

BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 199 vom 29. August 2025

BE Verwaltungsgericht, 2025-08-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_100_2024_199

FR: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 199 du 29 août 2025

IT: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 199 del 29 agosto 2025

Erwägungen

E. 1.1

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

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 5

E. 1.2

Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist befugt, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (Art. 79 Abs. 1 VRPG; vgl. auch Art. 40 Abs. 5 i.V.m. Abs. 2 und Art. 35 Abs. 2 Bst. a des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]). Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist ferner jede andere Person, Organisation oder Behörde befugt, die durch Gesetz oder Dekret dazu ermächtigt ist (Art. 79 Abs. 2 VRPG). Die Beschwerdeführenden 1-4 haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Die als Beschwerdeführende 1, 2 und 4 auftretenden privaten Organisationen sind von Gesetzes wegen zur Beschwerde befugt (Art. 79 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 40a und 35a BauG). Die Beschwerdeführerin 3 ist als Nachbarin durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Die Beschwerdeführenden 5 führen neben der Stockwerkeigentümergeinschaft ... selbständig Beschwerde gegen den Entscheid der BVD vom 13. Juni 2024 (vgl. Beschwerde S. 3 und Eingabe vom 31.10.2024, act. 10). Als Einzelpersonen haben sie aber keine Einsprache gegen das Bauprojekt erhoben und nicht am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Ihre Beschwerdebefugnis ist daher zu verneinen (vgl. Bau-, Energie- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern [heute: BVD] 1.9.1993, in BVR 1994 S. 409 E. 1; VGE 17701 vom 24.11.1988 E. 3b). Das ist insofern unschädlich, als die Beschwerde ohnehin behandelt werden muss.

E. 1.3

Soweit die Beschwerdeführenden das Nichteintreten der Vorinstanz hinsichtlich Rechtsverwahrung sowie Licht- und Lärmimmissionen anfechten wollen (vgl. vorne Bst. C; angefochtener Entscheid E. 1b und c), ist auf die Beschwerde mangels Begründung nicht einzutreten (vgl. Art. 32 Abs. 2 VRPG; BVR 2011 S. 490 [VGE 2010/363 vom 17.6.2011] nicht publ. E. 1.2; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG,

E. 1.4

Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG).

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 6

E. 2

Aufl. 2020, Art. 32 N. 27). Im Übrigen sind die Bestimmungen über Form und Frist eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG) und ist auf die Beschwerde einzutreten.

E. 2.1

Das Bauvorhaben ist auf den Parzellen Nrn. 1. _____ und 2. _____ geplant. Die Strassenparzelle Nr. 1. _____ ist im Zonenplan der EG Bern als weisse Verkehrsfläche ausgewiesen. Die südwestlich an- schliessende Manuelmatte auf der Parzelle Nr. 2. _____ befindet sich in der Zone für öffentliche Nutzungen Freifläche A (FA) und der an die Wende- schlaufe angrenzende Teil der Parzelle Nr. 2. _____ in der Schutzzone C (SZ C). Etwas weiter südlich liegt ausserdem das Elfenauhölzli, das dem üb- rigen Gebiet/Wald zugeordnet ist (vgl. Zonenplan der EG Bern, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Planen und Bauen/Nutzungspla- nung/Baurechtliche Grundordnung [BGO]», sowie Auszug aus dem ÖREB- Kataster zur Parzelle Nr. 2. _____).

E. 2.2

Die neue Bushaltekante mit Ladearm ist auf der Strassenparzelle Nr. 1. _____ vor der Kurve der Wendeschlaufe geplant. Anders als bisher soll der Bus vom Stadtzentrum herkommend gerade an die neue Haltekante heranfahren und erst bei der Abfahrt den Wendekreis passieren (Situations- plan vom 18.8.2022 [vgl. nachfolgende Grafik] und Situationsplan 1:100 vom 22.8.2022, je Akten RSA 4B). Für den behindertengerechten Ausbau der Haltekante wird das bestehende Trottoir zulasten der Fahrbahn verbreitert und auf der gesamten Buslänge auf 22 cm erhöht (Randabschluss- und Ko- tierungsplan vom 22.8.2022, Akten RSA 4B). Das Terrain auf der angren- zenden Parzelle Nr. 2. _____ muss deshalb auf einer Länge von 45,86 m und einer Breite von 1,5 m der neuen Höhe der Bushaltekante angepasst werden (Situationsplan 1:100 und Querprofile vom 22.8.2022, Akten RSA 4B). Zur Elektrifizierung der Buslinie 19 (Spiegel, Blinzern – Bern, Elfenau) soll ein Ladearm errichtet werden. Dieser ist optisch mit einem umgekehrten «L» vergleichbar. Er wird 4,9 m hoch sein und 5,71 m quer in die Manuel- strasse hineinragen. Die Breite des Ladearms beträgt 1,06 m. Das Funda- ment bzw. Gegengewicht des Ladearms soll auf einer Länge von ca. 3 m, einer Breite von 2,1 m und einer Tiefe von 1,2 m unterirdisch auf der Parzelle Nr. 2. _____ zu liegen kommen (Situationsplan 1:100 und Querprofile [Querprofil 5] vom 22.8.2022, Akten RSA 4B). Bei der bisherigen Bushalte- kante sind neu 22 Veloabstellplätze vorgesehen. Der bestehende Veloraum

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 7 wird in einen Traforaum umgebaut (Plan «Anpassung Veloraum» vom 7.9.2020, Akten RSA 4B). Situationsplan vom 18. August 2022

E. 3

Die Beschwerdeführenden rügen vorab eine unvollständige und fehlerhafte Sachverhaltsfeststellung und damit eine Verletzung des Untersuchungs- grundsatzes durch die Vorinstanz.

E. 3.1

Gemäss Art. 18 Abs. 1 VRPG stellen die Behörden den Sachverhalt von Amtes wegen fest (sog. Untersuchungsmaxime). Die Sachverhaltsfeststellung umfasst das Zusammentragen, Nachprüfen und Bewerten der Sachumstände (Tatsachen), die für die Rechtsanwendung massgebend sind, d.h. die Behörde erhebt den rechtserheblichen Sachverhalt. Unvollständig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn die Behörde nicht alle für den Entscheid wesentlichen Sachumstände bzw. Beweismittel erhoben hat. Unrichtig ist sie, wenn die Behörde auf einen aktenwidrigen oder nach den Beweis-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 8 regeln nicht erhärteten Sachumstand abgestellt, die Beweismittel falsch gewürdigt oder einen rechtserheblichen Sachumstand nicht in das Beweisverfahren einbezogen hat (BVR 2004 S. 446 E. 4.2; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 30 i.V.m. Art. 66 N. 32).

E. 3.2

Die Beschwerdeführenden beanstanden zunächst, der Beurteilung der Vorinstanz liege keine ganzheitliche Betrachtungsweise zugrunde; mithin habe sie die räumliche Grosszügigkeit und unberührte Weitsichtigkeit als prägendes Element des Elfenauparks nicht berücksichtigt und hauptsächlich einzelne Sichtbeziehungen geprüft (Beschwerde S. 11 f.). Dies erweist sich als unbegründet: Die Vorinstanz hat den Elfenaupark im angefochtenen Entscheid – gestützt auf die Umschreibung im von ihr eingeholten Bericht der OLK – allgemein beschrieben (vgl. angefochtener Entscheid E. 7b sowie Ziff. 4 des Berichts der OLK vom 19.9.2023, Akten BVD 4A pag. 112 ff. [im Folgenden: OLK-Bericht]). In diesem Zusammenhang hat sie ausgeführt, dass sich die Parkanlage «durch grosszügige unverbaute Grünflächen (insbesondere die Manuelmatte)» charakterisiere und der östliche Teil der Elfenau als «offener Raum mit leicht amphitheaterartigem Charakter» umschrieben werde. Zudem hat sie berücksichtigt, dass von verschiedenen Standorten im Elfenaupark aus Sichtbeziehungen Richtung Muri und Aaretal sowie Gurten bestehen. Entgegen den Beschwerdeführenden hat die Vorinstanz die räumliche Grosszügigkeit und unverbaute Weitsicht – gerade im östlichen Teil des Elfenauparks – also beachtet. Dass sie in der Folge die einzelnen Sichtbeziehungen eingehend gewürdigt hat, ist nicht zu beanstanden, zumal die OLK hauptsächlich diese für eine allfällige Beeinträchtigung des Landschaftsbilds als massgeblich erachtet hat (vgl. hinten E. 5.2).

E. 3.3

Die Beschwerdeführenden kritisieren weiter, dass die Vorinstanz keinen Augenschein durchgeführt hat. Sie stellen vor Verwaltungsgericht erstmals einen entsprechenden Beweisantrag. Ein Augenschein sei erforderlich, um die räumlichen Qualitäten des Elfenauparks und die Atmosphäre an dessen Eingangspforte zu erfassen. Die Vorinstanz habe sich stattdessen hauptsächlich auf Fotoaufnahmen der Beschwerdegegnerinnen und eine Aufnahme aus Google Street View gestützt, was fragwürdig sei (Beschwerde S. 12 f.). – Aus den Akten ist ersichtlich, dass das Regierungsstatthalteramt

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 9 am 14. Dezember 2021 einen Augenschein durchgeführt und dazu ein Protokoll mit Fotos erstellt hat (Protokoll zum Augenschein des Regierungsstatthalteramts vom 14.12.2021, Akten RSA 4C pag. 338 ff.). Die örtlichen Verhältnisse sind sodann durch

weitere Fotos und Visualisierungen gut dokumentiert (vgl. u.a. Fotos 1-4 der Begehung durch die OLK im Anhang zum OLK-Bericht; Beilage «Visualisierungen der Endhaltestelle Elfenau Linie 19» zur Stellungnahme der Beschwerdegegnerinnen vom 30.11.2023, Akten BVD 4A pag. 137 ff., 144 ff. [im Folgenden: Visualisierungen der Beschwerdegegnerinnen bzw. je einzeln Visualisierung A1-A3, B1-B3, C1 und C3]; Fotos in der Beschwerde vom 13.4.2023, Akten BVD 4A pag. 8 und 12 ff., und in der Beschwerde vom 15.7.2024, act. 1 S. 13, 17 und 19 f.). So sind insbesondere die Sichtbeziehungen im Anhang zum OLK-Bericht fotografisch festgehalten, aufgrund derer die OLK die Auswirkungen des Bauvorhabens beurteilt hat (OLK-Bericht S. 4 sowie Anhang Fotos 1-4). Die Beschwerdegegnerinnen haben die Kamerastandorte und Blickwinkel für die Fotoaufnahmen entsprechend den Fotos der OLK gewählt (Beschwerdeantwort S. 17). Ihre gestützt auf diese Fotos hergestellten Visualisierungen tragen mit dazu bei, die Auswirkungen der geplanten Bushaltestelle mit Ladearm zu veranschaulichen. Es ist deshalb entgegen den Beschwerdeführenden nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz diese berücksichtigt hat. Warum sich die Vorinstanz sodann nicht auf die öffentlich zugängliche Aufnahme aus Google Street View stützen durfte, begründen die Beschwerdeführenden nicht und ist auch nicht ersichtlich. Somit ergibt sich der massgebliche Sachverhalt mit hinreichender Klarheit aus den Akten. Von einem Augenschein waren abgesehen von einem persönlichen Eindruck keine wesentlichen Erkenntnisse zu erwarten. Inwiefern ein persönlicher Eindruck der Stimmung bzw. Atmosphäre an der Eingangspforte zum Elfenaupark unentbehrlich sein soll, legen die Beschwerdeführenden nicht dar und ist auch nicht erkennbar. Die Vorinstanz durfte daher auf einen Augenschein verzichten. Soweit die Beschwerdeführenden vor Verwaltungsgericht einen Augenschein verlangen, wird dieser Antrag aus den genannten Gründen abgewiesen (vgl. BVR 2010 S. 78 E. 3.2, 2009 S. 503 E. 3.3.6; Michel Daum, a.a.O., Art. 18 N. 28, Art. 19 N. 82).

