

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 6. Dezember 2019

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichter Keller  
Gerichtsschreiberin Ringgenberg

A. \_\_\_\_\_

Beschwerdeführer

gegen

**Kanton Bern**

handelnd durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Justiz-,  
Gemeinde- und Kirchendirektion, Münsterstrasse 2, 3011 Bern

Beschwerdegegner

und

1. **Einwohnergemeinde Sigriswil**  
handelnd durch den Gemeinderat, Kreuzstrasse 1, 3655 Sigriswil
2. **Einwohnergemeinde Oberhofen**  
handelnd durch den Gemeinderat, Schoren 1, Schlössli, 3653  
Oberhofen am Thunersee

betreffend «Strassenplan Neubau Fussgängerquerungen Seestrasse»  
(RRB Nr. 753/2018 vom 27. Juni 2018; 32.08-17.10)



## **Sachverhalt:**

### **A.**

Das Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis I (OIK I), der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) plant, auf der Kantonsstrasse Nr. 221, Abschnitt Thun-Interlaken, in den Einwohnergemeinden (EG) Oberhofen und Sigriswil unter anderem drei Fussgängerstreifen zu verschieben sowie Mittelinseln und behindertengerechte Randabschlüsse zu bauen. Weiter sollen vier Bushaltestellen saniert und mit behindertengerechten Anlegekanten versehen werden. Dazu legte das TBA den Strassenplan «Neubau Fussgängerquerungen Seestrasse» (nachfolgend: Strassenplan), Abschnitte «Oberhofen Statiönli», «Oberhofen Wichterheergut», «Gunten Zentrum» und «Merligen Beatus» vom 13. Juni bis 13. Juli 2016 öffentlich auf. Am 5. Juli 2016 erhob A.\_\_\_\_\_ mit Bezug auf den Abschnitt «Oberhofen Statiönli» Einsprache. Er ist Eigentümer der Parzelle Oberhofen Gbbl. Nr. 1\_\_\_\_\_, die unmittelbar an das Plangebiet grenzt. Wegen seiner Einsprache und einer Mitwirkungseingabe der EG Oberhofen passte das TBA den Strassenplan geringfügig an. Mit Verfügung vom 27. Januar 2017 wies die BVE die Einsprache von A.\_\_\_\_\_ ab, soweit sie nicht als gegenstandslos geworden vom Protokoll abgeschrieben wurde, und erliess den Strassenplan.

### **B.**

Gegen diese Verfügung erhob A.\_\_\_\_\_ am 11. Februar 2017 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Bern. Dieser wies die Beschwerde mit Entscheid vom 27. Juni 2018 ab, soweit er darauf eintrat.

**C.**

Dagegen hat A. \_\_\_\_\_ am 26. Juli 2018 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben mit den sinngemässen Rechtsbegehren, der vorinstanzliche Entscheid sei aufzuheben und die Busse des öffentlichen Verkehrs seien mit Rollstuhlfliften auszustatten.

Der Kanton Bern schliesst mit Beschwerdeantwort vom 13. September 2018 auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die EG Sigriswil hat mit Eingabe vom 31. August 2018 auf eine Stellungnahme verzichtet; die EG Oberhofen hat sich nicht vernehmen lassen. A. \_\_\_\_\_ hat am 4. November 2018 erneut zur Sache Stellung genommen. Die übrigen Verfahrensbeteiligten haben sich nicht geäussert.

Auf richterliche Aufforderung hin haben die Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern (Procap) am 18. März 2019 und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) am 24. Mai 2019 je einen Fachbericht eingereicht. Zu diesen hat sich A. \_\_\_\_\_ mit Kopie einer E-Mail vom 4. April 2019 und Schreiben vom 8. Juni 2019 mit beigefügter Stellungnahme geäussert. In Letzterer bestätigt er zudem sinngemäss die bereits gestellten Rechtsbegehren. Der Kanton Bern hat am 28. Juni 2019 zu den Fachberichten Stellung genommen, die EG Oberhofen hat sich am 30. Juli 2019 geäussert und beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen. Die EG Sigriswil hat auf eine Stellungnahme verzichtet. Zur Eingabe der EG Oberhofen hat sich A. \_\_\_\_\_ am 14. August 2019 vernehmen lassen. Gleichentags hat die EG Oberhofen eine weitere Eingabe eingereicht. Der Kanton Bern hat mit Schreiben vom 15. August 2019 an den gestellten Rechtsbegehren festgehalten, aber auf weitere Bemerkungen verzichtet.

## **Erwägungen:**

### **1.**

**1.1** Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig (vgl. auch Art. 32 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten (vgl. aber hinten E. 3.8).

**1.2** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Es auferlegt sich allerdings insoweit Zurückhaltung, als für die Beurteilung besondere Sach- oder Fachkenntnisse erforderlich sind, über die es nicht gleichermassen verfügt wie die (kantonalen und kommunalen) Verwaltungsbehörden mit ihren Fachleuten und -stellen. Auch soweit die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken, übt das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung bei der Überprüfung des Entscheids (BVR 2016 S. 507 E. 1.4, 2014 S. 451 E. 1.3; VGE 2017/196 vom 19.3.2018 E. 1.2; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 80 N. 3 und 9).

