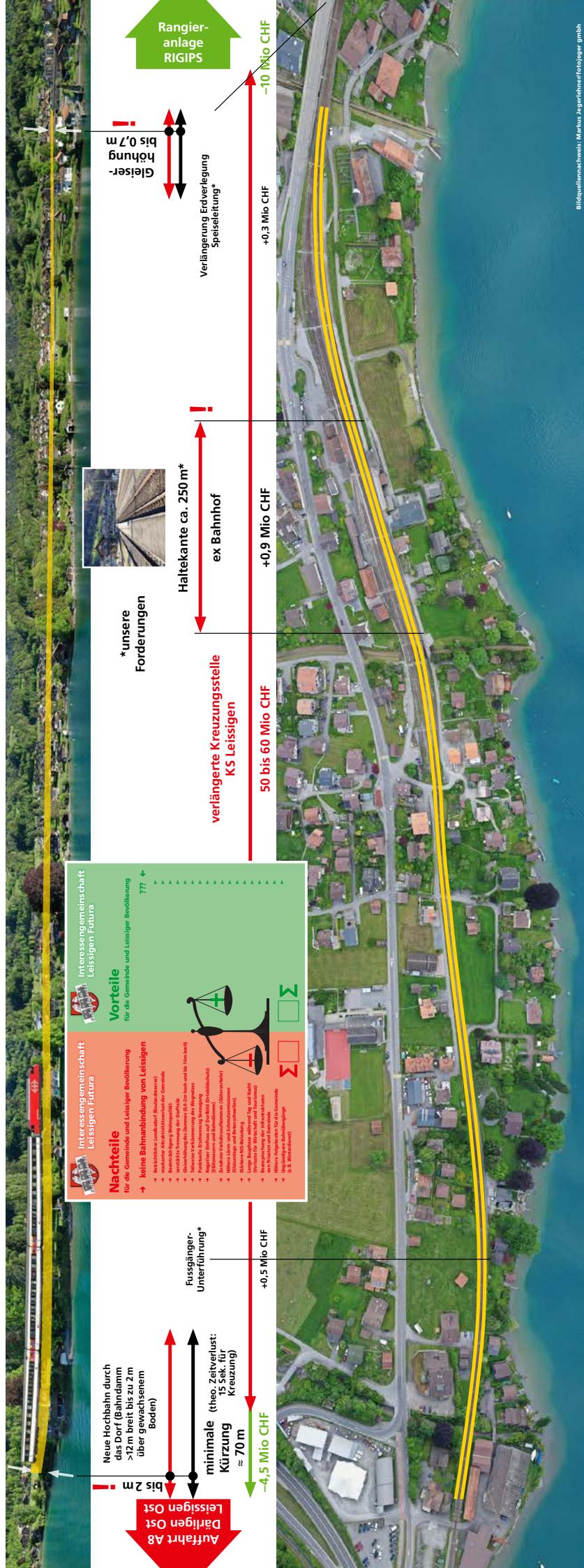


Leissigen ... und die Bahn
Einspracheverhandlung 30.07.2021

Neue Kreuzungssstelle (KS) Leissigen mit behindertengerechter Haltekante

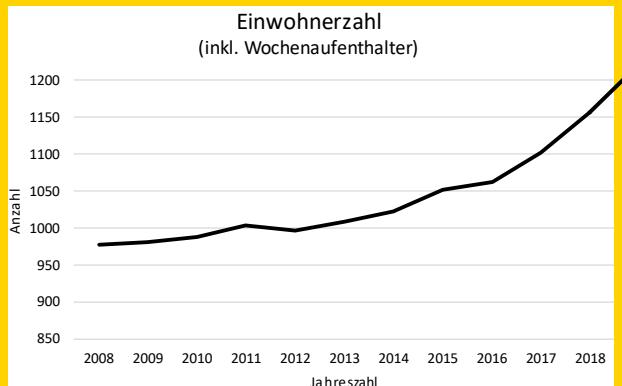
Kostenbilanz: ca. -12,8 Mio CHF



Leissigen



- ca. 1250 Einwohner
- 10 km² Fläche



- denkt nachhaltig!
- trägt Sorge zum Ortsbild und zur Wohnqualität
- orientiert sich am Zeitgeist analog:



Art. 34.2 Staatsverfassung Kanton Bern
«Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.»

Wir brauchen

• Haltekante für Erhalt Bahnanschluss

- Abnahme wichtiger Pendlerströme und Schülertransporte
- Erhalt Angebotsqualität
- Geringe Investitions- und Betriebskosten
 - 0,9 anstatt 10 Mio CHF für Haltekante
 - kein Ausbau Bushaltestellen für 1,3 Mio CHF
- Erhöhte Verkehrssicherheit (Därligen Ost)
- Verbesserte Klimabilanz durch Vermeidung von Parallelbetrieb Bahn/Bus

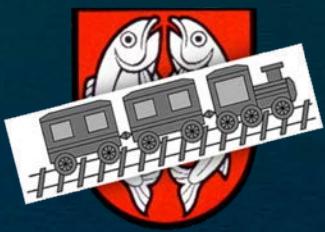
} Neue korrekte Fakten

Kosten Haltekante bei Realisierung mit Ausbau Kreuzungsstelle < 1,0 Mio CHF

Motion 285-2019 Anne Speiser – Niess, Zweisimmen

Verbesserung der Verkehrssituation für die Pendler zwischen Spiez und Interlaken Ost mit Anpassung über das Angebotskonzept öff. Verkehr 2022-25, bzw. mit einer ersten Korrektur des geplanten Angebots 2018-21

- Behindertengerechte Haltekante in Leissigen und Därligen beim Bau der Kreuzungsstelle realisieren
- Erkenntnisse zur geplanten Kreuzungsstelle (KS Leissigen) mit allen Auswirkungen offenlegen (Operabilität, Kostenwahrheit, Oekologie, Wirtschaftlichkeit u.a.).
- Verkehrssituation für den Strassenverkehr zwischen Spiez und Interlaken inkl. der Sicherheitsproblematik bei der Auffahrt Därligen Ost analysieren
- Oekologische Auswirkungen der verschiedenen Bahn/Bus-Lösungen (CO₂) aufzeigen



Leissigen ... und die Bahn

Einspracheverhandlung 30.07.2021



INHALTSVERZEICHNIS

1. Umschlag
→ Bebilderte Vorlage der IG LF
2. Einladung
3. Vorwort
4. Einsprache IG LF (23.09.2019)
5. Einspracheliste gesamt (02.10.2019)
6. Besprechung BAV (15.05.2020)

7. Vorlage zur Einigung IG LF
inkl. Katalog (A – K)
 - 7.1. Daten / Detail „Länge Kreuzungsstelle (A)“ inkl. Erhebung
 - 7.2. Detail „Haltekante (D)“
8. Erste Projektbesprechung BLS/Gemeinde/IG LF 21.04.2020 ⇒ Protokoll

9. Diverse Unterlagen
 - 9.1. Der etwas andere Bericht (10/18)
 - 9.2. Mitwirkung Reg. Angebotskonzept 2022 – 2025
(IG LF arbeitet an Konzept für 26/29)
 - 9.3. Frageliste für NR Guggisberg/Trede (5.21)
10. Alternative Fakten
 - 10.1. Höhe Gleisanlage (Visualisierung)
 - 10.2. regionale Wahrnehmung
 - 10.3. örtliche Wahrnehmung
11. „VISION“ Leissigen

Von: andreas.rueedi@bav.admin.ch [mailto:andreas.rueedi@bav.admin.ch]

Gesendet: Mittwoch, 7. Juli 2021 17:24

An: Arthur.Hitz@bls.ch; Yves.Zollinger@bls.ch; Martin.Isler@bls.ch; stefan.bolliger@bls.ch; beat.steuri@gmail.com; anne.speiser@bluewin.ch; info@fischer-geri.ch; letizimueller@bluewin.ch

Betreff: Verlängerung Kreuzungsstelle Leissigen, Einspracheverhandlung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Verhandlung in Sachen Verlängerung Kreuzungsstelle Leissigen / Einsprache IG Leissigen Futura findet wie folgt statt:

Freitag, den 30. Juli 2021, ab 14:00 Uhr (Ankunft Bus 13:51 Uhr)

Treffpunkt: Gemeindeverwaltung Leissigen... NEU: Schulhaus Leissigen

Seitens der IG Leissigen Futura ist mit der Teilnahme von vier Personen zu rechnen.

- Anne Speiser
- Gerhard Fischer
- Dr. Peter Altenburger
- Beat Steuri

Gast: Letizia Müller, Gemeindepräsidentin

Die BLS wird voraussichtlich wie folgt vertreten sein:

- Yves Zollinger oder Martin Isler
- Stefan Bollinger
- Arthur Hitz
- Evtl. externer Rechtsvertreter

Die Delegation des BAV umfasst voraussichtlich maximal zwei Personen.

Bei Fragen stehe ich Ihnen unter den nachstehenden Koordinaten zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Andreas Rüedi

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr

Sektion Bewilligungen II

Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

Postadresse: 3003 Bern

Tel.: 058 465 32 63

andreas.rueedi@bav.admin.ch

www.bav.admin.ch



VORWORT

In der Zeit gesteigertem Natur- und Klimaverständnis will man in Leissigen eine einschneidende, überlange doppelspurige Kreuzungsstelle für den Fernverkehr bauen, während der Regionalverkehr auf die Strasse verbannt wird (Aussage der RKOO, BVE Kt. Bern: Der Regionalverkehr hat keine Zukunft auf der Schiene). Ausgang dieses Vorhabens wird sein, dass im Sinne des Tourismus-Booms der letzten Jahre, soviel Gäste wie nur möglich in kürzester Zeit vom Flughafen Zürich in die Jungfrauregion befördert werden können. Auf die berechtigten Anliegen der betroffenen Leissiger Bevölkerung (inkl. Erhalt der regionalen Zugsverbindungen) und auf die Bedürfnisse des Ortsbild- und Landschaftsschutz wird keine Rücksicht genommen.

Man plant dazu eine bis zu 14 Meter breite Schneise mitten durch das Dorf zu schlagen und die Gleisanlage bis zu 2 Meter über dem gewachsenen Boden zu führen. Das bedeutet: Bau eines Dammes durch eine empfindliche Landschaft am Ufer des Thunersees, quasi einer Hochbahn durch ein Dorf, das bereits jetzt durch Bahn und Strasse genug belastet ist.

Dem Auflageprojekt sind wichtige Argumente der Einsprecher (52 Einsprachen) gegenüber zu stellen. In keinem Falle wurde die operative, jedoch verträgliche Umsetzung der KS Leissigen grundsätzlich hinterfragt oder grundlegend abgelehnt.

„Marginale“ Anpassungen, Ergänzungen oder Korrekturen sind als «VORLAGE ZUR EINIGUNG» von der IG Leissigen Future vorgeschlagen und decken zudem den allergrössten Teil aller Einzeleinsprachen ab. Die finanzielle Bilanz (Investitionen) der Vorschläge weist eine bemerkenswerte Entlastung aus und führt zu einer Verminderung der Mittel aus öffentlichen Geldern.

Die Länge und Lage (Nivelette) der KS Leissigen ist ein Buch mit sieben Siegeln, dessen Text während der vergangenen Jahren von den Projektverantwortlichen x-mal neu geschrieben wurde (inkl. verschiedenster Bevölkerungsinformationen). Eine Klärung ist hier auf allen Stufen Pflicht. Eine Längenkorrektur (Kürzung) um gegen 70 Meter löst die allermeisten Probleme. Die unverträglich grosse Anhebung der Gleisanlagen kann verhindert werden. UTB und Heimatschutz sehen die Ansprüche an Erhalt der Uferlandschaften und Architekturen analog.

Der Verzicht auf die Rangieranlage im Seebacher basiert auf einer Visualisierung der Abläufe durch die IG Leissigen Future und ihrer zugezogenen Experten. Sie bringt nebst der Entlastung der Landschaft auch einen zweistelligen Millionenbetrag an Einsparung (Projektteil positiv erledigt).

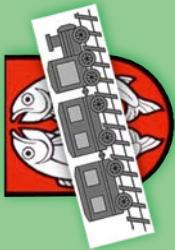
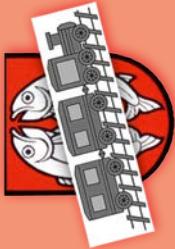
Die Erdverlegung der Speiseleitung entspricht bei der Schaffung von Neuanlagen (KS Leissigen) den gesetzlichen Vorgaben (Bestätigung der IG Leissigen Future und ihrer ETHZ-Gutachten). Eine kurze Verlängerung im Westen bis zu den Kinderspielplätzen und Badeanlagen verursacht marginale Zusatzkosten, reduziert die NIS-Belastung und schont das Ortsbild, was auch vom BAK empfohlen wird (12.05.2021).

Der Bau, resp. den Erhalt einer Haltekante im Gebiet des heutigen Bahnhofs wird von der ganzen Bevölkerung wie auch vom Kanton («Rückfallebene») vorsorglich aller weiteren Entwicklungen des Regionalverkehrs auf der Schiene gefordert. Die bauliche Umsetzung während der Gesamterneuerung der Gleisanlagen (KS Leissigen) ist weitaus günstiger als eine Nachrüstung nach schmerzlichen Erfahrungen der Verkehrsüberlastung, resp. Verkehrszusammenbruch auf der Strasse (A8).

Die Weiterführung des Oberfeldweges ist eine Angelegenheit der Fairness. Die Bahn hat drei Bahnübergänge, die z.T. von Privaten mit Dienstbarkeiten gesicherte Durchgänge, ohne Ersatz einseitig aufgehoben. D.h.: Das Bahntrassée wird wohl weiterhin einfach überschritten, was zu gefährlichen Situationen führt. Eine Fussgängerunterführung im Gebiet Horbacher kann zudem den von der Bahn getrennten seeseitigen Teil von Leissigen mit den bergseitigen Wanderwegen zu Hängebrücke, Finel und Meielisalp wieder verbinden (früherer allgemeiner Sonntagsspaziergang der Leissiger/Innen). vgl. dazu Pt. 2.1 Technischer Bericht: «Verbesserung Zugänglichkeit des seeseitigen Dorfteils».

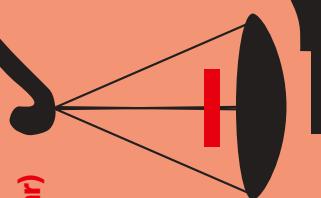
Erhalt des Ortsbildes, Vermeidung von Abwertungen, Attraktivitätsverlust und Existenzbeeinträchtigungen können mit Verständnis und gutem Willen ohne operativen Funktionsverlust und Gesamtmehrkosten (= Minderkosten) gesichert werden.

Die heutige Bilanz des Auflageprojektes für Leissigen: Nur Nachteile (siehe Zusammenfassung)).



Nachteile

für die Gemeinde und Leissiger Bevölkerung

- 

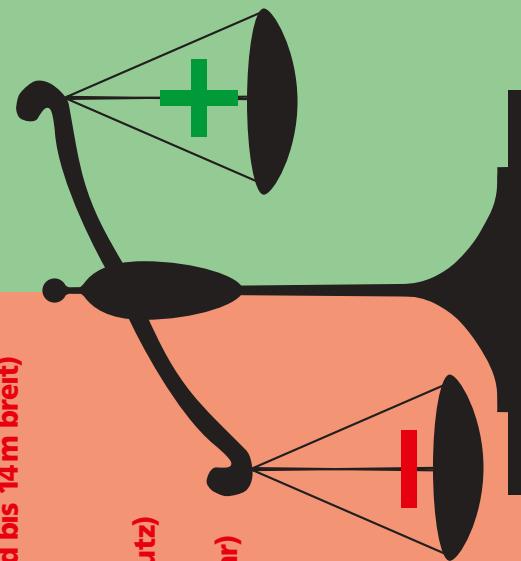
keine Bahnanbindung von Leissigen

 - Beträchtlicher Landbedarf (Baulandreserve)
 - markanter Attraktivitätsverlust der Gemeinde
 - Beeinträchtigung Wohnqualität
 - verstärkte Trennung der Dorfteile
 - Gleiserhöhung des Dammes (0,4-2 m hoch und bis 14m breit)
 - Teilweise Verkümmерung des Wegnetzes
 - Punktuelle Erschwerung Seezugang
 - Negativer Einfluss auf Dorfbild (Ortsbildschutz) (Stützmauern und Bahndämme)
 - Zunahme Verkehrsaufkommen (Güterverkehr)
 - Höhere Lärm- und Schmutzemissionen (Gleisanlage und Betonschwollen)
 - Stärkere NIS-Belastung
 - Lange Bauphase während Tag und Nacht (Verluste für Wirtschaft und Tourismus)
 - Beanspruchung der Infrastrukturen von Privaten und Gemeinde
 - Höhere Folgekosten für die Gemeinde
 - Ungünstigere Bahnübergänge (z. B. Winterdienst)

Vorteile

für die Gemeinde und Leissiger Bevölkerung

- keine Bahnanbindung von Leissigen



A large green 'W' logo is positioned at the top. Below it is a large, empty red square placeholder.

