



Bau- und Verkehrsdirektion

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

BVD 110/2023/63

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 13. Juni 2024

Das Verwaltungsgericht hat eine gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde abgewiesen
(VGE 2024/199 vom 29.8.2025).

A._____, handelnd durch seine statutarischen Organe, Kantonale Geschäftsstelle
Beschwerdeführer 1

B._____
Beschwerdeführerin 2

C._____
Beschwerdeführerin 3

Stockwerkeigentümerschaft E._____**strasse Nr. F.**_____, per Adresse D._____ Im-
mobilien AG, bestehend aus:

Beschwerdeführende 4 bis 23

alle vertreten durch Frau Rechtsanwältin H._____

und

M._____
Beschwerdegegnerin 1

J._____
Beschwerdegegnerin 2

K._____
Beschwerdegegnerin 3

Beschwerdegegnerinnen 2 und 3 per Adresse M._____

sowie

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend die Verfügung des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 13. März 2023
(eBau Nummer G. _____; Bushaltekante, Trafostation, Ladeinfrastruktur, Velounterstand)

I. Sachverhalt

1. Die Beschwerdegegnerinnen reichten am 20. Januar 2021 bei der Stadt Bern ein Baugesuch ein für das Verschieben der bestehenden Haltekante an der Bus-Endhaltestelle Elfenau (Linie 19 Blinzern – Bern Bahnhof – Elfenau), den behindertengerechten Ausbau derselben, die Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse mit Ladearm, einer neuen Trafostation für die Unterbringung der Power-Units, den Umbau des bestehenden Veloabstellraums und der Errichtung eines neuen Velounterstandes mit 22 überdachten Veloabstellplätzen als Ersatz in unmittelbarer Nähe auf den Parzellen Bern Grundbuchblatt Nrn. 4/4148 und 4/978.¹ Das Bauvorhaben sah ursprünglich auch das Errichten einer neuen Wartehalle auf dem Trottoir der Manuelstrasse vor, das heisst auf der dem Elfenaupark zugewandten Seite.²

Die Parzelle Nr. 4/4148 ist gemäss Zonenplan der Stadt Bern als weisse Verkehrsfläche ausgewiesen. Die Parzelle Nr. 4/978 befindet sich im Bereich des Bauvorhabens in der Zone für öffentliche Nutzungen FA, der Schutzzone C (SZ C; Naturschutzareal) und im übrigen Gebiet / Wald. Der mit der Bus-Endhaltestelle Elfenau erschlossene Elfenaupark ist in mehreren Bundes- und kantonalen Inventaren als Schutzobjekt aufgeführt.

Die Stadt Bern leitete das Baugesuch am 13. April 2021 an das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland weiter.³ Gegen das Bauvorhaben erhoben unter anderen die Beschwerdeführenden Einsprache. Die Einsprecherinnen und Einsprecher führten aus, ihre Einsprachen richteten sich weder gegen die Elektrifizierung der Buslinie 19 noch gegen die Anpassungen der Haltekante an die Vorgaben des BehiG⁴, noch gegen die geplanten Umbauten und Umnutzungen der heutigen Busendstation. Sie seien aber der Überzeugung, dass hierfür eine Verschiebung der Haltekante nicht erforderlich und der damit verbundene Eingriff in die Parkanlage Elfenau nicht nötig und folglich unverhältnismässig seien.⁵ Auch die städtische Denkmalpflege äusserte sich im Zwischenbericht der Baupolizeibehörde vom 14. Juli 2021 erstmals und kritisch zum Bauvorhaben.⁶ Anlässlich des Augenscheins vom 14. Dezember 2021 sowie mit Stellungnahme vom 2. Februar 2022 erklärten die Beschwerdegegnerinnen, dass die Wartehalle auf der Seite der bestehenden Haltestelle belassen werden könne.⁷ Daraufhin erklärte die Denkmalpflege, eine Variante ohne Wartehalle könne sie akzeptieren.⁸ Am 9. September 2022 reichten die Beschwerdegegnerinnen deshalb eine Projektänderung ein. Sie verzichteten auf die Wartehalle bei der neuen Haltekante auf Seite des Elfenauparks. Neu soll nur noch eine einfache Sitzbank (neue Berner Bank) mit einer Stele (Anschlag für den Fahrplan) an der Stelle der Wartehalle umgesetzt werden.⁹

Mit Gesamtentscheid vom 13. März 2023 erteilte das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland die Baubewilligung.

¹ Pag. 5 ff. der Vorakten

² Vgl. pag. 94 der Vorakten

³ Pag. 135 ff. der Vorakten

⁴ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3)

⁵ Vgl. pag. 179 ff., 191 ff. der Vorakten

⁶ Vgl. pag. 267 ff. der Vorakten

⁷ Pag. 340 und 413 der Vorakten

⁸ Pag. 475 ff. der Vorakten

⁹ Vgl. pag. 579 ff. und insbesondere pag. 565 der Vorakten

2. Dagegen reichten die Beschwerdeführenden am 13. April 2023 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) ein. Sie stellen folgende Rechtsbegehren:

1. Die angefochtene Gesamtbaubewilligung vom 13. März 2023 sei aufzuheben und dem Baugesuch der Bauherrschaft vom 14. Juni 2021 mit Projektänderung vom 9. September 2022 sei Abschalag zu erteilen.
2. Eventuell: Die angefochtene Gesamtbaubewilligung vom 13. März 2023 sei aufzuheben und die Sache zur richtigen und vollständigen Feststellung des Sachverhalts im Sinne der Erwägungen sowie neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen. Es sei betreffend die Beschwerdeführenden 3-4 die Rechtsverwahrung vorzumerken.

3. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet¹⁰, holte die Vorakten ein und führte den Schriftenwechsel durch. Das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland verzichtete mit Eingabe vom 3. Mai 2023 auf das Einreichen einer Beschwerdeantwort. Auch das Bauinspektorat der Stadt Bern teilte mit Schreiben vom 9. Mai 2023 mit, auf eine Beschwerdeantwort zu verzichten. Die Beschwerdegegnerinnen 1 bis 3 beantragen mit einer gemeinsamen Beschwerdeantwort vom 17. Mai 2023, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

Das Rechtsamt konnte den Vorakten entnehmen, dass die Beschwerdegegnerinnen im vorinstanzlichen Verfahren fünf verschiedene von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Alternativen zum geplanten Standort der Bushaltestelle prüften. Die Variante 3 sah vor, die Bushaltestelle an ihrem bisherigen Standort zu belassen, jedoch die Zufahrtskurve anzupassen. Die von den Beschwerdeführenden in Auftrag gegebene Variantenstudie Bushaltestelle Bern Elfenau (Linie 19) vom 10. Januar 2022 hielt fest, bei der Variante 3 könnte es mit guter Fahrweise gelingen, die erste und zweite Türe des Busses genügend nahe an die Perronkante zu bringen.¹¹ Mit Instruktionsverfügung vom 14. August 2023 erteilte das Rechtsamt der BVD den Beschwerdegegnerinnen sowie der Procap, Fachstelle für Hindernisfreies Bauen Kanton Bern, Gelegenheit zur Stellungnahme, wie sie die Variante 3 mit Blick auf die Anforderungen des BehiG einschätzen. Zudem holte das Rechtsamt einen Fachbericht der kantonalen Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLK) ein. Die Beschwerdegegnerinnen teilten mit Stellungnahme vom 15. September 2023 mit, die Variante 3 vermöge die Anforderungen des BehiG nicht zu erfüllen. Die OLK beurteilte das Bauvorhaben mit Fachbericht vom 19. September 2023 und teilte mit, aus ihrer Sicht sei das Baugesuch abzulehnen. Die Procap erklärte mit Stellungnahme vom 28. September 2023, aus Sicht der Hindernisfreiheit sei klar die Variante der Baueingabe gegenüber der Variante 3 zu bevorzugen.

Das Rechtsamt erteilte den Beschwerdegegnerinnen mit Instruktionsverfügung vom 23. Oktober 2023 Gelegenheit für eine Stellungnahme und für eine allfällige Projektänderung. Die Beschwerdegegnerinnen äusserten sich am 30. November 2023 zum Fachbericht der OLK sowie der Stellungnahme der Procap. Sie reichten zusätzliche Visualisierungen des Bauvorhabens ein. Zudem teilten die Beschwerdegegnerinnen mit, eine Projektänderung würden sie nicht als angezeigt erachten.

Die Parteien erhielten anschliessend Gelegenheit zur Stellungnahme sowie zu allfälligen Schlussbemerkungen zum Verfahren. Die Beschwerdeführenden reichten am 13. März 2024 innert der verlängerten Frist Schlussbemerkungen ein. Ausserdem reichten die Beschwerdeführenden am 27. März 2024 eine Rechnung nach. Von den Beschwerdegegnerinnen und dem Regierungsstatthalteramt gingen keine Schlussbemerkungen ein. Die Beschwerdegegnerinnen und das Regie-

¹⁰ 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)

¹¹ Pag. 377 bis 387 sowie 371 der Vorakten

rungsstatthalteramt erhielten in der Folge Gelegenheit, eine Replik zu den Schlussbemerkungen der Beschwerdeführenden einzureichen. Die Beschwerdegegnerinnen reichten am 8. Mai 2024 innert der verlängerten Frist eine Replik ein.

4. Auf die Rechtsschriften, die Vorakten sowie den Fachbericht der OLK vom 19. September 2023 wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Eintretensvoraussetzungen

a) Angefochten ist ein Gesamtentscheid nach Art. 9 KoG¹². Laut Art. 11 Abs. 1 KoG kann er – unabhängig von den geltend gemachten Einwänden – nur mit dem Rechtsmittel angefochten werden, das für das Leitverfahren massgeblich ist. Das Leitverfahren ist im vorliegenden Fall das Baubewilligungsverfahren (Art. 5 Abs. 1 KoG). Bauentscheide können nach Art. 40 Abs. 1 BauG¹³ innert 30 Tagen seit Eröffnung mit Baubeschwerde bei der BVD angefochten werden. Die BVD ist somit zur Beurteilung der Beschwerde gegen den Gesamtentscheid zuständig.

b) Zur Beschwerde befugt sind die Baugesuchstellerinnen, die Baugesuchsteller, die Einsprecherinnen, die Einsprecher und die zuständige Gemeindebehörde (Art. 10 KoG i.V.m. Art. 40 Abs. 2 BauG). Die Beschwerdeführenden, deren Einsprachen abgewiesen wurden, sind durch den vorinstanzlichen Gesamtentscheid beschwert und daher grundsätzlich zur Beschwerdeführung legitimiert. Die Beschwerdeführenden 3 und 4 erklären, sie würden sich im Falle einer Bewilligungserteilung gegen jegliche Beeinträchtigungen oder Beschädigung ihres Grundeigentums verwahren, namentlich auch gegen Lärm- und Lichtimmissionen. Sie würden sich auch vorbehalten, gegen solche Immissionen vorzugehen. Deshalb sei eventualiter die Rechtsverwahrung anzumerken. Die Beschwerdegegnerinnen bringen demgegenüber vor, die Rechtsverwahrung sei in Dispositiv-Ziff. III./3. des Bauentscheids bereits angemerkt. Eine erneute Rechtsverwahrung im oberinstanzlichen Verfahren sei nicht notwendig. Die Beschwerdegegnerinnen beantragen, in diesem Punkt sei nicht auf die Beschwerde einzutreten.

Das Regierungsstatthalteramt hat in Dispositiv-Ziff. III./3. des angefochtenen Entscheids sämtliche Einsprachen, soweit sie zivilrechtliche Ansprüche betreffen, als Rechtsverwahrung angemerkt. Eine erneute Rechtsverwahrung im Beschwerdeentscheid ist nicht notwendig. Den Beschwerdeführenden 3 und 4 fehlt es insofern an einem Rechtsschutzinteresse (vgl. Art. 65 VRPG¹⁴). Auf ihren Antrag zur Rechtsverwahrung kann nicht eingetreten werden.

c) Die Beschwerde wurde innert der Rechtsmittelfrist eingereicht (Art. 40 Abs. 1 BauG). Die Formvorschriften gemäss Art. 32 Abs. 2 VRPG sind eingehalten. Auf die Beschwerde ist daher grundsätzlich einzutreten. Soweit die Beschwerdeführenden vorbringen, das Bauvorhaben habe nicht unerhebliche Licht- und Lärmimmissionen zur Folge, verweisen sie auf die Ausführungen in der Einsprache der Beschwerdeführenden 4 bis 23 vom 10. Juni 2021 (pag. 169 f. der Vorakten). Die Beschwerdegegnerinnen machen geltend, mangels genügender Begründung sei in diesem Punkt nicht auf die Beschwerde einzutreten.

¹² Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

¹³ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

¹⁴ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

Ein Verweis auf frühere Eingaben stellt keine rechtsgenügli­che Begründung im Sinn von Art. 32 Abs. 2 VRPG dar. Es darf lediglich ergänzend auf früher Gesagtes hingewiesen werden.¹⁵ Die Beschwerde enthält zu den Licht- und Lärmimmissionen keine eigene Begründung. Der bloss­e Verweis auf die Ausführungen in der Einsprache der Beschwerdeführenden 4 bis 23 vom 10. Juni 2021 genügt nicht als Begründung. Die Beschwerdeführenden setzen sich in ihrer Beschwerde dementsprechend auch nicht mit den Erwägungen der Vorinstanz zu den Licht- und Lärmimmissionen (vgl. E. II.B und II.C des angefochtenen Entscheids) auseinander. Auch in dieser Hinsicht sind die Anforderungen an die Begründung einer Beschwerde nicht erfüllt.¹⁶ Insofern ist auf die Beschwerde nicht einzutreten.

2. Ausgangslage

a) Die Endhaltestelle Elfenau befindet sich derzeit bei der Wendeschlaufe am südöstlichen Ende der Manuelstrasse (Parzelle Nr. 4/4148). Der Bus passiert zunächst einen Teil der Wendeschlaufe im Gegenuhrzeigersinn und hält anschliessend noch auf der Wendeschlaufe, das heisst südöstlich zurückversetzt von der Manuelstrasse und dem Elfenaupark. Die Endhaltestelle Elfenau verfügt über eine Wartehalle mit Veloraum und Toiletten. Die Mittelinsel der Wendeschlaufe ist mit Bäumen bepflanzt.¹⁷

Mit dem Bauvorhaben beabsichtigen die Beschwerdegegnerinnen nicht nur eine Umstellung der Bernmobil-Linie 19 (Blinzern – Bern Bahnhof – Elfenau) von konventionellen Gas- und Dieselhybridbussen auf Elektrobusse, sondern auch die behindertengerechte Gestaltung der Busendhaltestelle Elfenau.¹⁸ Hintergrund von Letzterer ist unter anderem, dass gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens 20 Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes behindertengerecht sein müssen. Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr und insbesondere für Haltepunkte sind in der VböV¹⁹ näher geregelt (vgl. Art. 1 Abs. 2 BehiV²⁰, Art. 2 Abs. 1 Bst. a und Abs. 3 Bst. b VböV). Die Haltepunkte müssen für Behinderte sicher auffindbar, erreichbar und benützbar sein (vgl. Art. 4 Abs. 1 VböV). Das BehiG trat am 1. Januar 2004 in Kraft, womit die notwendigen Anpassungen eigentlich bis Ende 2023 hätten umgesetzt werden müssen.

b) Das Bauvorhaben ist auf den Parzellen Nrn. 4/4148 und 4/978 geplant. Die neue Bushaltekante mit Ladearm soll kurz vor der Wendeschlaufe am südöstlichen Ende der Manuelstrasse auf der westlichen Fahrbahnhälfte bzw. dem westlichen Trottoir errichtet werden (Parzelle Nr. 4148). Hierfür ist eine Verbreiterung des bestehenden Trottoirs geplant. Das Fundament bzw. Gegengewicht des Ladearms soll unterirdisch auf der Parzelle Nr. 978 zu liegen kommen. An Stelle der bisherigen Bushaltekante am südöstlichen Ende der Manuelstrasse (Parzelle Nr. 4148) sind neu 22 Veloabstellplätze vorgesehen. Der bisherige Veloraum wird in einen Traforaum umgebaut.²¹

Die Parzelle Nr. 4148 (Manuelstrasse [inkl. Trottoir], der Bereich der bisherigen Bushaltestelle mit Wartehäuschen und Veloraum sowie die Wendeschlaufe) ist auf dem Zonenplan der Stadt Bern

¹⁵ BVR 2006 S. 193 (VGE Nr. 22333 vom 20. Januar 2006) nicht publizierte E. 1.3; VGE 2019/155/156 vom 25. November 2019 E. 1.3, 2016/74 vom 26. Oktober 2016 E. 1.4; Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 32 N. 24

¹⁶ Vgl. Michel Daum, a.a.O., Art. 32 N. 22

¹⁷ Pag. 539 ff. und 573 ff. der Vorakten

¹⁸ Pag. 565 der Vorakten

¹⁹ Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 12. November 2003 (VböV; SR 151.34)

²⁰ Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 19. November 2003 (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV; SR 151.31)

²¹ Geometerplan vom 22. August 2022, Situationsplan vom 22. August 2022

als Verkehrsanlage eingetragen (weisse Fläche). Am südlichen Ende der Manuelstrasse, nach dem geplanten Standort der Bushaltekante und des Ladearms, liegt der Eingang zum Elfenaupark (Parzelle Nr. 978). Die Parzelle Nr. 978 ist im Bereich, der direkt südlich an den geplanten Standort der Bushaltekante angrenzt, der Schutzzone C (SZ C; Naturschutzareal) zugeteilt. Nordwestlich der geplanten Bushaltekante befindet sich auf der Parzelle Nr. 978 die Manuelmatte, die der Zone für öffentliche Nutzungen A (FA) zugeteilt ist. Etwas weiter südlich auf der Parzelle Nr. 978 liegt ausserdem das Elfenauhölzli, das dem übrigen Gebiet / Wald zugeordnet ist. Darüber hinaus ist der Elfenaupark, wie die Beschwerdeführenden zutreffend ausführen, in mehreren Schutzinventaren aufgeführt.

c) Der Elfenaupark mit Campagne, Wirtschaftsgebäuden, Orangerie und Pavillon ist im Schweizerischen Kulturgüterschutzinventar mit Objekten von nationaler und regionaler Bedeutung (KGS-Inventar) als Objekt Nr. 10468 mit der Schutzkategorie A, das heisst als Objekt von nationaler Bedeutung, erfasst.²²

Weiter befindet sich der Elfenaupark teilweise im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Das BLN-Gebiet Nr. 1314 (Aarelandschaft zwischen Thun und Bern) umfasst den Aarehang und das Elfenauhölzli. Das BLN-Gebiet führt unter anderem vom Elfenauhölzli in Richtung Nordosten bis zum Beginn der Manuelstrasse.²³

Sodann ist die Stadt Bern im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erfasst. Das ISOS enthält mehrere Objekte im Bereich des Bauverhaltens. Insbesondere aufgeführt sind die Baugruppe «Elfenau», beschrieben als barocke Campagne über der Aare mit Landwirtschaftsgut (ISOS-Objekt Nr. 0.18 mit Erhaltungsziel A) und die Umgebungsrichtung (U-Ri) XXXII «Elfenau, Parklandschaft mit Stadtgärtnerei und Aarehang» (mit dem Erhaltungsziel a). Unter der Objekt-Nr. 0.0.179 (Einzelelement) weist das ISOS zudem auf die zum Landsitz Elfenau führende Allee mit Kastanien, Linden und Platanen hin. Das ISOS enthält folgende Beschreibung der Elfenau:

Als Inbegriff einer bernischen Campagne des 18. Jahrhunderts gilt die Elfenau (0.18). Sie liegt in grandioser Landschaft in einem Park über der Aare. Das barocke Herrenhaus, die Orangerie und grosse Ökonomiegebäude umstehen einen spektakulären Innenhof.²⁴

Auch im Bundesinventar der Auen von nationaler Bedeutung ist der südliche Teil der Elfenau unterhalb des Elfenauhölzlis aufgeführt (Objekt Nr. 69 «Belper Giessen».²⁵

d) Des Weiteren ist die Elfenau teilweise kantonales Naturschutzgebiet. Die kantonalen Naturschutzgebiete Nr. 6 «Elfenau» sowie Nr. 48 «Aarelandschaft Thun-Bern» umfassen Bereiche des Aarehangs südlich des Elfenauhölzlis.²⁶

e) Ferner ist die Baugruppe «Elfenau» im Bauinventar der Stadt Bern aufgeführt. Die Baugruppe umfasst den gesamten Elfenaupark und insbesondere auch die Manuelmatte. Der Beschreibung im Bauinventar lautet wie folgt:

²² Das KGS-Inventar ist abrufbar unter <https://www.babs.admin.ch/de/home.html> (Rubriken < Weitere Aufgabenfelder < Der Kulturgüterschutz in der Schweiz < KGS-Inventar)

²³ Das BLN-Inventar ist abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home.html> (Rubriken < Themen < Landschaft < Fachinformationen < Landschaften nationaler Bedeutung); vgl. auch pag. 355 ff. der Vorakten

²⁴ Das ISOS-Inventar ist abrufbar unter <https://www.bak.admin.ch/bak/de/home.html> (Rubriken < Baukultur < ISOS und Ortsbildschutz)

²⁵ Das Bundesinventar der Auen von nationaler Bedeutung ist abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home.html> (Rubriken < Thema Biodiversität < Fachinformationen < Ökologische Infrastruktur < Biotop von nationaler Bedeutung < Auen)

²⁶ Abrufbar unter <https://www.naturschutzgebiete.sites.be.ch/de/start/schutzgebiete/elfenau.html>

Die Baugruppe Elfenau geht auf den englischen Landschaftspark zurück, den die russische Grossfürstin Anna Feodorowna errichten liess, beziehungsweise auf den Bereich der nach den Einzonungen des 20. Jahrhunderts davon übrig geblieben ist. Sie erstreckt sich im Nordosten bis zur Egghölzli- und zur Manuelstrasse, im Nordwesten bis auf die Höhe der Kistlerstrasse und wird im Süden durch die Gemeindegrenze eingefasst.²⁷

Die Gebäude am Elfenauweg 83 (Pfadiheim Elfenau), 90 (Landsitz Elfenau, ehem. Stöckli) und 94D (Stadtgärtnerei, Werkgebäude) sind als erhaltenswert eingestuft. Die Gebäude am Elfenauweg 91 (Landsitz Elfenau), 92 (Landsitz Elfenau, Scheune) und 94 (Landsitz Elfenau, sog. kleine Orangerie, ehem. Pächterhaus) sind als schützenswert inventarisiert.

f) Schliesslich ist der Elfenaupark in der Liste historischer Gärten und Anlagen der Schweiz des International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) vermerkt.²⁸ Ausserdem plant die Stadt Bern derzeit das Erstellen eines Garteninventars für die Stadt Bern.²⁹ Der ICOMOS-Liste und dem (künftigen) Garteninventar der Stadt Bern kommen vorliegend keine eigenständige Bedeutung zu, weshalb im Folgenden nicht weiter darauf eingegangen wird.

3. Keine Bundesaufgabe

a) Gemäss Art. 78 Abs. 2 BV³⁰ nimmt der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften, Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler; er erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet. Die entsprechenden Konkretisierungen finden sich im Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (vgl. Art. 1 NHG³¹).

Unter Erfüllung einer Bundesaufgabe im Sinne von Art. 78 Abs. 2 BV ist gemäss Art. 2 Abs. 1 NHG insbesondere die Planung, Errichtung und Veränderung von Werken und Anlagen durch den Bund, seine Anstalten und Betriebe, wie Bauten und Anlagen der Bundesverwaltung, Nationalstrassen, Bauten und Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen (Bst. a); die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen, wie zum Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und Transportanstalten (mit Einschluss der Plangenehmigung), von Werken und Anlagen zur Beförderung von Energie, Flüssigkeiten oder Gasen oder zur Übermittlung von Nachrichten sowie Bewilligungen zur Vornahme von Rodungen (Bst. b); die Gewährung von Beiträgen an Planungen, Werke und Anlagen, wie Meliorationen, Sanierungen landwirtschaftlicher Bauten, Gewässerkorrekturen, Anlagen des Gewässerschutzes und Verkehrsanlagen (Bst. c) zu verstehen. Art. 2 Abs. 1 NHG ist jedoch nicht abschliessend. Zudem spielt es keine Rolle, ob die Bewilligung, Konzession oder Genehmigung vom Bund selber oder in Ausführung von Bundesrecht durch eine kantonale Behörde erteilt wird. Vorausgesetzt ist, dass die angefochtene Verfügung eine Rechtsmaterie betrifft, die in die Zuständigkeit des Bundes fällt, das heisst bundesrechtlich geregelt ist. Mit anderen Worten muss es um eine Bestimmung des Bundesrechts gehen, die hinreichend detailliert und damit direkt anwendbar ist.³² Sodann muss die angefochtene Verfügung bzw. die Verwaltungstätigkeit einen Bezug zum Natur-, Landschafts- oder Heimatschutz haben bzw. mit gewissen Aus-

²⁷ Das Bauinventar der Stadt Bern ist abrufbar unter <https://bauinventar.bern.ch/>

²⁸ Abrufbar unter <https://www.icomos.ch/> (Rubriken Arbeitsgruppen < Gartendenkmalpflege)

²⁹ Vgl. <https://www.bern.ch/> (Rubriken Themen < Planen und Bauen < Denkmalpflege < Gartendenkmalpflege)

³⁰ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

³¹ Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451)

³² Jean-Baptiste Zufferey, in: Peter M. Keller/Jean-Baptiste Zufferey/Karl-Ludwig Fahrländer (Hrsg.), Kommentar NHG, ergänzt um Erläuterungen zu JSG und BGF, Zürich/Basel/Genf 2019, Art. 2 N. 15 f.

wirkungen auf die Natur und das Landschaftsbild verbunden sein.³³ Anders ausgedrückt ist erforderlich, dass die zur Anwendung kommende Gesetzgebung zumindest auch den Schutz von Natur, Landschaft oder Heimat bezweckt.³⁴ Bundesaufgaben nach Art. 2 NHG, die Auswirkungen auf den Natur- und Heimatschutz haben können, sind beispielsweise Bewilligungsentscheide für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone nach Art. 24 RPG³⁵, Nutzungsplanungen und Bewilligungsentscheide, die den Biotopschutz (Art. 18 ff. NHG), den Moorschutz (Art. 23a ff. NHG) oder andere Bundesaufgaben betreffen, Bewilligungsentscheide über Zweitwohnungen (Art. 6 ZWG³⁶), Bewilligungsentscheide betreffend Mobilfunkanlagen, Neueinzonung von Bauland (Art. 15 RPG), etc.³⁷ Nicht als Erfüllung einer Bundesaufgabe gilt demgegenüber die Erteilung einer Baubewilligung innerhalb der Bauzone, soweit die Bewilligung keine Anwendung bestimmter Bundesbestimmungen erfordert.³⁸

b) Vorliegend handelt es sich bei der geplanten Bushaltekante zwar um ein Bauvorhaben in Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Das alleine genügt jedoch nicht, um von einer Bundesaufgabe im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Bst. b NHG auszugehen. Es handelt sich lediglich um die Verschiebung einer bestehenden Bushaltestelle an einer Quartierstrasse, die von einem bestehenden, lokalen Transportunternehmen angefahren wird. Auch die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltekante begründet keine Bundesaufgabe. Das BehiG hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG). Zudem setzt das BehiG Rahmenbedingungen, die es den Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und weiterzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben (Art. 1 Abs. 2 BehiG). Das BehiG bezweckt damit nicht den Schutz von Natur, Landschaft oder Heimat. Dasselbe gilt hinsichtlich der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV). Diese legt fest, wie der öffentliche Verkehr zu gestalten ist, damit er den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen entspricht (vgl. Art. 1 Abs. 1 VböV). Die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung der Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen (Bus-) Verkehrs sind in der VAböV³⁹ geregelt (vgl. Art. 1 Abs. 1 Bst. b VAböV).

Ferner begründet sich eine Bundesaufgabe auch nicht aufgrund dessen, dass der Busbetrieb neu elektrifiziert werden soll und die Umstellung auf Elektrobusse zu einer Reduktion des CO₂-Ausstosses führt. Der Umweltschutz wird zwar in Art. 74 und Art. 89 BV genannt. Es handelt sich hierbei aber nicht um direkt anwendbare Bestimmungen des Bundesrechts. Auch das Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen⁴⁰ und die Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen⁴¹ enthalten keine Bestimmung, die unmittelbar eine Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorschreibt. Die Vorinstanz ist daher zu Recht nicht von einer Bundesaufgabe im Sinne von Art. 2 NHG ausgegangen. Dies haben denn auch weder die Beschwerdeführenden noch die Beschwerdegegnerinnen bestritten.

