

belegen. Stehende und nicht angegurte Fahrgäste/Schüler sind, bei den teilweise ruppigen Fahrten durch den zeitweisen Zeitdruck auf das Fahrpersonal, überaus gefährdet. Die Abhängigkeit von der Rücksicht der anderen Verkehrsteilnehmer bei den Einfahrten Leissigen und Därliigen Ost auf die Nationalstrasse A8 ist eine unzuverlässige Hilfe und wird früher oder später unweigerlich zu Unfällen führen (siehe auch Aussagen des ASTRA) und offenbar auch nur mit einer Ausnahmegewilligung statthaft. Die IG Leissigen Futura weist einmal mehr auf die drohende Unfallgefahr hin.

#### NACHFRAGEVERÄNDERUNG

Das Verhalten der ÖV-Kunden wurde durch das Monitoring leider nicht untersucht oder dargestellt. Die Auslastungsfrequenz wäre ein interessantes Instrument, um die Grössenordnung der Ab- resp. Rückwanderung auf den Individualverkehr abzuschätzen. Viele Rückmeldungen unserer Berufspendler bestätigen aus Zeit- und Komfortgründen den Wechsel vom ÖV zum eigenen Auto, was natürlich nicht dem Zeitgeist entspricht. Unsere Erhebungen zeigen, dass ungefähr die Hälfte der Pendler wieder den Individualverkehr nutzen.



#### VOLKSMEINUNG UND -EMPFINDEN

Die Bürger und Bürgerinnen von Leissigen fühlen sich mit dem Verlust des Bahnanschlusses unverstanden und **diskriminiert** und erinnern sich an die erfolgreichen 127 Jahre Bahnanbindung und deren Auswirkungen auf die positive Entwicklung des Dorfes. Sie verstehen nicht, dass es auch trotz der Regierungsrätlichen Richtlinien möglich war, alle Interessen der Leissiger/Innen politisch zu übergeben. Sie verstehen nicht, dass sie nun noch einen einschneidenden Ausbau der Kreuzungsstelle mitten in und durch Leissigen hinnehmen müssen, ohne im Geringsten davon profitieren zu können; im Gegenteil: Einen Bahnverkehr, mit zum Kreuzen haltende Züge, bei **verschlossenen** Türen, akzeptieren zu müssen. Auch wundert man sich eben über das unkonforme Übergehen der Artikel 31a (neu) und 34 der verbindlichen Kantonsverfassung des Kanton Bern.

#### STANDORTATTRAKTIVITÄT



Besondere Bemerkung: Trotz der unqualifizierten und anmassenden Aussage des BAK (Bundesamt für Kultur) über Leissigen, im Zusammenhang mit dem Bau der Kreuzungsstelle, Zitat: «Leissigen, ein etwas verbautes, ehemaliges Fischer- und Bauerndorf mit **bescheidener** Lagequalität», glauben wir wohl berechtigt und ausgewiesen, an eine weitere Entwicklung unseres Dorfes. Nebst der zitierten «bescheidenen Lagequalität» sind die Steueranlage, das Schulangebot und die **ÖV-Anbindung** die ausgewiesenen Treiber einer positiven Zukunftsentwicklung (inkl. Immobilienwerte). Zudem ist Leissigen ein beliebter Ausgangsort für Ausflüge und Wanderungen im Berner Oberland. Der Abbau eines verlässlichen ÖV nagt beträchtlich an der Attraktivität der Gemeinde. Leissigen möchte nur, dass dem Ort von Seiten der regionalen Behörden, insbesondere der RKOÖ, und der kantonalen Politik die gleiche Aufmerksamkeit und Wertschätzung geschenkt wird wie anderen Orten in der Tourismusregion. Leissigen trägt, wie eingangs erwähnt, einen grossen Teil der durch den touristischen Verkehr ins Berner Oberland entstehenden Emissionen, erhält dafür jedoch keinerlei Kompensation. (Dies widerspricht in den Grundzügen der Bundesverfassung.)