**Absender**

IG Leissigen Futura
c/o Claudia Matti
Läntiweg 17
3706 Leissigen

Einschreiben

An das
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Sektion Bewilligungen II
3003 Bern

Leissigen, den 23. September 2019

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir, die **IG Leissigen Futura** (Einsprecherin bzw. "IG") nehmen Bezug auf die im "Amtsblatt des Kantons Bern" vom 21. August 2019 veröffentlichte Planauflage zur Planvorlage der **BLS Netz AG**, Anlagen und Projekte, Genfergassse 11, 3001 Bern, zusammen mit der von uns ebenfalls ins Recht gefassten **BLS AG**, Genfergasse 11, 3001 Bern, (Gesuchstellerinnen und Einsprachegegnerinnen bzw. "BLS"), betreffend "**Verlängerung der Kreuzungsstelle, Leissigen**" und erheben innert Frist namens und im Auftrag des von uns vertretenen

Gerhard Zumstein, Bürger von Leissigen, geboren 6. April 1947, wohnhaft Läntiweg 8, 3706 Leissigen

BO: Vollmacht vom 23. September 2019 (Beilage 1)

als sodann auch in **unserem eigenen Namen**

Einsprache

und stellen nachfolgende

Rechtsbegehren:

"Im Rahmen des von der Gesuchstellerin und Einsprachegegnerin ausgeschriebenen Projekts "Verlängerung der Kreuzungsstelle Leissigen" soll

die bestehende Haltekante bzw. Perronanlage solange bestehen bleiben, bis Gewähr dafür besteht, dass eine neue, in beide Richtungen nutzbare und behindertengerechte Haltekante gebaut wird.

Leissigen ganzjährig, morgens (bspw. zwischen 05.30 Uhr und 08.00 Uhr) und abends (bspw. zwischen 17.00 Uhr und 19.30 Uhr) mit fahrplanmäßig verkehrenden Regionalzügen erreichbar bleibt";



und sodann

"Es seien unerwünschte NIS-Emissionen zu verhindern, indem die Speiseleitung auch im Streckenabschnitt km 18.083 bis km 18.420 unterirdisch angelegt wird;

es sei die geplante Spaltweiche beim Bahnübergang im Km 19.375 westwärts gerechnet, um ca. 80 Meter (Richtung Spiez) zu verlegen und die Trassehöhe entsprechend zu reduzieren;

es sei der zwischen der Gemeinde, IG und der BLS provisorisch vereinbarte Verzicht auf eine Erweiterung der Abstell- und Rangieranlage im Seebacher und den damit verbundene Erhalt des "status quo", zur Kenntnis zu nehmen;

es sei bei Km 19.200 unter Kostenfolge für die BLS eine Personenunterführung zu erstellen."

Begründung:

A) Formelles

1) Identität und Legitimation der Einsprecher

Der Einsprecher ist eine natürliche, in Leissigen wohnhafte Privatperson, die durch die geplante De-Regionalisierung der Zugsverbindung zwischen Spiez und Interlaken unmittelbar betroffen ist.

Die ebenfalls Einsprache erhebende IG ist ein am 25. Juli 2018 gegründeter Verein im Sinne von Art. 60 ff. ZGB mit Sitz in Leissigen. Ihre Postadresse lautet: **c/o Claudia Matti, Läntiweg 17, 3706 Leissigen.**

BO: Protokoll der Gründerversammlung, Gründerstatuten (Beilagen 2 und 3)

Gemäss Art. 2 der Vereinsstatuten bezweckt die IG den Erhalt des Bahnanschlusses von Leissigen als zweckmässigste OeV-Verbindung. Im Übrigen steht der Verein für eine Minimierung von Emissionen (bspw. NIS), für eine Reduktion des Resourcenverschleisses (weniger Landverbrauch) und den Verzicht auf eine neue Abstell- und Rangieranlage im Seebacher ein.

Die Art und Weise, wie die IG sich dem geplanten Umstieg von der Bahn auf die Strasse widersetzt und sich mit dem damit verbundenen Ausbau der "Kreuzungsstelle Leissigen" (d.h. einschliesslich Abstell- und Rangieranlage im Seebacher), auseinandersetzt, geniesst ganz offensichtlich die Zustimmung einer breiteren Öffentlichkeit. Der IG Leissigen Futura, gehören zurzeit 328 eingeschriebene Mitglieder an, wovon 226 in Leissigen ansässig sind sowie über 1000 Spender und Sympathisanten, die die Vorhaben der IG unterstützen.

2) Rechtsgrundlage VwVG

Die von der IG vertretene Privatperson ist partei- und prozessfähig.

Die IG ist eine juristische Person, die als solche ebenfalls partei- und prozessfähig und entsprechend legitimiert ist, die vorliegende Einsprache auch im eigenen Namen zu erheben.



Für die Realisierung des Projekts Kreuzungsstelle Leissigen sind Enteignungen unabdingbar. Die IG und die von ihr vertretene Privatperson machen vorliegend keinerlei Ansprüche aus Enteignung geltend, weshalb sich die Parteistellung ausschliesslich nach Art. 6 VwVG in Verbindung mit Art. 48 VwVG beurteilt (vgl. BVGer 1C-395/2012 vom 23. April 2012, E.2.3). Nach Art. 6 VwVG gelten als Parteien unter anderem Personen, denen ein Rechtsmittel gegen die Verfügung zusteht, mithin nach Art. 48 VwVG zur Beschwerde legitimierte Personen. Art. 48 Abs. 1 VwVG umschreibt die allgemeine Beschwerdebefugnis. Voraussetzung für die Anwendung von Art. 48 VwVG ist, dass der Beschwerdeführer (Einsprecher) durch die angefochtene Verfügung (die Planauflage) besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung bzw. Änderung hat.

Gemäss Art. 48 Abs. 1 VwVG ist zur Beschwerde berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung bzw. Änderung hat (Bst. c). Die Voraussetzungen des besonderen Berührteins und des schutzwürdigen Interesses lassen sich nicht klar voneinander trennen. Sie sind erfüllt, wenn die beschwedeführende Partei durch den angefochtenen Entscheid stärker als die Allgemeinheit betroffen ist, in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht sowie aus einer allfälligen Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheides unmittelbar einen praktischen Nutzen ziehen würde. Das Anfechtungsinteresse kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein und besteht im Umstand, einen materiellen oder ideellen Nachteil zu vermeiden, den der angefochtene Entscheid mit sich bringen würde (BVGer b_565/2015, B-812/2015 vom 4. Oktober 2016, E. 2.1. mit Hinweis BGE 139 II 279, E.2.2. und diverse andere höchstrichterliche Urteile).

Die IG wurde eigens gegründet, um sicherzustellen, dass das von den Gesuchstellerinnen und Einsprachegegnerinnen ausgeschriebene Projekt "Verlängerung Kreuzungsstelle Leissigen" nicht dazu führt, dass die regionalen BLS- durch entsprechende Busverbindungen ersetzt und weitere Ungereimtheiten des von den Gesuchstellerinnen aufgelegten Projekts "Kreuzungsstelle Leissigen" (das Bauvorhaben) beseitigt werden können. Wie im materiellen Teil ausführlich geschildert wird, geht es der IG darum, dass die rückzubauende durch eine der alten zumindest ebenbürtige neue Haltekanne ersetzt wird, die (auch) für regionale Zugsverbindungen genutzt werden kann. Obwohl die Einsprecherin keine Fahrplanspezialistin ist, werden im materiellen Teil entsprechende Vorschläge unterbreitet. Vorweg sei bemerkt, dass die IG nicht die Anliegen der Allgemeinheit, sondern vorab von all jenen Personen vertritt die als Pendler ohne eigenen PW unterwegs sind und für die der vorgeschlagene Busverkehr keine Lösung ist. Wie im materiellen Teil gezeigt wird, können aber auch andere Personen als nur Pendler von der geplanten De-Regionalisierungsmassnahme betroffen sein.

Sodann wehrt sich die IG gegen den ungenügenden Schutz vor der NIS-Belastung, den doppelspurigen Ausbau der bergwärts gelegenen Eybach-Brücke (und die damit verbundenen übermässigen Erhöhung des bestehenden Bahntrasses) und gegen den Ausbau der Abstell-Rangieranlage im Seebacher.

3) Aufschiebende Wirkung

Die Beschwerde nach Art. 44 ff. VwVG hat von Gesetzes wegen aufschiebende Wirkung (Gächter/Egli in Kommentar Auer, Müller, Schindler, N 25 zu Art. 39 VwVG. Der vorliegenden



Einsprache, die gemäss VwVG als ordentliches Rechtsmittel gilt, kommt demnach aufschiebende Wirkung zu (Gächter/Egli, Kommentar Auer/Müller/Schindler, N 21 zu Art. 39 VwVG).

B. Materielles

1) Die Kirche bleibt im Dorf und der regionale Bahnanschluss ebenso

Die IG wehrt sich gegen die Umstellung von der Bahn auf einen reinen Busbetrieb. Gemäss Technischem Bericht 1.3 i.V. m. 5.8 soll per Fahrplanwechsel Dezember 2020 die heutige Zug-Haltestelle Leissigen nicht mehr bedient und entsprechend aufgehoben werden. Der entsprechende Antrag der IG wurde so formuliert, um jedenfalls den "*worst case*", d.h. den Rückbau der bestehenden Anlagen ohne gleichzeitige Errichtung einer neuen und den zurückgebauten Anlagen ebenbürtigen, indessen in beide Richtungen nutzbaren Haltekante zu verhindern. Im Unterschied zur bestehenden muss die neu zu errichtende Haltekanne behindertengerecht sein.

Der geplante Umstieg von der Bahn auf die Strasse betrifft nicht die Allgemeinheit, sondern vorab jene, die nicht mit dem eigenen PW unterwegs, und entsprechend auf den Zug als das zweckmässigste öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Es sind dies die «Pendler», also in Leissigen ansässige Personen, die ihren Arbeitsort ausserhalb von Leissigen haben bzw. ausserhalb von Leissigen wohnende Personen, deren Arbeitsort sich in Leissigen befindet. Pendler umfasst berufstätige Personen, Schüler und Lehrlinge aber auch verschiedene anderen Personen, die den BLS-Regionalzug als das zweckmässigste Verkehrsmittel benützen wollen.

Pendler und alle anderen Personen die nach dem Motto "Schienen dienen" auf den Regionalzug als die zweckmässigste OeV-Verbindung angewiesen und durch die vorliegend angefochtene Verfügung (die Planauflage der Kreuzungsstelle Leissigen) besonders berührt sind, haben ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung bzw. Änderung.

Stellvertretend für die hier angesprochenen "anderen Personen", sei auf die besondere Situation des Einsprechers einzugehen. Dabei handelt es sich um eine betagte, in Leissigen alleinlebende Einzelperson, die schon vor 10 Jahren ihren Führerschein zurückgegeben hat. Abgesehen von Grundnahrungsmitteln ist Leissigen mit Bezug auf Einkaufsmöglichkeiten so etwas wie verbrannte Erde, d.h. es gibt Nichts. Wer einkaufen will, der muss entweder nach Interlaken oder nach Spiez gehen. Während Stunden auf der A8 im Stau zu stehen kann dem Einsprecher nicht zugemutet werden. Das einzige Verkehrsmittel, das ihn verlässlich nach Spiez oder Intertlaken und zurück befördern kann, ist der Regionalzug. Oder anders gesagt, was während langen Jahren ein für ihn eigengeübtes Hin und Her war, soll durch die geplante De-Regionalisierung verunmöglicht werden. Aus Sicht des Einsprechers geht es um mehr und anderes, als nur um die Bahnvariante durch eine Busvariante zu ersetzen. Falls er nicht mehr in der Lage ist den verlässlichen Regionalzug zu besteigen, dann stellt sich für ihn die existenzielle Frage, ob er weiterhin noch in Leissigen wohnhaft bleiben kann.

Was spricht gegen den Bus? Im Wesentlichen drei Dinge. Zum einen ist die Nationalstrasse A8 regelmässig überlastet und chronisch verstopft, so dass oft mit teils erheblichen, langandauernden Staus gerechnet werden muss. Pendler sind auf zeitlich verlässliche Verkehrsverbindungen angewiesen und machen sich an ihrem Arbeitsplatz unbeliebt, wenn sie sich zu wiederholten Malen auf eine «wir sind einmal mehr im Stau stecken geblieben» Entschuldigungen zurückgreifen müssen.



In Stausituationen wäre Leissigen vom Rest der Welt abgeschnitten, was namentlich bei gesundheitlichen Notfällen fatale Folgen haben kann (der Notarzt steckt im Stau!). Zum zweiten ist der Bus, das gefährlichere Verkehrsmittel, zumal beim Einspuren in die Nationalstrasse A8 sich immer wieder kritische Situationen ereignen. Dies gilt namentlich für die nötige Überquerung der Nationalstrasse A8 bei der Einfahrt Ost in Därligen. Geht man (statistisch belegt) davon aus, dass die Strassenverkehrsichte in Zukunft weiter zunehmen wird, so bleibt für die Variante «nur Bus unter Ausschluss der regionalen BLS-Zugsverbindungen» kein Platz. Was heute schon schlimm ist, wird in Zukunft noch schlimmer werden. Zu erwähnen ist sodann, dass in den von der RKOO befürwortenden Schulbussen vielfach zu wenig Sitzplätze vorhanden sind, und im Bus stehende Schüler besonders gefährdet sind.

Hinzukommen, drittens, umweltbedingte Überlegungen hinzu. Ohne in die längst fällige Klimaschutzdebatte eingreifen zu wollen, sei an dieser Stelle festgehalten, dass die Bahn zweifelslos die umweltfreundlichere Variante darstellt. Der CO₂ Ausstoss der Bahn beträgt Null, und so betrachtet, ist diese in jedem Fall das umweltverträglichere Verkehrsmittel. In diesem Zusammenhang sei auf Art. 34 Abs. 2 KV Bern hingewiesen. Gemäss dieser Bestimmung hat der Kanton den Auftrag das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Vorliegend soll das genaue Gegenteil, d.h. das Umsteigen von der Bahn auf den Bus, institutionalisiert werden.

2. GR-Beschluss über den öffentlichen Verkehr vom 23. März 2017

Gegen einen Grossratsbeschluss betreffend das Angebot im öffentlichen Verkehr gibt es die hiervon direkt betroffenen Personen, wie bspw. der Einsprecher oder die Einwohner von Leissigen, keine Rechtsmittel.

Bedenklich erschien die Art und Weise, wie es zum grossrätslichen Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr vom 23. März 2017 gekommen ist. Damit im GR die vorliegend geplante Nur-Bus-Variante überhaupt diskutiert werden konnte, war es erforderlich, dass Leissigen, was die Bedeutung der OeV-Verkehrsverbindungen anbelangt, von der Stufe 4 ("Kurzfolgezeit von 30 Minuten und weniger für Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte") auf die Stufe 1 ("Angebot zur Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte") zurückgestuft wurde. Die Stufe 4 hat Anspruch auf einen regionalen Bahnverkehr, die Stufe 1 ist ganz grundsätzlich für Randgebiete vorgesehen und hat keinen entsprechenden Anspruch. Der entsprechende Rückstufungsvorschlag wurde von der RKOO gemacht. Dies ist umso erstaunlicher, als dass eine vom BVE in Auftrag gegebene und vom 14. Juni 2016 datierte "Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost" eigentlich zum umgekehrten Schluss gelangt war, und der regionalen Bahnverbindung gegenüber der Nur-Bus-Variante den Vorzug gab. Wörtlich wurde unter Ziff. 5.1.2 betreffend die Gesamtbewertung der Angebotsqualität ausgeführt:

"Mit der vorgenommenen Gewichtung schneiden die Bahnvarianten besser ab als die Bahn/Busvarianten. Sie weisen vor allem kürzere Reisezeiten und eine bessere Betriebsqualität auf."

Mit Bezug auf die Standortattraktivität kam die Studie (5.3.3.) zu folgendem Schluss:

"Die Bahnerschliessung ist mit kürzeren Reisezeiten grundsätzlich positiver hinsichtlich Standortattraktivität zu bewerten".

Bezugnehmend auf Punkt. 5.4 der Studie wird von Seiten der Befürworter der Nur-Bus-Variante, mit einer leicht besseren Wirtschaftlichkeit dieser Lösung argumentiert. Die öffentliche Hand (und dazu

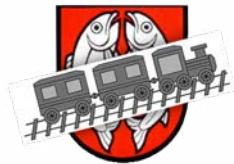


gehört auch die zwar als Aktiengesellschaft organisierte, indessen mehrheitlich dem Kanton Bern gehörende BLS) hat jedoch einen «Service Public» Auftrag zu erfüllen, was zur Folge hat, dass die zweckmässigste OeV-Verbindung und nicht notwendigerweise die wirtschaftlichste angeboten werden muss. Es geht nicht um die Frage mit welchem Transportmittel mehr Geld verdient werden kann, sondern wie Personen, die auf das öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, am effizientesten transportiert werden können. Leissigen unterscheidet sich von Därligen und Faulensee dadurch, dass es im Unterschied sowohl von Interlaken als auch von Spiez verhältnismässig weit entfernt ist, und statt einer rein lokalen auf regionale Verkehrsverbindungen angewiesen ist. Die Nur-Bus-Variante lässt sich nur auf Grund der Wirtschaftlichkeit jedenfalls nicht rechtfertigen. Denn selbst wenn der Bus tatsächlich die wirtschaftlichere Lösung wäre, so heisst das noch lange nicht, dass die öffentliche Hand nicht trotzdem die regionale Zugsverbindung als das zweckmässigste öffentliche Verkehrsmittel anbieten muss.