³³ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 9-10 N. 33; Jean-Baptiste Zufferey, a.a.O., Art. 2 N. 17

³⁴ Eloi Jeannerat/Pierre Moor, in: Heinz Aemisegger/Pierre Moor/Alexander Ruch/Pierre Tschannen (Hrsg.), Praxis-kommentar RPG: Nutzungsplanung, Zürich/Basel/Genf 2016, Art. 17 N. 20

³⁵ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

³⁶ Bundesgesetz vom 20. März 2015 über Zweitwohnungen (Zweitwohnungsgesetz, ZWG; SR 702)

³⁷ Jean-Baptiste Zufferey, a.a.O., Art. 2 N. 38 ff.; vgl. die Liste in Anhang I der Vollzugshilfe des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) für erstinstanzliche Entscheidbehörden «Anforderungen an die Publikation von Projekten, die dem Verbandsbeschwerderecht unterliegen», 2021, abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home.html> (Rubriken < Themen < Thema Recht < Publikationen und Studien)

³⁸ Eloi Jeannerat/Pierre Moor, a.a.O., Art. 17 N. 20; Jean-Baptiste Zufferey, a.a.O., Art. 2 N. 45 ff.

³⁹ Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 23. März 2016 (VAböV; SR 151.342)

⁴⁰ Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (CO₂-Gesetz; SR 641.71)

⁴¹ Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 30. November 2012 (CO₂-Verordnung; SR 641.711)

4. Ortsbild- und Landschaftsschutz: Rechtliche Grundlagen

a) Im Wesentlichen ist vorliegend umstritten, ob der optisch mit einem umgekehrten «L» vergleichbare, 4.90 m hohe und 5.71 m quer in die Manuelstrasse hineinragende Ladearm⁴² mit Blick auf den Ortsbild- und Landschaftsschutz bewilligungsfähig ist. Die Beschwerdeführenden bringen vor, dass der Ladearm und der wartende Bus die Eintrittssituation beim Elfenaupark erheblich störten. Demgegenüber sind die Beschwerdegegnerinnen der Auffassung, dass der Ladearm – wenn überhaupt – höchstens einen leichten Eingriff in den als Baugruppe geschützten Park darstelle und das Interesse an einer im Alltagsbetrieb funktionierenden, behindertengerechten Haltestelle überwiege.

b) Bauten, Anlagen, Reklamen, Anschriften und Bemalungen dürfen Landschaften, Orts- und Strassenbilder nicht beeinträchtigen (Art. 9 Abs. 1 BauG). Diese Vorschrift stellt die «ästhetische Generalklausel» im Sinne eines allgemeinen Beeinträchtigungsverbots dar. Eine Beeinträchtigung liegt vor, wenn ein Bauvorhaben einen Gegensatz zur bestehenden Überbauung schafft, der erheblich stört. Die Gemeinden dürfen eigene Ästhetikvorschriften erlassen, die über die kantonalen Vorschriften hinausgehen können. Derartige Vorschriften müssen, um selbständige Bedeutung zu erlangen, konkreter gefasst sein als die Anordnungen des kantonalen Rechts, sie dürfen Letztere nicht bloss allgemein anders formulieren.⁴³

Die Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB Nr. 721.1) enthält insbesondere folgende Bestimmungen zur Gestaltung von Bauten und Anlagen:

Art. 6 Einordnung in das Stadt-, Quartier- und Strassenbild

¹ Bauten, Gebäudeteile und Gestaltungen des öffentlichen sowie privaten Aussenraums, die sich in ihrer Erscheinung nicht in das Stadt-, Quartier- und Strassenbild sowie die Stadtsilhouette einfügen oder die Einheitlichkeit der wesentlichen Merkmale der betreffenden Bebauung nicht wahren, sind unzulässig, auch wenn sie den übrigen Bauvorschriften entsprechen.

² Für die Einordnung sind insbesondere die Gestaltung und Anordnung folgender Elemente massgebend:

- a. Standort, Stellung und Form (Baukubus und Dach) des Gebäudes;
- b. Gliederung der Aussenflächen (Fassaden und Dach), insbesondere von Sockelgeschoss, Dachrand, Balkone, Erker und Attika;
- c. Material und Farbe;
- d. Eingänge, Ein- und Ausfahrten;
- e. Aussenraum, insbesondere die Begrenzung gegenüber dem Strassenraum, die Lärmschutzmassnahmen, die Abstellplätze und die Bepflanzung.

[...]

Diese Bestimmung geht weiter als Art. 9 Abs. 1 BauG; ihr kommt daher selbständige Bedeutung zu. Bei den verwendeten Begriffen handelt es sich um unbestimmte kommunale Gesetzesbegriffe, bei deren Auslegung die Gemeinde einen gewissen Beurteilungsspielraum hat.⁴⁴ Gestützt auf Vorschriften des allgemeinen Ortsbild- und Landschaftsschutzes dürfen in der Regel Art oder Mass der nach der Zonenordnung zulässigen Nutzung nicht eingeschränkt werden⁴⁵.

⁴² Vgl. den Plan Querprofile 1:50 vom 22. August 2022

⁴³ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 4 und 13; BVR 2009 S. 328 E. 5.2 mit Hinweisen

⁴⁴ Vgl. Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 4a; BVR 2009 S. 329 E. 5.3, 2006 S. 491 E. 6.3.1

⁴⁵ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 15 mit Hinweisen

Wenn ein Bauvorhaben gegen eine Ästhetikvorschrift verstösst, ist es in der Regel nicht bewilligungsfähig. Ästhetikvorschriften haben selbständige Bedeutung und sind grundsätzlich gleichrangig wie die übrigen Bauvorschriften. Eine Interessenabwägung kommt vorbehaltlich besonderer Vorschriften nicht in Frage; eine Baubewilligung ist nur mit einer Ausnahmbewilligung im Sinne von Art. 26 BauG möglich. Nur im Rahmen von Art. 26 BauG kann eine umfassende Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Interessen stattfinden.⁴⁶

c) Gemäss Art. 9a Abs. 1 Bst. b BauG ist in besonderem Masse Rücksicht zu nehmen auf besonders schöne oder kulturgeschichtlich wertvolle Landschaften sowie bedeutende öffentliche Aussichtspunkte. Liegt eine nicht zu dulddende Beeinträchtigung vor, ist der Bauabschlag zu verfügen. Hierbei ist der Bauherrschaft – anders als in der Regel beim allgemeinen Ortsbild- und Landschaftsschutz – grundsätzlich auch eine Volumen- bzw. Nutzungseinbusse zumutbar.⁴⁷ Allenfalls ist zu prüfen, ob eine Ausnahmbewilligung nach Art. 26 BauG erteilt werden kann. Eine solche verlangt eine Interessenabwägung zwischen dem privaten oder öffentlichen Interesse am Bauvorhaben einerseits und dem öffentlichen Interesse am Landschafts- oder Naturschutz andererseits.⁴⁸

d) Wie dargelegt, ist die Elfenau in mehreren bundes- und kantonrechtlichen Schutzinventaren aufgeführt. Da es vorliegend jedoch nicht um die Erfüllung von Bundesaufgaben im Sinne von Art. 2 NHG geht, wird der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes durch kantonales und kommunales Recht gewährleistet.⁴⁹ Art. 6 Abs. 2 NHG, wonach ein Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne der (Bundes-) Inventare bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden darf, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen, ist deshalb nicht unmittelbar anwendbar. Die Kriterien gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG und die Schutzinteressen der Bundesinventare sind aber zum einen bei der Anwendung von Art. 9 ff. BauG, insbesondere bei einer im Einzelfall erforderlichen Interessenabwägung, zu berücksichtigen (vgl. insbesondere auch Art. 13e Abs. 4 BauV⁵⁰). Eine Interessenabwägung im Lichte der Heimatschutzanliegen ist insbesondere dann erforderlich, wenn von der Grundnutzungsordnung abgewichen werden soll. Diesfalls ist das inventarisierte Objekt grösstmöglich zu schonen und eventuell ist ein (fakultatives) Gutachten einzuholen.⁵¹ Zum anderen findet die Pflicht zur Beachtung der Bundesinventare ihren Niederschlag in der Anwendung der die Schutzanliegen umsetzenden (Nutzungs-)Planung. Die Schutzanliegen der Bundesinventare finden beispielsweise bei der Ausscheidung von Schutzzonen (vgl. Art. 17 Abs. 1 RPG) Eingang in die Nutzungsplanung.⁵² Vorliegend hat die Stadt Bern die Bundesinventare in dem Sinne umgesetzt, als dass sie die Parzelle Nr. 978 im Zonenplan der Zone für öffentliche Nutzungen FA und der Schutzzone SZ C zugeordnet hat.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ein Schutzobjekt «klarerweise auch durch Anlagen, die an seiner Grenze realisiert werden, erheblichen Schaden erleiden [kann] [...], wenn diese Anlagen [...] den bis anhin freien Blick auf das geschützte Gebiet und dessen Unberührtheit beeinträchtigen».⁵³ Auch das Verwaltungsgericht des Kantons Bern hat hinsichtlich einer Mobilfunkantenne (Bundesaufgabe) ausgeführt, auch wenn der Mast nicht im historischen Dorfzentrum selbst geplant sei, sei er dominanter als die bereits bestehenden Beleuchtungskandelaber, Telefonstangen, Leitungsmasten und privaten TV-Antennen. Auch in

⁴⁶ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 7

⁴⁷ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 19

⁴⁸ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 20

⁴⁹ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 32

⁵⁰ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

⁵¹ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 33b; vgl. auch BGE 135 II 209 E. 2.1; BVR 2013 S. 31 E. 4.3.1

⁵² BGE 135 II 209 E. 2.1

⁵³ BGE 115 Ib 311 E. 5e; vgl. auch BGE 138 II 281 E. 4.3.1 und 146 II 347 E. 7.3

der Dorfmitte wäre die Anlage sichtbar und würde die Gesamtwirkung der Baugruppe A mit ihren zahlreichen denkmalgeschützten K-Objekten stören.⁵⁴

Nachfolgend wird kurz auf die rechtlichen Grundlagen und die Schutzziele der vorliegend möglicherweise betroffenen Inventare eingegangen.

e) Das KGS-Inventar stützt sich auf das KGSG⁵⁵, welches die Sicherung und den Schutz von Kulturgütern gegen schädigende Auswirkungen bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen bezweckt (vgl. Art. 1 Bst. a KGSG). Das KGS-Inventar ist aber kein Bundesinventar im Sinne von Art. 5 NHG, das mit den besonderen Schutzwirkungen gemäss Art. 6 NHG bei der Erfüllung von Bundesaufgaben verbunden ist.⁵⁶ Dennoch weist die Aufnahme als Objekt von nationaler Bedeutung im KGS-Inventar darauf hin, dass es sich beim Elfenaupark mit Campagne, Wirtschaftsgebäuden, Orangerie und Pavillon um ein bedeutendes Objekt handelt.

f) Beim BLN handelt es sich um ein Bundesinventar von Objekten mit nationaler Bedeutung im Sinne von Art. 5 NHG (vgl. Art. 1 VBLN⁵⁷).⁵⁸ Gemäss Art. 5 Abs. 1 VBLN müssen die Objekte in ihrer natur- und kulturlandschaftlichen Eigenart und mit ihren prägenden Elementen ungeschmälert erhalten bleiben. Eingriffe, die keine Auswirkungen auf die Erreichung der objektspezifischen Schutzziele haben, stellen keine Beeinträchtigung der Objekte dar und sind zulässig (Art. 6 Abs. 1 VBLN). Die Kantone berücksichtigen das BLN bei ihren Planungen, insbesondere in der Richtplanung nach Art. 6-12 RPG (vgl. Art. 8 Abs. 1 VBLN).

Die konkreten Schutzziele für das BLN-Gebiet Nr. 1314 «Aarelandschaft zwischen Thun und Bern» lauten wie folgt:

- 3.1 Die zusammenhängende und reich strukturierte Flusslandschaft erhalten.
- 3.2 Die Qualitäten des Flusses als Lebensraum für charakteristische Arten, insbesondere für strömungsliebende Fischarten, erhalten.
- 3.3 Das zusammenhängende Auensystem in seiner Dynamik und mit seinen Lebensräumen sowie deren charakteristische Pflanzen- und Tierarten erhalten.
- 3.4 Die Moorbiotope in Fläche und Qualität sowie mit ihren charakteristischen Pflanzen- und Tierarten erhalten.
- 3.5 Die besonderen, landschaftlich prägenden Reliefformen und geomorphologischen Elemente wie Grundwasseraufstösse, Giessen, Schotterterrassen, Erosionskanten und Altläufe erhalten.
- 3.6 Die Vernetzung der Lebensräume erhalten.
- 3.7 Die Wälder, insbesondere die Auenwälder, in ihrer Qualität erhalten.
- 3.8 Die standortgerechte landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere der Streuwiesen, erhalten.⁵⁹

⁵⁴ VGE 2011/373 vom 15. Februar 2013 E. 5.3

⁵⁵ Bundesgesetz über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen vom 20. Juni 2014 (KGSG; SR 520.3)

⁵⁶ Arnold Martin, in: Peter M. Keller/Jean-Baptiste Zufferey/Karl-Ludwig Fahrländer (Hrsg.), Kommentar NHG, Ergänzt um Erläuterungen zu JSG und BGF, Zürich/Basel/Genf 2019, 2. Kapitel N. 53

⁵⁷ Verordnung des Bundesrats vom 29. März 2017 über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN; SR 451.11)

⁵⁸ Jörg Leimbacher, in: Peter M. Keller/Jean-Baptiste Zufferey/Karl-Ludwig Fahrländer (Hrsg.), Kommentar NHG, Ergänzt um Erläuterungen zu JSG und BGF, Zürich/Basel/Genf 2019, Art. 5 N. 1

⁵⁹ Das BLN-Inventar ist abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home.html> (Rubriken < Themen < Landschaft < Fachinformationen < Landschaften nationaler Bedeutung)

g) Auch beim ISOS handelt es sich um ein Bundesinventar gemäss Art. 5 NHG (vgl. Art. 1 VISOS⁶⁰).⁶¹ Den Ortsbildteilen wird gemäss Art. 9 Abs. 4 VISOS eines der folgenden drei Erhaltungsziele zugewiesen:

- Erhalten der Substanz beziehungsweise der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche: Erhalten der Substanz bedeutet, alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral zu erhalten und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen; Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche bedeutet, die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten zu bewahren und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen (Art. 9 Abs. 4 Bst. a VISOS).
- Erhalten der Struktur: Erhalten der Struktur bedeutet, die Anordnung und Gestalt der Bauten und Freiräume zu bewahren und die für die Struktur wesentlichen Elemente und Merkmale integral zu erhalten (Art. 9 Abs. 4 Bst. b VISOS).
- Erhalten des Charakters: Erhalten des Charakters bedeutet, das Gleichgewicht zwischen Alt- und Neubauten zu bewahren und die den ursprünglichen Erbaugegrund illustrierenden und für den Charakter wesentlichen Elemente integral zu erhalten (Art. 9 Abs. 4 Bst. c VISOS).

Mit der Umsetzung der Erhaltungsziele soll erreicht werden, dass die Qualitäten der Ortsbilder ungeschmälert erhalten bleiben, jedenfalls aber die grösstmögliche Schonung erfahren (Art. 9 Abs. 6 VISOS). Für die Erfüllung von Bundesaufgaben bestimmt Art. 10 Abs. 1 VISOS, dass Eingriffe, die keine Auswirkungen auf die Erreichung der Erhaltungsziele haben, keine Beeinträchtigung der Objekte darstellen und zulässig sind. Ebenfalls zulässig sind geringfügige Beeinträchtigungen eines Objekts, wenn sie sich durch ein überwiegendes Interesse rechtfertigen lassen.

Für die Stadt Bern enthält das ISOS unter anderem die folgenden Empfehlungen:

Bei allen baulichen Interventionen auf Stadtgebiet sind die Bauinventare der städtischen Denkmalpflege zu konsultieren, ihre Einstufungen zu berücksichtigen. Die Bauinventare enthalten ausführliche Darstellungen der Quartierentwicklung und detaillierte Beschreibungen der einzelnen Objekte.

Ein besonderes Augenmerk in den Wohnquartieren verdienen die Aussenräume; die parzellierten Hausgärten der älteren Quartiere sind ebenso zu pflegen wie die kollektiv genutzten Grünräume aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, vor allem auch jene aus den 1950er- und 1960er Jahren.

Angesichts der nicht sehr grossen innerstädtischen Grünreserven sollte jede Überbauung gut überlegt werden. Dabei hat der Grünzug des Aaretals höchste Priorität, aber auch das Viererfeld, die Allmend, das Beundenfeld, das Egelmöösli und die Schlossmatte Holligen sollten von grösseren Bauten frei bleiben.

Gemäss den Erläuterungen des Bundesamts für Kultur zum ISOS bedeutet das Erhaltungsziel a, dass die Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche erhalten werden soll. Das bedeutet, die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten sind zu bewahren, störende Veränderungen zu beseitigen. Zusätzlich handle es sich nicht um Erhaltungshinweise.⁶²

h) Sodann handelt es sich auch beim Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung (Aueninventar) um ein Inventar im Sinne des NHG.⁶³ Schutzziel ist, die Objekte ungeschmä-

⁶⁰ Verordnung des Bundesrats vom 9. September 1981 über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12)

⁶¹ Jörg Leimbacher, a.a.O., Art. 5 N. 1

⁶² Die Erläuterungen sind abrufbar unter <https://www.bak.admin.ch/bak/de/home.html> (Rubriken < Baukultur < ISOS und Ortsbildschutz < Das ISOS in Kürze < ISOS-Methode)

⁶³ Jörg Leimbacher, a.a.O., Art. 5 N. 7

lert zu erhalten (Art. 4 Abs. 1 Auenverordnung⁶⁴). Dazu gehören insbesondere die Erhaltung und Förderung der autotypischen einheimischen Pflanzen- und Tierwelt und ihrer ökologischen Voraussetzungen (Art. 4 Abs. 1 Bst. a Auenverordnung); die Erhaltung und, soweit es sinnvoll und machbar ist, die Wiederherstellung der natürlichen Dynamik des Gewässer- und Geschiebehaushalts (Art. 4 Abs. 1 Bst. b Auenverordnung); die Erhaltung der geomorphologischen Eigenart (Art. 4 Abs. 1 Bst. c Auenverordnung). Gemäss Art. 4 Abs. 2 Auenverordnung ist ein Abweichen vom Schutzziel nur zulässig für unmittelbar standortgebundene Vorhaben, die dem Schutz des Menschen vor schädlichen Auswirkungen des Wassers oder einem andern überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen.

i) Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 Bst. g NSchG⁶⁵ ist eine Aufgabe und Massnahme des Naturschutzes insbesondere die Erstellung von Inventaren. Die kantonalen und kommunalen Inventare über schutzwürdige Gebiete und Objekte haben vorbehältlich besonderer gesetzlicher Regelung aber nur hinweisende Funktion und binden weder Behörden noch Private (Art. 10 Abs. 1 NSchG).

Der Schutzbeschluss des Regierungsrats des Kantons Bern vom 23. Juni 1936 zum Naturschutzgebiet «Elfenau» hält Folgendes fest:

5. Im Elfenaureservat sind verboten:
- a) Jede Veränderung tatsächlicher oder rechtlicher Natur am Terrain.
 - b) Jede Art von Bauten (auch Badeanlagen usw.), soweit sie nicht zur Erschliessung des Reservates unbedingt notwendig sind.
- [...]

Gemäss Art. 3 Bst. a des Schutzbeschlusses des Regierungsrats des Kantons Bern vom 30. März 1977 sind im Naturschutzgebiet «Aarelandschaft Thun-Bern» Veränderungen jeder Art am bisherigen Zustand, insbesondere die Errichtung von Bauten, Werken und Anlagen untersagt. Vorbehalten bleiben der Verkehr auf den öffentlichen Strassen und Wegen, das Abstellen von Motorfahrzeugen auf den besonders bezeichneten Parkplätzen (Art. 5 Bst. d des Schutzbeschlusses des Regierungsrats des Kantons Bern vom 30. März 1977).

j) Die Zonen für öffentliche Nutzungen F (Freifläche F) sind für Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse bestimmt (Art. 24 Abs. 1 BO). Die Zone FA umfasst gemäss Art. 24 Abs. 2 BO Grundstücke für stark durchgrünte Anlagen. In den Zonen im öffentlichen Interesse besteht in jedem Fall die Pflicht zur Einordnung in das Stadt-, Quartier- und Strassenbild (Art. 61 Abs. 2 Bst. c BO).

Die Schutzzonen (SZ) umfassen Gebiete von besonderer landschaftlicher, städtebaulicher oder ökologischer Bedeutung (Art. 25 Abs. 1 BO). In der Zone SZ C (Naturschutzareal) dürfen nur Bauten erstellt werden, die dem Schutzzweck dienen. Weitergehende Regelungen wie Zutrittsverbote und Unterhaltungspflichten werden in Überbauungsordnungen, Verfügungen oder Verträgen getroffen (Art. 25 Abs. 5 Bst. a und b BO).

k) Baudenkmäler sind herausragende Objekte und Ensembles von kulturellem, historischem oder ästhetischem Wert. Dazu gehören namentlich Ortsbilder, Baugruppen, Bauten, Gärten, Anlagen, innere Bauteile, Raumstrukturen und feste Ausstattungen (Art. 10a Abs. 1 BauG). Baudenkmäler sind schützenswert, wenn sie wegen ihrer bedeutenden architektonischen Qualität oder ihrer ausgeprägten Eigenschaften ungeschmälert bewahrt werden sollen (Art. 10a Abs. 2

⁶⁴ Verordnung über den Schutz der Auengebiete von nationaler Bedeutung vom 28. Oktober 1992 (Auenverordnung; SR 451.31)

⁶⁵ Naturschutzgesetz vom 15. September 1992 (NSchG; BSG 426.11)

BauG). Erhaltenswert sind sie, wenn sie wegen ihrer ansprechenden architektonischen Qualität oder ihrer charakteristischen Eigenschaften geschont werden sollen (Art. 10a Abs. 3 BauG). Baudenkmäler dürfen durch Veränderungen in ihrer Umgebung nicht beeinträchtigt werden (vgl. Art. 10b Abs. 1 BauG).

5. Ortsbild- und Landschaftsschutz: Beurteilung durch die Städtische Denkmalpflege

a) Die Städtische Denkmalpflege hat im Zwischenbericht der Baupolizeibehörde vom 14. Juli 2021 erstmals wie folgt Stellung zum Bauvorhaben genommen:

Die geplante Verschiebung der Haltekante mit der gedeckten Haltestelle und der neu geplanten Ladestation auf die Strassenseite in Richtung Aare hat für diesen empfindlichen Landschaftsraum eine sehr starke visuelle und materielle Beeinträchtigung zur Folge. Unklar ist, wieso die bestehende Haltekante nicht beibehalten werden kann. Die Ladestation sollte im bestehenden Kontext untergebracht werden und wäre dadurch weniger exponiert.⁶⁶

b) Nachdem die Beschwerdegegnerinnen am 2. Februar 2022 mitgeteilt hatten, sie seien bereit, auf die Warthalle zu verzichten,⁶⁷ gab die Städtische Denkmalpflege am 8. März 2022 die folgende Beurteilung ab:

Auf dieser Grundlage konnte die Denkmalpflege bisher einer Verschiebung der Haltekante mit der gedeckten Haltestelle und der neu geplanten Ladestation auf die Strassenseite in Richtung Aare nicht zustimmen. Die angedachten Hochbauten, insbesondere die Warthalle, hat für diesen empfindlichen Landschaftsraum eine starke visuelle und materielle Beeinträchtigung zur Folge.

Die neue Variante mit Ladearm, jedoch ohne Warthalle – diese Warthalle sowie der Ticketautomat bleiben am bisher bestehenden Standort erhalten, am neuen Standort wird lediglich eine Berner Bank aufgestellt – kann die Denkmalpflege akzeptieren, da die Sicht- und Raumbeziehungen in und über die geschützte Parkanlage nicht mehr wesentlich beeinträchtigt werden.⁶⁸

c) In ihrer Stellungnahme vom 20. Juni 2022 ergänzte die Städtische Denkmalpflege:

Eine neue Variante mit Ladearm, jedoch ohne Warthalle, hat die Denkmalpflege akzeptiert, da die Sicht- und Raumbeziehungen in und über die geschützte Parkanlage nicht mehr wesentlich beeinträchtigt werden. Es handelt sich hiermit um ein bewilligungsfähiges Projekt, das von Seiten Denkmalpflege einen Einbezug bzw. ein Gutachten der ENHK oder EKD nicht notwendig macht.

Angesichts des hohen Stellenwerts und der Schutzwürdigkeit der Parkanlage Elfenau ist die Denkmalpflege jedoch der Ansicht, dass die weiterentwickelte Variante 5 der Einsprachepartei hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit genaustens geprüft werden sollte. Zudem stellt die Denkmalpflege den Antrag, diese Alternativvariante zur Meinungsbildung und Stellungnahme vorgelegt zu erhalten. Mit dieser zusätzlichen Variante könnten die Schutzinteressen der Parkanlage vollumfänglich gewahrt werden, ohne dass die gesetzlichen Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit tangiert würden. Zudem würden mit dieser Variante die zwei Nachteile des Auflageprojekts obsolet und es müssten keine Eingriffe in die unmittelbare Umgebung der wertvollen Parkanlage vorgenommen werden (Ladearm und Busse, die längere Zeit an der Manuelstrasse zum Aufladen warten).⁶⁹

⁶⁶ Pag. 267 ff. der Vorakten

⁶⁷ Vgl. pag. 415 ff. der Vorakten

⁶⁸ Pag. 475 ff. der Vorakten

⁶⁹ Pag. 497 der Vorakten

d) Schliesslich hielt die Städtische Denkmalpflege im Bericht der Baupolizeibehörde vom 26. Oktober 2022 fest:

Die Denkmalpflege hat bei der Stellungnahme vom 8. März 2022 festgehalten, dass insbesondere die Wartehalle für den qualitätsvollen und empfindlichen Landschaftsraum eine starke visuelle und materielle Beeinträchtigung zur Folge hätte. Deshalb konnten wir dieser Variante nicht zustimmen. Die neue Variante mit Ladearm, jedoch ohne Wartehalle, kann die Denkmalpflege akzeptieren, da die Sicht- und Raumbeziehungen in und über die geschützte Parkanlage nicht mehr wesentlich beeinträchtigt werden.⁷⁰

e) In Bezug auf die Beurteilung des Bauvorhabens durch die Städtische Denkmalpflege im Baubewilligungsverfahren erklären die Beschwerdeführenden, aufgrund der behördlichen Nähe zwischen der Bauherrschaft und der städtischen Denkmalpflege könne nicht ausgeschlossen werden, dass sachfremde Überlegungen bei der Erteilung des Einverständnisses zur Projektänderung eine Rolle gespielt hätten. In ihrer ersten Stellungnahme habe die städtische Denkmalpflege zunächst angegeben, dass sowohl die ursprünglich geplante gedeckte Haltestelle als auch die Ladestation zu einer sehr starken visuellen und materiellen Beeinträchtigung des empfindlichen Landschaftsraums führen würden. Dass mit Wegfall der Wartehalle die Sicht- und Raumbeziehungen in und über die geschützte Parkanlage als nicht mehr wesentlich beeinträchtigt beurteilt worden seien, sei nicht nachvollziehbar. Auf die Beurteilung der städtischen Denkmalpflege könne nicht abgestellt werden. Die Baubewilligungsbehörde sei angesichts der erheblichen Beeinträchtigung verpflichtet gewesen, Gutachten bei der OLK und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) einzuholen.

Die Beschwerdegegnerinnen bringen demgegenüber vor, die Baubewilligungsbehörde sei nicht verpflichtet gewesen, die OLK beizuziehen, da bereits die städtische Denkmalpflege das Projekt beurteilt gehabt habe.

f) Im Baubewilligungsverfahren erstellt die Gemeinde (bzw. deren zuständigen Stellen) Amts- und Fachberichte. Die Gemeindebehörde stellt Antrag und macht namentlich auf Tatsachen aufmerksam, die der Erteilung der Baubewilligung entgegenstehen (Art. 20 Abs. 1 BewD⁷¹; sog. Amtsbericht). Fachberichte der Gemeinde ergehen zum Beispiel in Zusammenhang mit dem Gewässerschutz (vgl. Art. 11 Abs. 2 KGSchG⁷²) und den Gemeindestrassen (vgl. Art. 11 SG⁷³). Auch für die Beurteilung einer Beeinträchtigung des Ortsbildes oder der Landschaft ist die leistungsfähige örtliche Fachstelle der Gemeinde zuständig (vgl. Art. 10 Abs. 5 BauG und Art. 22 Abs. 2 BewD). Art. 10 Abs. 5 BauG und Art. 22 Abs. 2 BewD sehen ausdrücklich vor, dass eine leistungsfähige örtliche Fachstelle beigezogen werden kann. Eine gewisse Nähe der örtlichen Fachstelle zur jeweiligen Gemeinde ist daher von Gesetzes wegen vorgesehen und unvermeidbar. Die Gemeinde erstellt die Amts- und Fachberichte selbst dann, wenn sie selbst direkt oder indirekt Bauherrin ist. Etwas anderes lässt sich der baurechtlichen Gesetzgebung nicht entnehmen. Dem Umstand, dass die Gemeinde ein Interesse am Bauvorhaben hat, wird allerdings Rechnung getragen, indem die Zuständigkeit für die Erteilung der Baubewilligung von Gesetzes wegen der Regierungstatthalterin oder dem Regierungstatthalter zukommt (vgl. Art. 8 Abs. 2 Bst. d BewD).

