



Bau- und Verkehrsdirektion

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

BVD 110/2020/194

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 27. April 2021

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn C. _____
Beschwerdeführer 1

D. _____
Beschwerdeführer 2

alle vertreten durch Herrn Rechtsanwalt E. _____

und

**Einwohnergemeinde Bern, handelnd durch die Direktion für Tiefbau, Verkehr und
Stadtgrün der Stadt Bern**, Bundesgasse 38, 3001 Bern
Beschwerdegegnerin

sowie

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend die Verfügung des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 30. September 2020 (bbew 62/2020; Perronverbreiterung, Spurabbau usw. bei Haltestelle A. _____)

I. Sachverhalt

1. Mit Medienmitteilung vom 8. April 2019 informierte die Beschwerdegegnerin, bei der Tramhaltestelle A. _____ fänden ab sofort Bauarbeiten statt. Hierbei werde das Perron verbreitert und mit einem Geländer ausgestattet. Zudem werde die linke der beiden Fahrspuren stadtauswärts auf einer Länge von circa 70 Metern aufgehoben. Bei den baulichen Massnahmen handle es sich um Provisorien, deren Auswirkungen auf den Verkehr mit einem Monitoring erhoben und anschliessend ausgewertet würden. Dagegen reichte der Beschwerdeführer 1 am 6. Mai 2019 beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland eine baupolizeiliche Anzeige ein und teilte mit, er wolle sich am Verfahren als Partei beteiligen. Das Regierungsstatthalteramt nahm die Eingabe als aufsichtsrechtliche Anzeige entgegen und gab der Beschwerdegegnerin Gelegenheit zur Stellungnahme. Anschliessend teilte es dem Beschwerdeführer 1 am 28. Juni 2019 schriftlich mit, bei den baulichen Massnahmen (Geländer, Belag und Markierung) handle es sich um bewegliche Elemente in Zusammenhang mit einem Verkehrsversuch, weshalb keine

Baubewilligungspflicht bestehe. Das aufsichtsrechtliche Verfahren werde als erledigt vom Geschäftsverzeichnis abgeschrieben. Dagegen reichte der Beschwerdeführer 1 am 31. Juli 2019 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), seit 1. Januar 2020 Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD), ein. Diese hob mit Entscheid vom 21. November 2019¹ die Abschreibungsverfügung des Regierungsstatthalteramtes Bern-Mittelland vom 28. Juni 2019 und das Verfahren vor dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland bis zum Zeitpunkt des Eingangs der baupolizeilichen Anzeige von Amtes wegen auf. Sie überwies die Anzeige des Beschwerdeführers 1 zuständigkeitshalber an das Bauinspektorat der Stadt Bern zur Durchführung des Baupolizeiverfahrens.

2. Am 14. Januar 2020 reichte die Beschwerdegegnerin ein Baugesuch ein für die Verbreiterung des Perrons am A._____ auf Parzellen Bern 3 Grundbuchblatt Nrn. H._____. Bei den Baugrundstücken handelt es sich um eine Gemeindestrasse (Verkehrsanlage). Die Beschwerdegegnerin wies im Baugesuch darauf hin, dass das Bauvorhaben bereits als Provisorium ausgeführt sei und nun nach der Erprobung in ein Definitivum überführt werden solle. Auslöser für die provisorischen Sofortmassnahmen seien zwei Todesfälle in den Jahren 2011 und 2018 gewesen. Das Bauinspektorat der Stadt Bern überwies das Baugesuch zuständigkeitshalber dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland. Gegen das Bauvorhaben erhoben einerseits die Beschwerdeführer 1 und 2 und andererseits Pro Velo Bern Einsprache. Aufgrund der Einsprache von Pro Velo Bern nahm die Beschwerdegegnerin eine Projektänderung vor. Die Beschwerdeführer 1 und 2 hielten ausdrücklich an ihrer Einsprache fest, Pro Velo liess sich nicht zur Projektänderung vernehmen. Mit Gesamtentscheid vom 30. September 2020 erteilte das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland die Baubewilligung.

3. Dagegen reichten die Beschwerdeführer 1 und 2 am 29. Oktober 2020 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) ein. Sie beantragen die Aufhebung des Gesamtentscheids vom 30. September 2020, die Erteilung des Bauabschlags und die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands unter Androhung der Ersatzvornahme. Eventuell sei der Gesamtentscheid aufzuheben und das nachträgliche Baugesuch zur Neu beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Zur Begründung machen sie insbesondere geltend, die Wirkungsziele gemäss Strassengesetz seien verletzt, eine kantonale Versorgungsroute werde eingeschränkt, die Strassenquerung werde für behinderte und ältere Personen erschwert und das Verhältnismässigkeitsprinzip werde verletzt.

4. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet², führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. In seiner Eingabe vom 25. November 2020 verzichtet das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland auf eine förmliche Vernehmlassungseingabe. Das Bauinspektorat der Stadt Bern hat mit Eingabe vom 30. November 2020 die bewilligten Pläne eingereicht. Es beantragt die Abweisung der Beschwerde, soweit überhaupt darauf einzutreten sei. In ihrer Beschwerdeantwort vom 3. Dezember 2020 beantragt die Beschwerdegegnerin die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Sie macht insbesondere geltend, Streitgegenstand würden nur die baulichen Massnahmen bilden.

