



IG Leissigen Futura

Der etwas andere Bericht

Wahrheitsgrad → 100 % (exkl. Presseartikel RKOO)

WILLKOMMEN IN LEISSIGEN

"Das Dorf am Thunersee mit Bahnhof"
(und Kirche noch im Dorf!)

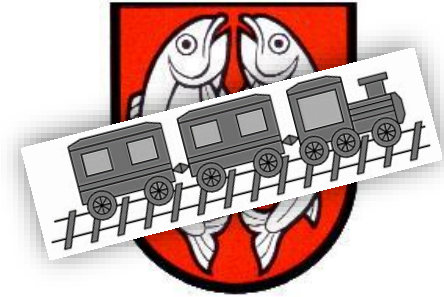
Thema: Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost

AUSGANGSLAGE Oktober 2018

INHALTSVERZEICHNIS

- Politik , Politik und Kirche (Seite 2 - 20)
- IG Leissigen Futura (Seite 21 - 27)
- Fakten Bahn / Bus (Seite 28 – 37)
- Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle (Seite 38 - 47)
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage (Seite 48 - 55)
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher" (Seite 56 - 65)
- Wünsche / Anträge (Seite 66 - 72)
- Aktuelles (Seite 73 ff)

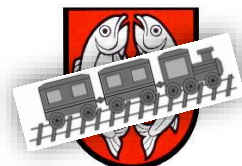
Leissigen



O-Ton

«Wenn die Wahrheit zu
schwach ist, sich zu ver-
teidigen, muss sie zum
Angriff übergehen.»

Bertold Brecht

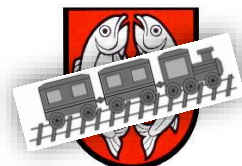


Vorwort

Gerhard Fischer
Alt-GR Präsident

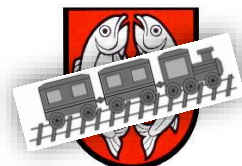


Es mag vielleicht etwas kleinlich erscheinen, wegen einer einzigen Buslinie und wegen der Ortschaft Leissigen hier relativ viele Worte zu verlieren. Aber ich habe im Dezember einen Hilfeschrift von dieser Gemeinde erhalten und habe mich seither sehr intensiv mit diesem «kleinen Teil» beschäftigt. Ich bin der Meinung, dass die Art und Weise, wie wir jetzt mit diesem «kleinen Teil» umgehen, etwas darüber aussagt, welcher Schaden in Zukunft entstehen könnte. Deshalb werden meine Ausführungen nun vielleicht etwas länger dauern. Sie haben zum Ziel, eine gute Lösung für die Zukunft zu finden. Ich vertrete die Auffassung, dass man den Entscheid betreffend Leissigen jetzt streichen und allenfalls in vier Jahren wieder darüber diskutieren sollte. In den nächsten vier Jahren entsteht dadurch kein Schaden. Welches sind die Grundlagen meiner Überlegungen? Ich habe sehr viel Gespräche geführt in Leissigen, sowohl mit dem Gemeinderat und dem Gemeindeschreiber wie auch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Ich habe mit dem CEO sowie mit dem Verantwortlichen Personenverkehr und dem Leiter Angebotsplanung der BLS gesprochen. Sie haben die Stellungnahmen der Gemeinde Leissigen 2017.PARL.36-9) sowie diejenigen der BLS (2017.PARL.36-13) erhalten. Ich empfehle ihnen, jene der BLS intensiv zu lesen. Auch der Verein «Pro Bahn» hat eine Stellungnahme abgegeben. Dieser Verein hat sich auch schon in der Vernehmlassung gemeldet. Hinzu kommen Medienberichte im Berner Oberländer und in der Jungfrau-Zeitung. Ich habe auch die Leserbriefe beiseitegelegt. Kein einziger Leserbrief favorisiert den Bus. Jeder ist für die Bahnvariante. In dieser kurzen Zeit hat sich somit ein beachtliches Dossier zu diesem Thema angesammelt. Ich komme auf die Studie zur «Zukunft des Regionalverkehrs Spiez-Interlaken-Ost» von INFRAS (2017.PARL.36-12) zu sprechen. Diese wurde verfasst, weil man schon vor vier Jahren über dieses Thema diskutiert hat. Das Ziel bestand darin, eine zweckmässige ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen aufzuzeigen und dabei wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen, aber auch die Erschliessungsqualität. Im Fazit auf Seite 8 steht: «Die Erschliessungsqualität ist bei der Bahn- und Busvariante vergleichbar. (...) Die beiden bis 2030 möglichen Varianten, Bahn-Regio (Weiterführung des Ist-Zustandes) oder die Mischvariante Bahn/Bus (ohne Bahnhalte Leissigen und Därligen), sind kosten-, ertrags- und abgeltungsmässig gleichwertig.» Ich habe diese Studie minutiös studiert. Wie ich schon mehrmals gesagt habe, habe ich mich in jüngeren Jahren mit Nutzwertanalysen befasst. Schauen wir den Sicherheitsaspekt näher an: Die Sicherheit ist für einen Passagier in der Bahn um einiges besser als in einem Bus. Die vier Varianten sind in etwa vergleichbar. Wenn man eine Nutzwertanalyse macht und die verschiedenen Varianten Unterschiede von bis zu 3-5 Prozentpunkten aufweisen, muss man eine Sensitivitätsbetrachtung vornehmen. Das wurde hier nicht gemacht. Ich finde es schade, wenn man die Schlussfolgerungen einer Studie nicht in einen Entscheid einbezieht, denn die Schlussfolgerungen der Studie sind klar. Wenn man bestimmte Dinge etwas genauer betrachtet und anders gewichtet, dann ist die Bahnvariante im Vorteil. Ich verstehe nicht, warum man einige zehntausend Franken für eine Studie ausgibt und dann die Resultate nicht einfließen lässt. Wenn man Bus und Bahn vergleicht, fallen die längeren Fahrzeiten auf.



Vorwort

Das ist sonnenklar: Wenn mehr Haltestellen und Umwege dabei sind, dauert die Reise um bis zu zehn Minuten länger. Klar kann man sagen, dies sei nicht viel, aber es ist einfach eine längere Fahrzeit. Auch bei der Fahrplansicherheit gibt es zwischen Bahn und Bus Unterschiede. Diese ist bei der Bahn einfach grösser. Das fällt vor allem für diejenigen ins Gewicht, die in Spiez umsteigen müssen und nicht zu spät kommen wollen. Diese Leute werden vielleicht auf den MIV umsteigen, und das wollen wir ja nicht. Weiter ist die Sicherheit ein wichtiges Gut. Die Bahn ist eindeutig sicherer. Auf der A8 verkehren täglich 16 500 Autos. Das sind 93 Prozent des Gotthardtunnel-Verkehrs! Davon sprechen wir. Die steigenden Verkehrszahlen betreffen nicht nur den ÖV. Sie finden auch auf der Strasse statt. Das ASTRA spricht von bis zu 20 Prozent. Was heisst das? Es wird Staus geben. Schon jetzt haben wir an 27 Tagen im Jahr Stau. Bei einer Steigerung um 20 Prozent geht man von bis zu 80 Tagen Stau aus. Zu den Einfahrten: Gerade die Einfahrt auf der Ostseite ist sehr problematisch. Hier besteht ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Vom Winterdienst brauche ich gar nicht zu sprechen: Diese Strasse liegt auf der Schattenseite des Thunersees. Es ist mit Schneeglätte und Eis und den entsprechenden Problemen zu rechnen. Folgendes dürfen Sie nicht vergessen: Diese Strecke gilt beim ASTRA als «Unfallstrecke». Es passieren dort relativ viele Unfälle. Jeder Unfall verursacht einen Stau. Die Gemeinde Leissigen betont vor allem die zukünftige Belastung durch den zunehmenden Autoverkehr und die Unfallanfälligkeit. Weiter ist Leissigen seit 1890 mit der Bahn erschlossen. Nun will man Leissigen einfach vom Netz abhängen. Der Zug wird nach wie vor in Leissigen stillstehen, weil sich dort eine Kreuzungsstelle befindet. Erklären Sie dies den Leissigern: Sie werden nach wie vor den Lärm und die Immissionen des Zugverkehrs sowie eine Barriere haben. Das Dorf wird dadurch gewissermassen zweigeteilt. Trotz alldem sollen die Leissiger in Zukunft den Bus nehmen müssen. Das können Sie diesen Leuten fast nicht mitteilen. Zudem weist der Ort ein Bevölkerungswachstum auf. Das erstaunt, denn auf dem Land wächst die Bevölkerung eigentlich nicht. Aber Leissigen ist in den letzten 25 Jahren um 30 Prozent von knapp 700 auf über 1000 Einwohner gewachsen. Es haben sich dort Leute angesiedelt, die pendeln. Wir wollen doch nicht, dass diese Leute auf das Auto umsteigen! Zum jetzigen Zeitpunkt sind noch 30 Wohnungen im Bau. Es werden somit nochmals über 100 Personen hinzukommen. Auch die Stellungnahme der BLS ist für mich entscheidend. Ich bin schon etwas erstaunt, dass diese klare Stellungnahme nicht einfließt. Schon im ersten Schreiben steht, dass man einen Entscheid von einer solch langfristigen Tragweite erst fällen sollte, wenn man in Kenntnis sämtlicher relevanter Bedingungen sei. Auf Seite 2 weist die BLS darauf hin, dass man nicht umstellen solle, bevor das ortsübergreifende Bahnangebot und die künftigen Anschlussbedingungen im Oberland überhaupt bekannt sind. Das wird nämlich erst im Jahr 2019 bekannt und gilt dann für den Ausbauschnitt 2030. Den Halbstundentakt, von dem wir vorhin gehört haben, wird es erst im Jahr 2030 geben. Wir haben somit im Moment keine Notwendigkeit, dieses Problem sofort zu lösen. Es geschieht nichts, wenn wir diese Frage um vier Jahre vertagen. Eine Busumstellung kann man später nicht mehr rückgängig machen. Bis 2035 werden die RE-Züge trotz der Umstellung anhalten. Das Umbauprojekt Leissigen kann im Moment ohne Probleme weiter realisiert werden. Hinzu kommt: Die BLS will die Strecke in Leissigen begradigen. Im Moment kann sie mit 60 km/h durch den Ort fahren, sie möchte aber 90 km/h erreichen. Dazu muss man den Kurvenradius strecken. Dafür braucht es Land. Stellen Sie sich vor, Sie entscheiden sich jetzt gegen Leissigen, und dieselben Leissiger sollen Land – und zwar keine Fruchtfeldfläche, sondern Bauland – hergeben, damit der Zug durch ihr Dorf hindurchfährt, während sie selbst den Bus benutzen müssen! Das werden Sie diesen Leuten schwer vermitteln können. Die Leissiger wollen nicht auf den Bus umsteigen. Trotzdem sollen sie die Bahnlinie mitsamt der Barriere und den Lärm im Dorf haben. Aus meiner Sicht geht das nicht auf.



Vorwort

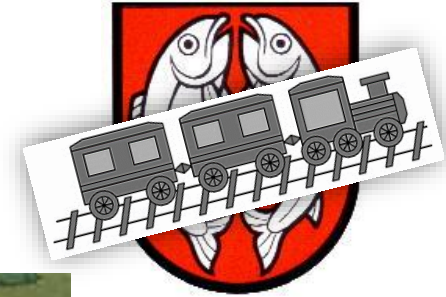
Die BLS plant wie gesagt in nächster Zeit grössere Bauten in einer Gemeinde, die wir nun stark verärgern. Der Halbstundentakt ist erst ein Zukunftsprojekt. Es gilt nun, den Entscheid zu vertagen und in vier Jahren neu über dieses Thema zu diskutieren. Diese Zeit können wir nutzen, um mit der Gemeinde Leissigen auf Augenhöhe zu diskutieren. Wie Regierungsrätin Egger-Jenzer ausgeführt hat, sollten die Entscheide von unten nach oben, also von den Gemeinden zu den Regionalkonferenzen und von dort zum Kanton, getroffen werden. Leissigen fühlt sich nun von der Regionalkonferenz total im Stich gelassen. Deshalb stimmt die Kaskade «Gemeinde – Regionalkonferenz – Kanton» nicht. Ich habe es gesagt: Wenn wir diese Umstellung nicht aus dem Paket entfernen, wird eine Gemeinde, die in den letzten Jahren stark gewachsen ist, sehr verärgert. Man kann nun sagen, es sei nur eine kleine Gemeinde, damit könne man leben. Die Gemeinde wird sich wahrscheinlich aus allen Aktivitäten der Regionalkonferenz zurückziehen. Das hat man mir gesagt. Auch damit kann Grossrat Flück sicher leben. Das grössere Problem besteht jedoch darin, dass die BLS Schwierigkeiten haben wird, wenn sie ihr nächstes Projekt realisieren will. Ich bitte Sie wirklich, diesen Entscheid zu vertagen und diese Umstellung jetzt nicht vorzunehmen. Nutzen wir die nächsten vier Jahre, um auf Augenhöhe mit der Gemeinde Leissigen zu sprechen und zu argumentieren. Wenn wir die Gemeinde mit ins Boot nehmen, besteht die Chance, dass am Ende alle zufrieden sind. Es passiert überhaupt nichts, wenn wir vier Jahre lang nichts tun. Nochmals: Wenn man eine Nutzwertanalyse durchführt, die ein gutes Instrument ist, dann muss man alle Beteiligten einbeziehen. Dazu gehören hier auch die BLS, die Gemeinde und die Regionalkonferenz. Diese müssen auch bei der Gewichtung und der Benotung dabei sein. Dann steht die Gemeinde allenfalls auch dahinter, weil sie in diesem Prozess ernst genommen wurde.

Ich möchte Ihnen nun ein Zitat der BLS vorlesen: «Eine Bahnerschliessung der beiden Seegemeinden steht einer Einführung halbstündlicher Fernverkehrskurse nach Interlaken-Ost inklusive direkter Züge nach Zürich-Flughafen nicht im Weg. Eine Busumstellung Spiez-Interlaken ist betrieblich in keiner Weise Voraussetzung für einen allfälligen Halbstundentakt im Fernverkehr.» Grossrat Flück hat es gesagt: Der Gemeindepräsident von Leissigen war Mitglied dieser Begleitgruppe. Ich habe mir erklären lassen, was in dieser Begleitgruppe geschehen ist. Wenn er sein Anliegen einbringen wollte, hat man ihm mehrmals gesagt – hier spreche ich Christian Aebi an – dies sei eine Sachkommission und keine politische Kommission, er dürfe dieses Geschäft nicht verpolitisieren. Der Gemeindepräsident war sehr frustriert, denn er wollte genau jene Argumente, die ich heute vorgebracht habe, einbringen. Wenn diese in die Nutzwertanalyse Eingang gefunden hätten, hätte die Variante «Bus» noch schlechter abgeschnitten. Die anderen Argumente kann man immer wieder anführen. Aber ich frage mich, wieso wir eine Studie in Auftrag geben, die mehrere zehntausend Franken kostet, wenn wir die Resultate nicht einbeziehen? Das funktioniert nicht! Wahrscheinlich finden wir weder hier noch im Grossen Rat eine Mehrheit. Ich habe darauf hingewiesen, dass der Entscheid Konsequenzen haben wird. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass es nicht schadet, wenn wir diesen Entscheid verschieben. Vielleicht wäre auch ein Aufschub von nur zwei Jahren möglich. Ich bitte Sie wirklich, die Gemeinde Leissigen ernst zu nehmen, denn wenn der Schaden einmal angerichtet ist, wird es schwierig sein, ihn wieder zu reparieren. Dann werde ich auf jeden Fall nicht mehr hier sitzen, und Regierungsrätin Egger-Jenzer wird wohl auch nicht mehr Regierungsrätin sein. Unsere Nachfolger werden das Problem lösen müssen. Nehmen wir uns doch die nötige Zeit, um jetzt schon gemeinsam mit der Gemeinde eine gute Lösung zu finden.

Ihr Gerhard Fischer

Willkommen in Leissigen

Leissigen



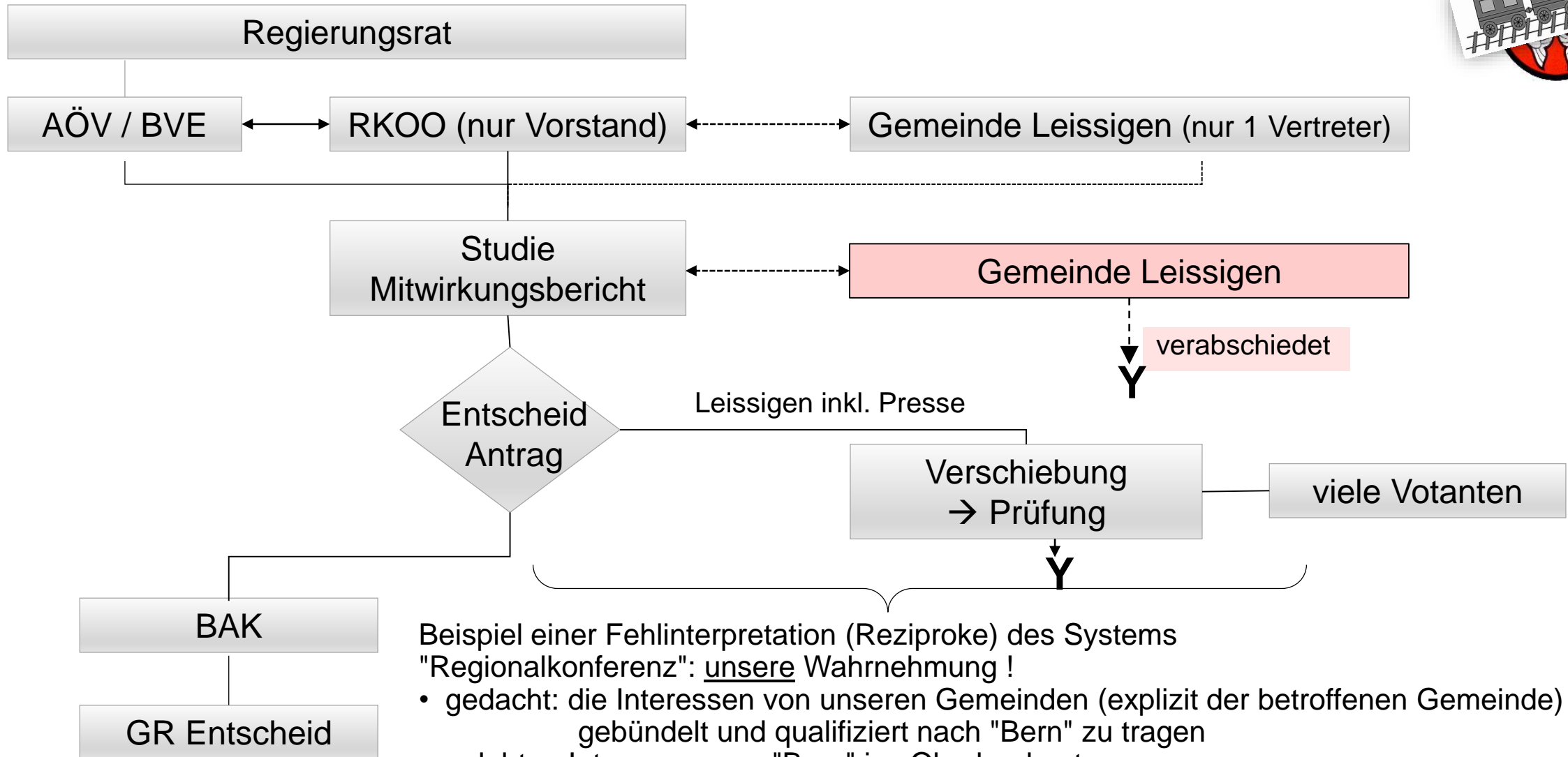
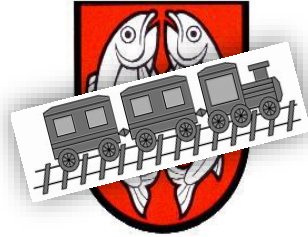
Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost

Part: • **Politik , Politik und Kirche** (unsere Sicht!)

- IG Leissigen Futura
- Fakten Bahn / Bus
- Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
- Wünsche / Anträge
- Aktuelles

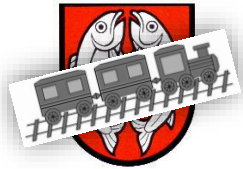


ZIEL (Studie, Art. 1.2): ... soll die zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen aufzeigen !

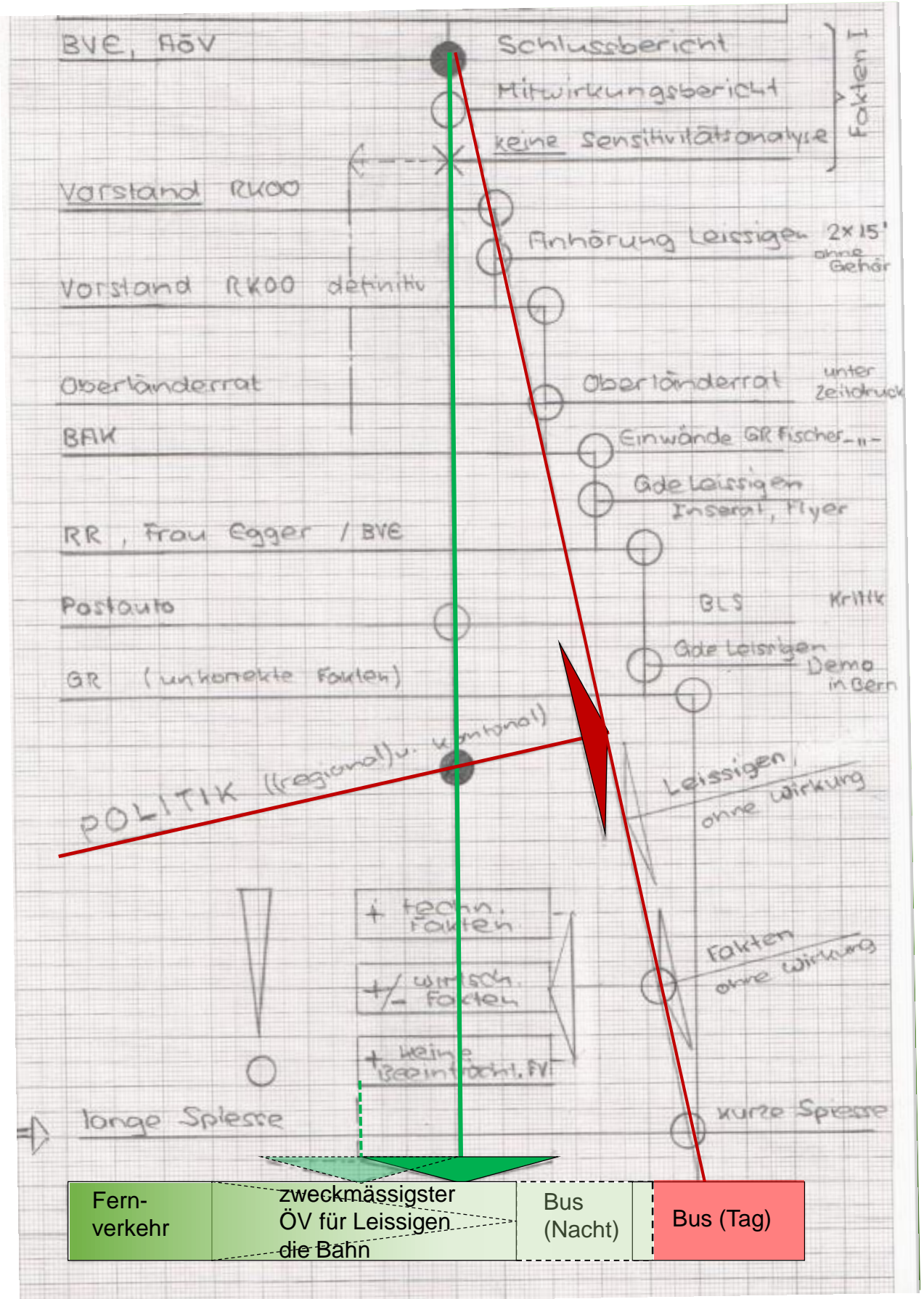


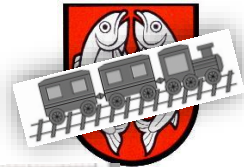
Beispiel einer Fehlinterpretation (Reziproke) des Systems
 "Regionalkonferenz": unsere Wahrnehmung !

- gedacht: die Interessen von unseren Gemeinden (explizit der betroffenen Gemeinde) gebündelt und qualifiziert nach "Bern" zu tragen
- gelebt: Interessen von "Bern" ins Oberland getragen
 (andere Beispiele: Tram Ostermundigen, 5 Grossgemeinden usw.)



Politik versus Fakten





Ziel Bericht: zweckmässigster ÖV für Leissigen und Därligen

Regionalkonferenz (Vorstand)

RVK 5³ (Oberland West)

Interlaken²

Därligen¹

Spiez^{2/3}

! Ausbau A8
Därligen Ost
Bedingung

Leissigen¹

Postauto² (nicht in Kritik)

BLS² (in breiter Kritik)

SP Spiez³ (was soll das?)

Pro Bahn

VCS

BAK

RKOO / RR (fr. Egger) / GR

Zulassung!?

(unsere Auffassung)

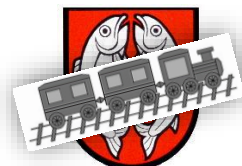
- ! 1. "Hauptansprechende"
- 2. "am Rand"
- 3. "ausserhalb"

Fern-
verkehr

zweckmässigster
ÖV für Leissigen
die Bahn

Bus
(Nacht)

Bus (Tag)



Die Presse

Räte sind sich nicht einig

OBERLAND Der Oberländer Rat bereitet die Märzsession des Grossen Rates vor. Bezüglich des Bus- oder Bahnbetriebes zwischen Interlaken und Spiez wurde keine Einigung erzielt.

Im Angebotsbeschluss für den öffentlichen Verkehr 2018–2021 ist die Anpassung des Verkehrsmittels auf der Strecke Interlaken–Spiez für den Regionalverkehr vorgesehen (wir berichteten). Die Berner Oberländer Grossräte haben sich intensiv zu diesem Thema ausgetauscht. Die anwesenden Grossräte unterstützen die Bestrebungen einer Direktverbindung und sind sich be-



APPELL Grossrätinnen und Grossräte des Kantons Bern

Bahn oder Bus Leissigen (Geschäft 2017, RRGR.29)



© André Locher www.swisscastles.ch

Leissigen: 1000 Einwohner

Für die zweckmässigste ÖV-Verbindung zwischen Spiez und Interlaken bittet Leissigen den verfrühten und präjudizierenden Entscheid für die Umstellung auf den Bus aufzuschieben bis vertiefte Erkenntnisse und die übergeordneten Planungsentscheide auf Bundesebene vorliegen.

Besten Dank für Ihre Unterstützung!
Bevölkerung und Gemeinderat Leissigen

«Empört über die Art und Weise»

Als ehemaliger Bewohner von Leissigen bin ich empört über die Art und Weise, wie sich eine Regionalkonferenz Oberland-Ost und in der Folge auch die Mehrheit im Bernischen Grossen Rat über die tatsächliche Situation punkto Privatverkehr mit häufigen Staus und einer relativ hohen Unfallrate auf der A8 zwischen Spiez und Interlaken hinwegsetzen. Einmal mehr ersticken touristische Interessen und Bahnfahren mit wenigen Minuten Zeitgewinn die regionalen Bedürfnisse der Gemeinden auf diesem Streckenabschnitt. Den Pendlern aus Leissigen und Därligen wird etwa eine deutlich längere Fahrzeit per Bus nach Spiez zugemutet, was wohl bewirkt, dass man lieber wieder aufs Auto umsteigt, obwohl man vernünftigerweise wegen der chronischen Überlastung der Strassen im Raume Bern eigentlich wieder-

rum die Bahn vorziehen würde.

Meine Idee: Der Bus wie bisher, dafür mindestens alternierende IC-Halte in Därligen und Leissigen im Halbstundentakt, das heisst also eventuell nur ein Halt zwischen Spiez und Interlaken zwecks möglichst kurzer Fahrzeit, womit es auch die jetzigen Regionalzüge der BLS nicht mehr bräuchte.

Kurt Schönthal
Steffisburg

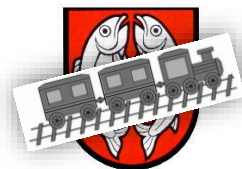
Diverse Ausgaben

Zum Thema Öffentlicher Regionalverkehr Spiez–Interlaken

«Aus Gesamtsicht unverständlich»

Es mutet irgendwie komisch an, dass gerade jetzt, wo auf höchster Ebene ambitionöse CO₂-Ziele für die Zukunft formuliert werden, die Umstellung von Bahn auf Bus im Regionalverkehr Spiez–Interlaken Ost von Kreisen promotet wird, die sich normalerweise dem Umweltschutz und der Sicherheit verpflichtet fühlen. In der Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs wurde klar ausgewiesen, dass die Diesel-Busse hinsichtlich CO₂-Ausstoss (Klimasicht)

und Stickoxid-Ausstoss (NO_x, lokale Umweltbelastung) schlechter zu beurteilen sind. Ausserdem hält die Studie fest, dass bei einer Buserschliessung von Leissigen und Därligen ein Teil der heutigen Fahrgäste (6 Prozent) den ÖV nicht mehr nutzt und auf den motorisierten Individualverkehr abwandert. Nebst den gravierenden Einschnitten in der Angebotsqualität des ÖV für Leissigen und Därligen ist der Kommissionsentscheid aus der Gesamtsicht im Moment unverständlich. Die Bevölkerung und die Bahn ist begründet und einhellig der Meinung, dass die nicht dringende Entscheidung im Interesse von uns allen mit neuen korrekten Fakten noch vertieft angeschaut werden sollte und deshalb vom Grossen Rat verschoben werden muss. Wir zählen auf das Verständnis und die Einsicht der Politik. Dr. med. Martin Kistler, Leissigen



Die Presse

Ausgabe vom 25. Februar

Zu «Kommission gegen die Bahn»**«Mit Füssen getreten»**

Die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission des bernischen Grossen Rats befragt nach kontroversen Diskussionen die Umstellung vom Bahn- auf den Busverkehr bei der Erschliessung der Gemeinden Leissigen und Därligen.

Grund für diese nicht durchdachte Umstellung mit allen Konsequenzen ist in erster Linie der negative und unsachliche Einfluss der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Es werden Fakten verdreht und Aussagen gemacht, welche nicht den Tatsachen entsprechen, um Partikularinteressen durchzuboxen.

Es ist äusserst unwürdig, unser bewährtes demokratisches System derart mit Füssen zu treten. Ist die Regionalkonferenz Oberland-Ost in dieser Form noch berechtigt, ja tragbar? Sie entspricht nicht mehr dem Grundgedanken einer Kräftigung der Region, hebelt das System der Gewaltentrennung aus und schadet damit mehr, als sie hilft. Es geht hier nicht nur um die Gemeinden Leissigen und Därligen, Bahn oder Bus, Regionalverkehr versus Fernverkehr. Es geht darum, dass der Blick fürs Ganze und die solidarische Unterstützung von einzelnen Gemeinden verloren geht. Die Verantwortlichen der Regionalkonferenz Oberland-

Gegen die Interessen von Leissigen?

Er sei «schockiert», dass bezüglich des Regionalverkehrs die Regionalkonferenz Oberland-Ost und mehrere Gemeinden, auch Interlaken, gegen die Interessen von Därligen und Leissigen handeln, sagte Christoph Betschart (FDP) an der GGR-Sitzung. Er richtete einen Appell an den Gemeinderat, sich mit den beiden Gemeinden zu verständigen. Zudem verlangte er einen Zwischenbericht zu seiner noch hängigen Motion zum Ausbau von Bahn und Strasse zwischen Spiez und Interlaken, aka

Ost sollten möglichst schnell über die Bücher gehen und Rücksicht auf die Interessen der Direktbetroffenen nehmen. Für die Gemeinde Leissigen ist der Bahnanschluss für ihre Entwicklung von grösster Bedeutung. *Andreas Wyss, Leissigen*

Ausgabe vom 8. Februar

Zu «Astra sieht nur im Westen Möglichkeiten»**«Zu viele offene Fragen»**

Es ist Zeit für einen Marschhalt! Die Umstellung auf den Bus bedeutet einen Qualitätsverlust für die Pendler in Leissigen. Sie

müssten um Anschlüsse in Spiez bangen und Reisezeitverluste in Kauf nehmen. Die direkten Zugverbindungen würden trotz Halt zur Kreuzung in Leissigen an ihnen «vorbeifahren». Eine Abwanderung auf den Individualverkehr ist somit Programm.

Verbleibende Argumente für die Umstellung auf den Busbetrieb sind nur noch die egoistischen Argumente der Zentrums-gemeinden Spiez und Interlaken.

Dabei ist es nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet die verwöhnten Verkehrsknotenpunkte Spiez und Interlaken ihre örtlichen Verkehrsthemen (Ortsverkehr) mit dem Regionalverkehr optimieren, gleichzeitig aber den Fernverkehr nicht durch den Regionalverkehr stören wollen. Die Verbindung nach Interlaken hat für die BLS vielschichtige strategische Bedeutung, die dem Oberland-Ost als Dreh- und Angelpunkt für touristische Aktivitäten der BLS (z.B. Schiffsbetrieb) und Anschluss an die Bahnen wichtig sein müsste und für die weitere Entwicklung ihrer Werkstätten und deren Arbeitsplätze in Bönigen entscheidend werden könnte.

*Gerhard Zumstein
Leissigen***Leserbriefe**

Ausgabe vom 25. Februar

Zu «Kommission gegen die Bahn»**«CO₂-Emissionen reduzieren»**

Eigentlich könnte es mir hier in Krattigen wurst sein, ob die Bahn Leissigen und Därligen bedient oder nicht. Nicht wurst ist mir allerdings, wenn noch mehr Strassenverkehr, Feinstaub und Abgase unsere Atemluft und das Klima belasten. Ein wichtiges Argument, das in der bisherigen Diskussion leider überhaupt nicht erwähnt wird. Gemäss Pariser Klimaabkommen sollten wir unsere CO₂-Emissionen massiv reduzieren, und hier wird das pure Gegenteil angestrebt.

Erwin Hodel, Krattigen

Ausgabe vom 24. März

Zu «Spiez: Regiozug steht auf dem Abstellgleis»**«Wo bleibt da die Logik?»**

54 Grossrätinnen und Grossräte haben mit Weitsicht und Verstand für die Beibehaltung des Regionalverkehrs Spiez-Interlaken auf der Bahn gestimmt. Die andern haben vermutlich die Lage nicht richtig analysiert, sondern den bequemsten Weg, das Nachplappern der alternativen Fakten der Regionalkonferenz gewählt. Die Linken und die Grünen fordern schweizweit ein Importverbot für Dieselfahrzeuge. Die Mandatsträger dieser Parteien haben aber fast geschlossen dafür gestimmt, dass der Regionalverkehr nicht mehr mit umweltfreundlichen elektrischen Zügen, sondern mit Schadstoffe ausstossenden Dieselfahrzeugen abgewickelt wird. Wo bleibt da die Logik, und wo bleibt die Glaubwürdigkeit dieser Politiker?

Willy Walter, Leissigen

1 einziger Leserbrief unterstützt den Bus- Betrieb !

(will ein paar
Sekunden früher in
Interlaken sein)

Ausgabe vom 2. Februar

Zu GGR Interlaken: «Gegen die Interessen von Leissigen»**«Wäre ein massiver Rückschritt»**

Mit Interesse haben wir den Appell von Herrn Christoph Betschart an der GGR-Sitzung von Interlaken gelesen.

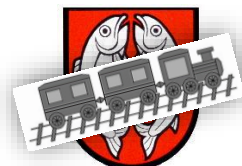
Die wichtigen Argumente der Gemeinde Leissigen werden den vermeintlichen Interessen des Oberlands-Ost geopfert. Gemäss Aussagen des Berichts des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern und der Bahn ist nämlich mit dem Regionalverkehr auf der Schiene der für das Oberland-Ost wichtige Fernverkehr heute und auch in Zukunft überhaupt nicht tangiert.