Der namentlich von der RKOO geförderte Rückstufungsantrag wurde in der Folge dazu verwendet, um beim Grossrat politisch Druck zu machen. Der Tourismusförderung verfallen, d.h. möglichst viele Touristen in möglichst kurzer Zeit vom Flughafen nach Interlaken und von hier aufs Jungfraujoch zu bringen, versuchte die RKOO den regionalen Zugsverkehr dadurch zu verhindern, dass sie den Bau einer neuen Haltekanne am Bahnhof Leissigen mit einem willkürlich festgelegten Mehrpreis von CHF 10.0 Mio. versah (nachlesbar im entsprechenden Protokoll der GR-Sitzung). Was die RKOO damals tunlichst übersah ist der Umstand, dass Leissigen zur Randstunde von IC Zügen angefahren wird, deren Streichung von allem Anfang an kein Thema war. Es muss in Leissigen somit in jedem Fall eine Haltekante geben. Der Neubau derselben beträgt in dessen keine fiktiven CHF 10 Mio. Gemäss den Zahlen aus der Mitwirkung zur Studie (14. Juni 2016) und der neuesten Schätzungen der BLS zufolge belaufen sich die damit verbundenen Kosten auf ca. CHF 0.8 bis 0.9 Mio.

3. Beibehaltung der regionalen Zugsverbindungen

Einen Blick in den SBB Fahrplan (die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf den Fahrplan Herbst/Winter 2019/20) ergibt, dass Leissigen bereits heute mit vier verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden kann. Nebst den im Takt verkehrenden BLS-Regionalzügen, gibt es in Leissigen anhaltende und von der SBB in Randzeiten betriebene, IC-Verbindungen. Der letzte IC Zug Richtung Interlaken verlässt Leissigen um 01.54. Der erste IC Richtung Basel SBB verlässt Leissigen um 05.48, gefolgt von einer weiteren IC-Verbindung ebenfalls Richtung Basel SBB, welche Leissigen um 06.42 verlässt. Der Bahn- und der Busbetrieb schliessen sich gegenseitig aus. Der Busbetrieb Richtung Interlaken beginnt um 20.22 und jener und Richtung Spiez um 21.03 Uhr. Wer spät abends unterwegs ist dem steht sodann ein Nacht-Bus (Moonliner) zur Verfügung, der Leissigen Richtung Spiez um 02.03 bzw. um 04.23 verlässt. Das eigentliche Herzstück dieses heterogenen Angebots bilden zweifellos die regionalen und von der BLS bedienten Zugsverbindungen. Diese durch ein entsprechendes Busangebot ersetzen zu wollen macht eigentlich keinen Sinn. Die auch von Seiten der Gemeinde unterstützte Aufrechterhaltung der IC-Verbindungen bedingt, dass anstelle der zurückzubauenden Haltekante bzw. Perronanlage ein vollwertiger Ersatz angeboten werden muss. Die von der RKOO vorgerechneten, den Neubau einer Haltekante betreffenden Mehrkosten fallen also so oder anders, allerdings nicht in der Höhe von CHF 10.0 Mio. an. Wenn aber ohnehin eine neue Haltekante gebaut werden muss, dann ist vollends nicht einzusehen, weshalb sich kreuzende und entsprechend zum Anhalten gezwungene IC-, SBB- bzw. BLS-Züge kein Zu- bzw. Absteigen von Leissiger-Fahrgästen mehr erlauben sollen. Ca. 50 Züge pro Tag, wovon die meisten zufolge Kreuzung des in die Gegenrichtung fahrenden Zuges ohnehin zum Anhalten gezwungen sind und denen es trotz neu errichteter Haltekante nicht gestattet ist, die Türen zu öffnen, um in Leissigen Personen mitnehmen bzw. aussteigen zu lassen. Das wäre im eigentlichen Sinn des



Wortes eine absurde, in dieser Form jedenfalls nicht tragbare und mit einem Service Public Auftrag unvereinbare Lösung.

4. Technische Mängel

a) Einleitend

Die IG ist sich bewusst, dass das vorliegende BLS Projekt, Verlängerung der Kreuzungsstelle Leissigen, dessen Hauptvorhaben bei km 16.452 beginnt und bei km 19'693 endet, ein "technisch" anspruchsvolles Unterfangen ist, was allein schon dadurch zum Ausdruck kommt, dass der Technische BLS-Bericht 71 Seiten zuzüglich drei Schachteln für Planunterlagen umfasst. Die IG legt Wert auf die Feststellung, dass sie stets bestrebt war, mit Bezug auf dieses kostenintensive und von der Ausrichtung der einzelnen Ausbauschritte anspruchsvolle Projekt konstruktiv mit der BLS zusammenzuarbeiten.

Mit Bezug auf die im Zweckartikel der IG erwähnten NIS-Abstrahlung, der Reduktion des Resourcenverschleisses (weniger Landverbrauch) und dem Verzicht auf den Ausbau der Rangieranlage im Seebacher, als auch mit Blick auf das gesamte Projekt "Kreuzungsstelle Leissigen" (BGE 128 II 168, E. 2.6) sei auf die nachfolgend erörterten besonderen Probleme einzugehen.

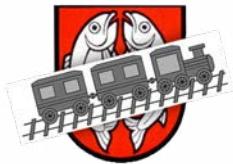
b) NIS-Belastung (Strahlung)

Die BLS hat die Problematik der Nichtionisierenden Strahlung (NIS) grundsätzlich erkannt und schlägt vor, dass die Speiseleitung zwischen km 18.420 bis km 19.422 unterirdisch angelegt wird. Die IG ist der Meinung, dass über diesen Abschnitt hinaus, die Speiseleitung auch im Abschnitt zwischen km 18.420 bis km 18.083, der innerhalb des Ortsschutzperimeters liegt, entsprechend unterirdisch angelegt werden soll.

Der von der IG geforderte zusätzliche Abschnitt umfasst namentlich den unterhalb der Bahnlinie aber immer noch im relevanten Abstrahlungsradius gelegene ganzjährig stark genutzte öffentliche Kinderspielplatz sowie im Sommer das hoch frequentierte Schwimmbad Leissigen. Es ist nicht einzusehen, weshalb die einen durch die unterirdische Speiseleitung vorgabegetreu geschont werden sollen, die den andern und dazu gehören namentlich die spielenden Kinder und die Badegäste, der Schutz vorenthalten wird. Gemäss dem Grundsatz, dass Gleiches gleich und Ungleicher ungleich behandelt werden, ist die IG der Meinung, dass alle in gleichem Masse von der unterirdisch verlaufenden Speiseleitung profitieren sollen.

c) Verzicht auf den Ausbau der bergseitig gelegenen Brücke über den Eybach

Das von der BLS vorgelegte Projekt sieht vor, dass die über den Eybach führende, bergwärts gelegene Eisenbahnbrücke neu doppelspurig befahren werden soll. Um hochwasser-tauglich zu sein bedingt diese neue Doppelspur-Brücke eine Erhöhung des Bahntrasses, welche maximal eine Höhe von 130 cm erreicht. Betroffene dieser Lösung ist u.a. die seewärts der Eybach-Brücke gelegene Bootswerft (km 19.375), die mit einer Erhöhung des Bahnüberganges um 25 bis 45 cm konfrontiert wird. Als Folge davon ergibt sich, dass der bereits jetzt schwierige und vereinzelt unmögliche Zugang für mit Booten beladene Anhänger, dann überhaupt nicht mehr befahrbar wird. Anlässlich der



Besichtigung vom 9. September 2019 (an der u.a. auch der Einsprecher teilnahm) wurde eine "Buckellösung" vorgeschlagen, die das Problem jedoch nicht löst, sondern im Gegenteil noch verschärft.

Verschiebt man die geplante **Spaltweiche** jedoch westwärts um 80m in Richtung Dorf (das ist die Entfernung die sich aus den Planunterlagen der BLS ableiten lässt), so könnte das jetzige Trasse in der Höhe fast beibehalten und auf den Ausbau der bergseitigen Verbreiterung der Eybach-Brücke verzichtet werden. Weil dieser Ausbau dann entfällt, ist entsprechend auch keine so grosse Erhöhung des Bahntrasses mehr erforderlich. Das sanfte Ansteigen des Trasses bis auf die benötigte Höhe beim Übergang Jugendherberge würde für die Bahn eine vernachlässigbare Erhöhung der Steigung bedeuten. Damit geht einher, dass auf den massiven und den das Gelände zerschneidende Bahndamm in der geplanten Grössenordnung verzichtet werden kann. Die verbleibende Kreuzungslänge ist immer noch genügend und schränkt die Operabilität der Bahn nicht ein.

BO: Augenschein, vorort

d) Verzicht auf Ausbau des Rangierbahnhofs im Seebacher

Dank den intensiven Bemühungen der IG (es fanden dieses, aber auch andere Themen des Bauvorhabens betreffend insgesamt 4 Arbeitssitzungen, d.h. am 10.10. 2018, 31.10. 2018, 19. 12. 2018 und am 21.02. 2019, mit der BLS statt), konnte der BLS aufgezeigt werden, wie sie auf den geplanten Ausbau der bestehenden Abstell- und Rangieranlage im Seebacher verzichten kann. Dadurch konnten dem Projekt "Kreuzungsstelle Leissigen" Kosten im Betrag von rund CHF 10 Mio. eingespart werden. Wegen dem bekannt gewordenen Wegzug der Firma Rigips und der daraus folgenden Nichtnutzung des obsolet gewordenen Abstellgleises wird zudem dessen Rückbau möglich. Damit ist mehr als genug Geld vorhanden, um die eingangs erwähnte neue Haltekante zu bauen.

e) Personenunterführung bei Km 19.200

Während langen Jahren bestand im Bereich km 19.200 ein Niveauübergang über das Bahntrasse für eine öffentliche Fusswegverbindung von der Hauptstrasse zum nördlich des Bahntrasses verlaufenden Oberfeldweg. Luftaufnahmen aus dem Jahren 1934, 1987 und 1993 dokumentieren diesen Niveauübergang. Die BLS hat diesen Niveauübergang später und aus Gründen, die der IG unbekannt sind, ersatzlos aufgehoben.

Grundsätzlich hat die BLS für von ihr aufgehobene Übergänge Ersatz zu leisten (Art. 26 EBG). Daran vermag der Umstand, dass betreffender Übergang schon seit geraumer Zeit nicht mehr besteht, Nichts zu ändern. Das aktuelle Projekt ist zum Anlass zu nehmen, die seinerzeit aufgehobene Fussgängerverbindung, wiederherzustellen. Der neu geplanten doppelspurigen Gleisanlage und der schneller fahrenden Zügen Rechnung tragend, erscheint es allein aus Sicherheitsgründen angezeigt, anstelle eines Überganges nunmehr eine Unterführung zu erstellen. Die entsprechenden Kosten sind der BLS anzulasten.

BO: Flugaufnahmen aus den Jahren 1934, 1987 und 1993 werden nachgereicht.



Aus all diesen Gründen ersuchen wir Sie die vorliegende Einsprache vollumfänglich gutzuheissen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Für die IG Leissigen Futura

Beat Steuri, Präsident

Gerhard Fischer, Vorstandsmitglied

Im Doppel

Beilagen:

Beilage 1: Vollmacht Gerhard Zumstein

Beilage 2: Gründungsprotokoll

Beilage 3: Gründungsstatuten



Aktenzeichen: rua / BAV-411.212-00002/00205/00003

Beilagen:

- [E1] BKW Energie AG, Rechtsverwahrung vom 28. August 2019
- [E2] Eilsabeth Feuz-Gürtner, undatierte Einsprache, Eingang BAV 4. September 2019
- [E3] Wanda Keller und Hans Keller, vertreten durch Rechtsanwalt Beat Stalder und Rechtsanwältin Tina Heim, Einsprache vom 9. September 2019
- [E4] Susi Buri-Amstutz, Barbara Buri, Annagrete Buri, Ursula Buri, Hannes Buri-Zürcher, Einsprache vom 14. September 2019
- [E5] Susi Buri-Amstutz, Einsprache vom 14. September 2019
- [E6] Jakob und Brigitta Bütschi, Einsprache vom 15. September 2019
- [E7] Roger Becht und Verena Ringgenberg, Einsprache vom 16. September 2019
- [E8] Martin Hauser, Einsprache vom 18. September 2019
- [E9] Schweizerische Stiftung für Sozialtourismus, vertreten durch Rechtsanwalt Daniel Kunz, Einsprache vom 19. September 2019
- [E10] Fritz Ringgenberg, Marie-Luise Georgette Ringgenberg, Wilke AG, Sport Investment und Management AG, vertreten durch Fürsprecher und Notar Thomas Trafel, Einsprache vom 19. September 2019
- [E11] Iris Zitta, Einsprache vom 20. September 2019
- [E12] Marc Heidelberger, Einsprache vom 20. September 2019
- [E13] Beat Lauener, Einsprache vom 20. September 2019
- [E14] Claudia Matti, Einsprache vom 20. September 2019
- [E15] Anne Hodler, Einsprache vom 20. September 2019
- [E16] Martin Hodler, Einsprache vom 20. September 2019
- [E17] Martin Kistler, Einsprache vom 20. September 2019
- [E18] Kirchgemeinde Leissigen-Därligen, Einsprache / Rechtsverwahrung vom 20. September 2019
- [E19] Brabag AG, Einsprache vom 21. September 2019
- [E20] Roger Ringgenberg, Einsprache vom 22. September 2019
- [E21] Beat Ringgenberg, Einsprache vom 22. September 2019
- [E22] Anita und Markus Steuri, Einsprache vom 22. September 2019
- [E23] Martin Schutz, Einsprache vom 23. September 2019
- [E24] Berner Heimatschutz / Schweizer Heimatschutz, Einsprache vom 23. September 2019
- [E25] Daniel und Yvonne Streit, Einsprache vom 23. September 2019
- [E26] Björn Zern und Myriam Schilling, Einsprache vom 23. September 2019
- [E27] Hans Gosteli, Einsprache vom 23. September 2019
- [E28] Uferschutzverband Thuner- und Brienzsee, Einsprache vom 23. September 2019
- [E29] Heike und Roger Gfeller, Einsprache / Rechtsverwahrung vom 23. September 2019
- [E30] Marc Bonfils, Einsprache vom 23. September 2019
- [E31] Hansueli Zumstein, Einsprache vom 23. September 2019

- [E32] Mischa Nicolai Wyssmann, Einsprache vom 23. September 2019
- [E33] Daniela Eggli, vertreten durch Rechtsanwalt Christian Zuberbühler, Einsprache vom 23. September 2019
- [E34] Einwohnergemeinde Leissigen, vertreten durch Rechtsanwalt Christian Zuberbühler, Einsprache vom 23. September 2019
- [E35] Hans Rudolf Müller und Müller Fahrzeugbau AG, vertreten durch Rechtsanwalt Christian Zuberbühler, Einsprache vom 23. September 2019
- [E36] Christian Kämpf, vertreten durch Rechtsanwalt Christian Zuberbühler, Einsprache vom 23. September 2019
- [E37] Niklaus Spreng, vertreten durch Rechtsanwalt Ulrich Keusen, Einsprache vom 23. September 2019
- [E38] Ruth Charlotte Lembke, vertreten durch Fürsprecher und Notar Thomas Tafelet, Einsprache vom 23. September 2019
- [E39] Gerhard Zumstein und IG Leissigen Futura, ersterer vertreten durch IG Leissigen Futura, Einsprache vom 23. September 2019
- [E40] Gerhard Zumstein, Einsprache vom 23. September 2019
- [E41] Elisabeth Wille-Baumberger, Daniel Fritsch-Bächi, Corinne Annette Berli-Fritsch, alle vertreten durch Fürsprecher Andreas Hubacher, Einsprache vom 24. September 2019
- [E42] Sonja Krieg, vertreten durch Rechtsanwalt Stefan Birrer, Einsprache vom 24. September 2019
- [E43] Jürg und Sonja Trummer, vertreten durch Rechtsanwalt Res Nyffenegger, Einsprache und Rechtsverwahrung vom 24. September 2019
- [E44] Thomas Soltermann, Heidi Givord, Andreas und Sigrid Jehle, Antonio und Adelheid Guadalupi, Hildegard Studer und Therese Buri, alle vertreten durch Rechtsanwalt Res Nyffenegger, Einsprache vom 24. September 2019
- [E45] Senta Stucki, vertreten durch Rechtsanwalt Res Nyffenegger, Einsprache vom 24. September 2019
- [E46] Beat und Margrit Herzog, vertreten durch Rechtsanwalt Res Nyffenegger, Einsprache vom 24. September 2019
- [E47] Beat Steuri und Martin Steuri, vertreten durch Rechtsanwalt Res Nyffenegger, Einsprache vom 24. September 2019
- [E48] Thomas und Anita Gobeli, vertreten durch Rechtsanwalt Res Nyffenegger, Einsprache vom 24. September 2019
- [E49] Christine Gugger-von Niederhäusern und Hanspeter Zürcher, vertreten durch Rechtsanwalt Florian Kaufmann, Einsprache vom 24. September 2019
- [E50] Margarita Steiner-Ringgenberg und Erbengemeinschaft Beat Ringgenberg-Steiner, vertreten durch Rechtsanwalt Peter von Ins, Einsprache vom 24. September 2019
- [E51] Erbengemeinschaft Wyss, Einsprache vom 24. September 2019
- [E52] Andrea und Thomas Gyger, Einsprache vom 20. September 2019