5. Das Rechtsamt stellte den Beschwerdeführern eine Kopie des Monitoringberichts betreffend Verkehrsversuch A._____ vom 26. November 2019 (Beilage zur Beschwerdeantwort) zu und es gab den Beteiligten Gelegenheit, allfällige Schlussbemerkungen einzureichen. Von dieser Möglichkeit machten die Beschwerdeführer Gebrauch. Auf die Rechtsschriften und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

¹ BVD 120/2019/50

² Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (Organisationsverordnung BVD, OrV BVD; BSG 152.221.191)

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Der Entscheid des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland ist ein Gesamtentscheid im Sinne von Art. 9 KoG³. Er ist gestützt auf Art. 11 Abs. 1 KoG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 KoG mit Baubeschwerde nach Art. 40 Abs. 1 BauG⁴ bei der BVD anfechtbar. Die BVD ist somit zur Beurteilung der Beschwerde zuständig. Die Beschwerde ist innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 40 Abs. 1 BauG). Sie entspricht den Formvorschriften (Art. 67 i.V.m. Art. 32 VRPG⁵).

b) Zur Beschwerde befugt sind unter anderem die Einsprecherinnen und Einsprecher (Art. 10 KoG i.V.m. Art. 40 Abs. 2 BauG). Die Beschwerdeführer haben sich als Einsprecher am Baubewilligungsverfahren beteiligt. Die Vorinstanz hat die Einsprachebefugnis des Beschwerdeführers 1 anerkannt und diejenige des Beschwerdeführers 2 offengelassen. Die BVD prüft die Legitimation von Amtes wegen. Dabei genügt es nicht, dass die Vorinstanz die Legitimation anerkannt und die Beschwerdeführenden zum Verfahren zugelassen hat (sog. formelle Beschwer). Sofern sie dies zu Unrecht getan hat, tritt die BVD auf die Baubeschwerde nicht ein, denn zu dieser ist nur zugelassen, wer sich am vorinstanzlichen Verfahren zulässigerweise beteiligte, wer also auch materiell beschwert ist.⁶ Zur Einsprache befugt sind Personen, die durch das Bauvorhaben unmittelbar in ihren eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen sind (Art. 35 Abs. 2 Bst. a BauG). Erforderlich ist, dass sie persönlich vom Bauvorhaben in höherem Mass als die Allgemeinheit berührt werden und zum Streitgegenstand eine besondere Beziehungsnähe haben.⁷ Das trifft namentlich auf die Nachbarinnen und Nachbarn des Baugrundstücks zu. Darunter versteht die Verwaltungs- und Gerichtspraxis vorab die Eigentümerinnen und Eigentümer von Nachbargrundstücken oder Personen, die an solchen Grundstücken dinglich berechtigt sind.⁸ Nachbarn sind zur Beschwerdeführung gegen ein Bauvorhaben legitimiert, wenn sie mit Sicherheit oder zumindest grosser Wahrscheinlichkeit durch Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen, Licht oder andere Einwirkungen) betroffen werden, die der Bau oder Betrieb der fraglichen Anlage hervorruft. Als wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Betroffenheit dient in der Praxis die räumliche Distanz zum Bauvorhaben bzw. zur Anlage. Die Rechtsprechung bejaht in der Regel die Legitimation von Nachbarn, deren Liegenschaften sich in einem Umkreis von bis zu rund 100 m befinden, ohne vertiefte Abklärungen. Bei grösseren Entfernungen muss eine Beeinträchtigung aufgrund der konkreten Gegebenheiten glaubhaft gemacht werden. Allerdings ergibt sich die Legitimation nicht schon allein aus der räumlichen Nähe, sondern erst aus einer daraus herrührenden besonderen Betroffenheit. Das Bundesgericht prüft die Legitimationsvoraussetzungen in einer Gesamtwürdigung anhand der im konkreten Fall vorliegenden tatsächlichen Verhältnisse. Es stellt nicht schematisch auf einzelne Kriterien ab, wie beispielsweise die Distanz zum Vorhaben, die Sichtverbindung usw.⁹ Allerdings ergibt sich die Legitimation nicht schon allein aus der räumlichen Nähe, sondern erst aus einer daraus

³ Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

⁴ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

⁵ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁶ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 40–41 N. 4b

⁷ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 35–35c N. 16

⁸ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 35–35c N. 17 Bst. a

⁹ Zum Ganzen: BGE 140 II 214 E. 2.3 mit Hinweisen; BGer 1C_416/2019 vom 2. Februar 2021 E. 1.2.2 mit Hinweisen (zur Publikation vorgesehen); vgl. auch VGE 2019/175 vom 30. Januar 2020 E. 3.3 mit Hinweisen

herrührenden besonderen Betroffenheit. In der Regel wird auch die Einsprachebefugnis von Mieterinnen und Mietern bzw. Pächterinnen und Pächter von Nachbargrundstücken anerkannt.¹⁰ Voraussetzung ist ein selbständiges, eigenes Rechtsschutzinteresse an der Beschwerdeführung. Solche Drittpersonen müssen vom Streitgegenstand direkt betroffen sein und einen unmittelbaren Nachteil erleiden; bloss mittelbares Berührtsein genügt nicht.¹¹