Die Städtische Denkmalpflege nimmt im Baubewilligungsverfahren die gartendenkmalpflegerischen Belange für Anlagen, die zu schützenswerten oder erhaltenswerten Bauten gehören, gemäss Absprache wahr (vgl. Art. 11 Abs. 3 der Verordnung der Stadt Bern über die städtische

⁷⁰ Pag. 651 ff. der Vorakten

⁷¹ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1)

⁷² Kantonales Gewässerschutzgesetz vom 11. November 1996 (KGSchG; BSG 821.0)

⁷³ Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

Denkmalpflege vom 11. Dezember 2002 [Denkmalpflegeverordnung; DPFV; Gemeinde-Nr. 426.41]). Zudem erfüllt die Städtische Denkmalpflege für das Gemeindegebiet der Stadt Bern die Aufgaben der kantonalen Fachstelle für Denkmalpflege (vgl. Art. 13 Abs. 1 DPFV). Die Städtische Denkmalpflege ist eine Stelle der Präsidialdirektion der Stadt Bern (vgl. Art. 9 Bst. b Ziff. 5 der Verordnung über die Organisation der Stadtverwaltung vom 20. Dezember 2023 [Organisationsverordnung; OV; Gemeinde-Nr. 152.01]) und weist damit zwar eine behördliche Nähe zur Beschwerdegegnerin 1 auf. Diese Nähe ist aus den aufgezeigten Gründen jedoch unbeachtlich. Die Rüge der Beschwerdeführenden zielt folglich ins Leere.

g) Gemäss Art. 22 Abs. 3 BewD bezieht die Baubewilligungsbehörde in jedem Fall die kantonalen Fachstellen ein, wenn ein Bauvorhaben ein Objekt oder die Umgebung eines Objekts betrifft, das Gegenstand eines Inventars oder eines Verzeichnisses von Bund oder Kanton ist. Die Baubewilligungsbehörde konsultiert die OLK bei prägenden Bauvorhaben, gegen die ästhetische Bedenken oder Einwände bestehen, die nicht offensichtlich unbegründet sind und die das Ortsbild oder die Landschaft beeinträchtigen können, insbesondere in einem BLN-Gebiet (Art. 22a Abs. 1 Bst. a BewD), in einem ISOS-Gebiet (Art. 22a Abs. 1 Bst. b BewD) oder in einem Ortsbild- oder Landschaftsschutzgebiet im Sinne von Art. 86 BauG (Art. 22a Abs. 1 Bst. c BewD). Die OLK wird jedoch nicht beigezogen, wenn das Bauvorhaben bereits von der ENHK, der kantonalen Denkmalpflege oder einer leistungsfähigen örtlichen Fachstelle begutachtet worden ist (Art. 10 Abs. 5 Bst. a BauG i.V.m. Art. 22a Abs. 2 BewD).

Die Vorinstanz hat die Städtische Denkmalpflege beigezogen, welche für (garten-) denkmalpflegerische Belange zuständig ist (vgl. Art. 11 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 1 DPFV). Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die OLK nicht beigezogen hat. Bereits aus diesem Grund erweist sich die Rüge der Beschwerdeführenden als unbegründet. Hinzu kommt, dass die OLK gemäss Art. 4 Abs. 1 OLKV⁷⁴ alle Bau- und Planungsgeschäfte behandelt, die ihr von Verwaltungsjustiz- und übrigen Justizbehörden zur Begutachtung von Fragen des Ortsbild- und Landschaftsschutzes unterbreitet werden. Die BVD hat im vorliegenden Beschwerdeverfahren die OLK beigezogen.

h) Gemäss Art. 7 Abs. 2 NHG verfasst die ENHK zuhanden der Entscheidbehörde ein Gutachten, wenn bei der Erfüllung der Bundesaufgabe ein Objekt, das in einem Inventar des Bundes nach Art. 5 NHG aufgeführt ist, erheblich beeinträchtigt werden kann oder sich in diesem Zusammenhang grundsätzliche Fragen stellen. Die obligatorische Begutachtung durch die ENHK setzt somit voraus, dass eine Bundesaufgabe vorliegt.⁷⁵ Da vorliegend keine Bundesaufgabe im Sinne von Art. 2 NHG zur Diskussion steht, war die Baubewilligungsbehörde nicht verpflichtet, ein Gutachten bei der ENHK einzuholen. Die Vorbringen der Beschwerdeführenden erweisen sich in diesem Punkt als unbegründet. Aus denselben Gründen ist auch im Baubeschwerdeverfahren kein Gutachten bei der ENHK einzuholen. Der entsprechende Beweisantrag der Beschwerdeführenden wird abgewiesen.

⁷⁴ Verordnung vom 27. Oktober 2010 über die Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLKV, BSG 426.221)

⁷⁵ Vgl. Jörg Leimbacher, a.a.O., Art. 7 N. 2

6. Ortsbild- und Landschaftsschutz: Beurteilung durch die OLK

a) Die OLK nahm im vorliegenden Beschwerdeverfahren mit Bericht vom 19. September 2023 inkl. Fotodokumentation zum Bauvorhaben Stellung. Einleitend hielt sie dabei fest:

Die Elfenau in Bern ist ein Ort von besonderer natürlicher Schönheit und kultureller Bedeutung. Ein kennzeichnendes Merkmal dieses Landschaftsraums ist der ausgedehnte Park, der den ehemaligen Landsitz Elfenau umgibt. Die historisch bedeutsame Parkanlage bietet grosszügige Grünflächen, alten Baumbestand, malerische Blumenbeete und romantische Spazierwege. Es entsteht daraus eine harmonische Verbindung von Topografie und Natur, wie sie für Englische Landschaftsparks der Empire-Zeit um 1810 charakteristisch ist.

Der Landschaftsraum Elfenau liegt im Perimeter des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (Teil der Aarelandschaft, BLN Nr. 1314). Weiter ist die Elfenau im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS national, Bern), sowie im Bauinventar der Stadt Bern als Baugruppe Elfenau beschrieben. Der Projektperimeter liegt unmittelbar an der Grenze zu besagten Inventaren und tangiert mithin einen hochgradig geschützten Landschaftsraum von nationaler Bedeutung und ein hochwertiges Naherholungsgebiet der Stadt Bern, das von ausserordentlicher historischer und landschaftsästhetischer Bedeutung ist. Aus gartenhistorischer Sicht ist die Parkanlage Elfenau einer der wichtigsten Englischen Landschaftsparks der Schweiz aus dem frühen 19. Jahrhundert, weshalb dieser auch im Schweizerischen Inventar der Kulturgüter als national bedeutende Anlage aufgeführt ist. [...]

b) Die OLK charakterisierte das Orts- und Landschaftsbild in der Umgebung des Bauvorhabens, nannte dessen prägenden Elemente und beurteilte die Sichtbeziehungen und Übergänge vom Standort des Bauvorhabens zur Parkanlage Elfenau wie folgt:

Die Endhaltestelle des Elfenau-Busses befindet sich an der östlichen Ecke der historischen Parkanlage, wo verschiedene Landschaftsräume aufeinandertreffen. Einerseits ist es der Übergang vom malerisch gestalteten Elfenaupark mit seiner von Bäumen gefassten, grossen Manuelmatte zum durchgrünten Wohnquartier, andererseits ist es gegen Südwesten hin ein weites offenes Feld, das den Blick über Muri hinaus in das Aaretal hinauf weitert. Der von einer kurzen Allee mächtiger Eichen gesäumte Weg Richtung Aare hinunter bietet als Einstieg einen freien Blick über den kulturlandschaftlich geprägten Ostbereich der Elfenau und auf den Gurten. Das von der Manuelstrasse sanft abfallende und fein modellierte Gelände geht in eine schmale Ebene über und steigt dann wieder leicht zur stark coupierten Geländeterrasse des Aarehangs an, wo die spätbarocke Campagne sitzt.

Der östliche Teil des Landschaftsparks präsentiert sich als grosse, vom Waldsaum des Elfenauhölzli flankierte Senke, als offener Raum mit leicht amphitheaterartigem Charakter, der durch eine markante Gruppe imposanter, etwa 150 Jahre alter Bäume ein prägendes Gestaltungselement enthält. Zusammen mit den mächtigen Einzelbäumen in den Randbereichen wird ablesbar, dass dieses Gelände zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch bewusste Landschaftsgestaltung sein heutiges Aussehen erhalten hat. Dieser dem ab 1910 schrittweise überbauten, gartenstadtähnlichen Wohnquartier zugewandte östliche Bereich des Elfenauparks erfüllt aus landschaftsästhetischer Sicht eine entscheidende Funktion: Er ermöglicht weiträumige Sichtbeziehungen sowohl zum Gurten als auch über Muri hinweg zum oberen Aareraum bis zu den Alpen. Das heisst, dass von diesem leicht erhöhten Standort aus nicht nur die unmittelbar umliegende, gestaltete Parklandschaft erfasst wird, sondern auch der natürliche Landschaftsraum als weitgespannte, rahmende Kulisse – ganz im Sinn des Landschaftsempfindens der Romantik um 1800. Der Bereich um die Wendeschlaufe ist zudem nicht nur einer der Zugänge zum Elfenaupark, sondern fungiert aufgrund seiner terrainmässig erhöhten Eckposition auch als prominenter Auftakt zum historischen Grünraum.

Blickachsen und Sichtbezüge sind in diesem harmonisch strukturierten Geflecht aus natürlicher und gestalteter Landschaft von massgeblicher Bedeutung, weshalb bauliche Interventionen, wie sie der geplante Ladearm mit Bushaltestelle darstellt, auch in Randbereichen grosse negative Auswirkungen haben.

c) Sodann beurteilte die OLK die Wirkung des Bauvorhabens (Ladearm) in Bezug auf das umliegende Orts- und Landschaftsbild folgendermassen:

Der Ladearm steht auf der feldseitigen Strassenseite, am Auftakt zur grossen, weitgespannten Landschaftskammer des Elfenauparks. Er ist umgeben von Bäumen unterschiedlichen Alters, wobei insbesondere die alten Eichen am Eingang zum Elfenauhölzli von Bedeutung sind. Der Ladearm steht topografisch an einer leicht erhöhten – und damit aus einzelnen Perspektiven von weitem einsehbaren – Stelle, einem abgeflachten Geländerücken, der einen Übergangsbereich zwischen den beiden eingangs erwähnten Grünräumen bildet, die in unterschiedlicher Neigung gegen Südosten beziehungsweise Südwesten hin abfallen.

Der Ladearm tritt auch ohne die ursprünglich ebenfalls dort geplante Wartehalle je nach Standpunkt des Betrachters markant in Erscheinung; im Umfeld des alten Baumbestands am Auftakt zum Elfenauhölzli kann er daher als Störfaktor wahrgenommen werden. Zusammen mit den auffälligen roten Bussen, die jeweils dort über einen längeren Zeitpunkt abgestellt werden, kann der Ladearm eine nahezu permanente visuelle Beeinträchtigung darstellen. Es ist daher offensichtlich, dass der Ladearm nicht für sich allein beurteilt werden kann, sondern bezüglich seiner landschaftsästhetischen Wirkung stets in seiner ihm zugeordneten Funktion, d.h. zusammen mit den dort abgestellten roten Bussen, zu betrachten ist. Aufgrund der am unmittelbaren Rand des Schutzperimeters abgestellten Linienbusse kann die geplante Ladestation gesamthaft eine optische Wirkung entfalten, die aus unterschiedlicher Perspektive immer wieder als Störfaktor wahrgenommen werden kann. Der Vergleich der Visualisierung aus der Baubeschwerde vom 13.4.2023 [...] mit den Fotos der OLK [...] zeigt zudem, dass besagte optische Beeinträchtigung in der laublosen Vegetationsperiode entsprechend gewichtiger zu Buche schlagen wird.

d) Zur Frage, ob das Bauvorhaben die in mehreren Schutzinventaren erfasste Parkanlage Elfenau und insbesondere die Sichtbeziehungen beeinträchtigt und wenn ja, wie stark diese Beeinträchtigung einzustufen ist, erklärte die OLK:

[...] Der Ladearm ist zusammen mit den roten Bussen zu beurteilen. Das Bauvorhaben wird nicht aus jeder Perspektive gleich beeinträchtigend wahrgenommen, je nachdem, ob von aussen auf den Standort oder aus dessen Umgebung in die Ferne geblickt wird. Am störendsten ist die Wirkung auf die Sicht aus südöstlichen sowie aus nordwestlichen bis südwestlichen Richtungen. Foto 2 der OLK zeigt die Perspektive vom Mettlenquartier (Gde. Muri) her kommend, wo die Ladestation mit Bus die Blickachse der Manuelstrasse umso mehr versperrt, je näher man der Endhaltestelle kommt. Auch der Blick aus der entgegengesetzten Richtung, aus dem Bereich der Verzweigung von Egghölzli- und Manuelstrasse (Foto 1) ist entsprechend betroffen. Je weiter sich der Betrachter vom Bauvorhaben entfernt, desto weniger wird die Ladestation mit Bus wahrgenommen. Doch selbst aus dem mittleren Bereich der Elfenau, mit Blick über die grosse Matte hinauf zur Manuelstrasse, ist die Ladestation mit Bus zu sehen, weil sie auffällig am oberen Rand des Parks situiert ist. Es sind insbesondere auch die unterschiedlichen Ausblicke von verschiedenen Standorten im Bereich der Endhaltestelle aus ins Umland (z.B. Aareraum mit Alpenpanorama in der Fernsicht oder Sicht über die offene Manuelmatte hinunter zur Elfenau), die visuell stark tangiert sind – mithin also just am Auftakt zur wertvollen Parklandschaft der Elfenau. Dieser westliche Eckpunkt des Elfenauparks nimmt nicht zuletzt aufgrund seiner topografisch erhöhten Lage am Übergang zweier Geländesenken bezüglich Sichtbeziehungen eine wichtige Angelfunktion ein.

Blickachsen und Sichtbezüge sind konstituierende Elemente von Landschaftsparks. Damit wird auch klar, dass visuell gestörte Perspektiven die Wahrnehmung der räumlichen Integrität einer Parkanlage beeinträchtigen, selbst wenn sie teilweise nur temporär oder nur aus einem Teilbereich der Gesamtanlage heraus wahrgenommen werden.

e) Eine allfällige Beeinträchtigung mit Blick darauf, dass es sich um eine Bushaltestelle handelt und Linienbusse jeweils während einer gewissen Zeit an der Haltestelle stehen sollen, beurteilte die OLK wie folgt:

Die Linienbusse stehen zwar jeweils nur während eines bestimmten Zeitfensters an der Ladestation, doch tun sie dies tagein tagaus in regelmässigen Abständen, immer wieder, und das 365 Tage im Jahr. Es erscheint daher legitim, von einer dauerhaften visuellen Beeinträchtigung auszugehen.

f) Schliesslich brachte die OLK noch weitere Bemerkungen an:

Die geplanten baulichen Eingriffe und Veränderungen sind unterschiedlicher Art und sie verteilen sich über den gesamten Planungssperimeter. Die Eingriffe im Bereich der bestehenden Wartehalle und der Wendeschleife erscheinen angebracht und werfen keine grundsätzlichen Fragen zu Landschaftsräumen und Sichtbeziehungen auf, denn sie tangieren die verschiedenen Schutzinventare nicht.

Die OLK erachtet jedoch den vorgesehenen Standort für den Ladearm als äusserst problematisch. In diesem Zusammenhang fragt sich, warum die geplante Haltekante mit Ladestation unbedingt dort erstellt werden muss. Die Haltestelle vom Wohnquartier wegzurücken und ennet der Strasse zu platzieren wirkt inkonsistent. So richtig der Verzicht auf eine gedeckte Wartehalle an diesem Standort aus landschaftsästhetischer Sicht ist, so fragwürdig erscheint das Umplatzen aus Sicht der Benutzenden. Denn die Wartehalle – sinnvoller Schutz bei Wind und Wetter – und die zugehörige Infrastruktur (Veloabstellplätze) bleiben am bestehenden Standort und sind künftig getrennt von der neuen Bushaltestelle. Dies ist insbesondere für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität unbefriedigend.

Viel besser wäre es, den Ladebügel inklusive der neuen Haltestelle im Bereich der bestehenden Haltekante zu positionieren. Durch eine dahingehend angepasste Endhaltestelle werden auch die temporär haltenden Linienbusse weniger sichtbar platziert, was wiederum dem Gesamteindruck des hochgradig schützenswerten Landschaftsparks zugute kommt.

Dass eine Situierung vor der bestehenden Wartehalle möglich ist, geht aus diversen Stellungnahmen in den Vorakten hervor. So kann das Behindertengleichstellungsgesetz offenbar auch am bisherigen Standort erfüllt werden (Mail von Procap Schweiz vom 10.1.2022). Die von I. _____ im Auftrag einer der Beschwerdeführerinnen evaluierten Alternativen (25.10.2021 bzw. 10.1.2022) zeigen, dass eine Haltekante am bisherigen Standort durchaus betriebs- und behindertengerecht realisierbar ist, selbst wenn Maximallösungen nicht in jedem Fall möglich sind. Die OLK teilt daher die Haltung der städtischen Denkmalpflege, die in ihrem Fachbericht vom 20.6.2022 eine eingehende Prüfung der Realisierbarkeit der landschaftsschonenden Variante 5 (I. _____) fordert. Dies ist bisher nicht erfolgt.

Aus Sicht der OLK ist eine Verschiebung von Haltekante und Ladestation an den geplanten Standort sachlich nicht zielführend und aufgrund potentiell erheblicher negativer Auswirkungen auf den mehrfach schützenswert taxierten Landschaftsraum abzulehnen.

[...] Aus Sicht der OLK ist das Baugesuch abzulehnen.

Zielführend erachtet die OLK eine Gesamtplanung auf Basis der Variante 5 (I. _____), denn wenn die Ladestation bei der Wartehalle aufgestellt wird, gibt es keine visuelle Beeinträchtigung durch sie selbst und die dabei abgestellten Busse, weil der zurückgesetzte Standplatz durch den dichten Bewuchs der angrenzenden Parzelle im Westen und die Bäume des Mettlenwäldli im Osten weitgehend abgeschirmt wird. Die Planung der Endhaltestelle ist mittels eines Gesamtkonzepts zu überarbeiten, in das sämtliche Elemente des betreffenden Areals einzubeziehen und aufeinander abzustimmen sind. Und da es sich beim Bauvorhaben eben nicht nur um eine rein technische Anlage handelt, sind für die Bearbeitung des betreffenden

Perimeters auch Fachleute aus den Bereichen Architektur und Landschaftsarchitektur einzubeziehen. Das Gesamtkonzept ist der OLK zur erneuten Stellungnahme vorzulegen.

7. Ortsbild- und Landschaftsschutz: Würdigung

a) Zunächst gilt es zu klären, ob der Bericht der OLK vom 19. September 2023 bei der Beurteilung des Ortsbild- und Landschaftsschutzes zu würdigen ist und wenn ja in welchem Umfang.

Die Beschwerdegegnerinnen bringen in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 vor, die Beurteilung der OLK könne nicht als Grundlage dienen, um auf einen vollständig behindertengerechten Standort auf der Strassenseite des Elfenauparks zu verzichten. Entgegen Art. 10 Abs. 2 und 3 BauG sowie Art. 4 Abs. 1 OLKV habe sich die OLK in ihrem Bericht nicht auf Aussagen zum Landschaftsschutz beschränkt. Sie habe die Frage aufgeworfen, warum die geplante Haltekante mit Ladestation am geplanten Standort erstellt werden müsse, die Umplatzierung aus Sicht der Benutzenden als fragwürdig bezeichnet und sei davon ausgegangen, dass das BehiG offenbar auch am bisherigen Standort erfüllt werden könne. Zudem habe sich die OLK nicht zu den Schutzzielen der jeweiligen Inventare geäussert, sondern auf die Beschreibung des Parks in der Beschwerde verwiesen. Auswirkungen von Vorhaben auf Schutzgebiete seien an den jeweiligen Schutzzielen zu messen. Insgesamt vermittle der Bericht der OLK nicht den Eindruck einer unabhängigen Beurteilung der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgebiete des Elfenauparks, sondern einer von der Beschwerde beeinflussten umfassenden Kritik am Vorhaben mit dem impliziten Vorwurf, die Bauherrschaft würde ohne Not einen vermeidbaren Eingriff in die Parklandschaft verursachen. Der OLK-Bericht weise damit formelle Mängel auf. Auch sei er inhaltlich in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar, weshalb nicht unbesehen darauf abgestellt werden könne. Die Denkmalpflege der Stadt Bern als leistungsfähige örtliche Fachstelle habe in ihrer Stellungnahme vom 20. Juni 2022 die Projektänderung akzeptiert, da die Sicht- und Raumbeziehungen in und über die geschützte Parkanlage nicht mehr wesentlich beeinträchtigt würden. Die von der OLK aus Zweckmässigkeitsüberlegungen beanstandete räumliche Trennung von Warthalle und Haltekante sei dem Landschaftsschutz geschuldet. Mit der Einschätzung der städtischen Denkmalpflege habe sich die OLK entgegen Art. 4 Abs. 2 OLKV nicht auseinandergesetzt. Es sei nicht klar, von welchem Ausmass der Beeinträchtigung die OLK tatsächlich ausgehe. Aus dem Bericht der OLK könne nicht geschlossen werden, dass das Projekt eine schwere Beeinträchtigung von Schutzzielen eines Bundesinventars bewirken würde.

In ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 führen die Beschwerdeführenden aus, der Umstand, dass die OLK die Einschätzung der Beschwerdeführenden im Ergebnis stütze und diejenige der Beschwerdegegnerinnen verwerfe, vermöge die Unabhängigkeit der OLK nicht in Frage zu stellen. Die OLK sei an den formulierten Auftrag und die darin enthaltenen Fragen gebunden. Diese habe sie nachvollziehbar beantwortet und habe sich erlaubt, auf kritische Punkte hinzuweisen, Fragen aufzuwerfen und Verbesserungsvorschläge zu machen. Damit habe sie jedoch keine Interessenabwägung im engeren Sinn vorgenommen und sei auch nicht über den Fragekatalog hinausgegangen. Jedenfalls würden die zusätzlichen Überlegungen der OLK den Beweiswert des Fachberichts nicht zu vermindern vermögen. Auch das Argument, wonach sich die OLK nicht mit den Stellungnahmen der städtischen Denkmalpflege befasst habe, führe ins Leere. Die OLK sei nicht aufgefordert worden, zur besagten Einschätzung Stellung zu nehmen.

Erachtet die OLK die Beschreibung des Orts- und Landschaftsbildes in einer Beschwerde als zutreffend, darf sie darauf verweisen oder den Wortlaut der Beschwerde übernehmen. Dieses Vorgehen genügt für sich alleine noch nicht, um von einer Vorbefassung auszugehen. Gemäss Art. 4 Abs. 1 OLKV behandelt die OLK alle Bau- oder Planungsgeschäfte, die ihr von Verwaltungsjustiz- und übrigen Justizbehörden zur Begutachtung von Fragen des Ortsbild- und

Landschaftsschutzes unterbreitet werden. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1 OLKV folgt klar, dass die OLK für alle weiteren Fragen ohne Zusammenhang zum Ortsbild- und Landschaftsschutz nicht zuständig ist. Sollte die OLK in ihrem Bericht trotzdem Ausführungen machen, die über den Ortsbild- und Landschaftsschutz hinausgehen, ist es angezeigt, auf die entsprechenden Passagen nicht abzustellen. Derartige Ausführungen dürften mit Blick auf die Prozessökonomie aber kaum dazu führen, dass der gesamte OLK-Bericht abzulehnen bzw. als Ganzes unverwertbar ist. Die OLK könnte ohne Weiteres von der instruierenden Behörde aufgefordert werden, einen Bericht ohne die entsprechende Passage einzureichen, was aber einem prozessualen Leerlauf gleichkäme. Ferner folgt aus Art. 4 Abs. 1a OLKV, dass sich die OLK bei ihrer Beurteilung mit allfälligen, durch die Vorinstanz eingeholten, Gutachten der ENHK, der Kantonalen Denkmalpflege (KDP) oder einer leistungsfähigen örtlichen Fachstelle auseinanderzusetzen hat. Der OLK sind die Gutachten für ihre Beurteilung zur Verfügung zu stellen.

Der Verweis auf die Beschwerde ist mit Blick auf die vorherigen Ausführungen nicht zu beanstanden. Zudem führen die Beschwerdeführenden in ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 zutreffend aus, dass die Unabhängigkeit der OLK nicht bereits deshalb in Frage zu stellen sei, weil sie ihre Einschätzung stütze. Mit Instruktionsverfügung vom 14. August 2023 stellte das Rechtsamt der BVD der OLK einen Fragenkatalog zu. Nicht Teil dieses Fragenkataloges bildeten die Schutzziele der vorliegend betroffenen Inventare. Dass sich die OLK in ihrem Bericht vom 19. September 2023 nicht zu den Schutzzielen geäußert hat, genügt daher ebenso wenig, um von einer vorbefassten Beurteilung auszugehen. In ihrem Bericht vom 19. September 2023 wirft die OLK die Frage auf, warum die geplante Haltekannte mit Ladestation unbedingt dort erstellt werden müsse. Die Haltestelle vom Wohnquartier wegzurücken und auf der gegenüberliegenden Strassenseite zu platzieren wirke inkonsistent. So richtig der Verzicht auf eine gedeckte Wartehalle an diesem Standort aus landschaftsästhetischer Sicht sei, so fragwürdig erscheine das Umplatzieren aus Sicht der Benutzenden. Die Wartehalle und die Veloabstellplätze blieben am bestehenden Standort und seien künftig getrennt von der neuen Bushaltestelle, was insbesondere für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität unbefriedigend sei. Weiter führte die OLK aus, das BehiG könne offenbar auch am bisherigen Standort erfüllt werden. Die Ausführungen der OLK zum BehiG gehen über den Ortsbild- und Landschaftsschutz hinaus. Diesbezüglich ist nicht auf die Beurteilung der OLK abzustellen. Hingegen erscheint es mit Blick auf den Ortsbild- und Landschaftsschutz zulässig, wenn die OLK die Frage aufwirft, warum ein Bauvorhaben an einem bestimmten Standort geplant ist. Insofern führen die Beschwerdeführenden in ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 zutreffend aus, dass das Aufgreifen weiterer Punkte den Beweiswert des Fachberichts nicht zu vermindern vermag bzw. nicht zu einer Unverwertbarkeit führt. Im Übrigen standen der OLK für ihre Beurteilung sämtliche Vor- und Beschwerdeakten und damit auch die Beurteilung der Städtischen Denkmalpflege zur Verfügung. Ausserdem hat das Rechtsamt der BVD in der Instruktionsverfügung vom 14. August 2023 die Berichte der Städtischen Denkmalpflege explizit erwähnt. Die OLK hatte also Kenntnis davon. In ihrem Bericht vom 19. September 2023 hat sie die Berichte der Städtischen Denkmalpflege denn auch als Grundlagen erwähnt. Die OLK hat sich zwar nicht ausdrücklich mit den Beurteilungen der Städtischen Denkmalpflege auseinandergesetzt. Sie hat aber die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen beurteilt und ist zu einem anderen Schluss als die Städtische Denkmalpflege gekommen. Die OLK hat sich damit zumindest indirekt mit der Auffassung der Städtischen Denkmalpflege beschäftigt. Zudem hat die OLK ausgeführt, dass sie die Haltung der Städtischen Denkmalpflege teile, die mit Fachbericht vom 20. Juni 2022 eine eingehende Prüfung der Realisierbarkeit der landschaftsschonenden Variante 5 fordere. Den Anforderungen von Art. 4 Abs. 2 OLKV ist damit Genüge getan. Schliesslich geht entgegen den Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen aus der Beurteilung der OLK klar hervor, dass sie von grossen negativen Auswirkungen des Bauvorhabens ausgeht.