Im Gegenteil, mit dem Flügelzugkonzept der BLS wird dem Oberland bereits früher eine halbstündige Anbindung an Bern angeboten. Die Gemeinden der Regionalkonferenz Oberland-Ost sollten sich das gut überlegen.

Das einzig verbleibende Argument der marginal geringeren Barriereabschliessungszeiten in Interlaken/Unterseen kann doch die entscheidenden Vorteile der Bahn für Leissigen nicht wettmachen.

Eine weitere Belastung der Strasse A8 mit deren Unfallhäufigkeit und Staus ist für einen funktionierenden ÖV nicht verlässlich und sinnvoll und wäre ein massiver, nicht nachvollziehbarer und nicht zeitgerechter Rückschritt.

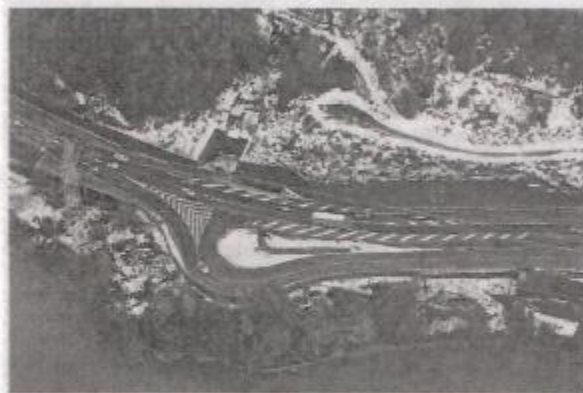
Andreas Wyss, Leissigen



Die Presse

Astra sieht nur im Westen

Möglichkeiten



Einfahrt Därligen-Ost: An der Situation hier wird sich in den nächsten Jahren nichts ändern. Wer von Därligen Richtung Interlaken fährt, muss die Gegenfahrbahn auf der A8 kreuzen.



Einfahrt Därligen-West: Hier ist laut dem Astra der Ausbau zu einem Dreiviertelanschluss möglich. Das heisst, es würde eine zusätzliche Einfahrt Richtung Interlaken erstellt.

Bruno Petron

DÄRLIGEN Die Einfahrt Richtung Interlaken auf die A8 im Osten Därligens wird auf Jahre hinaus nicht optimiert. Eine Möglichkeit, die Situation zu verbessern, gibt es laut dem Astra im Westen, wo die Einfahrt zu einem Dreiviertelanschluss ausgebaut werden könnte. Die Gemeinde ist davon wenig begeistert.

Wer von Därligen Richtung Interlaken auf die A8 will, muss unter Umständen bergauf anfahren und in den Verkehr einfüllen und dabei die Gegenfahrbahn queren. Gegner der Verlagerung des öffentlichen Regionalverkehrs von der Bahn auf die Strasse sehen hier ein Problem (wir berichteten). Die Fahrplansicherheit könne nicht gewährleistet werden, wenn der Bus dereinst bei grossem Verkehrsaufkommen gar nicht auf die A8 einbiegen können.

Eine Nachfrage beim zuständigen Bundesamt für Strassen (Astra) zeigt, dass mittelfristig keine Besserung der Situation in Aussicht ist. «2014 wurde der Knoten bereits optimiert. Der Linksabieger von der A8 her wurde aufgehoben, und somit muss eine Spur weniger gequert werden. Für umfassendere bauliche Massnahmen gibt es allerdings kaum verhältnismässig umsetzbare Möglichkeiten», erklärt Mark Siegenthaler, Informationsbeauftragter des Astra, auf Anfrage dieser Zeitung. Dazu gebe es mehrere offene Fragen, et-

wa wie der Ausbau der Bahnlinie erfolgen soll.

Projekt im Osten sistiert

Das Astra habe bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation Därligen-Ost geprüft. «Geplant war, die A8 auf ein höher gelegenes Trasse zu verlegen», erklärt Siegenthaler. Von Därligen wäre man dann gar nicht mehr auf die Nationalstrasse gefahren, sondern direkt auf einer separaten Strasse nach Interlaken. Dieses Projekt habe man aber sistiert. Zum einen hat die Bahn mittelfristig keine konkreten Pläne für den Doppelspur Ausbau, der aber

ein Hauptgrund für die Verlegung der A8 gewesen wäre. Zudem erwies sich das Projekt als unwirtschaftlich und hätte einen markanten Einschnitt in Umwelt und Landschaftsbild bedeutet.

Eine Reaktivierung ist wenig wahrscheinlich. «Ein entsprechendes Verfahren würde ohnehin sehr lange dauern», meint Siegenthaler. «Wenn ein neues Trasse nötig wird, dauert es sofort zehn Jahre oder länger.»

Möglichkeit im Westen

Trotzdem sieht Siegenthaler eine Möglichkeit, die Situation in Därligen zu verbessern. Dies aber im Westen, wo ein sogenannter Dreiviertelanschluss möglich wäre. Das heisst, es würde neben der Einfahrt Richtung Spiez auch eine Richtung Interlaken erstellt, bei der keine Querung der Gegenfahrbahn nötig wäre. «Wir haben eine entsprechende Lösung geprüft, als klar wurde, dass im Osten vor derhand nichts gehen wird», sagt Siegenthaler. Eine Umsetzung sei möglich, auch wenn noch verschiedene Fragen geklärt werden müssten. «Der Vorteil dieser Variante ist, dass sie in einem einfacheren Verfahren zu realisieren wäre.» Siegenthaler spricht von mindestens drei bis vier Jahren bis zur Plangenehmigung. Dazu käme die Realisierung.

Diese Lösung habe man aber einstweilen nicht weiterverfolgt, weil man von der Gemeinde Därligen negative Signale bekommen habe, erklärt Siegenthaler.

Därligen ist dagegen

Hans Wolf, Gemeindepräsident von Därligen, bestätigt dies. «Die Lösung, wie sie uns präsentiert wurde, stimmte für uns nicht», erklärt er. «Das Astra hat uns mitgeteilt, dass der Anschluss Ost in diesem Fall für Personenwagen und Lastwagen geschlossen worden wäre, nicht hingegen für den landwirtschaftlichen Verkehr was aus sicherheitstechnischer Überlegungen überhaupt keinen Sinn machen kann.»

Es könne nicht sein, dass die Därliger, wenn sie nach Interlaken wollten, praktisch kurz vor Leissigen kehren müssen. «Und die Fahrzeuge der Öttrans müssten in diesem Fall durchs Dorf verkehren», bemängelt Wolf. Er äussert auch Zweifel, ob der Dreiviertelanschluss in Därligen-West tatsächlich realisiert werden könnte. Er hält aber fest: «Am Ende sind nicht wir der Bauherr».

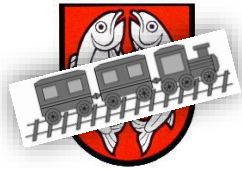
In der Diskussion über den Regionalverkehr hält sich Wolf weiterhin bedeckt. «Für uns in Därligen ist einfach wichtig, dass das Angebot nicht schlechter wird.»

Samuel Günter

«Für umfassendere bauliche Massnahmen gibt es allerdings kaum verhältnismässig umsetzbare Möglichkeiten.»

Mark Siegenthaler, Astra

daraus folgt: Kommentar Samuel Günter



Die Presse

Kommentar



Samuel Günter
Redaktor

Es ist Zeit für einen Marschhalt

Leissigen und Därligen von der Bahn abzuschneiden, ist ein massiver Einschnitt, der nicht mehr umzukehren wären. Ein Einschnitt, der gegen den Zeitgeist geht.

Bahnen durch Busse zu ersetzen, macht ökologisch und ökonomisch bei schwindendem Verkehrsaufkommen Sinn. Das ist hier nicht der Fall. Die Passagierzahlen dürften eher steigen. Gerade Leissigen wächst stetig, und der Grossteil der Erwerbstätigen sind Pendler.

Dass die Regionalkonferenz nun plötzlich die Schliesszeiten der Barrieren auf dem Bödeli als «deutlichen Vorteil für die Region» verkauft, befremdet. In den letzten Jahren betonten die Interlakner Gemeindebehörden in der immerwährenden Verkehrsdiskussion stets, dass die Schliesszeiten kein gravierendes Problem seien. Und das völlig zu Recht. Schliesslich gibt es genügend Umfahrungsmöglichkeiten, und vor zwanzig, dreissig Jahren stauten sich die Autos bei geschlossenen Barrieren jeweils deutlich weiter zurück als heute.

Die A-8-Einfahrt bei Därligen hingegen ist ein Problem. Im besten Fall kann der Dreiviertelanschluss in Därligen-West zeitnah realisiert werden. Dann müsste der Bus aber eine Schlaufe fahren und würde fahrzeit-

mässig gegenüber der Bahn noch schlechter abschneiden, als er das ohnehin schon tut. Bleibt die Situation, wie sie ist, scheint das Einhalten des Fahrplans zu Stosszeiten ein Ding der Unmöglichkeit. Damit würde der öffentliche Verkehr für Pendler und Fernreisende massiv an Attraktivität einbüßen.

Für die Buslösung spricht hingegen die Erschliessung Faulensees. Die Ortschaft wird so oder

«Zu viele Fragen sind offen, als dass man nun übereilt aus der Hüfte schiessen müsste.»

so von der Bahn abgeschnitten werden. Allerdings ist Faulensee schon heute mit dem Bus von Spiez her besser erschlossen als mit der Bahn.

Zu viele Fragen sind offen, als dass man nun übereilt aus der Hüfte schießen müsste. Es ist zu hoffen, dass die zuständige Kommission oder der Grosse Rat den Entscheid aus dem Angebotskonzept 2018 bis 2021 herausnimmt und zur vertieften Prüfung an die Ämter und Regionalkonferenz zurückschickt.

E-Mail: s.guenter@bom.ch
Twitter: @Samuel_Guenter

LKW rammt Postauto

CHUR Ein Postauto, das von Chur nach Lenzerheide unterwegs war, wurde gestern von einem LKW gerammt. In dem Postauto befand sich auch eine Schulkasse. Der mit Kies beladene Laster krachte in das Postauto, worauf dessen Seitenverkleidung aufgerissen wurde und Scheiben barsten. Vier Kinder hatten danach leichte Nackenschmerzen. Von «Glück im Unglück» sprach die Polizei, denn der Unfall ging relativ glimpflich aus. *sda*

Wir fühlen uns verschaukelt und alleingelassen

SCHLÖSS Die Regionalkonferenz bleibt bei ihrem Beschluss. «Regionalverkehr Interlaken-Spiez auf die Strasse zu verlegen (die gestrige Ausgabe). Den Leissigern bleiben ob dieser neuen Entscheidung nur Ummit und Kopfschütteln übrig.

Leissiger Gemeinderat: Der Gemeinderat kann nicht an der Kasse für die Lösung der Regionalkonferenz mitmachen. Die Regionalkonferenz hat aber pünktlich nur noch Anträge mit weniger geschlossenen Barrieren in Interlaken und

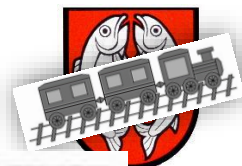
«Gerade mal zehn Minuten» Der Ange von Bruno Trachsel soll auf den nächsten Beschluss der Regionalkonferenz überland-Öst, den Regionalkonferenz zwischen Interlaken und Spiez

mittelte auf Busbetrieb umzustellen. «Die Interessen von Leissigen waren den Verantwortlichen der Regionalkonferenz gerade mal zehn Minuten wert. So lange gewollte man uns vorgetern. Aber Zeit unsere Anliegen auszulegen. Doch die Regionalkonferenz ging gar nicht erst auf ein, der Beschluss war auf dem Zeitpunkt längst gefasst. Das ist eine abgeschlossene Angelegenheit. Selbst die Fernverkehrsleistungen in Leissigen zum Kreuzen jeweils vier Minuten schau-

ten. «Und vier Minuten reichen zum Ein- und Aussteigen allemal aus», argumentiert Trachsel. Komme dazu, dass der BUS bereits eine Lösung gefunden habe, wozu die Regionalkonferenz bis Interlaken-West geführt werden könnten, damit die Anzahl der Barriereabschlüsse zwischen Interlaken-Öst und -West reduziert werde. «Woch auf dieses Angebot der BUS geht die Regionalkonferenz nicht ein», so Trachsel. «Zudem wird die Aufsicht auf die A8 für den fahrplanmässigen

Busbetrieb unzumutbar werden, denn so hat das Astra rechnet auf diesem Teilstück mit einer weiteren Verkehrszunahme von 30 Prozent in den nächsten zehn Jahren.» Der Gemeinderat hat von Leissigen glaubt aber fest daran, dass der Gross Rat des Kantons Bern hier doch nicht vernünftige Entscheidungen und weiterhin auf die Bahninfrastruktur setzen wird. **Sieben Gemeinden sind dafür** Unmut wird der Entscheid der Regionalkonferenz zur Um-

stellung des Regionalverkehrs Interlaken-Spiez von den Gemeinderäten von Interlaken, Berg, Büdingen, Gsteigwil, Heu, Interlaken, Matten und Untertoren. In ihrer gemeinsamen Stellungnahme wird die Regionalkonferenz aufgefordert, die Studie des Umstufens des Regionalverkehrs auf die Strassen der besten und günstigsten Variante wies, wenn der integrierte Halbschienenstrahl eingeführt ist. *Bruno Neborn*



Die Presse

Berner Oberländer/Thuner Tagblatt
Donnerstag, 21. Juni 2018

Proteste und Emotionen

LEISSIGEN Die Infoveranstaltung der BLS zur Kreuzungsstelle im Dorf schlug hohe Wellen. Einwohner kritisierten etwa Nachtruhestörungen während der Bauphase, Strahlenbelastungen und das Fehlen eines Nutzens des Projekts für das Dorf.

«Der Auslöser für das Projekt Kreuzungspunkt Leissigen ist ein nationales Interesse. Im Fernverkehr von Zürich bis Interlaken müssen 400 Meter lange Züge irgendwo kreuzen – das geht wegen der Abfahrtszeiten in Bern nur im Raum Leissigen und Därli- gen», sagte Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur der BLS und Mitglied der Geschäftsleitung, am Dienstag. Am öffentlichen Infoabend folgten zahlreiche Einwohner Leissigens den Ausführungen der drei anwesenden BLS-Referenten.

Diese betonten einmal mehr, dass eine Doppelspur durch Därli- gen nicht möglich sei und der Bau eines Umfahrungstunnels mit etwa 200 Millionen Franken das Doppelte der für die Ausbauten am Thunersee zur Verfügung stehenden Mittel kosten würde. Deshalb gebe es zum Kreuzungs- punkt Leissigen keine Alternati- ve. Auch sei es vom Betrieb her nicht möglich, die Züge in Bern zu verkürzen.

Baulärm und Strahlung

«Wir haben jedoch die neue Kreuzungsstrecke von 1050 auf

Doppelspur verkürzen können. Dafür fahren die Züge künftig in Leissigen mit 90 statt 75 Stundenkilometer», sagte Stefan Bolliger, Leiter Netzentwicklung. Durch die Verlage- rung des Rangierbetriebs nach Leissigbad gewinne man im Dorf Platz, es gebe weniger Lärm. Der Betriebsablauf des Güterver- kehrs wird optimiert.

Gesamtprojektleiter Arthur Hitz erläuterte die Erneuerung der Bahnanlage und die geplan- ten Streckenbegradigungen, die die Beschleunigung auf 90 Stun- denkilometer ermöglichen. Er sprach über die Beeinträchtigun- gen der Einwohner während der Bauzeit etwa durch Lärm, Erschütterungen und Strahlungsemissionen. Künftig sollen zehn Züge weniger pro Tag fahren und dank modernem Rollmaterial weniger Lärm verursachen. Hitz informierte auch über die nicht- ionisierende Strahlung bei den oberirdischen Speiseleitungen und die Anlagegrenzwerte.

«Das frei werdende Bahnhof- areal ist eine grosse Chance, um einen Naherholungsraum am See zu schaffen», sagte Joël Bunt-

entwicklung. Die Parkierung Richtung Kreuzung soll opti- miert werden. Insgesamt dauere der Planungsprozess etwa sieben bis zehn Jahre, so Buntschu.

Protest und Emotionen

Zahlreiche, teils aufgebrachte Einwohner meldeten sich zu Wort. Einwohnerin Heike Gfeller zu den Nacharbeiten während der Bauzeit: «Man kann nicht bis zu sieben Wochen ohne Nachtru-

«Man kann nicht bis zu sieben Wochen ohne Nachtruhe sein, das ist gesundheitlich unzumutbar.»

Heike Gfeller, Einwohnerin

he sein, das ist gesundheitlich un- zumutbar.» Arthur Hitz wies auf harte Vorgaben hin und empfahl kollektive Einsprachen via Ge- meinde. Einwohner Martin Hau- ser verlangte, wenn die Tunnel- variante schon zu teuer sei, sei wenigstens ein Bahnanschluss für Leissigen zu realisieren. Hau- ser war auch für eine Ortsplanung

und Strasse. Arthur Hitz: «Das Projekt ist weit fortgeschritten, der Spielraum ist begrenzt. Wir bleiben weiterhin offen, um Lö- sungen zu finden.»

Leitungen in den Boden?

Ein kämpferisches Votum mit viel Zahlenmaterial kam von Ein- wohner Gerhard Zumsteln be- treffend die geplanten Strecken- begradigungen und die dafür zu bauenden Stützmauern. Enga- giert wandte sich auch Einwoh- ner Beat Steuri an die Projektver- antwortlichen betreffend die Lei- tungen: «Leitungen in den Boden zu verlegen, ist euch zu teuer. Das Volk hier will aber Leitungen im Boden – müssen wir davor bis vor Bundesgericht gehen?». Schon jetzt lebten Familien mit kleinen Kindern direkt unter der Strah- lung, so Steuri. Die Versammlung reagierte mit Bravorufen und Ap- plaus. Daniel Wyder von der BLS: «Wir haben das Projekt bereits x- mal optimiert. Wir bleiben aber offen für Gespräche mit der Ge- meinde und den Direktbetroffen- en.»

Mehrere Votanten bemängel- ten, dass das Projekt dem Dorf keinen Nutzen bringe. Zu Wort meldete sich auch Marcel Sigrist, Leiter der Rigips AG, Leissigen: «Wir sind in Diskussion mit SBB Cargo und sind weiterhin für die

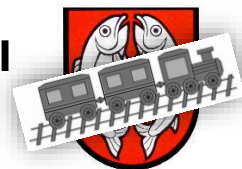
Bahn.

Ein schlechter Deal

Jungfrau Zeitung



Der Ärger der Leissiger Bevölkerung ist verständlich. Bei ihnen soll kein Zug mehr halten, die Kreuzungsstelle im Dorf aber ausgebaut werden. Einige Grundbesitzer werden Land verlieren, andere stärker belastet für einen absolut minimalen Zeitgewinn. Für das Land gibt es keinen Realersatz, obwohl beim Bahnhof durch die Umbauten viel Fläche frei wird. Noch schwerer dürfte das Ganze für die Leissiger zu verstehen sein, weil die Verantwortlichen der Bahn mehrfach sagten, dass eine Kreuzungsstelle näher bei Därli- gen für den Betrieb idealer wäre. Dass angesichts der Platzverhältnisse Därli- gen selber nicht infrage kommt, ist allenfalls noch einzusehen. Auch wenn die vorhandene Kreuzungsstelle dort schon nahezu so lang ist, wie die dafür offenbar im Minimum notwendigen 500 Meter. Dass es aber zwischen Leissigen und Därli- gen entlang der A8 keine 500-Meter-Strecke mit einigermaßen genügend Platz für eine Kreuzungsstelle geben soll, ist für Laien nur schwer nachvollziehbar. Zumal beispielsweise die Strasse vor Leissigen komplett auf ein Viadukt im See verschoben wurde. Es ist absolut klar, dass es eine neue Kreuzungsstelle braucht, wenn in Zukunft wieder Züge direkt von Zürich nach Interlaken verkehren sollen. Mit den gegebenen Erklärungen ist aber nicht eindeutig verständlich geworden, dass die BLS wirklich alles getan haben, damit dies nicht zwingend in dieser Art mitten im Siedlungsgebiet geschehen muss. Dies nur an die Hoffnung zu knüpfen, dass möglicherweise dereinst hier wieder Züge halten könnten, reicht nicht aus.



Die Presse

Fr. 27.1.17

Region 3

Es soll doch die Strasse sein

VERKEHR Zwischen Interlaken und Spiez soll der regionale ÖV auf die Strasse verlegt werden, daran hält die Regionalkonferenz fest.

«Die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Oberland-Ost bleibt bei ihrem Beschluss: Der Regionalverkehr zwischen Interlaken und Spiez soll mittelfristig auf Busbetrieb umgestellt werden», dies teilte die Regionalkonferenz gestern Abend mit. «Gegenüber der heutigen Situation mit Regionalzügen bietet diese Lösung für die gesamte Region deutliche Vorteile.»

Die Anzahl der Barrierschliessungen zwischen Interlaken-West und Interlaken-Ost würde spürbar reduziert, und die Busse aus Leissigen und Därligen hätten immer direkte Anschlüsse Richtung Lütchinentäler. Weiter könne der Fahrplan zu Stosszeiten verdichtet werden, und «eine direkte Linienführung zu den Sekundarschulanlagen» in Interlaken sei denkbar. Zudem könnten so die Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz fristgerecht umgesetzt werden. Weiter ist die Regionalkonferenz überzeugt, dass auch bei schwierigen Verhältnissen auf der A8 der Fahrplan eingehalten werden könne. Dies Dank eines Ausbaus der Einfahrt bei Därligen. Die Regionalkonferenz wolle sich aber dafür starkmachen, dass die heutigen IC-Kurse um 5.30 und 6.37 Uhr nach Bern in Leissigen und Därligen haltmachen. *pd/egg*

- nach 2 x 15' Anhörung von Leissigen
- noch nie dargestellt: der ÖV (Bahn) hat keinen neg. Einfluss auf FV
- war nie Inhalt der Studie und wäre über Wendepunkt West lösbar
- Stau auf der A8 ausgeblendet, die Schüler haben noch nie geklagt
- stimmt nicht: man begleite einen Rollstuhlfahrer von Leissigen nach Bern
- stimmt nicht: Staut Statistik A8 und unsere Versuchsfahrten widerlegen das klar
- stimmt nicht: das ASTRA will nichts machen: RKOÖ sieht sich neu auch ausser Stande
- stimmt nicht: wo Bahnsteige entfernt werden, kann wohl nicht angehalten werden

* sh. Aussagen GR Flück
RR Egger

sollte zum Klagen reichen

● 10-fach gelogen !
(siehe Mitwirkungsbericht BLS Seite 16/23)

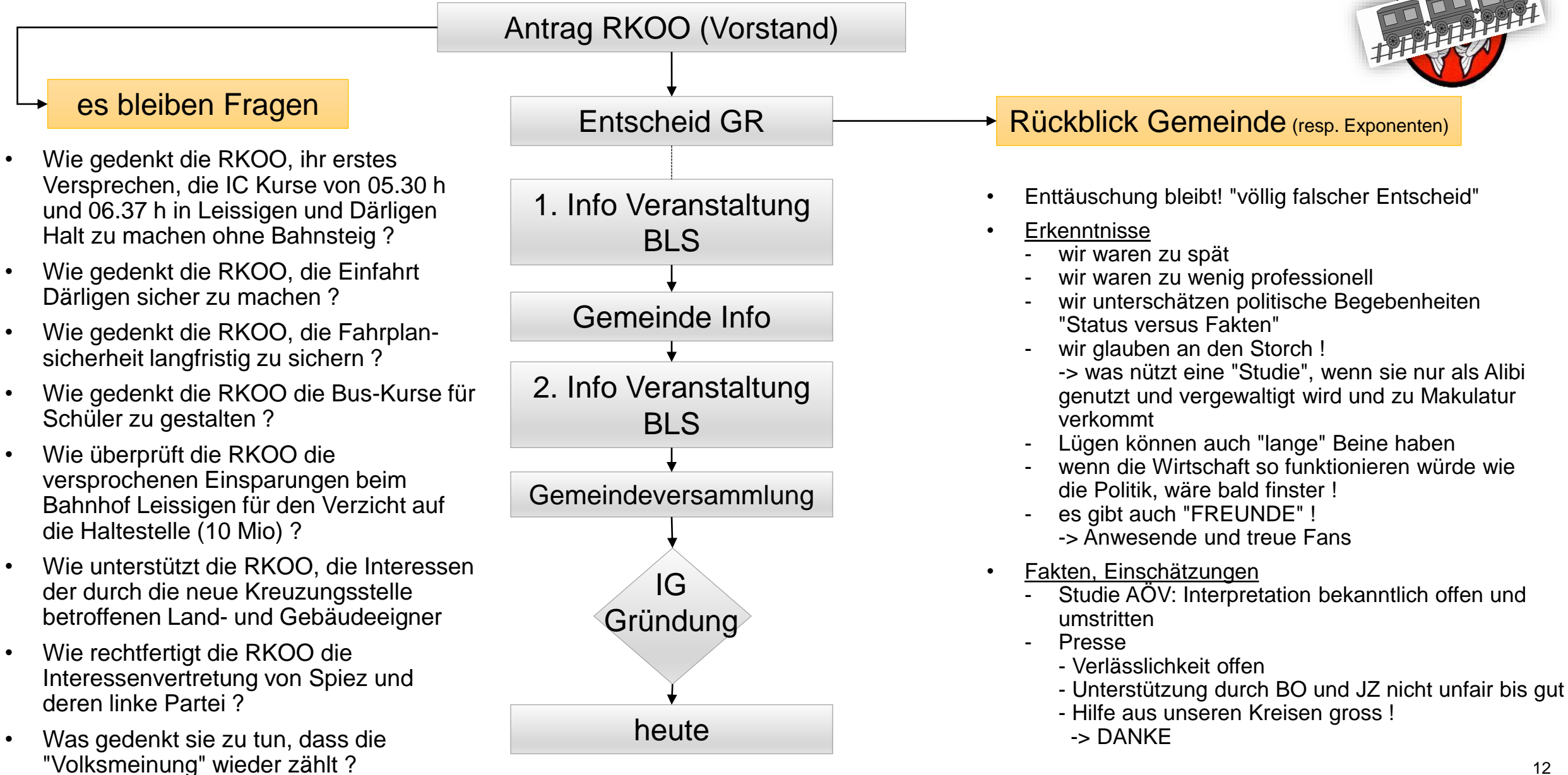
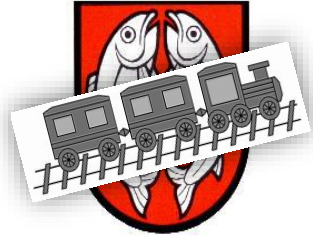
?

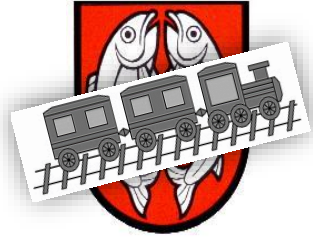
Das werde bei den Gesprächen mit dem Astra hilfreich sein. Dieser Ansicht schloss sich Regierungspräsident Egger an. «Die Umstellung auf den Bus erfolgt frühestens 2019. Bis dann werden wir gemeinsam mit dem Astra eine Verbesserung der Situation auf der A8 erreicht haben.»

Peter Flück (FDP, Interlaken) seines Zeichens Präsident der Regionalkonferenz Oberland-Ost, meinte, man müsse erst den Beschluss gutheissen, dann erst könne man mit dem Astra sprechen. «Ich bin aber froh, dass dem Thema so grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird.»

Wenn wir nun sagen, wir müssen den Regionalverkehr dort bis 2030 erhalten, bis wir dann allenfalls den Halbstundentakt bekommen, dann müssen wir dort zwei nahegelegene Perrons bauen und die Behindertengerechtigkeit umsetzen. Der Kostenpunkt ist 10 Mio. Franken für sieben Jahre Nutzung. Dem kann die FDP nicht Folge leisten. Wir lehnen daher den Abänderungsantrag EVP und SVP ab. Zur Ausfahrt Därligen sage ich später noch etwas.

*





Antrag RKOO (Vorstand)

es bleiben Fragen

Entscheid GR

Rückblick Gemeinde (resp. Exponenten)

1. Info Veranstaltung
BLS

Gemeinde Info

2. Info Veranstaltung
BLS

Gemeindeversammlung

IG
Gründung

heute



... da ist massiver Druck auf dem Kessel

- RKOO als undemokratisches Instrument der persönlichen Plattformen und Freundeskreise
-> so kann es doch nicht weitergehen
- Gemeinden
 - Eigeninteressen (Spiez, Interlaken, ...)
 - gleichgültig oder überfordert (Därlichen)
- Politik
 - Überblick über Stimmverhalten der einzelnen Parteien
 - ... und sie machen doch, was sie wollen !
- Umfrage Jungfrauzeitung
 - 80 % für Zugverbindung
 - 17 % für Bus-Betrieb
- Interessenvertretungen
 - BLS -> getadelt
 - Postauto -> nicht hinterfragt
- Bevölkerung von Leissigen
-> ist grösstmehrheitlich tief enttäuscht

Willkommen in Leissigen

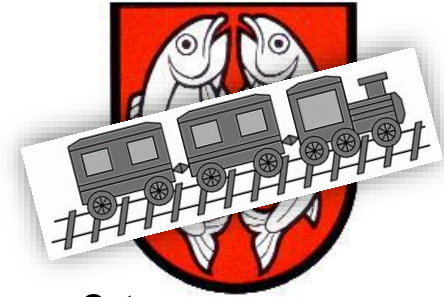
Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost

Part: **Politik , Politik und Kirche**

- IG Leissigen Futura
- Fakten Bahn / Bus
- Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
- Wünsche / Anträge
- Aktuelles



Leissigen

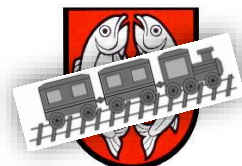


Dorfeingang Ost



Dorfeingang West





**Pfarrer
Martin Tschirren**

**Predigt zu Matthäus 12,46-50 „wär Jesus verwandt isch“.
Leissigen, 1.7.2018/MT**

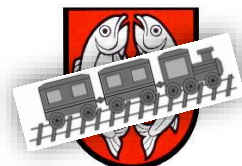
Letscht Mäntig, 25. Juni, Abe am achti: Gmeindsversammlig Leissige.

Es paar formelli Traktande: Rächnigsleggig, es paar Reglemänt, wo me von Amtes wegen vonere Gmeinsversammlig muess la ufhebe oder la beschliesse - eis um ds andere Traktandum wird abgnickt. Normal längwilig.

Längwilig bis zu däm Momänt, wo ds Traktandum mit de verschiedene Informatione chunnt. Uf ds Mal isch es spannend, emotional ou. D'Lüt sitze grad chly ufrächter i de Stüehl. Ds Thema vo de vorgsehne Gleisumboute, Bahnhofsufhebig, **Ersatz vom Regionalzug mit dem Busbetrieb bewegt d'Gmüeter i üsem Dorf**. Denn die Gleisänderigs- Fahrplanumbou-und Stromleitigsplän, wo im Momänt bekannt sy, tüe ja üsers Dorf gelinde gseit nid grad ufwärte.

Es isch mir bim Zuelose u Zueluege (und ou bim innerliche Mitfiebere) bi de Vote vo Gmeindsbürgerinne u Gmeindsbürger und Behördeverträter e so vorcho, als würd ganz Leissige zum ne Dorf vo unbeugsame Lüt, wo sich gäge die mächtigi BLS, die uniisichtigi Regionalkonferänz und betriebsblindi Verchehrspolitiker ds Bärn unde uflehne. Leissige steit uf gäge die, wo ohni Rücksicht uf üsi Befindlichkeit im Schnällzugstämpe üsers Dorf abenandsable. Leissige steit uf, für dass me enand mit Zuewändig, Wüsse u Läbeserfahrig biisteit.

Es isch mir bim Zuelose u Zueluege vorcho wie bi de Gallier Asterix und Obelix. Dir kennet die Gschichte sicher ou. Bii dene Asterix- und Obelix-Bilderbüecher isch ja immer uf der erschte Syte d'Übersichtscharte vo Frankriich. U de steit derbi, dass ganz Gallie vo de Römer bsetzt syg - ganz Gallie? - nei, natürlech nid! Denn eis einzigs Dorf vo unbeugsame Gallier - ds Dorf vo Asterix, Obelix, Majestix, Verleihnix, Methusalix u Troubadix - das ganze Dorf vo unbeugsame Gallier wehrt sich gäge die römische Bsatzig u gäge die römische Unterdrückig u gäge ds römische Diktat. U de entwickelt sich de es Abetüür, i jedem Asterix-Bildband chly anders. Und am Schluss, we ds Abetüür überstanden isch, git's es Dorffesch, ds Zämeghörigkeitsgfühl isch no stercher als vorhär und ou der Schmied u der Fischhändler, wo enand duurend vertöffle, teile friedlech es Stück Wildsoubrate.

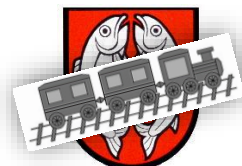


Dass me zämehet i Zyte, wo me sich bedroht fühlte oder wo d'Läbesgrundlage, ds Läbesgefühl massiv beeinträchtigt würde... dass me sich denn zämetuet u fürenand da isch, das isch e völlig normali mönsschlechi Reaktion. Das isch bim Asterix u Obelix e so, es isch ou im Hiiblick uf die aakündigte verchehrstechnische Veränderige normal, dass Leissige zum ne Ort vo unbeugsame Mitbürgerinne u Mitbürger wird, wo ne bsunderbari Solidarität sichtbar loh la würde.

Es isch ou i biblische Gschichte geng wieder spürbar u dütlech sichtbar, wie ne üsseri Bedrohig Mönsche zämeschweisst. Mönsche, wo an-und-für-sich gar nid vil mitenand z'tue hei, würde plötzlech zunere Inträssensgemeinschaft u stöh enand bii. Es entsteit es Wir-Gefühl dert, wo vo usse Druck spürbar isch.

Zwüschem Jahr 60 und 80 vo üser Zyträchnig scribe d'Evangelische Matthäus, Markus, Lukas und Johannes d'Jesus-Gschichte uf. Die politischi Situation isch denn für d'Chrischtinne u Chrischte gar nid schön. Die römische Bsatzig belageret u zerstört die Israelischi Hauptstadt Jerusalem praktisch vollständig - Aaghörigi vom jüdische u chrischtleche Gloube würde verfolgt u nid sälte ermordet. Der römisch Staat, d'Bsatzigsmacht, isch für d'Chrischte wie ou für d'Jude e ständige Bedrohig. E Bedrohig für Liib u Läbe, e Bedrohig aber ou dür Vorschrifte u Gsetz, wo em religiöse Empfinde vo de Chrischte völlig gäge Strich göh. So loh sich um 60 - 80 nach Christus etlechi römische Politiker als Götter oder Gottessöhn la verehere - u das isch für d'Chrischte e enormi Belaschtig, denn sie wei ja nume Gott ellei verehere. S'isch für d'Chrischte denn fasch chly wie bim Huet vom Gessler im Wilhalm Täll, aber das isch e anderi Gschicht.

Die Bedrohigs-Situation vo de Chrischte im Römische Riich im erschte Jahrhundert vo üsere Zyträchnig, das Gfühl vo Unterdrücktsy, das isch d'Backgroundmusig, wo davor e chlyni Begäbeheit verzelt wird. D'Evangelische Matthäus, Markus und Lukas verzelle die Gschicht je fasch wörtlech glych. Als lileitig zu dere chlyne Begäbeheit wird verzelt, dass der Jesus - wie so hüüffig - vom ne Trübel Mönsche umringt isch - är isch grad am rede - aber lose mir doch grad diräkt der Bibeltägscht, wie ne der Matthäus ufgschriebe het:



(Matthäus 12, 46 - 50 bärndütsch)

„wäretdäm är no zu dene vilne Lüt redt, chöme sy Mueter u syni Brüeder u wei mit ihm rede. Du seit eine zuen ihm: Los, dy Mueter u dyni Brüeder stande dusse u wei mit dir rede. Aber är git däm, wo ihm das gseit het, zur Antwort: wär isch my Mueter u wär mini Brüeder? Är streckt sy Hand gäge syni Jünger us u seit: da sy my Mueter u mini Brüeder. Jedi u jede, wo macht, was Gott im Himmel wott, dä isch Brueder, Schwöschter u Mueter für mi“.