E. 3.4

Weiter machen die Beschwerdeführenden geltend, die Fotoaufnahmen bzw. Visualisierungen der Beschwerdegegnerinnen würden die Situa-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 10 tion vor Ort falsch wiedergeben. In der Folge beanstanden sie allerdings nur Fehler im Zusammenhang mit der Visualisierung B3, die den Blick von Mettlen (Gemeinde Muri) herkommend Richtung Stadtzentrum zeigt. Sie bringen vor, das Foto sei nicht vom Fussweg, sondern von der rechts davon liegenden Grasfläche aus aufgenommen worden. Deshalb sei die Manuelstrasse zu sehen, während sie vom Fussweg aus vollständig vom Bus verdeckt wäre. Dies werde dadurch akzentuiert, dass die Verbreiterung des Trottoirs bei der Halteposition des Busses nicht berücksichtigt worden sei. Dadurch werde sich der Bus weiter rechts als dargestellt befinden und die Sicht während längerer Zeit vollständig versperren. Zudem sei der Bus zu weit hinten positioniert und trete deshalb «weniger» stark in Erscheinung (Beschwerde S. 12 f.). Die Beschwerdegegnerinnen führen zur Halteposition des Busses demgegenüber aus, die Busfahrerin bzw. der Busfahrer sei instruiert worden, genau am eingemessenen und künftig geplanten Haltepunkt anzuhalten, also mit dem exakten Abstand zur projektierten Haltekante (Beschwerdeantwort S. 8). – Der Fotostandort für die Visualisierung B3 ist entsprechend den Fotos der OLK gewählt worden (E. 3.3 hiervor) und damit nicht zu beanstanden. Die Halteposition des Busses ist auf der Visualisierung B3 so gewählt, dass der Bus einen Abstand zum heutigen Trottoir einhält. Ob die geplante Verbreiterung des Trottoirs vollständig berücksichtigt wurde und

der Bus auf der Visualisierung B3 unter dem Ladearm oder zu weit hinten dargestellt ist, ist – auch aufgrund der Perspektive – nicht eindeutig erkennbar. Die Frage braucht nicht abschliessend geklärt zu werden, da es sich höchstens um minimale Ungenauigkeiten handelt, die keinen Einfluss auf das Ergebnis hätten (vgl. hinten E. 7.3 und 7.6). Inwiefern die übrigen Fotoaufnahmen bzw. Visualisierungen der Beschwerdegegnerinnen die Situation falsch wiedergeben, legen die Beschwerdeführenden nicht dar; solches ist auch nicht erkennbar.

E. 3.5

Die Beschwerdeführenden bringen weiter vor, die Vorinstanz habe die Stellungnahmen der städtischen Denkmalpflege und von Stadtgrün Bern nicht in die Beurteilung einbezogen (Beschwerde S. 14). Zu Unrecht: Die Vorinstanz hat die verschiedenen Stellungnahmen der städtischen Denkmalpflege erwähnt und erläutert, dass sich die OLK – zumindest indirekt – mit der Auffassung dieser Fachbehörde auseinandergesetzt habe (angefochtener Entscheid E. 5a ff., 7a). Die städtische Denkmalpflege ist im Baubewilligungs-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 11 gungsverfahren auch zuständig für gartendenkmalpflegerische Belange von Anlagen, die zu schützens- oder erhaltenswerten Bauten gehören (vgl. Art. 11 Abs. 3 der Verordnung vom 11. Dezember 2002 über die städtische Denkmalpflege [Denkmalpflegeverordnung, DPFV; SSSB 426.41]). Die Beurteilung durch Stadtgrün Bern (vgl. Anhang A zum technischen Kurzbericht zur Projektänderung vom 22.8.2022, Akten RSA 4C pag. 533) musste die Vorinstanz daher nicht separat erwähnen, zumal diese noch vor der Projektänderung verfasst wurde. Dass sich die Vorinstanz hauptsächlich mit der abweichenden Meinung der OLK befasst hat, ist nicht zu beanstanden.

E. 3.6

Soweit die Beschwerdeführenden schliesslich rügen, die Vorinstanz habe die Beeinträchtigung des Ortsbilds und der Landschaft unabhängig vom wartenden Bus beurteilt (Beschwerde S. 12), ist dies ebenfalls unbegründet. Denn die Vorinstanz hat sich ausführlich dazu geäussert (vgl. angefochtener Entscheid E. 7i). Im Übrigen ist fraglich, ob der wartende Bus überhaupt von Belang ist, stellt er doch keine baubewilligungspflichtige Baute oder Anlage dar. Soweit ersichtlich, sind Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs oder deren Farbe in der Rechtsprechung im Zusammenhang mit dem Ortsbild- und Landschaftsschutz denn auch noch nie thematisiert worden. Die Frage kann mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen offenbleiben.

E. 3.7

Nach dem Gesagten können der Vorinstanz keine Fehler in der Sachverhaltsfeststellung und damit auch keine Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes vorgeworfen werden. Die diesbezüglichen Rügen erweisen sich als unbegründet. Eine andere Frage ist, ob die Vorinstanz die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild zu Recht anders als die OLK beurteilt hat. Darauf ist im Folgenden einzugehen.

E. 4

Umstritten sind ausschliesslich die Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild und die Landschaft, namentlich auf den angrenzenden Elfenaupark mit dem ehemaligen Landsitz Elfenu, der unter strengem Schutz steht.

E. 4.1

Zu beachten sind zunächst die kantonalen Bestimmungen zum Orts- bild- und Landschaftsschutz (Art. 9 f. BauG). Nach Art. 9 BauG dürfen Bau- ten, Anlagen, Reklamen, Anschriften und Bemalungen Landschaften sowie Orts- und Strassenbilder nicht beeinträchtigen (Abs. 1 Satz 1). Die Gemein- den können nähere Vorschriften erlassen (Abs. 3). Art. 6 der Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 [BO; SSSB 721.1]) bestimmt – so- weit hier relevant – Folgendes: Art. 6 Einordnung in das Stadt-, Quartier- und Strassenbild 1 Bauten, Gebäudeteile und Gestaltungen des öffentlichen sowie pri- vaten 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 Be- bauung 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 Stras- senraum, die Lärmschutzmassnahmen, die Abstellplätze und die Be- pflanzung. [...] Diese Bestimmungen gehen über die «ästhetische Generalklausel» von Art. 9 Abs. 1 BauG hinaus; ihnen kommt selbständige Bedeutung zu (vgl. Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I/II, 5. Aufl. 2020/2024, Art. 9-10 N. 4). Die Gemeinde hat den südwestlich an die Wen- deschlaufe angrenzenden Teil der Parzelle Nr. 2._____ zudem der Schutzzone C zugeordnet (vgl. vorne E. 2.1). Nach den näheren Vorschriften der Gemeinde (vgl. Art. 9a Abs. 2 BauG) umfassen die Schutzzonen Gebiete von besonderer landschaftlicher, städtebaulicher oder ökologischer Bedeu- tung (Art. 25 Abs. 1 BO). In der Zone SZ C (Naturschutzareal) dürfen nur Bauten erstellt werden, die dem Schutzzweck dienen (Art. 25 Abs. 5 Satz 1 BO). Das Bauvorhaben betrifft den (rein ökologischen) Schutzzweck des Na- turschutzareals nicht, zumal das Fundament bzw. Gegengewicht des Lade- arms unterirdisch geplant ist (vgl. vorne E. 2.1 f.).

E. 4.2

Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Stadt Bern mit der Elfenau (Parklandschaft mit Stadtgärtnerei und Aarehang, Umgebungsrichtung XX- XII) im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von na- tionaler Bedeutung (ISOS) mit dem Erhaltungsziel a verzeichnet ist (Objekt Nr. 499 «Bern», einsehbar unter: <www.bak.admin.ch>, Rubriken «The- men/ISOS/ISOS und Ortsbildschutz/ISOS-Geoportal»).

E. 4.2.1

Nach Art. 6 Abs. 1 NHG wird durch die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes dargetan, dass es in be- sonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Ein- bezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient. Bundesinventare wie das ISOS gelten zwar unmittelbar nur bei der Erfüllung von Bundesaufgaben, wozu die Ertei- lung

einer Baubewilligung in der Bauzone für nicht den Bund betreffende Objekte grundsätzlich nicht gehört (vgl. BGE 139 II 271 E. 10.1). Soweit – wie hier – keine Bundesaufgabe in Frage steht, wird der Schutz von Ortsbildern vorab durch kantonales bzw. kommunales Recht gewährleistet. Art. 6 Abs. 2 NHG ist deshalb nicht unmittelbar anwendbar. Die Kriterien dieser Bestimmung und die Schutzinteressen der Bundesinventare sind aber nicht unbeachtlich. Das ISOS als anderes Inventar im Sinn von Art. 13e der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) gilt für die Behörden von Kanton und Gemeinden auch im Baubewilligungsverfahren zumindest als Empfehlung (vgl. BVR 2008 S. 117 E. 2b; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 33b).

E. 4.2.2

Die Umgebungsrichtung XXXII reicht bis zur Manuelstrasse und umfasst insbesondere die Manuelmatte (vgl. Beschrieb zum Objekt Nr. 499 «Bern», einsehbar unter: <www.bak.admin.ch>, Rubriken «Themen/ISOS/ISOS und Ortsbildschutz/ISOS-Geoportal»). Die Manuelstrasse selber, die Wendeschlaufe und der östliche Zugangsweg zum Elfenaupark liegen ausserhalb des inventarisierten Gebiets, ebenso der grösste Teil des Elfenauhölzlis und das freie Feld in Richtung Muri südlich der Wendeschlaufe und des Zugangswegs (vgl. Übersichtsplan, Aufnahmeplan und Planlegende zum Objekt Nr. 499 «Bern»). Eine Umgebungsrichtung ist ein Bereich von ein- oder mehrseitig unbegrenzbarer Ausdehnung und meist von Bedeutung für den weiträumigen Bezug zwischen Bebauung und Landschaft. Das Erhaltungsziel a bedeutet, dass die Beschaffenheit als Kulturland

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 14 oder Freifläche erhalten werden soll, d.h. die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten sind zu bewahren und störende Veränderungen zu beseitigen (vgl. Art. 9 Abs. 4 Bst. a der Verordnung vom 13. November 2019 über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz [VISOS; SR 451.12]; Bundesamt für Kultur [BAK], Erläuterungen zum ISOS, 2021, S. 5 und 8, einsehbar unter: <www.bak.admin.ch>, Rubriken «Baukultur/ISOS und Ortsbildschutz/Das ISOS in Kürze/ISOS-Methode»). Das Bauvorhaben berührt das Erhaltungsziel zwar nicht direkt, zumal es ausserhalb des Schutzgebiets liegt. Es ist aber nicht von vornherein ausgeschlossen, dass es Auswirkungen auf die Schutzziele hat, etwa indem es den freien Blick auf das geschützte Gebiet oder dessen Unberührtheit beeinträchtigt (BGE 115 Ib 311 E. 5e). Das ISOS ist insoweit zu beachten (so auch angefochtener Entscheid E. 7d).