Besprechung BAV

15. Mai 2020

Werter Herr Dr. Füglistaler,
werte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit einer Anhörung und Diskussion

Teilnehmer IGLF: Herr NR Lars Guggisberg
 Frau GR Anne Speiser
 Herr aGRP Gerhard Fischer
 Beat Steuri

Besprechungspunkte:

- Begrüssung / Vorstellung
- Übergeordnete Ziele
- Geschichte
 - betriebliche Fakten
 - politische Fakten
- Angebotskonzept 2022 – 25
- Kreuzungsstelle KS Leissigen
- Zusammenfassung / Wünsche

PLANVORLAGE ZUR EINIGUNG BLS

Kreuzungsstelle Leissigen



IG Leissigen Futura

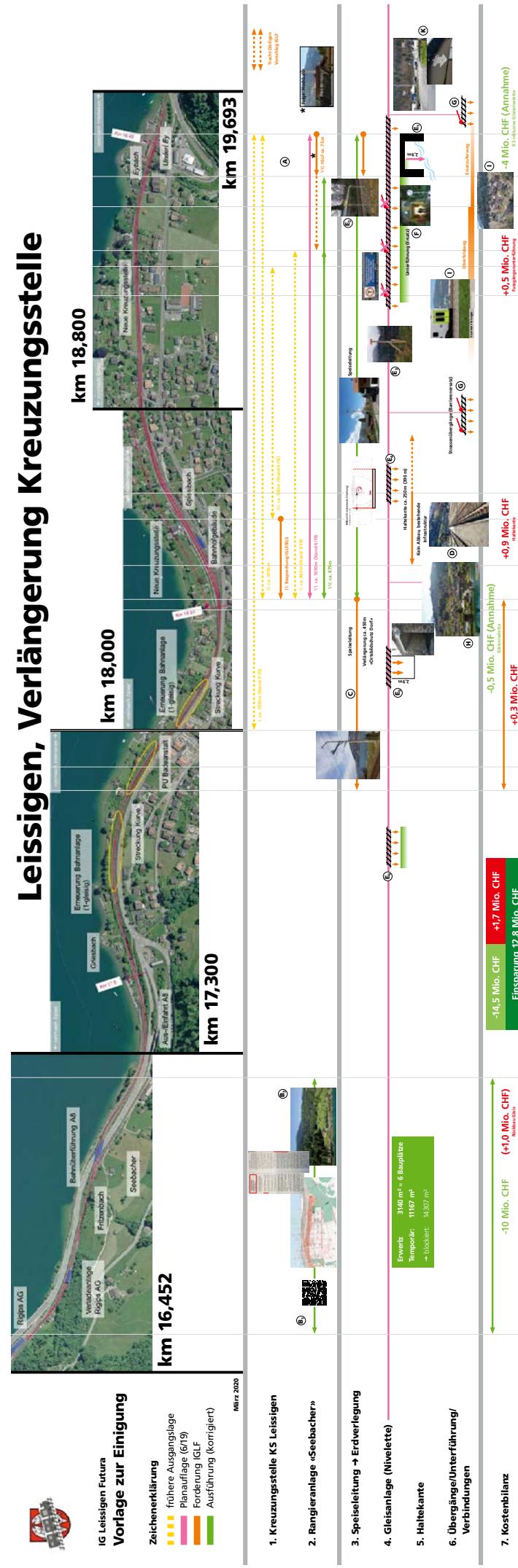
Vorlage zur Einigung

Zeichenerklärung



frühere Ausgangslage
Planauflage (6/19)
Forderung (GF) F

Leissigen, Verlängerung Kreuzungssstelle



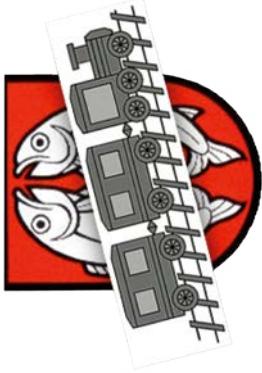
KREUZUNGSSTELLE LEISSIGEN

THEMEN

EINSPRECHER

Katalog: zu Plan «Vorlage zur Einigung»

Themen – Argumente



The image consists of two parts. On the left, a black rectangular box contains the text "ZUKUNFT ISCH HYBRID" in white, with "Bahn und Bus" below it. To the right is a colorful illustration of a person walking towards a bus stop. The bus stop has a sign that says "Leissigen" above icons of a car and a bus. The background shows a green landscape with flowers and trees. On the right side of the image, there is a photograph of a modern red and white hybrid train at a platform. The platform has signs for "Haltekante" and "Bahn". Below the platform, icons for "Auto", "Bus", and "Bahn" are shown. A vertical green bar on the far right contains the text "D'Umwält dankt!".

Wir, die IG Leissigen Futura, kann nicht alles für Sie erreichen! Aber zusammen können wir dem hier Geforderten Bedeutung geben und zum Erfolg bringen.

Unserem Dorf zu liebe ...

... und all das nicht durch Mehrkosten, wie üblich, wenn man etwas will; sondern durch

Einsparungen ≥ 12 Mio.

Inhalt:

- Planvorlage zur Einigung
- Übersicht Einsprachen
- Themen – Argumente
- Bemerkungen

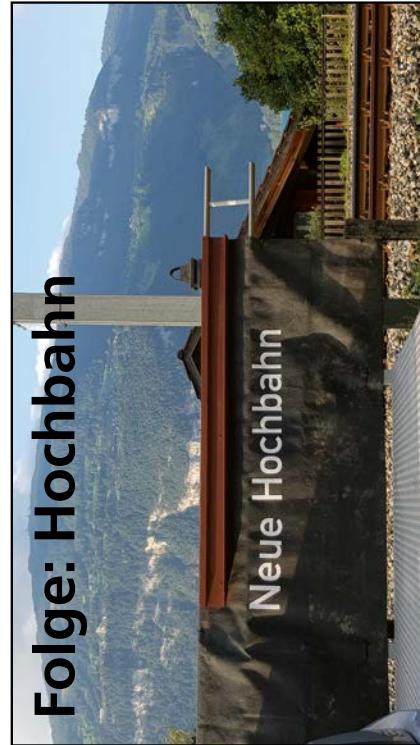
- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen

A

Verkürzung der Doppelspur für KS um 75m bis ca. 200m

- Keine bergseitige Erhöhung der Eybachbrücke durch Doppelspur
- Keine Trasse-Erhöhung generell
- Keine neuen, hohen Bahndämme (Hochbahn)
- Keine neuen, hohen Stützmauern
- Keine optische Trennung der Dorfteile ob- und unter der Bahnlinie
- Keine wesentliche Veränderung des Ortsbildes
- Keine zusätzliche Lärmabschirmung infolge höher gelegenem Trasse

+ Kosteneinsparung



• THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen



Rangieranlage Seebacher

- Keine Enteignungen
 - Kein Eingriff in die Landschaft
 - Keine bleibende Gleisanlage
 - Keine bleibenden Abstellgleise für Bauwagen u.ä.
- + Kosteneinsparung



• THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen

C

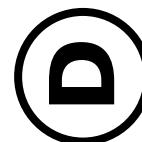
Erdverlegung Speiseleitung

- Minderung der schädlichen Strahlung im Siedlungsgebiet
- Rücksicht auf Kinderspielplatz und Badi
- Optischer Gewinn für alle
- Gewinn fürs Ortsbild

- Mehrkosten (minimal)



- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen



Haltekante

- Möglichkeit zum Besteigen eines Zuges
- Frühmorgen ICs für Pendler
- Spätheimkehrer FR und SA Nacht
- Absicherung für die Zukunft
- Kleiner Rückbau Bahnhofinfrastruktur (Wartsaal, Überdachungen)



- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen

E

Gleiserhöhung (Nivellette)

- Die generelle Trasse-Erhöhung durchs ganze Dorf (bis Gries) wegen den Bachdurchlässen ist NICHT nötig
- Neue Schotterbettvorschriften durch Absenkung der Sole kompensieren Beeinträchtigung des Ortsbildes auf der ganzen Länge
- 3 Bahnübergänge mit steileren An- und Abfahrten
- Erschwerete Zufahrten, besonders für Anlieferungen und Winterdienst
- Unnötig hohe Unterführung Läntiweg (2,9m genügen, «mind. 3,4 m» geplant!)
- Neuer Fussweg entlang des höheren Bahndamms Badi – Gries unnötig



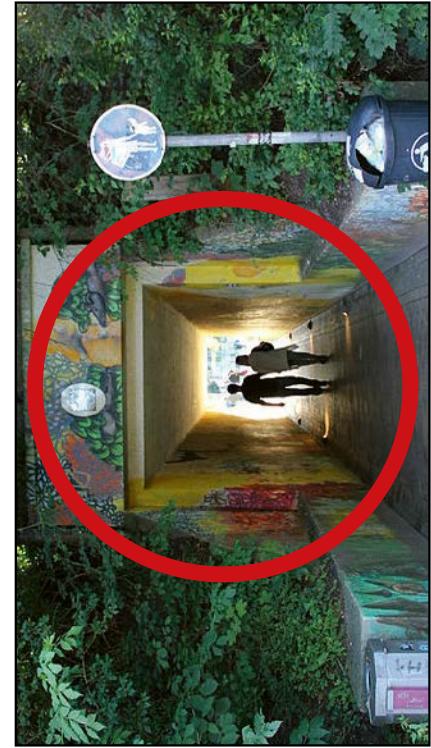
+ Kosteneinsparung

- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen

F

Fussgängerunterführung & Oberfeldweg durchgehend

- Ersatz für 3 einseitig verfügte Aufhebungen (BLS) Fussgänger-Übergänge
 - Wieder-Verbindung der getrennten Dorfteile
 - Anschluss an das bestehende Wegrecht der Gemeinde welches derzeit am Bahndamm endet ...!
- Weitsichtige Verbindung bei zunehmender Bevölkerung und Velo-Mobilität
 - Verlängerung des Weges entlang neuem Trasse bis Untere Ey
 - Günstiger Ersatz des harrenden Uferweges
- Mehrkosten



- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen

G

Bahnübergänge

- Verschlechterung Befahren aller 3 Bahnübergänge
- Zihl-Zälg Gefälle nach Übergang 12 %
- Oberfeldweg/Jugi Gefälle nach Übergang 15 %
- Ey/Wilke Gefälle nach Übergang 10 %
- Kritische Buckel-Übergänge. Winterdienst! Camions! Anfahren im Winter!
- Existenzbedrohung für Familie Wilke, angewiesen auf lange Segelboot-Anhänger
- Unmöglichliche Umgestaltung (Erhöhung) P-Jugi und Verlust eines Parkfeldes



- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen



Ortsbild

Von allen Fachleuten bestätigt:

- Doppelspur belastet Ortsbild
- Erhöhung des Trasses verstärkt die negativen Auswirkungen
- Während 120 Jahren hat sich die Umgebung dem Trasse angepasst
- Neu wird das Trasse aus dieser Einbettung auf einen Damm gehievt
- 1.9km! neue Stützmauern und Anböschen mitten durchs Dorf
- Erhöhung im Bereich Kirchen-Gruppe und Freifläche am See ist nicht
Ortsbildverträglich
- Höhere Lage der Bahn =
grösserer Störfaktor
- Erdverlegung der Speiseleitung im
ganzen Perimeter «Ortsbildschutz»

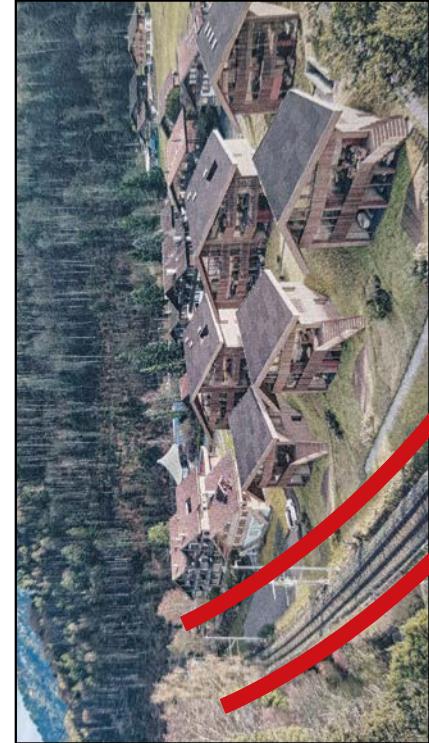


- THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen

I

Abwertungen

- Angrenzende Parzellen erleiden Minderwerte
- Vergütet werden die m², nicht aber alle resultierenden Nachteile
- Verlust Baulandflächen wegen neuer Böschungen
- Bahn näher am Haus
 - «Bedrohung» näher
- Stützmauern (bis 4 m) = höhere Schallverbreitung
 - «härterer» Lärm wegen Betonschwellen
- verminderter Wohnqualität
- Attraktivitätsverlust für Leissigen



• THEMEN – ARGUMENTE BLS Kreuzungsstelle Leissigen



Existenzgefährdung

- Erschwerung Gewerbezugänge (Familie Wilke)
- Verlust Gewerbefläche
- Attraktivitätsverlust Tourismus-Betriebe



- **BEMERKUNGEN BLS Kreuzungsstelle Leissigen**

Verlängerung Kreuzungsstelle Leissigen ... und was der Bahnbau bedeutet für:

- die direktbetroffenen Anwohner: Bauland- und Wertverlust, Wohnqualität durch neuen Bahndamm, Lärm
- die Zufahrten: Übergänge/Unterführungen, Parkplätze
- die nähere Umgebung: neue unschöne Betonstützmauer bis 4m hoch, neue überhöhte Bahndämme
- die Trennung des Dorfes in «ob der Bahn» und «unter der Bahn»
- das abgewertete Ortsbild auf der ganzen Länge
- die Gemeinde, die den Zug nicht mehr besteigen kann, dafür vor geschlossenen Schranken auf die sich kreuzenden ICs und am Strassenrand auf den im Stau stecken gebliebenen Bus warten darf

Diese Lebensqualitäts-Verschlechterungen führten zu 52 Einsprachen gegen das Projekt wie es geplant ist! Allen Einsprachen ist gemein, dass die generelle Erhöhung des Bahndamms und die nicht nachvollziehbare, erzwungene Länge der Kreuzungsstelle den grössten Stein des Anstoßes bilden.

Die Bahn sieht sich nicht einer völlig verschlossenen Gesellschaft gegenüber. Diese erwartet aber, dass ihr nicht bloss Nachteile und Lasten sondern auch Gehör und einen Gegenwert geboten wird.

Diesen Gegenwert sehen die an vorderster Stelle Betroffenen, die Bevölkerung (zum grössten Teil vertreten durch die IG Leissigen FUTURA) und die politische Gemeinde Leissigen darin:

- die Kreuzungsstellen-Länge muss im Osten gekürzt werden
- die Eybachbrücke wird daher nicht erhöht, was sich auf die ganze Trasse-Erhöhung bis zum Spissibach auswirkt
- der heutige Bachdurchlass beim Spissibach ist ebenfalls genügend, was keine Erhöhung des Trasses durchs Bahnhofgelände bedingt
- die Durchgangshöhe Läntiwegunterführung (min. 2,90 m) kann ohne Erhöhung des Trasses erreicht werden
- dadurch entfällt die Verschandlung der bestehenden Bruchsteinmauer durch einen aufgesetzten Betonkragen
- die Speiseleitung wird bis Höhe Badli erdverlegt, statt sie noch höher in die Landschaft ragen zu lassen
- eine Haltekannte zu bauen, sei es für jetzt, sicher aber für später

• BEMERKUNGEN BLS Kreuzungsstelle Leissigen

Nimmt man dieses «Entgegenkommen» ernst, stellt man fest, dass:

1. die Erfüllung des Geforderten auf der ganzen Länge finanzielle Einsparungen bringt
2. mit Umdenken bei lediglich zwei (2!) Punkten (Länge und Trassehöhe) praktisch alles zu erfüllen ist
3. die Bahn zum Kreuzen zweier, in Zukunft längerer IC-Züge, in keiner Weise behindert wird

Die IG Leissigen FUTURA

- kennt die Einsprecher
- kennt die «wunden Punkte»
- will den Betroffenen helfen

Sie kann dies aber nicht im Detail jedes Falles bieten (genaue Höhe, Lage einer Stützmauer, Abtretung von Land, Ort der Fahrleitungsmasten etc.).

Hingegen sieht sie den grössten Nutzen für alle in der Vertretung der wesentlichen, und mehrheitlich eingereichten Einsprachen.