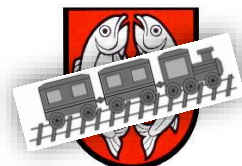
Der Jesus redt, sy Mueter u syner Gschwüschtert ti drücke sich a dä Mönschetrübel rund ume Jesus häre u wo em Jesus öpper usrichtet, syner Verwandte syge de da, da streckt der Jesus d'Hand - wie wenn är se wett sägne - über die Aawäsende us u seit: da sy mi Mueter u mini Brüeder. Jedi u jede, wo macht, was Gott im Himu wott, dä isch Brueder, Schwöschter u Mueter für mi.

Dass der Jesus syre Mueter innig u sehr nach verbunden isch, das list me us vielne biblische Gschichte geng wieder use - es cha also em Jesus hie nid drum gah, syre Mueter e Dänkzettel z'verpasse oder ihre - wie's der Reformator Martin Luther formuliert het - ihre „über die Schnauze“ z'fahre (ou we sie sicher im erschte Momänt isch irritiert gsy ab de Wort vo Jesus).

I gloube, der Jesus wott hie vielmeh säge: we d'Zyte hert sy, we ne Bedrohig ir Luft ligt, we me als Gmeinwäse Unrächt erlidet, de isch es wichtig, dass me zämehet u wie ne grossi Familie isch - oder: wie ne grossi Familie wird.

We nämlech i herte Zyte jedi u jede nume für sich luegt u sich nüt ume Nachbar und um d'Nachberin kümmeret, de passiert nid nume nüt - im Gägeteil, me macht enand no ds Läbe schwär. Ds Sprichwort, dass wenn ig für mi luege, dass denn de scho für alli gluegt isch, isch komplette Blödsinn. Denn nume, we mir fürenand luege u zunenand luege, nume denn isch für alli gluegt. Wie's usehunnt, we Mönsche - meischstens synes hochgradig narzisstisch veraalagti Manne - nume für sich tüe luege, cha me ja ir Wältpolitik schier jede Tag beobachte.

WE me aber füenand luegt, we me d'Mönsche linggs u rächts wahrnimmt, we me de Nachberslüt z'Hilf chunnt, we me de Mitmönsche mit Aastand u Liebi begänet, we



! Wir "mischen" da gerne mit !

me enand scho nume übere Gartezuun übere fründlech grüesst..., de verliere Krisene jedwelcher Art scho mau ganz viel vo ihrem Schreck.

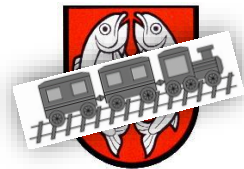
I bi sicher: We die erschte Chrischte nid derewäg hätte zunenand gluegt über d'Gränzene vo de Chlyfamilie oder de Familieclans ewägg, de hätte sie die massive Bedrohige vom römische Rych nid überstande u die Jesus-Bewegig, wo da nach em Oschter- u Pfingschtfeschte entstanden isch, wär innerhalb vom ne halbdotze Jahr verschwunde gsy. Für immer u ewig.

I bi sicher: we sich Obelix u Asterix u ihrer Mitgallier us em chlyne unschiinbare Dorf nid geng wieder zum ne unbeugsame Dorf würde zämeroufe - bi allne nume allzumönschleche Animositäte, wo's ja überall git - de wäre sie scho lang vo de Römer plattgwalzt worde u der Uderzo u der Goszinny hätte nach em erschte oder zwöite Asterix-Band chönne ufhöre zeichne u schribe.

I bi sicher: we d'Froue u Manne vo Leissige i je ihrne Hüser geng wieder ds Fänschter uftue u luege, wär linggs u rächts vo ihne i dere Gschicht mit de Bahnglöis Hilf u Unterstützig brucht, de cha no viel passiere. Der eint engagiert e fähige Aawalt für juristischi Frage, en anderi vernetzt d'Sichtwiis u d'Aalige vom Dorf uf facebook u andere soziale Medie, öpper dritts laht mit sym oder ihrem Charme wärtvolli Kontakte i Politik u Wirtschaft la entstah. Und so verfare wie die verchehrstechnischi Situation mit de Plän vor BLS ou immer schiint - **we me sich zämetuet, isch i dere Sach ds letschte Wort no nid gredt.**

U schliesslech bin ig ou sicher: we mir ir Chile, als Chile, üs geng wieder bewusst sy, dass dä Mönsch näbe üs nid e vernachlässigbari Frömde oder e zu bekämpfende Frömde isch, sondern e Schwöschter oder e Brueder, de wird der Jesus ou über üs sy Hand usstrecke u üs zu üsne verschiedenschte Vorhabe sy Säge gäh.

Amen



APPELL
Grossrätinnen und Grossräte
des Kantons Bern

Bahn oder Bus Leissigen (Geschäft 2017. RRGR.29)

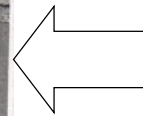


©André Locher www.swisscastles.ch

Leissigen: 1000 Einwohner

Für die zweckmässigste ÖV-Verbindung zwischen Spiez und Interlaken bittet Leissiger den verfrühten und präjudizierenden Entscheid für die Umstellung auf den Bus aufzuschieben bis vertiefte Erkenntnisse und die übergeordneten Planungsentscheide auf Bundesebene vorliegen.

Besten Dank für Ihre Unterstützung!
 Bevölkerung und Gemeinderat Leissigen



Werter Herr RP Neuhaus,
 werte Regierungsräte/innen

Wir brauchen die Bahn !

Entscheid Busumstellung: Gründe für eine Aufschiebung

Ein Beschluss für eine Busumstellung würde heute gefällt, bevor das übergeordnete Bahnangebot und die künftigen Anschlussbeziehungen im Oberland überhaupt bekannt sind. Das künftige Angebot wird erst 2019 mit dem Ausbauschritt 2030/2035 durch die Bundesversammlung beschlossen.

Eine Bahnerschliessung der beiden Seegemeinden steht einer Einführung halbstündlicher Fernverkehrszüge nach Interlaken Ost inklusive direkter Züge nach Zürich Flughafen nicht im Weg. Eine Busumstellung Spiez-Interlaken ist betrieblich in keiner Weise Voraussetzung für einen allfälligen Halbstundentakt im Fernverkehr.

Eine Busumstellung ist kaum rückgängig zu machen. Der Entscheid würde dazu führen, dass nur die künftige Kreuzungsstelle für den Fernverkehr in Leissigen geschaffen würde, dagegen die heutigen Perronanlagen rückgebaut werden müssten - statt behindertengerecht ausgebaut.

Bis ca. 2035 halten die - trotz Busumstellung - weiterhin verkehrenden Regio- und RE-Züge zwecks Kreuzung mit dem Gegenzug nach wie vor in Leissigen. Bei einer Busumstellung wäre es den Fahrgästen jedoch mangels Perrons nicht möglich, aus- oder zusteigen. Dies den Fahrgästen über 15 Jahre hinweg zu erklären, dürfte für alle Beteiligten sehr schwierig werden.

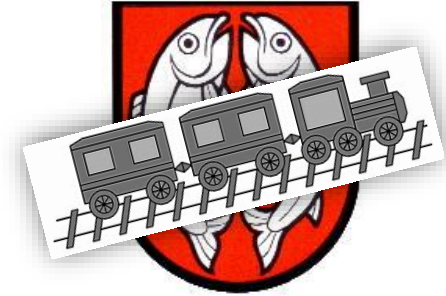
Bei einer vorzeitig erfolgten Busumstellung und somit einem notwendigen Rückbau der Perrons können auch die Züge des GoldenPassExpress künftig nie mehr halten. Gleiches gilt für die heute zu den Randstunden in Leissigen und Därligen haltenden FV-Züge - auch auf diese müssten die beiden Seegemeinden verzichten.

Das Umbauprojekt Leissigen kann bis 2019 auch ohne Entscheid Busumstellung Spiez-Interlaken termingerecht vorangetrieben werden. Der definitive Entscheid für den behindertengerechten Ausbau der Publikumsanlagen kann 2019 erfolgen.

Wunsch Gemeinde Leissigen (gefühlte 100 %)

Sehr geehrte Entscheidungsträger, werte Gäste!

Lassen Sie uns diese ungeniessbare Schublade im Interesse der Glaubwürdigkeit der Politik nochmals rausziehen !



- Lassen Sie eine erweiterte Prüfung zu, um uns die vergangenheitsbewiesene und weiter zukunftsweisende Bahnverbindung zu erhalten
- Lassen Sie zu, die Projekte der SBB/BLS (BAV) gemeinsam zu verbessern (Fakten in der Folge)
 - Kreuzungsstelle
Doppelspur mitten im Dorf
 - Kurvenbegradigung zum minimalsten Zeitgewinn
 - Abstell-und Rangieranlage im Grünen (Seebacher)

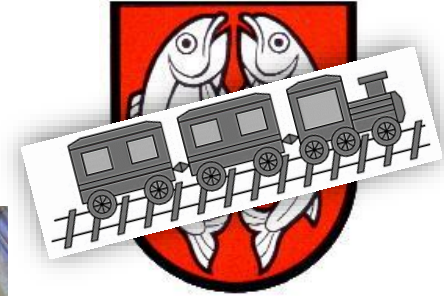
! Wir helfen, bessere Lösungen zu finden !

aus der Predigt: „.... we me sich zämetuet, isch i dere Sach ds letschte Wort no nid gredt.“

Willkommen in Leissigen

Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost

Leissigen



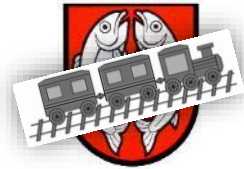
- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - **IG "Leissigen Futura"**
 - Fakten Bahn / Bus
 - Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
 - Wünsche / Anträge
 - Aktuelles



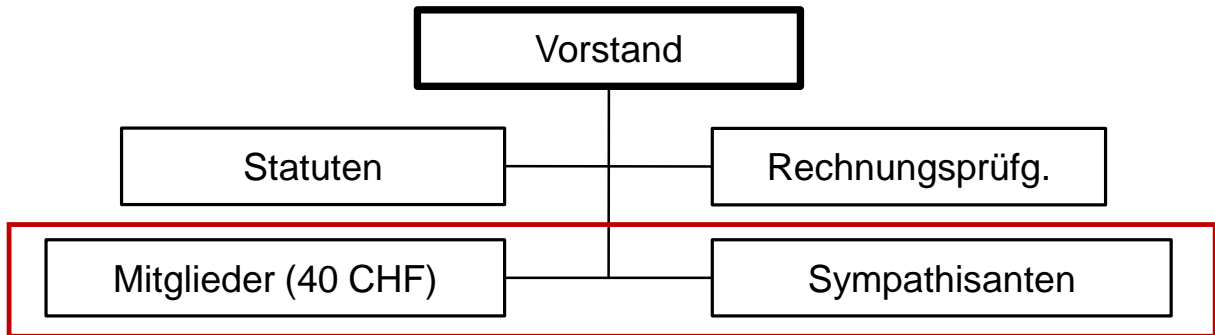
Wir wollen sein ein einzig Volk von Brüdern,
in keiner Not uns trennen und Gefahr.
Wir wollen frei sein, wie die Väter waren,
eher den Tod, als in der Knechtschaft leben.
Wir wollen trauen auf den höchsten Gott
und uns nicht fürchten vor der Macht der Menschen.

Wilhelm Tell II, 2. (Rösselmann)

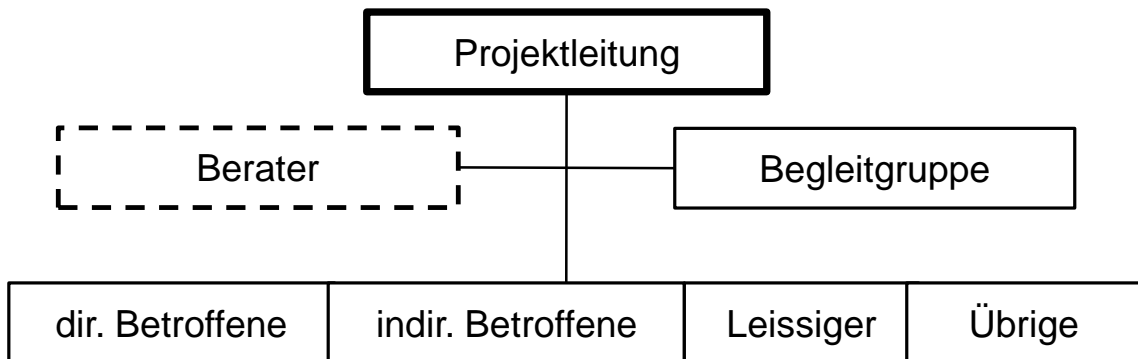
IG "Leissigen Futura" ist die gebündelte Kraft unserer Bevölkerung (Bürger und Behörden)



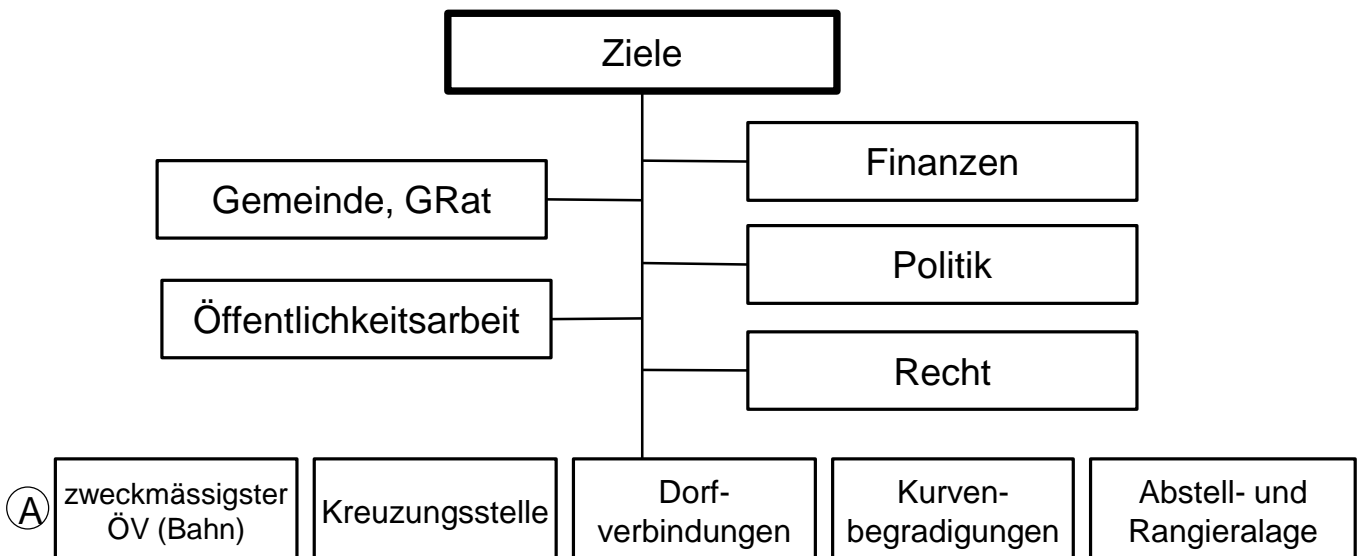
Vereinsstruktur



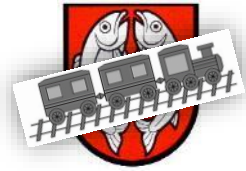
Projektorganisation



Projektstruktur



- Ⓐ zweckmässigster ÖV (Bahn)
- Ⓑ Situation inkl. Problemschilderung
- Ⓒ Aufgabe / Massnahmen
- Ⓓ Begründungen
- Ⓔ Bemerkungen



STATUTEN

Interessengemeinschaft "Leissigen Futura" (der Verein)

§1 Name, Dauer und Sitz

Unter dem Namen "Interessengemeinschaft "Leissigen Futura" besteht ein Verein im Sinne von Art. 60 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches mit Sitz in Leissigen.

Der Verein besteht auf unbestimmte Dauer.

§2 Zweck

Der Verein bezweckt den Erhalt des Bahnanschlusses (OeV) von Leissigen als zweckmässigste OeV-Erschliessung und steht für die Erhaltung des Bahnhofes Leissigen ein. Im Übrigen steht der Verein für eine Minimierung von Emissionen (bspw. NIS minimieren), für eine Reduktion des Ressourcenverschleisses (weniger Landverbrauch) und den Verzicht auf eine Abstell- und Rangieranlage im Seebacher ein.

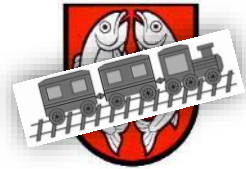
§3 Mitglieder

Mitglieder des Vereins sind Einwohner von Leissigen und Umgebung, Eigentümer von Ferienhäusern bzw. Zweitwohnungen in Leissigen sowie alle Personen, die ein Interesse am Erhalt der bestehenden Bahnhofanlage haben.

Über die Aufnahme und den Ausschluss von Mitgliedern entscheidet die Vereinsversammlung. Ein Anspruch auf Aufnahme besteht nicht. Die Vereinsversammlung kann Mitgliedern ohne Angabe von Gründen die Aufnahme verweigern und kann Mitglieder ohne Angabe von Gründen aus dem Verein ausschliessen.

Der Austritt aus dem Verein kann mit einer Frist von 30 Tagen auf das Ende eines jeden Kalenderjahres mittels eingeschriebenem Brief an den Präsidenten des Vorstandes erfolgen.

Beim Austritt oder Ausschluss werden keine Beiträge, Sonderbeiträge oder monetäre Zuwendungen zurückerstattet.



STATUTEN

Interessengemeinschaft "Leissigen Futura" (der Verein)

§1 Name, Dauer und Sitz

Unter dem Namen "Interessengemeinschaft "Leissigen Futura" besteht ein Verein im Sinne von Art. 60 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches mit Sitz in Leissigen.

Der Verein besteht auf unbestimmte Dauer.

§2 Zweck

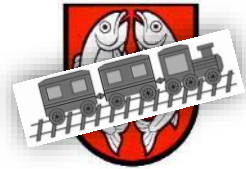
Der Verein bezweckt den Erhalt des Bahnanschlusses (OeV) von Leissigen als zweckmässigste OeV-Erschliessung und steht für die Erhaltung des Bahnhofes Leissigen ein. Im Übrigen steht der Verein für eine Minimierung von Emissionen (bspw. NIS), für eine Reduktion des Ressourcenverschleisses (weniger Landverbrauch) und den Verzicht auf eine Abstell- und Rangieranlage im Seebacher, ein.

§3 Mitglieder

Mitglieder des Vereins sind Einwohner von Leissigen und Umgebung, Eigentümer von Ferienhäusern bzw. Zweitwohnungen in Leissigen sowie alle Personen, die ein Interesse an der Zwecksetzung des Vereins (gemäss §2) haben.

Über die Aufnahme und den Ausschluss von Mitgliedern entscheidet die Vereinsversammlung. Ein Anspruch auf Aufnahme besteht nicht. Die Vereinsversammlung kann Mitgliedern ohne Angabe von Gründen die Aufnahme verweigern und kann Mitglieder ohne Angabe von Gründen aus dem Verein ausschliessen.

Beim Austritt oder Ausschluss werden keine Beiträge, Sonderbeiträge oder monetäre Zuwendungen zurückerstattet.



§4 Finanzierung

Die Einnahmen des Vereins bestehen aus

- einem jährlichen Mitgliederbeitrag;
- Sonderbeiträgen;
- freiwilligen Zuwendungen;
- Kapitalerträgen.

Der Vorstand schlägt die Höhe und Fälligkeit des Mitgliederbeitrags vor.

Der Vorstand kann säumige Mitglieder ausschliessen.

§5 Organisation

Organe des Vereins sind

- a) die Vereinsversammlung der Mitglieder
- b) der Vorstand,
- c) die Begleitgruppe
- d) die interne Revisionsstelle

§6 Vereinsversammlung

Die Vereinsversammlung ist das oberste Organ des Vereins; sie findet mindestens einmal jährlich unter der Leitung des Präsidenten statt. Die Einladung erfolgt durch den Vorstand per Brief oder Email an die letzte bekannte Adresse der Mitglieder. Die Einberufung erfolgt spätestens 10 Tage zum Voraus.

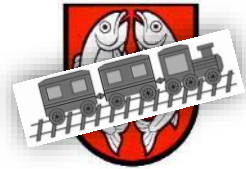
Auf Verlangen von drei oder mehr Vereinsmitgliedern hat der Präsident eine ausserordentliche Vereinsversammlung einzuberufen.

Die Vereinsversammlung fasst ihre Beschlüsse mit dem Mehr der anwesenden Mitglieder.

Die Vereinsversammlung

- wählt die Mitglieder des Vorstandes und dessen Präsidenten;
- nimmt den Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und den Revisorenbericht entgegen und entscheidet über die Entlastung der geschäftsführenden Organe;
- beschliesst über Statutenänderungen;
- setzt die jährlichen Mitgliederbeiträge fest;
- entscheidet über alle übrigen Angelegenheiten, die ihr vom Vorstand zum Entscheid unterbreitet werden oder die nicht anderen Organen des Vereins übertragen sind.

Alle Mitglieder haben das gleiche Stimmrecht. Bei Stimmengleichheit hat der Präsident des Vorstandes den Stichentscheid.



§7 Vorstand

Der Vorstand des Vereins besteht aus mindestens drei Vereinsmitgliedern, die natürliche Personen sind.

Der Vorstand bestimmt einen Quästor und einen Protokollführer.

Die Amtsdauer beträgt zwei Jahre.

Alle Vorstandsmitglieder sind ehrenamtlich tätig und haben nur Anspruch auf Ersatz ihrer effektiven Spesen und Barauslagen.

Der Vorstand versammelt sich auf Einladung des Präsidenten oder auf Begehren von mindestens zwei Vorstandsmitgliedern. Beschlüsse werden mit dem Mehr der anwesenden Vorstandsmitglieder gefasst. Zirkulationsbeschlüsse sind zulässig.

Über Vorstandssitzungen wird ein Protokoll geführt.

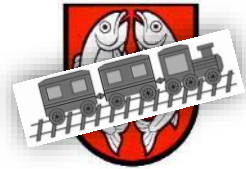
Der Vorstand verwaltet die dem Verein zur Verfügung stehenden Mittel und entscheidet über ihre Verwendung im Sinne der Zwecksetzung gemäss §2 der Statuten.

Der Vorstand vertritt den Verein gegenüber Dritten. Der Vorstand ist insbesondere befugt, im Namen des Vereins politische Initiativen zu ergreifen, Einsprachen und Klagen einzureichen sowie Geschäftsverbindungen mit Banken aufzunehmen, Konti und Depots zu eröffnen und darüber im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit uneingeschränkt zu verfügen. Zur verbindlichen Zeichnung namens des Vereins sind die Unterschriften von zwei Vorstandsmitgliedern erforderlich.

Im Übrigen kommen dem Vorstand diejenigen Befugnisse und Aufgaben zu, die nicht nach Gesetz oder Statuten der Vereinsversammlung oder der Revisionsstelle zustehen.

§8 Begleitgruppe

Ein dem Vorstand beratend zur Seite stehendes Fachexpertengremium, das diesen mit Bezug auf projektebezogene Sachfragen, Fragen des Marketings und juristische Probleme berät.



§9 Interne Revision

Zwecks Kontrolle, der dem Verein gehörenden Geldmittel, wird eine interne Revisionsstelle bestimmt, welche auch für die Überprüfung der Jahresrechnung zuständig ist. Die Amtsdauer beträgt zwei Jahre.

§ 10 Haftungsbeschränkung

Für Verbindlichkeiten des Vereins haftet ausschliesslich das Vereinsvermögen. Die persönliche Haftung der Mitglieder ist ausgeschlossen.

§11 Rechnungsjahr

Das Geschäftsjahr endet jeweils per 31. Dezember.

§12 Auflösung

Die Vereinsversammlung kann, sofern wenigstens die Hälfte der Mitglieder anwesend ist und sich eine Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Stimmberechtigten dafür aussprechen, die Auflösung des Vereins beschliessen. Zu diesem Zweck ist eine spezielle Vereinsversammlung einzuberufen.

Die Liquidation findet durch den Vorstand statt.

Allfällige und nach der Liquidation verbleibende Geldmittel sollen an eine vom Vorstand zu bestimmende gemeinnützige Organisation ausbezahlt werden.

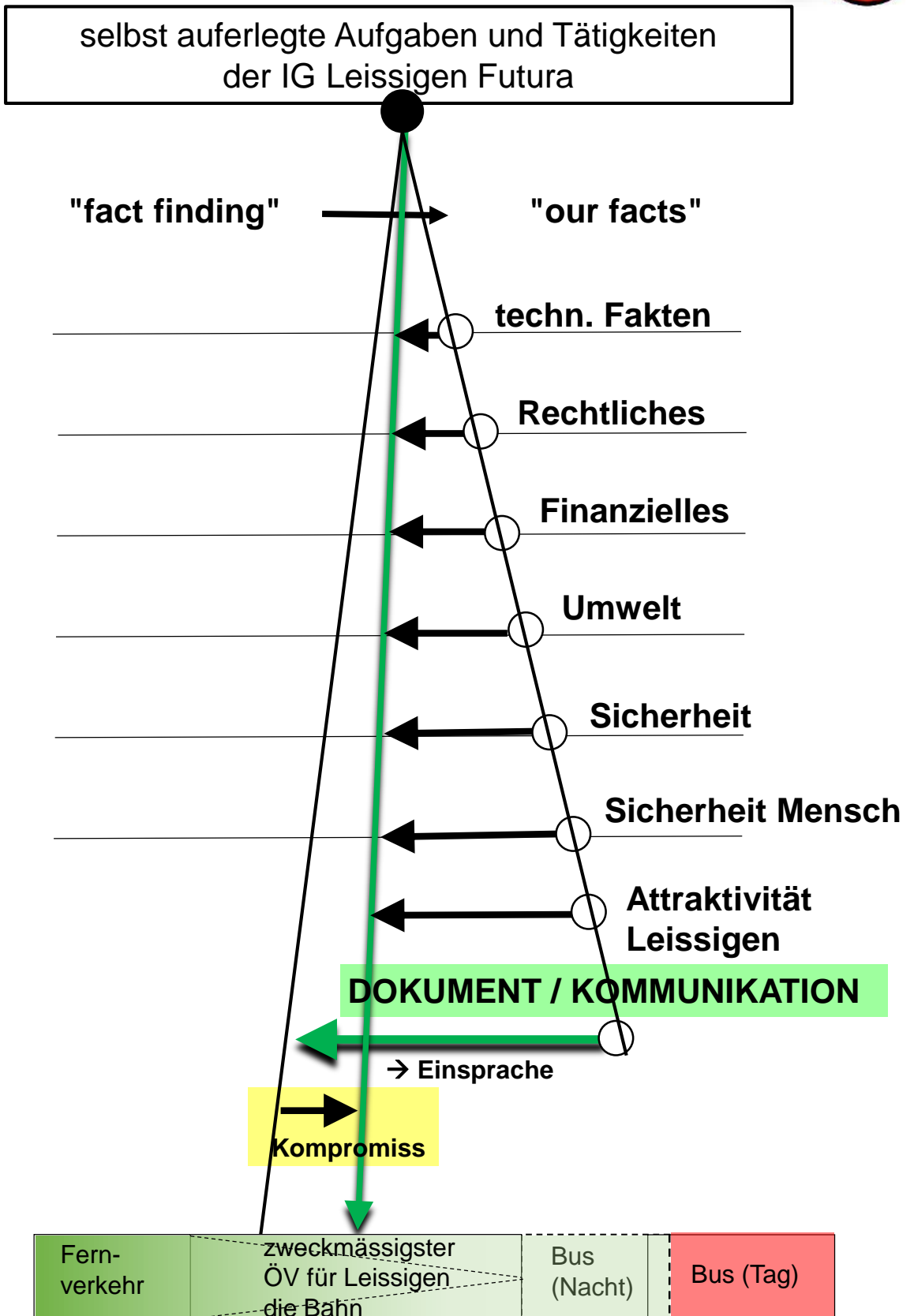
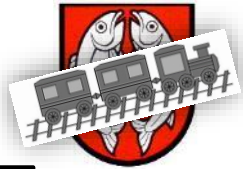
§13 Schlussbestimmungen

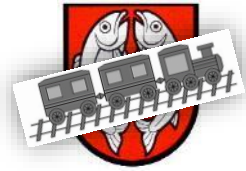
Diese Statuten wurden gemäss Gründungsprotokoll vom 25. Juli 2018 genehmigt und treten sofort in Kraft.

Für die Vereinsmitglieder

Beat Steuri
Präsident des Vorstandes

Bernhard Nufer
Mitglied des Vorstandes





Faktenliste (Details)

Fakten:

1. Angebotsqualität
2. Örtliche Erschliessung
3. Reisezeiten und Transportketten
4. Betriebsqualität und Fahrplanstabilität
5. Fahrgastkomfort
6. Investitionen
7. Betriebskosten
8. Nachfrageveränderung
9. Erlöseffekte
10. Reisezeitbilanz als volkswirtschaftlicher Faktor
11. Umweltaspekte
12. Sicherheit
13. Standortattraktivität
14. A8 Ein-/Ausfahrt Därligen-Ost
15. Alternativen Kreuzungsstelle
16. NIS
17. Kurvenbegradigungen
18. Abstell- und Rangieranlage (inkl. SBB-Cargo)

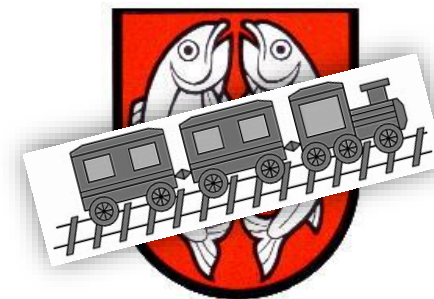
Liebe Leissigerinnen, Leissiger, Betroffene und Freunde



WIR BRAUCHEN EURE UNTERSTÜTZUNG!

Die Politik braucht ein Signal,
wir brauchen eure Solidarität!

Leissigen



BAHNVERBINDUNG LEISSIGEN	
→	über 100 Jahre Erfahrung pünktlich sicher bequem bald behindertengerecht
→	0 Jahre, 0 Erfahrung unpünktlich (Anschlüsse) unsicher unbequem kaum behindertengerecht

WIR WOLLEN EINE ZWECKMÄSSIGE ÖV-VERBINDUNG FÜR LEISSIGEN



Werden Sie Mitglied des Vereins «Leissigen FUTURA»
Wir kämpfen für den Erhalt der Bahnverbindung (Pendler)
für eine Reduktion von Emissionen (Lärm, Strahlung)
für eine Reduktion von Ressourcenverbrauch (Bauland, Wiesland)

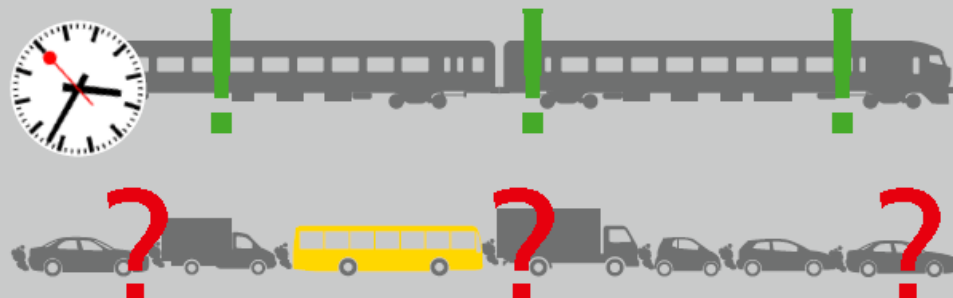
*Jetzt
unterschreiben!*

Werden Sie Mitglied (CHF 40.–) oder Sympathisant/in mit Ihrer Unterschrift, Spenden sind willkommen.
Adresse Sekretariat: Verein «Leissigen FUTURA», c/o Frau Claudia Matti, Läntiweg 17, 3706 Leissigen
IBAN-Nr. CH03 8084 2000 0069 7885 8



WIR BRAUCHEN EURE UNTERSTÜTZUNG!

Die Politik braucht ein Signal, wir brauchen eure Solidarität!



BAHNVERBINDUNG LEISSIGEN

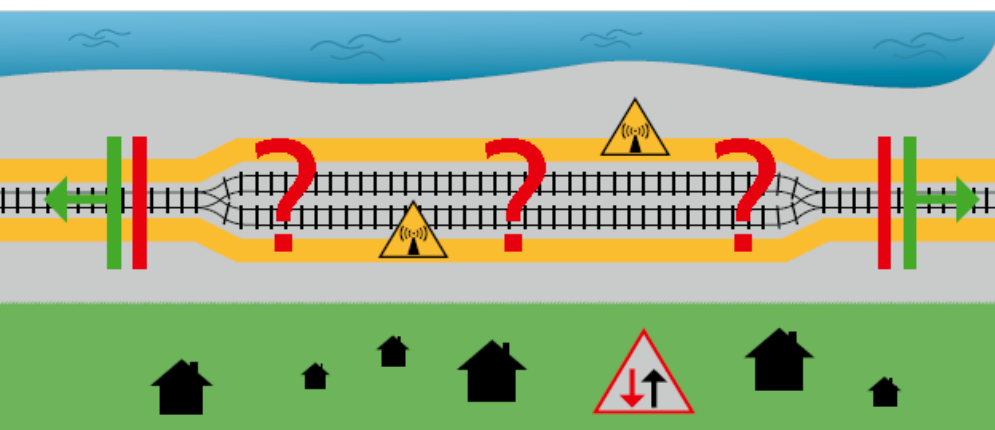
→ über 100 Jahre Erfahrung
pünktlich
sicher
bequem
bald behindertengerecht

→ 0 Jahre, 0 Erfahrung
unpünktlich (Anschlüsse)
unsicher
unbequem
kaum behindertengerecht
nicht

WIR WOLLEN EINE ZWECKMÄSSIGE ÖV-VERBINDUNG FÜR LEISSIGEN

→ Werden Sie Mitglied des Vereins «Leissigen FUTURA»
Wir kämpfen für den Erhalt der Bahnverbindung (Pendler)
für eine Reduktion von Emissionen (Lärm, Strahlung)
für eine Reduktion von Ressourcenverbrauch (Bauland, Wiesland)

Jetzt unterschreiben!