c) Der Beschwerdeführer 1 arbeitet in einem Architekturbüro an der J._____strasse, d.h. deutlich mehr als 100 m vom Bauvorhaben entfernt. Er ist somit weder Eigentümer noch Mieter einer unmittelbar an das Strassenbauvorhaben angrenzenden Parzelle. Er ist einziger Jahresmieter eines Parkplatzes im Parking B._____. Dieses befindet sich zwar unbestritten auf einem Nachbargrundstück. Fraglich ist allerdings, ob die Miete eines Parkplatzes genügt, um eine besondere Beziehungsnähe des Beschwerdeführers 1 zu bejahen. Soweit der Beschwerdeführer 1 geltend macht, er fahre oft mehrmals pro Tag via K._____strasse in die L._____strasse, um in die Einfahrt des Parkhauses zu gelangen, ist Folgendes festzuhalten: Nach Praxis des Bundesgerichts sind regelmässige Benutzerinnen und Benutzer eines von einem Strassenprojekt betroffenen Strassenabschnitts nur legitimiert, wenn glaubhaft erscheint, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat. Dabei genügt es, wenn die Strassenbenutzerinnen und -benutzer als Folge des umstrittenen Strassenprojekts für die Zu- und Wegfahrt zu und von ihren Liegenschaften bei hohem Verkehrsaufkommen gegenüber heute gewisse Verzögerungen in Kauf nehmen müssen.¹² Allein der Umstand, dass der Beschwerdeführer regelmässig an der verbreiterten Schutzinsel vorbeifährt, vermag somit nicht zu begründen, warum er davon in höherem Masse berührt sein soll, als alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die diese Strecke ebenfalls regelmässig befahren. Wie die Beschwerdegegnerin überzeugend darlegt, ist der zeitweilige Rückstau auf der K._____strasse in der Hauptverkehrszeit keine Folge des Bauvorhabens oder des Spurabbaus, sondern er hängt mit der Verkehrsmenge zusammen, die von der L._____strasse in die M._____strasse abbiegt (vgl. auch E. 2.d). Die Einsprache- und Beschwerdelegitimation des Beschwerdeführers 1 ist deshalb fraglich. Der Beschwerdeführer 2 ist Eigentümer der Liegenschaft Bern 3 Grundbuchblatt Nr. N._____ an der K._____strasse 9. Zur Begründung seiner Legitimation macht er insbesondere geltend, er sei darauf angewiesen, dass seine Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ungehinderte An- und Wegfahrt hätten. Es ist fraglich, ob dies für die Bejahung seiner Legitimation genügt. Zum einen hat das Bauvorhaben keine direkten Auswirkungen auf den ungehinderten Zugang zu seiner Liegenschaft, zum anderen macht der Beschwerdeführer 2 damit nicht eigene, sondern Interessen seiner Angestellten geltend. Wie es sich damit verhält, kann jedoch offengelassen werden. Das Grundstück des Beschwerdeführers 2 grenzt zwar nicht direkt an die L._____strasse, befindet sich aber lediglich circa 50 m vom Bauvorhaben entfernt. Die Distanz, die nach der bundesgerichtlichen Praxis in der Regel zur Bejahung der besonderen Betroffenheit genügt, wird somit deutlich unterschritten. Zudem besteht Sichtverbindung auf den Fussgängerstreifen und das verbreiterte Perron. Der Beschwerdeführer 2 gilt deshalb als Nachbar im Sinn der bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Aufgrund der Beschwerdebefugnis des Beschwerdeführers 2 kann darauf verzichtet werden, die Einsprache- und Beschwerdebefugnis des Beschwerdeführers 1 näher abzuklären.

d) Anfechtungsobjekt ist der Gesamtentscheid der Vorinstanz. Der Streitgegenstand braucht sich nicht mit dem Anfechtungsobjekt zu decken, kann aber auch nicht über dieses hinausgehen. Innerhalb dieses Rahmens bestimmen die Parteien den Streitgegenstand. Sie können den

¹⁰ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 35-35c N. 17

¹¹ BGE 135 II 145 E. 6 mit Hinweisen; BGer 1C_93/2020 vom 19. Juni 2020 E. 2.3 mit Hinweisen

¹² René Wiederkehr, Die materielle Beschwer von Nachbarinnen und Nachbarn sowie von Immissionsbetroffenen, in ZBI 116/2015, S. 360, mit weiteren Hinweisen; vgl. auch VGE 2019/175 vom 30.01.2020 E. 4.2

Streitgegenstand im Verlauf des Verfahrens nicht erweitern, sondern nur einschränken.¹³ Der bewilligte Projektplan «Situation 1:200» zeigt nicht nur die baulichen Massnahmen, sondern er enthält auch Angaben zu den bestehenden, aufgehobenen und neuen Markierungen. Ebenso sind die bestehenden Signale eingetragen. Die Beschwerdegegnerin weist allerdings zu Recht darauf hin, dass Signale und Markierungen nicht Gegenstand des angefochtenen Gesamtentscheids bilden. Das Dispositiv nennt keine Verkehrsmassnahmen, die angeordnet oder verfügt würden. Diese gehören somit nicht zum Anfechtungsobjekt. Soweit sich die Beschwerde gegen Markierungen oder Signale richtet, kann nicht darauf eingetreten werden. Falls die Beschwerdeführer der Auffassung sind, diese würden nicht den Vorschriften entsprechen, steht ihnen die Einsprache nach Art. 106 SSV¹⁴ offen. Abgesehen davon ist auf die Beschwerde einzutreten.

2. Wirkungsziele

a) Die Beschwerdeführer machen geltend, bei der vom Bauvorhaben betroffenen L._____strasse handle es sich um eine öffentliche Strasse. Deshalb seien insbesondere auch die Wirkungsziele des Strassengesetzes zu beachten. Dazu äussere sich die Vorinstanz nicht. Sie belasse es bei der Aussage, dass es in der Natur der Sache liege, dass die Aufhebung einer Fahrspur zu einem Rückstau führen könne, dies jedoch gegen keine Vorschrift verstosse. Im Hinblick auf die Wirkungsziele bedürfe es einer genaueren Überprüfung. Es stelle sich insbesondere die Frage, ob der durch die baulichen Massnahmen entstehende Rückstau in der L._____ - und K._____strasse wirklich hinzunehmen sei. Der Entscheid setze sich in keiner Weise mit den negativen Auswirkungen des Bauvorhabens auseinander, obwohl dies zwingend erforderlich wäre.