E. 4.3

Der Elfenaupark ist in weiteren Schutzinventaren aufgeführt, die hier aber unbeachtlich sind. So betrifft das Bauvorhaben die primär ökologischen Schutzziele des angrenzenden Objekts Nr. 1314 «Aarelandschaft zwischen Thun und Bern» nicht, das durch das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) geschützt ist (einsehbar unter: <www.bafu.admin.ch>, Rubriken «Themen/Thema Landschaft/Landschaften nationaler Bedeutung/BLN/Objektbeschreibungen/13 Zentrales Mittelland»). Gleiches gilt für das Objekt Nr. 69 «Belper Giessen», das im Bundesinventar der Auen von nationaler Bedeutung aufgeführt ist (einsehbar unter: <www.bafu.admin.ch>, Rubriken «Themen/Thema Biodiversität/Ökologische Infrastruktur/Biotop von nationaler Bedeutung/Auen/Objektblätter»), und die kantonalen Naturschutzgebiete Nr. 6 «Elfenaupark» und Nr. 48 «Aarelandschaft Thun-Bern» (einsehbar unter:

<www.naturschutzgebiete.sites.be.ch>, Rubriken «Schutzgebiete»; vgl. angefochtener Entscheid E. 7d). Auch der Schutz des «Elfenaupark[s] mit Campagne, Wirtschaftsgebäuden, Orangerie und Pavillon» durch das Schweizerische Kulturgüterschutzinventar (KGS-Inventar, einsehbar unter: <www.babs.admin.ch>, Rubriken «Weitere Aufgabenfelder/Kulturgüterschutz/KGS-Inventar») braucht hier nicht beachtet zu werden; dieses beschränkt sich grundsätzlich auf den ereignisorientierten Kulturgüterschutz, mithin den Schutz von Kulturgütern bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen (Art. 1 Bst. a des Bundesgesetzes vom 20. Juni 2014 über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffne-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 15 ten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen [KGSG; SR 520.3]), was hier kein Thema ist. Soweit der Elfenaupark schliesslich in der Liste historischer Gärten und Anlagen der Schweiz des International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) vermerkt ist (einsehbar unter: <www.icomos.ch>, Rubriken «Arbeitsgruppen/Gartendenkmalpflege/Projekte und Informationen»), ist diese rechtlich nicht verbindlich (vgl. Erläuterungen zur Liste historischer Gärten und Anlagen Ziff. 1.2, einsehbar unter: <www.icomos.ch>, Rubriken «Arbeitsgruppen/Gartendenkmalpflege/Projekte und Informationen»). Gleiches gilt für das künftige Garteninventar der Stadt Bern, das derzeit erarbeitet wird (vgl. dazu <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Planen und Bauen/Denkmalpflege/Gartendenkmalpflege»).

E. 5

Die BVD hat im vorinstanzlichen Verfahren die OLK konsultiert (Verfügung vom 14.8.2023, Akten BVD 4A pag. 99 ff.), welche in ihrem Bericht vom 19. September 2023 zum Schluss kam, dass das Baugesuch abzulehnen sei.

E. 5.1

Einleitend wies die OLK auf den hochgradig geschützten Landschaftsraum der Elfenu mit der historisch bedeutsamen Parkanlage hin, der als hochwertiges Naherholungsgebiet der Stadt Bern von ausserordentlicher historischer und landschaftsästhetischer Bedeutung sei. Im Einzelnen charakterisierte sie das Orts- und Landschaftsbild in der Umgebung des Bauvorhabens und dessen prägende Elemente und Merkmale wie folgt (OLK-Bericht S. 3): «Die Endhaltestelle des Elfenu-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 durchgrünerten 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 Elfenu 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 coupiereten Geländeterrasse des Aarehangs an, wo die spätbarocke Campagne sitzt.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 16 Der östliche Teil des Landschaftsparks präsentiert sich als grosse, vom Waldsaum des Elfenuhölzli 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 Wendeschleife ist zudem nicht nur einer der Zugänge zum Elfenaupark, sondern fungiert aufgrund seiner terrainmässig erhöhten Eckposition auch als prominenter Auftakt zum historischen Grünraum.»

E. 5.2

Die Wirkung des Bauvorhabens in Bezug auf das umliegende Orts- und Landschaftsbild beurteilte die OLK wie folgt (OLK-Bericht S. 3 f.): «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 Elfenuhölzli von Bedeutung sind. Der Ladearm steht topografisch an einer leicht erhöhten – und damit aus einzelnen Perspektiven von weitem einsehbaren – Stelle, einem abgeflachten Geländerrücken, 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 Elfenuhölzli 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 [...] mit den Fotos der OLK [...] zeigt zudem, dass besagte optische Beeinträchtigung in der laublosen Vegetationsperiode entsprechend gewichtiger zu Buche schlagen wird.» Weiter führte die OLK aus, Blickachsen und Sichtbeziehungen seien konstituierende Elemente von Landschaftsparks und im harmonisch strukturierten Geflecht aus natürlicher und gestalteter Landschaft von massgeblicher Be-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 17 deutung, weshalb bauliche Interventionen, wie sie der geplante Ladearm mit Bushaltestelle darstelle, auch in Randbereichen grosse negative Auswirkungen hätten (vgl. OLK-Bericht S. 3 f.). Zu den hier massgebenden Sichtbeziehungen hielt die OLK im Einzelnen Folgendes fest (OLK-Bericht S. 4): «Hier gilt das gleiche wie bei der

vorangehenden Frage: 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 [richtig: östliche] Eckpunkt des Elfenauparks nimmt nicht zuletzt aufgrund seiner topografisch erhöhten Lage am Übergang zweier Geländesenken bezüglich Sichtbeziehungen eine wichtige Angelfunktion ein.» Im Anhang führte die OLK zu den Fotos sodann Folgendes aus: «Foto 1: Blick Richtung Muri und Aaretal. Aus dieser Perspektive bilden die Baumkronen von Elfenau- und Mettlenhölzli eine natürliche Torsituation, die den Blick in die Landschaft hinaus lenkt – ein Gestaltungselement, das für Englische Gärten des frühen 19. Jahrhunderts kennzeichnend ist. Und just hier hinein (im Bereich des Trottoirs, rechts neben dem Velofahrer) käme die Ladestation mit Bushaltestelle zu stehen, was die Blickachse zum Eckpunkt des Landschaftsparks nachhaltig stören würde.» «Foto 2: Blick von Mettlen (Gde. Muri) her kommend Richtung Bern. 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 begrenzt – stark beeinträchtigen.» «Foto 3: Blick von der Elfenau über die offene Manuelmatte Richtung Manuelstrasse. Die Busendstation befindet sich rechts der markanten Villa. Von hier aus tritt der eindruckliche Bewuchs des historischen Elfenauwäldli raumprägend in Erscheinung. Ebenfalls ersichtlich ist die sanft gewellte Topografie mit dem abgeflachten Geländerücken, auf dem die gartenstadtähnliche Quartierbebauung und der obere Eingang zum historischen Landschaftspark liegen. Die Ladestation mit Bushaltestelle wäre von hier aus insbesondere in der laublosen Zeit klar erkennbar.»

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 18

E. 5.3

Die Fachmeinung der OLK ist für die Behörden nicht verbindlich und es gilt diesbezüglich der Grundsatz der freien Beweiswürdigung. Das Verwaltungsgericht gesteht ihr aber regelmässig einen erheblichen Stellenwert zu (sog. erhöhte Beweiskraft). Es prüft insbesondere, ob die Fachmeinung gefestigt und gut abgestützt ist und ob sie – nach entsprechenden Erläuterungen – auch Laiinnen und Laien zu überzeugen vermag (BVR 2009 S. 328 E. 5.7, 2004 S. 489 E. 4c; VGE 2016/1 vom 16.2.2016 [bestätigt durch BGer 1C_23/2017 vom 3.10.2017] E. 7.6; Michel Daum, a.a.O., Art. 19 N. 36 und 58).

E. 6

Die Vorinstanz ist der Beurteilung der OLK aus verschiedenen Gründen nicht gefolgt.

E. 6.1

Zunächst beschrieb sie die Umgebung des Bauvorhabens anders, weil die OLK diese ungenügend erfasst habe. Zwar befinde sich unmittelbar beim Bauvorhaben die Manuelmatte und das Elfenauhölzli, womit die Umgebung stark durchgrünt sei. Ebenso liege unmittelbar südöstlich nach dem geplanten Standort der neuen Bushaltekante der östliche, etwas höher gelegene und von Bäumen geprägte Auftakt zum Elfenaupark. Die Umgebung des Bauvorhabens sei Richtung Südosten und Nordwesten sowie vom Elfenaupark westlich der Manuelmatte (Fussweg) aus gesehen aber auch stark geprägt vom Strassenraum der Manuelstrasse. Die Strasseninfrastruktur sei gut ersichtlich. Die Manuelstrasse bilde eine klare Grenze zwischen den Wohnsiedlungen und dem Elfenaupark; der geplante Standort der neuen Bushaltestelle sei genau an dieser Grenze geplant. Bei einem mitten in der Stadt gelegenen Landschaftspark liege es auf der Hand, dass eine Grenze zum Strassenraum bzw. dem überbauten Stadtgebiet allenfalls abrupt er- scheine und ein starker Kontrast zwischen Strasseninfrastruktur und Land- schaftspark bestehe (angefochtener Entscheid E. 7c S. 25 f.). – Diese Aus- führungen sind für das Verwaltungsgericht gut nachvollziehbar. Denn es fällt auf, dass die OLK in ihrer Beschreibung der Umgebung des Bauvorhabens den Elfenaupark bzw. die Manuelmatte, das durchgrünte Wohnquartier so- wie das offene Feld im Südosten in Richtung der Gemeinde Muri besonders

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 19 hervorhebt; die Manuelstrasse mit der dazugehörigen Strasseninfrastruktur sowie die Wendeschleife lässt sie hingegen ausser Acht (vgl. vorne E. 5.2). Dadurch erweckt sie den Eindruck, die Übergänge zwischen den Land- schaftsräumen bzw. von diesen zum Wohnquartier seien fliessend und durchgehend durchgrünt. Die Umgebung der neuen Bushaltestelle ist aller- dings auch geprägt vom Strassenraum der Manuelstrasse, der bei der ge- planten Bushaltekante immerhin rund 10 m breit ist, sowie der Wende- schleife mit der bestehenden Infrastruktur (Haltekante, Warte- und Velo- raum), was sich ohne weiteres aus den Plänen und Fotos in den Akten ergibt (vgl. Situationsplan 1:100 vom 22.8.2022, Akten RSA 4B). Dem durfte und musste die Vorinstanz entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden Rechnung tragen (vgl. Beschwerde S. 14 f.).