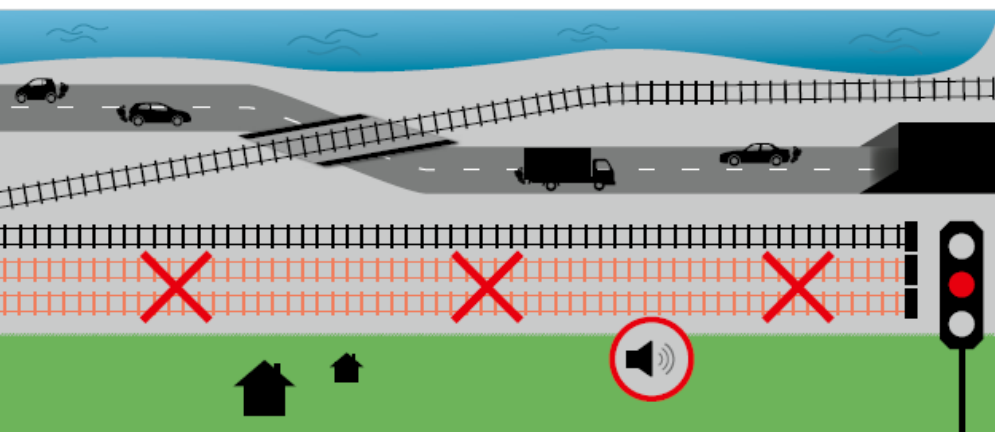


KREUZUNGSSTELLE DORF LEISSIGEN

→ kann verschoben werden
Richtung Osten oder Westen

→ grosser Landbedarf
Enteignung
NIS-Strahlung
Emissionen

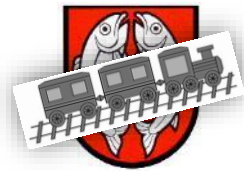
Werden Sie Mitglied (CHF 40.–) oder Sympathisant/in mit Ihrer Unterschrift, Spenden sind willkommen.
Adresse Sekretariat: Verein «Leissigen FUTURA», c/o Frau Claudia Matti, Lantiweg 17, 3706 Leissigen
IBAN-Nr. CH03 8084 2000 0069 7885 8



ABSTELL- UND RANGIER-ANLAGE SEEBACHER

→ Verzicht

→ grosser Landbedarf
Lärm
Eingriff in die Landschaft



"Wasserstand"

Datum: 16.10.2018

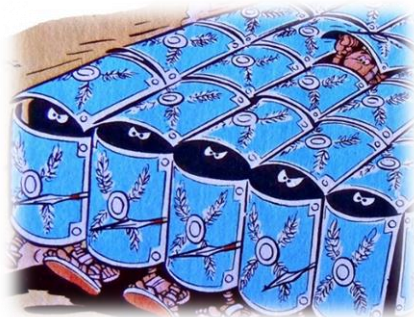
1.	Vorstand:		5	
2.	Projektorganisation		15	
3.	Mitglieder		289	} 1'162
4.	Sympathisanten (Leissigen und Freunde)		782	
5.	Spender		91	
6.	Stimmberechtigte		805	
7.	Einwohner		1.120	

Leissigen Ost






➔ **gefühlte Beteiligung → 100 %
(das hat die Haus zu Haus
Befragung klar ergeben !)**


Leissigen West



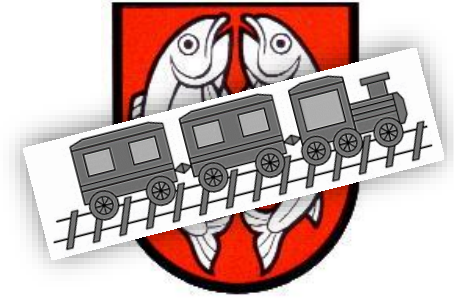
Willkommen in Leissigen



BAHNVERBINDUNG LEISSIGEN
 über 100 Jahre Erfahrung
pünktlich, sicher, bequem
behindertengerecht

 0 Jahre, 0 Erfahrung
unpünktlich (Anschlüsse)
unsicher, unbequem
nicht behindertengerecht

Leissigen



Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost

- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - IG Leissigen Futura
 - **Fakten Bahn / Bus**
 - Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
 - Wünsche / Anträge
 - Aktuelles

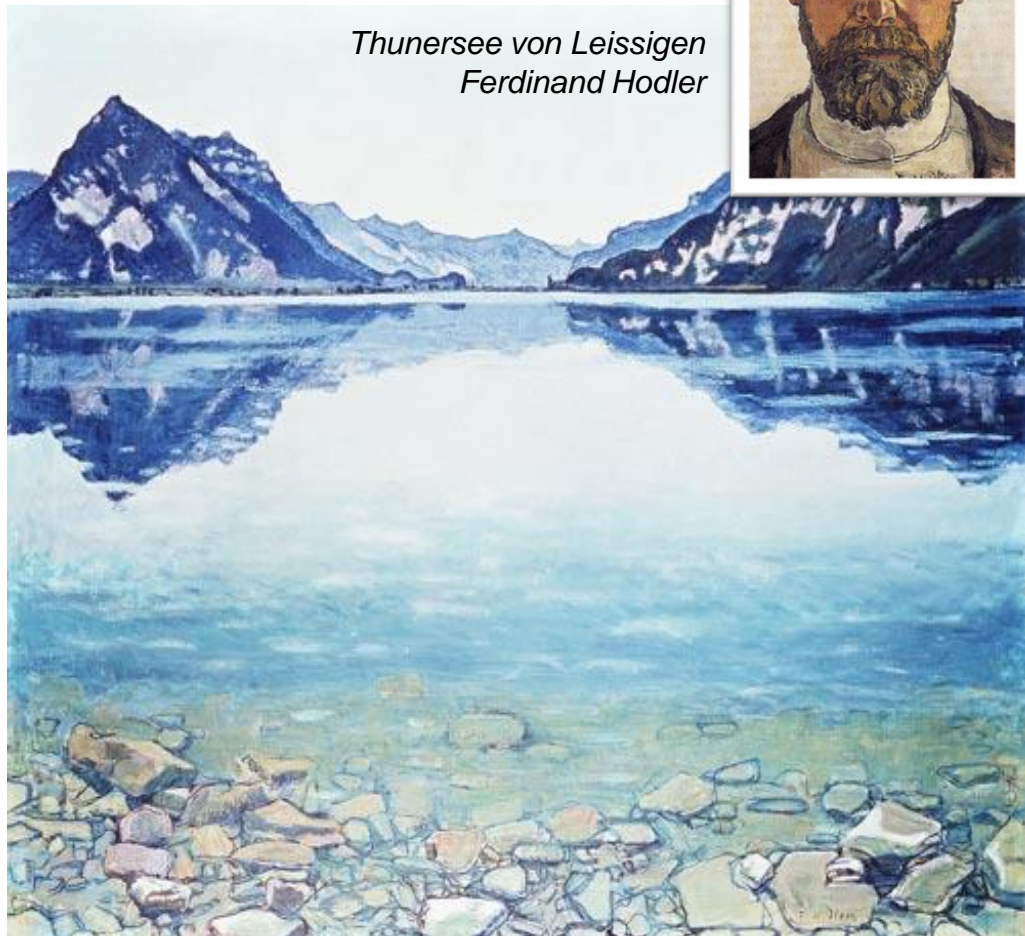
Herr RR Ammann
Berner Oberländer
23.08.2018

*
«Ich wünsche mir,
dass man sich in
der Wolfsdiskussion
an die Fakten hält,
die Emotionen
ausblendet und auf
Augenhöhe mitein-
ander diskutiert.»
Christoph Ammann

* Wolf = OeV im Wolfspelz

wünschen wir uns auch !!

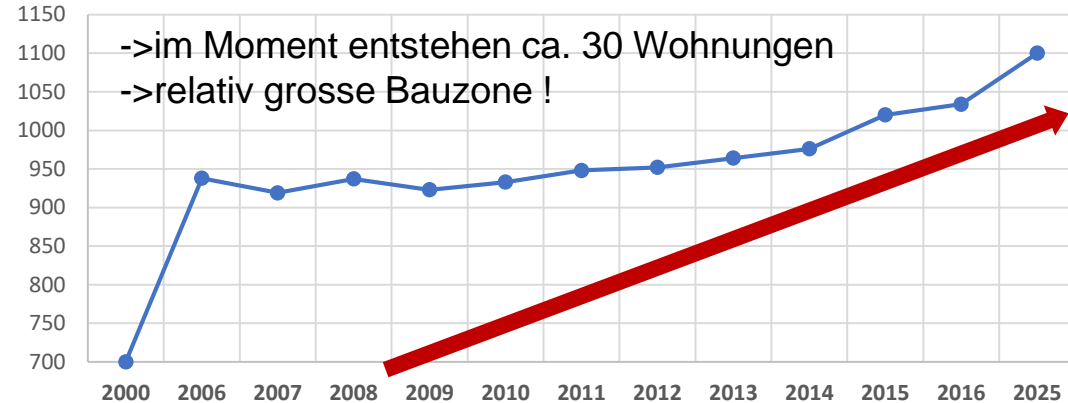
Leissigen



Thunersee von Leissigen
Ferdinand Hodler

(Bezug auf Studie zur Zukunft des
Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost)

● Bevölkerung (Art. 2.3)

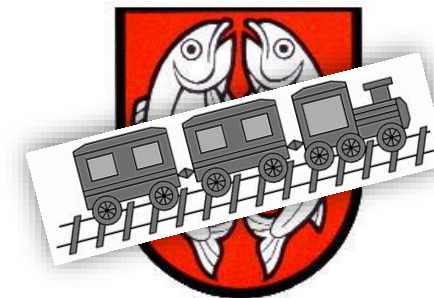


● Bahnpendler pro Tag (Art. 1.2.2)



● Erkenntnisse (Art. 2.4)

- Abdeckung 82 %
- gute Auslastung
- Anschlüsse primär in Richtung Spiez – Bern sicherstellen



Die Bevölkerung der Gemeinde Leissigen will:

- Die Anbindung mit der schnellen Verbindung Bahn beibehalten und das Netz der BLS/SBB nutzen.
- Leissigen Bahnhof als wichtige Bahn-Haltestelle mitten im Ort behalten.
- Mit dem Zug Fahrsicherheit und Pünktlichkeit für unsere Schulkinder und Pendler garantieren.

Die Bevölkerung der Gemeinde Leissigen will nicht:

- Wegen (un)vorhersehbaren Staus auf den Bus warten.
- Durch Verspätungen die Anschlüsse in Spiez oder Interlaken erwartungsgemäss verpassen.
- Bereits wegen eines bagatellen Verkehrsunfalles oder Pannenfahrzeugs auf der zweispurigen A8 verspätet am Arbeitsort eintreffen.

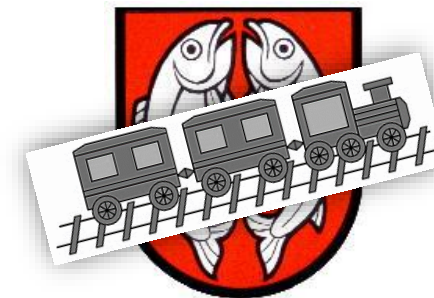
Fakten, die bewegen:

Zur Bahn:

- Die Studie «zweckmässigste ÖV-Verbindung für Leissigen» spricht faktisch für die Bahn (siehe Details)

Zum Bus:

- Gemäss Hochrechnung der ASTRA wird der Strassenverkehr in unserer Region in den nächsten 10 Jahren um 30 % zunehmen (hat heute schon fast das Niveau der Gotthardstrecke).
- Die A8 ist eine Nationalstrasse und nicht vergleichbar mit dem Stadtverkehr. Hierzu gibt es im Bus bezüglich Sicherheit keine Möglichkeit sich anzugurten (Schulkindertransport).
- Der Bus muss ausgangs Därligen Richtung Interlaken eine Fahrspur der A8 kreuzen. Durch den langen Beschleunigungsweg mit Gelenkbussen ist das schon heute ein gefährliches Manöver, auf welches das ASTRA in der Studie aufmerksam macht, aber nichts unternimmt (gesicherte Aussage)!



ZIEL: **zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen aufzeigen**
(wirtschaftliche Aspekte / Erschliessungsqualität)*

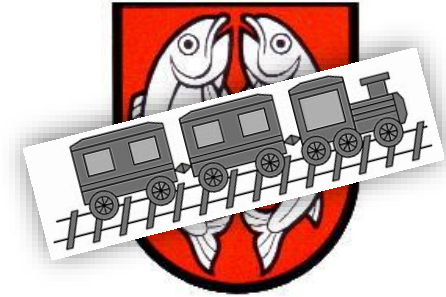
Berichtsergebnis Zusammenfassung (siehe Seiten 7 und 8)

- Vor- und Nachteile: ausgeglichen, leichte Vorteile für Bahn
- Fazit: vergleichbar (→ muss sensitiviert betrachtet werden)

Berichtsfolgerungen (siehe Seiten 72 und 73)

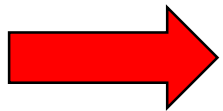
- Bahnvarianten: kürzere Reisezeiten + zuverlässigeren Betrieb +
- Busbetrieb: längere Fahrzeiten – bessere örtliche Erschliessung (nicht relevant für Leissigen)
- Auswirkung auf überregionalen Verkehr → **keine massgeblichen Auswirkungen!**
- Variante im Vordergrund (siehe Seite 74)
wirtschaftliche Sicht: ausgeglichen (abhängig vom zeitlichen Entscheid des Halbstundentakts im Fernverkehr)
- Angebotsqualität: ausgeglichen (→ falsch: Standortattraktivität, Umwelt, Sicherheit nicht genügend bewertet)

* und nicht: • Optimierung der Barrierschliessung von Interlaken oder
• Umlegen der Ortsbus-Kosten von Spiez auf unsere ÖV-Erschliessung

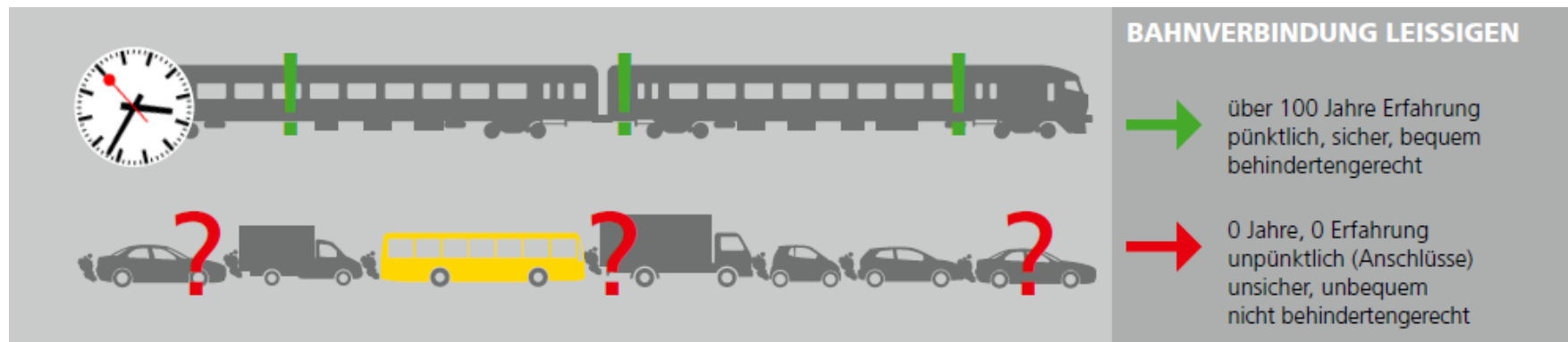


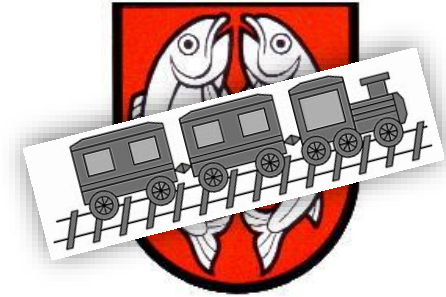
eigener Kommentar zum Bericht

- Der Bericht ist in den technischen Bereichen (z.B. fahrplantechnischen Bereich) von guter Qualität.
- Im Bereich der Beurteilungen und Gewichtungen ist er voller «Gehorsam zum Auftraggeber», **vollständig unsensitiviert** und zum Teil falsch!
- Es gibt zu den Beurteilungen keine gemeinsame Sensitivitätsanalyse. Viele Bewertungen sind tendenziös und absolut **ohne** Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Gemeinden Leissigen und Därligen.
- Es gibt keinen Raum für das Empfinden der Betroffenen.
- Die Entwicklung der Gemeinden ist völlig ausgeblendet.





Verändert man diesbezüglich nur geringfügig die Bewertungen und die Gewichtung, so erhält man ein noch klareres Resultat zugunsten der Bahn und ungunsten der Bus-Verbindung.

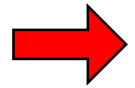




eigener Kommentar zum Bericht

Gesamtbewertung Angebotsqualität Studie Original (siehe Seite 43)

"IST" Bericht: Bahn Ø 3.0 / 3.2 (Flügelzug) **besser!**  Bus Ø 2.7 / 2.8 **schlechter!**  p



Gesamtbewertung Angebotsqualität Studie sensitiviert (nur durch IG Leissigen Futura)

"KANN" Sensitivitätsbetrachtung "Interesse Leissigen" → Korrekturen

Tab 8 (Angebot und Takt)	Korrektur -0.5 (Takt ist verkehrsabhängig)	Bus neu 3.5 / 3.5
Tab 9 (örtl. Erschliessung)	keine Korrektur, obschon der Wille der Bevölkerung nicht einbezogen wird	Bus 4.0 / 4.0
Tab 10 (Reisezeiten)	Korrektur -0.5 (Reisezeiten werden zur Lotterie)	Bus neu 1.5 / 1.5
Tab 11 (Betriebsqualität)	Korrektur -0.5/-1.0 (Fahrplanstabilität ist nicht gegeben)	Bus neu 1.0 / 1.0
Tab 12 (Komfort)	Korrektur -1.0/-1.0 (die Sicherheit wird ausgeblendet)	Bus neu 1.0 / 1.0



- **Schlussfolgerung: die Bahn/Bus-Varianten sind viel schlechter!** (Tabelle 13)

Bus Ø 2.2/2.2   Bahn Ø 3.0/3.2

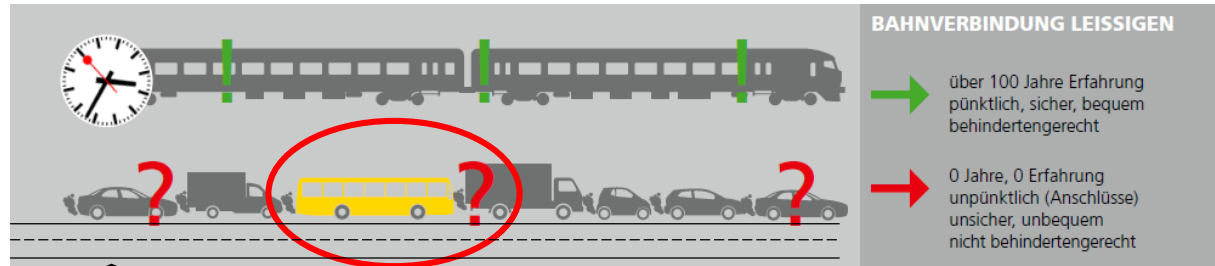


- **Gesamtbeurteilung Wirtschaftlichkeit**

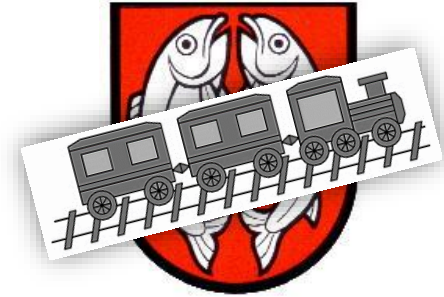
→ +/- ausgeglichen durch Kosten/Nutzen



Bus → das Fiasko



Leissigen



Basistunnel Brünig usw.

Fernbusaufkommen

V-Bahn Jungfraugebiet, Grimselbahn

Direktanschluss BOB Wilderswil

Verkehrszunahme (ASTRA /BfU): 25.000 Fz/d
(zentrale Einfallachse für die Region)

Planungsbericht der Region West / CTSO, STEP 2030*
Zitat: „Wir bauen heute das Netz für die Generationen von morgen !
[ich sehe nur Züge in diesem Bericht (Steuri)]

Konzept zum Freizeit- und Tourismusverkehr Oberland Ost (metron 27.07.2018)

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



Kann eine ÖV-Erschliessung auf der Strasse zuverlässig funktionieren?

von der Gemeinde Leissigen
GRat Markus Balmer



Heutige Auslastungscharakteristik A8?

Jahresganglinie

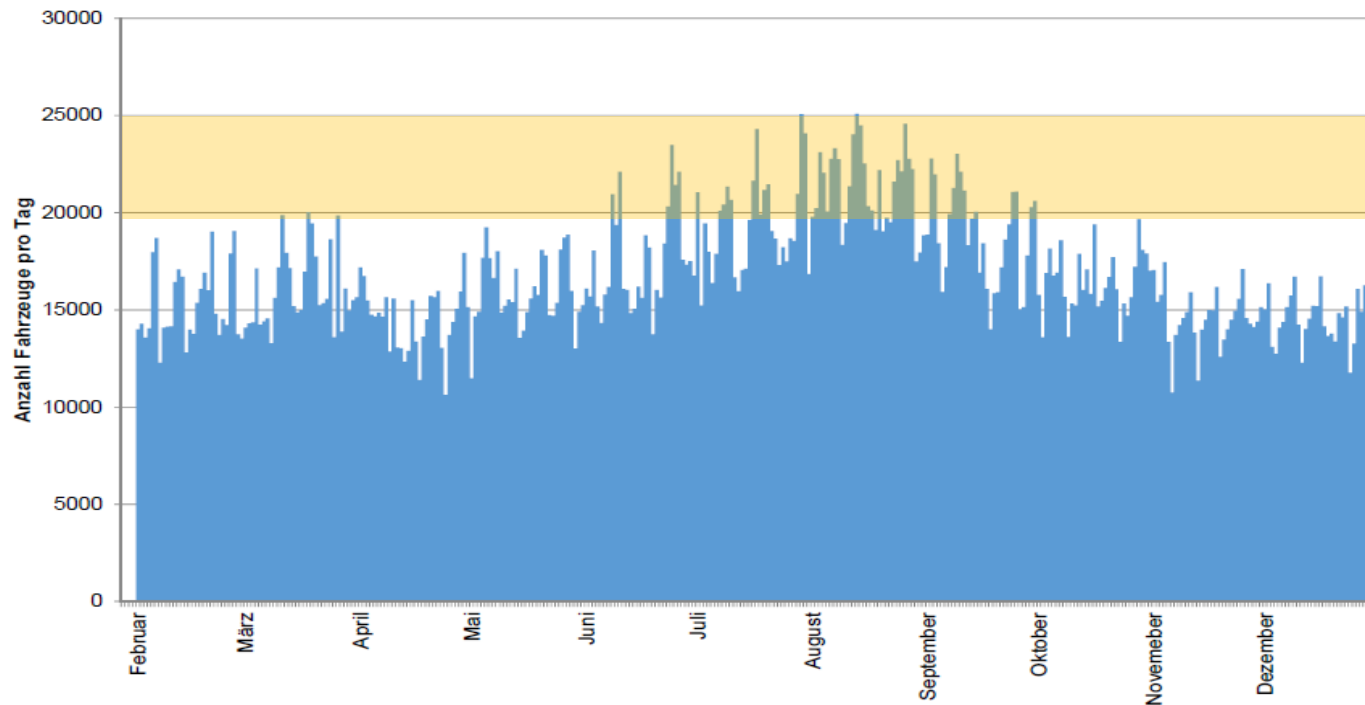


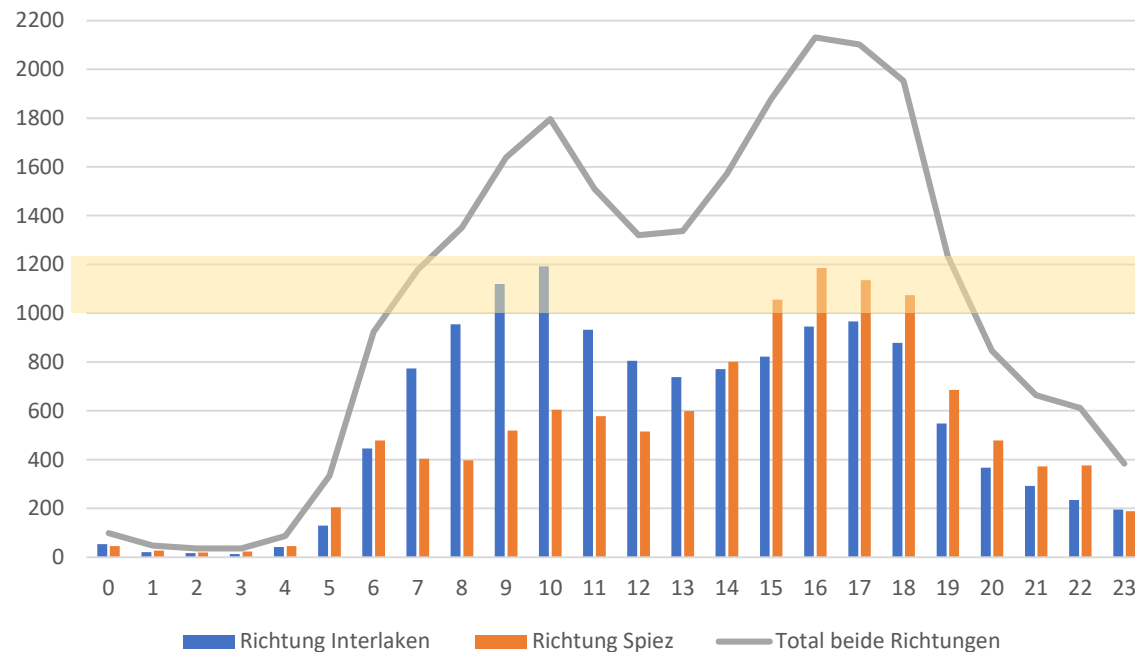
Abbildung 5: Jahresganglinie 2016
Zählstelle ID 211 Leissigen²

Effektive Anzahl Fahrzeuge liegt höher da die Messung im Tunnel liegt und alle Fahrzeuge von und nach Leissigen, Krattigen und Aeschi nicht gemessen werden!

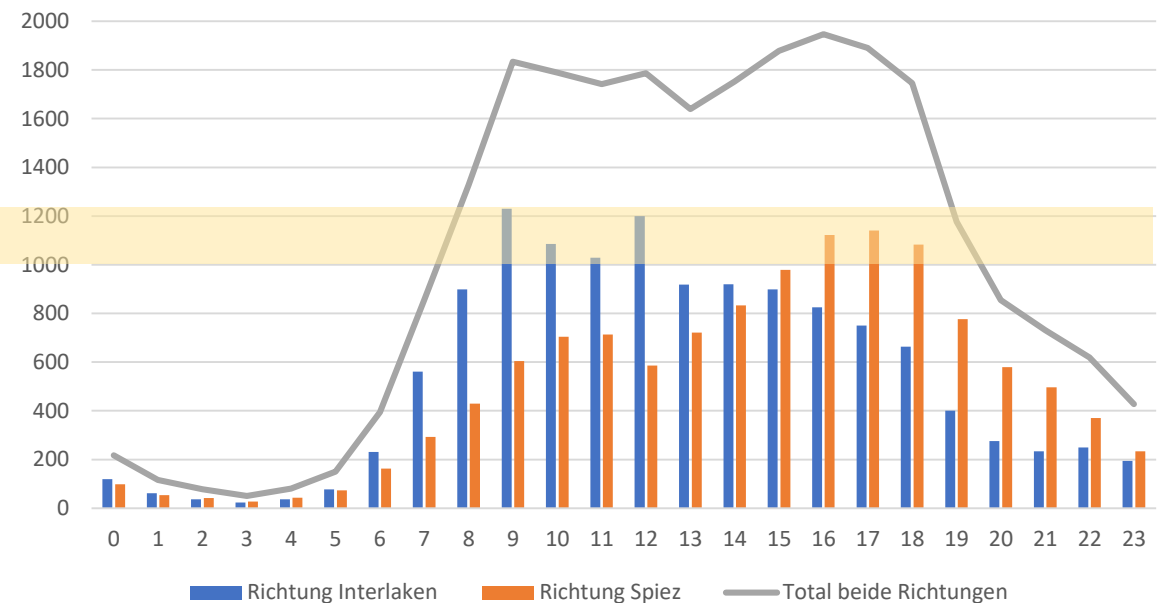


Kann die A8 noch mehr Verkehr aufnehmen?

Stärkster Wochentag 2016
Fr 29.Juli – 25'066 Fahrzeuge



Stärkster Tag 2016
Sa 13.August – 25'088 Fahrzeuge



- Gemäss Astra liegt die Belastungsgrenze bei der A8 bei 1000 – 1200 Fahrzeugen pro Richtung. Bei mehr Fahrzeugen entsteht Stau.
- Die Strasse hat bereits heute an vielen Tagen ihre Kapazitätsgrenze erreicht
- Bis zu 7 Stunden lang pro Tag mit mehr als 1000 Fahrzeugen pro Stunde pro Richtung (Staugrenze erreicht)



Und wie präsentiert sich die Situation vor Ort?

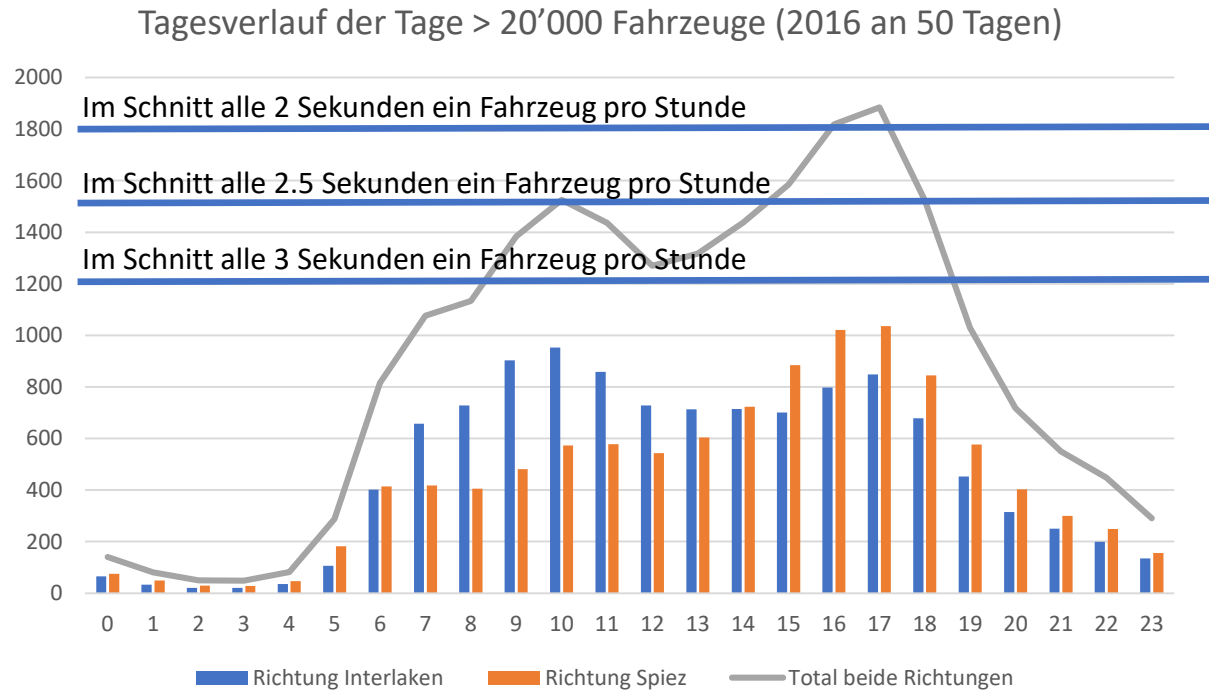


In den Sommermonaten entsteht Nachmittags mittlerweile Stau bei jedem Wetter und an allen Wochentagen!





Ist es realistisch, dass der Bus in Därligen in den Verkehr auf der A8 einfädeln kann?



- Ein Einfädeln eines ÖV – Buses in Därligen Ost über beide Spuren nicht möglich ohne dass der Verkehr in beiden Richtungen anhält.

Wie unfallanfällig ist die A8?

A8 über mehrere Stunden gesperrt auf Grund von Unfällen:

An 17 Tagen in den letzten 3 ½ Jahren

→ **Leissigen / Därligen** ist während dieser Zeit **komplett abgeschnitten** vom
Öffentlichen Verkehr (wenn auf Bus)
Blaulichtorganisationen

Es gibt bei einem Bus ÖV Angebot keine alternative Verbindung

Ein Bahn ÖV Angebot bietet in solchen Situationen eine minimale Erschliessung

Quelle: Medienarchiv Kantonspolizei Bern

<https://www.police.be.ch/>

A8 Leissigen: Vier Personen bei Unfall verletzt

27. Mai 2018

Am Sonntagmittag sind bei einem Unfall auf der **A8 bei Leissigen vier Personen verletzt** worden. Ein Auto touchierte zunächst einen entgegenkommenden Kleinbus mit Anhänger und kollidierte danach frontal mit einem weiteren entgegenkommenden Auto. **Die A8 war während mehrerer Stunden gesperrt.**

Kanton Bern / A8 Därligen: 57 Unfälle nach Schneetreiben – sechs Personen verletzt (Stand: 1200 Uhr)

1. März 2018

Nach den starken Schneefällen in der Nacht auf Donnerstag ist es an mehreren Orten im Kanton Bern zu Verkehrsunfällen gekommen. Bei der Kantonspolizei Bern gingen bis am Mittag rund 57 entsprechende Meldungen ein. **Mehrere Strassenabschnitte waren vorübergehend gesperrt. In Därligen wurden bei einer Frontalkollision zweier Autos fünf Personen verletzt.**

A8 Krattigen: Vier Verletzte bei Frontalkollision

16. Februar 2018

Am Freitagabend ist auf der **A8 bei Krattigen ein Auto auf die Gegenfahrbahn geraten und frontal mit einem entgegenkommenden Auto kollidiert.** Alle vier Insassen der beiden Fahrzeuge wurden verletzt, einer davon schwer. **Die A8 war während mehrerer Stunden gesperrt, es kam zu erheblichem Stau.**

Krattigen: Lastwagen verliert Container – Strassen- und Bahnverkehr beeinträchtigt

6. Februar 2018

Auf der **A8 bei Krattigen hat am Dienstagmorgen ein Lastwagen einen Container verloren.** Der heruntergestürzte Container traf zunächst ein Auto, danach kollidierte ein Zug mit dem Behälter. Der Autolenker wurde beim Unfall leicht verletzt und mit der Ambulanz ins Spital gebracht. **Die Strasse war mehrere Stunden gesperrt, der Bahnverkehr war kurzzeitig unterbrochen.**

A8 / Krattigen: Vier Personen nach Unfall im Spital

5. November 2017

Am Sonntag sind bei einem Unfall auf der A8 bei Krattigen vier Personen verletzt worden. Sie mussten allesamt ins Spital gebracht werden. **Die A8 war zwischen Leissigen und Spiezwiler gesperrt.**

A8 Faulensee (Gemeinde Spiez): Motorradlenkerin bei Unfall schwer verletzt

20. September 2017

Am Mittwochnachmittag ist es auf der Autobahn **A8 bei Faulensee zu einer Kollision** zwischen einem Motorrad und einem Auto gekommen. Die Zweiradlenkerin wurde schwer verletzt mit einer Ambulanz ins Spital gebracht.

A8 Spiez: Autolenker nach Unfall tot geborgen

27. März 2017

In der Nacht auf Montag ist bei Spiez ein Auto in das Portal des Spiezwilertunnels geprallt. Der Lenker konnte nur noch tot geborgen werden. **Der Tunnel und Teile der A8 mussten für mehrere Stunden gesperrt werden.**

A8/Därligen: Mehrere Verletzte bei Unfall

24. August 2016

Am Mittwochmorgen ist es in **Därligen zu einer Kollision zwischen zwei Autos gekommen.** Mehrere Personen wurden dabei verletzt und mit zwei Ambulanzen ins Spital gebracht. Der Unfallhergang wird untersucht.

A8 Därligen: Stromleitung heruntergerissen

11. Januar 2016

Am Montagnachmittag ist eine Stromleitung in Därligen durch einen umstürzenden Baum beschädigt worden. **In der Folge musste die Autostrasse A8 in beide Richtungen gesperrt werden.** Es kam zu Verkehrsbehinderungen.