Die erwähnten, geforderten «Gegenwerte» gilt es unbedingt zu vertreten. Was damit erreicht wird heisst:

- Unser Dorf wird nicht für alle Zukunft beschädigt
- Weniger einschneidende Nachteile für die Anwohner direkt entlang der Bahnhlinie
- 3 befahrbare Bahnübergänge ohne zusätzlichem Gefälle (schwierige Anlieferungen, Winterdienst usw.)
- Wahrung der Schönheit unseres optischen Dorfkerns rund um die Kirche
- Wir haben wenigstens eine Bahn-Haltekannte für die Morgen-Pendler und wer weiss, je nach Stau-Entwicklung auf der A8 die Option in Zukunft wieder auf die Bahn umsteigen zu können

KS Leissigen Länge

Daten, Details und Argumente

A

A¹

16. 07. 2015 Eröffnung: Die Bahn kommt – dieses Haus steht falsch!

Doppelspur ab Gerbermatte bis Ey ca. 1'300m (BLS Netz AG Ingenieur Preu)

A²

25. 08. 2015 BLS / Gemeinde - öffentliche Orientierung I:

Höhe «Kreuz» bis Ey, gut 1'200m (Ulrich Schäffeler, BLS Netzentwicklung)

A³

26. 06. 2017 BLS Orientierung II, grosse allgemeine Überraschung:

KS wird auf 560m gekürzt. Spaltweiche Höhe Rote Fabrik, KS-Länge bis ca. Liegenschaft Wyler

19. 06. 2018 BLS Orientierung III, 560m werden bestätigt, neu spricht man nun aber von «Nutz-länge» und beharrt trotz Verkürzung westlich Bahnhof auf 90km/h und Begradigung Steinerkurve

10. 10. 2018 Projektbesprechung BLS / Gemeinde / FUTURA setzt sich ein für Verschiebung der Spaltweiche West auf Höhe Kirche damit der Bau einer Haltekante möglich bleibt.

31. 10. 2018 BLS geht auf Verschiebung der Weiche um ca. 230m ein, will Geschwindigkeit in der Steinerkurve auf 75km/h reduzieren, fordert im Gegenzug nun 860m KS-Länge

A⁶

28. 06. 2019 Auflageprojekt/Techn. Beschrieb: überrascht! erneut mit einer KS-Länge bis in die Ey

23. 09. 2019 FUTURA Einsprache/Vorschlag: KS im Osten mind. 75m kürzen, Einsparung neue Eybachbrücke und Trasse-Erhöhung. Resultiert in KS Länge **mind. 860m = A⁸**

KS LEISSIGEN

Kreuzungs-«Regime» - Eine Erhebung vor Ort

- zufällig gewählter Tag
- ohne Infrastruktur-Betriebsstörungen
- keine negativen meteorologischen Einflüsse
- es wurden zwischen 06:45 und 20:15 28 Kreuzungs-Abläufe aufgezeichnet
- davon wurden 3 Kreuzungen in die Krattighalde verlegt und konnten für die vorliegende Erhebung nicht berücksichtigt werden.
- Grund der Kreuzungs-Verlegungen war in allen drei Fällen: Verspätung aus Spiez

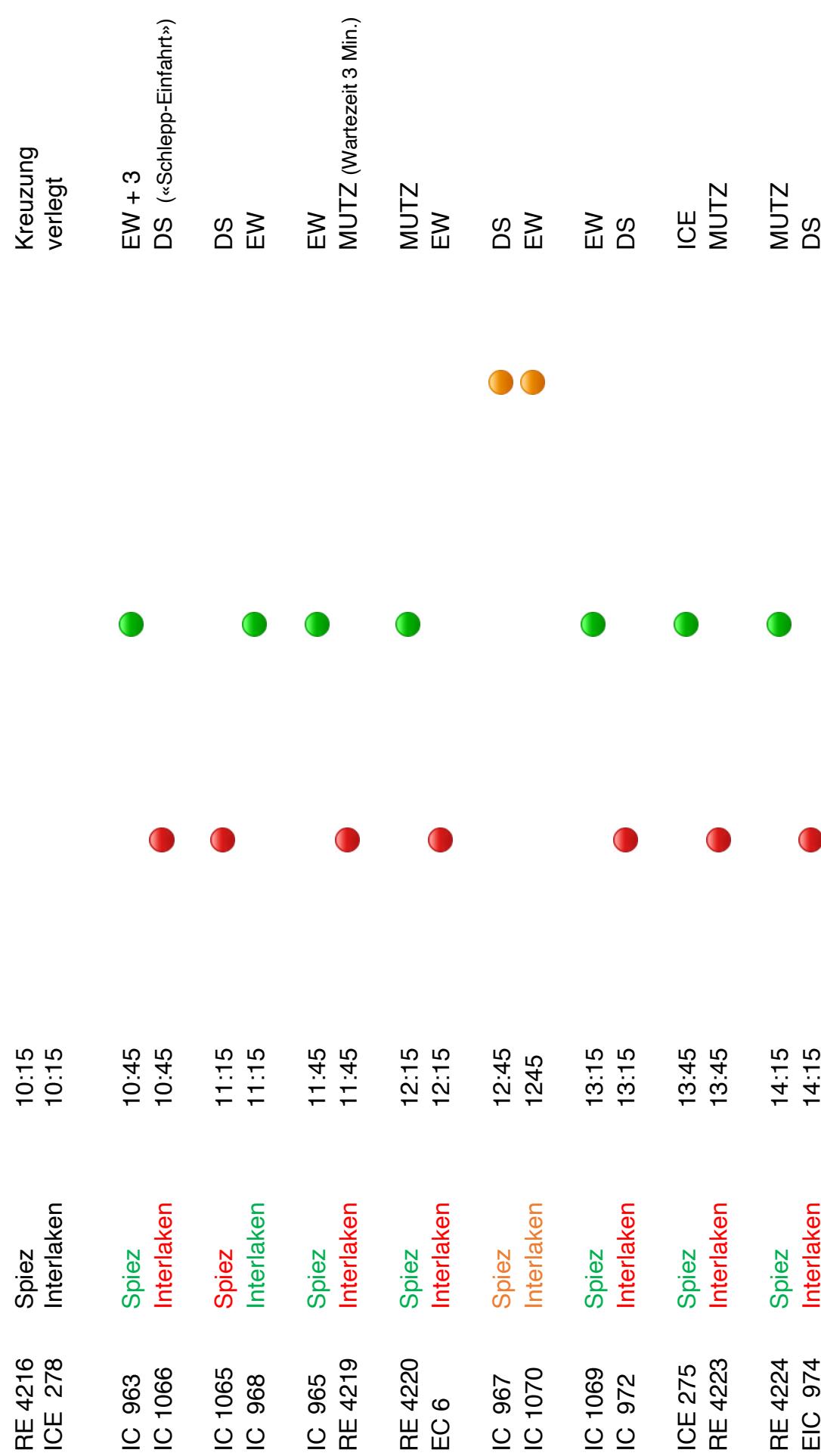
Legende

- Referenz Zeit
approximative Angabe zu den halbstündlichen Kreuzungen
(Es geht nicht um die Pünktlichkeit der einfahrenden Züge)
- «Schleichendes Kreuzen»
beide Züge fahren schlepend auf die KS zu und versuchen sich schleichend im Schrittempo zu kreuzen ohne ganz anzuhalten
- Zugstypen
 - DS SBB IC Doppelstockzug plus allfällige Zusatzwagen
 - EW SBB IC Einheitswage IV Standard Komposition (3 1.KI / 1SW / 5 2.KI plus ev. Zusatz)
 - MUTZ BLS Stadler Doppelstock einfach Traktion
 - ICE DB ICE-Zug der neuesten Generation
 - Zug stehend vor Ausfahrtssignal
- Freie Durchfahrt, **Abfahrtsort grün**
Schleichendes Kreuzen (weit entfernt von „fliegendem“ oder „dynamischem“ Kreuzen!)

Kreuzungsablauf KS Leissigen am 20. Juli 2021

Seite - 2 -

Zugs-Nr.	aus ...	Referenz Zeit	vor Signal Erst-eingefahrener	Ungehinderte Durchfahrt	Schleichendes Kreuzen	Zugs-Typ Bemerkungen
IC 955	Spiez	06:45				DS + 3 EW
IC 1058	Interlaken	06:45				
IC 1057	Spiez	07:15				DS + 4 EW
IC 960	Interlaken	07:15				
IC 957	Spiez	07:45				DS MUTZ
RE 4211	Interlaken	07:45				
RE 4212	Spiez	08:15				MUTZ EW
IC 962	Interlaken	08:15				
IC 959	Spiez	08:45				DS + 3 DS
IC 1062	Interlaken	08:45				
IC 333	Spiez	09:15				ICE EW
IC 964	Interlaken	09:15				
IC 961	Spiez	09:45				EW + 2 MUTZ
RE 4215	Interlaken	09:45				



IC 971	Spiez	14:45	DS
IC 1074	Interlaken	14:45	EW
IC 1073	Spiez	15:15	EW (1.5 Min. vor Signal)
ICE 376	Interlaken	15:15	ICE
EC 7	Spiez	15:45	EW (3 + 6 ohne SW)
RE 4227	Interlaken	15:45	MUTZ
RE 4228	Spiez	16:15	MUTZ
IC 978	Interlaken	16:15	DS + 2
IC 975	Spiez	16:45	EW
IC 1078	Interlaken	16:45	EW (3 + 6 ohne SW)
IC 1077	Spiez	17:15	DS + 2
IC 980	Interlaken	17:15	EW + 3
IC 977	Spiez	17:45	DS + 4
RE 4231	Interlaken	17:45	MUTZ (4 Min. vor Signal)
RE 4232	Spiez	18:15	Kreuzung verlegt
IC 982	Interlaken	18:15	
IC 979	Spiez	18:45	EW+ 3
IC 1082	Interlaken	18:45	DS

RE 4234	Spiez	19:15	●	alte BLs Komposition
IC 984	Interlaken	19:15	●	DS
ICE 371	Spiez	19:45		Kreuzung
RE 4235	Interlaken	19:45		verlegt
IC 1083	Spiez	20:15	●	EW
IC 986	Interlaken	20:15	●	EW

Auswertung

Bei 25 Kreuzungen mussten / konnten die Züge:

- vor dem Ausfahrtssignal anhalten **3** aus Spiez, Richtung Interlaken
 18 aus Interlaken, Richtung Spiez
- ungehindert durchfahren
- «schleichend-dynamisch» kreuzen
- ohne dass einer der Züge ganz anhalten musste

Folgerungen aus der Erhebung

Es kann festgehalten werden, dass Züge aus Interlaken markant überwiegend die Erst einfahrenden sind. Ziehen diese zügig vors geschlossene Ausfahrtssignal, ermöglichen sie damit den Zügen aus Spiez freie, ungehinderte (75 km/h) Durchfahrt. **Die Länge der KS Leissigen hat in diesem Fall keinen Einfluss!**

Fahren die Züge aus Spiez kommend als Erstere ein bedeutet dies, dass sie zeitlich gut unterwegs sind. Der schwer nachzurechnende «Zeitgewinn» dank einer etwas längeren Kreuzungsstelle (Ausfahrtssignal näher bei Interlaken) hat in diesem Fall keinen operativen Gewinn, und die Anschlüsse in Interlaken Ost werden bei weitem nicht in Frage gestellt. **Umsteigezeiten Richtung Brienz/Meiringen 6 Min., Grindelwald/Lauterbrunnen 7 Min.!**

Fazit und Anmerkung

Eine «möglichst lange Kreuzungsstelle» entspringt eines grundsätzlichen Anspruchs des Bahnbetreibers. Führt man sich aber den praktischen Nutzen vor Augen, und betrachtet diesen im Verhältnis zu den damit verbunden, bleibenden Bauwerken, Kosten, Veränderung einer Landschaft, Eingriffe ins Privateigentum durch Ausnutzung des die Bahn privilegierenden Gesetzes, dann steht dieser im vorliegenden Fall in keinem vertretbaren Verhältnis.

Die vorliegende Erhebung zeigt deutlich, dass die Züge aus Bern zeitlich «knapper» daher kommen als diese mit Abfahrtstort Interlaken-Ost. Eine verspätete Ankunft dieser Züge in Interlaken wird nicht bei offener Durchfahrt in Leissigen produziert. Die Verspätung wird wo anders eingefahren.
Leissigen ist dafür weder verantwortlich, noch kann die Verspätung dank einer maximal langen Kreuzungsstelle wett gemacht werden! - Leissigen ist nicht bereit, auf ihrem Gemeindegebiet bleibende Bauwerke ohne nachweisbaren Nutzen für die Allgemeinheit hinzunehmen.

D

KS Leissigen Haltekante

Daten, Details und Argumente

20. 06. 2016 Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost

... schlägt die BLS im weiteren vor, das Projekt Leissigen ohne Abwarten eines STEP-Entscheides mit Perronanlagen auszubauen.

26. 06. 2017 BLS Info-Veranstaltung

Frage: Zusicherung Raumfreihaltung künftige Perronkante?

Antwort: **Wird zugesichert**, kann aber nicht in die Pläne eingezzeichnet werden da nicht Teil des Bauvorhabens.

23. 07. 2018 Gde. Arbeitsgruppe Verkehr und Gespräch IG Leissigen Futura / BLS, Traktandum 5.3

Die Arbeitsgruppe der Gemeinde fordert die spätere Nachrüstbarkeit, die **IG Leissigen Futura den Bau der Haltekante** im Rahmen des Projektes «KS Leissigen» zu planen und zu finanzieren.
Gem. INFRAS Studie 2016: Frequenz der Bahnbenutzer ausreichend.

31. 10 2018 Projektbesprechung BLS / Gemeinde / IG Leissigen Futura

IG LF regt an, die Haltekante prophylaktisch bereits mit dem Bau der KS zu bauen.
BLS: Der vorzeitige Bau macht mit der Busumstellung keinen Sinn ... Falls die Bahn in Zukunft wieder ein Thema wird, wäre der nachträgliche Bau der Haltekante technisch ohne Probleme möglich.

28. 11. 2018 Brief IG Leissigen Futura an BLS / Wyder

«Die notwendige Erstellung einer behindertengerechten Haltekante (Haltestelle) ist somit gefordert. Sie ist im Übrigen nach der Frequenz nachweisbar gerechtfertigt (INFRAS Studie 2016)». Die Kosten sind

im Mitwirkungsbericht von der BLS (Kap. 5.2.1) für 1 Perronkante (Därligen) auf **0.9** Mio. geschätzt worden. Die Präsentation von Kosten in Höhe von 10 Mio. im Grossen Rat war offensichtlich falsch! Zum Vergleich sei hier auf den Bau von Haltestellen, -Kanten in Lattigen, Eiffeld, Burgholz, Ringoldingen, Weissenburg (alle auf der grünen Wiese und nicht einem 1'200 Einwohner Dorf dienend) und das Erwägen einer zusätzlichen Haltestelle bei Niederried einzig für einen Ferienresort hingewiesen.
Es scheint, dass allein die Ein- und Aussteige-Frequenz nicht der entscheidende Faktor ist!

19. 12. 2018 Protokoll Projektbesprechung BLS / Gemeinde Leissigen / IG Leissigen Futura

- 2.1 FUTURA: Vorbehalt räumliche Sicherstellung Haltekante im Bereich des heutigen Bahnhofs.
- 2.8 BLS: Der vorzeitige Bau einer Haltekante ist ausgeschlossen. Im Auflageprojekt wird die Raumfreihaltung für die Option «Haltekante» dargestellt.

13. 09. 2019 Gemeindepräsidentin Erika Jost (Mail 13.09.2019):

«Ich kann Euch nochmals bestätigen, dass der Gemeinderat die Haltekante genauso will, wie die IG LF.

23. 09. 2019 IG Leissigen Futura EINSPRACHE:

«... eine neue, in beide Richtungen nutzbare behindertengerechte Haltekante gebaut wird.»

23. 09. 2019 Gemeinde Leissigen EINSPRACHE:

Punkt 23: «Zudem ist für die Einsprecherin absolut zwingend, dass die geplante (neue) Perronkante auch effektiv realisiert wird.»

06. 04. 2020 Gemeindepräsidentin Erika Jost (Mail 06.04.2020):

- 1. ... eine Haltekante für Leissigen vor allem als eine Investition in die Zukunft zu betrachten ist ...
- 2. ... eine Haltekante ebenso wichtig für unsere Pendler ...

17. 02. 2021 BLS Stellungnahme zu den Einsprachen

« ... wird aber im Bereich des heutigen Bahnhofs den Raum für eine Haltekante mit einer Perronlänge von 220m freihalten für den Fall, dass zukünftig Leissigen wieder mit der Bahn erschlossen werden sollte ...»

23. 02. 2021 Aussage BAV (Post an BVE/RR)

« ... lehnt auch die Projektierung und Genehmigung von Perronkanten mit 220m Länge für allfällige zukünftige Regionalzüge ab.»

«Sollte die Fahrplanstabilität mit dem Bus nicht genügend sein, möchte der Kanton Bern eine **Rückfalllebene** haben und mittels einer Haltekante in Leissigen den Regionalverkehr wieder auf der Schiene abwickeln.