Die Beschwerdegegnerin macht geltend, für kleinere Strassenbauvorhaben genüge eine Baubewilligung. Im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens müsse keine umfassende Interessenabwägung durchgeführt werden. Die Wirkungsziele hätten nicht den Charakter von Bauvorschriften. Es sei deshalb nicht rechtsfehlerhaft, wenn das Regierungsstatthalteramt von einer umfassenden Interessenabwägung abgesehen habe.

b) Der Neubau und die Änderung von Gemeindestrassen wird grundsätzlich mit einer Überbauungsordnung bewilligt (vgl. Art. 43 Abs. 1 SG¹⁵). Für ein kleines Strassenbauvorhaben wie beispielsweise die Umgestaltung einer Strasse oder das Anbringen von Schutzinseln genügt jedoch eine Baubewilligung (vgl. Art. 43 Abs. 2 SG i.V.m. Art. 23 Bst. d und f SV¹⁶). Bauvorhaben sind gemäss Art. 2 Abs. 1 BauG zu bewilligen, wenn sie den bau- und planungsrechtlichen Vorschriften und den nach anderen Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entsprechen, die öffentliche Ordnung nicht gefährden, und wenn ihnen keine Hindernisse der Planung entgegenstehen. Laut Art. 21 Abs. 1 BauG sind Bauten und Anlagen so zu erstellen, zu betreiben und zu unterhalten, dass weder Personen noch Sachen gefährdet werden. Dabei sind die anerkannten Regeln der Baukunde einzuhalten (vgl. Art 57 Abs. 1 BauV¹⁷). Im Einzelnen gelten die Bestimmungen der BauV, die Vorschriften der Spezialgesetzgebung sowie die Vorschriften und Richtlinien der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA). Die Normen und Empfehlungen der Fachverbände sind ergänzend zu beachten (vgl. Art. 57 Abs. 2 BauV).

¹³ Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 72 N. 12 bis 14

¹⁴ Signalisationsverordnung des Bundesrates vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

¹⁵ Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

¹⁶ Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1)

¹⁷ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

c) Zu den nach anderen Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften gehören auch diejenigen der Strassengesetzgebung.¹⁸ Bei Strassenbauvorhaben sind die Wirkungsziele von Art. 3 SG zu berücksichtigen. Danach werden Strassen so geplant, gebaut, betrieben und unterhalten, dass die Summe aller Wirkungen dauerhaft zu einer Verbesserung des Lebensraums führt (Art. 3 Abs. 1 Bst. a SG), dass sie die wirtschaftliche und touristische Entwicklung unterstützen (Art. 3 Abs. 1 Bst. b SG) und dass sie wirtschaftlich tragbar sind (Art. 3 Abs. 1 Bst. c SG). Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer werden aufeinander abgestimmt (Art. 3 Abs. 1 Bst. d SG). Die negativen Auswirkungen der Mobilität werden möglichst geringgehalten (Art. 3 Abs. 1 Bst. e SG). Bei Gemeindestrasse ist ausserdem zu berücksichtigen, dass deren Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt eine Gemeindeaufgabe darstellt (vgl. Art. 41 Abs. 1 SG). Indem der Kanton diese Zuständigkeit an die Gemeinden delegiert, räumt er ihnen im Rahmen des bundesrechtlich Zulässigen Autonomie ein (Art. 50 Abs. 1 BV¹⁹, Art. 109 Abs. 1 KV²⁰ und Art. 3 Abs. 1 GG²¹).²² Deshalb verfügen die Gemeinden über einen erheblichen Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum, der von der Baubewilligungsbehörde und den Beschwerdeinstanzen zu respektieren ist. Anders als bei den Kantonsstrassen (Art. 39 Abs. 1 und Art. 40 Abs. 1 SG) enthält das SG insbesondere keine Bestimmungen über den jeweils erforderlichen Bau- und Unterhaltsstandard der Gemeindestrassen. Dessen Festlegung obliegt somit den Gemeinden; sie sind deshalb auch in dieser Hinsicht grundsätzlich autonom.²³ Etwas anders gilt einzig für Gemeindestrassen, die als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dienen. Hier sind die Mindestanforderungen der kantonalen Strassengesetzgebung zu beachten (vgl. Art. 16 SG i.V.m. Art. 10 f. SV). Im Übrigen liegt es in der Natur der Sache, dass es bei Strassenbauvorhaben und Verkehrsmassnahmen unterschiedliche Auffassungen darüber gibt, welche Lösung vorzuziehen ist. Es ist Sache der Gemeinden, die den örtlichen Verhältnissen und der angestrebten Zielsetzung am besten entsprechenden Massnahmen festzulegen; sie verfügen über einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Wie weit sie dabei auf die verschiedenen Ansichten in der Bevölkerung Rücksicht nehmen, ist in erster Linie eine politische Frage.²⁴

d) Auslöser für das Bauvorhaben waren drei ähnliche Unfallereignisse zwischen Fussgänger- und Tramverkehr beim östlichen Fussgängerübergang im Bereich der Tramhaltestelle A._____, zwei davon mit tödlichem Ausgang. Die Beschwerdegegnerin beauftragte deshalb die F._____ AG, eine Analyse und ein Variantenstudium zu erstellen. Die Analyse ergab folgende hauptsächlichen Gefahrenherde: Die sehr schmale Mittelinsel biete kaum Aufenthaltsplatz für Zufussgehende. Zudem verlaufe der Verkehr auf beiden Seiten der Insel in die gleiche Richtung, was für den Fussverkehr ungewohnt sei. Ausserdem könne die Lichtsignalanlage, die den Übergang über die MIV-Spuren regle, zu Missverständnissen beim Übergang über die Tramspuren führen.²⁵ Es bestanden somit Sicherheitsdefizite, die behoben werden mussten. Die Beschwerdegegnerin traf deshalb verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bei der fraglichen Fussgängerüberquerung. So demarkierte sie den Fussgängerstreifen im Bereich der Tramschienen, brachte beidseitig der Tramschienen ein Warnpiktogramm an und reduzierte auf der Tramstrecke im Abschnitt zwischen den Haltestellen G._____ und A._____ die Geschwindigkeit auf 25 km/h.²⁶ Zudem startete sie im April 2019