E. 6.2

Im Weiteren beurteilte die Vorinstanz die optische Wirkung des La- dearms und des wartenden Busses abweichend von der OLK: Der Ladearm trete nicht störend oder markant in Erscheinung, da er nicht über die Bäume hinausrage, eine dezente grüne Farbe aufweise und deshalb zur grünen Um- gebung keinen grossen farblichen Kontrast herstelle. Er sei Teil der techni- schen Infrastruktur des elektrifizierten öffentlichen Verkehrs und damit Be- standteil eines modernen Strassenraums. Als solcher sei er klar als Infra- struktur des Strassenraums zu erkennen (angefochtener Entscheid E. 7e, 7f und 7g). Zum wartenden Bus erwog die Vorinstanz, die roten Busse würden zum typischen Erscheinungsbild auf den Strassen in der Stadt Bern gehören. Sie seien auch in dem vom ISOS erfassten Gebiet (insbes. Altstadt) unter- wegs. Der Bus sei zudem nicht auffälliger als die entlang der Manuelstrasse geparkten Autos, was sich aus der Visualisierung A3 der Beschwerdege- nerinnen ergebe. Es sei nicht erkennbar, weshalb die rote Farbe des Busses störend sei,

wenn zugleich Autos in allen möglichen Farben in unmittelbarer Nähe abgestellt würden (angefochtener Entscheid E. 7i). Die Beschwerde-führenden sind hingegen der Auffassung, der Ladearm und der wartende Bus würden einen «erheblichen Gegensatz zur bestehenden weitläufig, un- verbauten grünen Ebene» schaffen. Es sei die erste technische und am massivsten in Erscheinung tretende Anlage an der Seite der Manuelstrasse, die mit den bestehenden Anzeigetafeln, Beleuchtungskandelabern und derglei- chen nicht vergleichbar sei. Daran vermöge der dezente Farbton nichts zu ändern. Der wartende Bus trete sodann nicht nur wegen seiner auffälligen

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 20 Farbe, sondern auch wegen seiner Volumetrie kräftig in Erscheinung. Er falle in der unbebauten grünen Landschaft stark auf. Die Autos seien dagegen nicht direkt an der Manuelmatte geparkt und aufgrund ihrer Grösse und Di- stanz zur Eingangspforte auch weniger auffällig (Beschwerde S. 17 f.). – Auf den Visualisierungen A2 und B2 ist ersichtlich, dass der Ladearm durch die Farbgebung und seine Lage inmitten von Bäumen – zumindest wenn diese belaubt sind – nicht auffällt. Auch ordnet er sich in die Strasseninfrastruktur ein und tritt zwischen den bestehenden Kandelabern nicht markant in Er- scheinung. Zwar ist der Ladearm in der vertikalen wie auch in der horizonta- len Ausdehnung im Vergleich voluminöser. Wie die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat, ist er allerdings als Teil der technischen Infrastruktur des elektrifizierten öffentlichen Verkehrs wahrnehmbar und damit Bestandteil ei- nes modernen Strassenraums (vgl. angefochtener Entscheid E. 7g; vgl. auch Bilder von Ladearmen bei den bereits umgestellten Buslinien 17 und 21 und der Endhaltestelle Blinzern der Buslinie 19, einsehbar unter: <www.bernmobil.ch>, Rubriken «Unternehmen/Projekte&Innovatio- nen/Elektrifizierung Flotte/Streckenlader»; vgl. auch Fotos in Beschwerde S. 21 f.). Der Vorinstanz ist auch insofern zu folgen, als die roten Busse von Bernmobil zum Strassen- und damit zum Ortsbild der Stadt Bern gehören. Vor diesem Hintergrund ist mit der BVD davon auszugehen, dass der war- tende Bus – soweit für das Orts- und Landschaftsbild überhaupt von Belang (vgl. vorne E. 3.6) – grundsätzlich nicht stört.

E. 7

Schliesslich beurteilte die Vorinstanz die Auswirkungen des Bauvorhabens namentlich mit Blick auf die Sichtbeziehungen abweichend von der OLK.

E. 7.1

Dazu ist in allgemeiner Hinsicht zunächst Folgendes festzuhalten: Die Manuelstrasse inkl. Wendeschlaufe, der östliche Zugangsweg zum Elfe- naupark, ein grosser Teil des Elfenauhölzlis und das offene Feld im Südos- ten der geplanten Bushaltekante liegen ausserhalb des im ISOS verzeichne- ten Gebiets, d.h. sie sind von der Umgebungsrichtung XXXII nicht erfasst (vorne E. 4.2.2; vgl. auch angefochtener Entscheid E. 7g). Die Sicht von der Manuelstrasse in Richtung Muri und umgekehrt von der Wendeschlaufe aus

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 21 stadteinwärts ist für das ISOS-Gebiet also von vornherein höchstens inso- weit relevant, als die freie Sicht auf die Manuelmatte (Wiese bis zum östli- chen Zugangsweg) beeinträchtigt würde. Die Sicht entlang der Manuel- strasse stadteinwärts und in Richtung Muri einschliesslich Sicht auf die öst- liche Eingangspforte zum Elfenaupark und die Weitsicht in die Alpen betref- fen das ISOS-Gebiet hingegen nicht; sie sind nur, aber immerhin im Rahmen des allgemeinen Ortsbild- und Landschaftsschutzes zu beachten.

E. 7.2

Zur Sicht entlang der Manuelstrasse in Richtung Muri einschliesslich Sicht auf die östliche Eingangspforte zum Elfenaupark und die Weitsicht in die Alpen ergibt sich zunächst Folgendes:

E. 7.2.1

Die Vorinstanz hat ausgeführt, auf dem Foto 1 im Bericht der OLK seien zwei Sichtkorridore zu sehen. Der schmalere ergebe sich aus der Fortsetzung der Manuelstrasse und der natürlichen Torsituation mit den Bäumen entlang der Manuelstrasse. Der Ladearm, der horizontal über der Manuelstrasse auskragt, komme vor diesen Sichtkorridor zu liegen. Die Visualisierung A2 der Beschwerdegegnerinnen zeige aber auf, dass der Ladearm nur knapp in den schmaleren Sichtkorridor hineinrage und der Blick auf das Alpenpanorama nach wie vor möglich sei – soweit die Belaubung im Sommer diesen nicht verhindere. Mithin werde die Sicht durch den Ladearm nicht stärker eingeschränkt als dies durch die bestehenden Bäume im Hintergrund ohnehin bereits der Fall sei. Es sei daher nicht ersichtlich, dass diese Torsituation oder der Ausblick durch den Ladearm gestört werde. Der breitere Sichtkorridor rechts neben der Manuelstrasse oberhalb des alleeartigen Fusswegs und der Manuelmatte werde durch den Ladearm ebenfalls nicht gestört; denn dieser kragt horizontal über die Manuelstrasse aus, also in entgegengesetzter Richtung zum breiteren Sichtkorridor. Der Ladearm befinde sich sodann inmitten von Bäumen; er werde von den mächtigen Bäumen auf der Manuelmatte bei weitem überragt bzw. von diesen je nach Perspektive verdeckt (angefochtener Entscheid E. 7e). Zum wartenden Bus führte die Vorinstanz aus, der breitere Sichtkorridor oberhalb des alleeartigen, von mächtigen Bäumen gesäumten Fusswegs sowie der Blick auf diesen und die Manuelmatte blieben vom Bus gänzlich unberührt. Auch der schmalere Sichtkorridor in der Flucht der Manuelstrasse und die Sicht auf das Alpenpanorama würden nicht beeinträchtigt. Der Bus sei weniger hoch

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 22 als der Ladearm und die Bäume im Hintergrund. Die Sichtbeziehungen würden durch diesen nicht gestört (angefochtener Entscheid E. 7i). Die Sicht auf den alleeartigen Fussweg bleibe sodann unberührt (angefochtener Entscheid E. 7e und i; vgl. auch hinten E. 7.5.1).

E. 7.2.2

Die Beschwerdeführenden machen geltend, es gehe weniger um die Sichtkorridore, sondern vielmehr um die Auswirkungen der Bushaltestelle auf die Eingangspforte des Parks. Der Ladearm mit Bus greife «massiv» in den durch alten Eichenbestand geprägten östlichen Zugangsweg zum Elfenaupark ein und werte diesen ab. Dadurch werde die Atmosphäre des Park- eintritts erheblich vermindert. Die Eingangspforte gelte als wichtiges prägendes Element; ihr komme grosse kulturlandschaftliche Wirkung sowie kulturhistorische Bedeutung zu. Der Ladearm mit wartendem Bus bewirke weiter einen Bruch in die unberührte Weitsichtigkeit und Grossräumigkeit, die für die Parkanlage als Merkmal von besonderer Bedeutung sei. Die Sicht auf die Eingangspforte werde durch den Ladearm und den wartenden Bus verdeckt, was sich aus ihrer eigenen Visualisierung ergebe. Zur Sicht auf das Alpenpanorama machen die Beschwerdeführenden weiter geltend, diese werde gestört, was vor allem vor Ort gut wahrnehmbar und mittels Fotos schwierig aufzuzeigen sei. Sodann bringen sie gestützt auf ihre Visualisierung vor, dass sich weder der Ladearm

noch der Bus hinter oder inmitten der Bäume befinde; von einer Unterordnung könne nicht die Rede sein. Auf der Visualisierung sei auch ersichtlich, dass der Ladearm die Bäume bei der Eingangspforte überrage (Beschwerde S. 16 f.).