Zusammengefasst ist die Beurteilung der OLK vom 19. September 2023 mit Ausnahme der Ausführungen zum BehiG zu würdigen. Im Folgenden ist zu prüfen, ob der Beurteilung der OLK inhaltlich gefolgt werden kann oder nicht.

b) Das Bauvorhaben befindet sich unmittelbar neben dem östlichen Ende des Elfenaparks. Parallel zur Manuelstrasse und der geplanten Bushaltekante befindet sich dort die sogenannte Manuelmatte.⁷⁶ Südöstlich der Busendstation gelangt man über einen von grossen, alten Bäumen gesäumten Fussweg⁷⁷ in Richtung Südwesten hangabwärts zunächst zum Wäldchen «Elfenauhölzli» und anschliessend zu einem Landwirtschaftsbetrieb, der Stadtgärtnerei, den historischen Gebäuden im Elfenapark und weiter hinunter zum Aarehang. Hinsichtlich der allgemeinen Beschreibung des Elfenaparks kann ohne Weiteres Ziff. 4 der Beurteilung der OLK vom 19. September 2023 gefolgt werden. Die OLK bezeichnet die Elfenau als Ort von besonderer natürlicher Schönheit und kultureller Bedeutung. Dies widerspiegelt sich in der Aufführung sowohl der landschaftlichen Elemente als auch der historischen Bauten in nationalen und kantonalen Inventaren und einer kommunalen Schutzzone (vgl. hierzu die vorangehende E. 4). Wie die OLK und die Beschwerdeführenden zutreffend ausführen, ist die Elfenau somit auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene hochgradig geschützt. Die Parkanlage ist einer der wichtigsten englischen Landschaftsparks aus dem frühen 19. Jahrhundert.⁷⁸ Damit ist zugleich gesagt, dass es sich beim Elfenapark nicht nur um unberührte, idyllische Natur, sondern in weiten Teilen um einen künstlich geschaffenen Landschaftspark handelt.⁷⁹ Unbestrittenermassen charakterisiert sich die Parkanlage durch grosszügige unverbauete Grünflächen (insbesondere der Manuelmatte), einen alten Baumbestand (insbesondere das Elfenauhölzli), malerische Blumenbeete, romantische Spazierwege und die historischen Bauten des ehemaligen Landgutes.⁸⁰ Im Landschaftsgutachten der B. _____ vom Mai 1999 ist der östliche Teil der Elfenau als «offener Raum mit leicht amphitheaterartigem Charakter, der durch eine markante Gruppe majestätischer, ca. 150 Jahre alter Bäume ein prägendes Gestaltungselement enthält» umschrieben. Gerade der Ostteil der Elfenau erfülle als unverbauter Grünraum zusammen mit dem anschliessenden Kulturland der Gemeinde Muri eine wichtige städtebauliche Gliederungsfunktion: Die räumliche Trennung der Baugebiete der Stadt Bern und der Gemeinde Muri.⁸¹ Von verschiedenen Standorten im Elfenapark besteht Sicht Richtung Muri und Aaretal⁸² oder auf den Gurten.⁸³ Aufgrund ihrer Lage mitten in der Stadt Bern ist die Elfenau mit der sehr grosszügig gestalteten Parkanlage aber nicht nur ein besonders schöner und in kulturhistorischer Sicht bedeutender Grünraum, sondern auch ein wichtiges Naherholungsgebiet der Stadt Bern. Der Elfenapark gehört neben dem Rosengarten, den englischen Anlagen und der Schütte zu den wenigen grossräumigen historischen Parkanlagen der Stadt Bern.⁸⁴

c) Hinsichtlich des Orts- und Landschaftsbildes in der Umgebung des Bauvorhabens, der prägenden Elemente und Merkmale sowie der Sichtbeziehungen und Übergänge vom Standort des Bauvorhabens zur Parkanlage Elfenau bringen die Beschwerdeführenden vor, dass die Sichtbeziehungen herausragend seien (einerseits nach Südosten mit dem Alpenpanorama und andererseits Richtung Südwesten zum Aareraum und Gurten) und diese bis anhin ungestört seien. Auch

⁷⁶ Vgl. das Foto Nr. 1 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023

⁷⁷ Vgl. z.B. das Foto Nr. 2 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023, die Visualisierung A-1 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 sowie das Landschaftsgutachten der B. _____ vom Mai 1999, Beschwerdebeilage Nr. 2

⁷⁸ Vgl. die Beschreibung im Bauinventar der Stadt Bern zur Baugruppe «Elfenau»

⁷⁹ Vgl. pag. 533 der Vorakten sowie das Landschaftsgutachten der B. _____ vom Mai 1999, Beschwerdebeilage Nr. 2

⁸⁰ Vgl. die Beschreibungen im ISOS und im Bauinventar der Stadt Bern zur Baugruppe «Elfenau»

⁸¹ Vgl. die Beschwerdebeilage Nr. 2

⁸² Vgl. das Foto Nr. 1 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023

⁸³ Vgl. das Landschaftsgutachten der B. _____ vom Mai 1999, Beschwerdebeilage Nr. 2

⁸⁴ Pag. 533 der Vorakten

die OLK geht in ihrem Bericht vom 19. September 2023 davon aus, dass der östliche Bereich des Elfenauparks weiträumige Sichtbeziehungen sowohl zum Gurten als auch über Muri hinweg zum oberen Aareraum bis zu den Alpen ermögliche. Vom leicht erhöhten Standort aus werde nicht nur die unmittelbar umliegende, gestaltete Parklandschaft erfasst, sondern auch der natürliche Landschaftsraum. Der Bereich um die Wendeschlaufe sei nicht nur einer der Zugänge zum Elfenaupark, sondern fungiere aufgrund seiner terrainmässig erhöhten Eckposition auch als prominenter Auftakt zum historischen Grünraum.

Die Sicht von der Manuelstrasse aus in Richtung Südosten, d.h. in Richtung der Gemeinde Muri, ist geprägt von den grossen Bäumen entlang der Manuelstrasse, den Wohnhäusern auf der östlichen Seite der Manuelstrasse, sowie der Strasseninfrastruktur (mehrere Kandelaber, Parkschilder, etc.).⁸⁵ Auf dem Foto Nr. 4 auf S. 12 der Beschwerde tragen die Bäume kaum Laub. Dennoch verbleiben nur kleine Sichtkorridore, die den Blick in Richtung Aaretal und zu den Alpen hin ermöglichen. Im Zeitpunkt, als das Foto Nr. 1 zum Bericht der OLK vom 19. September 2023 aufgenommen wurde, tragen die Bäume entlang der Manuelstrasse volles Laub. Auf dem Foto Nr. 1 der OLK ist zum einen ersichtlich, dass ein schmaler, von Bäumen gesäumter Sichtkorridor in der Flucht des Strassenverlaufs der Manuelstrasse verbleibt («oberhalb» des auf dem Foto Nr. 1 der OLK ersichtlichen Velofahrers). Die Bäume entlang der Manuelstrasse bilden eine natürliche Torsituation für die Manuelstrasse. Weil sich die Torsituation fast am Ende der gerade verlaufenden Manuelstrasse befindet, wirkt der schmale Sichtkorridor wie eine Verlängerung der Strasse. Der Blick von Personen, die sich auf der Manuelstrasse bzw. dem Trottoir in Richtung Südosten bewegen, wird dadurch in Richtung des Strassenverlaufs gezogen. Zum anderen geht aus dem Foto Nr. 1 der OLK hervor, dass auch ein etwas breiterer Sichtkorridor oberhalb des alleeartigen, von mächtigen Bäumen gesäumten Fussweges in den Elfenaupark verbleibt. Dieser breitere Sichtkorridor ergibt sich, wenn man vom Fotostandort aus von der Manuelstrasse weg leicht nach rechts über die Manuelmatte in Richtung Südosten blickt (rechts neben dem auf dem Foto Nr. 1 der OLK ersichtlichen Velofahrer). Innerhalb dieses breiteren Sichtkorridors ist oberhalb des alleeartigen Fussweges eine moderne Flachdachsiedlung zu sehen. Zudem sind neben der Flachdachsiedlung Baumkronen zu erkennen. Es ist fraglich, ob diese Baumkronen wie von der OLK dargelegt tatsächlich zum Mettlehölzli gehören (das Mettlehölzli liegt auf der Parzelle Muri bei Bern Grundbuchblatt Nr. 1124 viel weiter südlich als die Flachdachsiedlung und der Elfenaupark). Des Weiteren kann festgehalten werden, dass die Alpen bei beiden Sichtkorridoren auf dem Foto Nr. 1 der OLK nicht zu erkennen sind, was jedoch auf die Druckqualität zurückzuführen sein könnte. Auf der Visualisierung A-1 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 ist ersichtlich, wie der Blick Richtung Südosten im Herbst mit ausgedünnter Belaubung ausfällt. Auch in dieser Situation verbleibt in der Flucht der Manuelstrasse nur ein schmaler Sichtkorridor, wobei auf dieser Aufnahme das Alpenpanorama erkennbar ist. Das gilt auch für den etwas breiteren Sichtkorridor, der den Blick Richtung Aaretal ermöglicht. Auch auf der Visualisierung ist hinter dem alleeartigen Fussweg die Flachdachsiedlung zu sehen. Im Allgemeinen ist zur Blickrichtung Südosten anzufügen, dass sich die Aufnahmestandorte auf der Manuelstrasse und damit ausserhalb des Elfenauparkes befinden und der schmalere Sichtkorridor in der Fortsetzung der Strassenflucht vom Elfenaupark weg in Richtung Muri liegt.

Vom bisherigen sowie vom neuen Standort der Busendhaltestelle aus ist in Richtung (Süd-) Westen der alleeartige, von mächtigen Bäumen gesäumte Fussweg, die Manuelmatte sowie das Elfenauparkhölzli zu erkennen. Prägend in dieser Blickrichtung sind die grossen Bäume der Allee sowie des Elfenauparkhölzlis. Weil das Gebiet in Richtung Aare hin abfällt, sind die Stadtgärtnerei und die

⁸⁵ Vgl. das Foto Nr. 4 auf S. 12 der Beschwerde, das Foto Nr. 1 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023 und die Visualisierung A-1 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023

Baudenkmäler (ehemaliges Landgut) nicht einsehbar. Die mögliche Fernsicht auf den Gurten wird von den mächtigen Bäumen verdeckt, selbst wenn sie kaum Laub tragen.⁸⁶

Vom südöstlichen Ende der Manuelstrasse aus in Richtung Nordwesten, d.h. stadteinwärts, sind der alleeartige Fussweg, die Manuelmatte und die Manuelstrasse einsehbar. Der Strassenraum ist auch aus diesem Blickwinkel von Bäumen gesäumt. Zugleich sind die parkierten Autos und Strasseninfrastrukturelemente (Schilder, Kandelaber) ersichtlich. Zur Manuelmatte hin bestehen zwei Sichtkorridore – einerseits nach Beginn des alleeartigen Fusswegs und andererseits zwischen den mächtigen Bäumen vor der geplanten Bushaltekante und der Manuelstrasse. Der letztere Sichtkorridor ist nur schmal und im Vordergrund befinden sich die Strasseninfrastrukturelemente.⁸⁷ Das zeigt grundsätzlich auch die Visualisierung B-1 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023. Weil die Visualisierung von einem leicht anderen Standort aus aufgenommen wurde, ist die Sicht auf die Manuelmatte im Bereich zwischen dem Elfenauhölzli und der Manuelstrasse durch Bäume und Strassenschilder verdeckt. Im Hintergrund sind bereits wieder Gebäude zu sehen. Auf der Visualisierung verdeutlicht sich nochmals, dass das Strassenbild der Manuelstrasse geprägt ist durch Kandelaber in regelmässigen Abständen. Ebenso ist auf der Visualisierung eine Kolonne parkierter Autos entlang der Manuelstrasse zu sehen. Insgesamt ist der Blick in Richtung Nordwesten geprägt von der Strasseninfrastruktur der Manuelstrasse. Der Blick auf die Manuelmatte von diesem Standort aus erscheint untergeordnet.

Westlich der Manuelmatte befindet sich ein Teil des Fussweges «Elfenauweg». Der Elfenauweg verläuft ab der nordwestlichen Ecke der Manuelmatte (im Bereich der Parzelle Nr. 4/2643) in Richtung der südlichen Ecke der Manuelmatte (im Bereich des Elfenauhölzlis). Über die Manuelmatte selber verlaufen keine (Spazier-) Wege. Solche befinden sich nur rund um die Manuelmatte herum (Egghölzlistrasse, Manuelstrasse, der alleeartige Fussweg und der Fussweg «Elfenauweg»). Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass sich auf der Manuelmatte selber keine Spaziergängerinnen und Spaziergänger bewegen. Massgeblich und zu beurteilen ist somit der Blick vom Fussweg in Richtung Osten. Dieser Blick schweift über die leicht ansteigende Manuelmatte zum Elfenauhölzli sowie zur Manuelstrasse. Die entlang der Manuelstrasse parkierten Fahrzeuge und die dahinter liegenden Gebäude zeigen auf, wo der Elfenaupark endet und sich der Strassenraum befindet.⁸⁸ Die Visualisierung C-1 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 verdeutlicht, dass die Manuelmatte in (nord-)östlicher Richtung leicht ansteigt. Aufgrund der Topografie und der Distanz ist nicht eindeutig zu erkennen, auf welcher Strassenseite die Autos geparkt sind. Im Übrigen ist auch aus dieser Distanz die Strasseninfrastruktur (Kandelaber) deutlich zu sehen.

Nach dem Gesagten befinden sich unmittelbar beim Bauvorhaben zwar die Manuelmatte und das Elfenauhölzli, womit die Umgebung stark durchgrünt ist. Ebenso ist erstellt, dass sich unmittelbar südöstlich nach dem geplanten Standort der neuen Bushaltekante der östliche, etwas höher gelegene, von Bäumen geprägte Auftakt zum Elfenaupark befindet. Die Umgebung des Bauvorhabens ist Richtung Südosten und Nordwesten sowie vom Fussweg «Elfenauweg» westlich der Manuelmatte aus gesehen aber auch stark geprägt vom Strassenraum der Manuelstrasse. Die Strasseninfrastruktur ist gut ersichtlich. Die Manuelstrasse bildet eine klare Grenze zwischen den Wohnsiedlungen und dem Elfenaupark. Der geplante Standort der neuen Bushaltekante befindet sich genau an dieser Grenze. Bei einem mitten in der Stadt gelegenen Landschaftspark liegt es auf der Hand, dass es eine Grenze zum Strassenraum und / oder dem überbauten Stadtgebiet gibt, diese allenfalls abrupt erscheint und ein starker Kontrast zwischen dem Landschaftspark und der Strasseninfrastruktur besteht. Die OLK hat dem bei ihrer Beschreibung der Umgebung des

⁸⁶ Vgl. die Fotos Nrn. 1 bis 3 auf S. 7 f. der Beschwerde, das Foto Nr. 5 auf S. 12 der Beschwerde, das Foto Nr. 6 auf S. 13 der Beschwerde

⁸⁷ Vgl. das Foto Nr. 2 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023

⁸⁸ Vgl. das Foto Nr. 3 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023 und die Visualisierung C-1 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023

Bauvorhabens nicht genügend Rechnung getragen. Hinzu kommt, dass die Sichtbeziehungen im Bereich des Bauvorhabens Richtung Muri (Alpenraum) und zum Gurten hin je nach Jahreszeit nur innerhalb eines kleinen Korridors möglich sind. Der Auffassung der Beschwerdeführenden und der OLK kann im Hinblick auf die Umschreibung der Umgebung des Bauvorhabens daher nicht vorbehaltlos gefolgt werden.

d) Für die Beurteilung des Bauvorhabens ist entscheidend, welche benachbarten Schutzinventare bzw. Schutzobjekte möglicherweise betroffen sein könnten und zu berücksichtigen sind.

Das KGS-Inventar nennt den ganzen Elfenapark als Schutzobjekt. Weil das KGS-Inventar lediglich auf die Bedeutung eines Objekts hinweist und der Bedeutung des Elfenaparks vorliegend durch die Erfassung in weiteren Inventaren und der kommunalen Schutzzonenplanung Rechnung getragen wird, ist darauf nicht weiter einzugehen.

Der Aarehang unterhalb der denkmalgeschützten Gebäude, das Elfenauhölzli und die Allee, die bis zur Manuelstrasse nordwärts führt, sind vom BLN-Gebiet Nr. 1314 «Aarelandschaft zwischen Thun und Bern» erfasst. Die Manuelmatte und das Bauvorhaben selbst liegen nicht im BLN-Gebiet. Die Beschwerdegegnerinnen führen in ihrer Beschwerdeantwort insofern zutreffend aus, dass sich das Bauvorhaben ausserhalb des Schutzgebietes befindet. Die neue Bushaltekante mit Ladearm soll aber direkt neben dem BLN-Gebiet errichtet werden. Wie die Beschwerdegegnerinnen ausführen und vorangehend dargelegt wurde, fusst die Begründung der nationalen Bedeutung des BLN-Gebietes Nr. 1314 «Aarelandschaft zwischen Thun und Bern» primär auf Natur- bzw. ökologischen Werten, die auf die Eigenschaften der Aare als einer der längsten frei fliessenden Abschnitte eines grossen Flusses in der Schweiz zurückgehen. Zudem fassen die Beschwerdegegnerinnen zutreffend zusammen, dass der Elfenapark in der Beschreibung des BLN-Objekts nicht erwähnt wird und die Schutzziele des BLN-Gebietes durch den neuen Standort der Bushaltestelle nicht berührt werden. Die Natur- und ökologischen Werte des Flussabschnittes werden durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Die Aare fliesst in einiger Distanz zum Bauvorhaben, welches im bestehenden Strassenraum errichtet werden soll. Die Schutzziele des BLN-Gebiets bedürfen nachfolgend keiner weiteren Bemerkungen.

Im ISOS sind die Parklandschaft mit Stadtgärtnerei, der Aarehang und die Manuelmatte als Umgebungsrichtung XXXII mit dem Erhaltungsziel a erfasst. Die zum Landsitz Elfenau führende Allee (Kastanien, Linden, Platanen) ist als Einzelobjekt Nr. 0.0.179 aufgeführt. Die Umgebungsrichtung XXXII reicht bis zur Manuelstrasse. Die Wendeschlaufe am Ende der Manuelstrasse sowie die Manuelstrasse selber sind nicht von der Umgebungsrichtung erfasst. Die Beschwerdegegnerinnen führen in ihrer Beschwerdeantwort zutreffend aus, dass die neue Bushaltestelle angrenzend an die Umgebungsrichtung XXXII liegt. Die Beschwerdegegnerinnen machen in ihrer Beschwerdeantwort geltend, dass die Schutzziele des ISOS durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt würden. Weiter führen sie aus, dass die neue Bushaltestelle auf der öffentlichen Gemeindestrasse ausserhalb des Elfenaparks und damit ausserhalb des inventarisierten Gebiets zu stehen komme. Die Strasse als Infrastrukturbau sei bewusst nicht in die Baugruppe, die Schutzzone und die Freifläche einbezogen worden. Der neue Ladearm der Bushaltestelle sei funktionell ein Bestandteil der Strasse; sämtliche oberirdischen Bestandteile befänden sich vollständig auf der Strassenparzelle Nr. 4/4148. Die neue Haltestelle bewirke keinen direkten Eingriff in ein Schutzgebiet. In Frage komme höchstens eine indirekte, nicht erhebliche Auswirkung. Diesen Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen ist zuzustimmen. Das Erhaltungsziel a der Umgebungsrichtung XXXII, das im Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche besteht, wird durch das Bauvorhaben im bestehenden Strassenraum nicht direkt tangiert. Es ist aber nicht auszuschliessen, dass die vertikale und horizontale Ausdehnung des Ladearms die Wirkung des Elfenaparks mit der Manuelmatte als Freifläche optisch tangieren könnte. Die Schutzziele des ISOS sind folglich zu berücksichtigen.

Das Bundesinventar der Auen von nationaler Bedeutung erfasst die Aare selbst sowie ein kleiner Teil des Aarehangs. Der geschützte Bereich ist durch das Elfenauhölzli und die Topografie im Bereich des Elfenauparks räumlich deutlich abgetrennt vom geplanten Standort der neuen Bushaltekante. Es kann von vornherein ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben die Schutzziele des Bundesinventars der Auen von nationaler Bedeutung tangieren könnte. Im Folgenden wird nicht näher darauf eingegangen. Dasselbe gilt – wie die Beschwerdegegnerinnen in ihrer Beschwerdeantwort zutreffend ausführen – auch für die kantonalen Naturschutzgebiete Nr. 6 «Elfenau» und Nr. 48 «Aarelandschaft Thun-Bern». Diese umfassen ebenfalls nur Bereiche südlich des Elfenauhölzlis und sind räumlich deutlich vom Bauvorhaben abgetrennt. Schliesslich sind auch die denkmalgeschützten Bauten des ehemaligen Brunnaderngutes vom Bauvorhaben aus nicht einsehbar. Damit können im Folgenden auch die denkmalpflegerischen Aspekte ausser Acht gelassen werden.

e) Zur Wirkung des Ladearms (ohne wartenden Bus) mit Blickrichtung Südosten, d.h. in Richtung der Gemeinde Muri, und im Allgemeinen bringen die Beschwerdeführenden vor, die Eintrittssituation in den Elfenaupark werde erheblich gestört. Der Ladearm trete vor allem in der Vertikalen in Erscheinung und stehe in Konkurrenz zu den mächtigen Bäumen. Bisher bildeten die Manuel- und Egghölzlistrasse eine klare Zäsur zwischen dem Siedlungsgebiet und dem Park. Der Ladearm stelle eine Zäsur dar und störe die Atmosphäre des Parkeintritts erheblich. Das Bauvorhaben trete vor der Eingangspforte prominent in Erscheinung und beeinträchtige die Sichtbezüge sowie Übergänge zur Parkanlage erheblich. Die Aussicht auf das Alpenpanorama werde empfindlich gestört. Auch die imposanten und den Raum prägenden Baumgruppen seien durch den Ladearm erheblich gestört.

Das Foto Nr. 1 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023 zeigt die Sicht Richtung Südosten, d.h. in Richtung der Gemeinde Muri. Die OLK erläutert dazu, aus dieser Perspektive würden die Baumkronen von Elfenau- und Mettlenhölzli eine natürliche Torsituation bilden, die den Blick in die Landschaft hinaus lenke – ein Gestaltungselement, das für Englische Gärten des frühen 19. Jahrhunderts kennzeichnend sei. Die Ladestation mit Bushaltestelle störe die Blickachse zum Eckpunkt des Landschaftsparks nachhaltig. Zudem geht die OLK von einer starken visuellen Tangierung der Aussicht ins Umland (z.B. Aareraum mit Alpenpanorama in der Fernsicht) aus.

In ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 bringen die Beschwerdegegnerinnen vor, es sei nicht klar, von welchem Ausmass der Beeinträchtigung die OLK ausgehe. Aus dem Bericht der OLK könne nicht geschlossen werden, dass das Projekt eine schwere Beeinträchtigung von Schutzzielen eines Bundesinventars bewirken würde. Zum Foto Nr. 1 der OLK führen die Beschwerdegegnerinnen aus, die OLK habe die Dimensionen der Haltestelle mit Ladearm und deren Standort unrichtig eingeschätzt. Wie aus der Visualisierung A-2 der Beschwerdegegnerinnen erkennbar sei, komme der Ladearm weiter hinten Richtung Wendeschlaufe zu stehen und erreiche nicht ansatzweise die Höhe der Baumkronen. Mit einer dezenten Farbgebung könne der Ladearm zusätzlich farblich in die Umgebung eingepasst werden, so dass er vor dem Hintergrund der Bäume kaum mehr in Erscheinung trete. Aus der Visualisierung A-2 gehe hervor, dass die Bushaltestelle zur Strasseninfrastruktur gehöre, wie die Strassenlaternen oder Verkehrsschilder. In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 wiederholen die Beschwerdegegnerinnen, die OLK habe die Auswirkungen des Vorhabens auf den Elfenaupark als deutlich zu gewichtig eingeschätzt. Betreffend das Foto Nr. 1 der OLK sei von Bedeutung, ob die OLK den richtigen Standort erkannt habe, da sich dadurch die Auswirkungen und Sichtbezüge klar veränderten. Hinsichtlich der Farbgebung des Ladearms bringen die Beschwerdegegnerinnen in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 vor, für den Ladearm sei gemäss technischem Bericht zum Baugesuch die Farbe Eisenglimmer DB 702 vorgesehen. Der Ladearm könne aber grün eingefärbt werden, um ihn besser in die Umgebung zu integrieren. Zudem sei es gemäss Stadtgrün Bern möglich, ihn mit Sträuchern und neuen Bäumen zu umgeben und so dem Blick aus dem Park zusätzlich zu entziehen.

In ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 ergänzen die Beschwerdeführenden, es spiele keine Rolle, ob der Ladearm gleich neben dem Velofahrer stehe oder etwas weiter vorne.

Die Beschwerdegegnerinnen wiederholen in ihrer Replik vom 7. Mai 2024, die OLK habe die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Elfenaupark als deutlich zu gewichtig eingeschätzt. Das zeige sich anhand der Visualisierungen in der Beilage zur Stellungnahme vom 30. November 2023. Es handle sich beim Baugrundstück um eine Strassenparzelle, auf der eine Haltekante mit Ladearm grundsätzlich zulässig sei. Es gehe nicht an, ein grundsätzlich zulässiges Vorhaben unter Hinweis auf – völlig übertrieben dargestellte – Auswirkungen auf den Elfenaupark zu verhindern. Wie mittels Visualisierungen aufgezeigt, werde die neue Haltekante mit Ladearm und Bus höchstens von einem Randbereich des Parks aus überhaupt wahrnehmbar sein. Dies als schweren Eingriff in die geschützte Landschaft zu bezeichnen, erscheine nicht nachvollziehbar.