¹⁸ BVR 2011 S. 341 E. 2, mit weiteren Hinweisen

¹⁹ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

²⁰ Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (KV; BSG 101.1)

²¹ Gemeindegesetz vom 16. März 1998 (GG; BSG 170.11)

²² Vgl. BGE 143 II 553 E. 6.3; 138 I 143 E. 3.1

²³ Vgl. dazu Pierre Tschannen/Thomas Locher, Massnahmenzuständigkeit und Kostentragungspflicht bei Kreuzungen zwischen Strassen und Gewässer, Gutachten zuhanden der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, in: Verwaltungsorganisationsrecht - Staatshaftungsrecht - öffentliches Dienstrecht, Bern 2011, S. 57 ff., S. 65

²⁴ Vgl. betreffend Verkehrsmassnahmen VGE 2019/25 vom 16. September 2019 E. 3.7

²⁵ Vgl. dazu Monitoringbericht (Beilage zur Beschwerdeantwort) S. 5

²⁶ Vgl. Beschwerdeantwort S. 5

den Verkehrsversuch A._____. Um dem Fussverkehr ausreichend Sicherheit zu bieten, wurde die Mittelinsel verbreitert. Dies führte auf der L._____-strasse zu einem punktuellen Spurabbau über circa 75 m stadtauswärts. Zwecks Erhöhung der Aufmerksamkeit der querenden Fussgängerinnen und Fussgänger wurden auf der Mittelinsel Geländer angebracht. Für Sehbehinderte wurden taktil visuelle Markierungen angebracht. Aufgrund der neuen Spuraufteilung auf der L._____-strasse wurde auf der K._____-strasse die rechte Fahrspur als Velospur markiert.²⁷ Der Verkehrsversuch wurde ausgewertet und die Ergebnisse im Monitoringbericht vom 26. November 2019 festgehalten. Er soll nun mit dem vorliegenden Bauvorhaben in ein Definitivum überführt werden. Mit dem Bauvorhaben wird somit hauptsächlich bezweckt, bei der Fussgängerüberquerung über die L._____-strasse im Bereich der Tramhaltestelle A._____ die festgestellten Sicherheitsdefizite zu beheben und damit die Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen. Dies entspricht den in Art. 3 SG genannten Wirkungszielen selbst dann, wenn damit eine gewisse Verstärkung der Staubildung auf der L._____- und der K._____-strasse verbunden wäre. Gemäss Monitoringbericht hat der Spurabbau auf der L._____-strasse keine Auswirkungen auf den Rückstau Richtung G._____. Hingegen reicht die Leistungsfähigkeit der Rechtsabbiegespur auf der L._____-strasse Richtung M._____-strasse nicht aus. Dieser Rückstau bestand aber schon vorher.²⁸ Die Staubildung auf der L._____- und der K._____-strasse zu den Hauptverkehrszeiten kann somit nicht dem Bauvorhaben angelastet werden. Es ist zudem notorisch, dass es zu Stosszeiten in allen grösseren Städten und den Agglomerationen Rückstau auf dem Strassennetz gibt. Ebenso zeigt die Erfahrung, dass sich einzelne Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei stockendem Verkehr nicht an die Verkehrsregeln halten und Fussgängerstreifen oder Einmündungen blockieren (vgl. Art. 12 Abs. 3 VRV²⁹). Diese Umstände haben allerdings nichts mit dem Bauvorhaben zu tun. Negative Auswirkungen, mit denen sich die Vorinstanz hätte auseinandersetzen müssen, sind somit nicht erkennbar. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Bauvorhaben, das in erster Linie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr bezweckt, im Einklang mit den Wirkungszielen von Art. 3 SG steht.

3. Versorgungsroute

a) Die Beschwerdeführer machen geltend, die L._____-strasse sei Teil einer Versorgungsroute des Typs III. Die Strasse müsse mithin auch nach der Realisation des Bauvorhabens weiterhin eine durchgehende Breite von 4.5 m aufweisen. Dies sei ihrer Auffassung nach nicht mehr der Fall. Durch die Spuraufhebung werde die Fahrbahn der L._____-strasse stadtauswärts nur noch einspurig geführt. Vor der Tramhaltestelle A._____ entstehe ein eigentliches Nadelöhr. Es sei davon auszugehen, dass an der schmalsten Stelle der Fahrbahn die Mindestbreite von 4.5 m nicht eingehalten werde, zumal sich an dieser Stelle auch ein Velostreifen befinde, der nicht befahren werden dürfe. Es finde somit eine nicht zulässige Einschränkung der Versorgungsroute statt. Überdies bedürften Bauten, die Versorgungsrouten beeinträchtigen könnten, der Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts. Diese liege nicht vor.

Die Beschwerdegegnerin weist darauf hin, dass bei Versorgungsrouten nicht die Breite von Fahrspuren, sondern die passierbare Durchfahrtsbreite massgebend sei. Diese betrage stadtauswärts zwischen dem neu gestalteten Perron und dem nördlichen Fahrbahnrand über 7 m und genüge damit den Anforderungen an die Versorgungsroute. Da die Erstellung des Perrons nicht geeignet sei, das Lichtraumprofil, die Linienführung, das Längenprofil oder die Tragfähigkeit zu beeinträchtigen, sei eine Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts nicht erforderlich.