E. 7.2.3

Die Beschwerdeführenden stützen ihre Argumentation massgeblich auf eine eigene Visualisierung zur Sichtbeziehung nach Südosten (Beschwerde S. 17). Die Betrachterin bzw. der Betrachter befindet sich bei dieser Visualisierung nicht auf dem Trottoir, sondern mitten auf der Manuelstrasse in unmittelbarer Nähe der neuen Haltestelle. Die Visualisierung der Beschwerdeführenden ist deshalb nicht mit dem Foto 1 der OLK und den Visualisierungen A1-A3 der Beschwerdegegnerinnen vergleichbar, auf welche sich die Vorinstanz gestützt hat. Zur Sicht auf die östliche Eingangspforte ist Folgendes festzuhalten: Der Eintritt zum geschützten Teil des Elfenauparks erfolgt zwar über den östlichen Zugangsweg, dieser liegt aber ausserhalb des im ISOS verzeichneten Gebiets. Die Eingangspforte selbst ist also

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 23 landschaftlich nicht derart sensibel, wie dies die Beschwerdeführenden und die OLK ausführen. Zudem stören der Ladearm und Bus die unmittelbare Umgebung nicht (vorne E. 6.2). Auch die Sicht auf den östlichen Zugangsweg wird selbst auf der Visualisierung der Beschwerdeführenden nur etwas und der Blick auf die alten Eichen entlang des alleearartigen Fusswegs gar nicht beeinträchtigt. Es kann mithin nicht von einem «massiven Eingriff» in den durch alten Eichenbestand geprägten östlichen Zugangsweg zum Elfenaupark die Rede sein. Auch liegt entgegen der OLK keine «nahezu permanente visuelle Beeinträchtigung» vor (vgl. vorne E. 5.2). Was die Weitsicht in die Alpen betrifft, vermögen die Beschwerdeführenden die schlüssigen Erwägungen der Vorinstanz nicht in Frage zu stellen: Diese hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Sicht entlang der Manuelstrasse in Richtung Muri bereits durch die Bäume im Hintergrund der geplanten Bushaltekante eingeschränkt wird und der Ladearm sowie der wartende Bus diese nicht zusätzlich beeinträchtigen (vgl. OLK-Bericht, Foto 1, Akten BVD 4A pag. 120; Visualisierungen A1-A3). Dass der Ladearm und der wartende Bus grösser wirken, je näher man an sie herangeht, ändert daran nichts, gilt das doch auch für die Bäume im Hintergrund. Deshalb ist auch nicht relevant, dass der Ladearm aus der von den Beschwerdeführenden gewählten Perspektive weniger durch die Bäume vor der geplanten Bushaltestelle rechts neben dem Trottoir verdeckt wird (vgl. Beschwerde S. 17). Mit ihrer Visualisierung zeigen die Beschwerdeführenden weiter nicht auf, dass die Sicht in die Alpen durch den Ladearm mit Bus eingeschränkt wird. Vielmehr bleibt der Ausblick über die Bäume am Ende der Manuelstrasse hinweg in den Alpenraum auch in dieser Darstellung unberührt. Der breitere Sichtkorridor rechts neben der Manuelstrasse oberhalb des alleearartigen Fusswegs ist darauf nicht erkennbar. Von einem «Bruch in die unberührte Weitsichtigkeit und Grossräumigkeit» kann nicht die Rede sein. Ebenso wenig wird die von der OLK beschriebene «Landschaftskulisse» des Elfenauparks beeinträchtigt (vgl. vorne E. 5.1). Soweit die Beschwerdeführenden insoweit einen Augenschein beantragen, erübrigt sich dieser. Selbst wenn die Alpen vor Ort besser sichtbar sein mögen, sind keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Warum die behauptete Einschränkung nicht mit Fotos bzw. Visualisierungen aufgezeigt werden kann, ist ohnehin nicht nachvollziehbar. Die Vorinstanz ist folglich zutreffend zum Schluss gekommen, dass der Ladearm und der wartende Bus die Sicht entlang der Manuelstrasse in Richtung Muri einschliesslich Sicht

auf die östliche

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 24 Eingangspforte und die Weitsicht in die Alpen nicht (zusätzlich) einschränken werden.

E. 7.3

Strittig ist weiter, ob die Sicht vom südöstlichen Ende der Manuelstrasse aus stadteinwärts (in Richtung Nordwesten) beeinträchtigt wird: Die Vorinstanz ist der Auffassung, die Manuelstrasse sei aus dieser Perspektive nach wie vor frei überblickbar und wirke Richtung Norden offen; sie sei zudem in den Schutzinventaren nicht aufgeführt und bereits heute von der Strasseninfrastruktur (Beleuchtungskandelaber, Strassenschilder) sowie den parkierten Autos geprägt (angefochtener Entscheid E. 7g und 7i). – Diese Ausführungen sind nicht zu beanstanden. Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, die OLK zeige mit ihrem Foto 2 auf, dass die Blickachse entlang der Manuelstrasse erheblich beeinträchtigt werde, überzeugt dies nicht. Der Ladearm mit Bus ist auf dem Foto der OLK nicht abgebildet; er ist aber auf der Visualisierung B3 der Beschwerdegegnerinnen zu sehen. Daraus ergibt sich, dass der Blick entlang der Manuelstrasse, aus der von der OLK gewählten Perspektive frei bleibt, selbst wenn der Bus noch etwas weiter rechts anhalten würde (vorher E. 3.4). Zudem weist die Vorinstanz zutreffend darauf hin, dass die Manuelstrasse bereits von Strasseninfrastruktur und parkierten Autos geprägt ist; dadurch fallen der Ladearm und der wartende Bus weniger auf (vgl. auch vorher E. 6.2). Damit ist auch beim Blick in Richtung Nordwesten nicht von einer Beeinträchtigung der Sichtbeziehung entlang der Manuelstrasse auszugehen.

E. 7.4

Als Zwischenfazit steht damit fest, dass der Ladearm und der wartende Bus nicht markant bzw. als Fremdkörper in Erscheinung treten. Die Sichtbeziehungen stadteinwärts und in Richtung Muri einschliesslich Sicht auf die östliche Eingangspforte zum Elfenaupark und Weitsicht in die Alpen werden nicht (zusätzlich) bzw. höchstens geringfügig eingeschränkt. Es ist deshalb nicht ersichtlich, dass sich das Bauvorhaben insofern nicht gut in das Stadt-, Quartier- und Strassenbild einordnen soll (vgl. vorher E. 4.1), zumal auch die Gemeinde die projektierte Variante aus ästhetischer Sicht zur Ausführung empfiehlt (vgl. Bericht Baupolizeibehörde vom 26.10.2022, Akten RSA 4B pag. 648) und sich das Verwaltungsgericht gegenüber der Auffassung der Gemeinde eine gewisse Zurückhaltung auferlegt (statt vieler

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 25 BVR 2023 S. 25 E. 5.5; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 9-10 N. 5 mit weiteren Hinweisen).

E. 7.5

Zu prüfen bleibt, ob das Bauvorhaben die Sichtbeziehungen in den vom ISOS geschützten Teil des Elfenauparks und innerhalb des Parks beeinträchtigt, insbesondere die (freie) Sicht auf bzw. über die Manuelmatte. Zur Sicht von der Manuelstrasse her in den Elfenaupark in Richtung Süden ergibt sich Folgendes:

E. 7.5.1

Die Vorinstanz hat erwogen, die Sicht von der Manuelstrasse rechts über die Manuelmatte auf die mächtigen Bäume bei der Eintrittspforte in den Park bleibe unverändert bestehen.

Die Blickachse zum Eckpunkt des Landschaftsparks werde selbst in der laublosen Jahreszeit weder durch den Ladearm noch durch den Bus beeinträchtigt (angefochtener Entscheid E. 7e und 7i).

E. 7.5.2

Diese Ausführungen sind gut nachvollziehbar: So wird auch auf der Visualisierung der Beschwerdeführenden (Beschwerde S. 17) die Sicht auf den östlichsten Punkt des vom ISOS geschützten Gebiets durch den Ladearm und den Bus nur etwas eingeschränkt. Der Blick auf die alten Eichen entlang des alleeartigen Fusswegs wird auch aus dieser Perspektive nicht beeinträchtigt. Ansonsten bleibt der Blick über die Manuelmatte frei für Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich auf der Manuelstrasse in Richtung der Bushaltestelle bewegen. Insoweit können die Beschwerdeführenden nichts aus ihrem Vorbringen ableiten, wonach der Blick von Personen, die sich auf der Manuelstrasse in Richtung Südosten bewegen, entgegen der Vorinstanz nicht in Richtung des Strassenverlaufs gezogen werde, sondern sich in Richtung Park richte (Beschwerde S. 16 ff.).

E. 7.6

Zur Sicht vom südöstlichen Ende der Manuelstrasse aus in Richtung Nordwesten hat die Vorinstanz erwogen, die Sichtbeziehung zum Elfenaupark mit Elfenauhölzli und Manuelmatte werde weder durch den Ladearm noch den wartenden Bus beeinträchtigt. Von der Manuelmatte sei aus dieser Blickrichtung ein schmaler Grünstreifen rechts der Baumgruppe zu erkennen; dieser werde vom Ladearm nicht verdeckt. Auf der Visualisierung B2 bzw. B3 würden vielmehr die bestehenden Schilder (Fahr- und Parkverbot), die Wanderwegsignalisation, die Informationstafel und die Siloballen störend

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 26 auffallen (angefochtener Entscheid E. 7g und 7i). Die Beschwerdeführenden verweisen diesbezüglich auf ihre Kritik an der Visualisierung B3 der Beschwerdegegnerinnen. Sie machen geltend, der Bus müsse auf der Visualisierung weiter vorne und weiter rechts stehen (vorne E. 3.4). Daraus können sie indes nichts zu ihren Gunsten ableiten: Selbst wenn die Position des Buses auf der Visualisierung B3 nicht der künftigen Halteposition entsprechen sollte, würde der Blick auf den Elfenaupark nicht bzw. noch weniger beeinträchtigt, da der Bus weiter rechts stehen würde. Eine Beeinträchtigung der Sicht in den Elfenaupark ist von diesem Standort aus deshalb nicht erkennbar.

E. 7.7

Zur Sicht vom Elfenaupark (Fussweg) in Richtung Osten zur Bushaltestelle ist Folgendes festzuhalten:

E. 7.7.1

Die Vorinstanz hat erwogen, der Ladearm sei – entgegen der OLK – aus dieser Perspektive nicht zu erkennen, denn er verschwinde hinter den beiden mächtigen Bäumen, die links daneben auf der Manuelmatte stehen; dies zeige die Visualisierung C3 der Beschwerdegegnerinnen, welche die Situation mit Blick auf die bewilligten Projektpläne besser darstelle als die Beschreibung der OLK. Vom wartenden Bus sei lediglich der hintere Teil zu sehen; der Rest sei durch die Bäume verdeckt. Der Ladearm überrage die Bäume nicht; er könne somit nicht markant in Erscheinung treten bzw. sei nicht – wie die OLK ausführe – am oberen Rand des Parks auffällig situiert. Selbst wenn der Ladearm und der

Bus in der laublosen Zeit (ganz) zu sehen sein sollten, würden sie aufgrund der grossen Distanz klein wirken. Mit Blick auf die entlang der Manuelstrasse geparkten Autos sei schwer zu sehen, auf welcher Strassenseite der Bus stehe. Eine Beeinträchtigung des Elfenauparks sei aus dieser Richtung nicht zu erkennen. Schliesslich sei der Bus vom alleearartigen Fussweg aus bereits heute sichtbar und gehöre zum Strassenbild. Mit der geplanten Bushaltekante ändere sich an diesem Zustand nichts (vgl. angefochtener Entscheid E. 7h f.).

E. 7.7.2

Die Beschwerdeführenden machen geltend, der Ladearm werde aufgrund des leicht erhöhten Standorts zumindest in der laublosen Zeit wahrgenommen. Der Blick werde aus dieser Perspektive von der Eingangspforte auf die neue Haltestelle gelenkt. Zudem sei zu beachten, dass vom Fussweg aus gesehen die räumliche Grenze bei den Hecken vor den bebauten Par-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 27 zellen liege. Weiter sei – entgegen der Behauptung der Vorinstanz – vom Fussweg «Elfenaupark» gut ersichtlich, auf welcher Strassenseite sich der wartende Bus befinde. Auf der Seite der Manuelstrasse trete der Bus stärker in Erscheinung als bei der bisherigen Haltestelle. Es sei zwar zutreffend, dass der Bus bereits heute je nach Standpunkt sichtbar sei. Die Vorinstanz verkenne jedoch, dass er neu an einem besonders empfindlichen Standort in Konkurrenz zu den Bäumen und zum Auftakt zum Elfenaupark stehen solle (Beschwerde S. 23).