Autobahn A8 / Därligen: Verkehrsbehinderungen nach Unfall

9. Dezember 2015

Am Mittwochabend ist es auf der Autobahn A8 bei Därligen zu einem Auffahrunfall gekommen. Drei Personen wurden zur Kontrolle ins Spital gebracht. **Es kam zu Ver**



A8 Matten bei Interlaken: Vier Personen bei Unfall im Rugentunnel leicht verletzt

8. November 2015

Am Sonntagabend hat sich auf der Autobahn A8 bei Interlaken im Rugentunnel ein Unfall zwischen vier Autos ereignet. Vier Personen wurden leicht verletzt. **Der Tunnel musste in beiden Richtungen gesperrt werden.**

A8/Leissigen: Frontalkollision in Leissigentunnel

26. September 2015

Am Samstagnachmittag hat sich im Leissigentunnel auf der Autostrasse A8 ein Unfall ereignet. Drei Personen wurden mit Ambulanzen und einem Helikopter der Rega ins Spital gebracht. **Der Tunnel musste in beiden Richtungen gesperrt werden.**

A8 Krattigen: Autolenker bei Unfall tödlich verletzt

10. August 2015

Am Montagnachmittag ist bei einer heftigen **Frontalkollision auf der Autostrasse A8 bei Krattigen** ein Autolenker tödlich verletzt worden. Seine Belfahrerin sowie ein weiterer Autolenker wurden verletzt und mit einer Ambulanz sowie einem Helikopter der Air-Glaciers ins Spital gebracht. **Es kam zu erheblichen Verkehrsbehinderungen.**

A8 Krattigen: Verletzte nach Kollision von zwei Autos

16. Juni 2015

Am Dienstagmorgen ist es auf der Autobahn **A8 bei Krattigen** zu einer Kollision zwischen zwei Autos gekommen. Die Insassen der beiden Fahrzeuge wurden verletzt und mit der Ambulanz ins Spital gebracht. **Es kam zu Verkehrsbehinderungen.**

A8 Leissigen: Leissigentunnel nach Unfall gesperrt

12. Juni 2015

Am Freitagnachmittag hat sich auf der **Autostrasse A8 im Leissigentunnel** ein Unfall ereignet. Vier Personen wurden mit Ambulanzen ins Spital gebracht. **Der Tunnel musste in beiden Richtungen gesperrt werden.**

A8 Därligen: Frontalkollision fordert zwei Verletzte

28. Februar 2015

Auf der **Autostrasse A8 bei Därligen** sind am Freitagabend zwei Autos frontal kollidiert. Zwei Personen wurden verletzt und mit Ambulanzen ins Spital gefahren. **Die Autostrasse musste gesperrt werden.**

A8 Krattigen / Zeugenaufruf: Auto in Mauer geprallt – Lenker unbekannt

15. Februar 2015

In der Nacht auf Samstag ist auf der **A8 bei Krattigen** ein **Auto in eine Stützmauer geprallt.** Der Lenker konnte bislang nicht identifiziert werden. Das Auto war vorgängig entwendet worden. Die Kantonspolizei Bern sucht Zeugen.



Wie entwickelt sich der Verkehr künftig?

- Gemäss Astra findet eine generelle Verkehrszunahme auf den Nationalstrassen von 1.25% jährlich statt. In 10 Jahren sind das 12.5%
- Die A8 hatte in den letzten Jahren immer ein überdurchschnittliches Wachstum von 2.3%.
- Ein Trend im Tourismus ist die Verschiebung vom Gruppentourist hin zum Individualtourist. → Erkundung der Schweiz im Mietwagen statt im Reisebus.
- Der Verkehr auf der A8 als Zubringer zur Region wird durch die mehreren Leuchtturmprojekte mehr wachsen als der Durchschnitt.



Gibt es unabhängige Aussagen zur Leistungsfähigkeit der A8?

Bestätigung der Verkehrsüberlastung auf der A8 im Konzept zum Freizeit und Tourismusverkehr Oberland-Ost
(Erstellt durch die Firma Metron im Auftrag der RKOO)



Handlungsbedarf gemäss Punkt 3.2 der Studie

– Auf punktuellen Abschnitten bestehen Engpässe in der Strassenkapazität. Dies sind einerseits der Nationalstrassenabschnitt A8 zwischen Spiez und Interlaken und andererseits die Zufahrtstrasse in die Lütchinentäler.

Legende:



Unfallsschwerpunkte



Abschnitte mit Engpässen in der Strassenkapazität




Wanderweg und Veloroute auf Hochleistungsstrassenabschnitt



Gibt es unabhängige Hinweise aus die Leistungsfähigkeit der A8?

Massnahmen gemäss Punkt 6.2 Kernmassnahmen im Konzept zum Freizeit und Tourismusverkehr Oberland-Ost

NR	Massnahme	Ziel	Priorität			Verantwortungsbereiche	
			hoch	mittel	gering	Federführung	Beteiligte
MIV.4	Interessensbekundung Optimierung Leistungsfähigkeit A8 	Erhöhung der Erreichbarkeit der Region, politischer Einsatz auf verschiedenen Ebenen	x			RK OO, Gemeinden	Kanton, ASTRA



Wie äussert sich das Astra?

Bereits im Schlussbericht der Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost wurde auf Seite 26 folgendes Festgehalten:

Strasseninfrastruktur A8

Bei einer Buserschliessung für Leissigen und Därligen **stellt die Einfahrt in die A8 in Därligen Ost eine neuralgische Stelle im Strassennetz dar**. Der Bus muss in Richtung Interlaken in die teilweise stark belastete A8 (v.a. bei grossem Ausflugsverkehr) einfädeln, **was zu entsprechenden Verlustzeiten führen kann**.

In der zweiten Jahreshälfte **2015 hat das ASTRA die Bearbeitung eines generellen Projektes für eine neue Streckenführung der A8** zwischen den beiden Anschlüssen Därligen-Ost und Interlaken- West mit dem Ziel einer Aufhebung des Anschlusses Därligen-Ost wieder **sistiert**.

→ Das Astra ist momentan nicht bereit an einen Lösung mit zu wirken.

Das wird in diversen Telefonaten und im Mitwirkungsbericht zur Vertiefungsstudie zur Buserschliessung Spiez – Interlaken bestätigt.



Warum werden all diese Fakten ignoriert?

Die RKOO schlägt alle Fakten und Hinweise zur Überlastung der A8 in den Wind

Warum ist das so?

- Die Umstellung des Regionalverkehrs auf den Bus wird als Voraussetzung für den ½-Stundentakt im Fernverkehr gesehen
- Der ½-Stundentakt im Fernverkehr ist ein wichtiger Baustein für die Entwicklung der Region
- Eine Verschiebung des ÖV Angebotes auf die Strasse bringt weniger Züge auf die Strecke und reduziert die Barrierenschliesszeiten in Interlaken West
- Der Nutzen liegt in der Region. Dafür ist die RKOO bereit eine funktionierende ÖV Erschliessung von Därligen und Leissigen zu opfern.

Wenn zehn Wölfe & ein Schaf zusammen abstimmen, was es zum Abendessen gibt, ist die Antwort auch klar. Hat hier die direkte Demokratie ihre Grenzen?



Fakten oder doch Halbwahrheiten?

In der RKOO wird die künftige Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse komplett ausgeblendet.

Es wird dauernd mit Halbwahrheiten argumentiert.

Schreiben vom 29.08.18

- Ein Vergleich der minimal befahrenen Strasse am Rechten Seeufer mit der A8 ist nicht zulässig.
- Gemäss RKOO wurde die Situation Einbiegstrecke von Postauto mit Testfahrten geprüft
- Gemäss Postauto fanden 2014 Testfahrten statt um die Fahrzeit Spiez – Interlaken zu messen. Testfahrten mit dem Zweck der Prüfung der Einfahrt Därligen – Ost sind keine bekannt.

Monitoring Einfahrt Därligen - Ost:

- Zum erwähnten Monitoring bei reduziertem Tempo fand eine erste Messung im April 18 statt. Die zweite ist im Oktober vorgesehen. Somit ist keine belastbare Aussage zum Verkehrsaufkommen auf der A8 in den Spitzenmonaten möglich.
- Der Busfahrplan hat genügend Fahrzeitreserve
- Fakt ist, dass in Spiez 5 Minuten zur Verfügung stehen, um vom Bus auf den Zug auf Gleis 3 oder 4 umzusteigen.
- Ein weiterer Fakt ist, dass der Bus in Interlaken zuerst die Schulen anfährt und dann den Bahnhof um die Schulzeiten zu erreichen. Auch hier sind nur minimale Zeitreserven vorhanden.



Fazit:

All diese Fakten, Trends und Entwicklungen lassen nur einen Schluss zu.

- Die A8 stösst bereits heute an vielen Tagen an ihre Kapazitätsgrenze
- Durch die positive Entwicklung der Region wird sich die Situation überdurchschnittlich verschärfen
- Es gibt keine alternative Route zur Erschliessung von Därligen und Leissigen
- Die problematische Einfahrt Därligen – Ost ist seit langem bekannt, Lösung aber keine in Sicht
- Das ASTRA steht einem Busbetrieb auf der A8 kritisch gegenüber und ist nicht bereit mitzuhelfen die Situation zu entschärfen

All diese Fakten lassen für uns nur einen Schluss zu:

Die ÖV Erschliessung von Leissigen und Därligen kann nur auf der Schiene erfolgen



Lösungsvarianten:

Solange die Verkehrssituation auf der A8 nicht entschärft wird und solange keine fundierte Studie vorliegt, welche belegt, dass eine ÖV Erschliessung per Bus künftig auf der A8 funktionieren wird, sehen wir nur folgende zwei Varianten der ÖV Erschliessung für den Regionalverkehr:

Variante 1:

Der öffentliche Verkehr wird wie bis anhin tagsüber per Regionalzug und nachts per Bus sicher gestellt. (Analog heutiger Situation)



Lösungsvarianten

Variante 2:

Abdeckung des Regionalverkehrs durch den Fernverkehrszug

Vorteile dieser Lösung:

- Region erhält den wichtigen ½ - Stundentakt Anschluss an den Fernverkehr
- Mit Abstand die operativ günstigste Lösung, da nur minimale zusätzliche Kosten durch den Regionalverkehr entstehen
- Operativ seit Jahren erprobt, da schon heute die ersten Fernverkehrszüge in Leissigen und Därligen den Regionalverkehr abdecken
- Investitionskosten für Bushaltestellen entfallen

Nachteile:

- Es entstehen Investitionskosten für Perronanlagen in Därligen und Leissigen (Investitionen moderat, da Unterführung und Infrastruktur bereits bestehend)

 **InterCity 1058**
Richtung Basel SBB





Anfrage an den Regierungsrat

Der Gemeinderat Leissigen bittet den Regierungsrat um folgende Unterstützung:

- Beauftragung des ASTRA zur Abgabe einer, durch eine fundierte Studie gestützte, Stellungnahme zur Funktionsfähigkeit eines Busbetriebes auf der A8, unter Berücksichtigung der verschiedenen Tages- und Jahreszeiten und der künftigen Entwicklungen der Verkehrsaufkommens.
- Sistierung des Entscheids zur Verschiebung des ÖV Angebots im Regionalverkehr von der Schiene auf die Strasse, bis zum Vorliegen oben erwähnter Stellungnahme.
- Wiedererwägung des Entscheides Bahn / Bus unter Berücksichtigung der Variante V2 und der oben erwähnten Stellungnahme.

eigener Kommentar zum Bericht

Beispiele:

Tab 8, Angebotshäufigkeit und Takt

Bahn 3, Bus 4 → falsch

völlig ausgeblendet: Pünktlichkeit – Einfluss Verkehr A8

→ unsere Versuchsfahrten zeigen fatales Ergebnis:
funktioniert nur bei idealen Verkehrsverhältnissen (sehr selten)

Tab 9, örtliche Erschliessung

für Leissigen irrelevant, für Därligen zutreffend → unsensitiviert
es sollten Inputs der Betroffenen berücksichtigt werden (und nicht von Aussenstehenden)

→ Sensitivitätsanalyse

Tab 10, Reisezeiten und Transportketten

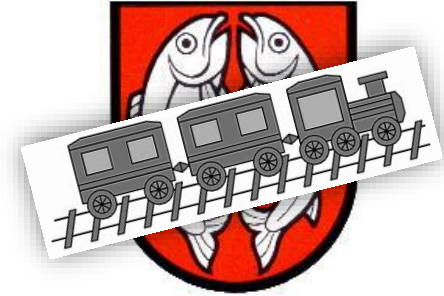
Verkehr A8 völlig unberechenbar durch Verkehrsaufkommen und Unfälle
siehe schöne September/Oktobertage:

→ Stau am Morgen in Richtung Interlaken

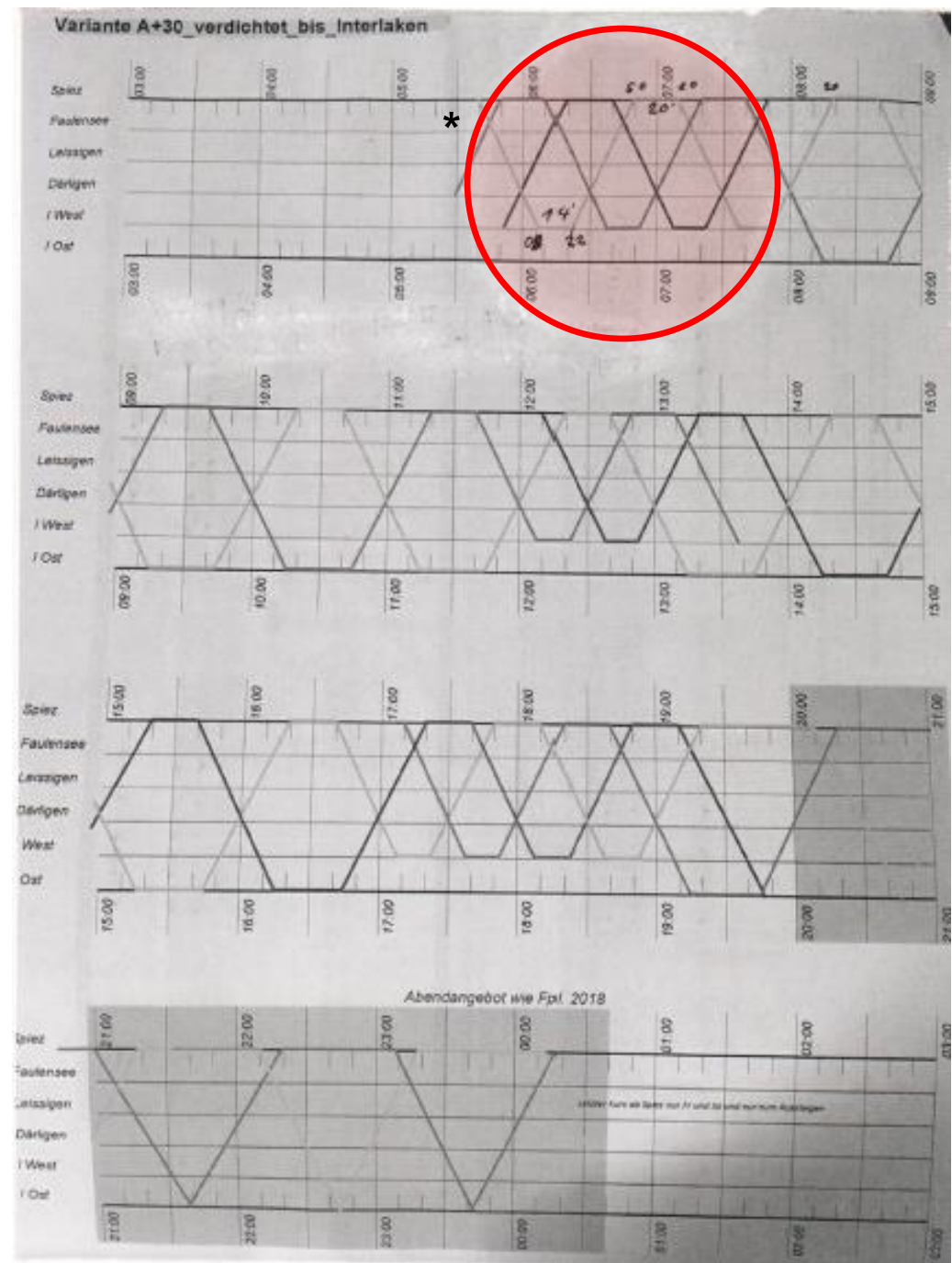
→ Stau am Abend in Richtung Spiez
(wer soll da Anschlösszüge erreichen?)

→ Sensitivitätsanalyse (man kann dem Bus auch "1,5" geben)

Leissigen



Fakten (Details)



* Testfahrten RKOÖ
(geheim !) → ?

Testfahrten IG Leissigen Futura
→  

eigener Kommentar zum Bericht

Beispiele:

Tab 11, Betriebsqualität und Fahrplanstabilität

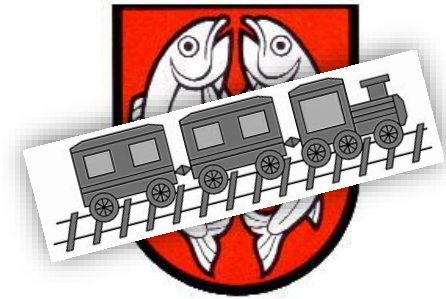
Verkehr A8 völlig unberechenbar durch Verkehrsaufkommen und Unfälle
Begründung dito Tab 10

→ Sensitivitätsanalyse (man kann dem Bus auch eine "1" geben)

Tab 12, Fahrgastkomfort

Unterschiedliche Auslastung und Reisegepäck schränken den Komfort ein

→ Sensitivitätsanalyse (man kann dem Bus auch eine "1" oder eine "1,5" geben)



eigener Kommentar zum Bericht

Gesamtbewertung Angebotsqualität Studie Original (siehe Seite 43)

"IST" Bericht: Bahn Ø 3.0 / 3.2 (Flügelzug) **besser!** b Bus Ø 2.7 / 2.8 **schlechter!** p

Gesamtbewertung Angebotsqualität Studie sensitiviert

"KANN" Sensitivitätsbetrachtung "Interesse Leissigen" → Korrekturen

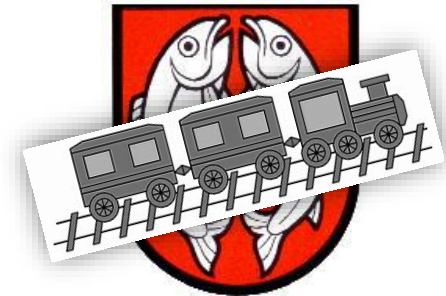
Tab 8 (Angebot und Takt)	Korrektur -0.5 (Takt ist verkehrsabhängig)	Bus	3.5 / 3.5	(4)
Tab 9 (örtl. Erschliessung)	keine Korrektur, obschon der Wille der Bevölkerung nicht einbezogen wird	Bus	4.0 / 4.0	(4)
Tab 10 (Reisezeiten)	Korrektur -0.5 (Reisezeiten werden zur Lotterie)	Bus	1.5 / 1.5	(2)
Tab 11 (Betriebsqualität)	Korrektur -0.5/-1.0 (Fahrplanstabilität ist nicht gegeben)	Bus	1.0 / 1.0	(1,5 / 2)
Tab 12 (Komfort)	Korrektur -1.0/-1.0 (die Sicherheit wird ausgeblendet)	Bus	<u>1.0 / 1.0</u> Ø 2,2	<u>(2)</u> Ø (2,7/2,8)



- **Schlussfolgerung: die Bahn/Bus-Varianten sind viel schlechter!** (Tabelle 13)
Bus Ø 2.2/2.2 Bahn Ø 3.0/3.2

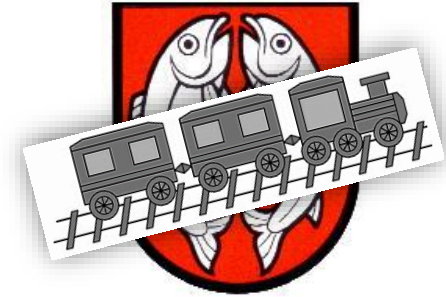
- **Gesamtbeurteilung Wirtschaftlichkeit → +/- ausgeglichen durch Kosten/Nutzen**

Leissigen



eigener Kommentar zum Bericht

Leissigen



Weitere Kriterien:

Tab 18, Umwelt

→ Sensitivitätsanalyse (man kann dem Bus auch eine "2.0" geben)

Tab 19, Sicherheit (siehe Seite 56)



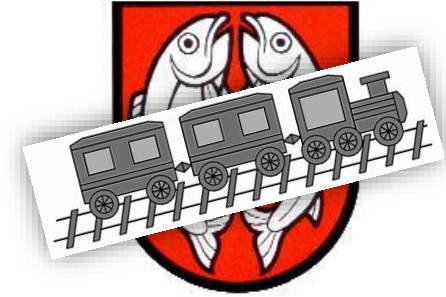
Die Nachfrage- und Ertragsabschätzung zeigt, dass bei einer Buserschliessung von Leissigen und Därligen ein Teil der heutigen Fahrgäste (6 %) den ÖV nicht mehr nutzen und auf den motorisierten Individualverkehr abwandern würden, der höhere Unfallkosten als der ÖV aufweist und damit objektiv weniger sicher ist. Deshalb werden die Bahn/Bus-Varianten hier tendenziös leicht schlechter bewertet als die reinen Bahnvarianten !

Der Anschluss Därligen A8 ist äusserst gefährlich !

→ Sensitivitätsanalyse ("2.5" für Bus ist zu gut ! Man kann "1.5" geben)

Kommentar zum Bericht

Leissigen



Weitere Kriterien: **Tab 20, Bewertung Standortattraktivität***

man kann eine "1.0" bis "2.0" geben

→ **Sensitivitätsanalyse**

(Bus mit "3.0" stark überbewertet, man kann eine "1.0" bis "2.0" geben)



Nimmt keine Rücksicht auf Fakten der Gemeinde Leissigen

- Entwicklung z.Zt. x Wohneinheiten
- Baulandreserven für y Wohneinheiten
- Bahninfrastruktur vorhanden



Die Bahnerschliessung ist mit sicheren und kürzeren Reisezeiten grundsätzlich positiver zu bewerten !

* Es gibt Beispiele von potenziellen Neuzuzüglern, die sich wegen dem Zerfall der ÖV-Qualität bereits jetzt für andere Wohngemeinden entschieden haben.

Kommentar zum Bericht

Gesamtbewertung und Folgerungen (siehe Seite 58, 59)

- **Angebotsqualität:**

Bahn	+	(starke Untertreibung !)
Bus	-	

- **Wirtschaftlichkeit:** ausgeglichen

- **Umweltsicht:**

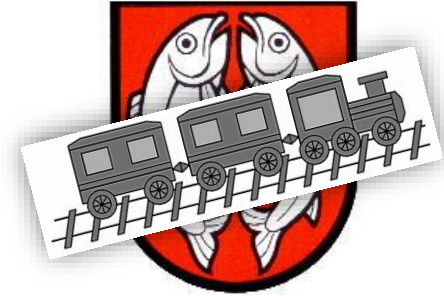
Bahn	+	(NO _x / CO ₂)
Bus	-	

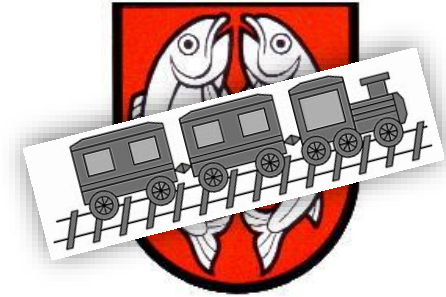
- **Sicherheit:**

Bahn	+	(starke Untertreibung !)
Bus	-	

Weitere Sensitivitäten (siehe Seite 68 bis 70)

- Unsicherheit bei der Nachfrageprognose → siehe Gemeindeentwicklung !
- A 8-Knoten = gordischer Knoten, unlösbar (siehe Stellungnahme ASTRA und nicht GR u. RR !)





Kommentar zum Bericht

Folgerungen (siehe Seiten 72 bis 74)

Wichtigste Vor- und Nachteile der Varianten für Leissigen und Därligen

- Die Bahnvarianten ermöglichen für die beiden Gemeinden **kürzere Reisezeiten** und mit dem eigentrassierten Betrieb auch einen **zuverlässigeren Betrieb**.

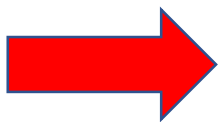
Auswirkungen auf den überregionalen Verkehr

- Auf den überregionalen Verkehr Bern – Interlaken Ost haben die Bahn- oder Busvarianten zur Erschliessung von Leissigen und Därligen **keine** massgebenden Auswirkungen.

(Argumente von RKOÖ und Gemeinde Interlaken erodieren !)

Wirtschaftlichkeit

- Aus wirtschaftlicher Sicht stellt sich primär die Frage der Wahrscheinlichkeit der Einführung des integralen Halbstundentakts im Fernverkehr.



Generell gilt, dass je später der integrale Halbstundentakt beim Fernverkehr eingeführt wird, desto besser schneidet aus wirtschaftlicher Sicht die Variante mit einem zwischenzeitlichen Flügelkonzept auch gegenüber der Bahn/Bus-Variante ab.



BAHN oder BUS

Die Bevölkerung von Leissigen will die BAHN!

Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs

Ziel der Studie

Zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därliken

Fazit der Studie

Varianten **ausgeglichen** und **vergleichbar** (Erschliessungsqualität / Wirtschaftlichkeit)
Überregionaler Verkehr wird nicht beeinflusst!
Stärken Bahn:
- **kürzere Reisezeiten**, Komfort
- **Fahrplansicherheit** (Anschlüsse)
- Sicherheit und Umwelt
Stärken Bus:
- örtliche Erschliessung (**nicht** relevant!)

Sicht Leissigen

Unter Einbezug der Bewertung der Interessen der Gemeinde und der BLS-> **klare Vorteile der Bahnvarianten!**

Standpunkt Leissigen

Bestehende Infrastruktur -> weiter nutzen!

- wird im Zusammenhang mit der Verlängerung der Kreuzungsstelle noch weiter ausgebaut
- gemeinsame Nutzung mit Fernverkehr macht Sinn! (Kostenteilung)

Vorteile Bahnerschliessung für die ÖV-Nutzer, Angebotsqualität durch:

- Verlässliche **Fahrplanstabilität** garantiert Anschlüsse
- **Kürzere Reisezeiten**, direkteres Umsteigen
- Besserer **Fahrgastkomfort**, mehr Platz (z.B. für Gepäck, Kinderwagen, etc.)
- Höhere **Sicherheit** (Unfallrisiken Strasse)
- Kleinere **Umweltbelastung** (CO₂, Lärm, etc.)
- **Unabhängigkeit** von Ereignissen und Staus auf der A8

Weitere wichtige Fakten:

- Leissigen ist seit jeher mit der Bahn erschlossen und wegen externen Arbeitsplätzen stark ÖV-abhängig
- A8 -> Verkehrszunahme prognostiziert (+ 35% bis 2040), heute schon zeitweilig überlastet
- A8 Spiez-Interlaken -> ausgewiesener Unfallschwerpunkt (ASTRA)
- Abwanderung vom ÖV auf individuellen Verkehr zu erwarten (geschätzt > 6%)
- Verlust von Standortvorteil (Gemeindeentwicklung -> zurzeit über 30 Wohnungen im Bau!)
- Projekt verlängerte Kreuzungsstelle verlangt ohnehin schon Bereitschaft und Verständnis der Bevölkerung (Landabtretungen und Verbauungen)
- Touristischer Bahn-/Schiffsverbund fällt weg
- Die BLS will Leissigen weiterhin bedienen können und sieht **kein** Konfliktpotenzial mit dem Fernverkehr!
- Gesamtwirtschaftlichkeit (Investitionen / Betriebskosten) neutral

Antrag

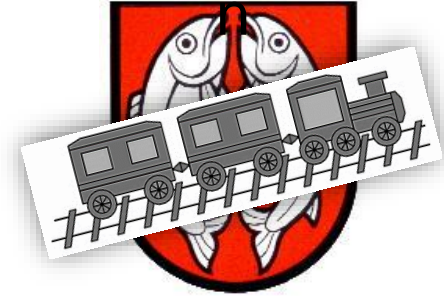
Die Vorteile der Bahnvarianten sind für die Gemeinde Leissigen und deren Entwicklung von höchster Bedeutung!

Die bestehende Anbindung mit der Bahn ist beizubehalten!!

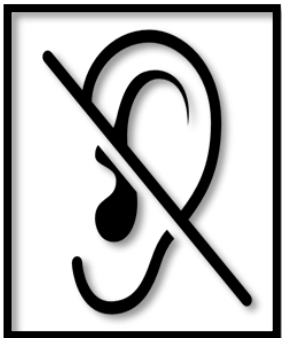
Bei unterschiedlicher Beurteilung der Fakten ist eine weitere Vertiefung der Studie vor dem Entscheid dringend notwendig.

Leissigen, im Februar 2017

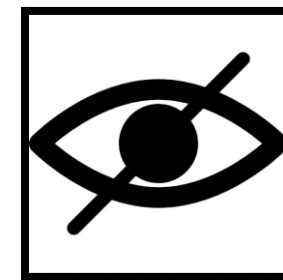
Leissige



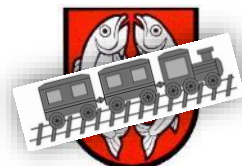
im Februar 2017
an alle GR



Nicht angehört



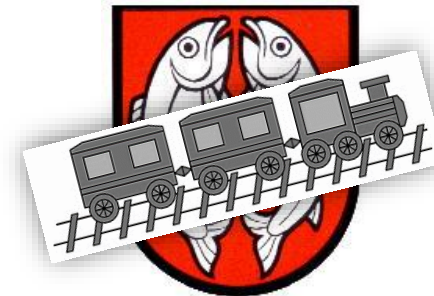
Nicht angeschaut



Zusammenfassung

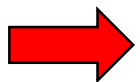
Teilprojekt I: Bahn / Bus

Situation	<ul style="list-style-type: none"> Faktenlage gemäß Studie klar <u>pro</u> Bahn Politischer Entscheid gegen die Bahn → RR und GR-Beschluss (Angebotsbeschluss f. d. ÖV 2018/21) Abstimmversprechen erodieren (geblieben sind nur Falschaussagen über 10 Mio Invest am Bahnhof Leissigen und Barriereschliessung in Interlaken sowie Zufahrt Därligen Ost)
Aufgabe/ Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Die Umstellung ist zu überprüfen und ggf. zu sistieren und danach ist der ÖV auszubauen. → RR ist zu überzeugen, diesen Part besser zu hinterleuchten → Die BLS soll wieder verlässlicher Partner von Leissigen werden Die IG Leissigen Futura erarbeitet Fakten mit Gemeinde und Bevölkerung.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> Wechsel für Leissigen so nicht hinnehmbar und kann so nicht geschluckt werden → „Flurschäden“ zu gross und existenziell Fakten sollen <u>über</u> politische Spiele der RKOÖ gehen! Der ÖV ist zu wichtig, um zum Spielball der Politik zu werden Die „Kirche“ soll weiter im Dorf bleiben → die IG beweist den Rückhalt in der Gemeinde Der Attraktivitätsverlust einer prosperierenden Gemeinde zerstört deren Entwicklung langfristig.
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Die IG ist motiviert durch deren grandiosen Rückhalt in der Gemeinde und durch das entgegengebrachte Verständnis von Freunden im ganzen Berner Oberland. Zum Glück sagt man „Lügen haben kurze Beine“, das motiviert zum Durchhalten. <p>„Wenn die Wahrheit zu schwach ist, sich zu verteidigen, muss sie zum Angriff übergehen“ (Berthold Brecht).</p>



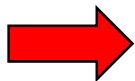
Werte Entscheidungsträger,
Liebe Gäste und Freunde

- lasst uns auf das in der Studie definierte Ziel besinnen



zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen

- nehmen wir Kenntnis von den beschriebenen Fakten

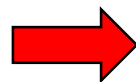


KEINE Auswirkungen auf den überregionalen Verkehr
BESSERE Gesamtqualität der Bahn !



- Wir bitten daher um Unterstützung

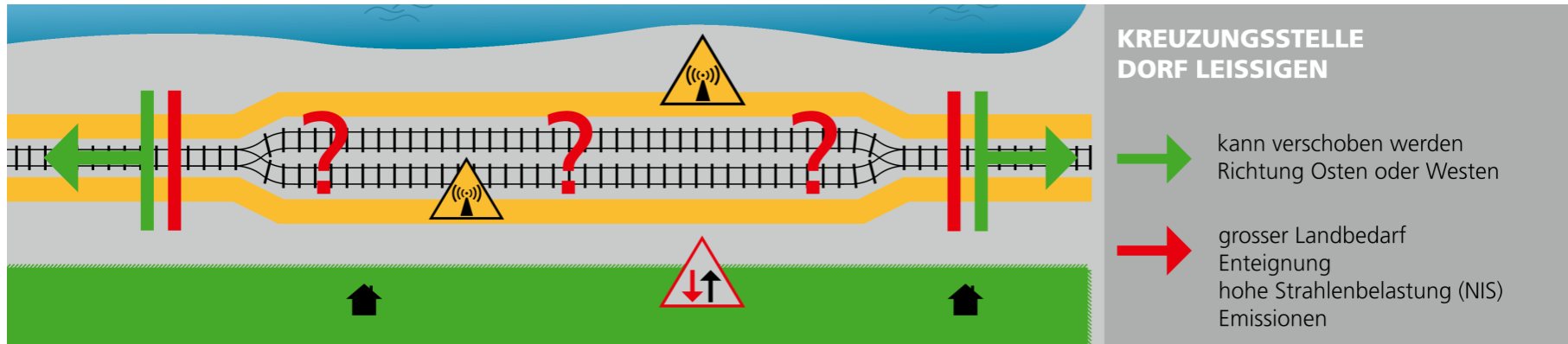
- Lassen Sie zu diese ungeniessbare Schublade im Interesse der Glaubwürdigkeit der Fakten nochmals rausziehen.
- Lassen Sie eine faire gemeinsame Überprüfung zu.



