nach eingehender Prüfung durch VU+P (Technische Verkehrsüberwachung) unter Berücksichtigung der technischen Voraussetzungen des Geräteherstellers.

Fahrzeuglenkende sollen jederzeit und überall mit einer Kontrolle rechnen müssen. Dadurch wird im Sinne der Generalprävention den geltenden Höchstgeschwindigkeiten flächendeckend Nachdruck verschafft. Die Kontrollen werden systematisch geplant. Das Hauptaugenmerk liegt gemäss Gesetzgebung auf folgenden Schwerpunkten (betrifft alle Strassenarten):

- a) unfallkritische Stellen und Strecken (z.B. Unfallschwerpunkte)
- b) Kindergärten und Schulen (Schulwegsicherung), Krankenhäuser und Pflegeheime
- c) Strassensituationen, die einen zusätzlichen Schutz der Fussgänger, Radfahrenden, usw. erfordern
- d) Strassenabschnitte, auf welchen sich aufgrund einer speziellen Lage Geschwindigkeitskontrollen aufdrängen (z.B. Schnellfahrerstrecken)
- e) Durchsetzen von Immissionssenkungen (insbesondere Lärm)

Ressourcengemeinden haben zudem ihre vorgesehenen Messstandorte vorgängig mittels eines ausführlichen Standortkonzepts beim Kanton Bern (Kantonspolizei) zur Bewilligung einzureichen. Die abschliessende Bewilligung oder Ablehnung der Anträge erfolgt durch die Kantonspolizei Bern (VU+P; TVÜ) sowie den Kommandanten-Stellvertreter.

Bei Tempo 30 und Begegnungszonen müssen zudem gültige V85-Werte vorliegen. Derer V85-Wert bezeichnet jene Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmenden eingehalten oder unterschritten wird. Er dient als verkehrstechnischer Kennwert zur Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus und des Fahrverhaltens auf einem Strassenabschnitt.

3. Wie lange dauern die einzelnen Kontrollperioden an den jeweiligen Standorten (Tagesstunden, Wochentage, Monate)? Gibt es fixe Rotationspläne oder wird situativ entschieden?

Die Standorte werden wöchentlich gewechselt, ein Messgerät steht rund 6 - 7 Tage (gesetzliche Mindestdauer 5 Tage) am gleichen Standort. Grundsätzlich erfolgt eine Jahrplanung für den Betrieb der Geräte, diese wird situativ angepasst, falls ein Standort kurzfristig nicht verfügbar ist (z.B. aufgrund von Baustellen oder Veranstaltungen).

4. Wie viele Bussen wurden in den letzten drei Jahren (2023, 2024, 2025) pro Standort ausgestellt und wie hoch waren die daraus resultierenden Einnahmen (aufgeschlüsselt nach Standort und Jahr)?

Zahlen auf einzelne Standorte werden nicht öffentlich kommuniziert und habe auch keine politische Relevanz. Es erfolgt keine Berechnung nach Standort. Die Erträge sind aus verschiedenen Gründen pro Standort sehr unterschiedlich. Die Zahlen werden pro Jahr im Geschäftsbericht ausgewiesen.

Nachfolgend sind die Daten bezüglich Geschwindigkeitsübertretungen in Burgdorf (beide Geräte) aufgeführt:

2025

Durchfahrten: 1'375'091

Übertretungen: 14'335

Übertretungsquote: 1.04%

Total Bussenbetrag: CHF 841'580.00

2024

Durchfahrten: 1'657'753

Übertretungen: 10'811

Übertretungsquote: 0.65%

Total Bussenbetrag: CHF 622'010.00

2023

Durchfahrten: 1'835'384

Übertretungen: 10'901

Übertretungsquote: 0.59%

Total Bussenbetrag: CHF 609'780.00

5. Wohin fließen die Einnahmen aus den Radarkontrollen genau? Verbleiben sie vollumfänglich im städtischen Budget, werden sie an den Kanton weitergeleitet, oder sind gesetzlich Zweckbindungen vorgesehen (z. B. für Verkehrssicherheitsmassnahmen)?

Im Bereich Verkehrssicherheit führt die Stadt Burgdorf keine Spezialfinanzierung. Das heisst, dass sämtliche Erträge in den allgemeinen Haushalt fließen. Die Aufwände, welche durch die Radarkontrollen entstehen, werden im Umkehrschluss dem allgemeinen Haushalt belastet.

Übertretungen, welche nicht im Ordnungsbussenverfahren verarbeitet werden können, gehen an den Kanton (bei Einsprachen oder bei Bussen über CHF 250.00).