### **2.**

Der vom Strassenplan Abschnitt «Oberhofen Stätiönli» erfasste Projektteil befindet sich auf dem Gebiet der EG Oberhofen und ist rund 90 m lang. Er beginnt nach der Verzweigung Staatsstrasse/Schoren und endet nach der Verzweigung Staatsstrasse/Burchgasse. Geplant ist, die Bushaldebuchten der Haltestellen «Oberhofen a. T., Dorf» in beiden Fahrtrichtungen so um-

zugestalten, dass die Reisenden künftig hindernisfrei ein- und aussteigen können. Bei der Haltestelle Richtung Thun soll die Anlegekante im Bereich der ersten und zweiten Bustür auf einer Länge von rund 10 m auf 0,16 m erhöht werden und anschliessend auf einer Länge von 2 m auf 0,04 m abfallen. Weiter ist vorgesehen, die Fussgängerüberquerung sicherer zu gestalten. Deren Wartebereiche liegen zurzeit in der Einmündung eines Seitenarms der Staatsstrasse in die Staatsstrasse (Süden) und der Einfahrt zur Bushaltestelle Richtung Thun (Norden). Sie sollen daher nach Westen verschoben bzw. gepflastert werden. Ebenso ist beabsichtigt, die Mittelinsel zu verbreitern und nach Norden zu verschieben. Ausserdem sind bei der Einmündung des Seitenarms der Staatsstrasse in die Staatsstrasse und der Burchgasse in die Staatsstrasse Trottoirüberfahrten projektiert (Situationsplan Abschnitt «Oberhofen Stätiönli» vom 20.10.2016, act. 5C). Der Streckenabschnitt unterliegt einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (Technischer Bericht vom 1.6.2016 ergänzt am 20.10.2016 [nachfolgend: Technischer Bericht], act. 5C, S. 10).

### **3.**

**3.1** Der Beschwerdeführer macht geltend, eine erhöhte Anlegekante bei der Bushaltestelle Richtung Thun schaffe für die Besucherinnen und Besucher des dahinter liegenden Restaurants «B.\_\_\_\_\_» eine gefährliche «Stolperfalle» und führe zu Problemen bei der Annäherung der Busse. Zudem stehe der Nutzen der geplanten Massnahme in keinem Verhältnis zu den verursachten Kosten. Aus diesen Gründen sei auf den behindertengerechten Umbau der Haltestelle zu verzichten. Als kostengünstigere Alternative seien die Linienbusse mit Rollstuhlfliften auszustatten (Beschwerde S. 1; Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 2; Kopie der E-Mail vom 4.4.2019, act. 13; Eingabe vom 8.6.2019, act. 16).

**3.2** Zu klären ist vorab das anwendbare Recht: Das Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) hat gemäss Art. 1 Abs. 1 zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Be-

hinderungen ausgesetzt sind. Es konkretisiert das verfassungsrechtliche Diskriminierungsverbot (Art. 8 Abs. 2 und 4 der Bundesverfassung [BV; SR 101]). Das BehiG gilt gemäss Art. 3 Bst. b unter anderem für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge, die einem der aufgeführten transportrechtlichen Bundesgesetze unterstehen. Haltestellen im Busverkehr fallen grundsätzlich in die Kompetenz der Kantone. Da sich das Personenbeförderungsmonopol des Bundes auch auf das Ein- und Aussteigen erstreckt, ist der Bund aber entsprechend zuständig für den Erlass von Bestimmungen über die behindertengerechte Ausgestaltung von Bushaltestellen. Für den Bau von Bushaltestellen legen das BehiG und die dazugehörigen technischen Normen deshalb grundsätzliche Regeln und Rahmenbedingungen fest, welche die Kantone berücksichtigen müssen. Um im konkreten Fall anwendbar zu sein, erfordern die Bestimmungen indes eine Umsetzung im kantonalen Recht. Im Einzelnen kommt daher kantonales und allenfalls kommunales Recht zur Anwendung, das als Minimum das BehiG umsetzen muss, jedoch auch weitergehende Anforderungen stellen kann. Gestützt auf diese Bestimmungen sind regelmässig die Eigentümerinnen und Eigentümer der in Frage stehenden Strassen verpflichtet, die erforderlichen Anpassungsmassnahmen zu ergreifen. Massgebend ist demnach vorab das kantonale Recht und erst in einem zweiten Schritt ist gegebenenfalls zu prüfen, ob sich aus den bundesrechtlichen Rahmenbedingungen ein weitergehender Anspruch ableiten lässt (BVR 2014 S. 65 E. 3.1 mit Hinweisen; Schefer/Hess-Klein, Behindertengerechtes Bauen, in Griffel/Liniger/Rausch/Thurnherr [Hrsg.], Fachhandbuch Öffentliches Baurecht, 2016, S. 258 ff., 260 und 264; Pestalozzi & Stäheli/Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Hindernisfreier Verkehrsraum – Anforderungen aus Sicht von Menschen mit Behinderung, 2010, S. 26).

**3.3** Die streitbetroffene Anlegekante grenzt an die Bushaldebucht der Haltestelle «Oberhofen a. T., Dorf» Richtung Thun an und ist Teil des nördlich der Staatsstrasse entlangführenden Gehwegs. Nach Art. 5 SG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 Bst. a der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1) bildet sie Bestandteil der öffentlichen Strasse. Dabei spielt es keine Rolle, dass die Parzelle Oberhofen Gbbl. Nr. 2 \_\_\_\_\_, auf der