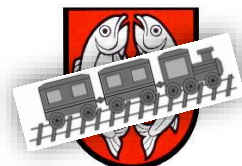
unser Ziel: langfristiger ERHALT der Bahnverbindung von Leissigen

Willkommen in Leissigen

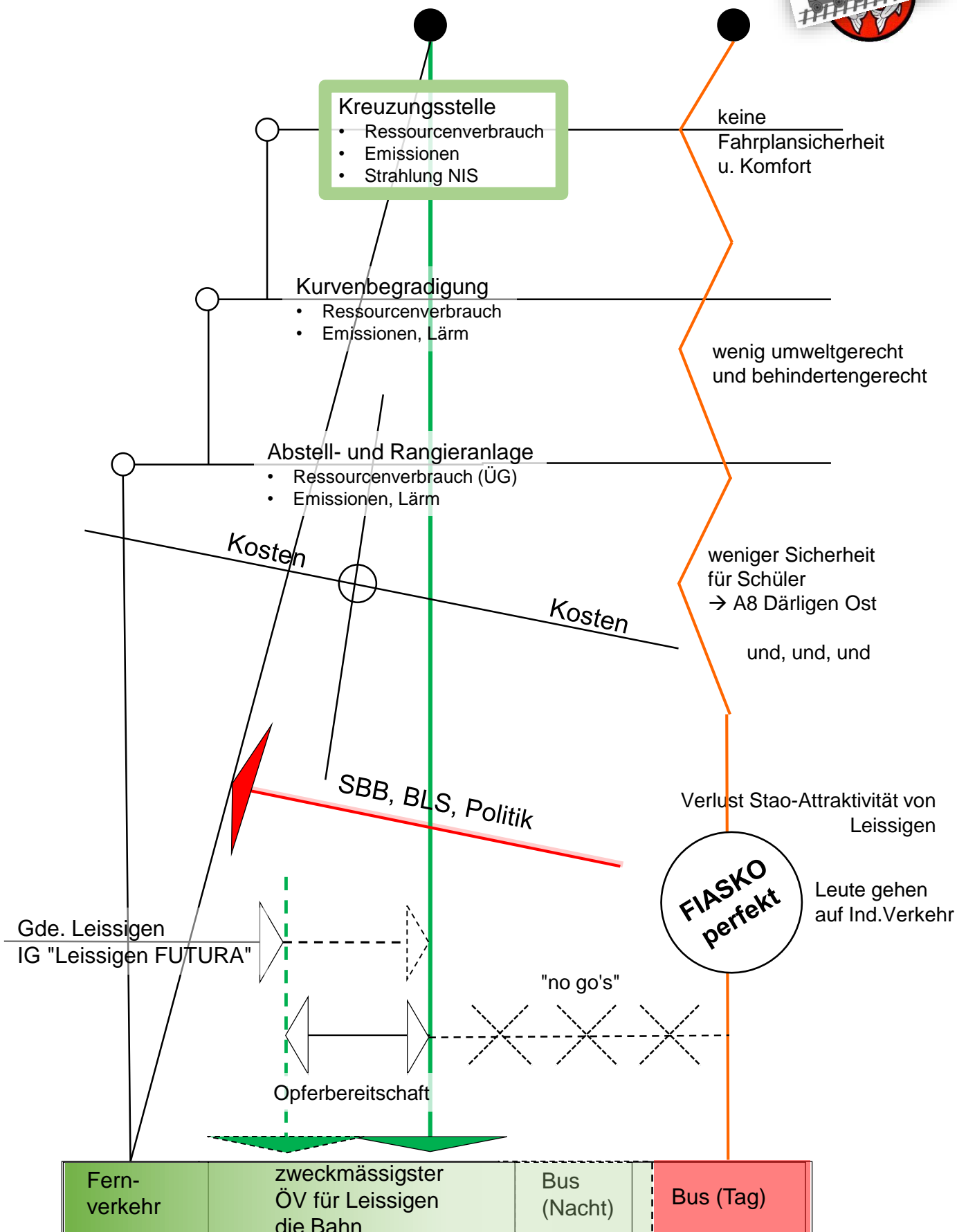
Bahnprojekte SBB / BLS Kreuzungsstelle



- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - IG Leissigen Futura
 - Fakten Bahn / Bus
 - **Fakten BLS-Projekte**
 - **Kreuzungsstelle**
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
 - Wünsche / Anträge
 - Aktuelles

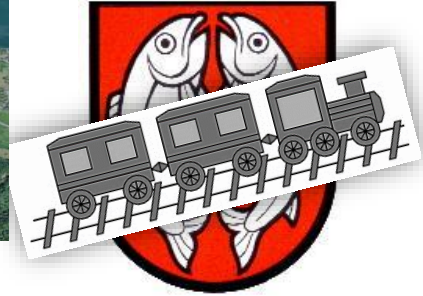


Projekte: Ziele versus Lasten



Panorama Faulensee - Därligen

Leissigen

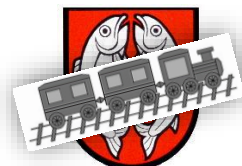


Kreuzungsstelle Bahnhof

Kreuzungsstelle Horbacher

Kreuzungsstelle Tracht

Kreuzungsstelle



Einführung

Der raffinierte Taktfahrplan wurde auf der bestehenden Infrastruktur (Spiez – Interlaken) konstruiert. Das heisst: der Kreuzungspunkt Leissigen war durch die bestehende Anlage gegeben, der Fahrplan wurde entsprechend angepasst.

Nach Aussage der BLS (Informationsveranstaltung vom 19.06.2018) läge der ideale Kreuzungspunkt bei Därligen !

Heute nimmt man umgekehrt den Fahrplan als Vorgabe und sucht die Infrastruktur danach zu richten.

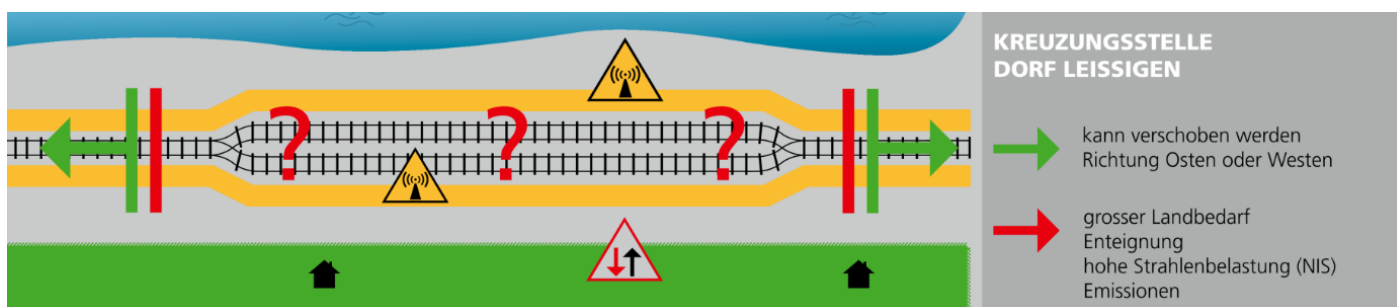
Fakt ist: das Vorhaben teilt Leissigen stärker in zwei Dorfteile !

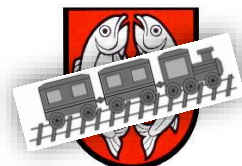
DIE BLS WILL/MUSS

- Die bewilligten 100 Mio für den Abschnitt Spiez – Interlaken verbauen
- Das Bahnhofgelände vermarkten
- Für die Verlängerung der Kreuzungsstelle neues Land kaufen resp. enteignen
- Auf Landwirtschaftsland eine neue Abstellanlage erstellen und diese mit dem RIGIPS Verlad verbinden.

FUTURA WILL

- Bahnhof behalten
- Ein neues Perron (Haltekannte) für IRE-Halt
- Jetzige Kreuzungsstelle ca. 200 m ostwärts verlängern
- Trasse weder verschieben, begradigen noch erhöhen
- Speiseleitung erdverlegen





Kreuzungsstelle: Auswirkungen

Variante I "Horbacher"

Direkt betroffene Liegenschaften:

ca. 45*

Direkt betroffene Bewohner:

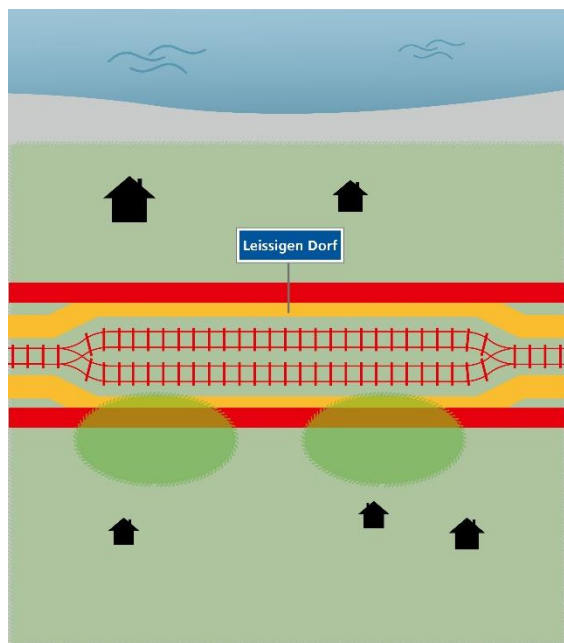
ca. 100*

Indirekt betroffene Bewohner:

ca. 200*

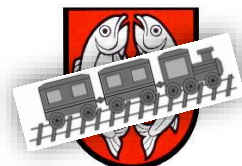
*noch genau gemeinsam zu verifizieren

Effekte:



- Platz für Geleisenlage muss erworben werden
- Brutale Durchschneidung des Dorfes
- Zusätzliche Strahlenbelastung (NIS)
- Grosser Ressourcenverbrauch (Bauzone, Vorland = Fremdland)
- Sichtverbauung durch Höherlegen des Trasses
- Blockierung der Dorfverbindungen (3 Barrieren gleichzeitig geschlossen)
- hohe Kosten für Bauherrschaft
- Kreuzung ausserhalb möglicher Haltezone der Bahn
- + Bahnhofareal als Entwicklungspotenzial der Gemeinde (! Eigentum der BLS !)





Kreuzungsstelle: Auswirkungen

Variante II "Bahnhof Areal"

Direkt betroffene Liegenschaften:

ca. 20*

Direkt betroffene Bewohner:

ca. 50*

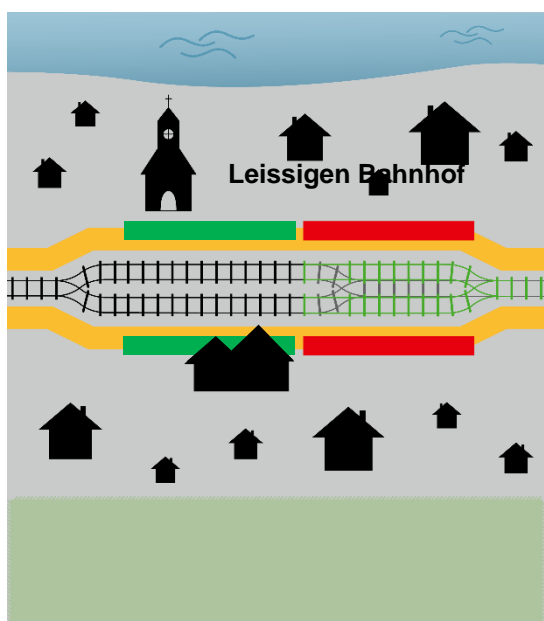
Indirekt betroffene Bewohner:

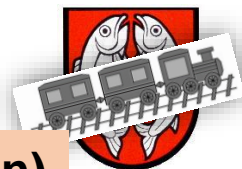
ca. 150*

*noch genau gemeinsam zu verifizieren

Effekte:

- + Platz für Geleiseanlagen bestehend
- + grossmehrheitlich eigenes Land (BLS)
- + Ressourcenverbrauch gering (ca. + 150 m²)
- + keine zusätzliche Trennung der Dorfteile
- + keine Sichtverbauung durch Höherlegen des Trasses
- + geringe Kosten für Bauherr
- + Kreuzung für mögliche Haltezone der Bahn optimal
- + keine zusätzliche Verschleppung der Strahlenbelastung
- weniger Entwicklungspotenzial des Areals am Bahnhof





Kreuzungsstelle: Auswirkungen

Variante III "Tracht" (zw. Leissigen und Därligen) (bei keiner Bahnversorgung von Leissigen)

Direkt betroffene Liegenschaften:

ca. 5*

Direkt betroffene Bewohner:

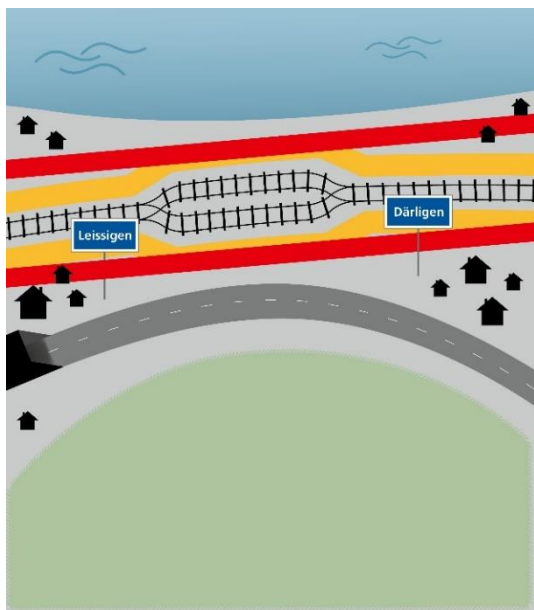
ca. 10*

Indirekt betroffene Bewohner:

ca. 20*

*noch genau gemeinsam zu verifizieren

Effekte:



- +/- Platz für Geleiseanlagen muss erworben werden. Landverbrauch zwischen Strasse und See gering
- +/- Ressourcenverbrauch mittel (keine Bauzone, Wiesland)
- + Strahlenbelastung ausserhalb Agglomeration
- + keine Sichtverbauung für
- + keine Zerschneidung von bewohnten Gebieten
- +/- mittlere Kosten für Bauherrschaft
- Kreuzung ausserhalb möglich. Haltezone der Bahn
- + Bahnhofareal als Entwicklungspotential der Gemeinde (! Eigentum der BLS !)



Kreuzungsstelle: eigener Variantenvergleich (grob und unsensitiviert)

- Fläche externer Direktverbrauch:
- Fläche externer Indirektverbrauch:
- Anzahl betroffene Liegenschaften:
- Anzahl betroffene Menschen:
- Neuer Platzbedarf für Geleiseanlagen:
- Qualitativer Ressourcenverbrauch:
(Bauland, Wiesland, Brachland)
- Beeinträchtigung Menschen:
(Sichtverbauung / Dorftrennung)
- Akzeptanzerwartung (Gemeinde Leissigen):
- Kostenerwartung (Steuergeldder):
- Auswirkung (neg) auf Bahnversorgung:
- Auswirkung (neg) auf Verkehrsbetrieb (Fahrplan):
- Entwicklungspotenzial Bahnhof Areal Leissigen:
- Attraktivität neg. für Leissigen
(wirtsch. Verlust/Gewinn)

I

4

II

2

III

3

4

2

2

4

1

2

4

2

2

4

1

3

4

2

2

4

2

2

4

1

2

4

1

3

3

1

3

2

3

1

1

3

1

4

1

3

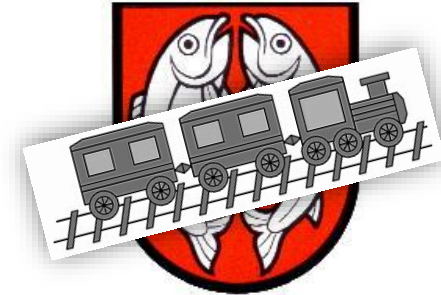
46

22

!

29

Leissigen

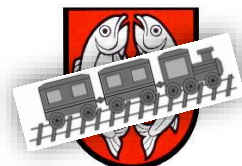


Var. I: unverträglich

Var. II: gut

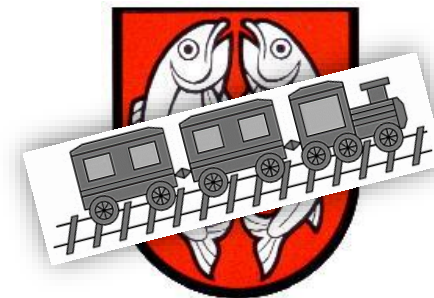
Var III: verträglich
(Bahnanschluss ?)

! ist professionell gemeinsam!
zu verifizieren, sensitivieren !



Kreuzungsstelle: Zusammenfassung

Situation	<ul style="list-style-type: none"> Die BLS/SBB braucht eine längere (> 160 m) Kreuzungsstelle Nach Neuevaluation (kürzere Strecke) wurde keine neue Ortsvariante geprüft. Für diese Länge stehen aber weitere Varianten zur Verfügung (Bahnhof oder Tracht) Die Geleiseanlage soll wegen baulichen Wünschen und minimaler Geschwindigkeitserhöhung neu angelegt werden (gestreckt und erhöht) Während Kreuzung (warten) sind drei Bahnübergänge geschlossen.
Aufgabe / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Neue bereitstehende Varianten müssen geprüft werden Bezüglich Kosten und Nutzen sind alle alternativen Lösungen klar günstiger Die Geschwindigkeitserhöhung (-> 90 km/h) bringt keinen operationellen Zeitgewinn und soll fallen gelassen werden Die Trasseerneuerung kann mit weniger neg. Auswirkungen verwirklicht werden. Übergänge/Unterführungen sind zu prüfen (vergl. Sanierung Därligen) Die zusätzliche Zerschneidung des Dorfes kann bei Wahl einer Alternative reduziert werden. Die Speiseleitung muss dem zeitgemässen Standart entsprechend erdverlegt werden.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> Die Belastungen aller Art für das Dorf und dessen Entwicklung muss reduziert werden. Ansätze bezüglich technischem und zeitkonformem Fortschritt müssen genutzt werden (zB NIS) Die baulichen Emissionen können bei anderer Wahl der Kreuzungsstelle massiv reduziert werden. Die Bevölkerung von Leissigen ist mit der gewählten Variante nicht einverstanden.
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Die IG Leissigen Futura unterstützt jede bessere Lösung Die zusätzliche verstärkte Zerschneidung des Dorfes ist in dieser Form nicht annehmbar. Der Ressourcenverbrauch an Bauland, Wiesland ist zu gross ! Die Vernunft und Offenheit aller Beteiligten führenn gemeinsam zu besseren Lösungen



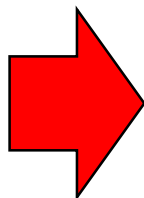
Werte Entscheidungsträger,
Liebe Gäste und Freunde

- lasst uns auf das in der Studie definierte Ziel besinnen

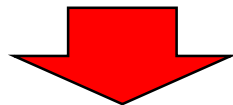


zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen

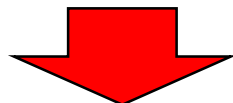
- nehmen wir Kenntnis von den echten Fakten



längere Kreuzungsstelle ist nötig und unbestritten



Ausbau Anlage am Bahnhof

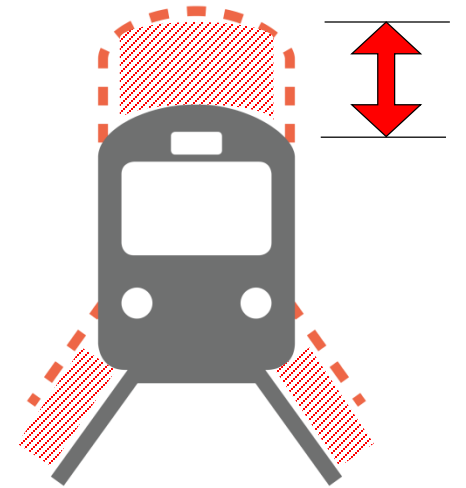
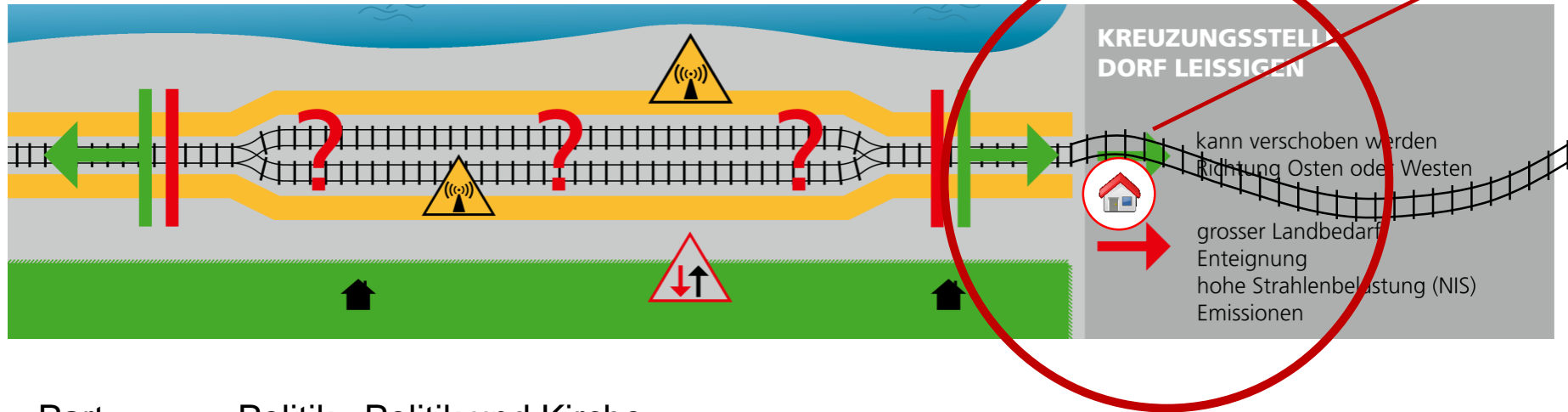


**lasst uns diese Schublade nochmals herausziehen,
gemeinsam reinschauen und verbessern.**



Willkommen in Leissigen

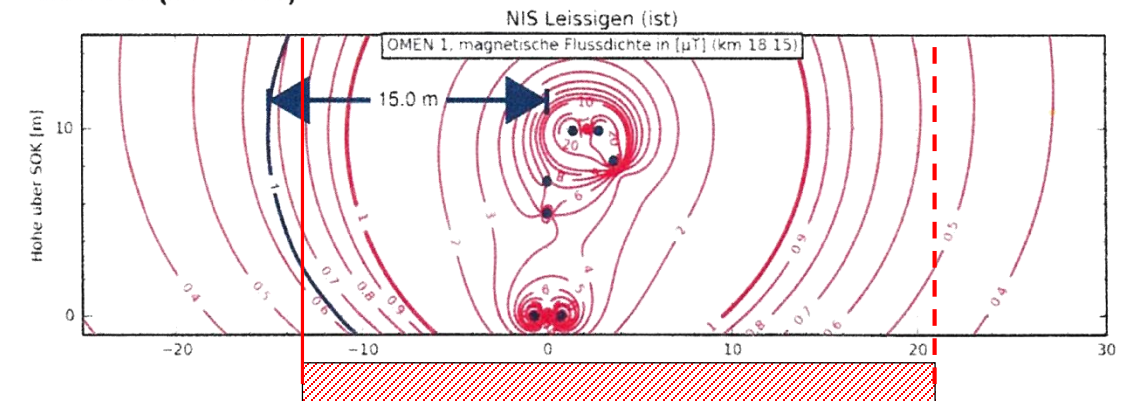
Kurvenbegradigung / Geleisanlage / Speiseleitung (NIS)

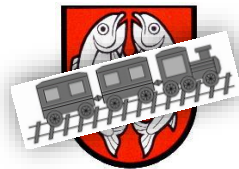


- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - IG Leissigen Futura
 - Fakten Bahn / Bus
 - **Fakten BLS-Projekte**
 - Kreuzungsstelle
 - **Kurvenbegradigung, Geleisanlage**
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
 - Wünsche / Anträge
 - Aktuelles

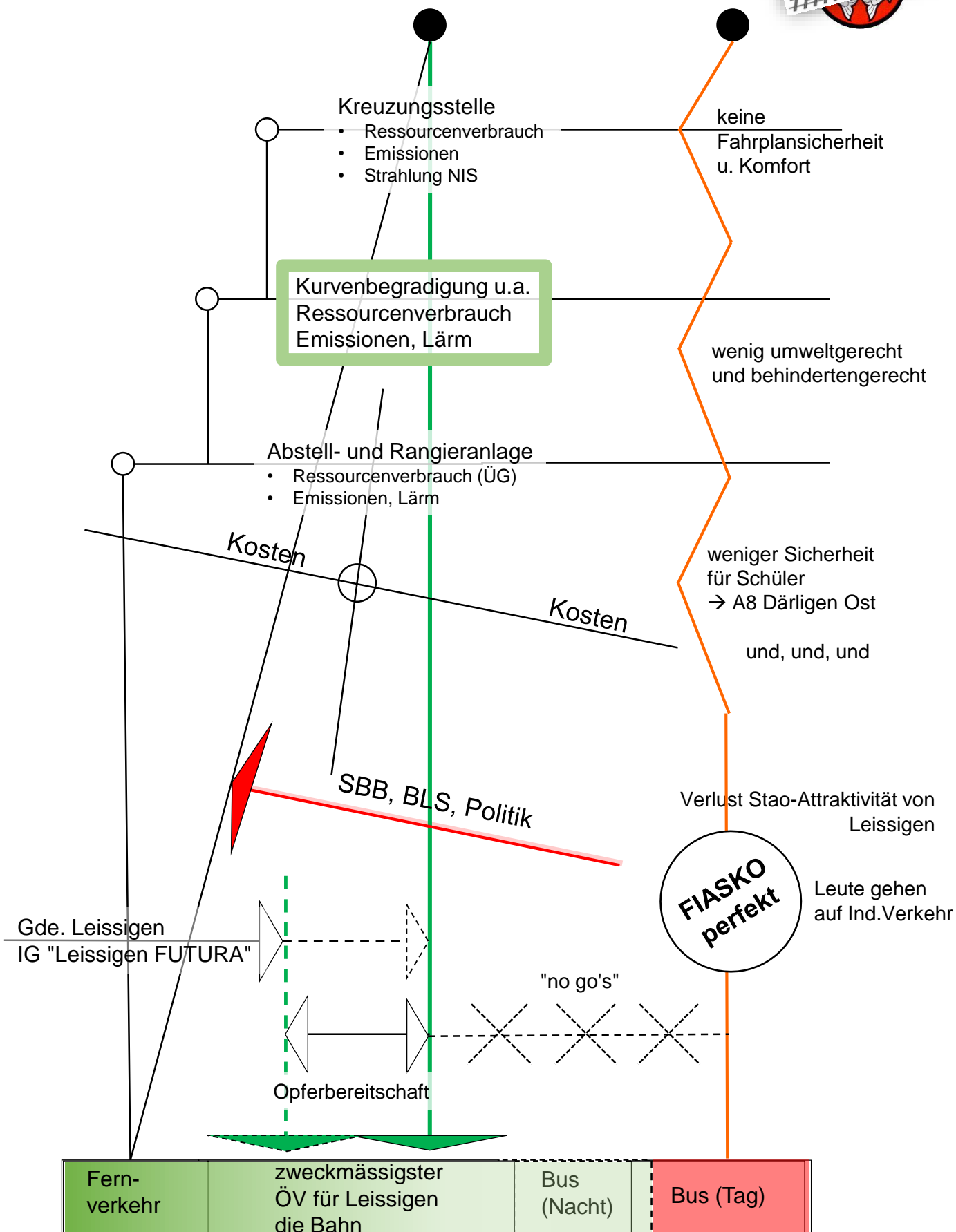
NIS (nicht ionisierende Strahlung)

Parzelle 82 (km 18.150)



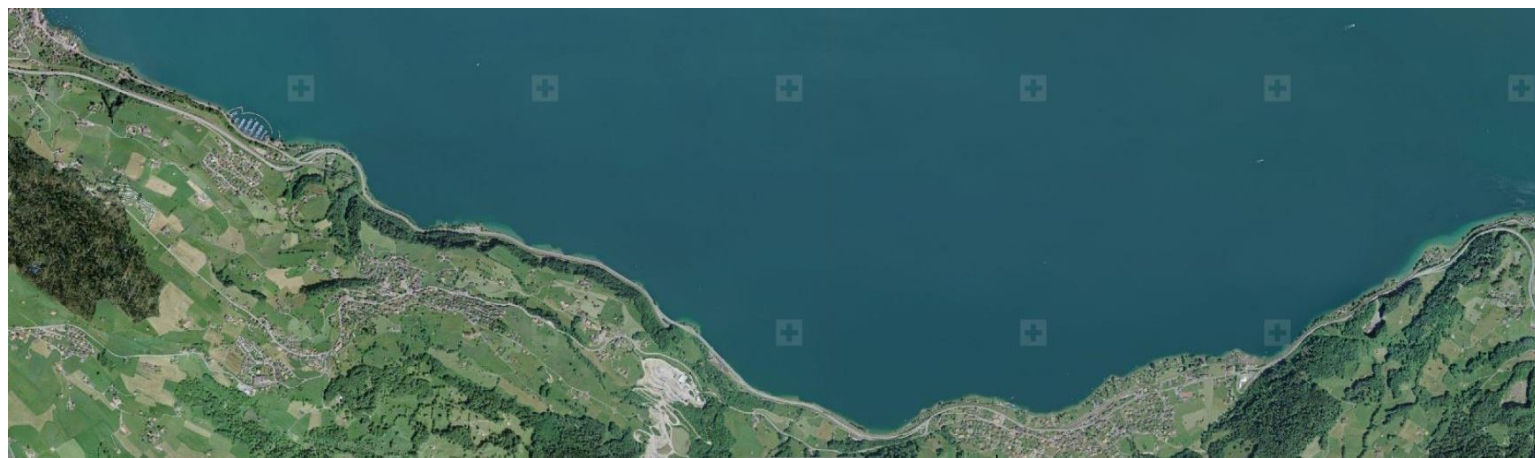
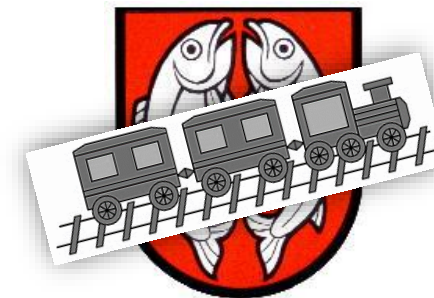


Projekte: Ziele versus Lasten



Geleiseanlage: Kurvenbegradigung

Leissigen



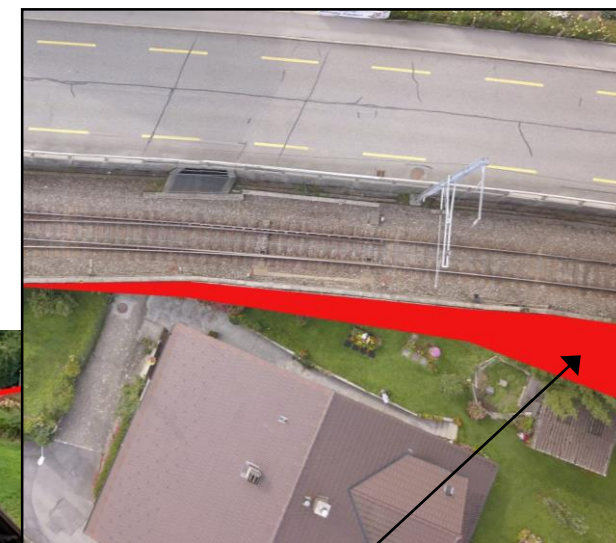
X Kurven < 90 km/h

davon wird
1 Kurve ausgebaut

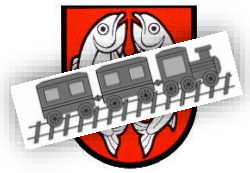
X Kurven < 90 km/h \Rightarrow ~ 16 Kurven

noch näher und höher!

wenig schneller
(nur bei kreuzungsfreier Fahrt*)

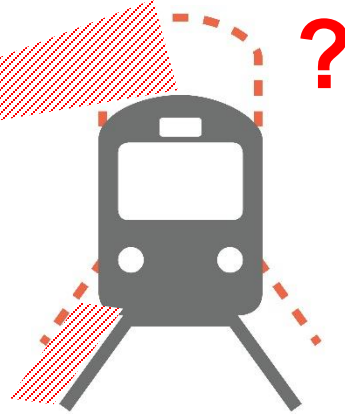


8 Sekunden* !

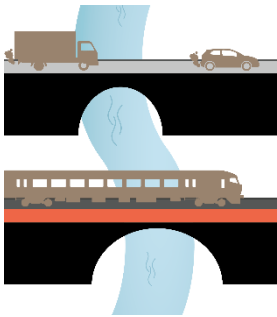


Geleiseanlage: Höherlegung (Bachdurchflüsse)

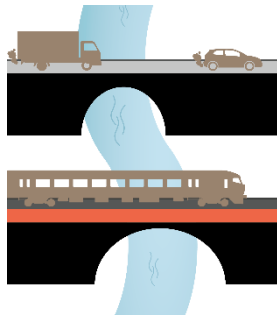
Sichteinschränkung



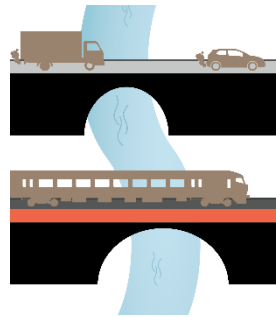
Erhöhter Lärm



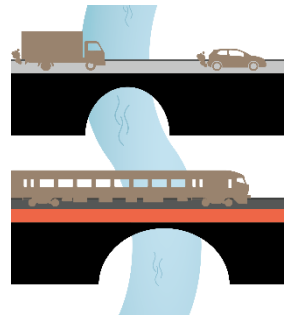
Ey-Bach



Dorfbach



Spissibach



Griesbach

Strasse IST

Hoch 2.5
Breit 5.0

Bahn IST

Hoch 2.0
Breit 7.0

Strasse IST

Klein (< 2.5)

Bahn IST

Gross(> 4.0)

Strasse IST

Hoch 2.3

Bahn IST

Hoch 2.8

Strasse IST

Hoch 2.1

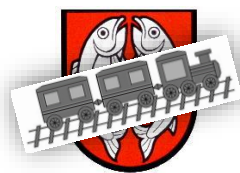
Bahn IST

Hoch 2.4

Masse in Meter

Die Bahn ist nicht bestimmend !

! Der planerische Entscheid im Büro ist manchmal einfach !



Geleiseanlage: Speiseleitung NIS

Ausgangslage

- Die BLS beabsichtigt eine Kurvenbegradigung (mit entsprechender Verlegung des Trasses und der Speiseleitung) sowie den Neubau einer Kreuzungsstelle, d.h. der Neubau eines zweiten zusätzlichen Trasses auf einer Teilstrecke innerhalb des Dorfes.
- Mit diesem Projekt bezweckt die BLS:
 - das Dorf künftig mit höherer Geschwindigkeiten durchfahren zu können
 - auf der Strecke Spiez – Interlaken längere Züge einsetzen zu können
 - im Dorf Leissigen neu kreuzen zu können
- Es stellt sich die Frage nach Veränderungen der Belastung mit nichtionisierender Strahlung der an das Bahntrasse angrenzenden Liegenschaften durch diese Massnahmen.



An Orten mit empfindlicher Nutzung, bei denen vor der Änderung der Anlagegrenzwert (1uT, über 24 Stunden ge-mittelter Effektivwert der magnetischen Flussdichte) über-schritten war, darf die magnetische Flussdichte nicht zunehmen.

Folgerungen (eines unabhängigen Experten)

- ...
- ...
- Die Effektivwertbildung über 24 h beinhaltet eine Aufsummierung der quadratischen Flussdichte, d.h. je länger und je höhere Ströme fliessen, desto grösser wird der Effektivwert.
- ...
- Das Anfahren eines Zuges erfordert sehr hohe Ströme. Wenn diese durch die entsprechende Speiseleitung fliessen, ist auch die Feldbelastung entsprechend hoch und wird (wenn auch nur von kurzer Dauer aber mit quadratischer Gewichtung) den Effektivwert beein-flussen.



Wie auch immer: die Anstösser akzeptieren keine "Ausnahmen" !