## ANTRAG

Die IG Leissigen Futura beantragt, auch in Konformität mit den langfristigen Legislaturzielen des Gemeinderates, eine integrale Wiederaufnahme eines zukunftsweisenden regionalen ÖV in Form eines vernünftigen Mischverkehrs (Bahn oder Bus) zwischen Spiez und Interlaken auf Basis der Fakten (u.a. Verkehrstechnik, Wirtschaftlichkeit, Klimarelevanz und volkswirtschaftlichen Auswirkungen) und zur Sicherung der Mindestanforderungen unserer Bevölkerung und somit eine Aufnahme in das Regionale Angebotskonzept 2026/29 (inkl. Lösungen für Faulensee und Därliigen)!

Hierzu ist der Erhalt/Ersatz der Haltekante Bedingung und sie muss somit von den Behörden oder schlussendlich von der Gemeinde Leissigen über die involvierten Stellen bestellt werden.

Die IG Leissigen Futura dankt für Ihr Verständnis und steht Ihnen jederzeit proaktiv zur Verfügung. Wir freuen uns auf einen regen, zukunftsorientierten Austausch mit nachhaltigem Erfolg!

Folgende umfassende Dokumente sind einforderbar:

- Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost, Juni 2016
- Mitwirkung IG Leissigen Futura zum Reg. Angebotskonzept 22/25
- Studie (Bachelor-Diplomarbeit) phw Bern
- Studie (Masterarbeit) IVT der ETHZ
- Statistik Verkehrsaufkommen/Stauzeiten A8 von «Viasuisse»
- Einsprache-Dokumentation IG Leissigen Futura zur Kreuzungsstelle Leissigen (inkl. Replik)
- Brief und Korrespondenz mit Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
- Medienmitteilung Juli 2023

Freundliche Grüsse

Beat Steuri  
Präsident IG Leissigen Futura

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

www.leissigen-futura.ch  
IBAN: CH66 8080 8004 6475 2790 6



## OFFENER BRIEF



## ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNG LEISSIGEN

### Aktueller Erfahrungs-/Meinungsstand August 2023

# ZUKUNFT ISCH HYBRID

**OHNE STAU** Bahn und Bus

- sicher
- wirtschaftlich
- umwältfründlich
- pünktlich

Mir bruche:  
**HALTEKANTE UND OFFENI TÜRE**

**D'Umwält dankt!**



## Offener Brief

# ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNG LEISSIGEN

## Aktueller Erfahrungs-/Meinungsstand mit Antrag 8/23

Sehr geehrte Leissiger/Innen, Mitglieder der IG Leissigen Futura, interessierte Leute und Medien.

Die Interessengemeinschaft «IG Leissigen Futura» hat sich aus Anlass des veröffentlichten Bus-Monitoring und den uns inzwischen zugetragenen **Erfahrungen** und **Meinungen** zur öffentlichen Verkehrsanbindung von Leissigen auseinandergesetzt. Im Hinterkopf haben wir auch das überproportionale Wachstum von Leissigen (grösste Zunahme aller Gemeinden des Oberland Ost) und die Folgen des Auflageprojektes «Kreuzungsstelle Leissigen» berücksichtigt.

Die veröffentlichte Version des Bus-Monitoring fokussiert sich primär auf die Pünktlichkeit in Bezug auf die wichtigen Bahnanschlüsse in Spiez (Richtung Thun/Bern), deren erwähnte Zuverlässigkeit wir gerne zur Kenntnis nehmen. Das offensichtliche Funktionieren in Spiez war und ist einerseits sicher der Professionalität und gutem Willen von Postauto und deren Personal zu verdanken, andererseits war die im Betrachtungszeitraum durch Corona veränderte Verkehrslage ebenfalls mitentscheidend (siehe Statistiken von «Viasuisse»). Dabei ist zu bemerken, dass unsere Pendler dafür bis zu 12 Minuten früher in Leissigen wegfahren müssen. Die Anschlüsse also nur gewährleistet sind, weil im Fahrplan grosszügige Reserven und Wendezeiten eingebaut wurden, was voll zu Lasten der Reisezeit unserer Pendlerinnen und Pendler geht. Ganz anders jedoch sieht es in der Gegenrichtung aus. Besonders abends ist der Bus, bereits bei kleineren Verspätungen des einfahrenden Zuges (v.a. desjenigen Richtung Visp/Brig auf Gleis 4!) schon abgefahren, was dann oft für die Reisenden ein fast eine Stunde dauerndes Herumhängen auf dem verwaisten Bahnhof Spiez bis zur Abfahrt des nächsten Buses oder eine teure Taxifahrt be-

deutet, die dann gerne mit über CHF 50.– zu Buche schlägt. Verbindliche Aussagen zu den übrigen östlichen Anschlusssituationen werden in dem Monitoring wohl wesentlich nicht gemacht. Sie werden als nicht relevant eingestuft und sind ganz einfach fahrplan-technisch nicht mehr vorhanden. Ebenso irritierend sind die mal nach Interlaken Ost, und dann wieder nur bis Interlaken West oder Gymnasium verkehrenden Busse. Ein moderner Regional- oder Ortsbusfahrplan liest sich anders!