sich die Anlegekante bzw. der Gehweg befindet, im Eigentum der Gemeinde und nicht des Kantons als Strasseneigentümer steht. Bestandteil einer Strasse kann mehr sein als sachenrechtlich zum Strassengrundstück gehört (vgl. Vortrag des Regierungsrats zum Strassengesetz, in Tagblatt des Grossen Rates 2008, Beilage 2 S. 4 ff. [nachfolgend: Vortrag SG], Erläuterungen zu Art. 5 S. 11; Vortrag der BVE zur Strassenverordnung, Erläuterungen zu Art. 1 S. 2, einsehbar unter: <[www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch)>, Rubriken «Rechtsamt/Rechtliche Grundlagen/Vorträge»). Die Strassengesetzgebung enthält im Zusammenhang mit einer behindertengerechten Ausgestaltung des Strassenraums keine genaueren Bestimmungen. Sie beschränkt sich darauf, als Wirkungsziel festzuhalten, dass die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und somit auch der Behinderten aufeinander abgestimmt werden (Art. 3 Bst. d SG) und für Strassenbauvorhaben Fachstellen einzu beziehen sind (Art. 17 Abs. 2 SV; vgl. auch Empfehlungen des Amtes für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern vom 28.11.2012 über die hindernisfreie Ausführung von Bauten und Anlagen, BSIG Nr. 7/721.0/19.1, S. 14). Der Vorgängererlass des SG, das Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (Strassenbaugesetz, SBG; GS 1964 S. 6 ff.) befasste sich in Art. 24d mit Vorkehrungen für Behinderte (Fassung vom 12. Februar 1985; GS 1985 S. 41). Art. 88 der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) führt näher aus, welche Vorkehrungen für Behinderte im Zusammenhang mit Strassenanlagen zu ergreifen sind. Diese Bestimmung stand abgesehen von hier nicht interessierenden Teilen bereits unter der Geltung von Art. 24d SBG in Kraft. Die Totalrevision des SBG war dadurch motiviert, den Gesetzesinhalt auf das Notwendige zu reduzieren (vgl. Vortrag SG, Ziff. 1 S. 4), weshalb Art. 24d SBG als Detailbestimmung nicht in das neue SG Eingang gefunden hat. Nach dem Inkrafttreten des SG werden die Vorkehrungen für Behinderte somit auch für Strassenanlagen in erster Linie durch die Baugesetzgebung geregelt (BVR 2014 S. 327 E. 6.6.1).

**3.4** Gemäss Art. 22 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) müssen öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, Gebäude mit mehr als 50 Arbeitsplätzen und Gebäude mit mehr als vier Wohnungen für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar sein (Abs. 1).

Vorbehalten bleiben überwiegende Interessen, insbesondere solche des Ortsbild- und des Denkmalschutzes, und unverhältnismässige Kosten bei Erneuerungen (Abs. 3). Die Bestimmung wird in Art. 85 und 88 BauV näher umschrieben. Nach Art. 85 BauV sind Bauten und Anlagen nach Massgabe der Norm 500, Ausgabe 2009, des Schweizerischen Ingenieurs- und Architektenvereins (SIA; nachfolgend: SIA-Norm) zu erstellen und zu erneuern (Abs. 1). Bei der Erneuerung von Bauten und Anlagen kann eine hindernisfreie Bauweise nur soweit verlangt werden, als der Aufwand dafür nicht mehr beträgt als fünf Prozent des Gebäudeversicherungswerts vor der Erneuerung bzw. fünf Prozent des Neuwerts oder 20 Prozent der Erneuerungskosten (Abs. 2a). Als Erneuerungskosten gelten die voraussichtlichen Baukosten ohne besondere Massnahmen für Behinderte. Als Baukosten gelten die Kosten ohne Vorbereitungsarbeiten, Umgebungsarbeiten, Nebenkosten und Ausstattung (Abs. 3). Art. 88 BauV schreibt vor, dass Fuss- und Gehwege nach Möglichkeit rollstuhlgängig zu gestalten sind (Abs. 1), Strassenquerungen zu erleichtern sind (Abs. 2) und im öffentlichen Verkehrsraum keine für Sehbehinderte gefährlichen Einrichtungen angebracht sowie für Geländer und Abschränkungen keine nachgebenden Materialien verwendet werden dürfen (Abs. 4).

**3.5** In der SIA-Norm 500, auf die Art. 85 Abs. 1 BauV verweist, finden sich Vorgaben zur hindernisfreien Bauweise von Bauten von öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln (bspw. Bahn- und Bushöfe), nicht aber zu den Haltestellen selber (Ziff. 2.1 und 2.4 von Anhang A mit Verweis auf Ziff. 3 bis 8 SIA-Norm 500). Auch Art. 88 Abs. 1 BauV, der sich speziell zu Strassenanlagen äussert, enthält keine entsprechenden Regelungen. Insofern können die Schweizer Normen (SN) des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; im Folgenden: VSS-Normen) beigezogen werden (vgl. für die Bemessung von Parkplätzen VGE 2017/181/183 vom 18.4.2018 E. 3.4.1, 2013/431 vom 1.10.2014 E. 5.2). Dabei handelt es sich – wie der Beschwerdeführer zutreffend ausführt – nicht um Rechtsnormen, sondern lediglich um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standhalten muss. Die VSS-Normen dürfen daher nicht unbesehen der konkreten Verhältnisse der Entscheidung zugrunde gelegt werden (BGer 1C\_430/2015 vom

15.4.2016 E. 3.2, 1C\_178/2014 vom 2.5.2016 E. 3.4; VGE 2017/181/183 vom 18.4.2018 E. 3.4.1, 2016/166 vom 3.7.2017 E. 3.3). Die VSS-Norm 640 075 «Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum» und ihr normativer Anhang «Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen» gelten für alle Verkehrsanlagen, auf denen Fussgängerverkehr zugelassen ist und die hindernisfrei bzw. behindertengerecht gebaut werden sollen. Dazu gehören auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die in die Zuständigkeit der Strasseneigentümerinnen bzw. -eigentümer fallen, wie bspw. Bushaltestellen (Ziff. 1). Gemäss Ziff. 26 i.V.m. Anhang Ziff. 15.3 sind Haltestellen nach Möglichkeit mit Haltekanten auszustatten, die den niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug mit möglichst geringen Differenzen gewährleisten. Für Bushaltestellen ist eine Haltekantenhöhe zwischen 0,22 m und 0,3 m festzulegen und mit der Höhe des Fahrzeugbodens im Einstiegsbereich bei abgesenktem Fahrzeug abzustimmen. Die Geometrie von Busbuchten ist nach Möglichkeit so zu optimieren, dass mindestens der Bereich der Rollstuhleinfahrtsfläche mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden kann. Im Siedlungsraum sind die baulichen Voraussetzungen für eine hohe Perronkante nicht immer erfüllt, bspw. bei Gebäudezufahrten oder in Kurvenradien. Wenn aus Gründen der Verhältnismässigkeit kein niveaugleicher Einstieg möglich ist, muss immer die bestmögliche abweichende Lösung realisiert werden. Dies sind ein Verschieben der Haltestelle, Teilerhöhungen im Bereich der Manövrierflächen oder eine Perronhöhe von 0,16 m für den Einstieg mit Rampe.