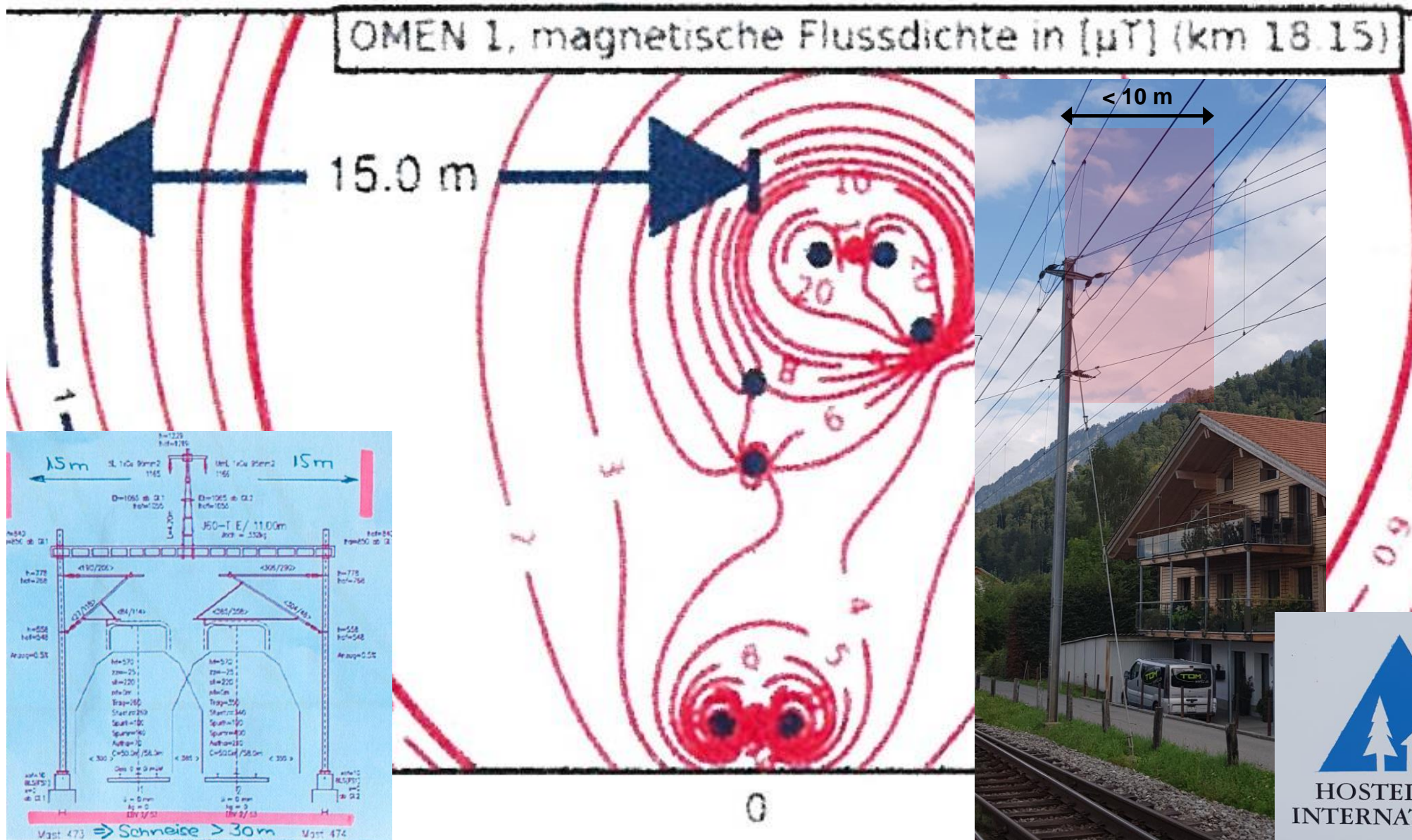
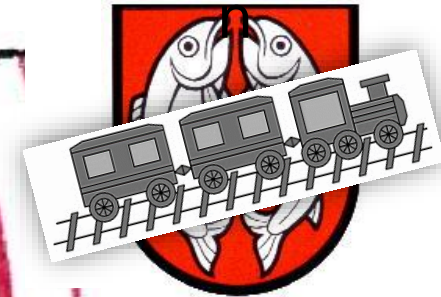


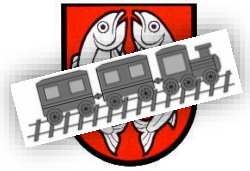
Gesetz / Verordnung

Basis: Änderung vom 23. März 2016 der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV)

Geleiseanlage: Speiseleitung NIS (Leissigen ist)

Leissige





Geleiseanlage: Zusammenfassung

Situation

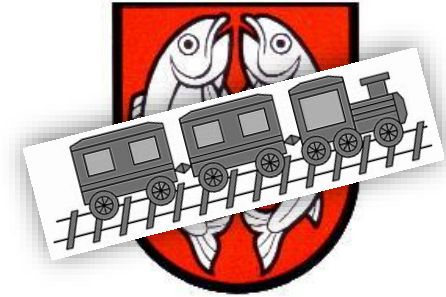
- Die Strecke Spiez – Därligen verläuft im wesentlichen auf dem Trasse der ehemaligen Thunerseebahn, die ihren Betrieb 1983 aufnahm.
- Ab Faulensee, Höhe Rest. Möve, bis Ausgangs Därligen reiht sich Kurve an Kurve.
- Infolge beträgt die Basis-Streckengeschwindigkeit lediglich 75 km/h.
- In der Krattighalde und Därligen muss wegen der besonders engen Kurven auf 70 resp. 65 km/h reduziert werden.
- Durchs Dorf Leissigen hingegen lassen die bestehenden Kurvenradien die Beibehaltung der Basis-Streckengeschwindigkeit von 75 km/h durchgehend zu.
- Trotzdem beabsichtigt die BLS, innerhalb dieses Abschnittes, das Trasse leicht zu verschieben, insbesondere soll just eine von 18 vergleichbar engen Kurven mit grossem Aufwand gestreckt werden ("Steinerkurve").
- Ziel dieses Ausbaus ist eine erhöhte Geschwindigkeit (90 km/h), allerdings nur auf einem kurzen Stück von rund einem Kilometer, was einem "Zeitgewinn" von gerade mal 8 Sekunden entspricht.
- Zudem wäre die Beschleunigung lediglich bei schätzungsweise jeder 5. Kreuzung angezeigt, nämlich nur, wenn der Gegenzug bereits vollständig auf der Kreuzungsstelle eingefahren ist und das Ausfahrtsignal des durchfahrenden Zuges offen steht.

Massnahmen

- Auf die Neuanlegung des Trasses (Kurvenbegradigung) soll verzichtet werden. Die Höherlegung der Geleiseanlage ist zu reduzieren.

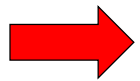
Begründungen

- Sollte es das Ziel sein, die Wendezeit der IC-Züge in Interlaken Ost zu verkürzen, wird dieses mit den vorgesehenen, punktuellen Mini-Verbesserungen nicht erreicht. Dazu müssten zwischen Spiez und Interlaken West 24 Kurven, z. T. in Tunnels verlaufend, "gestreckt" werden.
- Entsprechend ist die Streckung eines einzigen Kurvenradius (Zeitgewinn 8 Sek.) weder zielgerichtet noch nachhaltig und von keinem öffentlichen Interesse/Nutzen.
- Die durchgehende Höherlegung der Geleiseanlage zerstört Durchsicht und Seesicht der Bewohner von Leissigen.



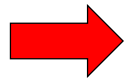
Werte Entscheidungsträger,
Liebe Gäste und Freunde

- lasst uns auf das in der Studie definierte Ziel besinnen

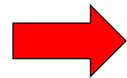
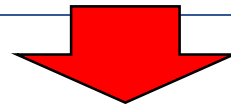


zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen

- nehmen wir Kenntnis von den echten Fakten



Die Notwendigkeit und mögliche Effizienz der Kurvenbegradigung und Höherlegung der Geleise wird bestritten, die Strahlung (NIS) überschreitet die Grenzwerte



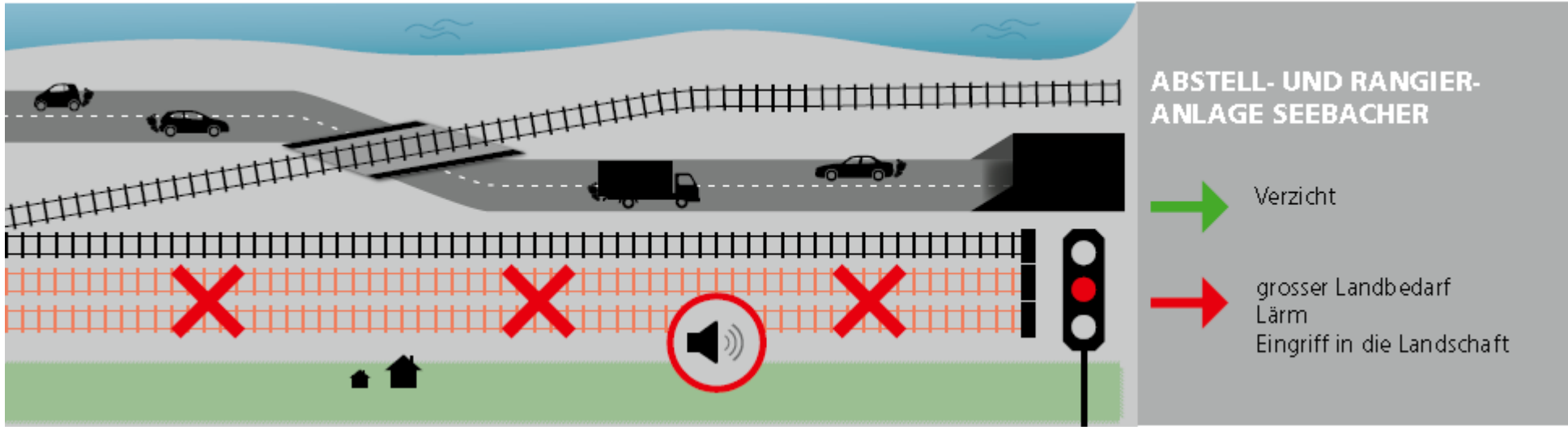
Verzicht oder Änderung (Anpassungen) des Teilprojektes



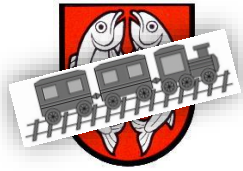
Lasst uns diese ungeniessbare Schublade nochmals rausziehen, lassen sie uns gemeinsam reinschauen und verbessern.

Willkommen in Leissigen

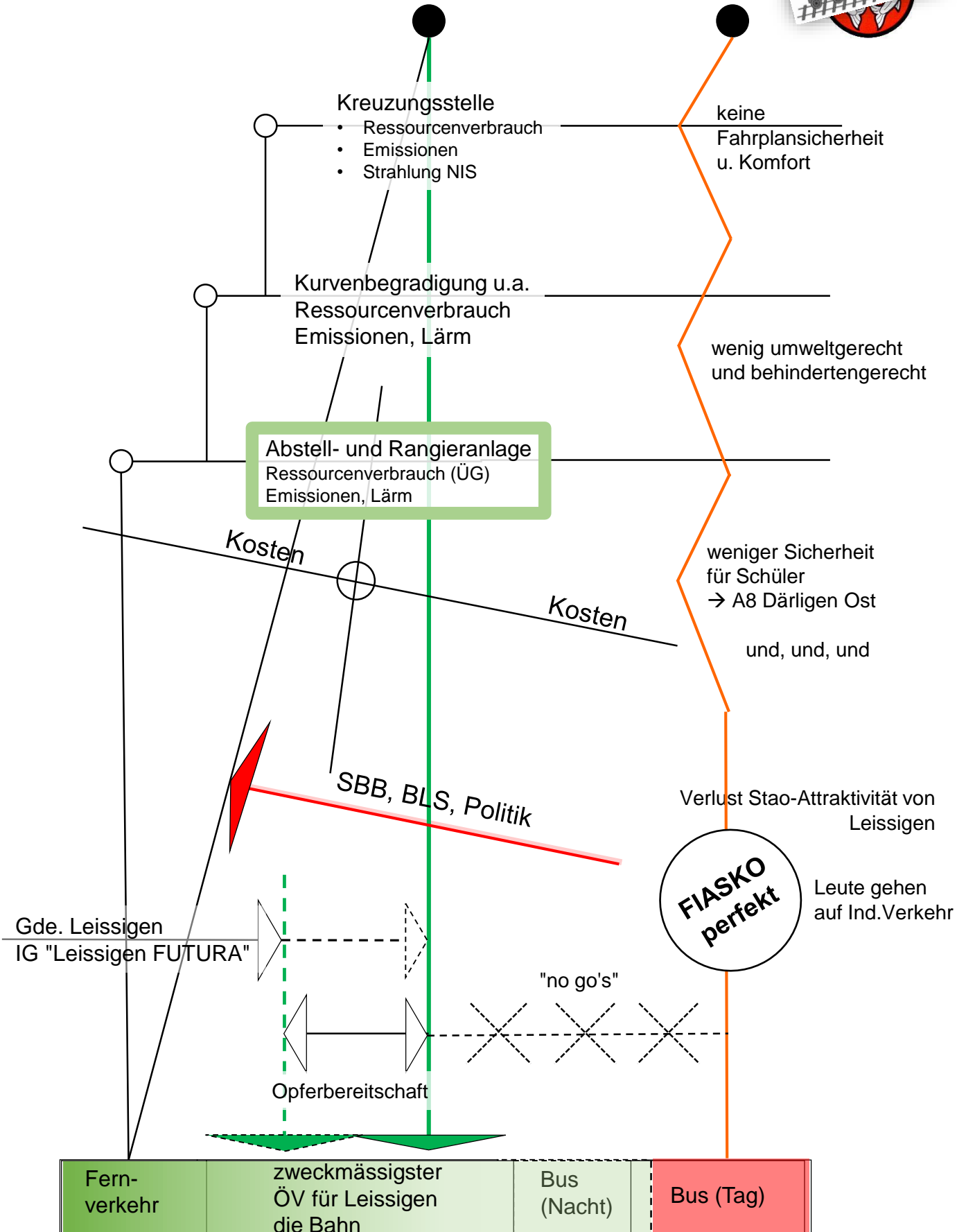
Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"



- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - IG Leissigen Futura
 - Fakten Bahn / Bus
 - **Fakten BLS-Projekte**
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - **Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"**
 - Wünsche / Anträge
 - Aktuelles

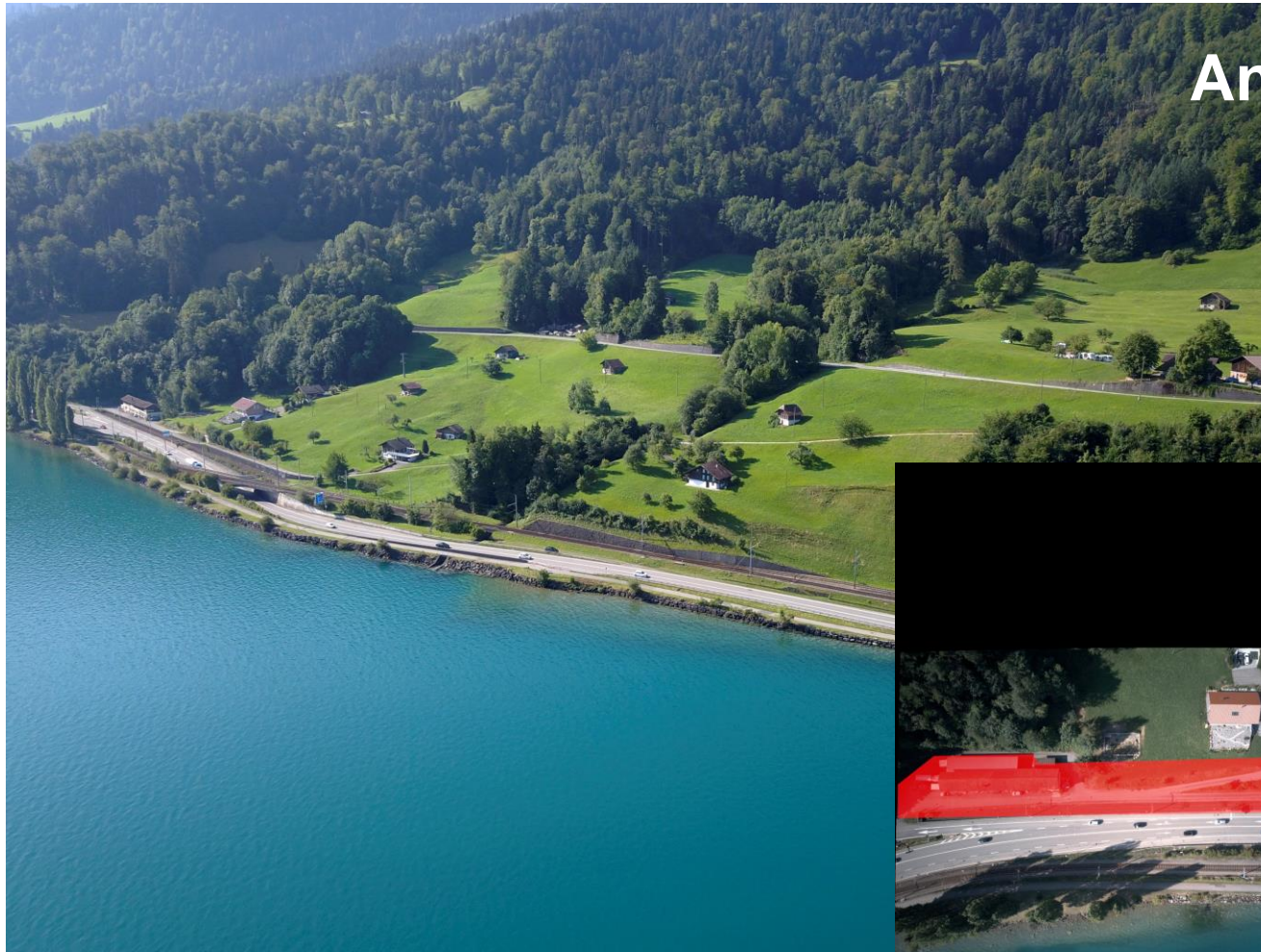
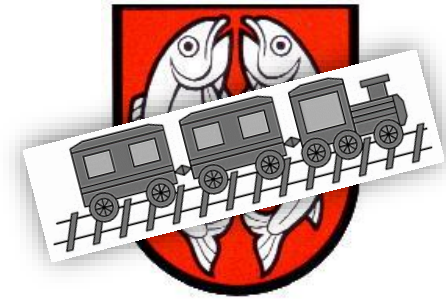


Projekte: Ziele versus Lasten



Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"

Leissigen



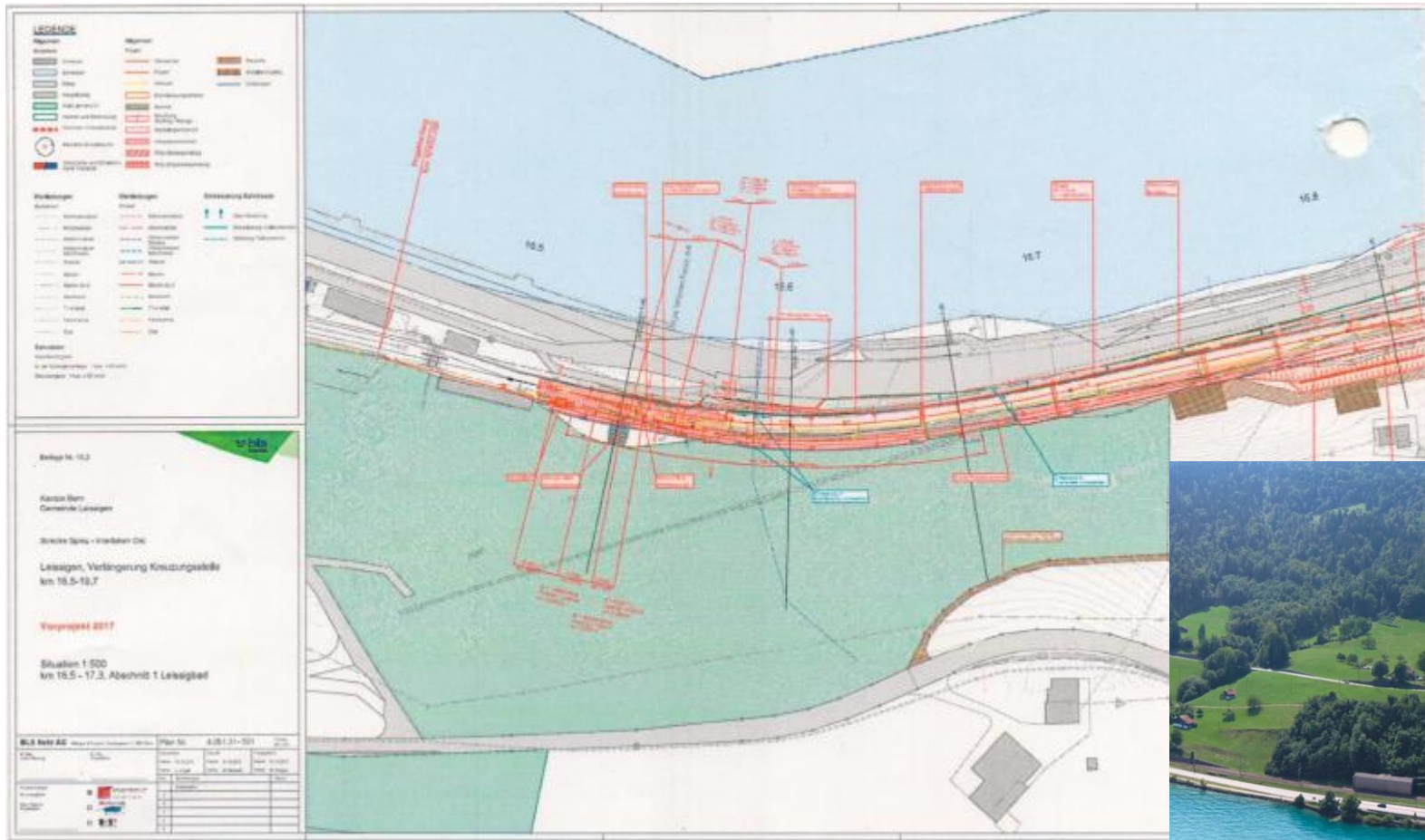
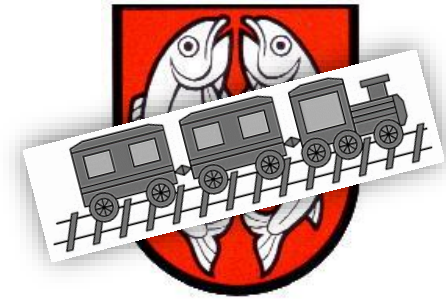
Ansicht heute



Zukunftsplan BLS

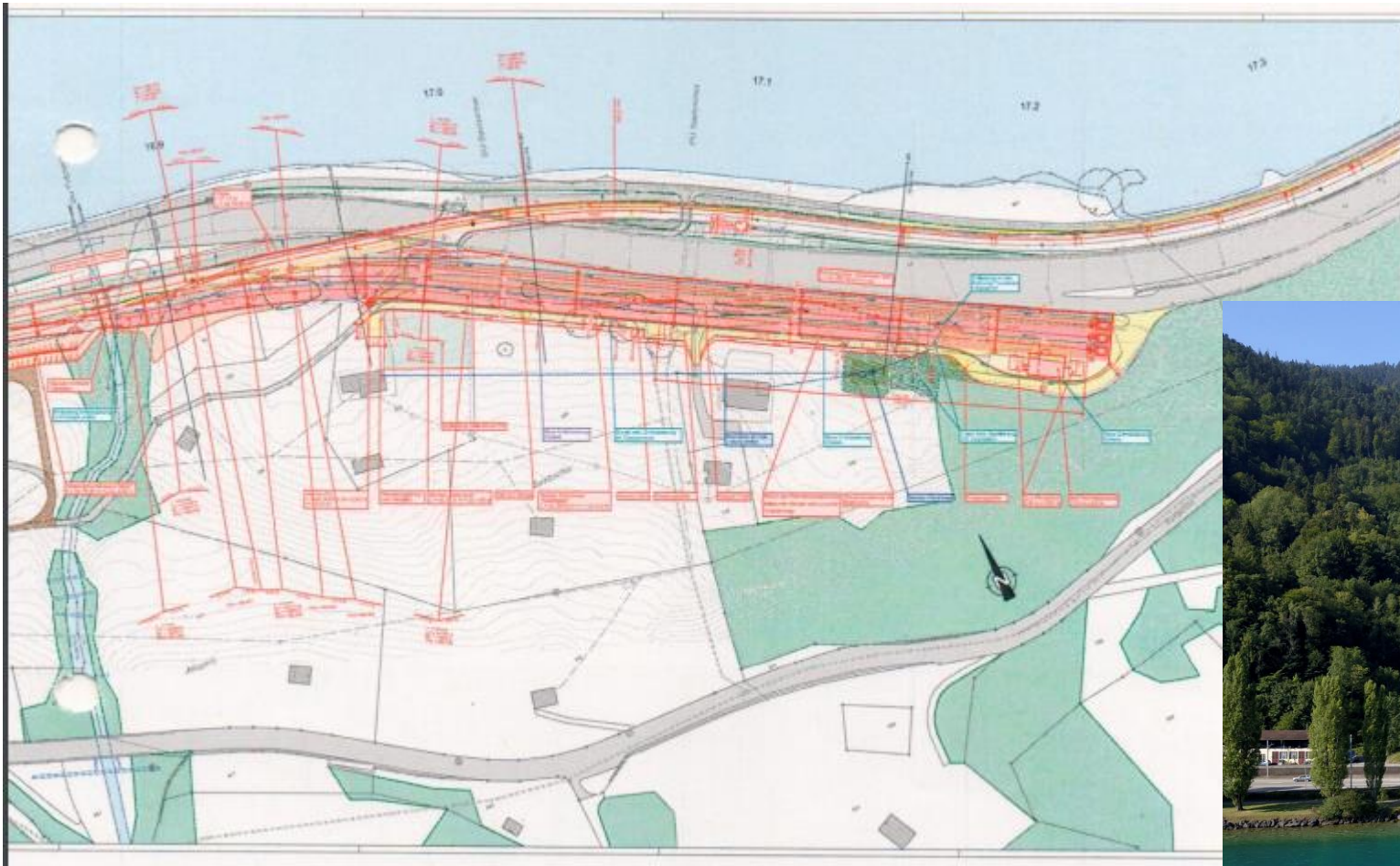
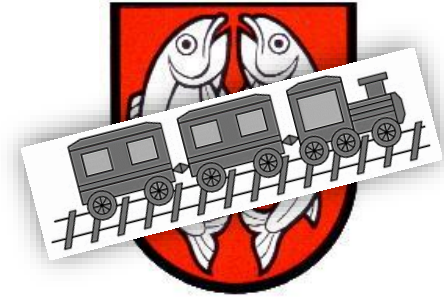
Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"

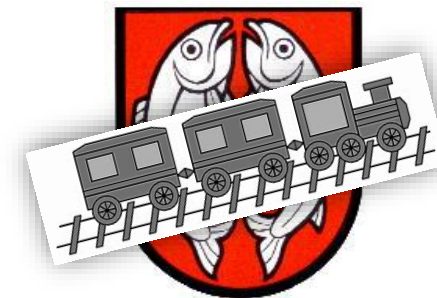
Leissigen



Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"

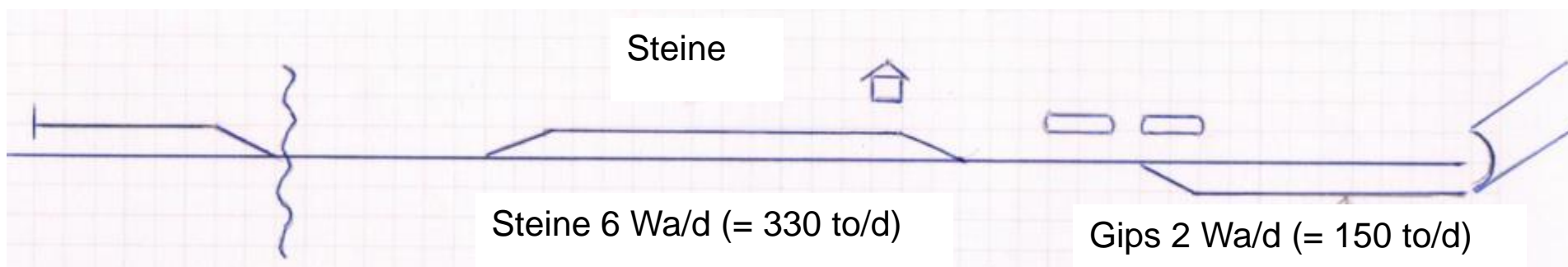
Leissigen





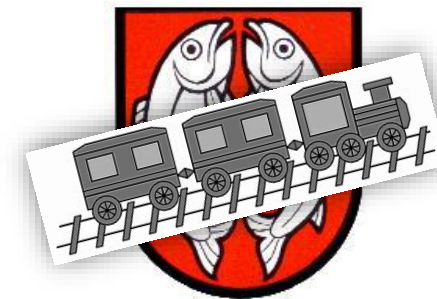
Seebacher Rigips (jetzt)

FR 24.08.2018



Zahlen Rigips: Umsatz:
 Ergebnis:
 Personal: ca. 7 Personen

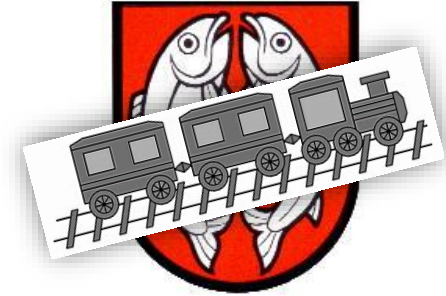
- Fragen:
- wie lange bedient SBB Cargo die Fa. Rigips noch ?
-> Strassentransport
 - wie lange baut Rigips noch Steine und Gips ab ?
-> die neue Ausbaustufe ist höchst umstritten (Aussage Herr Dr. Rodewald)
 - wie kann die BLS Geleisanlagen zum Rangieren einer Privatfirma finanzieren ?



- Industriegeleiseanlage frisst viele m2 bestes Wiesland das für spätere Generationen zu Bauland prädestiniert ist
- Neue Lärmemissionen durch Rangierdienst in einer Zone mit Strassenlärm, höhere Verbauungen erhöhen Lärmreflektion !
- Schönste Hochstammbäume, Kirschbäume müssen weichen
- Brutale Geländeeinschnitte verändern das Geländeprofil
- Geländeverbauungen zerstören ein wertvolles Uferbild (vom See)

-> wir haben nichts gelernt ! (siehe Strassenviadukt bei RIGIPS)



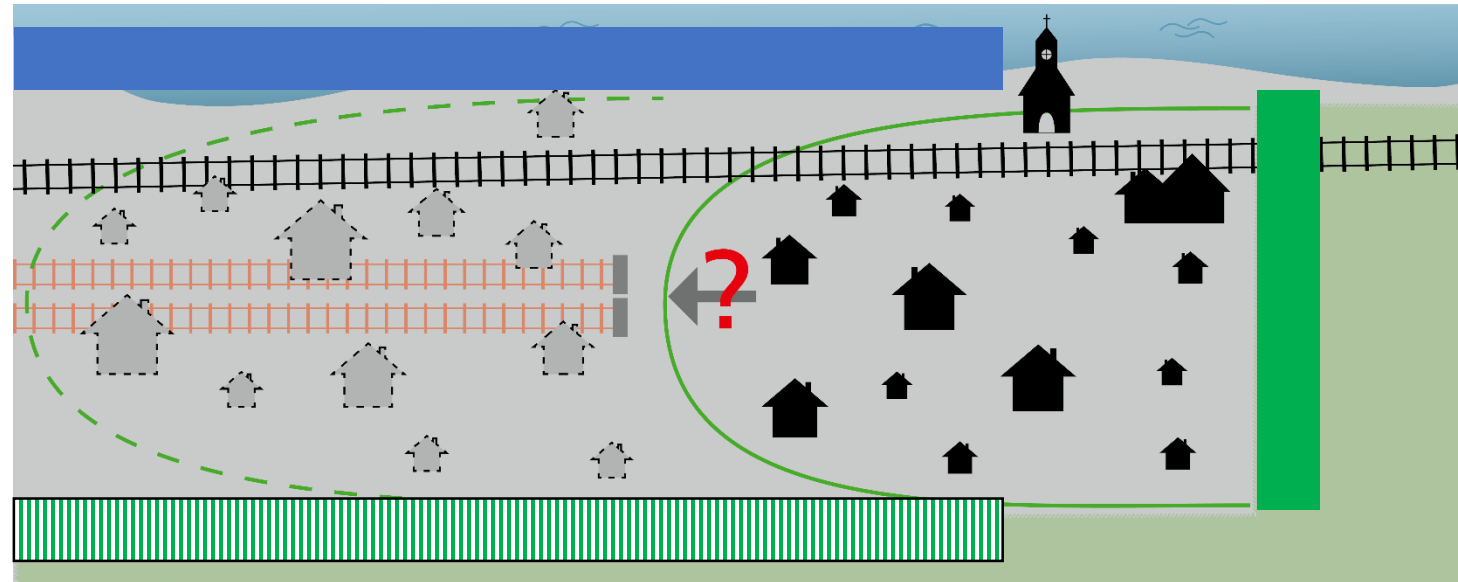


Gemeinde Leissigen

- Bevölkerungsentwicklung
- Entwicklung Bauzone
~ 90 % genutzt

→ Bedarf für nächste und übernächste Generation

Bauzonenentwicklung



Fazit: Die Überbauung mit Abstellgleise der BLS ist NICHT gemeindeverträglich

Notwendigkeitsnachweis

Ersatzbedarf Abstellgeleise: **WARUM ?**



Interlaken Ost

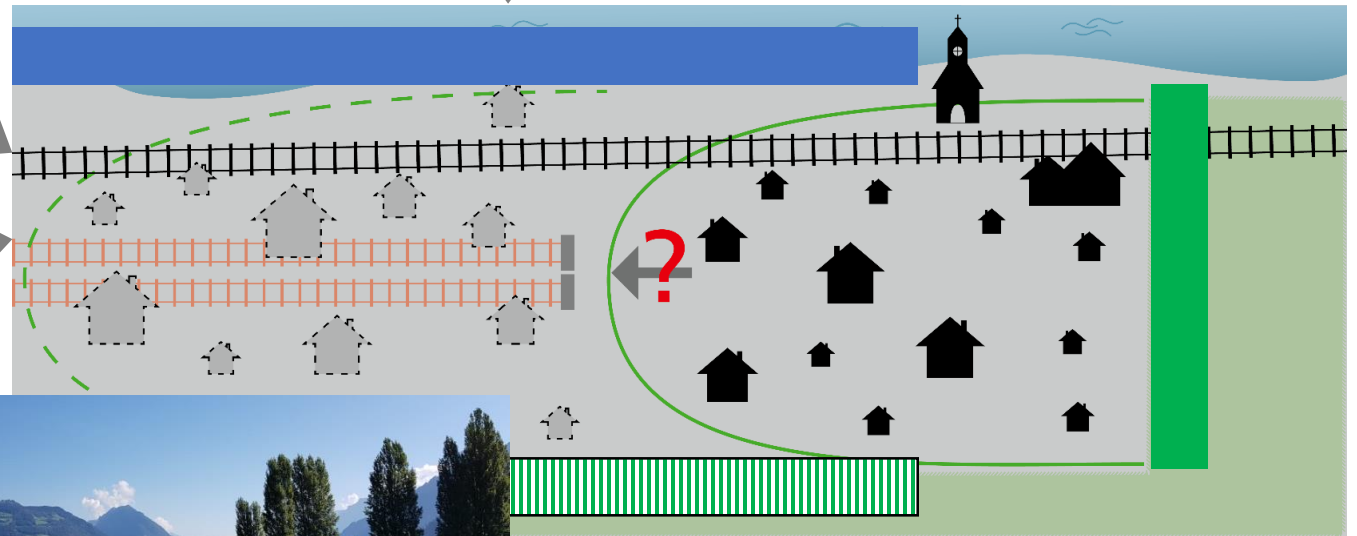
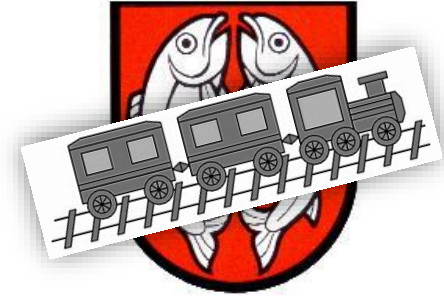


Interlaken West

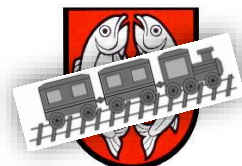


Heustrich

Leissigen



LEISSIGEN
Seebacher



Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"

Situation

- Zwischen Durchlass "Fritzenbach" und Beginn N8-Überführung zweigt heute ein kaum mehr oder zumindest nur temporär mit Bauzügen benutztes Stumpengleis ab.
- Das bisherige Rigips Gleis soll zu einem grosszügigen Abstell"port" für Bauzüge und Altwagen von rund 400 m Länge, bestückt mit 10 Weichen, erweitert werden.
- Dazu müsste in grobster Weise in die seenahe Landschaft eingegriffen werden. Diese z.T. steile Hanglage bedingt hohe, grösstenteils abgestufte Stützmauern. Um dem Fritzenbach genügend Durchlass zu geben, müsste die ganze Anlage höher gelegt werden, wozu neue Stützmauern entlang der A8 nötig würden. Die Zufahrtsstrassen zu den Wohnhäusern müssten verlegt werden.

Massnahmen

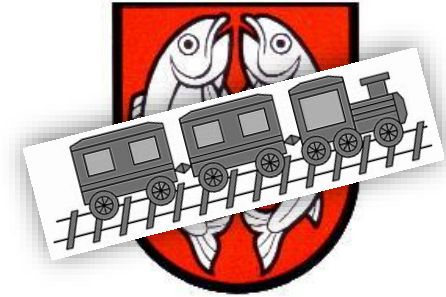
- Das Projekt ist in seiner Gesamtheit abzulehnen. Die "Versorgung" der Rigips kann überdacht werden.