25. 03. 2021 Brief der Bau- und Verkehrsdirektion Kanton BE

RR Neuhaus wiederholt: «Das BAV lehnt auch die Projektierung und Genehmigung von Perronkanten mit 220 Metern Länge für allfällige zukünftig verkehrende Regionalzüge ab. Dies mit der Begründung, dass mit dem beschlossenen Halbstundentakt des Fernverkehrs zwischen Bern und Interlaken kein Angebot bekannt ist, welches den Regionalverkehr auf der Schiene vorsieht. Die fahrplantechnische Machbarkeit eines solchen Bahnangebots ist auch nach unserer Einschätzung nicht gesichert. Mit diesen Ergebnissen ist die Wiedereinführung der Halte der Fernverkehrszüge leider nicht möglich. Auch die Projektierung eines Perrons in Leissigen für allfällige zukünftige Halte von Regionalzügen wird vom zuständigen Bundesamt leider abgelehnt.

FAZIT und Anmerkung:

Wo also bleibt nun die vom Kanton geforderte Rückfalllebene ?

Aktennotiz

BLS Netz AG
Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Projekt Verlängerung Kreuzungsstelle Leissigen

Kontakt
Arthur Hitz
Direkt +41 44 395 19 38
Zentrale +41 44 395 16 16
arthur.hitz@bls.ch

Projektbesprechung BLS / Gemeinde IG Leissigen Futura zum Thema Kern-Einsprachen

Ort: Gemeindeverwaltung Leissigen

Datum: Dienstag, 21. April 2020, 10.00 – 12.00 Uhr

Teilnehmer	Erika Jost, Gemeinde Leissigen, Gemeindepräsidentin Beat Steuri, Präsident IG Leissigen Futura Yves Zollinger, BLS, Leiter Projekte Ingenieurbau Arthur Hitz, BLS, Gesamtprojektleiter Kreuzungsstelle
Entschuldigt	-
Verteiler	Teilnehmende
Erstellungsdatum	23.04.2020
Beilagen	-

Trakt.	Thema	Wer	Termin
1	Zweck der Besprechung / Einleitung		
1.1	A. Hitz begrüßt zur Projektbesprechung, die auf Initiative der BLS vereinbart wurde. Sie hat den Zweck auszuloten, ob es bezüglich der Kern-Einsprachen ¹ zum Auflageprojekt vom 28.06.2019 Verhandlungsspielraum gibt für ausseramtliche Gespräche zwischen der BLS, der Gemeinde und der IG Leissigen Futura (IG LF).		
1.2	A. Hitz rekapituliert kurz die bis dato auf Initiative der Gemeinde und der IG LF im Projekt vorgenommenen Anpassungen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um folgende Redimensionierungen und Optimierungen: <ul style="list-style-type: none"> • Verkürzung der Kreuzungsstelle auf der Seite Spiez mit Verzicht auf die Verschiebung des Doppel-EFH 'Steiner' beim Bahnkilometer 18.250 • Verzicht auf die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 75 auf 90 km/h • Erdverlegung der Speiseleitung im Bereich der Kreuzungsstelle (Doppelspur) • Verzicht auf den Bau der Abstell- und Rangieranlage im Leissigbad 	BLS	

¹ Definition der BLS: Lage und Länge der Kreuzungsstelle, Höhenlage der Gleise (Gleisnivelllette), Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung, Bau Haltekante, Bau einer neuen Personenunterführung im Horbacher, Rückbau der Gleisanlagen der Rigips AG in Leissigbad, Vermeidung von Nacht- und Sonntagsarbeit

Trakt.	Thema	Wer	Termin
	<ul style="list-style-type: none"> Raumfreihaltung im Bereich der heutigen Haltestelle Leissigen für den allfälligen späteren Bau einer Haltekante (L=200m) <p>Die hierzu geführten Verhandlungen mit der Gemeinde und der IG LF waren lösungsorientiert und konstruktiv. Die Verkürzung der Länge der Kreuzungsstelle hat für die BLS jedoch als schwerwiegenden Nachteil eine Ankunftsverspätung der Züge in Interlaken von rund 30 Sekunden zur Folge (ggü. dem ursprünglichen Vorstudie-Projekt). Umgekehrt resultierte 'unter dem Strich' aber auch eine massgebliche Reduktion der Projektkosten (rund CHF 10 Mio), was mit ein Verdienst der IG LF ist.</p> <p>Die BLS musste nach der öffentlichen Auflage des Projektes vom 26.08. - 24.09.2019 mit 51 Einsprachen feststellen, dass der Widerstand in Leissigen gegen das Projekt Kreuzungsstelle trotz der vorgenommenen Redimensionierung nach wie vor sehr gross ist. Mit zum Widerstand trägt auch der Umstand bei, dass der Grossrat des Kantons Bern im März 2017 die Umstellung des öffentlichen Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken von der Bahn auf die Strasse beschlossen hat.</p> <p>Die zahlreichen Einsprachen mit zum Teil sehr gewichtigen Forderungen veranlassten die BLS zu einer vertieften Situations-, Projekt- und Risikoanalyse, mit Einbezug des Projektbestellers, dem Bundesamt für Verkehr (BAV Sektion Grossprojekte). Deren Erkenntnisse liegen nun vor und die BLS hat darauf basierend ihre Haltung bzw. Position zu den Kern-Einsprachen festgelegt.</p>		
1.3	E. Jost: Der Gemeinderat und die Interessengemeinschaft Leissigen Futura (IG LF) koordinieren ihre Interessen und Aktivitäten bezüglich des ÖV-Angebotes für Leissigen und dem Projekt Kreuzungsstelle. Dabei steht für die Gemeinde Leissigen die Haltekante mit dem Minimalangebot (2x morgen, Nächte Fr/Sa) im Vordergrund. Die Gemeinde konnte bei diversen Sitzungen der Regionalkonferenz Oberland Ost RKOÖ die Wichtigkeit einer Haltekante für die strategische Zukunft Leissigens aufzeigen, sodass diese Forderung sowie ein Minimalangebot nun durch die RKOÖ unterstützt wird. Die RKOÖ hat diese Forderung der Gemeinde als Prüfauftrag an den Kanton in die Angebotsplanung 2022 bis 2025 aufgenommen. Ebenso wird die RKOÖ, zusammen mit der Gemeinde, zusätzlich einen Brief an das AöV schreiben, um die Wichtigkeit des Anliegens zu unterstreichen. Darin fordert die Gemeinde, dass ein Prüfauftrag, zur Erstellung einer 220m (bzw. 390m) langen Haltekante, an die BLS erteilt wird.		
1.4	B. Steuri fasst die Interessen und die Sicht der IG LF zum Thema ÖV-Anschluss und der Kreuzungsstelle Leissigen zusammen. Bezuglich des ÖV-Anschlusses will die IG weitergehen als die Gemeinde, indem sie ein integrales Hybridangebot Bahn-Bus fordert. Die IG akzeptiert die Bedürfnisse der Bahn nach einer längeren KS für 400m lange Fernverkehrszüge und will sich mit konstruktiven Vorschlägen bei der Suche nach Kompromissen einbringen.		

Trakt.	Thema	Wer	Termin												
	Kernforderungen der IG bezüglich der KS sind deren Verkürzung auf der Seite Interlaken um rund 80m und die Absenkung der Gleisnivelllette, damit auf einen «14m breiter und 2m hohen Damm durch Leissigen» verzichtet werden kann. Dies würde ausserdem für das Projekt zu Minderkosten von mehreren Millionen Franken führen.														
2	Positionen der Parteien zu den Kern-Einsprachen														
2.1	<p>Position der BLS:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Thema</th><th>Position</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Lage und Länge der Kreuzungsstelle</td><td>Die geforderte Verschiebung der Kreuzungsstelle (KS) wird abgelehnt, weil dadurch eine Verkürzung der KS um rund 130-140m resultiert. Dies würde zu einer Ankunftszeitverspätung der Züge in Interlaken von rund 15 Sekunden führen. Diese kämen zu den rund 30 Sekunden hinzu, welche die frühere Verkürzung der KS mit sich brachte (vgl. Pkt. 1.2). Die BLS ist mit den 30 Sekunden den betrieblich noch verkraftbaren Kompromiss bereits eingegangen. Die geforderte Funktionalität der KS wäre mit den total 45 Sekunden nicht mehr gegeben.</td></tr> <tr> <td>2. Höhenlage der Gleise (Absenkung Gleisnivelllette)</td><td>Die Höhenlage der Gleise wird durch die Überquerung des Eybachs und die Einhaltung der geltenden Vorschriften für die Schotterstärken unter den Bahnschwellen bestimmt. Die zwei Gleise über den Eybach erfordern eine neue Brücke, für die die heutigen (strengeren) Hochwasserschutz-Vorschriften des Kantons anzuwenden sind. Die Gleisnivelllette kann nur abgesenkt werden, wenn die bestehende eingleisige Brücke über den Eybach beibehalten würde. Dies ist aber nicht möglich, weil dies zur Verkürzung der KS führt (vgl. Punkt 1).</td></tr> <tr> <td>3. Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung</td><td>Die Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung ist gemäss NIS-Verordnung des Bundes nicht erforderlich und hat technische und finanzielle Nachteile für die BLS. Da die Speiseleitung bereits heute im gleichen Umfang vorhanden ist, es sich also um einen blossen Ersatz handelt, ist keine zusätzliche Beeinträchtigung des bestehenden Ortsbildschutzperimeters vorhanden</td></tr> <tr> <td>4. Bau Haltekante</td><td>Für den Bau einer Haltekante gibt es keine Besteller (Kanton bzw. BAV, da ab Dezember 2020 kein Bahnangebot mehr besteht in Leissigen). Im Projekt KS wird aber Platz freigehalten für einen allfälligen (späteren) Bau einer 220m langen Haltekante.</td></tr> <tr> <td>5. Bau einer neuen Personenunterführung im Horbacher</td><td>Für den Bau der geforderten Personunterführung gibt es keine Besteller (Kanton, Gemeinde bzw. BAV). Eine (Mit-)Finanzierung wird vom BAV abgelehnt.</td></tr> </tbody> </table>	Thema	Position	1. Lage und Länge der Kreuzungsstelle	Die geforderte Verschiebung der Kreuzungsstelle (KS) wird abgelehnt, weil dadurch eine Verkürzung der KS um rund 130-140m resultiert. Dies würde zu einer Ankunftszeitverspätung der Züge in Interlaken von rund 15 Sekunden führen. Diese kämen zu den rund 30 Sekunden hinzu, welche die frühere Verkürzung der KS mit sich brachte (vgl. Pkt. 1.2). Die BLS ist mit den 30 Sekunden den betrieblich noch verkraftbaren Kompromiss bereits eingegangen. Die geforderte Funktionalität der KS wäre mit den total 45 Sekunden nicht mehr gegeben.	2. Höhenlage der Gleise (Absenkung Gleisnivelllette)	Die Höhenlage der Gleise wird durch die Überquerung des Eybachs und die Einhaltung der geltenden Vorschriften für die Schotterstärken unter den Bahnschwellen bestimmt. Die zwei Gleise über den Eybach erfordern eine neue Brücke, für die die heutigen (strengeren) Hochwasserschutz-Vorschriften des Kantons anzuwenden sind. Die Gleisnivelllette kann nur abgesenkt werden, wenn die bestehende eingleisige Brücke über den Eybach beibehalten würde. Dies ist aber nicht möglich, weil dies zur Verkürzung der KS führt (vgl. Punkt 1).	3. Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung	Die Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung ist gemäss NIS-Verordnung des Bundes nicht erforderlich und hat technische und finanzielle Nachteile für die BLS. Da die Speiseleitung bereits heute im gleichen Umfang vorhanden ist, es sich also um einen blossen Ersatz handelt, ist keine zusätzliche Beeinträchtigung des bestehenden Ortsbildschutzperimeters vorhanden	4. Bau Haltekante	Für den Bau einer Haltekante gibt es keine Besteller (Kanton bzw. BAV, da ab Dezember 2020 kein Bahnangebot mehr besteht in Leissigen). Im Projekt KS wird aber Platz freigehalten für einen allfälligen (späteren) Bau einer 220m langen Haltekante.	5. Bau einer neuen Personenunterführung im Horbacher	Für den Bau der geforderten Personunterführung gibt es keine Besteller (Kanton, Gemeinde bzw. BAV). Eine (Mit-)Finanzierung wird vom BAV abgelehnt.	BLS	
Thema	Position														
1. Lage und Länge der Kreuzungsstelle	Die geforderte Verschiebung der Kreuzungsstelle (KS) wird abgelehnt, weil dadurch eine Verkürzung der KS um rund 130-140m resultiert. Dies würde zu einer Ankunftszeitverspätung der Züge in Interlaken von rund 15 Sekunden führen. Diese kämen zu den rund 30 Sekunden hinzu, welche die frühere Verkürzung der KS mit sich brachte (vgl. Pkt. 1.2). Die BLS ist mit den 30 Sekunden den betrieblich noch verkraftbaren Kompromiss bereits eingegangen. Die geforderte Funktionalität der KS wäre mit den total 45 Sekunden nicht mehr gegeben.														
2. Höhenlage der Gleise (Absenkung Gleisnivelllette)	Die Höhenlage der Gleise wird durch die Überquerung des Eybachs und die Einhaltung der geltenden Vorschriften für die Schotterstärken unter den Bahnschwellen bestimmt. Die zwei Gleise über den Eybach erfordern eine neue Brücke, für die die heutigen (strengeren) Hochwasserschutz-Vorschriften des Kantons anzuwenden sind. Die Gleisnivelllette kann nur abgesenkt werden, wenn die bestehende eingleisige Brücke über den Eybach beibehalten würde. Dies ist aber nicht möglich, weil dies zur Verkürzung der KS führt (vgl. Punkt 1).														
3. Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung	Die Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung ist gemäss NIS-Verordnung des Bundes nicht erforderlich und hat technische und finanzielle Nachteile für die BLS. Da die Speiseleitung bereits heute im gleichen Umfang vorhanden ist, es sich also um einen blossen Ersatz handelt, ist keine zusätzliche Beeinträchtigung des bestehenden Ortsbildschutzperimeters vorhanden														
4. Bau Haltekante	Für den Bau einer Haltekante gibt es keine Besteller (Kanton bzw. BAV, da ab Dezember 2020 kein Bahnangebot mehr besteht in Leissigen). Im Projekt KS wird aber Platz freigehalten für einen allfälligen (späteren) Bau einer 220m langen Haltekante.														
5. Bau einer neuen Personenunterführung im Horbacher	Für den Bau der geforderten Personunterführung gibt es keine Besteller (Kanton, Gemeinde bzw. BAV). Eine (Mit-)Finanzierung wird vom BAV abgelehnt.														