**3.6** Bei der Anfahrt zur hier betroffenen Bushaldebucht der Haltestelle «Oberhofen a. T., Dorf» Richtung Thun überstreicht der Bus die Anlegekante, was unbestritten ist. Die BVE (TBA) hielt fest, aus diesem Grund könne der Perron nicht (teilweise) auf 0,22 m erhöht werden. Wegen der engen Platzverhältnisse sei es zudem nicht möglich, die Bushaldebucht in Richtung Thun zu verschieben oder auf andere Weise anzupassen. Daher habe sie sich für eine Erhöhung der Anlegekante auf 0,16 m entschieden, wie es die VSS-Norm 640 075/Anhang vorschreibe (Beschwerdeantwort vom 6.4.2017, act. 5A pag. 11 ff., S. 5 f.). Procap hat dazu ausgeführt, unter den gegebenen Umständen bzw. der bestehenden Situation habe die BVE die bestmögliche Variante gewählt. Ein niveaugleicher Einstieg mit einer 0,22 m hohen Haltekante sei an dieser Stelle nicht möglich. Die Alter-

nativen, die Haltestelle zu verschieben oder die Anlegekante im Bereich der Manövrierfläche teilweise auf 0,22 m zu erhöhen, seien geprüft worden (Fachbericht vom 18.3.2019, act. 11, S. 3). – Die projektierte Anlegekante entspricht den Anforderungen an die hindernisfreie bzw. behindertengerechte Bauweise von Bushaltestellen. Die BVE hat mit den nötigen Kompromissen letztlich die aus fachlicher Sicht beste Variante projektiert. Zudem liegen keine besonderen Verhältnisse vor, die ein Abweichen von der VSS-Norm rechtfertigen würden; die Anlegekante ist demnach nicht tiefer als 0,16 m auszugestalten. Zur Rüge des Beschwerdeführers, die erhöhte Anlegekante stelle eine Stolpergefahr dar, hat die bfu festgehalten, sie teile diese Ansicht nicht, wenn unter Einbezug des Abschlusssteins ein genügend grosser Kontrast zwischen den Verkehrsflächen der Bushaldebucht und dem angrenzenden Warteraum der Busfahrgäste geschaffen werde. Zudem sei es ein Fehlverhalten einer Fussgängerin bzw. eines Fussgängers, wenn sie oder er in diesem Bereich die Staatsstrasse überquere, da sich weniger als 50 m entfernt ein Fussgängerstreifen befinde (Fachbericht vom 24.5.2019 [nachfolgend: Fachbericht bfu], act. 14A, S. 22). Zum Vorbringen des Beschwerdeführers, die geplante Perronerhöhung verursache unverhältnismässig hohe Kosten, ergibt sich Folgendes: Die veranschlagten Kosten (inkl. Risiken exkl. MWSt) für die Umsetzung sämtlicher im Strassenplan projektierten Massnahmen betragen Fr. 1'648'365.--. Auf die Nebenanlagen im Projektabschnitt «Oberhofen Stationli» (zu denen auch die hier betroffene Bushaltestelle gehört) entfallen Fr. 6'093.75, was 0,37 % der Erneuerungskosten entspricht (Technischer Bericht, S. 28). Zudem handelt es sich bei der Erhöhung der Anlegekante auf 0,16 m bereits um eine Ersatzmassnahme. Um die Benachteiligung für Behinderte vollumfänglich aufzuheben, müsste der Perron auf mindestens 0,22 m erhöht werden, was hier aber nach dem Gesagten nicht möglich ist. Kommt hinzu, dass die Haltestelle gemäss Fahrplan in der Regel von sechs Bussen pro Stunde bedient wird und täglich 384 Personen ein- und 51 Personen aussteigen (Haltestellenbelastung Tageswerte vom 28.2.2017, act. 5D Beilage 3). Von der baulichen Massnahme profitieren demnach nicht nur Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer, sondern auch ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen. Anders als der Beschwerdeführer meint, sind die Kosten für die geplante Erhöhung der Anlegekante demnach verhältnis-

mässig. Die BVE hat somit zu Recht auf die einschlägige VSS-Norm abgestellt.

**3.7** Es ist schliesslich zu prüfen, ob dieses Ergebnis im Einklang mit den Vorschriften des BehiG steht (vorne E. 3.2). Gemäss Art. 15 Abs. 1 BehiG i.V.m. Art. 8 der Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34) erlässt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Bestimmungen über die technischen Anforderungen an die Gestaltung der Bahnhöfe, der Haltestellen, der Flugplätze, der Kommunikationssysteme, der Billettausgabe sowie der Fahrzeuge. Art. 2 Abs. 1 der Verordnung des UVEK vom 23. März 2016 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) erklärt für die allgemeinen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung von Bauten und Anlagen die SIA-Norm 500, Ausgabe 2009, für massgebend. Wie bereits ausgeführt, enthält diese keine Vorschriften zur Höhe von Anlegekanten (vorne E. 3.5). Weiter befassen sich Art. 10 ff. VAböV mit besonderen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung der Einrichtungen und Fahrzeuge im Bus- und Trolleybusverkehr. Sie enthalten aber keine Vorgaben zur behindertengerechten Ausgestaltung von Einstiegshilfen bzw. der Bus- und Trolleybus-Haltestellen. Es ist daher nicht ersichtlich, dass die anwendbaren kantonalen Bestimmungen über die Höhe der Anlegekante dem BehiG widersprechen würden. Hinsichtlich der Kosten für die Umsetzung der umstrittenen baulichen Massnahme gilt Folgendes: Gemäss Art. 11 Abs. 1 BehiG muss die Benachteiligung von Menschen mit einer Behinderung nicht beseitigt werden, wenn der zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit. Zur Beurteilung der Frage, ob ein solches Missverhältnis vorliegt, muss gemäss Art. 6 Abs. 1 der Verordnung vom 19. November 2003 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV; SR 151.31) in der Interessenabwägung namentlich berücksichtigt werden die Zahl der Personen, welche die Baute oder die Anlage benutzen oder die Dienstleistung in Anspruch nehmen (Bst. a), die