Für die Beurteilung, ob der Ladearm für die Sicht in Richtung Südosten eine Beeinträchtigung darstellt und markant in Erscheinung tritt, kann nur bedingt auf das Foto Nr. 7 auf S. 14 der Beschwerde abgestellt werden, da darauf noch die Wartehalle auf Seite der Manuelmatte visualisiert ist. Aus dem Foto geht zumindest hervor, dass der Ladearm die umliegenden Bäume (vertikal) nicht überragt und in der laublosen Zeit wohl etwas deutlicher sichtbar sein dürfte. Auf dem Foto Nr. 1 der OLK sind wie bereits vorangehend dargelegt zwei Sichtkorridore in Richtung Südosten – ein schmalerer und ein breiterer – zu sehen. Der Ladearm käme vor dem kleineren Sichtkorridor, der sich aus Fortsetzung der Manuelstrasse und der natürlichen Torsituation mit den Bäumen entlang der Manuelstrasse ergibt, zu liegen. Dieser schmalere Sichtkorridor ermöglicht im Sommer aufgrund der Belaubung kaum einen Blick auf das Alpenpanorama in der Fernsicht. Es ist daher nicht ersichtlich, dass die Torsituation bzw. der schmale Sichtkorridor entlang der Manuelstrasse oder der Ausblick durch den Ladearm gestört bzw. mit den Worten der OLK ausgedrückt «visuell stark tangiert» wird. Der etwas breitere Sichtkorridor rechts neben der Manuelstrasse oberhalb des alleeartigen Fussweges und oberhalb der Manuelmatte wird durch den Ladearm ebenfalls nicht gestört. Der Ladearm krägt horizontal über der Manuelstrasse aus. Die horizontale Auskrägung befindet sich damit in entgegengesetzter Richtung zum breiteren Sichtkorridor. Die Auskrägung liegt mit anderen Worten nicht über der Manuelmatte oder dem alleeartigen Fussweg. Bereits deshalb ist nicht ersichtlich, inwiefern die mächtigen Bäume bzw. der Eckpunkt des Landschaftsparks durch den Ladearm beeinträchtigt werden sollten. Das gilt insbesondere auch mit Blick auf die im breiteren Sichtkorridor in Erscheinung tretende moderne Flachdachsiedlung. Die Visualisierung A-2 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 zeigt auf, dass der Ladearm mit «grüner Farbgebung» vor dem herbstlich belaubten Hintergrund nicht störend oder markant in Erscheinung tritt. Der Farbton auf der Visualisierung wird von den Beschwerdegegnerinnen als «grün» bezeichnet. Es handelt sich hierbei nicht um ein knalliges Grün oder ein Dunkelgrün, sondern um ein dezentes grün, allenfalls mit leicht bräunlichem Stich. Der Ladearm wird von den Bäumen bei weitem überragt. Die dezente grüne Farbgebung sorgt dafür, dass der Kontrast zur Umgebung gering ist, selbst bei nicht vollständiger Belaubung. Auf den Visualisierungen in der Beschwerde und im technischen Bericht zum Baugesuch ist der Ladearm noch in der hellgrauen Farbe Eisenglimmer DB 702 vorgesehen. Ein Vergleich mit den Visualisierungen vom 30. November 2023 ergibt, dass sich der dezent grün eingefärbte Ladearm der Umgebung besser anpasst. Die horizontale Auskrägung über der Manuelstrasse ist klar als Infrastruktur des Strassenraums zu erkennen. Ausserdem ragt die Auskrägung nur knapp in den schmalen Sichtkorridor hinein. Ein Blick auf das Alpenpanorama ist – soweit dies der schmale Sichtkorridor je nach Laubstand überhaupt zulässt – trotz Ladearm nach wie vor möglich. Die Sicht wird nicht stärker eingeschränkt als dies durch die bestehenden Bäume im Hintergrund nicht ohnehin bereits der Fall ist. Zudem verdeutlicht die Visualisierung, dass der breitere Sichtkorridor oberhalb der Manuelmatte bzw. des alleeartigen Fussweges durch den Ladearm nicht tangiert wird. Die Blickachse zum Eckpunkt des Landschaftsparks bzw. die Sichtbeziehungen werden entgegen den Ausführungen der OLK und wie vorangehend bereits zum Foto Nr. 1 der OLK erläutert nicht gestört. Die Sicht rechts über die

Manuelmatte auf die mächtigen Bäume bei der Eintrittspforte in den Park bleibt unverändert bestehen. Die vertikale Auskrragung des Ladearms wird durch die Bäume auf der Manuelmatte je nach Perspektive verdeckt. Der Ladearm ordnet sich den Bäumen unter. In der laublosen Jahreszeit dürfte der Ladearm zwar etwas besser zu sehen sein. Aufgrund seiner Position hinter den Bäumen der Manuelmatte wird die Blickachse zum Eckpunkt des Landschaftsparks aber nicht beeinträchtigt. Bei der Ansicht Richtung Südosten scheint der Ladearm im Übrigen auch nicht an einer topografisch leicht erhöhten Stelle zu stehen. Auf der Abbildung Nr. 9 im technischen Kurzbericht zum Baugesuch wird der Ladearm ebenfalls von den umliegenden Bäumen umgeben. Die horizontale Auskrragung ragt aus dieser Perspektive nicht in den schmalen Sichtkorridor hinein, sondern befindet sich vor Baumkronen. Dementsprechend ist auf der Abbildung das Alpenpanorama nicht gut erkennbar. Der Ladearm wird auch aus dieser Perspektive als integraler Bestandteil des Strassenraumes wahrgenommen.⁸⁹

Nach dem Gesagten ist den Beschwerdeführenden nicht zuzustimmen, dass der Ladearm die Eintrittssituation in den Elfenaupark erheblich stört. Der Ladearm ist zwar relativ hoch und kragt horizontal in die Manuelstrasse aus. Er stellt aber keine Konkurrenz zu den mächtigen Bäumen dar. Einerseits überragt der Ladearm in seiner vertikalen Ausdehnung die Bäume nicht. Die Beschwerdegegnerinnen bringen in dem Sinne zutreffend vor, dass ein 5 m hoher Ladearm nicht annähernd die Höhe eines Baumes im Elfenaupark erreiche und je nach Standort nach wenigen Metern hinter den Bäumen verschwinde. Andererseits befinden sich im Hintergrund der horizontalen Auskrragung über der Manuelstrasse teils Baumkronen. Gerade weil sich der Ladearm, wie die Beschwerdeführenden und die OLK denn auch selber darlegen, inmitten der Bäume befindet, beeinträchtigt er seine Umgebung nicht. Der Ladearm ist mit Blick Richtung Südosten nicht als erheblicher störender Fremdkörper wahrzunehmen.

f) Betreffend die Sicht in Richtung (Süd-) Westen von der bisherigen Endhaltestelle sowie vom neuen Standort der Bushaltestelle aus über die Manuelmatte hinunter zur Elfenua bemängelt die OLK, dass diese visuell stark tangiert sei.

Bei der Beurteilung der Sicht in Richtung (Süd-) Westen ist zu beachten, dass abgesehen von der Anwohnerschaft vor allem Personen, die den Elfenaupark besuchen wollen und bei der neuen Bushaltestelle ein- und aussteigen, in diese Richtung blicken. Die horizontale Auskrragung befindet sich über dem Bus bzw. der Manuelstrasse und dürfte von den ein- und aussteigenden Fahrgästen deshalb kaum störend wahrgenommen werden.⁹⁰ Auch die vertikale Ausdehnung des Ladearms steht der freien Sicht über die Manuelmatte und zum Elfenuahölzli nicht entgegen, da sich die Fahrgäste auf der gleichen Linie wie der Ladearm befinden oder sich leicht daneben stellen können. Ohnehin dürften sich ankommende Besucherinnen und Besucher des Parkes – wie auch die Beschwerdegegnerinnen in ihrer Beschwerdeantwort zutreffend ausführen – rasch zum alleeartigen Fussweg begeben und haben damit den Ladearm nach kurzer Zeit im Rücken. Ihre Sicht in Richtung (Süd-) Westen wird vom Ladearm nicht stark visuell tangiert, sie dürften diesen kaum als Beeinträchtigung wahrnehmen. Auch nach Realisierung des Bauvorhabens ist bei der Busendstation für die ankommenden Besucherinnen und Besucher damit ein unmittelbarer Eintritt in das Grüne möglich. Es kann den Beschwerdeführenden somit nicht gefolgt werden, dass sich die neue Bushaltekante mit Ladearm negativ auf das Erleben des ganzen Elfenauparkes und dessen Erholungswirkung auswirken sollte. Erfahrungsgemäss halten sich ankommende Besucherinnen und Besucher nicht lange im Bereich der Bushaltekante auf, sondern spazieren auf den Fusswegen hangabwärts, beispielsweise zur Stadtgärtnerei, den denkmalgeschützten Gebäuden oder der Aare, von wo aus der Ladearm nicht mehr einsehbar ist.

⁸⁹ Pag. 558 der Vorakten (unpaginierte Rückseite)

⁹⁰ Vgl. hierzu insbesondere die Abbildungen 7 und 12 im Augenscheinprotokoll vom 22. Dezember 2021, pag. 338 und 343 der Vorakten

Die Fotos Nrn. 1 und 2 in der Beschwerde zeigen, dass der (in grauer Farbgebung visualisierte) Ladearm unmittelbar vor der Manuelmatte steht und sich im Hintergrund der alleeartige Fussweg und das Elfenauhölzli befinden. Der Ladearm weist eine gewisse Grösse auf. Von der Manuelstrasse und der bisherigen Bushaltestelle aus wird, wie die Fotos Nrn. 1 und 2 in der Beschwerde zeigen, aber primär die vertikale Ausdehnung des Ladearms wahrgenommen. Die vertikale Ausdehnung des Ladearms ist lediglich 1.06 m breit.⁹¹ Diese Breite wird voll wahrgenommen. Auch die Höhe der vertikalen Ausdehnung wird vollumfänglich wahrgenommen, wobei die im Hintergrund ersichtlichen Bäume aber nicht überragt werden. Im Vergleich zur vertikalen Ausdehnung erscheint die horizontale Auskragung des Ladearms über der Manuelstrasse aufgrund der Perspektive auf dem Foto Nr. 1 in der Beschwerde deutlich verkürzt. Auch wenn die vertikale Ausdehnung klar wahrgenommen wird, kommt es aufgrund der perspektivischen Verkürzung der horizontalen Auskragung nicht zu einer Barrierewirkung. Ferner ist der Ladearm klar wahrnehmbar als Teil des Strassenraums. Als technische Anlage des Strassenraums ist der Ladearm von der Manuelmatte und dem Elfenaupark nicht stärker abgesetzt, als es der Strassenraum mit den bestehenden Kandelabern, Verkehrsschildern, Informationstafeln und parkierten Autos ohnehin bereits ist.

Insgesamt kann der OLK daher nicht gefolgt werden, dass der Blick in Richtung (Süd-) Westen von der bisherigen Endhaltestelle sowie vom neuen Standort der Bushaltestelle aus über die Manuelmatte hinunter zur Elfenau visuell stark tangiert sein soll.

g) Betreffend den Sichtbezug vom südöstlichen Ende der Manuelstrasse aus in Richtung Nordwesten, d.h. stadteinwärts, erläutert die OLK zum Foto Nr. 2 in ihrem Bericht vom 19. September 2023, die Ladestation mit Bushaltestelle käme im Bereich des Trottoirs neben der markanten Baumgruppe in der Bildmitte zu stehen und würde die Blickachse entlang der Manuelstrasse – die den Landschaftspark gegen Norden begrenze – stark beeinträchtigen. Die OLK erachtet die Sicht in Richtung Norden deshalb als störend, weil die Blickachse der Manuelstrasse versperrt werde.

Die Beschwerdegegnerinnen entgegen mit ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023, der Ladearm komme nicht neben, sondern vor die Baumgruppe zu stehen und trete im Vergleich zu den Bäumen optisch in den Hintergrund.

In ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 erklären die Beschwerdeführenden, die Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen seien nicht nachvollziehbar.

Die Manuelstrasse ist eine öffentliche Gemeindestrasse. Wie dargelegt, ist der Blick Richtung Nordwesten bereits heute von der damit einhergehenden Strasseninfrastruktur (Kandelaber, Strassenschilder) und den parkierten Autos geprägt.⁹² Auf dem Foto Nr. 2 zum OLK-Bericht vom 19. September 2023 ist entscheidend, dass die Sichtbeziehung zum Elfenaupark mit Elfenauhölzli und Manuelmatte links neben dem vorgesehenen Standort des Ladearms liegt. Eine Beeinträchtigung der Sichtbeziehung zum Elfenaupark ist daher nicht ersichtlich. Dasselbe gilt für die Blickachse entlang der Manuelstrasse. Die Manuelstrasse selbst ist – wie die Beschwerdegegnerinnen zutreffend vorbringen – nicht in den Schutzinventaren aufgeführt. Der Ladearm ist Teil der technischen Infrastruktur des elektrifizierten öffentlichen Verkehrs und damit einhergehend Bestandteil eines modernen Strassenraums. Dies bestätigt denn auch die Visualisierung B-2 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023. Der Ladearm ist zwar erkennbar. Aufgrund seiner Platzierung vor den beiden Bäumen in der Bildmitte und der dezenten Farbgebung in grün ist er aber gut kaschiert. Der Ladearm ragt weder vertikal noch horizontal über die Bäume im

⁹¹ Situationsplan vom 22. August 2022

⁹² Vgl. hierzu insbesondere die Abbildungen 10 und 11 im Augenscheinprotokoll vom 22. Dezember 2021, pag. 338 der Vorakten

Hintergrund hinaus und stellt zu diesem auch keinen grossen farblichen Kontrast her. Er fällt aus dieser Perspektive nicht negativ auf und wirkt keineswegs markant. Der Blick auf die Manuelmatte und den alleeatigen Fussweg wird nicht tangiert. In dieser Hinsicht erscheinen auf der Visualisierung B-2 vielmehr die Fahrverbots- und Parken-Verboten-Schilder, die schiefe Wanderwegsigna-
lisation, die Informationstafel des Elfenauparks und die Siloballen störend auf. Ausserdem ist von der Manuelmatte selbst von dieser Blickrichtung her nur ein schmaler Grünstreifen rechts der Baumgruppe zu erkennen. Der Ladearm verdeckt diesen Grünstreifen nicht. Im Übrigen legen die Beschwerdegegnerinnen nachvollziehbar dar, dass die Gestaltung des Ladearms zum grossen Teil technisch bedingt ist. Im Strassenraum der Manuelstrasse ordnet sich der Ladearm ein, soweit dies aufgrund des technisch überhaupt vorhandenen Gestaltungsspielraums möglich ist. Auch der Ausschuss der Stadtbildkommission Bern SKB ist gemäss Amtsbericht der Baupolizeibehörde vom 26. Oktober 2022 zu keinem anderen Schluss gekommen.⁹³ Nach dem Gesagten ist der Ladearm entgegen den Ausführungen der OLK vom beurteilten Standort aus in ästhetischer Hinsicht nicht zu beanstanden.

h) Sodann hat die OLK den Blick vom Fussweg «Elfenuweg» westlich der Manuelmatte über die offene Manuelmatte in Richtung Manuelstrasse, das heisst (Nord-) Osten, beurteilt. Zum entsprechenden Foto Nr. 3 in ihrem Bericht vom 19. September 2023 erklärt sie, die Busendstation befinde sich rechts der markanten Villa. Von hier aus trete der eindruckliche Bewuchs des Elfenuhölzlis raumprägend in Erscheinung. Ebenfalls ersichtlich sei die sanft gewellte Topografie mit dem abgeflachten Geländerücken, auf dem die gartenstadtähnliche Quartierbebauung und der obere Eingang zum historischen Landschaftspark lägen. Die Ladestation mit Bushaltestelle sei von hier aus insbesondere in der laublosen Zeit erkennbar.

Die Beschwerdegegnerinnen bringen in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 vor, wie die Visualisierung C-3 zeige, liege die Manuelstrasse im Bereich der geplanten Haltestelle etwas tiefer als der Rand der Manuelmatte. Der Ladearm sei im dichten Laub während eines Grossteils des Jahres kaum sichtbar. Aber auch in der laublosen Zeit verschwinde der Ladearm hinter den Baumstämmen. Insgesamt würden die Visualisierungen der Beschwerdegegnerinnen zeigen, dass die Wirkungen des Vorhabens auf die Sichtbezüge zum und vom Elfenaupark bei weitem nicht so dramatisch seien, wie von der OLK geschildert. Es bestehe Anlass, von der Beurteilung der OLK abzuweichen. Die Haltekannte mit Ladearm auf der Strassenseite des Elfenauparks bewirke, wenn überhaupt, höchstens eine geringfügige Beeinträchtigung des Parks. In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 wiederholen die Beschwerdegegnerinnen, die OLK habe die Auswirkungen des Vorhabens auf den Elfenaupark als deutlich zu gewichtig eingeschätzt. Besonders deutlich werde es anhand des OLK-Fotos Nr. 3. Zu diesem Standort erkläre die OLK, die Haltestelle werde auffällig sichtbar sein. Die Visualisierung zeige aber, dass sie kaum erkennbar sein werde.

Auf dem Foto Nr. 3 der OLK sind die mächtigen Bäume des Elfenuhölzlis, die parkierten Autos entlang der Manuelstrasse und die dahinterliegenden Wohngebäude zu erkennen. Gut erkennbar ist die Villa an der Manuelstrasse 105 (Parzelle Nr. 4/2115) und rechts davon die beiden mächtigen Bäume auf der Manuelmatte. Wie bereits erwähnt, ist zudem ersichtlich, dass das Gelände zur Manuelstrasse hin leicht ansteigt und die Bushaltestelle an einer leicht erhöhten Lage geplant ist. Aus dem Geometerplan vom 22. August 2022 geht hervor, dass der Ladearm nicht unmittelbar neben der Manuelstrasse 105, sondern ein ganzes Stück weiter rechts neben den beiden Bäumen platziert werden soll. Auch wenn der Ladearm von dieser Perspektive aus gesehen an einer leicht erhöhten Stelle geplant ist, kann der OLK daher nicht gefolgt werden, dass er zu sehen sein soll. Vielmehr ist zu erwarten, dass der Ladearm von den Bäumen verdeckt wird. Die Visualisierung C-3 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 scheint die Situation mit Blick auf die bewilligten Projektpläne daher besser darzustellen als die Beschreibung der OLK. Der Visualisie-

⁹³ Vgl. pag. 651 ff. der Vorakten

rung zufolge ist vom Fussweg «Elfenauweg» westlich der Manuelmatte aus der Ladearm nicht zu erkennen, sondern verschwindet hinter den beiden grossen Bäumen. Der Ladearm überragt die Bäume nicht. Der Ladearm kann somit nicht markant in Erscheinung treten bzw. ist nicht – wie die OLK ausführt – am oberen Rand des Parks auffällig situiert. Hinzu kommt, dass der Blick vom Fussweg «Elfenauweg» westlich der Manuelmatte hinüber zum Elfenauhölzli und dem alleeartigen Zugangsweg (in südöstlicher Blickrichtung) unverbaut bleibt. Auf der Visualisierung C-3 der Beschwerdegegnerinnen sind die Bäume noch herbstlich belaubt. Selbst wenn der Ladearm in der laublosen Zeit zu sehen sein sollte, dürften seine Dimensionen bzw. Auskragungen aufgrund der grossen Distanz zwischen dem Betrachtungsstandort und dem Ladearm nur marginal in Erscheinung treten. Zudem dürfte die horizontale Auskragung, je südlicher der Betrachtungsstandort auf dem Fussweg «Elfenauweg» gewählt wird, aufgrund der Perspektive stark verkürzt erscheinen bis ganz verschwinden. Es ist folglich anzunehmen, dass der Ladearm auch in der laublosen Zeit kaum störend in Erscheinung treten wird. Im Übrigen erscheint in diesem Zusammenhang fraglich, wie relevant der Blickstandort vom Fussweg «Elfenauweg» hinauf zur Manuelstrasse überhaupt ist. Aus den öffentlich einsehbaren Aufnahmen in Google Street View vom August 2021, beispielsweise zu den Standorten Manuelstrasse 93 oder 99, geht hervor, dass auf der Manuelmatte Mais gepflanzt war, der bereits relativ hoch gewachsen war und den Blick über die Manuelmatte zum Fussweg «Elfenauweg» versperrte.⁹⁴ Je nach landwirtschaftlicher Nutzung dürfte somit der Blick vom Fussweg «Elfenauweg» hoch zur Manuelstrasse und damit auf den Ladearm durch Bepflanzungen gar nicht möglich sein. Insgesamt ist nicht ersichtlich, dass der Ladearm von diesem Standort aus störend in Erscheinung tritt, auch wenn er sich an einer leicht erhöhten Stelle befindet.

Auch vom alleeartigen, von mächtigen Bäumen gesäumten Fussweg, der vom südöstlichen Ende der Manuelstrasse aus in südwestlicher Richtung in den Elfenaupark hineinführt, ist dies nicht der Fall. In ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 haben die Beschwerdegegnerinnen eine Aufnahme aus Google Maps eingefügt, welche die Sicht vom alleeartigen Fussweg hinauf zur Wendeschlaufe zeigt. Die Aufnahme wurde eher im oberen Bereich des alleeartigen Fussweges erstellt. Auf der Aufnahme sind ein – wie die Beschwerdeführenden in ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 korrekt bemerkt haben – bereits abgefahrener und von der bisherigen Haltekannte entfernter Bus, zwei parkierte Autos und die zwei Bäume auf der Manuelmatte im Bereich der neuen Bushaltestelle zu sehen. Ein Vergleich der Projektpläne mit der Aufnahme aus Google Street View in der Stellungnahme der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 ergibt, dass der Ladearm im Blickfeld der Fussgängerinnen und Fussgänger liegt. Dies genügt aber nicht, um von einer Beeinträchtigung des Elfenauparks auszugehen. Gleich wie vom Fussweg «Elfenauweg» aus dürften aufgrund der Distanz zwischen dem oberen Bereich des alleeartigen Fussweges und dem Ladearm dessen Dimensionen nur marginal in Erscheinung treten. Auch die horizontale Auskragung über der Manuelstrasse dürfte aufgrund der Perspektive verkürzt wirken bis ganz verschwinden. Ausserdem ist die Sicht vom oberen Bereich des Elfenauparks hinaus hoch zur Manuelstrasse vor allem für Besucherinnen und Besucher des Elfenauparks relevant, die sich zurück zur Bushaltestelle begeben wollen. Die OLK führt in ihrem Bericht zur Frage der Charakterisierung des Orts- und Landschaftsbildes aus, dass bei der Endhaltestelle verschiedene Landschaftsräume aufeinandertreffen, unter anderem der Übergang vom Elfenaupark zum Wohnquartier. Wie dargelegt, kommt es bereits heute zu einer Zäsur zwischen dem Elfenaupark und dem Strassenraum des Wohnquartiers. Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich zurück zur Bushaltestelle bewegen, nehmen den Strassenraum der Manuelstrasse mit dem wartenden Bus bei der Endhaltestelle, den parkierten Autos, den Kandelabern sowie den Strassenschildern und das dahinterliegende Wohnquartier im oberen Bereich des alleeartigen Fussweges wahr. Zum Strassenbild gehört bereits heute – wenn auch hinter der Warteschleife zurückversetzt – die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Aufgrund der technischen Entwicklung ist zu erwarten, dass Ladearme

⁹⁴ Abrufbar unter <https://www.google.com/maps/>

wie der vorliegend Projektierte in der Zukunft vermehrt für die Elektrifizierung von Buslinien des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger im oberen Bereich des alleeartigen Fussweges den Ladearm klar als Teil der Strasse wahrnehmen werden. Der Übergang vom Strassenraum zur Parkanlage bleibt daher unverändert. Wie bis anhin bildet die Manuelstrasse auch nach Realisierung des Bauvorhabens eine klare Zäsur zwischen dem städtischen Siedlungsgebiet und dem Elfenaupark. Im Übrigen dürfte der Ladearm auch auf den unteren, südlicheren Bereichen des alleeartigen Fussweges – wenn überhaupt ein Blick durch die Bäume des Elfenauhölzlis möglich ist – aufgrund der grossen Distanz und der Perspektive nur marginal in Erscheinung treten.

i) Zu prüfen bleibt, ob es allenfalls aufgrund der roten Busse der Beschwerdegegnerin 3 zu einer Beeinträchtigung des Elfenauparks und / oder des Orts- und Strassenbildes kommt.

Wie die Beschwerdeführenden zutreffend ausführen, handelt es sich um eine Endhaltestelle, an der die Busse tagsüber während einer gewissen Zeit warten. Die Beschwerdeführenden bringen vor, der Bus stehe im Normalbetrieb mit Zehnminutentakt pro Halt ca. 7 Minuten an der Haltestelle. Das bedeute, dass der Bus mindestens 42 Minuten pro Stunde in unmittelbarer Nähe der geschützten Parkanlage still stehe. Der wartende Bus störe die Eintrittssituation in den Elfenaupark erheblich und stelle eine Zäsur zum heute klaren Erscheinungsbild dar. Der wartende Bus trete prominent in Erscheinung, beeinträchtige die Sichtbezüge und Übergänge zur Parkanlage. Auch die Aussicht auf das Alpenpanorama werde durch den Bus gestört. In ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 ergänzen die Beschwerdeführenden, bei einem Verweilen von ca. 42 Minuten pro Stunde könne keinesfalls von lediglich wenigen Minuten die Rede sein. Auch der Vergleich mit den parkierten Fahrzeugen gehe fehl. Diese befänden sich nicht direkt an der Grenze zum Elfenaupark, sondern auf der gegenüberliegenden Strassenseite und seien aufgrund der Volumetrie nicht mit einem Bus vergleichbar. Bereits bestehende Beeinträchtigungen würden keine Rechtfertigung für weitere Beeinträchtigungen darstellen.

Die OLK führt in ihrem Bericht aus, der Ladearm stelle zusammen mit den auffälligen roten Bussen, die jeweils über einen längeren Zeitpunkt abgestellt würden, eine nahezu permanente visuelle Beeinträchtigung dar. Der Ladearm könne nicht für sich allein beurteilt werden, sondern sei zusammen mit den abgestellten roten Bussen zu betrachten. Aufgrund der am unmittelbaren Rand des Schutzperimeters abgestellten Linienbusse erscheine die Ladestation als Störfaktor. Da die Linienbusse 365 Tage im Jahr an der Ladestation stünden, sei von einer dauerhaften visuellen Beeinträchtigung auszugehen.

Die Beschwerdegegnerinnen bringen in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 vor, die wiederholte Bezugnahme auf die rote Farbe des Busses befremde. Soweit ersichtlich sei in der Rechtsprechung die Farbe von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im Zusammenhang mit dem Ortsbild- und Landschaftsschutz nie thematisiert worden. Bernmobil sei seit 2001 mit roten Fahrzeugen unterwegs; dies auch in der Berner Altstadt, die als UNESCO-Weltkulturerbe geschützt sei und in der die Fahrzeuge zwar nicht minutenlang stünden, aber in dichtem Takt verkehrten und praktisch ununterbrochen sichtbar seien. Der Bus stehe in der Elfenau während mehreren Minuten, aber nicht ununterbrochen. Im Strassenraum seien im Übrigen auch Fahrzeuge diverser Farben und Grössen während längerer Dauer abgestellt. Der wartende Bus sei vergleichbar mit den parkierten Autos. Wie die Visualisierung C-3 zeige, liege die Manuelstrasse im Bereich der geplanten Haltestelle etwas tiefer als der Rand der Manuelmatte. Der Ladearm (und der Bus) seien im dichten Laub während eines Grossteils des Jahres kaum sichtbar. Aber auch in der laublosen Zeit verschwinde der Ladearm hinter den Baumstämmen und der Bus sei nicht in seiner vollen Höhe sichtbar. Vom Park her sei der Bus weniger sichtbar als die parkierten Fahrzeuge entlang der Manuelstrasse. Aus dieser Distanz lasse sich nicht mehr unterscheiden, auf welcher Strassenseite ein Fahrzeug stehe.

Die Busse und Trams der Beschwerdegegnerin 3 sind seit mehreren Jahren rot, sie gehören zum typischen Erscheinungsbild auf den Strassen in der Stadt Bern. Sie sind – wie die Beschwerdegegnerinnen zutreffend ausführen – insbesondere auch in dem vom ISOS erfassten Gebiet (obere und untere Altstadt) unterwegs. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass die Beschwerdeführenden und die OLK unter anderem aufgrund der roten Farbe der Busse von einer Beeinträchtigung des Elfenauparks und des Strassenbilds der Manuelstrasse ausgehen. Die Visualisierung A-3 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 zeigt die Sicht Richtung Südosten. Der rote Bus tritt darauf nicht auffälliger in Erscheinung als die entlang der Manuelstrasse geparkten Autos. Auf dem Foto ist ein weisses und ein rotes Auto abgebildet. Es ist nicht erkennbar, weshalb aus dieser Perspektive die rote Farbe des Busses störend sein sollte, wenn zugleich Autos in allen möglichen Farben in unmittelbarer Nähe abgestellt werden können. Hinzu kommt, dass der breitere Sichtkorridor oberhalb des alleeartigen, von mächtigen Bäumen gesäumten Fussweges sowie der Blick auf den alleeartigen Fussweg und die Manuelmatte vom Bus gänzlich unberührt bleiben. Auch der schmale Sichtkorridor in der Flucht der Manuelstrasse bzw. die Sicht auf das Alpenpanorama wird nicht beeinträchtigt. Der Bus ist weniger hoch als der Ladearm und die Bäume im Hintergrund. Die Sichtbeziehungen werden nicht gestört.

Blickt man von der Manuelstrasse bzw. der bisherigen Bushaltekante in Richtung (Süd-) Westen, verdeckt der wartende Bus einen Teil der Sicht auf die Manuelmatte. Der Bus steht zwar lange, aber nicht ununterbrochen bei der Ladestation. Wie die Fotos Nrn. 3, 8 und 9 in der Beschwerde aufzeigen, besteht links neben dem Bus nach wie vor eine freie Sicht auf den alleeartigen Fussweg und einen Teil der Manuelmatte. Der Bus ist ausserdem klar als Teil des öffentlichen Verkehrs erkennbar und steht auf der öffentlichen Gemeindestrasse. Somit ist aus dieser Perspektive ebenfalls nicht von einer Beeinträchtigung des wartenden Busses auszugehen. Für die Sicht Richtung Nordwesten gilt gemäss der Visualisierung B-3 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 dasselbe. Der rote Bus verdeckt die Sicht auf den alleeartigen Fussweg nicht. Im Vergleich zu den geparkten Autos ist der Bus zwar höher. Er wird jedoch von den Bäumen hinter dem Ladearm überragt. Hinzu kommt, dass die Manuelstrasse nach wie vor frei überblickbar ist und Richtung Norden offen wirkt. Die Visualisierung C-3 der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 zeigt, dass vom Fussweg «Elfenaupark» westlich der Manuelmatte aus vom Bus lediglich der hintere Teil zu sehen und der Rest des Busses durch die Bäume verdeckt ist. Aufgrund der grossen Distanz und der leicht ansteigenden Manuelmatte wirkt der Bus auf der Visualisierung C-3 klein. Mit Blick auf die entlang der Manuelstrasse geparkten Autos ist schwer zu sehen, auf welcher Strassenseite der Bus steht. Eine Beeinträchtigung des Elfenauparks ist aus dieser Richtung nicht zu erkennen. Schliesslich geht aus der Aufnahme aus Google Street View in der Stellungnahme der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 hervor, dass vom alleeartigen Fussweg aus, der vom südöstlichen Ende der Manuelstrasse in südwestlicher Richtung in den Elfenaupark hineinführt, bereits heute der rote, fahrende Bus sichtbar ist und zum Strassenbild gehört. Mit der neuen Haltekante ändert sich an diesem Zustand nichts. Anders als die Beschwerdeführenden geltend machen und die OLK ausführt, stört der wartende rote Bus nach dem Gesagten die Eintrittssituation in den Elfenaupark nicht, tritt nicht prominent in Erscheinung und beeinträchtigt die Sichtbezüge sowie Übergänge zur Parkanlage und die Aussicht auf das Alpenpanorama nicht.

j) Aus den genannten Gründen ist – anders als die OLK in ihrem Bericht vom 19. September 2023 ausführt – nicht von einer visuellen Beeinträchtigung durch den Ladearm in grüner Farbgebung und dem wartenden roten Bus auszugehen. Den Beschwerdeführenden und der OLK kann nicht gefolgt werden, dass der Elfenaupark durch das Bauvorhaben tangiert werden soll. Die Überprüfung der verschiedenen Perspektiven veranschaulicht, dass der Ladearm (mit dezenter «grüner Farbgebung» gemäss den Visualisierungen der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023) und der wartende Bus nicht als Störfaktoren, sondern als Teil eines modernen, der neuesten

technischen Entwicklung Rechnung tragenden Strassenbildes wahrgenommen werden. Der Elfenaupark selber und insbesondere die Manuelmatte bleiben, dem Schutzziel a des ISOS entsprechend, freigehalten. Das Bauvorhaben ordnet sich zudem in das Orts- und Strassenbild ein. Es liegen damit triftige sachliche Gründe im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vor, um vom Fachbericht der OLK abzuweichen.⁹⁵ Der Ladearm erweist sich in ästhetischer Hinsicht als bewilligungsfähig, soweit er in dezenter «grüner Farbgebung» gemäss den Visualisierungen der Beschwerdegegnerinnen vom 30. November 2023 ausgeführt wird. Der exakte Farbton ist vorgängig dem Bauinspektorat der Stadt Bern zur Genehmigung vorzulegen. Der angefochtene Gesamtentscheid ist von Amtes wegen mit einer entsprechenden Auflage zu ergänzen.