Begründungen

- Die landschaftsentstellende Anlage am Ufer eines der schönsten Seen käme einer unverzeihlichen Bausünde seiner Zeit gleich. Die Immissionen der A8 würden durch die Mauerwerke weit auf den See reflektiert und diesen viel genutzten Ort der Erholung unwiederbringlich zerstört. Das heutige Strassenviadukt und die Tunnelausfahrt legen Zeugnis dieser "unbeabsichtigten" Lärmverfrachtung ab.
- Der jetzige grüne Hang - bestückt mit Obstbäumen - würde längs mehrfach zerschnitten. Eine unmögliche Baupiste ab Krattigstrasse, mit Wende-, Bau- und Installationsplatz würden ihre Spuren hinterlassen. Die komplizierte Bauerei "von oben her" wäre extrem teuer und stünde in keinem Verhältnis zu einem allfälligen Nutzen des Bauwerkes.
- Die unerwünschte und unsere Dorfentwicklung bevormundende Anlage (erzwungene Umzonung Landwirtschaftsland in "Industrieland", ohne einen einzigen Arbeitsplatz für Leissigen) zwecks Abstellen der Bauzüge ist nicht annehmbar.

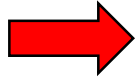
Bemerkungen

- Das Projekt grenzt an Arroganz. Ohne Absprache mit der Gemeinde wird verfügt, die Geleiseanlagen am Bahnhof aufzugeben und diese an neuem Standort zu reproduzieren. Dies in Anwendung der Eisenbahn-gesetzgebung und der Konstruktion eines öffentlichen Interesses.
- Wie rasch Bahnanlagen nicht mehr dem Zweck zu dienen vermögen, zeigt sich am zweiten Gleis ab Spiez Richtung Faulensee. Die Bauzüge könnten auch dort abgestellt werden.
- Abstellanlagen für Bauzüge gibt es genug bestehende !



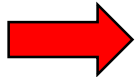
Werte Entscheidungsträger,
Liebe Gäste und Freunde

- lasst uns auf das in der Studie definierte Ziel besinnen

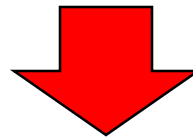


zweckmässigste ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen

- nehmen wir Kenntnis von den echten Fakten



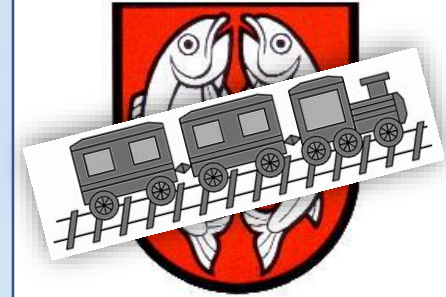
Der Bedarf ist mehr als ungenügend abgeklärt



Verzicht auf dieses Teilprojekt

**Lasst uns diese unverträgliche Schublade nochmals
herausziehen und ohne dieses unnötige Teilprojekt schliessen.**





Willkommen in Leissigen

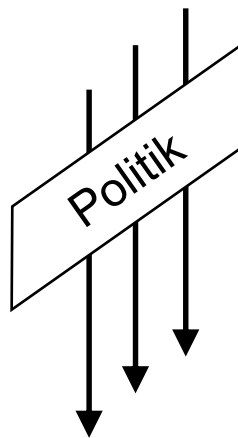
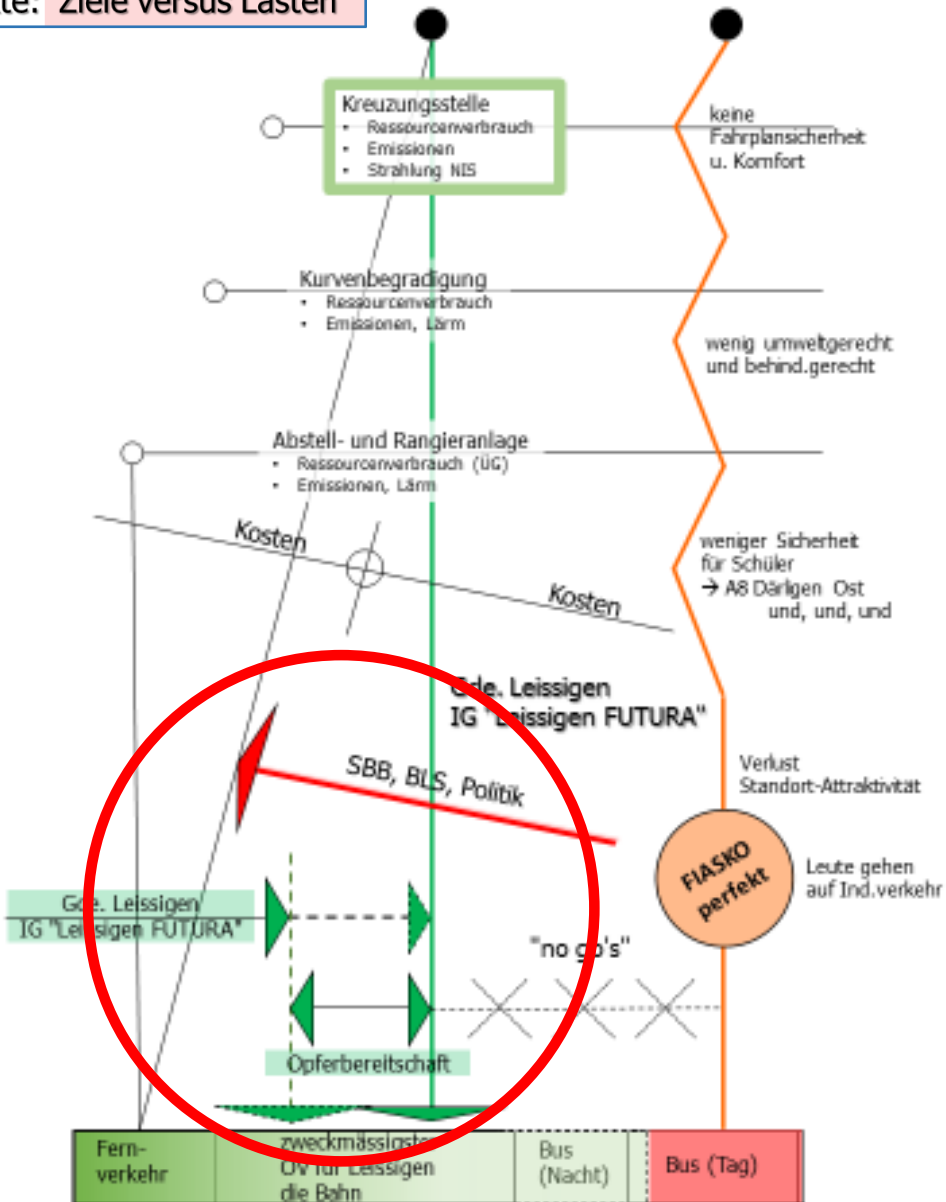
Regionalverkehr / Bahnprojekte

- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - IG Leissigen Futura
 - Fakten Bahn / Bus
 - Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
 - **Wünsche / Anträge**
 - Aktuelles



ZUSAMMENFASSUNG

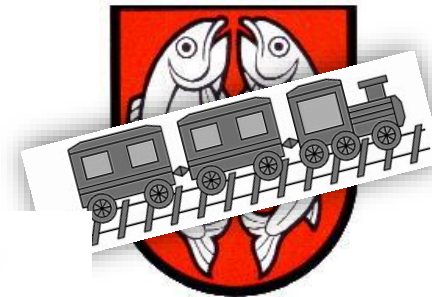
Projekte: Ziele versus Lasten



leider ungeniessbar !

Missverhältnis:
"Die Lasten sind unausgewogen"

Leissigen



ZUSAMMENFASSUNG unserer Argumente

Wir sind einverstanden:

- Optimierung des heutigen Bahn (Tag) / Bus (Nacht)-Betriebs
- Verlängerung der Kreuzungsstelle (zeitgemässer Bahnbedarf)
- Erhalt des Geleiseanschlusses (inkl. Manöver) der RIGIPS

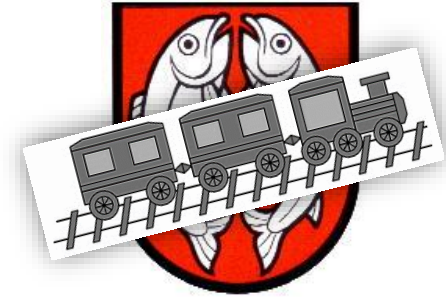
Wir sind proaktiv:

- Bei einem zukünftigen Nutzungskonzept Bahnhof
- Findung einer neuen Örtlichkeit der Kreuzungsstelle mit Einbezug der Kosten/Nutzungs-Betrachtung
- Bei Lösungen zur möglichen Zufriedenheit aller Beteiligten
- Bei Lösungen bezüglich Reduktion von Beeinträchtigungen (Lebensqualität)
- Bei der Hilfe zur zeitlichen Umsetzung der notwendigen Bauten
- Bei der Erdverlegung der Speiseleitung (d. h. Reduktion der Strahlung)

Wir sind dagegen:

- Dem Zeitgeist vollständig zuwiderlaufenden Entscheidung für den Bus im öffentlichen Verkehr (Anbindung Leissigen)
- Erzwungene im Ort verschobene und verlängerte Kreuzungsstelle, ohne das eigene Areal zu nutzen
- Verschlechterte Trasséeführung durch das Dorf (Lage und Erhöhung)
- Erstellung einer Abstellanlage für Bauzüge mitten im Bauerwartungsland der nächsten Generationen von Leissigen

Leissigen



Auszug Zitate aus Protokoll der Grossratssitzung vom 23.03.2017

Ich möchte an dieser Stelle die folgende Aussage machen: Die Regionalkonferenz Oberland Ost erdrückt die Gemeinde Leissigen. Das ist vielleicht etwas hart ausgedrückt, aber in meinen Augen ist das einfach so. Es wurde gesagt, nur der Gemeinderat von Leissigen wolle nicht umsteigen. Die «Jungfrau Zeitung» hat eine Umfrage gemacht und 554 Personen befragt. 446 wollen die Bahn, 96 den Bus und 12 Personen ist es egal. Aber selbst

Sollte der Grosse Rat heute nicht entscheiden, besteht das Risiko, dass das Projekt verzögert wird, weil nicht klar ist, ob ein Perron gebaut werden muss oder nicht. Die Geleise werden gegenüber heute verschoben. Die Geleise sind dann also nicht mehr dort, wo sich der heutige Perron befindet. Sollen die Züge halten, muss man also einen neuen Perron bauen. Und das kostet zwischen 9 und 10 Mio. Franken.

Wird der Antrag angenommen, verkehrt weiterhin stündlich ein Regionalzug zwischen Spiez und Interlaken. Die Perrons in Leissigen müssen ausgebaut werden, sonst kann der Zug nicht halten, da der heutige Perron mit dem Umbau von Leissigen nicht mehr am Geleise liegt. Das habe ich bereits ausgeführt. Wird der Antrag abgelehnt, setzen wir uns sofort für eine Verbesserung der Einfahrt von Därligen auf die A8 ein. Die Signale seitens des Astra sind positiv. Bis der Bus eingeführt wird, und das wird frühestens Ende 2019 der Fall sein

diskutiert. Wir tun das nicht gern, aber wir sind für diese strategische Lösung. Die Umstellung kommt erst 2020. Sie kommt nicht sofort. Bis dahin hat man, wenn man den Druck hat, mit dem Astra eine Lösung gefunden.

Stimmt

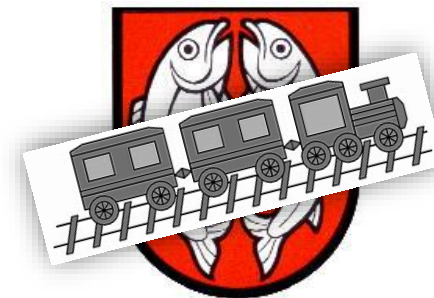
Herr GR Röstli

falsch

falsch

falsch

Leissigen

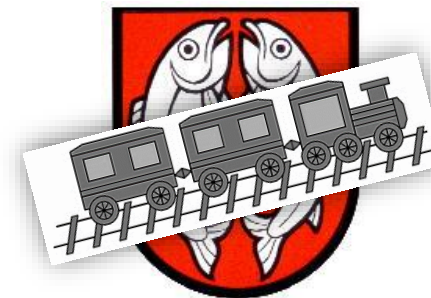


NACHWORT

Auszug Zitate aus Protokoll der Grossratssitzung vom 23.03.2017

Wenn man will, dass Direktzüge von Interlaken zum Flughafen Zürich und umgekehrt fahren können, dann braucht es eine neue Kreuzungsstelle in Leissigen. Und diese kommt an einen andern Ort zu liegen als die jetzigen Geleise. Der jetzige Perron ist nutzlos. Also muss man, will man dort halten und sollen die Leute ein- und aussteigen können, einen neuen Perron bauen. Das kostet zwischen 9 und 10 Mio. Franken. Das ist die Fehlinvestition.

falsch



Wenn wir nun sagen, wir müssen den Regionalverkehr dort bis 2030 erhalten, bis wir dann allenfalls den Halbstundentakt bekommen, dann müssen wir dort zwei nagelneue Perrons bauen und die Behindertengerechtigkeit umsetzen. Der Kostenpunkt ist 10 Mio. Franken für sieben Jahre Nutzung. Dem kann die FDP nicht Folge leisten. Wir lehnen daher den Abänderungsantrag EVP und SVP ab. Zur Ausfahrt Därligen sage ich später noch etwas.

falsch

Liebe Leserin, lieber Leser:

Vergleichen Sie das VOR- und NACHWORT und bilden Sie sich selbst eine Meinung über die Redlichkeit der Politik.

Vielleicht können Sie dann die Bevölkerung von Leissigen verstehen, die sich verschaukelt und allein gelassen fühlt! Wir haben uns gefragt, warum unsere Jungen sich von der Politik fernhalten. Hier ist wohl eine mögliche Erklärung gefunden.



Beat Steuri

Gesamtergebnis / Résultat	
Der Grosse Rat beschliesst / Décision du Grand Conseil:	
Ja / Oui	54
Nein / Non	85
Enthaltungen / Abstentions	12



Ist zu korrigieren !

UNSERE BITTE



UNSER ANTRAG

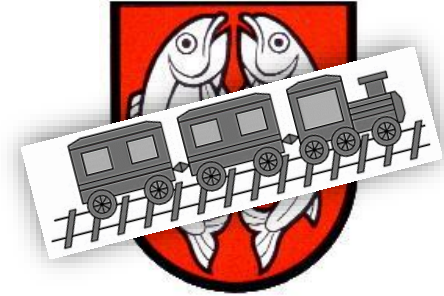
- Politik (Regierungsrat, Grossrat)
- Fachgremien (Kant. und eidg. Ämter)
- Medien, Presse
- Bevölkerung, Gäste und Freunde

Lasst uns diese einzige giftige Schublade nochmals herausziehen, gemeinsam vertieft reinschauen und verbessern



**! Dieser Inhalt ist so für uns
absolut ungeniessbar !**

Leissigen



WIR (unsere jungen Leute aus Leissigen) brauchen langfristig die Bahn !! (in welcher Form auch immer)

Die A8 ist keine Option ! (in welcher Form auch immer)

SATIRE

in der Summe
... oder Fragen

Interlaken/Spiez gegen Leissigen oder - Goliath gegen David -

Leissigen



? neu ?

Bahn / Bus: Der Bahnhalt mit der Erstellung einer behindertengerechten Perronkante in der aufstrebenden Gemeinde Leissigen ist abhängig von den Frequenzen*; siehe Massstab Lattigen oder Eifeld (*Aussage AÖV).

**Kreuzungs-
stelle:** Die Wahl der Kreuzungsstelle ist anscheinend abhängig vom reziproken Wert der eigenen Grundstücksflächen; siehe zukünftiges eingleisiges ex. Bahnhofareal und Nutzung Fremdf Flächen.

**Kurvenbe-
gradigung:** Die Wahl der partiellen Begradigung von Kurven mit Geschwindigkeitserhöhung ist anscheinend reziprok zur Bebauungsdichte: siehe „Überfahrt“ Haus Familie Steiner.

Die gesuchten Sekunden könnte man im gleichen Verständnis auch zwischen Interlaken West und Ost gewinnen.

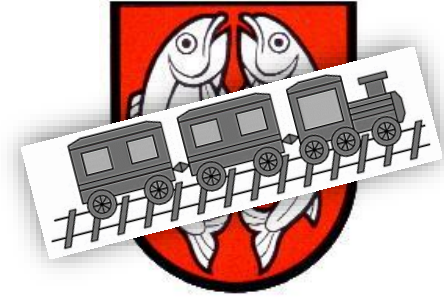
**Rangier- und
Abstellanlage:** Warum leerstehende Geleiseanlagen zwischen Spiez und Interlaken nutzen, wenn in Leissigen schönes Land mit Seesicht überbaut werden kann, siehe z. B. Überlast Interlaken West.

→ Allgemein: Hopp !! Alle auf die Kleinen !
Danke Spiez, danke vielmals Interlaken; das nennt man Nächstenliebe!

Willkommen in Leissigen



Leissigen



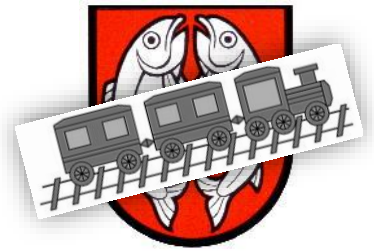
Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost

- Part:
- Politik , Politik und Kirche
 - IG Leissigen Futura
 - Fakten Bahn / Bus
 - Fakten BLS-Projekte
 - Kreuzungsstelle
 - Kurvenbegradigung, Geleisanlage
 - Abstell- und Rangieranlage "Seebacher"
 - Wünsche / Anträge
 - **Aktuelles**



* Wolf = OeV im Wolfspelz

wünschen wir uns auch !!



AKTUELLES

1. Zwischenbericht vom 31.08.2018

Liebe Vereinsmitglieder,

wir möchten Sie möglichst zeitnah über das Geschehen informieren, doch nehmt zur Kenntnis, dass ...

... wir Leute sind, die heute Taten folgen lassen müssen und somit auf Prosa und Lyrik im Moment verzichten wollen !

1. Vereinsorganisation

- **Vorstand**
Beat Steuri, Bruno Trachsel, Gerhard Fischer, Andreas Wyss, Bernhard Nufer
- **Projektleitung**
Beat Steuri, Koordination, Fakten und Folgerungen
Anne Speiser, Politik aktuell, Netzwerke
Gerhard Fischer, Politik, Netzwerke
Bernhard Nufer, Finanzen
Manfred Herren, Anschluss an die Presse, Kommunikation, Öffentlichkeit
Andreas Wyss, Dr. Peter Altenburger, Recht
Bruno Trachsel, Gemeindepräsident
Claudia Matti, Sekretariat
- **Begleitgruppe**
Daniela Eggli, Fahrplanthematik
Markus Balmer, Gemeinderat, Fakten
Gerhard Zumstein, Thema Teilprojekt Kurvenbegradigung, u. a. „Steiner-Kurve“
Martin Hauser, Thematik Teilprojekt Kreuzungsstelle
Jürg Trummer, Thematik Teilprojekt Unter- und Überführungen
René Seydoux, Thematik Teilprojekt Abstell- und Rangieranlage Seebacher
Dr. Peter Altenburger, Recht
Dr. Kai Tölle, Recht und Gesetzeslage (Umweltgesetz)
Mathias Teutsch, Bahntechnik
- **Freiwillige stets willkommen !**

2. Stand Verein (31.08.2018, 12:00 Uhr)

121

Mitglieder

103

Sympathisanten

3. Ziele „Leissigen und die Bahn“

(siehe Website: www.leissigen-futura.ch)

4. Aktionen

- Gespräche führen und suchen
- Fakten zusammentragen, ordnen und visualisieren
- Präsentation für RP vorbereiten
- Dokumentation der Teilprojekte mit Lösungsvarianten erarbeiten

5. Reaktionen

Wir sollten bis zur öffentlichen Auflage der BLS-Projekte etwa 2 Monate zusätzlich Zeit erhalten.

Der Besuch / das Gespräch mit Herrn Regierungspräsident Christoph Neuhaus ist bestätigt (26.10.2018).

6. Empfehlungen

Sie tragen jegliche Verantwortung jederzeit selbst!

Wir raten Ihnen trotzdem, mit vertraglichen Lösungen abzuwarten, bis die Chancen für global bessere Lösungen geklärt sind. Wir werden Sie über unsere Website gerne orientieren!

7. Besonderes

- Haben Sie sich schon Gedanken gemacht, was uns der Attraktivitätsverlust von Leissigen wegen dem erodierenden ÖV kosten wird?

Beispiel:	Bauzone:	70.000 m ²
	Landpreisreduzierung	<u>50,-- CHF/m²</u>
	Wertverlust	<u>3,5 Mio. CHF !</u>

- Haben Sie sich schon einmal Gedanken gemacht, warum eine staatliche Bahn einer privaten Firma eine neue Rangieranlage baut, ohne deren langfristige Strategie zu kennen?
- Haben Sie sich schon einmal Gedanken gemacht, was passiert, wenn ein Gelenkbus bei Därligen Ost mit nicht angegurteten Schülern von Leissigen verunfallt (siehe Saxon!)?



**Wir machen uns diese Gedanken
... und arbeiten daran !!!**



2. Zwischenbericht vom 25.09.2018

Liebe Vereinsmitglieder und Sympathisanten,

wir möchten Sie weiter mit der aktuellsten Informationslage versorgen. Die Zeit ist heiss!!

1. Vereinsorganisation, Tätigkeit

Der Vorstand, Projektleitung und Begleitgruppe haben sich am 25.09.2018 in der alten Sagi Leissigen zur 5. Sitzung getroffen.

2. Stand Verein (24.09.2018, 20:00 Uhr)

227

Mitglieder

64

Spender

~ 350

Sympathisanten (wächst täglich)

3. Ziele IG Leissigen Futura

Siehe Website: www.leissigen-futura.ch

4. Recht und Gesetz

Werte Betroffene, denkt daran, Euch auf die Auflage des Projektes oder der Projekte vorzubereiten. Die Zeit nach der Auflage (30 Tage) wird dann erfahrungsgemäss knapp. Wir können für Ihre Entscheidungen KEINE Verantwortung übernehmen!



Natürlich beraten wir Sie aber gerne in jeder möglichen Hinsicht! Sie erhalten in der Folge Adressen der in dieser Sache involvierten Anwälte, die Sie koordiniert mit unseren Meinungen und Positionen beraten und vertreten können. Ihre persönlichen Rechtsvertreter können gerne ebenfalls mit den vorgeschlagenen Anwaltsbüros Kontakt aufnehmen.

Dr. Res Nyffenegger

Thunstrasse 24, 3005 Bern

nyffenegger@mgnrecht.ch

031 511 88 03

Erreichbar ab 9. Oktober 2018

Advokaturbüro Eymann
Breitenrainstrasse 27, 3013 Bern
info@advokatur-eymann.ch
031 382 21 51

Christian Zuberbühler
Steinerstrasse 34, Postfach 6, 3000 Bern 6
zuberbuehler@lafranchi-meyer.ch
031 352 87 87

5. Aktionen

Am 12.09.2018 fand ein Gespräch mit Herrn Regierungspräsident Christoph Neuhaus und Herrn Aebi, Amt für öffentl. Verkehr (AOeV), in Leissigen statt.

Die IG Leissigen Futura und die Gemeinde haben sich dafür minutiös vorbereitet. Unsere Dokumentation wird bald auf die Website aufgeschaltet.

Zusammenfassung:

Die Präsentationen unsererseits haben die Gäste sicher relativ gut erreicht. Die Aussagen von Gemeinderat Markus Balmer und der IG Leissigen Futura waren klar und bestimmt. In der Diskussion haben wir versucht ihnen das weitere Vorgehen zu entlocken, was mehr als schwierig war! Gerhard Fischer hat nachgehakt und lässt gemeinsam mit GR Anne Speiser die Zeit nicht einfach verstreichen. Wir müssen sehr zeitnah wissen, wie sich der Kanton verhält. Sie haben auf die Delegation der Aufgabe an den Bund verwiesen. Das BAV soll/wird/muss diese Projekte durchziehen mit jeweiliger Kenntnis des Kantons (BVE). Somit nehmen sie sich etwas aus der direkten Schusslinie!

Es bleibt einerseits abzuwarten was der Regierungsrat zu tun gedenkt und andererseits mit der BLS das weitere Vorgehen zu besprechen. Wir haben klar gemacht, dass man sich an uns die Zähne ausbeissen kann, wenn nicht eine neue Offenheit zum gemeinsamen Handeln führt. Die BLS ist gefordert, die Interessen unsererseits in die Projektarbeiten mit einzubeziehen.

Ungeachtet der Wirkung unseres heutigen Schlagabtausches werden wir mit Stärke der IG Leissigen Futura an die BLS treten und wenn möglich auch Einfluss auf das weitere Vorgehen des BAV zu nehmen versuchen.

Immerhin sollte rüber gekommen sein, dass mit uns nur unter Bedingungen gut Kirschen zu essen ist. Aber es ist wohl nicht zu vermeiden, dass die Auflage des Projektes bald folgt. Wir müssen mit Hochdruck an der Hilfestellung für die Betroffenen arbeiten. Hier sind im Vordergrund die unverbindlichen rechtlichen Empfehlungen unsererseits!

Wir werden versuchen, in den nächsten Zwischenberichten der IG Leissigen Futura „Textbausteine“ zu den wichtigsten Fragen zu formulieren.

6. Nächste Schritte

Am 10.10.2018 findet ein Gespräch mit der BLS-Leitung statt. Hier sollen uns die verbesserten Teilprojekte Kreuzungsstelle, Kurvenbegradigung und Rangier- resp. Abstellanlage Seebacher präsentiert werden. Die Projekte sollen mit dem BAV vorgeprüft sein, werden jedoch im Moment noch nicht aufgelegt, da echt versucht wird, mit uns bessere Lösungen verwirklichen zu wollen.
Wir werden sehen und hören!

7. Besonderes

Frei nach Kolumne des Berner Oberländer: „Gesprächs-Ping-Pong“

LEISSIGEN - DIE BAHN KOMMT

"Hören Sie mal, diese Kurve ist zu eng". Meint Dipl. Ing. BAHN.

"Aha?" Staunt die versammelte FAMILIE am Tisch.

BAHN: Die Kurve wird gestreckt. Ihr Haus steht falsch, es muss weg.

FAM: Aha? - Aha! Die anwesenden Frauen brechen in Tränen aus.
(dies mögen Ingenieure gar nicht)

BAHN: Na also, dann sagen wir mal: es muss weichen; wir verschieben es halt einfach.

FAM: Aha! - und wohin?

BAHN: Da wo es möglich ist; hier ist es nicht möglich.

FAM: Aha - Und wieso muss die Kurve gestreckt werden?

BAHN: Aus technischen Gründen, niedrigeren Unterhaltskosten und vor allem Zeitgewinn.

FAM: Aha - Zeitgewinn?

BAHN: Wir fahren dann schneller durch die Kurve.

FAM: Aha - weil man schneller durch die Kurve fährt, sinkt der Unterhalt?

BAHN: Nein, nicht direkt. Dafür aber haben wir eben den Zeitgewinn.

FAM: Aha - wieviel?

BAHN: 8 Sekunden.

FAM: Aha - Wären es Minuten, dann wäre das schon etwas. Aber 8 Sekunden? Das ist ja weniger als sich unser Sohn auf dem Trittbrett zu stehen traut, damit der Kollege den Zug auch noch erwischt.

BAHN: Lassen Sie das! Höher wird das Trasse auch zu liegen kommen.

FAM: Aha - senkt dies die Unterhaltskosten auch?

BAHN: Nein, aber wir brauchen ein dickeres Schotterbett.

FAM: Aha - Mein Bett liegt gleich hier neben dem Gleis. Also künftig dann unter dem Gleis.

BAHN: Aha - Wie meinen Sie das?

FAM: Die Mauer kommt 2.2m ans Haus, ist 6.6m hoch und der Zug donnert dann in 11m Höhe am Dachfirst vorbei. Mein Bett liegt unterhalb.

BAHN: Nur halb so schlimm. Sie sind sich ja schon seit Jahren an den Zug gewohnt. Auch die Stromleitung lassen wir dort, wo sie immer schon war. Die stört auch nicht und die gesprochenen 100 Mio. müssen halt irgendwo verbaut werden!

FAM: Aha? – Gut, dürfen wir bald am Strassenrand auf den Bus warten!

AUTOR: Gruss aus Leissigen, so geht's bei uns. Gerhard Zumstein



3. Zwischenbericht vom 16.10.2018

Liebe Vereinsmitglieder und Sympathisanten,

Neuestes von der „Front“:

1. Vereinsorganisation, Tätigkeit

Der Vorstand, Projektleitung und Begleitgruppe haben sich am 16.10.2018 in der alten Sagi Leissigen zur 6. Sitzung getroffen.

2. Stand Verein (16. Oktober 2018, 20:00 Uhr)

289	Mitglieder	}	gesamt	1.162
91	Spender			
782	Sympathisanten			

Die „Hausbesuche“ haben ein unglaubliches Echo gefunden.
Wir danken den fleissigen Helfer/innen dafür herzlich.

3. Ziele IG Leissigen Futura

Siehe Website: www.leissigen-futura.ch

4. Politik


Frau Grossrätin Anne Speiser hat eine Interpellation an den Regierungsrat des Kantons Bern eingegeben. Wir hoffen, dass diese mit Dringlichkeit behandelt wird.

Ordnungsnummer: _____

Eingereicht am (Datum/Zeit): _____

Interpellation

(Art. 61, 66, 68 + 69 GRG, Art. 73, 74 + Art. 77 – 79 GO)

	Urheber/-in (auch Fraktions- od. Kommissionsvorstösse möglich)	Unterschrift
1.	Anne Speiser SVP	
2.		
3.		

Titel:

Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 bis 2021 Gemeinde Leissigen – Umstellung von Bahn auf Bus

Einleitung:

Der Grossrat hat in der März-Session 2017 gegen den Willen der Einwohnergemeinde Leissigen beschlossen, dass die Därliger und Leissiger, in Zukunft (nach über 100 Jahren Bahnbetrieb) auf den Bus umzusteigen haben.

Dazu wurde eine Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost in Auftrag gegeben welche der BaK (vorberatende Kommission) und dem Grossrat als Grundlage für den obigen Entscheid dienen sollte.

In Art. 34 der Kantonsverfassung steht:

1. Kanton und Gemeinden sorgen für eine **sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende** Verkehrsordnung.
2. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Für die Einwohnergemeinde Leissigen und die neu gegründeten IG Leissigen Futura sind die Resultate und ins besonders die Nutzwert-Analysen mit groben Fehlern behaftet welche letztlich zu einem nicht nachvollziehbaren Beschluss führten.

Am 12.9.2018 hat eine Delegation des Gemeinderat Leissigen und der IG Leissigen Futura Herrn Regierungsrat Christoph Neuhaus und Herrn Christian Aebi vom Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination mittels detaillierten Präsentationen über das Unverständnis und den Unmut des vom Grossrat getroffenen Entscheides direkt orientiert.

Im Weiteren startet die BLS in den nächsten Wochen eine öffentliche Auflage diverser Projekte (Kreuzungsstelle, Kurvenbegradigung sowie Rangier- und Abstellanlage Seebacher) wo seitens der Leissiger Behörden und Bevölkerung mit grossem emotionalem Widerstand (Einsprachen) zu rechnen ist.



Der Regierungsrat [oder die Justizleitung] wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die verworrene Situation bezüglich der zweckmässigsten OeV-Verbindung von Leissigen zu unternehmen?
2. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass der Entscheid des Grossrats die Kantonsverfassung verletzt?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat eine Umstellung auf einen Busbetrieb auf die A8 vor, welche in allen Teilen (Staus, schwierige Einfahrt, Winter, Fahrplan-Einhaltung, Sicherheit der Schülertransporte, etc.) eine Verschlechterung gegenüber Bahnbetrieb, darstellt, vor?
4. Ist der Regierungsrat gewillt im Sinne von politischer Redlichkeit und Ehrlichkeit den Teil aus dem Gesamtbeschluss des Grossen Rates zu sistieren und v.a. überprüfen zu lassen?
5. Ist der Regierungsrat bereit die Rolle und Stellungnahme der Geschäftsleitung und des Vorstandes der Regionalkonferenz Oberland-Ost zu hinterfragen?
6. Ist der Regierungsrat bereit die „Studie zur Zukunft des Regionalverkehr Spiez – Interlaken Ost“, in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Leissigen und der IG Leissigen Futura, zu hinterfragen, neu zu gewichten und zu sensitiveren.
7. Ist der Regierungsrat bereit, die neusten bahnbezogenen Fakten inkl. fairer Kostenrechnungen in die Beurteilung miteinzubeziehen?
8. Ist der Regierungsrat bereit die Bedenken, Nöte und Auswirkungen einer Umstellung auf den Bus mit der Gemeinde Leissigen und der IG Leissigen Futura aufzuarbeiten?
9. Ist der Regierungsrat bereit, die überhastete Entscheidung zugunsten Fakten, Politik und Meinung der Betroffenen zu sistieren, bis überzeugende Entscheidungsgrundlagen bereitstehen?
10. Ist der Regierungsrat bereit, einzelne Teilprojekte der BLS/SBB professionell überprüfen zu lassen?
11. Ist der Regierungsrat dabei bereit, die Teilprojekte bezüglich Umweltschutz, Sicherheit und Belastung der Grundeigentümer und Gemeinde Leissigen zu prüfen und zu gewichten.
12. Ist der Regierungsrat bereit, mit der Bevölkerung von Leissigen, vertreten durch den Gemeinderat und der IG Leissigen Futura Notwendigkeiten und Änderungen zu besprechen?

Dringlichkeit (Einreichfrist 1. Sessionstag bis 16.00 Uhr [Art. 74 Abs. 1 GO])

ja ☒ nein ☐

Kurze Begründung:

Da die BLS in den nächsten Wochen die öffentliche Auflage startet, wo mit starker Gegenwehr (Einsprachen) seitens der Leissigen Bevölkerung zu rechnen ist, ist hier bestimmt auch der Regierungsrat gefordert.

Zudem ist zu beachten, dass die Einwohnergemeinde Leissigen und die neugegründete IG Leissigen Futura, mit inzwischen über 1000 Mitgliedern und Sympathisanten, die Wichtigkeit des Anliegens darlegen und somit berücksichtigt werden sollte.

Ort / Datum

Zweisimmen, 15. Oktober 2018

Mitunterzeichner/-in

	Name / Vorname	Unterschrift
1.		
2.		
3.		

5. Aktionen

Am 10.10.2018 fand eine Sitzung mit der BLS-Leitung statt.

Teilnehmer

IG Leissigen Futura: Beat Steuri
Gerhard Fischer

Gemeinde Leissigen: Bruno Trachsel
Rachel Arkin
Markus Balmer

BLS: Daniel Wyder
Arthur Hitz

Das Protokoll ist verteilt. Die IG Leissigen Futura ist gefordert, bis Ende Oktober 2018 eine Stellungnahme abzugeben.

Wir warten dazu noch unsere Info-Veranstaltung vom 25.10.2018 ab.

6. INFO-Veranstaltung am 25. Oktober 2018, 20:00 Uhr, Turnhalle Leissigen

Wir orientieren über

- Politik
- Fakten
- Anträge
- Resonanzen

➡ Sie sind alle herzlich eingeladen!
Die Politik braucht weiter Signale!

7. Besonderes

Wir stehen weiter ein für das „Fischerdorf“ mit Bahnanschluss!



IG Leissigen Futura

Leissigen, 16. Oktober 2018

Leissigen am See



Leissigen



Leissigen (les bains)



**WIR DANKEN für das Verständnis und
Ihre nachhaltige Mitarbeit**