Bedeutung der Baute, der Anlage oder der Dienstleistung für die Menschen mit Behinderungen (Bst. b) und der provisorische oder dauerhafte Charakter der Baute, der Anlage oder der Dienstleistung (Bst. c). Die kantonale Regelung richtet sich auch hier inhaltlich nach dem BehiG.

**3.8** Nach dem Gesagten ist mit der Vorinstanz festzuhalten (angefochtener Entscheid E. 3.7), dass die im Strassenplan Abschnitt «Oberhofen Stättli» projektierte Erhöhung der Anlegekante auf 0,16 m rechtmässig ist. Soweit der Beschwerdeführer beantragt, die Busse des öffentlichen Verkehrs seien mit Rollstuhlliften auszustatten (vorne Bst. C), verkennt er, dass der Umbau der bestehenden Busse nicht Gegenstand des Strassenplanprojekts ist und somit ausserhalb des Streitgegenstands liegt. Insofern ist auf die Beschwerde nicht einzutreten (BVR 2017 S. 514 E. 1.2, 2011 S. 391 E. 2.1; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 72 N. 6 f.). Daher wird sein Beweisantrag abgewiesen, die BVE solle aufzeigen, wie viel der Einbau der Rollstuhllifte in die Busse kosten würde (Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 2). Zum Vorschlag des Beschwerdeführers hat die ... AG mitgeteilt, dass die bestehenden Busse nicht mit Behindertenhilfen nachgerüstet werden könnten und daher neue Busse beschafft werden müssten. Der Einbau der Lifte wäre zudem aufwendig, würde den Unterhalt verteuern und zu betrieblichen Verzögerungen an den Haltestellen führen: Die Lifte würden die individuelle Perronhöhe nicht erkennen und daher die «Ausfahrhöhe» nicht kalibrieren (E-Mail vom 12.8.2019, act. 22A Beilage 2).

#### **4.**

**4.1** Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, trotz der geplanten baulichen Massnahmen könnten die verlangten Sichtweiten nicht überall eingehalten werden. Das Projekt erhöhe die Verkehrssicherheit – wenn überhaupt – nur unwesentlich und verfehle damit die Wirkungsziele nach Art. 3 SG (Beschwerde S. 2; Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 3).

**4.2** Wie für die behindertengerechte Ausgestaltung des Strassenraums enthält die Strassengesetzgebung auch keine genaueren Bestimmungen

darüber, welche Sicherheitsvorschriften beim Bau bzw. Betrieb einer Strasse eingehalten werden müssen. Es gilt ebenfalls das Wirkungsziel, dass die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt werden (Art. 3 Bst. d SG). Zugleich sind Fachstellen einzubeziehen (Art. 17 Abs. 2 SV). Art. 29 SBG bestimmte, dass öffentliche Strasse dem Verkehr erst übergeben werden dürfen, wenn der Stand der Bauarbeiten und die getroffenen Sicherheitsvorkehrungen dies gestatten. Nach Art. 44 Abs. 1 SBG waren die öffentlichen Strassen und ihre technischen Einrichtungen so zu unterhalten und zu betreiben, dass sie sich nach Möglichkeit jederzeit in gutem Zustand befinden und einen sicheren Verkehr gewährleisten. Art. 21 BauG und Art. 57 BauV, die allgemeine Sicherheitsvorschriften für Bauten und Anlagen enthalten, standen abgesehen von hier nicht interessierenden Teilen bereits unter der Geltung von Art. 29 und Art. 44 Abs. 1 SBG in Kraft. Im Zug der Totalrevision des SBG wurden diese Bestimmungen nicht ins neue SG übernommen; die Sicherheitsvorschriften für Strassen ergeben sich somit in erster Linie aus der Baugesetzgebung (vgl. vorne E. 3.3).

**4.3** Gemäss Art. 21 Abs. 1 BauG sind Bauten und Anlagen so zu erstellen, zu betreiben und zu unterhalten, dass weder Personen noch Sachen gefährdet werden. Nach Art. 57 BauV sind bei der Erstellung von Bauten und Anlagen die anerkannten Regeln der Baukunde einzuhalten. Personen und Sachen dürfen weder durch den Bauvorgang noch durch den Bestand oder Betrieb von Bauten und Anlagen gefährdet werden (Abs. 1). Im Einzelnen gelten die Bestimmungen dieser Verordnung, die Vorschriften der Spezialgesetzgebung sowie die Vorschriften und Richtlinien der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA). Die Normen und Empfehlungen der Fachverbände sind ergänzend zu beachten (Abs. 2). Mangels konkreter Gesetzesvorschriften darüber, wie eine Strasse sicher gebaut bzw. betrieben werden soll, können auch hier die einschlägigen VSS-Normen als Entscheidungshilfe beigezogen werden (vgl. vorne E. 3.5). Für die Bestimmung der Sichtweiten bei der Fussgängerquerung ist die VSS-Norm 640 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, Fussgängerstreifen» einschlägig. Sie sieht zwischen nahenden Fahrzeugen sowie Fussgängerinnen und Fussgängern bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine Sichtweite

von 55 m vor (Ziff. 14 und Tab. 1). Für Strassen mit Knoten legt die VSS-Norm 640 273a «Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene» die Abmessungen der Sichtfelder fest, damit ein vortrittsbelastetes Fahrzeug den vortrittsberechtigten Verkehr kreuzen oder in diesen einbiegen kann (Ziff. 1 und 2). Bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit des vortrittsberechtigten Fahrzeugs von 50 km/h beträgt die erforderliche Knotensichtweite zwischen 50 m und 70 m (Ziff. 12.1 und Tab. 1). Die Sichtweiten in Knoten mit angrenzendem Gehweg müssen bei einer Längsneigung bis 3 % diesem gegenüber 15 m betragen (Ziff. 12.2; dazu auch die bfu-Empfehlung BM.021-2016 «Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten»).