Trakt.	Thema	Position	Wer	Termin
	Thema		BLS	
	6. Rückbau der Gleisanlagen der Rigips AG in Leissigbad	Falls die Rigips AG einen Käufer für ihre Werk-anlagen inkl. Anschluss- und Abstellgleise findet, ist die BLS verpflichtet, diese Gleise weiterhin an das Streckengleis Spiez – Interlaken anzuschliessen. Der aktuelle Wissensstand der BLS ist der, dass eine hohe Wahrscheinlichkeit be-steht, dass die Rigips AG in den nächsten Wo-chenen einen Käufer findet, der die vorhandenen Anschluss- und Abstellgleise weiterbetreiben will		
	7. Vermeidung von Nacht- und Sonntagsarbeit	Aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen werden gewisse Nachtarbeiten unum-gänglich sein. Damit die notwendige Strecken-sperrung Spiez – Interlaken möglichst kurzge-halten werden kann (Vorgabe SBB: maximal sieben Wochen zwischen Ostern und Pfingsten) ist ein 2-Schichtbetrieb und auch Sonntagsarbeit vorgesehen. Ein Verzicht auf Nacht- und Sonn-tagsarbeit würde eine grosse Einschränkung des Bahnbetriebs und eine massive Ausweitung der Streckensperrung bedeuten		
2.2	Position der Gemeinde: Für die Gemeinde sind die Verschiebung der Kreuzungsstelle und die Absenkung der Gleisnivelllette sowie der Bau der Haltekante zentrale Forderungen, an denen sie festhält. Sollte es zu einer Einigung mit der BLS bezüglich der Gleisnivelllette sowie der Haltekante kommen, sind weitere Punkte (z.B. Verlängerung der Erdverlegung der Speiseleitung Richtung Spiez) verhandelbar. Der Bau der Personenunterführung Horbacher ist keine Forderung der Gemeinde. Falls die Rigips AG für ihre Anlagen in Leissigbad tatsächlich einen Käufer findet, welcher die beiden Anschlussgleise und das Abstellgleis «Seebacher» weiterbe-treibt, wäre sie bereit, diesen Einsprachepunkt zurückzuziehen. Beim Thema «Vermeidung von Nacht- und Sonntagsarbeit» verlangt sie, dass diese auf das minimal erforderliche Mass beschränkt wird.		Gde	
2.3	Position der IG Leissigen Futura: Für die IG LF sind die Verschiebung der Kreuzungsstelle und die Ab-senkung der Gleisnivelllette die zentralen, nicht verhandelbaren Forde-rungen. Sollte hier eine Einigung mit der BLS zustande kommen, ist «das Feld offen» für alternative Lösungen bei den anderen Forderun-gen der IG (Personenunterführung, Verlängerung Erdverlegung Spei-seleitung). Am Bau einer Haltekante hält sie, wie die Gemeinde, weiter fest. Die IG LF hat ihre Forderungen in einer Dokumentation „Vorlage zur Einigung“ abgegeben.		IG LF	
3	Fazit und weiteres Vorgehen			
3.1	Fazit: Die drei Parteien sind sich einig, dass angesichts der zu unter-schiedlichen Positionen bezüglich der Lage bzw. Länge der Kreuzungsstelle» und damit verbunden, der Gleisnivelllette ausseramtliche Gespräche nicht zielführend sind, da es hier keine Verhandlungsspielräume gibt.		Alle	

Trakt.	Thema	Wer	Termin
3.2	<p>Weiteres Vorgehen. Die BLS wird ihre schriftliche Stellungnahme zu den Einsprachen dem BAV zustellen. Ab dann liegt der Ball beim Verfahrensleiter des BAV, der die weiteren Schritte im Verfahren festlegen wird. Die Einsprecher werden dabei die Gelegenheit erhalten, in einer vom BAV festzulegenden Form Stellung zu nehmen zu den Argumenten der BLS gegenüber den Forderungen.</p> <p>Mit denjenigen Einspracheparteien, die keine Forderungen stellen mit Bezug zu den Kerneinsprache-Themen, wird die BLS in den nächsten paar Wochen und Monaten ausseramtliche Gespräche führen, soweit dies die 'physical-distance-Massnahmen des Bundes wegen des Coronavirus erlauben.</p>	BLS	

Für die Aktennotiz:

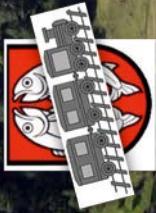
Arthur Hitz
Gesamtprojektleiter Kreuzungsstelle Leissigen

Eingesehen:

Erika Jost
Gemeindepräsidentin Leissigen

Eingesehen:

Beat Steuri
Präsident IG Leissigen Futura



Diese Dokumentation
finden Sie auf
unserer Webseite
www.leissigen-futura.ch

IG Leissigen Futura

Der etwas andere Bericht

Wahrheitsgrad → 100 %
(exkl. Presseartikel RKOO)

Leissigen, 15. Januar 2020

MITWIRKUNG REGIONALES ANGEBOTSKONZEPT 2022 – 2025



Postfach 312
3800 Interlaken

Diese Dokumentation
finden Sie auf
unserer Webseite
www.leissigen-futura.ch



LINK: 20191115_Angebotskonzept_RKOO_22_25_Mitwirkung.pdf

IG Leissigen Futura

c/o Claudia Matti
Läntiweg 17, 3706 Leissigen
claudia.matti@bluewin.ch

LEISSIGEN UND SEINE ERSCHLIESSUNG [Regionales Angebotskonzept (Reg. AK)]

Umstellung von Bahn/Bus-Erschließung auf parallele Bus-Erschließung

Die Frage	Das Faktum	Die Belege	Die Bemerkungen
Ist die Umstellung verkehrspolitisch erklärbar?	Die Aussage: Der Regionalverkehr hat keine Zukunft auf der Schiene.	RKOO, 10.03.20; BOZ/JZ, 13.03.20	Diese Aussage wird vom BAV (Hr. Dr. Füglistaler) mit "Erstaunen" zur Kenntnis genommen, 15.05.20.
Warum fehlt ein kommunales Mitspracherecht?	Das AÖV und die RKOO entscheiden ohne Berücksichtigung der betroffenen Gemeinden.	Verfassung des Kanton Bern Art 34.1/2/4	Das führte zu politischen Verwerfungen in den Gemeindebehörden.
Warum können Verfassung und Richtlinie aus und vor bleiben?	Die genutzte Mitwirkung im Prozess des Reg. AK wird nicht berücksichtigt.	RR-Richtlinie RRB Nr. 1230 (01.01.2017)	Rücktritt und Abwahl zweier GdePräsidien und Mehrheit der GdeRäte
Ist die Umsetzung verkehrstechnisch sinnvoll?	Der Regionalverkehr auf der Schiene wird gekappt.	RKOO behauptet, dass der RV keinen Platz mehr auf der Schiene hat (insbes. beim zukünftigen 1/2-Takt des FV).	Die Linie Spiez-Interlaken hat noch viel Kapazität. Die Steine vom Därliggrat sollen dafür verkehrsschonend per Bahn "reisen".
	Der Regionalverkehr wird neu auf die A8 (Nationalstrasse) verlagert; bis zu 30 Busse/d, Richtung Verkehrsnahme > 3%/a	"Aussagen ASTRA (N8.52-007):begünstigen einen zeitlich getakteten Bus-Betrieb nicht. Verkehrsnahme > 3%/a	Auslastung der A8 durch Studien der VIAISSE belegt, die A8 ist chronisch überlastet! Führt zu längeren Reisezeiten, schlechterem Komfort und Verlust von Anschlüssen.
Warum wird ein funktionierendes Verkehrskonzept abgelöst?	Die Aussage der RKOO: Der RV ist nicht im Interesse der Region.	Div. Medienartikel in der BOZ und der JZ	Die Aussage ist für die Bevölkerung völlig unverständlich. Ein hybrider ÖV (Mischverkehr Bahn/Bus) wie bisher oder nach Bedürfnissen weiterentwickelt ist besser!
Warum wird die Sicherheit nicht gewichtet?	Der Bus-Betrieb auf der A8 ist gefährlich! (Auffahrten Faulensee Ost, Leissigen Ost und Därligen Ost mit Fahrbahnquerung). Bedingt Ausnahmeregelung zum Transport von unangegurteten Personen im ÖV.	ASTRA-Bericht RR-/RKOO-Versprechen nicht eingelöst!	Bedenken/Ängste von Eltern und Schülern (Fürbittegebet der 7. Klasse - 10.04.21)

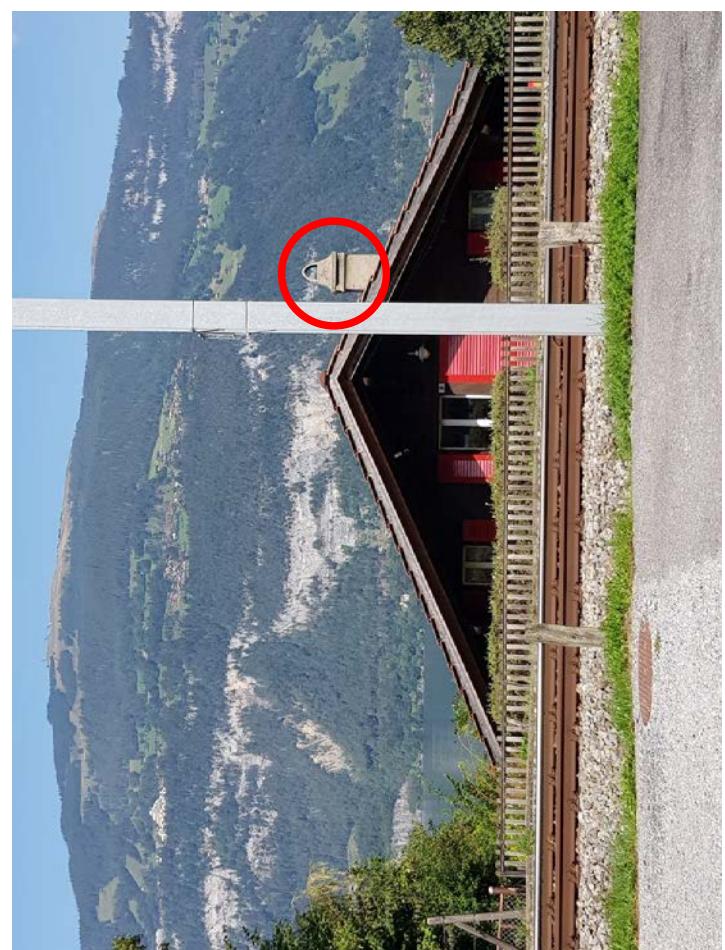
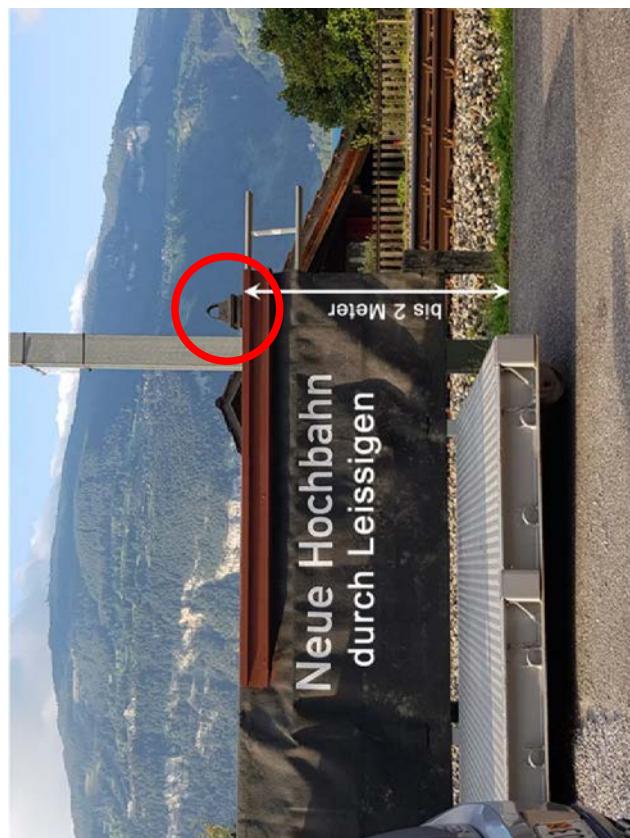
LEISSIGEN UND SEINE ERSCHLIESSUNG [Regionales Angebotskonzept (Reg. AK)]

Umstellung von Bahn/Bus-Erschliessung auf parallele Bus-Erschliessung

Die Frage	Das Faktum	Die Belege	Die Bemerkungen
Warum wird Klima und Umweltschutz nicht berücksichtigt?	Die CO2-Bilanz wird verschlechtert durch Parallelbetrieb RV(Bus)/RV-Regio (Bahn). Bedeutende Zunahme Individualverkehr auf der Strasse.	Studie 6/16 des AÖV/Verkehrs-kommission sieht Bahn/Bus (hybrid) besser. Studie der phw Bern sieht Bahn/Bus (hybrid) viel besser. Studie der ETHZ in Arbeit	Der Zeitgeist sollte Bände sprechen. Der Wechsel von der fast leeren Schiene auf die übervolle Strasse (A8) widerspricht jeder zeitgeistlichen und faktischen Logik!
Warum zählen wirtschaftliche Fakten nicht?	Professionelle Kosten-/Nutzen-analysen werden Vorteile beim optimierten Hybridverkehr (Bahn/Bus) aufzeigen.	Studien der phw Bern und ETHZ	Die Studie 6/16 des AÖV/Verkehrs-kommission rechnet mit falschen Zahlen. Die Politik hat Vernunft und Fakten verdrängt!
<u>RESUMEE</u> Warum werden die aufgeführten Fakten verdrängt	- Zukunftweisende Verkehrspolitik - Angebotsqualität - Reisezeiten - Betriebs- und Fahrplanstabilität - Wirtschaftlichkeit - Umweltaspekte - Sicherheit - Volksmeinung, -empfinden - Standortattraktivität	Politik der Ämter, RKOO, RR, GR Studien der IG LF (Leissigen Futura) Berichte der IG LF Mitwirkung der IG LF Presseartikel: BOZ, JZ, Beobachter, TeleBärn, Radio BEO Gemeindepolitik	- Die Zukunft des ÖV liegt bei der Schiene (Bayern, Holland,...) - massive Verschlechterung (Diskriminierung) - massive Verschlechterung - grosse Unsicherheiten und Anschluss-verluste - riesiges Optimierungspotenzial - gegen jeglichen Zeitgeist! Völlig unverständlich! - massiver Sicherheitsverlust, notorische Gefahrenquellen! - fehlendes kommunales Mitsprache-recht, Bauernopfer untransparenter Politik - grosser, bereits spürbarer Attraktivitäts-verlust

... wenn sie nicht wahr wären!

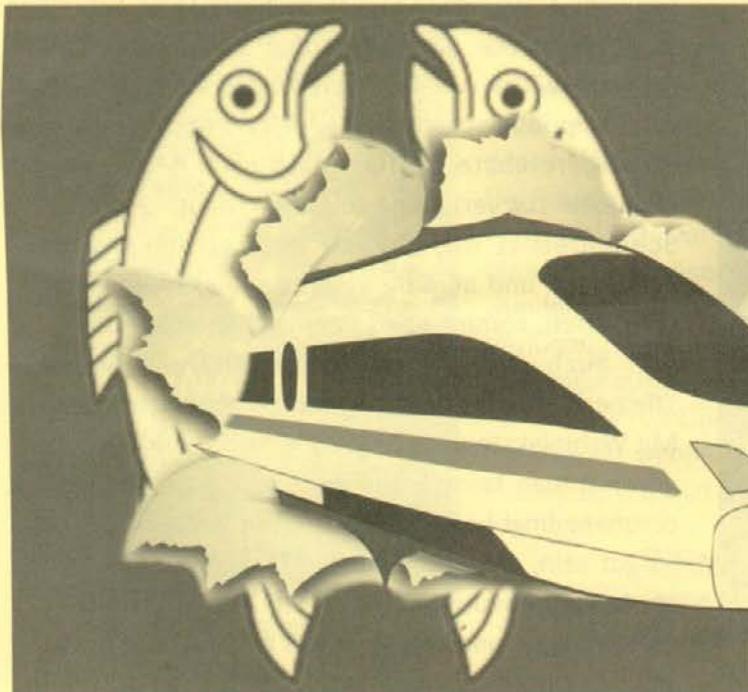
- ▶ RR Neuhaus (01.04.2020) Antwort auf Vorstoss Speiser:
« ... so wurde die Kreuzungsstelle verkürzt ...»
- ▶ und weiter: «***Die Anliegen aus Leissigen wurden im BLS-Projekt weitgehend berücksichtigt***»
- ▶ **570m** neue Stützmauern in Höhen **1.0 – 4.0m ! ?**
- ▶ Zwischen Juni 2017 bis Juni 2019 wurde die **Bevölkerung im Glauben gehalten**, die KS werde lediglich **560m lang**.
 (Auch von der Presse vielfach so aufgenommen und verbreitet.)
- ▶ Die markante Verkürzung auf 560m, und dann wiederum die Rückkehr zur Forderung nach 1'020m **wirft Fragen auf, die beantwortet werden wollen!**
- ▶ Nie berechnet und nie bewiesen: «***2035 mit Kreuzungen der Fernverkehrszüge im Bereich Leissigen kann der Regionalverkehr nicht mehr in den Takt eingebunden werden.***» (Brief BAV an AöV BE 23.Februar 2021)
- ▶ Jährlich **16'900 parallel zur Bahn fahrende Postautos**. Auf einer Strasse mit (2019) **65 Stautagen**, und **176 Bus-Ausfällen** oder erheblichen Verspätungen. (Auswertung ViaSuisse Statistik)
- ▶ **Unbeeinflussbare Abfahrtsverzögerungen 20 – 60 Sekunden** (Zeit offener Türen, ICs), gegenüber «Zeitgewinn» im einstelligen Sekunden Bereich dank «langer» KS Leissigen. (Eigene Erhebung Bahnhof Spiez am 29.05.2020)
- ▶ Bebilderung
 - Höhe Gleisanlage
 - Regionale Wahrnehmung
 - Örtliche Wahrnehmung





Impressum Redaktion unbekannt, nach Drucklegung abgereist Herausgeber Harderpotschete Verein, 3800 Rameli Freie Mitarbeiter Böse Nachbarn, Stammtischbrüder und -schwestern, Neider, Stänkerer stille Beobachter, sie, er, du, jedermann und -frau (alle arbeiten ehrenamtlich) Adresse für Einsendungen ganzjährig an Harderpotschete Verein oder Knacker@harderpotschete.ch
Verkaufspreis 2. Jänner-Knacker Fr. 4.-

Bahn spaltet Dorf



Hüür im Knacker

Investitionen und Prophezeiungen

Grandval / Seite 2

D'Regäntin tritt ab

Wildweschtwil / Seite 3

Sag mir wo die Touris sind

Rameli / Seite 4

WC-Papier

Das Wort zum Sonntag / Seite 7

O MIR SÄGE MERCI

Danke Pflegepersonal

Im Fröhlig simer usegstande,
hei klatschet für's ganze Pflegepersonal.
Im Summer heimer gmeint, äs sig überstande.
Doch das Virus wütet nid nur saisonal.
I de Spitäler het's e huufe chranki Lüüt!
Tag und Nacht sit iehr mit schaffe dranne.