E. 7.7.3

Vorab ist festzuhalten, dass der Ladearm und der wartende Bus ausserhalb des vom ISOS geschützten Elfenauparks zu stehen kommen. Sie beeinträchtigen vom Elfenaupark aus die freie Sicht auf das ISOS-Gebiet nicht; der Blick über die Manuelmatte bleibt auch mit der neu geplanten Bushaltekante frei. Im Übrigen sind der Ladearm und der Bus kaum sichtbar und kann ihnen eine gute Einordnung nicht abgesprochen werden: Dass der Ladearm in der laublosen Zeit vom Elfenaupark aus vermutlich zu sehen sein wird, hat die Vorinstanz berücksichtigt; sie hat dessen Wirkung aber aufgrund der Distanz und der Bäume auf der Manuelmatte zu Recht relativiert. Aus dieser Entfernung ist auch nicht nachvollziehbar, dass der Blick auf die neue Haltestelle gelenkt würde, wie die Beschwerdeführenden geltend machen. Dies umso weniger, als der Auftakt zum Elfenaupark durch Bäume verdeckt wird und die Haltestelle sowie der Bus bereits heute an der bestehenden Haltestelle zu sehen sind, worauf die Vorinstanz zutreffend hingewiesen hat (vgl. Visualisierung C1 mit dem bestehenden Wartehäuschen im Hintergrund). Insofern verändert sich am bestehenden Zustand nichts; selbst wenn der hintere Teil des Busses vom Elfenaupark aus zu sehen sein sollte (vgl. Visualisierung C3). Dass der Bus näher am Elfenaupark stehen wird, fällt auf diese Distanz nicht ins Gewicht. Eine (zusätzliche) Beeinträchtigung der Sichtbeziehung nach Osten ist deshalb nicht zu erkennen.

E. 7.8

Zu prüfen bleibt schliesslich die Sicht von der Wendeschleife aus in Richtung (Süd-)Westen über die Manuelmatte:

E. 7.8.1

Die Vorinstanz hat erwogen, abgesehen von der Anwohnerschaft würden vor allem Personen in diese Richtung blicken, die den Elfenaupark besuchen und bei der neuen Bushaltestelle ein- und aussteigen. Die horizontale Auskrantung des Ladearms befindet sich über dem Bus bzw. der Ma-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 28 nuelstrasse und werde von den ein- und aussteigenden Fahrgästen deshalb kaum störend wahrgenommen. Auch die vertikale Ausdehnung des Ladearms stehe der freien Sicht über die Manuelmatte und zum Elfenauhölzli nicht entgegen, da sich die Fahrgäste auf der gleichen Linie wie der Ladearm befinden würden oder sich leicht daneben stellen könnten. Ohnehin würden sich ankommende Besucherinnen und Besucher des Parkes rasch zum alleartigen Fussweg begeben; sie hätten den Ladearm damit nach kurzer Zeit im Rücken. Zu von den Beschwerdeführenden eingereichten Visualisierungen, welche die Sicht vom Villettengässli herkommend bzw. von der bestehenden Bushaltestelle aus zeigen (vgl. Beschwerde vom 13.4.2023, Akten BVD 4A pag. 1 ff., Visualisierungen Nrn. 1-3, 8 und 9), führte die Vorinstanz aus, der Ladearm weise zwar eine gewisse Grösse auf; es werde aber primär dessen vertikale Ausdehnung wahrgenommen. Der Ladearm sei lediglich 1,06 m breit und werde die Bäume im Hintergrund nicht überragen. Im Vergleich zur vertikalen Ausdehnung erscheine die horizontale Auskrantung des Ladearms über der Manuelstrasse aufgrund der Perspektive deutlich verkürzt; es komme deshalb nicht zu einer Barrierewirkung. Was den wartenden Bus betreffe, so stehe dieser zwar lange, aber nicht ununterbrochen bei der Ladestation. Links neben dem Bus bestehe nach wie vor freie Sicht auf den alleartigen Fussweg und einen Teil der Manuelmatte. Der Bus sei ausserdem klar als Teil des öffentlichen Verkehrs erkennbar und stehe auf der öffentlichen Gemeindestrasse. Insgesamt könne der OLK daher nicht gefolgt werden, dass der Blick vom bisherigen sowie vom neuen Standort der Busendhaltestelle über die Manuelmatte hinunter zur Elfenau visuell stark tangiert werde (angefochtener Entscheid E. 7f und 7i).

E. 7.8.2

Die Beschwerdeführenden bringen vor, nicht alle Besucherinnen und Besucher des Elfenauparks würden mit dem Bus kommen; zahlreiche kämen zu Fuss vom Villettengässli oder auf der Manuelstrasse in Richtung Südosten. Die Vorinstanz anerkenne immerhin, dass die vertikale Ausdehnung des Ladearms vom Villettengässli aus voll wahrgenommen werde. Eine Barrierewirkung habe sie aufgrund der perspektivischen Verkürzung der horizontalen Auskrantung aber zu Unrecht verneint; denn der Ladearm schaffe einen Gegensatz zur bestehenden unverbauten grünen Umgebung und trete durch die technische Ausgestaltung prominent in Erscheinung. Die Dimension des Ladearms und die Wirkung auf die Umgebung seien nicht zu unter-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 29 schätzen. Zusammen mit dem Bus werde der bisher freie Blick auf die gesamte Manuelmatte vollständig verdeckt (Beschwerde S. 19 f.).

E. 7.8.3

Die Beschwerdeführenden haben vor Verwaltungsgericht die gleichen Visualisierungen zu den sich vom Villettengässli und von der bestehenden Busendhaltestelle präsentierenden Anblicken eingereicht, wie sie bereits die Vorinstanz beurteilt hat. Die diesbezüglichen Ausführungen der Vorinstanz sind auch für das Verwaltungsgericht nachvollziehbar. So führt die vertikale Ausdehnung des Ladearms vom Villettengässli her gesehen nicht zu

einer Beeinträchtigung der Sicht auf die Manuelmatte. Gleiches gilt für die horizontale Ausdehnung, die verkürzt wahrgenommen wird (vgl. Beschwerde S. 19, Foto oben). Auch der wartende Bus verdeckt die Sicht nicht; je näher die Fussgängerinnen und Fussgänger dem alleearartigen Fussweg kommen, umso mehr öffnet sich der Blick auf die Manuelmatte (vgl. Beschwerde S. 20, Foto unten). Von der bestehenden Bushaltekante aus gesehen, wird der freie Blick auf den östlichsten Teil der Manuelmatte vom Ladearm nur wenig beschränkt. Die vertikale Ausdehnung des Ladearms wird zwar vollständig wahrgenommen; die Breite des Ladearms beträgt aber nur 1,06 m (vgl. vorne E. 2.2). Die horizontale Ausdehnung ist praktisch nicht wahrnehmbar. Der freie Blick rechts über die Manuelmatte hinunter zur Elfenuau bleibt unberührt (vgl. Beschwerde S. 19, Foto unten). Von der bestehenden Bushaltekante aus gesehen verdeckt der wartende Bus die Sicht auf den östlichsten Teil der Manuelmatte. Mit der Vorinstanz ist aber festzuhalten, dass der Blick rechts am Bus vorbei über die Manuelmatte hinunter zur Elfenuau offenbleibt. Auf die Visualisierung der Beschwerdeführenden, die ausschliesslich den Bus mit Ladestation darstellt und die Umgebung rechts und links daneben fast vollständig ausblendet (vgl. Beschwerde S. 20 oben), kann insoweit nicht abgestellt werden. Sodann steht der Bus nicht ununterbrochen an der Ladestation. Die Vorinstanz ist somit zu Recht zum Schluss gekommen, dass der Blick in Richtung (Süd-)Westen vom bisherigen sowie vom neuen Standort der Busendhaltestelle aus nicht «visuell stark tangiert» wird, wie dies die OLK ausgeführt hat (vgl. vorne E. 5.2).

E. 7.9

Daraus folgt, dass die (freie) Sicht auf den Elfenaupark – auch unter Berücksichtigung der Visualisierungen der Beschwerdeführenden – durch den Ladearm mit wartendem Bus nur punktuell von Standorten direkt hinter

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 30 dem Bus (Blickrichtung Südosten; vorne E. 7.2.3) bzw. von der bestehenden Bushaltestelle aus (Blickrichtung [Süd-]Westen; E. 7.8.3 hiervor) und nicht permanent beeinträchtigt wird. Die Sichtbeziehungen von den anderen Standorten aus und namentlich in den bzw. innerhalb des Elfenauparks werden hingegen nicht verschlechtert.

E. 7.10

Zusammenfassend erweisen sich die Ausführungen der Vorinstanz zur Umgebung rund um die geplante Bushaltekante, zur Einordnung des Ladearms und des wartenden Busses in das Ortsbild und die Landschaft sowie zu den von der OLK beurteilten Sichtbeziehungen als schlüssig. Die Vorinstanz hat aufgezeigt, dass die OLK die tatsächlichen Verhältnisse unvollständig dargestellt hat, was sich aufgrund der in den Akten befindlichen Fotos und Visualisierungen ohne weiteres beurteilen lässt: So ist die Umgebung um die geplante Bushaltekante nicht durchgehend durchgrünt, sondern auch geprägt vom Strassenraum. Weiter hat die OLK die Position des Ladearms und des wartenden Busses teilweise falsch eingeschätzt, namentlich bei der Sicht nach Nordwesten (stadteinwärts) und vom Elfenuauweg her gesehen. Die – für den geschützten Teil des Elfenauparks nicht massgebende – Sicht entlang der Manuelstrasse in Richtung Muri einschliesslich Sicht auf die östliche Eingangspforte zum Elfenaupark und Weitsicht in die Alpen sowie stadteinwärts bleibt unberührt. Das Bauvorhaben berührt das Schutzziel der Umgebungsrichtung gemäss ISOS (Freihaltung) nicht direkt und die Sichtbeziehungen in den Elfenaupark werden nur punktuell und nicht permanent, die Sichtbeziehungen

innerhalb des Parks gar nicht eingeschränkt. Soweit die Sichtbeziehungen für den Elfenaupark überhaupt von Bedeutung sind, werden diese also nur minim beeinträchtigt. Damit ist grundsätzlich nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild sowie den Elfenaupark im Rahmen der freien Beweiswürdigung (vorne E. 5.3) anders beurteilt hat als die OLK.