²⁷ Vgl. dazu Monitoringbericht (Beilage zur Beschwerdeantwort) S. 5

²⁸ Vgl. Monitoringbericht (Beilage zur Beschwerdeantwort) S. 23

²⁹ Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

b) Der Regierungsrat bezeichnet die Strassen, die als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dienen, durch Verordnung und legt die Mindestanforderungen fest (Art. 16 SG). Die fraglichen Kantons- und Gemeindestrassen werden im Anhang 1 zur SV bezeichnet (Art. 10 Abs. 1 SV). Art. 10 Abs. 2 SV regelt die verschiedenen Typen von Versorgungsrouten und definiert deren Mindestanforderungen. Versorgungsrouten sind dauernd offen zu halten (Art. 11 Abs. 1 SV). Bauten an Versorgungsrouten, welche das vorgeschriebene Lichtraumprofil, die Linienführung, das Längenprofil oder die Tragfähigkeit von Versorgungsrouten beeinträchtigen könnten, bedürfen der Zustimmung des Tiefbauamts (Art. 11 Abs. 4 SV). Mit Ausnahmefahrzeugen und auf Ausnahmetransporten darf aus zwingenden Gründen und bei genügenden Sicherheitsmassnahmen von den Verkehrsregeln sowie signalisierten oder markierten Anordnungen abgewichen werden. Dies gilt sinngemäss für deren Begleitfahrzeuge sowie für Fahrzeuge zum Bau, zum Unterhalt und zur Reinigung der Strasse (Art. 85 Abs. 3 VRV). Die Behörde, welche die Verkehrsmassnahmen verfügt hat, kann im Einzelfall aus wichtigen Gründen Ausnahmen bewilligen (Art. 47 Abs. 1 SV).

c) Gemäss Ziff. 3.12 Anhang 1 der SV ist die L. _____ strasse Teil einer Versorgungsroute des Typs III. Sie hat somit eine Durchfahrtsbreite von 4.5 m, eine lichte Höhe von 4.8 m und eine Tragfähigkeit von 90 Tonnen Gesamtgewicht aufzuweisen. Zwar trifft es zu, dass der punktuelle Spurabbau über circa 75 m auf der L. _____ strasse stadtauswärts dazu führt, dass auf dieser Strecke bloss noch eine Fahrspur vorhanden ist. Mangels baulicher Massnahmen im Bereich östlich der Tramhaltestelle A. _____ ändert sich jedoch bis zum Einmündungsbereich der K. _____ strasse nichts an der vorhandenen Fahrbahnbreite. Insbesondere findet im Bereich der Einmündung K. _____ strasse keine (zusätzliche) Verengung statt. Dort wird lediglich die Markierung angepasst, so dass eine neue Velodurchfahrt entsteht. Die Durchfahrtsbreite wird somit durch das Bauvorhaben nicht verändert. Eine bauliche Verengung gibt es erst ab dem Tramperron A. _____ und zwar lediglich auf einer Länge von etwas über 20 m. Die Durchfahrtsbreite stadtauswärts zwischen dem verbreiterten Perron und dem Fahrbahnrand beträgt an der engsten Stelle gemäss den Plänen über 7 m. Somit entsteht weder vor noch im Bereich der Tramhaltestelle ein Nadelöhr für Ausnahmetransporte. Vielmehr ist die gemäss Art. 10 Abs. 2 SV erforderliche Breite von 4.50 m nach wie vor durchgehend gewährleistet. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der markierte Radweg an bestimmten Stellen nicht überfahren werden darf (vgl. dazu Art. 74a Abs. 1 SSV und Art. 40 Abs. 3 VRV), gilt doch für Ausnahmetransporte in dieser Hinsicht eine Ausnahmeregelung (vgl. Art. 85 Abs. 3 VRV). Dass das Bauvorhaben das vorgeschriebene Lichtraumprofil, die Linienführung, das Längenprofil oder die Tragfähigkeit der Versorgungsroute beeinträchtigen könnte, ist nicht erkennbar. Eine Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts ist deshalb nicht erforderlich. Soweit eine Einschränkung der Versorgungsroute Ziff. 3.12 gerügt wird, erweist sich die Beschwerde deshalb als unbegründet.

4. Hindernisfreies Bauen

a) Die Beschwerdeführer machen geltend, bei den baulichen Massnahmen werde nicht berücksichtigt, dass das Perron wegen des Labyrinths aus Geländern von Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung nur mühsam bzw. gar nicht überquert werden könne. Die Strassenquerung werde für die betroffenen Personen demnach nicht erleichtert, sondern erheblich erschwert.

b) Zu den Grundsätzen, die bei Strassenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, gehört auch die Forderung, dass Verkehrswege für Menschen mit Behinderung möglichst ohne fremde

Hilfe und gefahrlos benützbar sein sollen (vgl. Art. 3 Bst. d SG, Art. 22 Abs. 1 BauG).³⁰ Die Einzelheiten sind in Art. 88 BauV geregelt. So sind Strassenquerungen zu erleichtern, indem im Übergangsbereich Trottoirs abgesenkt werden oder das Strassenniveau gehoben wird, wobei darauf zu achten ist, dass der Trottoirrand für Sehbehinderte mit Blindenstock erfassbar ist (Art. 88 Abs. 2 Bst. a BauV), auf breiten Strassen Schutzinseln das etappenweise Überqueren ermöglichen (Art. 88 Abs. 2 Bst. b BauV) und in Zusammenarbeit mit der für Verkehrsmassnahmen zuständigen Behörde signaltechnische Vorkehren getroffen werden (Art. 88 Abs. 2 Bst. c BauV). Zudem dürfen im öffentlichen Verkehrsraum keine für Sehbehinderte gefährlichen Einrichtungen wie scharfkantige Schaukästen, Automaten, Signalstangen und -tafeln, angebracht werden. Für Geländer und Abschränkungen dürfen keine nachgebenden Materialien (Ketten und dgl.) verwendet werden (Art. 88 Abs. 4 BauV). Im Übrigen können die einschlägigen Schweizer Normen (SN) des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) als Entscheidungshilfe beigezogen werden.