Und darum sägen i öich hüt,
ös grosses merci für öich Froue und Manne.
Und wes de no so Froue git,
wie Paniela Daepke, wo tuet iheri Pflicht,
die schwümmt im See, das isch dr Hit,
Mitti Novämber nach dr stränge,
nächtliche Schicht!

Dorfteile werden verselbstständigt!

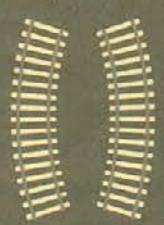
Der alte Gemeinderat von Gipsingen hat auf Grund fremden „gesslerischen“ Machtansprüche entschieden: Weil Gipsingen in Zukunft von einer breiten doppelspurigen Gleisschneise für den Massentourismus von Rameli und Co. durchtrennt und von der Bahn selbst abgetrennt wird, werden die entstehenden Dorfteile neu verselbstständigt.

Untergipsingen erhält die alte Säge, Kirche und den Friedhof, wird in Zukunft verlässlich über zwei Schiffe im Sommer mit dem ÖV in Spiez und Rameli vernetzt.

Obergipsingen, als Regierungshauptsitz der zwei Halbdörfer, bekommt u.a. die verlassene Post, das leerstehende Bankgebäude und die abgebrochene Gipsfabrik. Das abgenabelte Obergipsingen soll in Zukunft von Zeit zu Zeit, je nach Gedränge auf der A8, durch Busse angefahren werden. Es reicht ja, wenn Zementwil, Rameli, Troja und Kuhplatten vermeintlich „sicher und verlässlich“ mit Arbeitsplätzen, Schulen direkt verbunden sind; Verdingkinder aus Grossgipsingen haben das Nachsehen!

Neue Fahne eingeweiht

Die Gipsinger haben anlässlich der «Dorfteile» eine neue Fahne eingeweiht. Der symbolisch dargestellte Doppelspurabschnitt soll auf das hochmoderne, Zukunftsorientierte Bauwerk (Gipsingen ohne Haltstelle) hinweisen aber auch an die Gute alte Zeit mit haltenden Zügen in Gipsingen erinnern.



Der Kluge reist im Zuge, jetzt noch schneller

— OHNE-HALT-IN-GIPSINGEN —

Werbung

Die Kinder wollen die Bahn

Leissigen Die BLS orientierte über Doppelspur und Ländte. Kinder wünschten sich einen Bahnanschluss.

Montag 27. Mai 2019 11:29 von Anne-Marie Günter, (Berner Oberländer)



Der Verein IG Leissigen Futura mobilisierte: Vor der Informationsveranstaltung der Gemeinde und der BLS zeigten Kinder am Freitag mit dem Einverständnis ihrer Eltern, dass sie in Zukunft lieber mit der Bahn als mit dem Bus in die Schule nach Interlaken fahren möchten; wichtige Aspekte sind Sicherheit und Ökologie. Die IG ist von der Machbarkeit einer «Hybridlösung» überzeugt.

Am sehr gut besuchten Infoabend gings aber hauptsächlich um die BLS-Kreuzungsstelle. BLS-Geschäftsleitungsmittel Daniel Wyder und Projektleiter Arthur Hitz orientierten über das aktualisierte Auflageprojekt für die Kreuzung, die nötig ist, damit 400 Meter lange Züge vom Flugplatz Kloten direkt nach Interlaken fahren können. «Wir sind nicht auf Kurs, sondern sind auf Abwege geraten», sagte Wyder.

Inzwischen ist die geplante Abstell- und Rangieranlage Leissigen-Bad (Seebacher) gestorben. Die Rigips schliesst ihren Betrieb, ein Anschluss an die Hauptstrecke bleibt und genügt. Mit ihrem Wegfallen reduzieren sich die Kosten für das geplante 62-Millionen- BLS-Infrastrukturprojekt in Leissigen um rund 10 Millionen Franken.

Bei der Kreuzungsstelle im Dorf ist die BLS auf Anliegen aus der Gemeinde, auch der IG Futura, eingetreten: Sie wird mit rund 600 Metern kürzer als ursprünglich geplant, auf eine Begradigung, welche die Versetzung eines Hauses bedingt hätte, wird verzichtet, die Züge werden Leissigen nicht wie ursprünglich geplant mit 90 Stundenkilometern durchfahren, sondern nur mit 75 Stundenkilometern.

Eine Haltekante wird in die Planung aufgenommen. Bei der Kreuzungsstelle werden Stromkabel in die Erde verlegt.

Die Anliegen von Betroffenen, das zeigte die Fragerunde, gehen weiter: Sie möchten, dass auf Unterführungssanierungen und Gleiserhöhungen verzichtet wird, dass eine neue Unterführung gebaut wird, dass die Stromleitungen auch über die Kreuzungsstelle hinaus in die Erde verlegt werden, dass der Lärm gemessen werden soll oder dass die ganze Kreuzung Richtung Westen verschoben wird. Hitz begründete offen und kompetent, warum nicht alles wie gewünscht berücksichtigt werden kann.

Bahn und Bus?

Zu Auseinandersetzungen im Dorf aber hat hauptsächlich der Grossratsentscheid von Ende 2017 geführt, dass der Regionalverkehr Spiez–Interlaken auf die Strasse verlegt wird.

Der Gemeinderat hat sich, wie Markus Balmer als Leiter der Arbeitsgruppe ausführte, für den Erhalt der Bahnstation Leissigen voll eingesetzt, sich aber auch auf die Buslösung vorbereitet, um hier optimale Bedingungen für Leissiger Schüler und Pendler zu finden.

Inzwischen sei die Ausschreibung erfolgt. Die Regionalplanung unterstütze jetzt zumindest die Forderung, dass bei der Einfahrt Därligen Tempo 60 vorgeschrieben wird. Die BLS, sagte Wyder, würde sich gegen eine Hybridlösung mit Bahn und Bus nicht sperren, der Entscheid sei auf politischer Ebene gefällt worden.

Fürbittegebet der 7. Klasse

Gemeinsam mit den Schülerinnen und Schüler der 7. Klasse feierten wir am 21. März KUW-Gottesdienst. Das Gebet, dass sie selbständig verfassten, berührte mich und deshalb schliesse ich das Mitteilungsblatt im April mit ihrem Gebet:

Vater

Unsere Hand ist leer

Hilf uns und beseitige unsere Sorgen.

Unsere Sorgen über COVID-19.

Wieso sitzen wir hier mit Masken?

Hilf uns bei dieser Pandemie.

Viele Leute leiden, nicht nur Betroffene, sondern auch wir...

Wir müssen unser täglich Brot mit Masken verdienen – ist es nicht schon schwer genug ohne Maske?

Warum Herr, müssen wir uns alle in einen Bus quetschen?

Wieso kann hier nicht der IC halten?

Warum hast du uns im Stich gelassen?

Am Morgen, beim Aufstehen fürchte ich mich, dass es im Bus eine Massenquetscherei gibt!

Ist ein Zug nicht umweltfreundlicher als der Bus?

Unsere Natur wird von Tag zu Tag verschmutzt. Viele Tiere leiden oder sterben aus! Ach Herr, hilf uns doch!

Amen

„Zügiges“ Leissigen weg von der Strasse zurück auf die Schiene

***Ein neu gedachtes, bestechendes ÖV-Konzept INTERLAKEN - SPIEZ
mit Vorteilen für alle Beteiligten!***

I Um was geht es

Weltweit, auch in Europa, wird die Verlagerung auf die Schiene umgesetzt. In Deutschland, in den Niederlanden, die Benelux-Staaten reaktivieren/bauen aus/investieren in die alten Schifffahrtskanäle um einen Teil des Schwerverkehrs von der Strasse weg zu bringen. Die Zeichen der Zeit wurden erkannt (Umweltschutz, CO², Strassenkapazität) und der Zeitpunkt ist gekommen, die damit verbundenen Probleme anzugehen.

Die lokale ÖV-Anbindung Leissigens wurde unnötigerweise, gegen die unserer Zeit gerecht werdende Entwicklung und ohne Zukunftspotential von der Schiene auf die Strasse verlegt.

Diese Fehlentwicklung muss rückgängig gemacht werden, um dem viel gebrauchten Wort «Nachhaltigkeit» gerecht zu werden.

Es ist ein Leichtes, diese unselige Entwicklung zu korrigieren, ist doch die Schienen-Infrastruktur und das Rollmaterial bereits vorhanden.

Das nachfolgende Papier zeigt auf, wie dies zu erreichen ist und welche Vorteile für Gesellschaft, Benutzer und Betreiber realisiert werden können.

II Wieso (Notwendigkeit)

Seit dem Dezember 2020 wird die Bevölkerung Leissigen mit dem Bus bedient. «Bedient» ist etwas hoch gegriffen:

Die Reisezeiten wurden länger, das Umsteigen in Spiez wesentlich erschwert und die Anschlüsse in Interlaken Ost schlechter oder entfallen zum Teil gar, weil der Bus nur bis West fährt.

Bezüglich Zuverlässigkeit und öffentlicher Infrastruktur (Bahnhof mit Warteraum, überdachtem Perron, Toiletten, Ticket-Automat, Informations-Tafeln und -Bildschirme, Durchsageanlage, Notrufsäule) wurde dem ÖV-Kunden ein grosser Rückschritt und Verzicht zugemutet.

Es ist nicht einzusehen, wieso die ansässige Bevölkerung und die Sommer-Touristen nicht wie in den vergangenen 127 Jahren von den Vorzügen der Bahn profitieren können. Umso mehr, als dass die Züge infolge der Einspurstrecke regelmässig in Leissigen zum Kreuzen anhalten müssen, die Türen aber nicht öffnen dürfen.

In Leissigen liegt der Bahnhof mitten im Dorf. Die Bevölkerung hat sich in all den Jahren nie über eine schlechte ÖV-Anbindung beschwert. Alle Voraussetzungen die Reisenden hier mit den ohnehin verkehrenden Zügen aufzunehmen sind gegeben, ja zwingt sich direkt auf.

Das nachfolgende Konzept zeigt diese Möglichkeit auf. Es nimmt Rücksicht auf alle Beteiligten, korrigiert die aufgeführten Nachteile, macht Leissigens Anschluss wieder attraktiv, spart dank dem teilweisen Wegfall des parallelen Busbetriebes wiederkehrende Kosten und wird den wachsenden Anforderungen des Umweltschutzes (Co^2) gerecht.

III Konzept

Das nachfolgend umschriebene Konzept basiert auf einer einfachen, in allen Teilen machbaren Lösung:

Ab Interlaken, und in der Gegenrichtung, verkehrt stündlich ein IC der SBB, und ein FV-Zug der BLS.

Der IC hält nicht in Leissigen, dieser der BLS hingegen schon.

Die SBB kann den IC wechselweise nach Basel oder Zürich-Flughafen-Weinfelden-Kostanz/Romanshorn weiter führen; so wie derzeit vorgesehen.

Die BLS hält in Leissigen, wie auch Münsingen und verschlauft dieses Angebot in Bern mit der bestehenden FV-Verbindung über Burgdorf nach Olten.

IV Vorteile

Interlaken erhält den Halbstundentakt nach Bern mit allen Umsteigemöglichkeiten.

Leissigen erhält nicht nur den Bahnanschluss mit idealen Anschlüssen zurück, sondern steigert auch den Komfort der umsteigefreien Verbindung nach Bern und damit die Attraktivität des Dorfes.

Die SBB kann auf das Überangebot bei mangelnder Rentabilität auf der Strecke nach Interlaken verzichten.

Die BLS kann ihr Angebot gewinnbringend erweitern und vernetzt damit einen wichtigen Teil des Kantons Bern.

Das einspurige **Trasse** wird durch dieses Angebot nicht zusätzlich belastet (stündlich 4 Züge, Kreuzungspunkt Leissigen hh:15 und hh:45)

Das überschaubare **Fahrgastaufkommen Leissigens wird effizient absorbiert und auf den parallel dazu geführten Busverkehr (jährlich 16'900 Fahrten!) kann verzichtet werden** was eine ansehnliche, jährlich sich wiederkehrende Kosteneinsparung ermöglicht.

Därligen erhält einen modernen Kleinbus welcher zwischen Interlaken – Därligen – Leissigen zirkuliert. Mit dem Vorteil, mit einmaligem Umsteigen in Leissigen oder Interlaken die Anschlüsse zu erreichen.

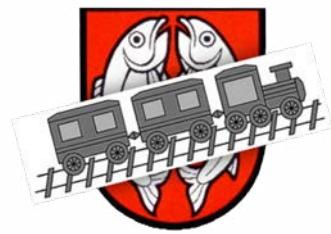
Eine Verlängerung dieses Kleinbusangebotes über Krattigen – Aeschi – Aeschiried – Suldtal während der Sommersaison wäre im Sinne des sanften Tourismus zu prüfen. (Hallenbad Aeschi, Familienparadies Suldtal, See Leissigen, Panoramaweg Aeschiried - Hängebrücke – Meielisalp)

Die **Fahrplanstabilität/-Zuverlässigkeit** wird dank der Unabhängigkeit von der Stau anfälligen A8 wieder hergestellt.

«zur Prüfung ins Änderungswesen AS2035 aufnehmen»

IG Leissigen Futura

www.leissigen-futura.ch



- **Wir bekämpfen nicht Ihr Bedürfnis/Projekt**
 - **Wir zeichnen Ihnen nur den Weg zu einer einvernehmlichen und verträglichen Umsetzung auf.**
- **Wir hoffen auf eine Anerkennung**



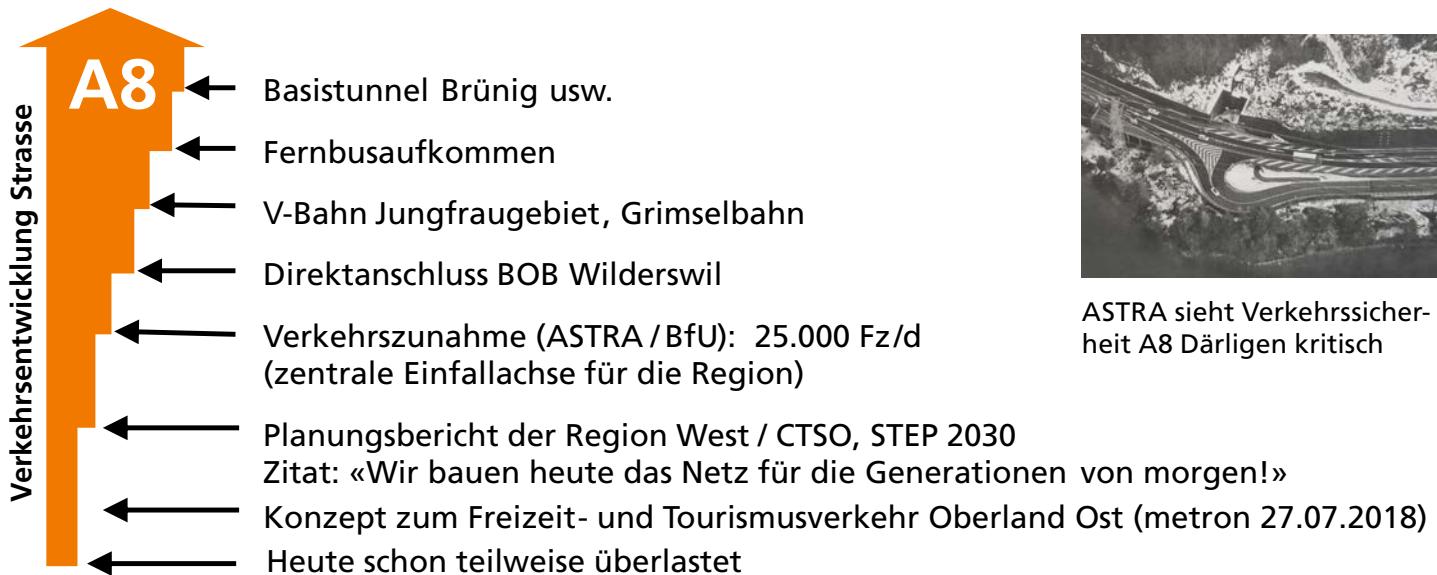
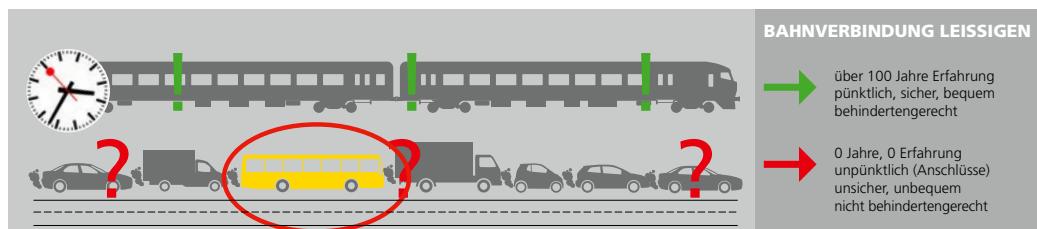
So denkt Leissigen!

«Bahn» die Weitsicht



? Aussage Regionalkonferenz Oberland Ost (RKOO):
«Die Schiene hat für den Regionalverkehr keine Zukunft.» ?

«Bus» das Fiasko



→ die Bahn, unsere Lösung für die Mobilität von morgen (Zitat aus Planungsbericht)