E. 8.1

Nach dem Gesagten berührt das Bauvorhaben das Schutzziel der Umgebungsrichtung gemäss ISOS (Freihaltung) nur indirekt; mithin wird dadurch nicht von der ungeschmälernten Erhaltung des Objekts abgewichen.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 31 Solche Beeinträchtigungen schliesst Art. 6 NHG nicht absolut aus. Da der Gesetzgeber dem Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung der Inventarobjekte aber Vorrang einräumt und diesem somit grosses Gewicht zukommt, können selbst geringe Beeinträchtigungen nur dann zugelassen werden, wenn hinter dem Eingriff ein ebenfalls gewichtiges Interesse steht, das im konkreten Fall das Erhaltungsinteresse überwiegt. Zu beachten ist auch in diesem Fall das Gebot der grösstmöglichen Schonung. Zur grösstmöglichen Schonung eines Inventarobjekts im Sinn von Art. 6 NHG gehört, dass mögliche alternative Standorte für das streitige Vorhaben geprüft und deren Vor- und Nachteile für die Bauherrschaft und die Interessen des Natur- und Heimatschutzes gegeneinander abgewogen werden (vgl. BGE 115 Ib 311 E. 5e; BVR 2009 S. 129 E. 9.1 und 9.4; Jörg Leimbacher, in Kommentar NHG, 2. Aufl. 2019, Art. 6 N. 9 und 17). Die Behörde ist dabei nur verpflichtet, ernsthaft in Betracht fallende Varianten näher zu prüfen (BGE 139 II 499 E. 7.3.1).

E. 8.2

Ein Ziel der neuen Bushaltestelle besteht darin, diese behindertengerecht auszugestalten. Das Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) konkretisiert in seinem Geltungsbereich in verbindlicher Weise den verfassungsrechtlichen Gesetzgebungsauftrag zur Beseitigung von Benachteiligungen Behinderter (vgl. Art. 8 Abs. 4 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; Art. 1 Abs. 1 BehiG). Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr hätten spätestens 20 Jahre nach dem Inkrafttreten des BehiG behindertengerecht sein müssen (also bis Ende 2023). Art. 3 Abs. 1 der Verordnung vom

E. 8.3

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). Gemäss Art. 13 Bst. a VAböV ist für die Niveaudifferenz und die Spaltbreite zwischen Perron und Einstiegsbereich des Fahrgastraums Ziffer 2.3 des Anhangs der EU-Verordnung 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 massgebend (VO EU Nr. 1300/2014, ABl. L 356/110; geändert durch Durchführungsverordnung EU Nr. 2019/772 vom 16.5.2019, ABl. L 139 I/1 [im Folgenden: EU-Verordnung Nr. 1300/2014]). Ziff. 2.3 des Anhangs der EU-Verordnung Nr. 1300/2014 sieht Folgendes vor:

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 33 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. Die Einhaltung dieser Anforderungen gewährleistet im Normalfall den Ein- und Ausstieg ohne Hilfestellung. Falls die Bedingungen dafür aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht einhaltbar sind, muss der Ein- und Ausstieg für Personen im Rollstuhl durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine technische Lösung gewährleistet werden (Art. 13 Bst. b VAböV; vgl. Erläuterungen zur VAböV S. 6). Ein niveaugleicher Einstieg ohne Rampe ist bei einer Haltestellenkantenhöhe von 22 cm möglich (vgl. Merkblatt des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern [AöV] zum BehiG vom 3.8.2023, einsehbar unter: <www.bvd.be.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität/Öffentlicher Verkehr/Behindertengleichstellung»).

E. 8.4

Die projektierte Haltekante weist eine Höhe von 22 cm auf und durch die gerade Anfahrt an das Perron kann das maximale Spaltmass auf der gesamten Buslänge eingehalten werden; damit ist ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg bei allen Türen sichergestellt (vgl. angefochtener Entscheid E. 8e). Die Beschwerdegegnerinnen haben vor Einreichen des Baugesuchs zwei Varianten geprüft und letztlich die Variante A gewählt. Die Variante B, bei welcher der Bus nach dem Wenden vor der Liegenschaft ... strasse ... gehalten hätte, hätte ebenfalls behindertengerecht ausgestaltet werden können; die Beschwerdegegnerinnen haben sie aber verworfen, da sie eine wesentliche Beeinträchtigung für die Bewohnerinnen und Bewohner der ... strasse ... bedeute und das Befahren der Wendeschleife im Uhrzeigersinn für die übrigen Verkehrsteilnehmenden verwirrend sein könne (vgl. Technischer Kurzbericht zur Projektänderung vom 22.8.2022 Anhang A, Akten RSA 4C pag. 532 und 535).

E. 8.5

Die Beschwerdeführenden haben ihrerseits im Baubewilligungsverfahren fünf Varianten zum geplanten Standort vorgeschlagen (Varianten 1-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 34 5) und die Varianten 3 und 5 in der Folge ergänzt bzw. weiterentwickelt. Die Varianten 1 und 2 bei der bisherigen Haltestelle sind nicht behindertengerecht, weshalb sie von vornherein ausser Betracht fielen (vorne E. 8.1; vgl. auch angefochtener Entscheid E. 8f sowie Beschwerde S. 27). Die Variante 3 bzw. die Untervarianten 3a, 3b und 3c sehen vor, die heutige Halteposition unter Anpassung der Zufahrtskurve und Erhöhung der Haltekante beizubehalten. Bei den Varianten 4 und 5 soll die Bushaltekante neu auf der Mittelinsel der Wendeschleife platziert werden und der Bus im Uhrzeigersinn wenden (vgl. Variantenstudie vom 25.10.2021, revidiert am 10.1.2022, Akten RSA 4C pag. 363 ff. [im Folgenden: revidierte Variantenstudie]; Replik vom 15.3.2022 zur Stellungnahme der Bauherrschaft zur Variantenstudie mit weiterentwickelter Variante 5, Akten RSA 4C pag. 427 ff. [im Folgenden: Replik zur Variante 5]; Ergänzungsbericht vom 21.2.2024 mit aktualisierten Varianten 3 und 5, Akten BVD 4A pag. 173 ff. [im Folgenden:

Ergänzungsbericht]; vgl. auch angefochtener Entscheid E. 8g ff.). Die Beschwerdeführenden machen geltend, die Varianten 3-5 seien ebenfalls behindertengerecht, denn ein niveaugleicher Einstieg auf der ganzen Haltestellenlänge bzw. bei sämtlichen Buseingängen sei dafür nicht erforderlich. Mit diesen Varianten wären zugleich keine oder nur minimale Eingriffe in den Elfenaupark verbunden, weshalb die Vorinstanz sie zu Unrecht nicht berücksichtigt habe. Obwohl die Beschwerdegegnerinnen keine überzeugenden Belege dafür beigebracht hätten, dass die Varianten aus betriebstechnischer Sicht nicht umsetzbar wären, und das von ihnen (den Beschwerdeführenden) beauftragte Verkehrsbüro die angeblichen Sicherheits- und Betriebsrisiken allesamt nachvollziehbar widerlegt habe, sei die Vorinstanz hauptsächlich den Argumenten der Beschwerdegegnerinnen gefolgt, ohne ergänzende Abklärungen zu tätigen und ein unabhängiges Verkehrsgutachten einzuholen insbesondere zur Frage der Realisierbarkeit und Fahrbarkeit der Variante 5 (vgl. Beschwerde S. 25 ff.).

E. 8.6

Gegenüber der projektierten Bushaltestelle hätten die Varianten 3-5 den Vorteil, dass die Haltestelle nicht direkt angrenzend an den Elfenaupark zu liegen käme und damit die Sichtbeziehungen noch weniger einschränken würde. Die Vorinstanz hat gegenüber der projektierten Bushaltestelle aber gewisse Nachteile bezüglich der Behindertengerechtigkeit und Betriebstauglichkeit ausgemacht: Bei den Varianten 3a und 3b sei ein niveaugleicher Ein-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 35 stieg bei guter Fahrweise nur im vorderen Bereich des Busses möglich; im hinteren Bereich werde die maximale Spaltbreite zwischen Bus und Haltekante von 7,5 cm überschritten. Gleiches gelte für die Spaltbreite bei der Variante 4, wobei der Plan zu dieser Variante keine Angaben zur Höhe der Haltekante enthalte. Bei der Variante 3c erfolge der Einstieg für Rollstühle mit Hilfe einer fahrzeugseitigen Rampe, so dass für Gehbehinderte kein autonomer Ein- und Ausstieg möglich sei. Lediglich die Variante 5 sei vollständig behindertengerecht (vgl. angefochtener Entscheid E. 8g ff.).

E. 8.7

Die Vorinstanz stütze sich u.a. auf die Stellungnahme der Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern (procap) vom 28. September 2023, wonach die projektierte Variante aus Sicht der Hindernisfreiheit gegenüber der (ursprünglichen) Variante 3 «klar (...) zu bevorzugen» sei, u.a. weil letztere den niveaugleichen Einstieg nicht zu allen Türen gewährleiste (Akten BVD 4A pag. 130 f.). Im Baubewilligungsverfahren hatte procap sodann festgehalten, in erster Priorität sei auf der ganzen Haltestellenlänge eine hohe Kante (22 cm) auszubilden. Wenn dies aufgrund der örtlichen Situation am bestehenden Standort nicht möglich sei, komme ein Verschieben der Haltestelle in Frage. Erst in zweiter Priorität könne eine Teilerhöhung über einen möglichst grossen Teil der Haltestelle, mindestens aber im Bereich des rollstuhlgerechten Einstiegs (beim Bus in der Regel bei der zweiten Türe) berücksichtigt werden (vgl. E-Mail vom 10.1.2022, Akten RSA 4C pag. 359; vgl. zu den Prioritäten auch Ergänzungsbericht S. 4 mit Verweis auf das Merkblatt 120 «Bus-Haltestellen» vom Februar 2019 der Fachstelle Hindernisfreie Architektur S. 7, einsehbar unter: <www.hindernisfreie-architektur.ch>, Rubriken «Publikationen/Öffentlicher Verkehr»). Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz bei den Varianten 3 und 4 bezüglich der Behindertengerechtigkeit

Nachteile ausgemacht hat.

E. 8.8

Die Vorinstanz stellte sodann die Betriebstauglichkeit der Varianten 3 und 5 in Frage. So könne die Haltekante am heutigen Standort (Variante 3) nicht gerade angefahren werden. Diese Variante scheine deshalb hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit und der Aufladung der Elektrobusse nicht betriebstauglich (angefochtener Entscheid E. 8g). Auch bei der Variante 5 könne der Bus nicht auf einer Buslänge vor der Haltekante geradegestellt werden, was betriebstechnisch zur Einhaltung der Spaltmasse ungünstiger

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 36 sei. Zudem erscheine die Schleppkurve bei der Wegfahrt eng. Diese könne in der Praxis nicht ohne weiteres präzise gefahren werden und eine Lenkstock-Leitlinie (punktförmige Markierung am Boden zur Hilfestellung für das Fahrpersonal) wäre je nach Wetter (Nebel, Schnee, Laub) nicht sichtbar. Schliesslich sei auch die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet, weil beim Wenden im Uhrzeigersinn die Gegenfahrbahn beansprucht werden müsste und tote Winkel bestünden (angefochtener Entscheid E. 8j).