8. Alternativstandorte, Interessenabwägung

a) Die Bewilligungsfähigkeit des Bauvorhabens in ästhetischer Hinsicht ist vorliegend nach dem Gesagten unabhängig von einer Interessenabwägung und damit einhergehend einer eingehenden Überprüfung von Alternativstandorten der neuen Bushaltekante mit Ladearm zu bejahen. Anders als die Beschwerdeführenden erklären, kann der Vorinstanz daher nicht vorgeworfen werden, sich zu wenig mit den möglichen Alternativstandorten auseinandergesetzt zu haben. Selbst wenn eine Interessenabwägung und Prüfung von Alternativen erforderlich wäre, lässt sich festhalten, dass diese – wie nachfolgend sogleich aufzuzeigen ist – zu Gunsten des projektierten Standortes der Bushaltekante mit Ladearm ausfallen würde.

b) Hintergrund des Bauvorhabens ist wie erwähnt unter anderem, dass gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr bis spätestens am 31. Dezember 2023 grundsätzlich behindertengerecht hätten sein müssen. Die von den Beschwerdeführenden 4 bis 23 im Baubewilligungsverfahren und im Beschwerdeverfahren vorgeschlagenen Alternativstandorte fallen von vorneherein nur in Betracht, wenn sie behindertengerecht sind.

c) Die Beschwerdeführenden erklären im Allgemeinen, es sei nicht gesetzlich vorgeschrieben, dass an jedem Standort unabhängig von der Umgebung auf der ganzen Haltestellenlänge bzw. bei sämtlichen Buseingängen ein behindertengerechter Zugang ermöglicht werden müsse. Das bestätige auch die E-Mail der Procap vom 10. Januar 2022. Aus den Abklärungen des von den Beschwerdeführenden beauftragten Büros I. _____ folge, dass eine Versetzung der Haltestelle nicht notwendig sei. Es seien mehrere den technischen und behindertenrechtlichen Anforderungen entsprechenden Varianten ohne Beeinträchtigung des Elfenauparks vorhanden. Hinzu komme, dass es sich um eine Endstation handle und die Buschauffeure nicht unter Zeitdruck seien. So könnten sie die angeblichen Hindernisse in aller Ruhe meistern und Karosserieschäden vermeiden. Der Nachweis, wonach sich die vorgeschlagenen Varianten nicht betriebs- und behindertengerecht umsetzen lassen, sei nicht erbracht worden.

Die Beschwerdegegnerinnen legen in ihrer Beschwerdeantwort dar, sie hätten verschiedene und insbesondere die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Varianten geprüft. Die Haltestelle müsse im Alltagsbetrieb problemlos anfahrbar sein. Das Fahrzeug müsse nahe zur Kante fahren können, damit gehbehinderte Personen sowie Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen problemlos ein- und aussteigen könnten. Zudem müsse der Ladearm korrekt angefahren werden, damit der Ladevorgang starten könne. Ein Ladevorgang sei nur erschwert möglich, wenn die Haltekante nicht gerade angefahren werden könne. Ein gerades Anfahren sei an der bestehenden Haltestelle nicht gewährleistet, wie die Fotoaufnahmen am Augenschein dokumentierten. Es sei auf die Differenz zwischen den theoretischen Schleppkurven und der effektiven Fahrpraxis hinzu-

⁹⁵ Vgl. BGE 141 IV 369 E. 6.1

weisen. Faktoren wie die Witterung (Schneefall, Regen, Nebel) und der Mensch (unterschiedliche Fähigkeiten, Konzentration, Wahrnehmung der Umgebung und der Anlagen) beeinflussten in der Praxis den Betrieb bzw. das Einhalten der theoretischen Schleppkurve massiv. Das System müsse einen gewissen Spielraum beinhalten, um ganzjährig den Betrieb sicher zu stellen. Gemäss der E-Mail von Procap vom 10. Januar 2022 sei die Prioritätenordnung klar: In erster Priorität solle auf der ganzen Haltestellenlänge eine hohe Kante ausgebildet werden. Die Bauherrschaft habe mehrere Varianten auf der Seite der bestehenden Haltestelle geprüft, diese aber verworfen, weil sie entweder technisch nicht umsetzbar oder nicht behindertengerecht seien oder aber zu unzumutbaren Auswirkungen auf die Anwohnenden geführt hätten, sei es durch den erforderlichen Landerwerb oder Immissionen. In ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 wiederholen die Beschwerdegegnerinnen, dass sie den Standort der Haltekante so gewählt hätten, dass für Personen im Rollstuhl ein vollständig autonomer Einstieg in den Bus möglich sei und auch Personen mit Rollator oder Kinderwagen hindernisfrei in den Bus einsteigen könnten. Mit dem Projekt sei die geradlinige Anfahrt ohne spezielle Vorkehrungen in jedem Fall möglich und der niveaugleiche Einstieg zu allen Türen sichergestellt. In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 führen die Beschwerdegegnerinnen aus, mit der L. _____ AG habe sie ein fachlich kompetentes Büro zur Planung der Endhaltestelle inkl. Variantenprüfung beigezogen. Bei der Ausarbeitung des Projekts seien sämtliche Rahmenbedingungen und betrieblichen Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und der Energieversorgung berücksichtigt worden. Dass ein nicht berücksichtigtes Konkurrenzbüro ohne detaillierte Kenntnis der konkreten betrieblichen Bedürfnisse und örtlichen Rahmenbedingungen andere Varianten bevorzugen würde, sei kein Grund, das Variantenstudium als ungenügend zu beurteilen. Ebenso sei das Variantenstudium nicht deshalb ungenügend, weil die Beschwerdeführenden die betroffenen Interessen anders gewichten würden. Für die Bauherrschaft sei es bei der Gestaltung der ÖV-Haltestellen zentral, dass die Anforderungen des BehiG wo immer möglich vollständig umgesetzt werden. Die Alternativen, welche die Beschwerdeführenden vorschlugen, würden dabei (teils massive) Abstriche erfordern und hätte weitere Nachteile zur Folge. In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 ergänzen die Beschwerdegegnerinnen, Bernmobil und die Stadt Bern als Infrastruktureigentümerin würden in der Praxis und auf der Testanlage im Marzili die Erfahrung machen, dass nur Lösungen mit geradliniger Anfahrt möglich und praktikabel seien. Ohne genügend lange geradlinige Anfahrt seien neben betrieblichen Herausforderungen die Einhaltung der Spaltmasse für die Hindernisfreiheit sowie ein verlässlicher Ladevorgang unrealistisch. Eine Teilerhöhung im Bereich bei der 2. Türe genüge nicht. Die 1. Türe werde in der Stadt Bern häufig von Sehbehinderten genutzt. Es entspreche der klaren Haltung der Bauherrschaft, dass die 1. und 2. Türe hindernisfrei gestaltet werden solle.

d) Gemäss Art. 3 Abs. 1 VböV sollen Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benutzen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können. Soweit die Autonomie nicht durch technische Massnahmen gewährleistet werden kann, erbringen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellungen durch den Einsatz von Personal (Art. 3 Abs. 2 VböV). Die autonome Benützung öffentlicher Verkehrsmittel schliesst die Beanspruchung des Personals der Verkehrsunternehmen nicht aus. Oberstes Ziel bleibt aber die Unabhängigkeit Behinderter von der Hilfe durch Drittpersonen.⁹⁶ Das gilt auch für die altersbedingt beeinträchtigten Menschen.⁹⁷ Die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung der Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des öffentlichen Bus- und Trolleybusverkehrs sind in der VAböV geregelt (vgl. Art. 1 VAböV). Für die allgemeinen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung von Bauten

⁹⁶ BVGE 2008/58 vom 19. November 2008 E. 7.4 mit weiteren Hinweisen

⁹⁷ Hinweise des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs vom 29. Januar 2014 (abrufbar unter <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home.html> [Rubriken < Allgemeine Themen < Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr])

und Anlagen ist die Norm SN 521 500 / SIA 500 «Hindernisfreie Bauten», Ausgabe 2009, massgebend (Art. 2 Abs. 1 VAböV).

Gemäss Art. 10 Abs. 1 VAböV müssen Haltepunkte im Bus- und Trolleybusverkehr für Personen im Rollstuhl erreichbar sein. Die Neigung der Zugänge darf maximal 6 Prozent betragen, wenn die topografischen Verhältnisse dies zulassen. Die Querneigung des Perrons darf maximal 2 Prozent betragen, wenn die topographischen Verhältnisse dies zulassen (Art. 10 Abs. 3 VAböV). Auf den Perrons muss die Durchfahrbreite für Rollstühle mindestens 90 cm betragen. Besteht für Rollstühle die Gefahr eines Sturzes auf die Fahrbahn, muss die Durchfahrbreite mindestens 120 cm betragen (Art. 10 Abs. 4 VAböV). Gemäss Art. 11 Abs. 2 VAböV darf die Rollstuhleinfahrtsfläche im Bus- und Trolleybusverkehr keine Hindernisse aufweisen. Sie muss mindestens 200 cm lang und mindestens 140 cm breit sein, wenn die räumlichen Verhältnisse dies zulassen.

Art. 13 Bst. a VAböV enthält Vorgaben für die Niveaudifferenz und die Spaltbreite für den niveaugleichen Einstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Rollator im Bus- und Trolleybusverkehr. Es greifen die Vorgaben gemäss Anhang Ziffer 2.3 der EU-Verordnung Nr. 1300/2014. Die EU-Verordnung Nr. 1300/2014 vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sieht in Ziff. 2.3 des Anhangs folgendes vor:

Niveaugleicher Einstieg

Ein «niveaugleicher Einstieg» ist ein Zugang zwischen dem Bahnsteig und der Türöffnung eines Fahrzeugs, für den Folgendes nachgewiesen werden kann:

- Der Spalt zwischen der Kante der Türschwelle (oder des ausgefahrenen Schiebetritts) dieser Türöffnung und dem Bahnsteig beträgt horizontal nicht mehr als 75 mm und vertikal nicht mehr als 50 mm und
- zwischen Türschwelle und Fahrzeugvorraum ist keine Stufe vorhanden.

Art. 13 Bst. b VAböV hält fest, dass der Ein- und Ausstieg im Bus- und Trolleybusverkehr für Personen im Rollstuhl durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine andere technische Lösung zu gewährleisten ist. Aus den Erläuterungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom 1. Dezember 2021 zur VAböV folgt, dass Art. 13 Bst. b VAböV erst dann zum Zuge kommt, wenn die Bedingungen für den autonomen Ein- und Ausstieg aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht einhaltbar sind.⁹⁸ Somit hat das BAV den niveaugleichen Einstieg als erste Priorität definiert. Ein niveaugleicher Einstieg ohne Rampe ist bei einer Haltestellenkantenhöhe von 22 cm möglich. Bei einer Haltestellenkantenhöhe von 16 cm kann eine Rampe verwendet werden.⁹⁹ Die Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» vom 1. Dezember 2014 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute enthält unter Buchstabe E Ziff. 26 Grundsätze für Haltestellen von Bussen und Strassenbahnen. Um möglichst geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Haltekante realisieren zu können, empfiehlt die Norm, Bushaltestellen nach Möglichkeit so zu gestalten und anzuordnen, dass ein paralleles Anfahren mit den Fahrzeugen gewährleistet ist. Der Anhang zur Norm SN 640 075 enthält in Ziff. 15.3 Vorgaben zur Höhe der Haltekante. Demgemäss ist für Bushaltestellen eine Haltekantenhöhe zwischen 22 cm und 30 cm festzulegen und mit der Höhe des Fahrzeugbodens im Einstiegsbereich bei abgesenktem Fahrzeug abzustimmen. Weiter hält Ziff. 15.3 des Anhangs fest:

⁹⁸ Erläuterungen des BAV zur VAböV vom 21. August 2023 (abrufbar unter <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home.html> [Rubriken < Allgemeine Themen < Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr < Gesetzliche Grundlagen])

⁹⁹ Vgl. das Merkblatt zum BehiG des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AöV) vom 3. August 2023 (abrufbar unter <https://www.bvd.be.ch/de/start.html> [Rubriken < Themen < Mobilität < Öffentlicher Verkehr < Behindertengleichstellung])

Im Siedlungsraum sind die baulichen Voraussetzungen für eine hohe Perronkante nicht immer erfüllt, z.B. bei Gebäudezufahrten, Kurvenradien. Ist aus Gründen der Verhältnismässigkeit kein niveaugleicher Einstieg möglich, muss immer die bestmögliche abweichende Lösung realisiert werden

- Verschiebung der Haltestelle
- Teilerhöhungen im Bereich der Manövriertflächen gemäss Ziffer 15.2
- Perronhöhe von 0.16 m für den Einstieg mit Rampe

e) Die von den Beschwerdegegnerinnen eingereichte Variante gemäss den Projektplänen vom 22. August 2022 sieht eine gerade Anfahrt des Busses auf der Manuelstrasse mit Halt bei der Haltekante vor. Erst bei der Abfahrt passiert der Bus den Wendekreis am Ende der Manuelstrasse und fährt zurück in Richtung Stadtzentrum. Die Haltekante soll auf der gesamten Buslänge eine Höhe von 22 cm aufweisen. Das maximale Spaltmass wird auf der gesamten Buslänge eingehalten. Die Neigung der Zugänge beträgt zwischen 0.3 bis 5.2%. Die Querneigung des Perrons beträgt 2.0%, abfallend zur Manuelstrasse. Die Durchfahrtsbreite zwischen Bus und Sitzbank beträgt ca. 2.00 m.

Mit Stellungnahme vom 30. November 2023 führen die Beschwerdegegnerinnen aus, sie hätten den Standort der Haltekante und des Ladearms so gewählt, dass für Personen im Rollstuhl ein vollständig autonomer Einstieg in den Bus möglich sei und auch Personen mit Rollator oder Kinderwagen hindernisfrei in den Bus einsteigen könnten. Mit dem Projekt sei die geradlinige Anfahrt ohne spezielle Vorkehrungen in jedem Fall möglich und der niveaugleiche Einstieg zu allen Türen sichergestellt.

Zur Variante gemäss den Projektplänen vom 22. August 2022 führte die Procap in ihrer Stellungnahme vom 28. September 2023 im Beschwerdeverfahren aus, der niveaugleiche Einstieg zu allen Türen, also über die ganze Haltestellenlänge von 20 m, sei sichergestellt. Zudem sei die geradlinige Anfahrt ohne spezielle Vorkehrungen in jedem Fall möglich. Das BAV habe seit 2017 in den Erläuterungen zur VAböV den niveaugleichen Einstieg klar als erste Priorität definiert, von der nur aus nachgewiesenen Verhältnismässigkeitsgründen abgewichen werden könne. Aus Sicht der Hindernisfreiheit sei klar die baubewilligte Variante zu bevorzugen. Bereits im vorinstanzlichen Verfahren führte die Procap mit Stellungnahme vom 3. März 2022 und Fachbericht vom 16. November 2022 aus, die Hindernisfreiheit sei vollständig erfüllt. Zudem erklärte sie, das Fehlen einer Wartehalle direkt bei der Haltekante könne aus Gründen der Hindernisfreiheit nicht verhindert werden. Das Fehlen einer Wartehalle stelle für alle Benutzerinnen und Benutzer einen Nachteil dar, und nicht explizit nur für Menschen mit Behinderungen.¹⁰⁰ Auf die fachlichen Ausführungen der Procap kann ohne Weiteres abgestellt werden. Auch zwischen den Verfahrensbeteiligten ist unbestritten, dass die Variante gemäss den Projektplänen vom 22. August 2022 behindertengerecht ist und ein behindertengerechter Einstieg nach 1. Priorität erreicht.

Die Beschwerdegegnerinnen bringen in ihrer Beschwerdeantwort vor, die Anforderungen an eine alltagstaugliche Haltestelle könne nach ihrer Auffassung nur mit der Variante gemäss Baugesuch eingehalten werden. Hinsichtlich der Betriebstauglichkeit haben die Beschwerdeführenden in ihrer Beschwerde nicht bestritten, dass diese Variante mit geradliniger Anfahrt gegenüber den anderen Varianten in betriebstechnischer Hinsicht mehrere Vorteile aufweist. Die Beschwerdeführenden reichten mit Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 ein Ergänzungsbericht des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024 ein. In diesem Bericht bestätigt das Büro I. _____, dass eine Lösung mit geradliniger Anfahrt an die erhöhte Perronkante optimal und diesbezüglich die Haltestellenplatzierung gemäss Baugesuch günstig sei.¹⁰¹ Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Variante gemäss den Projektplänen vom 22. August 2022 betriebstauglich ist.

¹⁰⁰ Pag. 631 ff. und 477 der Vorakten

¹⁰¹ Vgl. die Beschwerdebeilage Nr. 12

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit erklären die Beschwerdeführenden in ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024, die Projektvariante weise Mängel auf. Wegen der Standzeiten (Endhaltestelle) sei die Fahrbahn mehrheitlich durch einen Bus belegt, was auch auf der Strasse mit wenig Verkehr zu sicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen führe. Die Risiken betreffend die Fussgängerquerungen würden mit der Projektänderung zusätzlich verschärft. Bereits mit Replik vom 15. März 2022 erklärte das Büro I._____, die Verkehrssicherheit sei tangiert. Der Bus halte mitten auf der Fahrbahn. Querende Fussgänger vor und hinter dem Bus würden verdeckt und vom Fahrverkehr sehr spät erkannt. Der wartende Bus müsse durch Ausweichen auf die Gegenfahrbahn überholt werden. Zudem werde der Bus bei Dunkelheit und/oder Nebel möglicherweise zu spät erkannt. Die Haltestelle sei pro Stunde während 36 Minuten durch einen Bus belegt.¹⁰² Das Büro I._____ bestätigte seine Ausführungen mit aktualisierter Replik vom 31. Januar 2024.¹⁰³ Ausserdem ergänzt es, die fehlende Wartehalle verschärfe das Risiko der Fussgängerquerung zusätzlich. Gerade bei schlechtem Wetter würden mehr Personen die Fahrbahn queren müssen. Besonders ungünstig sei dies auch für gehbehinderte Personen, die einen unverhältnismässig langen Weg zwischen Unterstand und Buseinstieg zurücklegen müssten.

Aus der betrieblich/technischen Stellungnahme der von den Beschwerdegegnerinnen beauftragten L._____ AG vom 16. Juni 2022 folgt, dass die Fussgängerführung ab der geplanten Haltestelle in Richtung des Quartiers mit Querung der Manuelstrasse mittels Markierung unter Einhaltung der entsprechenden Sichtweiten der Tempo-30-Zone im Rahmen des Ausführungsprojektes im Detail geplant werde. Die Manuelstrasse weise speziell in diesem Abschnitt äusserst tiefe Schwerverkehrs-Frequenzen auf. Ein gegenseitiges Kreuzen des Schwerverkehrs sei daher äusserst selten. Wahrscheinlicher sei ein Begegnungsfall zweier 3.5 t Fahrzeuge (z.B. Lieferdienste) bei zugleich an der Haltestelle wartendem Bus. Dieser Vorgang sei ohne Konflikte möglich. Der Begegnungsfall PW mit LKW sei selten. Der Standort des Busses liege zwischen zwei bestehenden Beleuchtungskandelabern. Dadurch werde der Bus auch in der Nacht oder bei Bodennebel genügend erkennbar sein. Es sei auch eine Markierung denkbar, die auf den wartenden Bus aufmerksam mache.¹⁰⁴ In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 erklären die Beschwerdegegnerinnen, beim Projekt bestünden keine so dramatischen Sicherheitsdefizite, wie sie die Beschwerdeführenden behaupteten. Der Verzicht auf einen Unterstand bei der Haltekante diene dazu, die Auswirkungen des Projekts auf den Elfenaupark zu verringern. Der Nachteil, dass sich die Wartehalle nicht direkt bei der Haltekante befinde, werde dadurch relativiert, dass es sich um eine Endhaltestelle handle, an welcher der Bus einige Minuten warte und Passagiere deshalb nach Ankunft des Busses genügend Zeit hätten, zur Haltekante zu gelangen. Trotz der allfälligen geringen Komforteinbusse für die Passagiere habe die gewählte Variante deutliche Vorzüge gegenüber den geprüften Alternativvarianten, insbesondere betreffend Behindertengerechtigkeit und Tauglichkeit für den Fahrbetrieb im Alltag.

Die Auflagevariante erweist sich hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch. Aus der betrieblich/technischen Stellungnahme der L._____ AG vom 16. Juni 2022 folgt, dass auf der Manuelstrasse Tempo 30 gilt. Es ist daher nicht mit schnell fahrenden Fahrzeugen zu rechnen. Sowohl das Büro I._____ als auch die L._____ AG gehen von wenig Verkehr aus. Die Manuelstrasse ist gerade und übersichtlich. Mögliche Kreuzungen und querende Fussgängerinnen und Fussgänger können daher frühzeitig erkannt werden. Gemäss Situationsplan 1:100 vom 22. August 2022 verbleibt neben dem haltenden Bus eine Durchfahrtsbreite von etwa 4.5 m. Hinsichtlich der Erschliessung hält Art. 7 Abs. 2 BauV fest, dass die Fahrbahnbreite von Strassen mit Gegenverkehr 4.2 m nicht unterschreiten soll. Mit 4.5 m ist dieser Wert bei weitem eingehalten

¹⁰² Pag. 441 ff. der Vorakten

¹⁰³ Beschwerdebeilage Nr. 14

¹⁰⁴ Pag. 491 ff. der Vorakten

und die Durchfahrt und Kreuzung des Verkehrs ist auch bei haltendem Bus gewährleistet. Bei haltenden Bussen müssen die übrigen Verkehrsteilnehmenden stets damit rechnen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger vor oder hinter dem Bus die Fahrbahn unvermittelt betreten und ihre Aufmerksamkeit dementsprechend darauf richten (vgl. z.B. Art. 26 Abs. 2 SVG¹⁰⁵). Zudem ist gemäss Art. 33 Abs. 3 SVG an den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen. Die Möglichkeit von querenden Fussgängerinnen und Fussgängern genügt daher nicht, um vorliegend die Verkehrssicherheit zu verneinen.

Schliesslich bringt das Büro I. _____ im Erläuterungsbericht vom 21. Februar 2024¹⁰⁶ vor, die Auflagevariante weise Mängel bezüglich der Benutzungsqualität auf, welche auch Personen mit Behinderung betreffen (fehlender Unterstand bzw. weiter Weg vom bestehenden Unterstand zum Halteort, weniger günstige Lage bezüglich Zugangswege aus dem Quartier). Aus diesen Ausführungen können die Beschwerdeführenden nichts zu ihren Gunsten ableiten. Es ist längst nicht bei allen Bushaltestellen eine Wartehalle vorhanden und die Zugangswege sind, je nach dem wo die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs wohnen, nicht immer optimal.

f) Zu den Varianten 1 und 2, die das Beibehalten der heutigen Haltestellenlage vorsehen, hat das von den Beschwerdeführenden beauftragte Büro I. _____ in der Variantenstudie vom 25. Oktober 2021 festgehalten, dass diese bezüglich Anfahrt und Bedienung der Haltekante gravierende Mängel aufwiesen. Zudem sei der Nachweis der Behindertengerechtigkeit fraglich.¹⁰⁷ Auch die von den Beschwerdegegnerinnen beauftragte L. _____ AG teilte diese Einschätzung in ihrer betrieblich/technischen Stellungnahme vom 27. Januar 2022.¹⁰⁸ Die Varianten 1 und 2 fallen damit von vornherein als behindertengerechte und betriebstaugliche Alternativstandorte weg und sind nicht weiter zu prüfen.

g) Als Variante 3 bzw. 3a schlägt das von den Beschwerdeführenden beauftragte Büro I. _____ in der Variantenstudie vom 25. Oktober 2021 und 21. Februar 2024 vor, die heutige Halteposition beizubehalten, auf der ganzen Buslänge eine Kantenhöhe von 22 cm vorzusehen und die Zufahrtskurve anzupassen. Den Plänen des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024 zur Variante 3a lässt sich entnehmen, dass im vorderen Bereich des Busses ein Abstand zur Haltekante von 7 cm und im hinteren Bereich des Busses ein Abstand zur Haltekante zwischen 14 und 25 cm resultieren würde. Die Neigung der Zugänge und die Querneigung des Perrons lässt sich den Plänen nicht entnehmen.

Das Büro I. _____ führt in der Variantenstudie aus, mit guter Fahrweise könne es gelingen, die erste und zweite Türe genügend nahe an die Perronkante zu bringen. Es müsse aber in der Praxis damit gerechnet werden, dass nicht jeder Bus schön anlegen werde (aber das sei in der Praxis teilweise auch bei den Perronkanten mit geradliniger Anfahrt zu beobachten). Die hinteren beiden Türen seien in jedem Fall nicht ganz nahe an der Kante. Bezüglich der Behindertengerechtigkeit resultiere eine geringere Qualität als bei einem Perron mit geradliniger Anfahrt. Immerhin für die vordere und die mittlere Türe werde ein behindertengerechter Einstieg ermöglicht. Der vordere Teil des Busses sei von einer fehlerhaften Anfahrtsskurve weniger betroffen und das System für das Aufladen müsse eine gewisse Toleranz aufweisen, da auch bei geradliniger Anfahrt der Bus nicht immer punktgenau an der gleichen Position zum Stehen komme. Zudem bestehe eine gewisse Reserve, so dass ein ausbleibender Ladevorgang nicht zum Betriebsausfall führe. Diese Reserve brauche es ohnehin, da auch im Verspätungsfall mal ein Ladevorgang ausgelassen werde. Dies gehe auch aus der Medienmitteilung von Bernmobil vom 20. Januar 2021 hervor.

¹⁰⁵ Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

¹⁰⁶ Beschwerdebeilage Nr. 12

¹⁰⁷ Pag. 335 ff. der Vorakten

¹⁰⁸ Pag. 411 ff. der Vorakten

Natürlich müsse ein System so eingerichtet werden, dass möglichst keine Ausfälle von Ladevorgängen entstehen. Es sei aber nicht so, dass mit der Variante 3 kein zuverlässiges Gesamtsystem für die Elektrifizierung möglich wäre.¹⁰⁹

In ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 erklären die Beschwerdeführenden, mit der Grundvariante 3 könne ein hindernisfreier Zugang mit einer 22 cm hohen Kante auf der ganzen Buslänge und eine Fahrkurve, mit welcher die Anfahrt ohne Überstreichen der erhöhten Kante erfolgen könne, sichergestellt werden. Das bestehende Gebäude müsse angepasst und zwei Bäume gefällt werden.

Hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit hat die Procap mit Stellungnahme vom 28. September 2023 im Beschwerdeverfahren nachvollziehbar dargelegt, dass die Variante 3 bzw. 3a den niveaugleichen Einstieg nur bei der ersten und zweiten Tür ermögliche, mit Vorbehalt der guten Fahrweise und dass die hinteren beiden Türen in jedem Fall nicht ganz nahe an der Kante seien. Aus Sicht der Hindernisfreiheit sei klar die Variante gemäss den Projektplänen vom 22. August 2022 gegenüber der Variante 3 zu bevorzugen. Auch die Beschwerdeführenden erklären in ihrer Beschwerde sinngemäss, dass bei der Variante 3 ein behindertengerechter Einstieg nur für die erste und mittlere Tür ermöglicht werde.