c) Wie die Beschwerdegegnerin zutreffend ausführt, wurde das Bauvorhaben gestützt auf Art. 22 Abs. 1 Bst. d BewD³¹ der zuständigen kantonalen Fachstelle unterbreitet. Diese prüfte die verschiedenen Elemente des Vorhabens auf ihre Übereinstimmung mit den massgebenden Vorschriften und Normen. Dabei beurteilte sie insbesondere auch die Konformität der Abschränkung mit Geländer sowie die Geländeranpassungen. In diesem Zusammenhang beantragte sie einzig die Auflage, die Geländer müssten für sehbehinderte Personen rechtzeitig erfassbar sein gemäss VSS SN640075 Anhang Ziffer 11.2 (unterste Traverse auf max. 30 cm über Boden oder Sockel von min. 3 cm Höhe). Daraus lässt sich schliessen, dass die Anordnung der Abschränkung als solche für Menschen mit Behinderung kein Problem darstellt. Die BVD hat keinen Anlass, von dieser fachkundigen Beurteilung abzuweichen. Die Beschwerde erweist sich somit auch in diesem Punkt als unbegründet.

5. Verhältnismässigkeit

a) Die Beschwerdeführer machen geltend, die Beschwerdegegnerin sei eine öffentlich-rechtliche Bauherrin, weshalb eine von ihr geplante Massnahme stets im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein müsse. Die Aussage der Vorinstanz, es sei grundsätzlich nicht Aufgabe der Baubewilligungsbehörde, über Sinn und Zweck eines Bauvorhabens zu entscheiden, treffe nicht zu. Das Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin müsse im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein. Unbestrittenermassen liege die Vermeidung von weiteren tödlichen Unfällen im öffentlichen Interesse. Es bleibe daher zu prüfen, ob die baulichen Massnahmen der Beschwerdegegnerin geeignet, erforderlich und zumutbar seien, um das angestrebte Ziel der Erhöhung der Sicherheit an der Haltestelle A._____ zu erreichen. Es sei zwar grundsätzlich vorstellbar, dass mehr Platz auch mehr Sicherheit bedeute. In Bezug auf die Sicherheit sei die in Frage stehende bauliche Massnahme jedoch kontraproduktiv. Der Wartebereich für das Ein- und Aussteigen befinde sich 20 m stadtauswärts. Durch die nun entstandene flache Schutzinsel und die Aufhebung einer Fahrspur hätten die Passanten mehr Platz zur Verfügung und würden dazu animiert, die Strasse schräg über den Fahrstreifen ausserhalb der Geländers zu queren. Fussgänger würden zudem auch deshalb dazu verleitet, nicht den Fussgängerstreifen zu benutzen, weil neu ein Labyrinth aus Geländern durchlaufen werden müsse. Diese Situation sei durch die Vorkehren noch verschärft worden, weshalb neben den Tramunfällen neu noch zusätzliche Unfälle mit dem motorisierten Verkehr zu erwarten seien. Erschwerend komme hinzu, dass unmittelbar vor der Schutzinsel ein Wechsel der Fahrspur erfolgen müsse, da die Fahrbahn von zwei auf eine Spur reduziert worden sei. Selbst wenn die baulichen Massnahmen geeignet

³⁰ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 22 N. 13

³¹ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1)

wären, würde es an der Erforderlichkeit fehlen. Es sei unbestritten, dass die Aufhebung einer Fahrspur, insbesondere während Stosszeiten, zu einem enormen Rückstau führe. Dieser beeinträchtigt nicht nur die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, sondern führe auch dazu, dass die Ausfahrt des Parkings B._____ resp. der gesamte Verkehr in der K._____strasse erheblich beeinträchtigt werde. Als milderer Mittel komme insbesondere eine weitere Fussgängerampel im Tramfahrbereich in Betracht. Damit könnte der Tramverkehr ebenfalls berücksichtigt und weitere Unfälle viel effektiver verhindert werden, als dies durch das Bauvorhaben versucht werde. Würde die Lösungsvariante mit einer Fussgängerampel umgesetzt, anstatt die zweite Fahrspur aufzuheben, bestünde auch keine zusätzliche Gefahr der Staubildung in der L._____ - und K._____strasse. Das Bauvorhaben sei deshalb nicht bewilligungsfähig.