6. Gibt es Zeiträume, an denen bewusst keine Radarkontrollen durchgeführt werden – zum Beispiel an Feiertagen (Neujahr, Auffahrt, Pfingsten, Bundesfeier, Weihnachten usw.), in den Schulferien oder zu anderen definierten Zeiten? Falls ja, aus welchen Gründen?

Die Geräte werden einmal im Jahr revidiert und geeicht. Zu dieser Zeit werden keine Kontrollen durchgeführt. Unterbrüche entstehen auch bei Defekten oder Vandalenschäden oder grösserem Schneefall. Bewusste Zeiträume ohne Kontrollen bestehen nicht.

7. Wie hoch sind die jährlichen Betriebskosten für die Radarinfrastruktur (Anschaffung, Wartung, Personal, Auswertung) und wie verhält sich dieser Betrag zu den Gesamteinnahmen? Wie lautet die Nettoertragsbilanz für die Stadt?

Wie bereits erwähnt, benötigt eine Gemeinde einen Ressourcenvertrag mit der Kantonspolizei, damit überhaupt solche Kontrollen durchgeführt werden dürfen. Die Stadt Burgdorf kauft mit diesem Vertrag Stunden ein, in der die Polizei zusätzlich zur Grundversorgung in Burgdorf aktiv ist.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Verhältnismässigkeit zwischen Einnahmen und Ausgaben sind gewährleistet. Die Zahlen gemäss gesetzlichen Vorgaben sind im Geschäftsbericht der Stadt Burgdorf enthalten.

Grundsätzlich werden sämtliche Einnahmen und Ausgaben, welche die Geschwindigkeitsmessungen betreffen, über das Produkt 32 verbucht und somit jährlich mit dem Geschäftsbericht dem Stadtrat zur Kenntnis gebracht. Einzig die Kosten für die Softwarelizenz sind dort nicht abgebildet, da diese über das Budget der IT laufen.

8. Werden die Radarstandorte vorab öffentlich kommuniziert (z. B. auf der städtischen Website oder via Medienmitteilung)? Wenn nein, aus welchen Gründen wird darauf verzichtet, obwohl eine vorgängige Information die präventive Wirkung erhöhen würde?

Die Kantonspolizei Bern veröffentlicht ihre Messstandorte nicht, weil eine Vorankündigung den Zweck der Geschwindigkeitskontrollen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnte.

Entscheidend ist vielmehr, dass die Messungen gesetzeskonform durchgeführt werden und die eingesetzten Messmittel zugelassen und geeicht sind. Würden sämtliche Messstandorte im Voraus veröffentlicht, könnten sich Verkehrsteilnehmende gezielt nur an diesen Stellen an die Höchstgeschwindigkeit halten. Dies würde die präventive Wirkung der Kontrollen beeinträchtigen. Im Kanton Bern ist die Kantonspolizei nicht verpflichtet die Standorte für Geschwindigkeitskontrollen im Voraus bekannt zu geben.

Anders als in anderen Kantonen besteht im Kanton Bern keine gesetzliche Grundlage für eine Standortbekanntgabe. Die Gemeinden haben sich an übergeordnetes Recht zu halten.

9. Gibt es Pläne, zusätzliche stationäre Radargeräte (z. B. «Streckenradar»/Section Control) in Burgdorf zu installieren? Falls ja, an welchen Standorten und wann?

Bisher sind solche Systeme noch nicht zugelassen. Die ESID ist in dieser Frage im Gespräch und Austausch mit Hersteller und der Kantonspolizei.

10. Welche messbaren Auswirkungen haben die Radarkontrollen auf die Verkehrssicherheit in Burgdorf gehabt? Liegen Daten zu Unfalländerungen an kontrollierten Standorten vor?

Die Übertretungsquote liegt seit mehreren Jahren sowohl beim städtischen wie auch beim regionalen Geschwindigkeitsmessgerät im Durchschnitt unter 1%. Dies zeigt ein angepasstes Fahrverhalten,

da auch bekannt ist, dass in Burgdorf und der Region Burgdorf Geräte im Einsatz stehen. Damit entsteht auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Kantonspolizei betreibt nebst mobilen Geräten ebenfalls semi-stationäre Geräte. Die Zahlen der Kantonspolizei in anderen Gemeinden und Regionen zeigen jeweils wesentlich höhere Übertretungsquoten. Konkrete Daten oder Auswertungen zu Unfallveränderungen an bestehenden Standorten bestehen nicht. Würde jedoch ein Unfallschwerpunkt festgestellt, wäre die Prüfung eines neuen Standortes ein Thema.

DER GEMEINDERAT

Stefan Berger, Stadtpräsident
Stefan Ghioldi, Stadtschreiber