Die Höhe der Haltekante entspricht mit 22 cm zwar den gesetzlichen Vorgaben. Die maximale Spaltenbreite zwischen Bus und Haltekante von 7.5 cm wird jedoch bei den hinteren beiden Türen überschritten. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Variante 3 bzw. 3a nur teilweise, das heisst bei der ersten und mittleren Tür, behindertengerecht ist. Es erscheint aber fraglich, ob die Variante 3 bzw. 3a betriebstauglich ist, das heisst ob die Behindertengerechtigkeit bei der ersten und mittleren Tür in der Praxis gewährleistet werden kann.

Zur Betriebstauglichkeit hat die im vorinstanzlichen Verfahren von den Beschwerdegegnerinnen hinzugezogene L. _____ AG in ihrer betrieblich/technischen Stellungnahme vom 27. Januar 2022 ausgeführt, Testfahrten, Monitorings und Erfahrungswerte zeigten, dass sich das Fahrzeug bei der Anfahrt mindestens eine Fahrzeuglänge vor der Haltekante geradestellen können müsse, damit die Spaltmasse eingehalten werden könnten. Die Anfahrt stelle bereits bei gerader Anordnung eine Herausforderung dar, weshalb davon abweichende Lösungen wie bei der Variante 3 zwingend zu vermeiden bzw. unter grösster Vorsicht zu projektieren und umzusetzen seien.¹¹⁰ Im Beschwerdeverfahren erklärten die Beschwerdegegnerinnen mit Stellungnahme vom 15. September 2023, ein behindertengerechter Ein- und Ausstieg könne nicht gewährleistet werden. Es wäre regelmässig der Fall, dass Personen im Rollstuhl entweder die Hilfe des Fahrpersonals in Anspruch nehmen oder den nächsten Bus abwarten müssten. Für eine neu gestaltete Endhaltestelle erscheine das unzumutbar. Ausserdem sei der Aus- und Zustieg bei den beiden hinteren Türen wegen dem Spaltmass von 0.25 m mit einer grossen Unfallgefahr verbunden. Wenn die Haltekante nicht gerade angefahren werde, könne zudem der Bus nicht aufgeladen werden. Fehlgeschlagene Ladeversuche könnten dazu führen, dass der Bus im laufenden Betrieb ausgetauscht werden müsse. Die Ausführungen der L. _____ AG sowie der Beschwerdegegnerinnen zur Betriebstauglichkeit erscheinen plausibel. Es ist unbestritten und wurde insbesondere auch vom Büro I. _____ im Ergänzungsbericht vom 21. Februar 2024 bestätigt, dass eine Bushaltekante am exaktesten angefahren werden kann, wenn der Bus eine Buslänge vorher gerade gestellt werden kann.¹¹¹ Die Variante 3a scheint deshalb sowohl hinsichtlich der Umsetzung der Behindertengerechtigkeit als auch der Aufladung der Elektrobusse nicht betriebstauglich zu sein.

¹⁰⁹ Pag. 335 ff. der Vorakten und Beschwerdebeilage Nr. 12

¹¹⁰ Pag. 411 ff. der Vorakten

¹¹¹ Vgl. die Beschwerdebeilage Nr. 12

h) Als Variante 3b schlägt das Büro I. _____ im Erläuterungsbericht vom 21. Februar 2024¹¹² eine Teilerhöhung auf 22 cm bei den vorderen beiden Türen und eine Erhöhung von 16 cm beim hinteren Teil des Perrons vor. Den Plänen des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024 zur Variante 3b lässt sich entnehmen, dass im vorderen Bereich des Busses ein Abstand zur Haltekante von 7 cm und im hinteren Bereich des Busses ein Abstand zur Haltekante zwischen 12 und 23 cm resultieren würde.

Das Büro I. _____ führt im Erläuterungsbericht vom 21. Februar 2024 aus, diese Variante habe den Vorteil, dass der Bus einen Teil des Perrons überstreichen könne und so vor dem Perron weniger ausholen müsse.

Die Beschwerdegegnerinnen erklären in ihrer Replik vom 7. Mai 2024, das BehiG und seine Ausführungserlasse verfolgten das Ziel, auch Personen mit eingeschränkter Mobilität eine autonome Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Dieses Ziel werde verfehlt, wenn Passagiere mit Rollstuhl oder Rollator für den Einstieg auf eine Rampe und damit auf die Hilfe des Personals angewiesen seien. Es entspreche dem Verständnis der Stadt Bern, dass heutzutage die öffentliche Infrastruktur autonom nutzbar sein solle. Dies solle bei Neu- und Umbauten konsequent umgesetzt werden.

Die Haltekante im vorderen Bereich des Busses entspricht mit einer Höhe von 22 cm und einem Spaltmass von 7 cm zwar den gesetzlichen Vorgaben. Im hinteren Bereich des Busses ist mit einer Erhöhung von 16 cm und einem Spaltmass zwischen 12 und 23 cm die Behindertengerechtigkeit jedoch nicht gewährleistet. Auch hinsichtlich der Variante 3b ist deshalb davon auszugehen, dass sie nur teilweise behindertengerecht ist. Ob die Variante 3b betriebstauglich ist, kann mit Blick auf die Interessenabwägung offen gelassen werden.

i) Als Variante 3c schlägt das Büro I. _____ im Erläuterungsbericht vom 21. Februar 2024¹¹³ vor, die gesamte Haltekante auf 16 cm zu erhöhen. Für Rollstühle erfolge der Einstieg mithilfe der fahrzeugseitigen Rampe. Diese Ausführungsvariante entspreche einem Vorgehen gemäss dritter Priorität. Nachteilig sei, dass die Einstiegsqualität mit 16 cm für verschiedene Benutzergruppen schlechter sei als eine 22 cm hohe Kante und dass das Fahrpersonal für Passagiere mit Rollstuhl oder Rollator jeweils die Rampe ausklappen müsse, was Zeit beanspruche. Dieser Nachteil werde dadurch relativiert, dass es die Endhaltestelle betreffe, wo ohnehin ein längerer fahrplanmässiger Aufenthalt vorgesehen sei. Zudem habe die Lösung den Vorteil, dass sie fehlertoleranter sei. Selbst wenn der Bus ausnahmsweise nicht optimal an der Kante anlege – was auch beim Auflageprojekt passieren könne – könne mit der fahrzeugseitigen Rampe in jedem Fall ein rollstuhlgerechter Ein-/Ausstieg gewährleistet werden.

Eine Haltestellenkantenhöhe von 16 cm auf der ganzen Buslänge ermöglicht die Verwendung einer Rampe. Ein autonomer, niveaugleicher Ein- und Ausstieg behinderter Personen ist damit zwar nicht möglich. Die Variante 3c ist aber zumindest teilweise behindertengerecht. Auf die Betriebstauglichkeit braucht nicht weiter eingegangen zu werden.

j) Ferner sehen die Varianten 4 und 5 gemäss Variantenstudie des Büros I. _____ vom 25. Oktober 2021 vor, die Bushaltekante neu auf der Mittelinsel der Wendeschleife zu platzieren mit Buswende im Uhrzeigersinn.¹¹⁴ Im Nachgang zum Augenschein vom 14. Dezember 2021 liessen die Beschwerdeführenden die Variantenstudie ergänzen. Die am 10. Januar 2022 ergänzte

¹¹² Beschwerdebeilage Nr. 12

¹¹³ Beschwerdebeilage Nr. 12

¹¹⁴ Pag. 335 ff. der Vorakten

Variantenstudie enthält weiterentwickelte Pläne zur Variante 5.¹¹⁵ Mit Replik vom 15. März 2022 reichte das Büro I. _____ im vorinstanzlichen Verfahren angepasste Pläne zur Variante 5 ein.¹¹⁶ Im Beschwerdeverfahren reichte das Büro I. _____ zur Variante 5 einen revidierten Plan vom 21. Februar 2024 ein.¹¹⁷

Gemäss Plan des Büros I. _____ vom 1. Oktober 2021 soll der Bus bei der Variante 4 im vorderen Bereich einen Abstand von 7 cm und im hinteren Bereich zwischen 9 und 13 cm aufweisen. Zur Höhe der Haltekante enthält der Plan keine Angaben.¹¹⁸ Bei der Variante 5 soll der Bus gemäss Plan des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024 auf der gesamten Perronlänge einen Abstand von 7 cm zur Haltekante aufweisen. Im vorderen Bereich des Busses ist das Perron auf einer Höhe von 22 cm vorgesehen, im hinteren Bereich auf 16 cm. Bei beiden Varianten soll der Bus im Uhrzeigersinn um die Wendeschlaufe fahren. Für den restlichen Verkehr ist wohl nach wie vor die übliche Fahrtrichtung, das heisst im Gegenuhrzeigersinn, vorgesehen.

Die Beschwerdeführenden bringen vor, die Buswende im Uhrzeigersinn ermögliche eine bessere Anfahrt an die erhöhte Perronkante und komme bei guter Fahrweise nahe an eine Lösung mit geradliniger Anfahrt heran. Die von den Beschwerdegegnerinnen vorgebrachten Sicherheits- und Betriebsrisiken hätten allesamt widerlegt werden können. Im vorinstanzlichen Verfahren erklärte das von den Beschwerdeführenden beauftragte Büro I. _____ mit Replik vom 15. März 2022, die Variante 5 schneide betriebstechnisch weniger gut ab als das Bauprojekt. Ausserdem erklärte es, dass die geradlinige Anfahrt günstiger sei.¹¹⁹ Das Büro I. _____ führt in seiner aktualisierten Replik vom 31. Januar 2024¹²⁰ aus, der tote Winkel beim Befahren der Wendeschlaufe im Uhrzeigersinn sei nicht problematisch. Andernfalls dürfe ein Rechtsabbiegen für den Busverkehr auf Quartierstrassen generell nicht mehr zugelassen werden. Hinsichtlich Baumbestand auf der Mittelinsel bei der Wendeschlaufe seien Ersatzpflanzungen denkbar. Im Erläuterungsbericht vom 21. Februar 2024¹²¹ ergänzt das Büro I. _____, die Erstellung eines Perrons auf der Mittelinsel mit Buswende im Uhrzeigersinn ermögliche im Vergleich zur Variante 3 eine bessere Anfahrt an die erhöhte Perronkante. Qualitativ komme man nahe an eine Lösung mit geradliniger Anfahrt.

Die von den Beschwerdegegnerinnen beauftragte L. _____ AG führte in ihrer betrieblich/technischen Stellungnahme vom 27. Januar 2022 im vorinstanzlichen Verfahren aus, die Schleppkurve der Wegfahrt sei bei den Varianten 4 und 5 aufs Äusserste ausgereizt – das Fahrpersonal müsse die theoretische Schleppkurve bzw. Fahrlinie haargenau treffen, damit der Bus ohne Schäden bzw. Blockieren des Knickgelenkes wegfahren könne. Eine Lenkstock-Leitlinie (punktförmige Markierung am Boden) könne dem Fahrpersonal helfen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse seien aber bereits bei einer geringen Abweichung zur Lenkstock-Linie Komplikationen zu erwarten. Bei schlechter Witterung oder Überdeckung durch Laub und Schnee sei sie zudem schlecht oder nicht erkennbar. Hinzu komme, dass bei der Ausfahrt mehrere tote Winkel für das Fahrpersonal entstünden. Die Varianten 4 und 5 seien nicht umsetzbar.¹²² Die Beschwerdegegnerinnen reichten mit Stellungnahme vom 16. Juni 2022 eine weitere betrieblich/technische Stellungnahme der L. _____ AG vom 16. Juni 2022 ein und erklärten, die Variante 5 sei aus betrieblicher Sicht nicht umsetzbar. Die Variante 5 erfordere, dass der Bus äusserst genau der aufgezeichneten Fahrroute folge. Dem durchschnittlichen Fahrpersonal sei es nicht möglich, im Alltag so präzise zu fahren. Entweder würde die Haltekante überfahren, was zu Karrosserie-Schäden führe, oder

¹¹⁵ Pag. 387 ff. der Vorakten

¹¹⁶ Pag. 441 ff. der Vorakten

¹¹⁷ Beschwerdebeilage Nr. 12

¹¹⁸ Pag. 319 der Vorakten

¹¹⁹ Pag. 441 ff. der Vorakten

¹²⁰ Beschwerdebeilage Nr. 14

¹²¹ Beschwerdebeilage Nr. 12

¹²² Pag. 411 ff. der Vorakten

die Achsen würden zu wenig nahe an die Haltekante geführt, womit ein behindertengerechter Einstieg nicht möglich wäre.¹²³ In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 erklären die Beschwerdegegnerinnen, bei den Bäumen, die mit der Variante 5 (und Variante 3) gefällt werden müssten, handle es sich um grosse, ausgewachsene Exemplare. Das Fällen von solchen Bäumen für ein Haltestellenprojekt komme nicht in Frage und sei gesellschaftlich nicht mehr akzeptiert. Inzwischen dürfte allgemein bekannt sein, dass Ersatzpflanzungen erst nach langer Zeit (wenn überhaupt) den Naturwert von ausgewachsenen, jahrzehntealten Bäumen erreichen würden. Es sei ohne Weiteres denkbar, dass sich die Beschwerdeführenden – oder Naturschutzorganisationen – aus diesem Grund gegen eine solche Variante wehren würden.

Bei der Variante 4 entspricht das Spaltmass im vorderen Bereich des Busses mit 7 cm den gesetzlichen Vorgaben. Im hinteren Bereich des Busses sind die Vorgaben mit einem Spaltmass zwischen 9 und 13 cm jedoch nicht eingehalten. Im Übrigen ist unklar, wie hoch die Haltekante bei der Variante 4 ausfallen würde. Insgesamt ist betreffend die Variante 4 davon auszugehen, dass sie wohl nur teilweise behindertengerecht wäre.

Die Variante 5 ist mit einer Haltestellenkantenhöhe von 22 cm und einem maximalen Spaltmass auf der gesamten Buslänge von 7 cm vollständig behindertengerecht. Es ist aber fraglich, ob sich die Variante 5 als betriebstauglich erweist. Aus dem Plan des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024 geht hervor, dass der Bus nicht eine Buslänge vor der Haltekante gerade gestellt werden kann. Das von den Beschwerdeführenden beauftragte Büro I. _____ hat mit Replik vom 15. März 2022 selber ausgeführt, dass die Variante 5 betriebstechnisch weniger gut abschneidet als das Bauprojekt und eine geradlinige Anfahrt günstiger ist.¹²⁴ Auch die von den Beschwerdegegnerinnen beauftragte L. _____ AG hat im vorinstanzlichen Verfahren ausgeführt, dass eine geradlinige Anfahrt besser ist. Es ist daher davon auszugehen, dass bei einer unsauberen Anfahrt die Behindertengerechtigkeit bzw. die maximalen Spaltmasse allenfalls nicht gewährleistet sind. Hinzu kommt, dass bei der Wegfahrt die Schleppkurve eng erscheint. Das Büro I. _____ hat in seiner Replik vom 15. März 2022 ausgeführt, dass die Wegfahrt mit einer Lenkstockleitlinie «recht präzise gefahren werden» könne. Damit hat das Büro I. _____ selber eingewendet, dass die Schleppkurve nicht ohne Weiteres präzise gefahren werden kann und Abweichungen von der Ideallinie in der Praxis zu erwarten sind. Den Beschwerdegegnerinnen ist insofern zuzustimmen, als dass eine Lenkstockleitlinie je nach Wetter (Nebel, Schnee, Laub) nicht sichtbar ist. Hinzu kommt, dass die Verkehrssicherheit bei der Variante 5 nicht gewährleistet erscheint. Fahrzeuge müssen rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren (vgl. Art. 34 Abs. 1 SVG). Bei der Variante 5 müsste der Bus die rechte Fahrbahn verlassen und die Gegenfahrbahn überqueren. Der Bus müsste aufgrund der Platzverhältnisse rund um den Wendekreis bei der Abfahrt im Uhrzeigersinn die Gegenfahrbahn der Verkehrsteilnehmenden, die auf der Manuelstrasse in Richtung Muri bzw. des Villettengässlis unterwegs sind, beanspruchen. Gleichzeitig besteht bei der Fahrt um den Wendekreis die Gefahr, dass der Buschauffeur oder die Buschauffeuse aufgrund des toten Winkels diese Verkehrsteilnehmende gar nicht oder zu spät sieht. Diese Situation ist daher – anders als das Büro I. _____ ausführt – nicht mit einem gewöhnlichen Rechtsabbiegen auf einer Quartierstrasse vergleichbar. Nach dem Gesagten fällt die Variante 5 daher mit Blick auf die Betriebstauglichkeit und die Verkehrssicherheit als möglicher Alternativstandort ausser Betracht.

In Zusammenhang mit der Variante 5 erklären die Beschwerdeführenden, soweit im Hinblick auf die technischen und behindertenrechtlichen Anforderungen Zweifel bestehen sollten, sei ein unabhängiges Verkehrsgutachten zur Frage der Realisierbarkeit und Fahrbarkeit der Variante 5 einzuholen. Wie soeben aufgezeigt, kann die behindertenrechtliche Situation der Variante 5 anhand

¹²³ Pag. 491 ff. und 495 ff. der Vorakten

¹²⁴ Pag. 441 ff. der Vorakten

der eingereichten Pläne und der gesetzlichen Bestimmungen ohne Weiteres beurteilt werden. Zudem haben sowohl die Parteigutachten der Beschwerdeführenden als auch diejenigen der Beschwerdegegnerinnen zur Betriebstauglichkeit Zweifel erweckt. Von einem unabhängigen Verkehrsgutachten wären keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Ohnehin hat das Bauvorhaben wie aufgezeigt keine Beeinträchtigung des Elfenauparks zur Folge und die Interessenabwägung wird vorliegend nur im Sinne einer Eventualerwägung vorgenommen. Der Beweisantrag der Beschwerdeführenden wird abgewiesen.

k) Die Beschwerdegegnerinnen haben vor Einreichen des Baugesuchs (Variante A) zudem eine Variante B geprüft und verworfen. Gemäss dem Anhang A «Factsheet Variantenentscheid vom 18.06.2019» zum technischen Kurzbericht zum Baugesuch vom 22. August 2022¹²⁵ prüften sie das Verschieben der Haltestelle westlich nach dem Wendeplatz vor die Manuelstrasse 105 mit Buswende im Uhrzeigersinn. Die Variante B wurde jedoch mit folgender Begründung verworfen:

Eine Umsetzung der Variante B (Fahrbahnhaltestelle an der Manuelstrasse 105, Wenden im Uhrzeigersinn) bedeutet eine wesentliche Beeinträchtigung für Bewohner der Manuelstrasse 105. Die Höhe des Ladearms beträgt 5.20 m (am Höchstpunkt) und überragt die bestehende Hecke um ca. 3.50 m. Dazu kann die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn als Verwirrungsfaktor für den ÖV und MIV wirken.¹²⁶

In ihrer Stellungnahme vom 14. September 2021 ergänzten die Beschwerdegegnerinnen, die Variante B erfordere einen Landerwerb der Parzelle Nr. 4/2115 (Manuelstrasse 105) wegen des unterirdischen Fundaments des Ladearms. Zudem spreche die Verkehrssicherheit gegen diese Variante. Die übrigen Verkehrsteilnehmenden der Manuelstrasse müssten im östlichen Teil des Wendeplatzes wenden und würden dort auf den entgegengesetzt wendenden Bus treffen. Ausgangs des Wendeplatzes würde der Bus bis an die gegenüberliegende Strassengrenze der Manuelstrasse heranragen, so dass von Nordwesten herkommende Fahrzeuge zwingend auf der Manuelstrasse anhalten und warten müssten.¹²⁷

Mit Erläuterungsbericht des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024¹²⁸ haben die Beschwerdeführenden im Beschwerdeverfahren einen Plan zur Variante B eingereicht. Diesem lässt sich entnehmen, dass der Bus zunächst im Uhrzeigersinn um die Wendeschlaufe fahren und anschliessend bei der neuen Haltekante vor der Manuelstrasse 105 halten soll. Auf der gesamten Haltekante ist ein Spaltmass von 7 cm und eine Perronhöhe von 22 cm vorgesehen.

Der Erläuterungsbericht des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024¹²⁹ hält zur Variante B fest, die Verkehrssicherheit sei nicht tangiert. Die Wendeschlaufe könne vom übrigen Fahrverkehr wie heute mitgenutzt werden. Auch sei die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt sehr gering. Es gebe weniger gefährliche Fussgängerquerungen in Busnähe. Die Variante weise die gleiche Perronqualität auf wie das Auflageprojekt und sei bezüglich Lage, Zugangswege und Ausrüstung besser als die Auflagevariante.

In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 erklären die Beschwerdegegnerinnen, die Richtungsänderung bei der Variante B wirke sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus. Beim Wenden werde die gesamte Fahrbahnbreite genutzt, ohne dass der Gegenverkehr gesehen werde (toter Winkel). Dies führe zu Rückfahrmanövern beim motorisierten Individualverkehr (ausser es würde auch dafür die Fahrtrichtung geändert; ein Wenden im Uhrzeigersinn mit Überkreuzen der Gegenrichtung sei für alle Verkehrsteilnehmer allerdings sehr ungewöhnlich und kaum praxistauglich). Im Vergleich zur

¹²⁵ Pag. 573 ff. der Vorakten

¹²⁶ Pag. 533 der Vorakten

¹²⁷ Vgl. pag. 307 ff. der Vorakten

¹²⁸ Beschwerdebeilage Nr. 12

¹²⁹ Beschwerdebeilage Nr. 12

Variante B gebe es bei einem regulären Rechtsabbiegen keinen Konflikt mit dem Gegenverkehr und kein Überstreichen des Fussgängerbereichs auf der linken Seite. Beim Wendemanöver an der Endhaltestelle sei der Winkel mit deutlich über 180 Grad wesentlich grösser als bei einem Rechtsabbiegen und die notwendigen Sichtverhältnisse seien nicht gewährleistet. Variante B sei daher keine Option.

Die Variante B ist mit einer Haltestellenkantenhöhe von 22 cm und einem maximalen Spaltmass auf der gesamten Buslänge von 7 cm vollständig behindertengerecht. Gleich wie bei der Variante 5 fällt auch diese Variante mit Blick auf die Verkehrssicherheit aber ausser Betracht. Diesbezüglich sei auf die vorangehenden Erläuterungen verwiesen. Zudem ist eine Realisierung der Variante B auch aus anderen Gründen fraglich. Am Augenschein vom 14. Dezember 2021 haben die Beschwerdegegnerinnen nachvollziehbar dargelegt, dass der Ladearm aufgrund des im Boden zu versenkenden Gegengewichts Einwirkungen auf die Liegenschaft Manuelstrasse 105 hätte.¹³⁰

l) Ebenfalls Hintergrund des Bauvorhabens ist die Elektrifizierung der Buslinie. Die Beschwerdegegnerinnen legen diesbezüglich in ihrer Beschwerdeantwort dar, für die Umstellung auf Elektrobusse sei an der Endhaltestelle Elfenau ein Ladearm erforderlich, damit die Busse während der Wartezeit aufgeladen werden könnten. Die Akkuleistung der heute erhältlichen Elektrobusse reiche nicht so weit, dass auf eine Lademöglichkeit an einer der beiden Endhaltestellen verzichtet werden könnte. Vielmehr brauche es für einen zuverlässigen Betrieb einen Ladearm an jeder Endhaltestelle: Zum einen sei eine gewisse Redundanz erforderlich für den Fall eines Ausfalls, zum anderen komme es vor, dass die Durchmesserlinie bei Anlässen in der Innenstadt getrennt werde, so dass ein Fahrzeug nur eine Endhaltestelle anfahren könne. Die Linie 19 könne also nur dann auf einen zuverlässigen Elektrobus umgestellt werden, wenn die Endhaltestelle Elfenau umgestaltet und ein Ladearm erstellt werde. In ihrer Replik vom 7. Mai 2024 erklären die Beschwerdegegnerinnen, das provisorische Betriebskonzept sei mit erheblichen Risiken und grossem Mehraufwand verbunden und könne nur für eine Übergangszeit in Kauf genommen werden, bis die Endhaltestelle rechtskräftig bewilligt sei. Zudem ergänzen sie, der Gelenkelektrobus habe eine Reichweite von 110 bis 200 km pro Tag.

Die Beschwerdeführenden bezweifeln in ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024, dass die Akkuleistung der heute erhältlichen Elektrobusse nicht so weit reiche, dass auf eine Lademöglichkeit an einer der beiden Endhaltestellen verzichtet werden könne. Gemäss Homepage von Bernmobil könne die Umstellung der Linie 19 auf elektrischen Betrieb trotz des hängigen Verfahrens bzw. ohne Ladestation an der Endhaltestelle Elfenau mittels eines provisorischen Konzepts vorgenommen werden. Das erwecke den Anschein, dass für eine hinreichende Aufladung nur ein Ladearm an einer Endhaltestelle notwendig sei. Dies stehe im Widerspruch zur Aussage der Beschwerdegegnerin 3, wonach die Linie 19 nur mit einem Ladearm in der Elfenau auf einen zuverlässigen Elektrobus umgestellt werden könne. Zudem gehe aus einem Artikel in der Berner Zeitung vom 20. Dezember 2023 hervor, dass die Beschwerdegegnerin 3 mehrere Batteriebusse in Spanien bestellt habe, die lediglich in der Nacht in einer Garage aufgeladen werden müssten.

Es ist gerichtsnotorisch, dass es in der Stadt Bern aufgrund von Anlässen in der Innenstadt (z.B. Fasnacht, Feierlichkeiten zum 1. Mai, Grand Prix von Bern, Fanmärsche, Demonstrationen etc.) regelmässig zu Unterbrüchen bei der Durchmesserlinie kommt und Umwege nötig sind oder eine Endhaltestelle nicht angefahren werden kann. Für einen zuverlässigen Betrieb liegt es daher auf der Hand, dass die Endhaltestelle Elfenau mit einem Ladearm ausgestattet werden muss. Der von den Beschwerdeführenden mit Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 eingereichte Artikel der Berner Zeitung betrifft – wie die Beschwerdegegnerinnen in ihrer Replik vom 7. Mai 2024 zu Recht

¹³⁰ Pag. 345 der Vorakten

eingewendet haben – die Buslinie 27, 28 und 29.¹³¹ Ausserdem sind die Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen in ihrer Replik vom 7. Mai 2024, wonach für die Linien 27, 28 und 29 ein anderes Betriebskonzept mit Depotlader vorgesehen sei, und Standardelektrobusse eine höhere Reichweite als Gelenkelektrobusse haben, plausibel. Die Beschwerdeführenden können daher aus dem Artikel der Berner Zeitung nichts zu ihren Gunsten ableiten.

m) Zur Interessenabwägung bringen die Beschwerdeführenden vor, bei Vorliegen von mehreren Varianten sei jener der Vorzug zu geben, die mit Blick auf die Schutzanliegen die grösstmögliche Schonung sicherstelle. Vorliegend stünden sich das Interesse am Schutz bzw. Erhaltung und der grösstmöglichen Schonung der Parkanlage sowie das Interesse der Bauherrschaft an der Verschiebung der Bushaltestelle als in verkehrs- und betriebstechnischer Hinsicht optimalste Variante gegenüber. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens seien mehrere Varianten dargelegt worden, mit denen die von der Bauherrschaft vorgebrachten öffentlichen Interessen (unter anderem der Behindertengerechtigkeit) auch ohne Verschiebung der Haltestelle bestens erfüllt werden könnten. Das öffentliche Interesse am Erhalt der Parkanlage sei gewichtig und überwiege die betriebstechnischen Interessen der Bauherrschaft an der Bestvariante. In ihren Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 wiederholen die Beschwerdeführenden, dass für die Erfüllung der geltend gemachten öffentlichen Interessen die Umsetzung des aufgelegten Projekts nicht zwingend erforderlich sei.