**4.4** In den zehn Jahren von Mitte 2005 bis Mitte 2015 wurden im Nahbereich «Oberhofen Stätiönli» 16 Unfälle registriert. Davon standen 13 im Zusammenhang mit einem Halt beim Fussgängerstreifen oder einem Abbiegemanöver (Technischer Bericht, S. 11). Die bfu verweist im bereits erwähnten Fachbericht vom 24. Mai 2019 auf mehrere Sicherheitsmängel, die gegenwärtig auf dem vom Strassenplan Abschnitt «Oberhofen Stätiönli» betroffenen Teilstück der Staatsstrasse bestehen. Sie beanstandet zunächst, dass die Sichtweite aus dem Annäherungsbereich Süd der Fussgängerquerung insbesondere wegen eines Busches, eines Plakatständers und einer Fahnenstange nur ca. 27 m messe (grosses Sicherheitsdefizit; S. 15 f.). Weiter bemängelt sie mehrere Knotensichtweiten: Diese betrügen bei der Einmündung eines Seitenarms der Staatsstrasse in die Staatsstrasse in Blickrichtung Ost bei einem Bushalt ca. 15 m (weshalb das Linksabbiegen verboten sei) und in Blickrichtung West wegen der Bepflanzung ca. 22 m (grosses Sicherheitsdefizit; S. 18), bei der Einmündung Schoren in Blickrichtung Ost ca. 40 m (mittleres Sicherheitsdefizit; S. 13) und bei der Einmündung der Burchgasse in Blickrichtung Nordwest bei einem Bushalt ca. 21 m. Hier werde die Sicht zusätzlich durch eine Stele behindert (grosses Sicherheitsdefizit; S. 20). In Blickrichtung Südost messe die Knotensichtweite nur ca. 18 m, wenn auf dem nordwestlich des Gebäudes Staatsstrasse Nr. 6 gelegenen Parkplatz ein Fahrzeug abgestellt sei (grosses Sicherheitsdefizit; S. 20). Gefährlich sei auch, wenn dieses Fahrzeug rückwärts auf die Strasse hinausfahre, da die Sicht auf der Kurveninnenseite mit Bushaltestelle eingeschränkt sei (grosses Sicherheitsdefizit; S. 20). Ebenfalls beanstandet die bfu die sechs Schrägpark-

felder, die östlich des Restaurants «B.\_\_\_\_\_» hinter der Bushaldebucht Richtung Thun liegen. Darauf abgestellte Fahrzeuge ragten ins Nachbarfeld und in den Wartebereich der Busfahrgäste hinein. Beim Zu- und Wegfahren würden die herannahenden Busse behindert und die wartenden und längsgehenden Fussgängerinnen und Fussgänger gestört (grosses Sicherheitsdefizit; S. 13 f.). Ferner bemängelt sie, die Fussgängerschutzinsel sei zu wenig breit (mittleres Sicherheitsdefizit; S. 16) und zu weit vom nördlichen Fahrbahnrand entfernt (kleines Sicherheitsdefizit; S. 17). Schliesslich seien die beiden Annäherungsbereiche der Fussgängerquerung überfahrbar. Der eine liege im Einmündungsbereich eines Seitenarms der Staatsstrasse in die Staatsstrasse und der andere in der Zufahrt zur Bushaldebucht Richtung Thun. Die Fussgängerinnen und Fussgänger könnten so das Verkehrsgeschehen nicht in Ruhe überblicken, sondern würden von herannahenden Fahrzeugen unter Druck gesetzt und dadurch zu unsicherem Handeln verleitet (grosses Sicherheitsdefizit; S. 16 f.).

**4.5** Nach Umsetzung der geplanten Massnahmen bewertet die bfu die Verkehrssicherheit wie folgt: Da die Fahrbahn auf der Höhe der Fussgängerschutzinsel in Richtung Norden verschoben werde, könne die Knotensichtweite bei der Einmündung Schoren um ca. 1 m auf ca. 41 m erhöht werden. Das mittlere Sicherheitsdefizit bleibe dadurch aber bestehen (S. 21). Bei der Einmündung eines Seitenarms der Staatsstrasse in Blickrichtung West betrage die Knotensichtweite gemäss Plan 40 m. Wenn die Pflanzen heruntergeschnitten und die sichteinschränkende Objekte entfernt würden, wie beispielsweise Fahnen und Plakatständer entlang der Nordfassade der Liegenschaft Staatsstrasse Nr. 2, messe sie eine Knotensichtweite von ca. 46 m. Obwohl die erforderliche Sichtweite von 50 m unterschritten werde, stelle die Massnahme einen Sicherheitsgewinn dar. Durch das Rückschneiden der Pflanzen könne zudem die erforderliche Sichtweite auf das Trottoir eingehalten werden. In Blickrichtung Ost erhöhe sich die Knotensichtweite bei haltendem Bus um ca. 1 m auf ca. 16 m. Wegen der nach wie vor ungenügenden Sichtweite sei das Rechtsabbiegegebot aufrechtzuerhalten (S. 26 f.). Bei der Einmündung der Burchgasse werde die Knotensichtweite durch die vorgesehene Trottoirüberfahrt und die leichte Verschiebung des Fahrbahnrandes nach Südwest gegenüber dem heutigen Zustand verringert. In Blickrichtung Nordwest messe die