E. 8.9

Die Ausführungen der Vorinstanz zu den betriebstechnischen Nachteilen der Varianten 3 und 5 sind nachvollziehbar: So führt das von den Beschwerdeführenden beauftragte Verkehrsbüro selbst aus, eine Lösung mit geradliniger Anfahrt sei bezogen auf die Behindertengerechtigkeit optimal und die betrieblichen Vorteile der projektierten Variante seien unbestritten (revidierte Variantenstudie S. 3; Ergänzungsbericht S. 4 und 9). Bei der Anfahrt an die heutige Halteposition (Variante 3) müsse damit gerechnet werden, dass nicht jeder Bus «schön anlegen» werde; nur mit guter Fahrweise könne es gelingen, die erste und zweite Türe genügend nahe an die Perronkante zu bringen (revidierte Variantenstudie S. 4). Ein Perron auf der Mittelinsel mit Buswende im Uhrzeigersinn (Varianten 4 und 5) ermögliche eine bessere Anfahrt an die erhöhte Perronkante; mit guter Fahrweise komme man nahe an eine Lösung mit geradliniger Anfahrt heran (revidierte Variantenstudie S. 4). Auch die Variante 5 schneide betriebstechnisch aber weniger gut ab als das Bauprojekt mit geradliniger Anfahrt (Replik zur Variante 5 S. 4). Entgegen den Beschwerdeführenden hat die Vorinstanz die Machbarkeit der Wegfahrt bei der Variante 5 sodann nicht verneint; sie hat lediglich festgestellt, die Schleppkurve erscheine eng, was sich ohne weiteres aus der Planbeilage der Beschwerdeführenden zur weiterentwickelten Variante 5 ergibt (Replik zur Variante 5, Plan «Variante 5 [weiterentwickelt] mit Schleppkurve»). Gleiches gilt für die Variante 4, deren Betriebstauglichkeit die Vorinstanz allerdings nicht ausdrücklich thematisiert hat (vgl. angefochtener Entscheid E. 8j). Damit ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz bei den Varianten 3-5 Nachteile in der betrieblichen Umsetzung ausgemacht hat. Ein unabhängiges Verkehrsgutachten war dazu nicht erforderlich (vgl. dazu Michel Daum, a.a.O., Art. 19 N. 102). Auch spricht nichts dagegen, dass die Vorinstanz die Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen sowie die betrieblich/technischen Stellungnahmen des von ihnen beauftragten Bau- und

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 37 Planungsbüros im Rahmen der freien Beweiswürdigung berücksichtigt hat (vgl. Michel Daum, a.a.O., Art. 19 N. 36).

E. 8.10

Die Variante 3 bzw. 3a hat schliesslich den Nachteil, dass zwei Bäume entfernt werden müssten, da bei der Anfahrt vor dem Perron weiter ausgeholt werden müsste (Erläuterungsbericht S. 6). Die Variante 5 (und wohl auch die Variante 4) berühren sodann den Wurzelbereich der Bäume auf der bestehenden Grüninsel, so dass eine Beeinträchtigung der Bäume nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. aktualisierte Replik vom 31.1.2024 zur 2. Stellungnahme der Bauherrschaft mit der betrieblich-technischen Beurteilung zur Variante 5, Akten BVD 4A pag. 188 ff., 191).

E. 8.11

Zusammenfassend fallen die Varianten 1 und 2 von vornherein ausser Betracht. Die Varianten 3-5 weisen gegenüber der projektierten Bushaltestelle bedeutende Nachteile bezüglich Behindertengerechtigkeit auf und es bestehen erhebliche Zweifel an deren Betriebstauglichkeit. Diese Nachteile vermag nicht aufzuwiegen, dass die Varianten für die Sichtbeziehungen etwas vorteilhafter wären als die projektierte Bushaltestelle. Soweit die Beschwerdeführenden die Verkehrssicherheit der projektierten Bushaltestelle in Frage stellen (Beschwerde S. 29), ist schliesslich Folgendes festzuhalten: Die Verkehrsplanung der Stadt Bern hat das Bauvorhaben geprüft und die Verkehrssicherheit nicht beanstandet (vgl. Zwischenbericht des Bauinspektors der Stadt Bern vom 14.7.2021, Akten RSA 4C pag. 260 ff. bzw. Bericht des Bauinspektors der Stadt Bern zur Projektänderung vom 26.10.2022, Akten RSA 4C pag. 645 ff.). Sodann sind die Ausführungen der Vorinstanz zum Verkehrsaufkommen und zur Durchfahrtsbreite für Kreuzungen des Verkehrs schlüssig und nachvollziehbar. Mit diesen setzen sich die Beschwerdeführenden nicht substantiiert auseinander. Die Bedenken zur Verkehrssicherheit erweisen sich somit als unbegründet. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz dem Bauprojekt den Vorzug gegeben und die Varianten 3-5 als Alternativen ausgeschieden hat.

E. 8.12

Zu prüfen bleibt, ob im konkreten Fall das Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens die (indirekte) Beeinträchtigung des Elfenauparks rechtfertigt (vorne E. 8.1): Hier steht dem Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung des Elfenauparks insbesondere das Interesse an einer behindertengerechten Gestaltung der Bushaltestelle «Elfenu» gegenüber. Bei der Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 38 Interessenabwägung ist zu berücksichtigen, dass der Eingriff in den Elfenaupark minim ist, zumal das Bauvorhaben ausserhalb realisiert wird und die Sichtbeziehungen nur punktuell und nicht permanent beeinträchtigt werden (vorne E. 7.9); der Ladearm ist mitunter nicht vergleichbar mit einer Hochspannungsleitung (vgl. BGE 115 Ib 311) oder einer Mobilfunkanlage (vgl. BVR 2009 S. 129 ff.). Vor diesem Hintergrund überwiegt das öffentliche Interesse an der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltekante und letztlich auch an der behindertengerechten Erschliessung des Elfenauparks als hochwertiges Naherholungsgebiet der Stadt Bern. Damit kann offenbleiben, ob die Vorinstanz das Interesse an der Elektrifizierung der Buslinie im Rahmen der Interessenabwägung für den gewählten Standort berücksichtigen durfte, wie die Beschwerdeführenden rügen (vgl. Beschwerde S. 26). 9. Soweit die Beschwerdeführenden das Projekt schliesslich aus denkmalrechtlicher Sicht beanstanden, gilt Folgendes: 9.1 Das ehemalige Brunnaderngut ist als Baugruppe Elfenu im Bauinventar der EG Bern eingetragen, einschliesslich der Parkumgebung, die sich im Nordosten bis zur Egghölzli- und zur Manuelstrasse, im Nordwesten bis auf die Höhe des Kistlerwegs erstreckt und im Süden

durch die Gemeindegrenze eingefasst wird (vgl. Beschrieb im Bauinventar, einsehbar unter: <www.kultur.bkd.be.ch>, Rubriken «Themen/Denkmalpflege/Baudenkmäler im Kanton Bern/Bauinventar/Bauinventar online»). Baugruppen gelten als Baudenkmäler (Art. 10a Abs. 1 BauG); sie dürfen durch Veränderungen in ihrer Umgebung nicht beeinträchtigt werden (sog. Umgebungsschutz; Art. 10b Abs. 1 Satz 2 BauG). Das ist nicht absolut zu verstehen und bedeutet nicht, dass die Umgebung überhaupt nicht verändert werden darf, soweit sie nicht selber schützens- oder erhaltenswert ist. Eine Veränderung soll aber auf das Baudenkmal grösstmögliche Rücksicht nehmen und dieses nicht wesentlich beeinträchtigen. Was das im konkreten Fall heisst, hängt vom Schutzbedarf des Baudenkmals und seiner Stellung in der Umgebung einerseits sowie vom Interesse an der Veränderung dieser Umgebung andererseits ab (BVR 2023 S. 25 nicht publ. E. 10.1.2, 2020 S. 380 E. 6.3).

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 39 9.2 Die denkmalgeschützten Bauten der Baugruppe sind von der geplanten Bushaltestelle aus nicht einsehbar (vgl. angefochtener Entscheid E. 7d). Zudem berührt das Bauvorhaben die Manuelmatte als Freifläche nicht (vgl. vorne E. 7). Damit wird das Zusammenspiel der Elemente der Baugruppe «Elfenau» inkl. Umgebung nicht beeinträchtigt. Das Bauvorhaben verletzt Art. 10b Abs. 1 BauG folglich nicht. 10. 10.1 Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten wird (vorne E. 1.2 f.). 10.2 Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die unterliegenden Beschwerdeführenden die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Für die ihnen gemeinsam auferlegten Kosten haften sie solidarisch (Art. 106 VRPG). 10.3 Die anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerinnen beantragen den Ersatz ihrer Parteikosten. Die Gemeinde sowie ewb und Bernmobil als selbständige, autonome öffentlich-rechtliche Anstalten haben Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten, wenn die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse es rechtfertigen (Art. 104 Abs. 4 i.V.m. Art. 2 Abs. 1 Bst. b VRPG). Als besondere Verhältnisse, welche einen Parteikostenersatz an die Gemeinde rechtfertigen, gelten namentlich die Grösse der Gemeinde, das Vorhandensein eines eigenen Rechtsdiensts und die Komplexität der Streitsache (BVR 2025 S. 58 E. 5.3.2 f.). Die EG Bern, die vor der Vorinstanz noch für die Beschwerdegegnerinnen 2 und 3 handelte, verfügt als grosse Gemeinde über einen eigenen Rechtsdienst. Die Streitsache verursachte zwar einigen Aufwand, ist aber weder tatsächlich noch rechtlich besonders komplex. Aus diesen Gründen rechtfertigt sich ein Parteikostenersatz an die Beschwerdegegnerinnen nicht.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 40 Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird. 2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 6'000.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt und dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe entnommen. 3. Es werden keine Parteikosten gesprochen. 4. Zu eröffnen: - Beschwerdeführende 1-5 - Beschwerdegegnerinnen 1-3 - Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern - Bundesamt für Kultur und mitzuteilen: - Regierungstatthalteramt Bern-Mittelland - Kantonale Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder Der Abteilungspräsident: Die Gerichtsschreiberin: Rechtsmittelbelehrung Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des

Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundes- gericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.

E. 12

November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentli- chen Verkehrs (VböV; SR 151.34) verlangt, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs selbständig und möglichst spontan nutzen können. Die autonome Benützung öffentlicher Verkehrsmittel schliesst die Beanspru- chung des Personals der Verkehrsunternehmen zwar nicht aus (vgl. Art. 3 Abs. 2 VböV). Das schweizerische Behindertengleichstellungsrecht und die dazu ergangene Rechtsprechung messen der autonomen Benützung des öf- fentlichen Verkehrs und somit dem niveaugleichen Einstieg aber einen ho- hen Stellenwert bei (vgl. BVGE 2008/58 E. 7.4; BVGer A-5603/2011 vom

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 29.08.2025, Nr. 100.2024.199U, Seite 32 10.12.2012 E. 5.3; KGer FR 602 2019 143 vom 8.10.2020 E. 5.1.3; Bot- schaft des Bundesrats zur Volksinitiative «Gleiche Rechte für Behinderte» und zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benach- teiligungen behinderter Menschen, in BBl 2001 1715, 1776 und 1778; Erläu- terungen vom 23.3.2016 des Bundesamts für Verkehr [BAV] zur Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs [VAböV; SR 151.342] S. 6, einsehbar unter: <www.bav.admin.ch>, Rubriken «Allgemeine Themen/Barrierefreiheit im öV/Gesetzliche Grundlagen/VAböV» [im Folgenden: Erläuterungen zur VAböV]).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.