b) Es gibt keinen bundesverfassungsrechtlichen Anspruch darauf, dass bestimmte Verkehrsanlagen gebaut oder bestimmte Flächen dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Das Gemeinwesen ist verfassungsrechtlich auch nicht verpflichtet, die bestehenden Strassenflächen im bisherigen Umfang dem Verkehr zu erhalten. Sofern es sich nicht um Durchgangsstrassen handelt (Art. 2 Abs. 1 Bst. a und Art. 3 Abs. 3 SVG³²), kann das zuständige Gemeinwesen eine Fläche, die bisher dem Verkehr gewidmet war, auch einer anderen Zweckbestimmung zuführen.³³ Anstösserinnen und Anstösser dürfen insbesondere nicht vom Zugang zu einer Strasse abgeschnitten werden, ohne dass ihnen zum Ersatz ein anderer Zugang eröffnet wird. Hingegen besteht kein Anspruch auf unverändertes Beibehalten einer wirtschaftlich vorteilhaften Verkehrssituation.³⁴ Laut Art. 65 Abs. 1 SG dürfen die öffentlichen Strassen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung, ihrer Gestaltung, der örtlichen Verhältnisse und der geltenden Vorschriften von allen unentgeltlich und ohne besondere Erlaubnis benutzt werden. Der Gemeingebrauch kann im überwiegenden öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden (Art. 65 Abs. 2 SG). Nach der neueren Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts ist bei baulichen Massnahmen, die die allgemeine Nutzung einer öffentlichen Strasse beschränken und somit aus rechtlicher Sicht eine Einschränkung des Gemeingebrauchs bzw. eine Teilentwidmung darstellen, nicht nur zu prüfen, ob die damit verbundene Einschränkung des Gemeingebrauchs durch ein öffentliches Interesse gedeckt ist, sondern auch ob sie, wie eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG³⁵, verhältnismässig ist.³⁶

c) Die Beschwerdeführer haben auch nach der Umsetzung der baulichen Massnahmen uneingeschränkter Zugang zum übergeordneten Strassennetz. Die vorliegend zu beurteilende Umgestaltung der Strasse samt Verbreiterung der bereits vorhandenen Mittelinsel hat insbesondere keine Beschränkung der allgemeinen Nutzung der L._____strasse zur Folge. Sie beinhaltet lediglich eine Änderung der Strasseneinteilung innerhalb der vorhandenen Verkehrsfläche und stellt keine Einschränkung des Gemeingebrauchs dar. Eine Verhältnismässigkeitsprüfung ist deshalb nicht erforderlich. Wie die Beschwerdegegnerin in ihrer Beschwerdeantwort zutreffend ausführt, wäre das Bauvorhaben im Übrigen auch unter diesem Gesichtspunkt bewilligungsfähig; darauf kann verwiesen werden. Insbesondere hat die Auswertung des Verkehrsversuchs gezeigt, dass die vergrösserte Mittelinsel mit den neu angebrachten Geländern die Sicherheit deutlich erhöht hat.³⁷ Sie bietet auch bei hohem Fussgängeraufkommen genügend Aufenthaltsfläche. Die Geländer erhöhen die Aufmerksamkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger, bewirken, dass sie sich vor dem Queren der Tramgleise umschaun, hindern sie aber nicht am Queren.³⁸ Das Bauvorhaben trägt wesentlich zur

³² Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

³³ BGE 122 I 279 E. 2 c, mit weiteren Hinweisen

³⁴ Fritz Gygi, Verwaltungsrecht, 1986, S. 238 f.

³⁵ Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

³⁶ VGE 2018/88 vom 7.11.2018 E. 2.3, mit weiteren Hinweisen

³⁷ Vgl. Monitoringbericht (Beilage zur Beschwerdeantwort) S. 23

³⁸ Vgl. Monitoringbericht (Beilage zur Beschwerdeantwort) S. 19

Verkehrssicherheit bei. Dazu ist der zusätzlich geschaffene Platz im Bereich der Fussgängerquerung ebenso erforderlich wie das Geländer. Dass sich einzelne Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht an die Verkehrsregeln halten, lässt sich mit baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen nicht verhindern. Anders als die Beschwerdeführer glauben machen wollen, handelt es sich dabei allerdings nicht um die Regel, sondern um die Ausnahme, weshalb es sich dabei gemäss Monitoringbericht um ein vernachlässigbares Problem handelt.³⁹ Wie bereits oben ausgeführt, hat der umstrittene Spurabbau keine zusätzlichen Auswirkungen auf den Rückstau auf der L._____ - und K._____strasse. Eine zusätzliche Fussgängerampel im Bereich der Tramgleise ist keine Alternativmassnahme zum Bauvorhaben, sondern allenfalls als zusätzliche Massnahme prüfenswert. Sie stellt deshalb kein milderes Mittel dar. Im Übrigen war die Situation mit den beiden Fahrspuren aufgrund der Spurwechsel für Velofahrende sehr gefährlich. Die neue Verkehrsführung hat deshalb auch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zur Folge. Das Bauvorhaben ist deshalb geeignet, erforderlich und zumutbar, um das angestrebte Ziel zu erreichen, die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Haltestelle A._____ zu erhöhen. Die Beschwerde erweist sich somit auch in dieser Hinsicht als unbegründet.

6. Ergebnis und Kosten

- a) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Bauvorhaben den im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entspricht. Die Frage der Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands stellt sich nicht. Soweit darauf eingetreten werden kann, ist die Beschwerde deshalb abzuweisen.
- b) Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegen die Beschwerdeführer. Sie haben deshalb die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Diese werden bestimmt auf eine Pauschalgebühr von CHF 2000.– (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 19 Abs. 1 GebV⁴⁰).
- c) Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

III. Entscheid

- 1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann. Der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramtes Bern-Mittelland vom 30. September 2020 wird bestätigt.
- 2. Die Verfahrenskosten von CHF 2000.– werden den Beschwerdeführern zur Bezahlung auferlegt. Diese haften solidarisch für den gesamten Betrag.

Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.

- 3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

³⁹ Vgl. Monitoringbericht (Beilage zur Beschwerdeantwort) S. 19

⁴⁰ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

IV. Eröffnung

- Herrn Rechtsanwalt E. _____, eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Bern, handelnd durch die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, eingeschrieben
- Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, per Mail

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

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 drei 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.