Knotensichtweite bei einem Bushalt ca. 19 m (heute ca. 21 m) und in Blickrichtung Südost ca. 14 m (heute ca. 18 m). Die Sichtweite auf das Trottoir betrage ca. 3 m. Alle Sichtweiten seien grosse Sicherheitsdefizite. Wenn das Parkfeld auf der nordwestlichen Seite des Gebäudes Staatsstrasse Nr. 6 aufgehoben würde, könnte in Blickrichtung Südost eine Knotensichtweite von ca. 30 m (erforderlich wären 50 m) und eine Sichtweite auf das Trottoir von ca. 7 m (erforderlich wären 15 m) erreicht werden. Zudem könne es zu kritischen Situationen kommen, wenn Fahrzeuge rückwärts aus dem Parkplatz auf die Staatsstrasse hinausfahren (S. 32). Ein weiteres grosses Sicherheitsdefizit stellen die sechs Schrägparkfelder östlich des Restaurants «B. \_\_\_\_\_» dar, die durch das Projekt nicht verändert würden (S. 23). Der südliche Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens weise in Blickrichtung West eine Sichtweite von 50 m auf, wenn wie gemäss Plan die sichteinschränkenden Pflanzen sowie die mobilen und immobilen Objekte entlang der Nordfassade der Liegenschaft Staatsstrasse Nr. 2 entfernt würden. Dies sei ein Sicherheitsgewinn, auch wenn die notwendige Sichtweite von 55 m nicht erreicht werde, was ein mittleres Sicherheitsdefizit darstelle (S. 24 f.). Der südliche Annäherungsbereich liege zwar auf dem Trottoir, könne jedoch überfahren werden, etwa wenn ein nach links abbiegendes Fahrzeug überholt werde. Der nördliche Annäherungsbereich befinde sich nach wie vor in der Zufahrt zur Bushaltestelle, auch wenn der überfahrbare Bereich gegenüber heute nur noch halb so breit und gepflastert sei. Dabei handle es sich nach wie vor je um grosse Sicherheitsdefizite. Die Fussgängerschutzinsel werde auf das Mindestmass von 1,5 m verbreitert und die Querungsdistanz zu den Fahrbahnrandern werde verkürzt, was je eine Verbesserung darstelle (S. 25 f.).

**4.6** Wie die EG Oberhofen zutreffend ausführt, liegt ein Grossteil der von der bfu festgestellten Sicherheitsdefizite am Rand oder ausserhalb des Projektperimeters und ist deshalb für das vorliegende Verfahren unbeachtlich (vgl. Stellungnahme vom 30.7.2019, act. 20, S. 2 und 9). Dies betrifft die Knotensichtweiten bei den Einmündungen in die Staatsstrasse sowie die sechs Schrägparkfelder östlich des Restaurants «B. \_\_\_\_\_» und den Parkplatz nordwestlich des Gebäudes Staatsstrasse Nr. 6. Bezüglich der Parkfelder wird der Kanton als Eigentümer der Staatsstrasse (Kantonsstrasse) unabhängig vom Strassenplanverfahren zu prüfen haben, ob die

Flächen gestützt auf Art. 73 Abs. 1 i.V.m. Art. 11 Abs. 2 SG wegen der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aufzuheben sind (vgl. Vortrag SG, Erläuterungen zu Art. 73 S. 23). Soweit die bfu zudem an gewissen Stellen eine Anpassung der Strassensignalisation und der Markierungen anregt (Fachbericht bfu, S. 34 f.), ist festzuhalten, dass der Kanton über diese Massnahmen zu einem späteren Zeitpunkt in einem eigenen Verfahren befinden will (vgl. Art. 88 Abs. 2 Satz 2 BauG; Stellungnahme des Kantons vom 28.6.2019, act. 19, S. 2 f.). Die übrigen, hier beachtlichen Sicherheitsdefizite präsentieren sich nach der Umsetzung der im Strassenplan Abschnitt «Oberhofen Statiönl» projektierten Massnahmen wie folgt: Die Sichtweite auf den südlichen Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens in Blickrichtung West wird erhöht. Nach Angaben des Kantons sollen die sichteinschränkende Pflanzen heruntergeschnitten und die leicht wegnehmbaren Objekte entfernt werden (Stellungnahme des Kantons vom 28.6.2019, act. 19, S. 2). Fahrzeuglenkerinnen und -lenker können demnach Fussgängerinnen und Fussgänger aus grösserer Entfernung wahrnehmen. Weiter wird die Mittelinsel der Fussgängerquerung verbreitert und der südliche Annäherungsbereich zur Fussgängerquerung von der Strasseneinmündung auf das Trottoir verlegt. Der überfahrbare Teil des nördlichen Annäherungsbereichs wird verkleinert und gepflastert. Durch diese Massnahmen können die Fussgängerinnen und Fussgänger den Verkehr aus einem im Vergleich zu heute sichereren Bereich heraus beobachten. Durch die kürzeren Querungsdistanzen von den Fahrbahnrändern zur Mittelinsel verkürzt sich die Zeit, in der sich die Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Fahrbahn befinden. Dieser Umstand kommt insbesondere Sehbehinderten oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugute. Die Trottoirüberfahrten führen zu klareren Vortrittsverhältnissen, was ebenfalls der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger dient. Die projektierten Massnahmen führen demnach dazu, dass die bestehenden Sicherheitsdefizite behoben oder entschärft werden und im Vergleich zur heutigen Situation ein Mehr an Sicherheit resultiert. Dass sich die Sichtweite bei der Trottoirüberfahrt Einmündung Burchgasse gegenüber heute leicht verschlechtert, vermag diesen Sicherheitsgewinn nicht in Frage zu stellen. Es dürfen nur Fahrzeuge der Post die Ausfahrt benutzen; die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker sind mit den örtlichen Verhältnissen vertraut (Stellungnahme des Kantons vom 28.6.2019, act. 19,