Die Beschwerdegegnerinnen bringen vor, das Interesse an einer im Alltagsbetrieb funktionierenden, behindertengerechten Haltestelle überwiege das Interesse an einer allfälligen – geringfügigen – Beeinträchtigung der Sichtbezüge zum Elfenaupark. Werde die Haltestelle um wenige Meter weiter vom Park entfernt bei der Mittelinsel erstellt, habe dies erhebliche betriebliche Nachteile zur Folge; das Funktionieren der Haltestelle im Alltagsbetrieb sei in Frage gestellt. Das Gebot der grösstmöglichen Schonung eines Schutzgebietes könne nicht dazu führen, dass die Bauherrschaft ein untaugliches Projekt ausführen müsse, selbst wenn sich dadurch ein allfälliger (ohnehin nur leichter) Eingriff in ein Schutzgebiet noch (etwas) verringern liesse. In ihrer Stellungnahme vom 15. September 2023 ergänzen die Beschwerdegegnerinnen, die Interessen an einem niveaugleichen Einstieg auf der gesamten Länge bei der Endhaltestelle Elfenau seien gross. Es sei wichtig, dass der Elfenaupark auch von mobilitätseingeschränkten Personen mit dem ÖV autonom erreicht werden könne. Parkbesucher, die mit dem ÖV anreisen, seien nicht nur Personen im Rollstuhl oder mit Rollatoren, sondern oft auch Personen mit Kinderwagen. Auch für sie ergäben sich Schwierigkeiten, wenn sie einen grösseren Abstand zwischen einer Haltekante und dem Bus überwinden müssten. Da mit dem Projekt eine vollständig behindertengerechte Lösung mit marginalen Auswirkungen auf den Natur- und Heimatschutz möglich sei, könne nach Auffassung der Bauherrschaft von den Anforderungen des BehiG nicht abgewichen werden. In ihrer Stellungnahme vom 30. November 2023 und in ihrer Replik vom 7. Mai 2024 wiederholen die Beschwerdegegnerinnen, das öffentliche Interesse an einem vollständig niveaugleichen Einstieg, der zuverlässig angefahren werden könne, sowie einem zuverlässigen elektrischen Busbetrieb der Linie 19, überwiege allfällig tangierte Interessen des Landschaftsschutzes.

n) Soweit vorliegend eine Interessenabwägung erforderlich wäre, stehen sich mehrere öffentliche Interessen gegenüber: Das Interesse an einer behindertengerechten Gestaltung der Busendhaltestelle Elfenau und damit einhergehend einer behindertengerechten Zugänglichkeit des Elfenauparks, das Interesse an einem umweltfreundlichen öffentlichen Busverkehr sowie das Interesse an der Erhaltung des Elfenauparkes.

Die vorangehende Prüfung der verschiedenen, von den Verfahrensbeteiligten im vorinstanzlichen und im Beschwerdeverfahren vorgeschlagenen Varianten hat ergeben, dass einzig mit dem pro-

¹³¹ Beschwerdebeilage Nr. 15

jektierten Bauvorhaben die Anforderungen an eine behindertengerechte Haltekante vollumfänglich umgesetzt werden können. Das heisst, bei sämtlichen Türen des Busses ist ein niveaugleicher, autonomer Einstieg (ohne Hilfe von Fahrpersonal und Rampe) möglich. Bei den Varianten 3 bzw. 3a, 3b, 3c und 4 kann die Behindertengerechtigkeit nur teilweise erreicht werden. Zum Teil sind die Spaltmasse überschritten oder die Haltestellenkantenhöhe ist zu tief. Vorliegend geht es zwar um eine Endhaltestelle, an welcher der Bus eine gewisse Zeit stehen bleibt und behinderte Personen dadurch grundsätzlich etwas länger Zeit zum Ein- und Aussteigen und allenfalls zur Inanspruchnahme der Hilfe des Fahrpersonals (Auslegen der Rampe) haben. Die Procap hat bereits im vorinstanzlichen Verfahren mit E-Mail vom 10. Januar 2022 mitgeteilt, in erster Priorität sei auf der ganzen Haltestellenlänge eine hohe Kante auszubilden. Sei dies nicht möglich, sei als zweite Priorität die Haltestelle zu verschieben oder Hindernisse zu entfernen, so dass eine hohe Haltekante von 22 cm über die ganze Länge der Plattform realisiert werden könne. Dritte Priorität sei eine Teilerhöhung über einen möglichst grossen Teil der Haltestelle, mindestens aber im Bereich des rollstuhlgerichten Einstiegs (beim Bus i.d.R. 2. Tür).¹³² In ihrer Stellungnahme vom 28. September 2023 hat die Procap im Beschwerdeverfahren wiederholt, dass der niveaugleiche Einstieg klar erste Priorität sei. Dieser Prioritätenordnung zufolge setzt das projektierte Bauvorhaben die Behindertengerechtigkeit am besten um. Hinzu kommt, dass die Behindertengerechtigkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bis Ende 2023 hätte umgesetzt werden müssen. Insgesamt spricht das öffentliche Interesse an der Behindertengerechtigkeit im Rahmen der Interessenabwägung sehr stark für das Bauvorhaben. Weiter für das Bauvorhaben spräche die Elektrifizierung der Buslinie. Dadurch verringern sich die Abgasemissionen der Busse selber. Die Elektrifizierung der Buslinie dürfte zugleich auch zur Folge haben, dass der vom Busverkehr verursachte Lärm im Vergleich zum Betrieb mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren geringer ausfallen dürfte. Ausserdem entspricht die Elektrifizierung einem zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr. Gegen das Bauvorhaben würde einzig das Interesse am Ortsbild- und Landschaftsschutz sprechen. Soweit vorliegend von einer Beeinträchtigung des Elfenauparks auszugehen wäre, würde diese Beeinträchtigung aber hinter dem gewichtigen öffentlichen Interesse an einer behindertengerechten Endhaltestelle Elfenu und der Elektrifizierung des Busverkehrs zurücktreten. Wie aufgezeigt befindet sich unmittelbar nach der Bushaltestelle der Eingang zum hochgradig geschützten Elfenaupark. Eine behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestelle ermöglicht nicht nur behinderten Personen, sondern auch altershalber in der Mobilität eingeschränkten Personen sowie Familien mit Kinderwagen eine hindernisfreie Anreise zum Elfenaupark mit dem öffentlichen Verkehr. Das Interesse, den Elfenaupark als wichtiges städtisches Naherholungsgebiet und als hochgradig geschützten Landschaftspark für alle Personen gleichermassen mit dem öffentlichen Verkehr zugänglich zu machen, überwiegt eine allfällige – vorliegend ohnehin zu verneinende – Beeinträchtigung des Parks. Nach dem Gesagten erweist sich die Beschwerde auch in dieser Hinsicht als unbegründet.

9. Zonenkonformität

a) Wie eingangs erwähnt, umfasst das Baugesuch der Beschwerdegegnerinnen auch das Fundament bzw. Gegengewicht des Ladearms, das unterirdisch auf der Parzelle Nr. 978 zu liegen kommen soll.¹³³ Die Parzelle Nr. 978 befindet sich gemäss Zonenplan der Stadt Bern unter anderem in der Zone für öffentliche Nutzungen A (FA), der Schutzzone C (SC Z) und im übrigen Gebiet / Wald.

b) Die Beschwerdeführenden bringen sinngemäss vor, auf der Parzelle Nr. 978 seien laut Art. 25 Abs. 5 BO nur Anlagen gestattet, die dem Schutzzweck dienen. Das Bauvorhaben diene

¹³² Pag. 359 der Vorakten

¹³³ Geometerplan vom 22. August 2022, Situationsplan vom 22. August 2022

dem Schutzzweck nicht und sei daher nicht zonenkonform. Dem Bauvorhaben sei aus diesem Grund der Bauabschlag zu erteilen.

Die Beschwerdegegnerinnen erklären demgegenüber, die Bushaltestelle komme auf der öffentlichen Gemeindestrasse zu stehen. Die Strasse als Infrastrukturbaute sei nicht in die Schutzzone einbezogen. Der neue Ladearm der Bushaltestelle sei funktionell ein Bestandteil der Strasse; sämtliche oberirdischen Bestandteile befänden sich vollständig auf der Strassenparzelle Nr. 4148. Das Bauvorhaben befinde sich ausserhalb der kommunalen Schutzzone SZ A und SZ C.

c) Das Fundament bzw. das Gegengewicht des Ladearms soll auf einer Länge von ca. 3 m und einer Breite von 2.10 m unterirdisch auf einen Bereich der Parzelle Nr. 978 ragen. Die Tiefe des Fundaments beläuft sich auf 1.20 m. Zudem soll das Terrain bzw. die Grünfläche auf der Parzelle Nr. 978 auf einer Länge von 45.86 m und einer Breite von 1.50 m teilweise der neuen Höhe des Gehwegs / der Rampe bzw. der Bushaltekante angepasst werden.¹³⁴ Ein Vergleich der Projektpläne mit dem Zonenplan der Stadt Bern ergibt, dass diese vom Bauvorhaben betroffenen Bereiche der Parzelle Nr. 978 in der Schutzzone C (SC Z; Naturschutzareal) liegen. Auch die Vorinstanz hat anlässlich des Augenscheins vom 14. Dezember 2021 im Baubewilligungsverfahren festgestellt, dass der sichtbare Teil des Ladearms nicht in die Schutzzone hereinrage, das Fundament aber aufgrund des benötigten Gegengewichts unterirdisch die Schutzzone betreffe.¹³⁵

d) Voraussetzung einer Baubewilligung ist, dass das Bauvorhaben dem Zweck der Nutzungszone entspricht (vgl. Art. 22 Abs. 2 Bst. a RPG). In (kommunalen) Schutzgebieten sind nur Bauvorhaben gestattet, die den Schutzzweck nicht beeinträchtigen und den von der Gemeinde erlassenen Schutzvorschriften entsprechen oder standortgebunden sind (Art. 86 Abs. 3 BauG). Als Schutzgebiete bezeichnen die Gemeinden Landschaften oder Landschaftsteile und Siedlungen oder Siedlungsteile von besonderer Schönheit, Eigenart, geschichtlichem oder kulturellem Wert sowie von ökologischer oder gesundheitlicher Bedeutung, wie See-, Fluss- und Bachufer, Baumbestände, Hecken, Aussichtslagen, Orts- und Strassenbilder, sowie einzelne schützenswerte Objekte mit ihrer Umgebung (Art. 86 Abs. 1 BauG). Gemäss Art. 86 Abs. 2 BauG legen die Gemeinden die dem Schutzzweck dienenden Bau- und Nutzungsbeschränkungen fest. Art und Mass der Beschränkungen sind vom Schutzzweck (z.B. Schutz der Altstadt, eines Aussichtspunktes, einer Uferlandschaft) abhängig. Sie sind in den Zonenvorschriften des Baureglements generell für jede in der Gemeinde vorkommende Art von Schutzgebiet oder individuell für jedes einzelne Schutzgebiet festzulegen.¹³⁶ Gemäss Art. 86 Abs. 3 BauG sind in Schutzgebieten nur Bauvorhaben gestattet, die den Schutzzweck nicht beeinträchtigen und den von der Gemeinde erlassenen Schutzvorschriften entsprechen oder standortgebunden sind. Unter standortgebundenen Bauvorhaben im Sinne von Art. 86 Abs. 3 BauG sind Bauten und Anlagen verstanden, die notwendig und auf einen Standort im Schutzgebiet angewiesen sind (Art. 100 Abs. 1 BauV). Standortgebundene Bauvorhaben, die den Vorschriften des Schutzgebietes nicht entsprechen, bedürfen in der Bauzone einer Ausnahmegewilligung nach Art. 26 BauG (Art. 100 Abs. 2 Bst. a BauV). Die Bewilligung ist ausgeschlossen, wenn das Schutzgebiet beeinträchtigt würde und kein das Schutzinteresse überwiegendes öffentliches Interesse am Bauvorhaben besteht (Art. 100 Abs. 3 BauV).

Die Stadt Bern hat mit Art. 25 BO Schutzgebiete im Sinne von Art. 86 BauG bestimmt. Die sogenannten Schutzzone (SZ) umfassen Gebiete von besonderer landschaftlicher, städtebaulicher oder ökologischer Bedeutung (Art. 25 Abs. 1 BO). Die Schutzzone SZ A und SZ B sind als Land-

¹³⁴ Vgl. zum Ganzen Geometerplan vom 22. August 2022, Plan Querprofile vom 22. August 2022, Situationsplan vom 22. August 2022

¹³⁵ Pag. 343 der Vorakten

¹³⁶ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band II, 5. Aufl., Bern 2024, Art. 86 N. 4

schafts- und Ortsbildschutzareal bezeichnet (vgl. Art. 25 Abs. 2 und 3 BO). In der Zone SZ C (Naturschutzareal) dürfen nur Bauten erstellt werden, die dem Schutzzweck dienen. Weitergehende Regelungen wie Zutrittsverbote und Unterhaltspflichten werden in Überbauungsordnungen, Verfügungen oder Verträgen getroffen (Art. 25 Abs. 5 Bst. a und b BO). Bei Art. 25 BO handelt es sich um eine kommunale Vorschrift. Bei kommunalen Vorschriften ist es vorab Sache der Gemeinde, zu bestimmen, wie sie die Vorschrift verstanden haben will. Wird die Anwendung einer solchen Bestimmung Gegenstand eines Beschwerdeverfahrens, haben die kantonalen Rechtsmittelinstanzen zu prüfen, ob die von der Gemeinde geltend gemachte Auslegung rechtlich haltbar ist. Sie auferlegen sich mit andern Worten eine gewisse Zurückhaltung gegenüber der Auffassung der Gemeinde, indem sie sich der Prüfung enthalten, ob eine andere Bedeutung der umstrittenen Bestimmung ebenfalls möglich und rechtlich vertretbar wäre.¹³⁷

e) Die Stadt Bern hat in ihrem Amtsbericht vom 26. Oktober 2022 keine Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben.¹³⁸ Sie scheint Art. 25 Abs. 5 BO dahingehend auszulegen, als dass ein unterirdisches Fundament einer Bushaltestelle des unmittelbar angrenzenden Strassenraums in der Schutzzone SZ C (Naturschutzareal) zonenkonform ist. Das ist nicht zu beanstanden. Der Zweck der Schutzzone SC Z (Naturschutzareal) im Bereich des Elfenauparks dürfte einerseits darin bestehen, die Grünflächen oberirdisch von Bebauungen freizuhalten und deren ökologischen Wert zu wahren. Andererseits ist der Elfenaupark unbestrittenermassen ein wichtiges Naherholungsgebiet der Stadt Bern und soll für die Bevölkerung zugänglich sein. Die Bushaltestelle dient folglich nicht nur den Anwohnerinnen und Anwohnern, sondern auch den Besucherinnen und Besuchern des Elfenauparks. Die Funktion als städtisches Naherholungsgebiet und als kommunales Naturschutzareal, dass der Öffentlichkeit frei zugänglich sein soll, kann jedoch nur dann wahrgenommen werden, wenn die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt ist. Mit Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gehen insbesondere auch die notwendigen Anpassungen an zeitgemässe, elektrobetriebene Transportmittel und an die Standards für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen einher. Das unterirdische Fundament / Gegengewicht des Ladearms der Bushaltestelle des unmittelbar an die Schutzzone angrenzenden Strassenraums dient damit dem Schutzzweck der Zone SZ C. Dasselbe gilt für die Terrainveränderungen entlang des Gehwegs bzw. der Bushaltekante. Die Zonenkonformität ist nach dem Gesagten zu bejahen.

Selbst wenn die Zonenkonformität zu verneinen wäre, erwiese sich das Bauvorhaben als bewilligungsfähig. Wie aus der vorangehenden Interessenabwägung folgt, kommt nur der vorgesehene Standort für die neue, behindertengerechte Bushaltekante in Frage. Zudem fällt eine Verschiebung der Bushaltekante und des Ladearms in Richtung der Fahrbahn von vornherein ausser Betracht, da mit dem haltenden Bus trotz Gegenverkehr die Fahrbahnbreite weniger als 4.20 m betragen würde (vgl. Art. 7 Abs. 2 BauV).¹³⁹ Die behindertengerechte Anpassung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist gesetzlich vorgeschrieben. Das Bauvorhaben ist damit notwendig und auf einen Standort im Schutzgebiet angewiesen (vgl. Art. 100 Abs. 1 BauV). Im Übrigen dürften mit Blick auf den Ausgang der Interessenabwägung wohl auch besondere Verhältnisse für das Erteilen einer Ausnahmegewilligung vorliegen (vgl. Art. 100 Abs. 2 Bst. a BauV). Das Fundament / Gegengewicht ist lediglich unterirdisch und beeinträchtigt das Schutzgebiet oberirdisch nicht. Ausserdem ist die Ausdehnung des Fundaments / Gegengewichts in die Schutzzone SC Z marginal. Im Übrigen sind auch die Terrainveränderungen entlang des Gehwegs / Bushaltekante nur marginal. Die Beschwerde erweist sich nach dem Gesagten auch in diesem Punkt als unbegründet.

¹³⁷ BVR 2023 S. 25 ff. E. 5.5

¹³⁸ Pag. 651 ff. der Vorakten

¹³⁹ Vgl. z.B. den Randabschluss- und Kotierungsplan vom 22. August 2022

10. Rechtliches Gehör

a) Die Beschwerdeführenden machen geltend, die Vorinstanz erwähne zwar die von ihnen vorgebrachten Rügen im angefochtenen Entscheid, setze sich mit diesen jedoch nicht ernsthaft auseinander. Stattdessen verweise sie wiederholt pauschal auf die Ausführungen der Beschwerdegegnerschaft und bezeichne diese – trotz erheblicher Einwände seitens der Beschwerdeführenden – als überzeugend. Die von der Beschwerdeführerin 3 vorgelegte landschaftsschonendere Variante finde in der Interessenabwägung kaum Beachtung. Die Baubewilligungsbehörde sei aber verpflichtet, Alternativen mit weniger negativen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild zu prüfen. Mit ihrem Vorgehen spreche sie vorliegend dem Schonungsgrundsatz jegliche Geltung ab, was unter Berücksichtigung des sehr hohen Schutzgrades der betroffenen Parkanlage und der erheblichen Eingriffsintensität des Bauvorhabens in rechtlicher Hinsicht unhaltbar sei. Es liege daher eine Verletzung ihres Gehörsanspruchs vor.

Die Beschwerdegegnerinnen machen geltend, die Baubewilligungsbehörde habe die Aufgabe, das eingereichte Projekt auf seine Bewilligungsfähigkeit zu prüfen. Es sei nicht Aufgabe der Baubewilligungsbehörde, der Bauherrschaft Alternativvarianten aufzuzeigen oder Alternativvorschläge der Beschwerdeführenden zu prüfen. Falls im Bewilligungsverfahren Eingriffe in Schutzgebiete zu beurteilen seien, sei eine Interessenabwägung vorzunehmen; nur bei dieser komme der Frage, ob schonendere Alternativvarianten geprüft wurden, eine Bedeutung zu. Die Beschwerdegegnerinnen hätten mehrere Varianten geprüft. Die Beschwerdeführenden würden verkennen, dass eine Bushaltestelle primär die Anforderungen erfüllen müsse, die sich aus dem täglichen Betrieb ergäben. Die Baubewilligungsbehörde habe die Vorbringen in der Interessenabwägung berücksichtigt. Es sei nicht erkennbar, inwiefern die Baubewilligungsbehörde das rechtliche Gehör der Beschwerdeführenden verletzt haben solle.

b) Der Anspruch auf rechtliches Gehör nach Art. 21 ff. VRPG gibt den Parteien das Recht, sich zur Sache zu äussern, erhebliche Beweise beizubringen, Einsicht in die Akten zu nehmen, mit erheblichen Beweisanträgen gehört zu werden und an der Erhebung wesentlicher Beweise entweder mitzuwirken oder sich zumindest zum Beweisergebnis zu äussern. Der Anspruch auf rechtliches Gehör verlangt, dass die Behörde die Vorbringen der Betroffenen sorgfältig prüft und beim Entscheid berücksichtigt. Daraus ergibt sich die Pflicht der Behörde, ihre Verfügung zu begründen (Art. 52 Abs. 1 Bst. b VRPG). Die Begründung muss so abgefasst sein, dass die Betroffenen die Verfügung sachgerecht anfechten können. Es müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt. Die Behörde muss jedoch nicht auf jedes Argument der Parteien eingehen; es genügt, wenn sie sich mit den wesentlichen Gesichtspunkten auseinandergesetzt hat.¹⁴⁰

c) Unter Ziff. II.20 des angefochtenen Entscheids führte die Vorinstanz die Einspracherügen der Beschwerdeführenden sowie ihre Vorbringen zur Projektänderung vom 9. September 2022 auf. Die Vorinstanz nahm zur Kenntnis, dass die Beschwerdeführenden im Wesentlichen geltend machten, dass das Bauvorhaben den stark geschützten Elfenaupark beeinträchtige und daher nicht bewilligungsfähig sei. Ebenso nahm die Vorinstanz zur Kenntnis, dass nach Ansicht der Beschwerdeführenden Alternativlösungen bestehen würden. Die Vorinstanz setzte sich mit den rechtlichen Grundlagen auseinander und erwog, dass selbst wenn eine Beeinträchtigung des Schutzobjekts denkbar wäre, höherwertige Interessen von regionaler, lokaler und nationaler Bedeutung vorlägen. Die Minimierung des CO₂-Ausstosses des öffentlichen Verkehrs stelle ein höherwertiges Interesse dar. Zudem stelle auch die Anpassung der Haltestelle an die Anforderungen des BehiG ein hochwertiges Interesse dar. Die Vorinstanz kam zum Schluss, dass die Interessen der Beschwerdegegnerinnen an der Erstellung des Bauvorhabens die Interessen

¹⁴⁰ BVR 2018 S. 341 E. 3.4.2, 2016 S. 402 E. 6.2; BGE 140 II 262 E. 6.2; Michel Daum, a.a.O., Art. 52 N. 7

an einer uneingeschränkten Sicht auf die Naturlandschaft überwiegen würden. Dementsprechend hat die Vorinstanz die Einspracherüge, wonach das Bauvorhaben den stark geschützten Elfenapark beeinträchtigt und daher nicht bewilligungsfähig sei, behandelt. Ausserdem erwog die Vorinstanz, dass ein anderes Projekt nicht machbar zu sein scheine und die Bauherrschaft die Variante 5 geprüft habe, diese aus betrieblichen-technischen Gründen aber verworfen werden müsse. Die Vorinstanz legte weiter dar, dass sie die Gründe, welche die Beschwerdegegnerinnen in ihren Schreiben vom 2. Februar 2022 sowie vom 20. Juni 2022 [gemeint ist das Schreiben vom 16. Juni 2022] ausführte, als nachvollziehbar und überzeugend erachtet. In ihrem Schreiben vom 2. Februar 2022 haben die Beschwerdegegnerinnen dargelegt, weshalb die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Varianten 1 bis 5 nicht machbar seien. Zur Variante 3 haben die Beschwerdegegnerinnen ausgeführt, dass diese die Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung nicht erfülle. In ihrem Schreiben vom 16. Juni 2022 haben die Beschwerdegegnerinnen ausserdem erläutert, aus welchen Gründen die Variante 5 nicht umsetzbar sei. Die Vorinstanz hat sich folglich mit den verschiedenen von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Alternativen zumindest kurz auseinandergesetzt. Dass die Auseinandersetzung der Vorinstanz mit den Einspracherügen nicht ernsthaft erfolgt sein soll, ist nicht ersichtlich. Zudem ist auch nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz auf die ihrer Ansicht nach überzeugenden Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen verwiesen hat. Ob diese Ausführungen auch einer materiell-rechtlichen Prüfung standhalten, ist nicht eine Frage des rechtlichen Gehörs. Insgesamt ist die Vorinstanz daher ihrer Begründungspflicht nachgekommen. Die Rüge der Beschwerdeführenden erweist sich als unbegründet.

11. Fazit und Kosten

- a) Zusammengefasst erweist sich die Beschwerde als unbegründet, soweit darauf einzutreten ist. Der angefochtene Gesamtentscheid ist von Amtes wegen mit einer Auflage zur Farbgebung des Ladearms zu ergänzen und darüber hinaus zu bestätigen.
- b) Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegen die Beschwerdeführenden. Sie haben die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren bestehen aus einer Pauschalgebühr. Für Entscheide in Verwaltungsjustizsachen wird eine Pauschalgebühr von CHF 200.– bis CHF 4000.– je Beschwerde erhoben (Art. 103 Abs. 2 VRPG, Art. 19 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 GebV¹⁴¹). Die gesamte Pauschalgebühr kann angemessen erhöht werden, wenn mehrere Parteien gemeinsam Beschwerde führen (Art. 20 Abs. 2 GebV). In Anwendung dieser Bestimmungen wird die Pauschalgebühr vorliegend auf CHF 4000.– festgesetzt. Für besondere Untersuchungen, Gutachten und dergleichen können zusätzliche Gebühren erhoben werden (vgl. Art. 103 Abs. 1 VRPG und Art. 11 GebV). Die Kosten der OLK (CHF 1000.– gemäss Schreiben vom 26. September 2023) werden deshalb zusätzlich erhoben. Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren betragen somit insgesamt CHF 5000.–. Sie werden den Beschwerdeführenden auferlegt.
- c) Parteikosten werden keine gesprochen (Art. 104 Abs. 1, 3 und 4 VRPG).
- d) Mit Schreiben vom 27. März 2024 haben die Beschwerdeführenden eine Rechnung des Büros I. _____ vom 22. März 2024 für die Leistungen von Januar bis März 2024 (Variantenstudie Bushaltestelle Bern Elfenau im Zusammenhang mit dem Beschwerdeverfahren) in der Höhe von CHF 8069.20 eingereicht. Aus den Schlussbemerkungen vom 13. März 2024 der Beschwerdeführenden folgt sinngemäss, dass sie Kostenersatz geltend machen, wobei sie dies je-

¹⁴¹ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

doch nicht näher begründen. Bei den Kosten für die Variantenstudie handelt es sich nicht um Parteikosten im Sinne von Art. 104 Abs. 1 VRPG, auf deren Ersatz die Beschwerdeführenden als unterliegende Partei ohnehin keinen Anspruch hätten (vgl. Art. 108 Abs. 3 VRPG). Es handelt sich auch nicht um Kosten für behördlich angeordnete Beweismassnahmen, die als Verfahrenskosten zu verlegen wären (vgl. Art. 103 Abs. 3 VRPG). Vielmehr handelt es sich um ein Parteigutachten.

Kosten für Privatexpertisen können im Verwaltungsverfahren in der Regel nicht vergütet werden. Im Allgemeinen besteht aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes (vgl. Art. 18 VRPG) keine Notwendigkeit, unaufgefordert Expertinnen oder Experten beizuziehen. Ein Anspruch auf Kostenersatz kommt nur ausnahmsweise in Betracht, wenn das Parteigutachten wesentliche neue Erkenntnisse gebracht und zu einer grundlegenden Änderung der bisherigen Betrachtungsweise geführt bzw. wenn sich wegen ihm die Anordnung eines amtlichen Gutachtens erübrigt hat. Die Behörde kann diesfalls die Kosten für private Begutachtung zusätzlich zum Aufwand für die Parteivertretung ganz oder teilweise zusprechen. Diese Grundsätze gelten grundsätzlich unabhängig davon, ob das Gutachten zu einem Obsiegen verholfen hat oder nicht.¹⁴²

Der Ergänzungsbericht des Büros I. _____ vom 21. Februar 2024¹⁴³ setzt sich mit den neuen Varianten 3b und 3c sowie den Varianten 5 und B auseinander. Aus dem Ergänzungsbericht ergeben sich aber keine neuen, entscheidrelevanten Erkenntnisse. Wie aufgezeigt, liegt keine Bundesaufgabe vor und das Bauvorhaben stellt keine Beeinträchtigung des Elfenauparks dar. Eine Prüfung von Alternativstandorten und damit verbunden das Einreichen von entsprechenden Parteigutachten wäre somit nicht erforderlich gewesen. Den Beschwerdeführenden sind die Kosten gemäss Rechnung des Büros I. _____ vom 22. März 2024 daher nicht zu entschädigen.

¹⁴² VGE 2016/69 vom 22. März 2017 E. 7.4 mit weiteren Hinweisen

¹⁴³ Beschwerdebeilage Nr. 12

III. Entscheid

1. Der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramtes Bern-Mittelland vom 13. März 2023 wird von Amtes wegen mit folgender Auflage ergänzt:

«Der Ladearm ist in einer dezenten grünen Farbgebung gemäss Visualisierungen der Beschwerdegegnerin vom 30. November 2023 auszuführen. Der exakte Farbton ist vorgängig dem Bauinspektorat der Stadt Bern zur Genehmigung vorzulegen.»

Im Übrigen wird der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramtes Bern-Mittelland vom 13. März 2023 bestätigt. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

2. Die Verfahrenskosten von CHF 5000.– werden den Beschwerdeführenden zur Bezahlung auferlegt. Die Beschwerdeführenden haften solidarisch für den gesamten Betrag. Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

IV. Eröffnung

- Frau Rechtsanwältin H. _____, eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Bern, handelnd durch die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, eingeschrieben
- Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, per E-Mail
- Bauinspektorat der Stadt Bern, zur Kenntnis, A-Post
- Kantonale Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLK), zur Kenntnis, per Kurier

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 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.