S. 3). Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, das Verschieben der Mittelinsel bzw. die Trottoirüberfahrt bei der Einmündung des Seitenarms der Staatsstrasse führe zu einer Fahrbahnverengung und damit zu mehr Stau, da links abbiegende Fahrzeuge nicht mehr überholt werden könnten (Beschwerde S. 2; Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 3), hat die bfu diese Befürchtung widerlegt: Sogar unter Einbezug des Mehrverkehrs infolge der geplanten Barellgut-Überbauung warte jeweils nur ein Fahrzeug für fünf Sekunden; die Verkehrssicherheit sei gewährleistet (Fachbericht bfu, S. 31). Insoweit sind die Auswirkungen der Barellgut-Überbauung auf den Linksabbiegeverkehr hinreichend klar; der Antrag des Beschwerdeführers auf Sistierung des Verfahrens wird abgewiesen (Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 3 f.; Kopie der E-Mail vom 4.4.2019, act. 13).

**4.7** Die Vorinstanz hat somit zu Recht erkannt, dass der Strassenplan Abschnitt «Oberhofen Stätionli» die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr erhöht und damit den Wirkungszielen von Art. 3 SG entspricht (angefochtener Entscheid E. 2.3 und 4.4). Zur Rüge des Beschwerdeführers, die Verkehrssicherheit könne auch durch die Aufhebung der Fussgängerquerung erhöht werden, da 40 m entfernt eine Fussgängerunterführung liege (Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 3), ist auf Folgendes hinzuweisen: Die Behörden sind nur verpflichtet, ernsthaft in Betracht fallende Alternativen näher zu prüfen (BGE 139 II 499 E. 7.3.1; VGE 2017/196 vom 19.3.2018 E. 2.1). Die BVE hat die Verschiebung bzw. Aufhebung der Fussgängerquerung geprüft, mangels zumutbarer Alternativroute aber verworfen (Beschwerdeantwort vom 6.4.2017, act. 5A pag. 11 ff., S. 4). Da die hier betroffene Fussgängerquerung in der Wunschlinie der Fussgängerinnen und Fussgänger liegt (Fachbericht bfu, S. 22), ist eine Aufhebung keine ernsthaft in Betracht fallende Alternative.

## **5.**

**5.1** Der Beschwerdeführer bringt schliesslich vor, die BVE habe die Bevölkerung nur im Rahmen des Einspracheverfahrens mitwirken lassen, was rechtsfehlerhaft sei (Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 1).

**5.2** Gemäss Art. 58 Abs. 3 Bst. c BauG ist es zulässig, die Mitwirkung mit dem Einspracheverfahren zusammenzulegen, wenn der Strassenplan – wie hier – nicht von allgemeinem Interesse ist. Aus objektiver Sicht haben die baulichen Massnahmen im Projektabschnitt «Oberhofen Stätiönli», anders als der Beschwerdeführer meint, sowohl unter räumlichen als auch unter sachlichen Gesichtspunkten keine Bedeutung, die erheblich über den Kreis der direkt Betroffenen hinausgeht. Zudem waren nach der Art des Geschäfts keine für die Ausarbeitung der Vorlage grundlegenden Hinweise zu erwarten, die nicht im Einspracheverfahren hätten berücksichtigt werden können (vgl. zu diesen Kriterien Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band II, 4. Aufl. 2017, Art. 58 N. 6 Bst. c; VGE 2016/167U2 vom 1.2.2017 E. 4.5, 22074 vom 18.7.2005 E. 3.2 f. [bestätigt durch BGer 1P.567/2005 vom 26.1.2006]).

## **6.**

Zusammenfassend erweist sich der Strassenplan Abschnitt «Oberhofen Stätiönli» als rechtmässig; der angefochtene Entscheid hält damit der Rechtskontrolle stand. Ob der Kredit für die Umsetzung der baulichen Massnahmen durch den Grossen Rat hätte beschlossen werden müssen, wie der Beschwerdeführer geltend macht (Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 3), ist für diese Beurteilung unerheblich. Ebenfalls nicht zu folgen ist dem Vorbringen des Beschwerdeführers, die EG Oberhofen habe dem Projekt nicht zugestimmt (Eingabe vom 4.11.2018, act. 8, S. 2). Zum einen hat sie die Abweisung der Beschwerde beantragt (vgl. Stellungnahme vom 30.7.2019, act. 20, S. 9; vorne Bst. C) und zum andern ist nicht sie, sondern die BVE für den Neubau und die Änderung von Kantonsstrassen zuständig (Art. 28 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 Abs. 1 SG).

## 7.

Die Beschwerde erweist sich nach dem Gesagten als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist (vorne E. 3.8). Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der unterliegende Beschwerdeführer die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Die Kosten der Procap und der bfu sind dem Beschwerdegegner aufzuerlegen, weil diese Fachmeinungen bereits im Strassenplanverfahren hätten eingeholt werden müssen (Art. 17 Abs. 2 SV; BVR 2006 S. 335 [VGE 21598/21602-21604 vom 14.6.2005] nicht publ. E. 14.4 [bestätigt durch BGer 1A.214/2005 vom 23.1.2006]; VGE 2016/62 vom 18.8.2016 E. 4, 2012/133 vom 12.3.2013 E. 6). Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG).

### **Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Der Antrag auf Sistierung des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wird abgewiesen.
2. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
3. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'000.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Die Aufwendungen der Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern, ausmachend Fr. 450.--, und der Beratungsstelle für Unfallverhütung, ausmachend Fr. 3'500.--, werden dem Kanton Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion) auferlegt.
4. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

5. Zu eröffnen:

- dem Beschwerdeführer
- dem Beschwerdegegner
- der Einwohnergemeinde Sigriswil
- der Einwohnergemeinde Oberhofen
- dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement

und mitzuteilen:

- der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

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 Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.