Die im Bericht erwähnten vagen Aussagen bezüglich der Sicherheit (Einfahrten auf die A8), die aussagegemäss auch von der Toleranz der übrigen Verkehrsteilnehmer abhängen soll, sind sicherheitsmässig weder vertretbar, noch kann diese Zuverlässigkeit im Unglücksfall weder mildernd angerechnet werden noch die Folgen eines Unfalls ungeschehen machen. Dass ein Unfall bei der Einfahrt Därligen Ost, aber auch Einfahrt auf die A8 Leissigen Ost quasi vorprogrammiert ist, bestätigt jeder Automobilist, der diese Strecke/Einfahrten regelmässig fährt. Mit dieser Anmerkung will die IG Leissigen Futura ausdrücklich auf die Unfallgefahr hingewiesen haben. Wer übernimmt die Verantwortung bei einem schweren Unfall, bei dem Personen zu Schaden kommen?

Das Monitoring schweigt sich neben der ungenügenden Auseinandersetzung mit der Sicherheit und allg. Fahrplanstabilität in der normalisierten Zukunft über jegliche Aussagen bezüglich Angebotsqualität, Frequenzen und Auslastungen, Reisezeiten und Transportketten, Kosten, Erlöseffekte, Umweltaspekte, Nachfrageveränderung, Volksmeinung, Standortattraktivität und Politik aus.

Diese Faktenlage haben wir im Interesse einer neuen Abwägung mittels der Diplomarbeiten an der phw Bern und dem IVT der ETHZ, den wertvollen Erfahrungsberichten, Rückmeldungen und Neugewichtungen beleuchten lassen. Bei der Erfassung von Erfahrungen, Rückmeldungen und Meinungen haben uns Pendler, Schule, Tages-User und die lokale Politik unterstützt.

Das Grundgerüst der Faktenliste haben wir dabei der Basisstudie des Amtes für öffentlichen Verkehr und BVE 6/2016 und unserer folgenden Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept 2022/25 entnommen (siehe bez. Dokumente).



### ANGEBOTSQUALITÄT

Der geänderte, angepasste Fahrplan (regelmässiger Stunden-Takt) hat das Angebot momentan partiell leicht ausgebaut, hingegen fehlen ab Leissigen sonntags Frühverbindungen und jegliche Kundeninformationen. Es ist zudem nicht abzusehen, wann das Angebot wegen der partiellen Nichtannahme der Kunden wieder ausgedünnt wird! Leissigen wird auch von touristischen Anbindungen ausgeschlossen. Ein ideales Angebot wäre der seit Juni 2023 viermal täglich verkehrende GoldenPass Express. Je nach Tourismusaufkommen kommt es sporadisch zu heillosen Überfüllungen der Busse, die dem Vernehmen nach schon zu Diskussionen einer Doppelführung der Bus-Kurse oder zusätzlicher Bahnverbindung (natürlich ohne Halt in Leissigen) führten! Viele Staus auf der Nationalstrasse A8 durch chronische Überbelastung und Unfälle beeinflussen den regulären Fahrplan häufig massiv negativ und lassen geplante Bahnanschlüsse und Verbindungen aus und zu Leissigen Wunschträume werden.



### ÖRTLICHE ERSCHLIESSUNG

82 % der Bevölkerung lebt im Perimeter des heutigen Bahnhofs (gem. Richtlinien zur ÖV-Erschliessung). Die zweite, zusätzliche Bus-Haltestelle «Schule» wird schwach genutzt, war zunächst unglücklich im Vorgarten von privaten Hauseigentümern eingerichtet und ist nun als Provisorium auf unbestimmte Zeit zu weit östlich, abseits der Zugangswege, platziert. Die dritte versprochene Haltestelle lässt weiter auf sich warten (siehe

Bild). Die Buskunden sind an beiden Haltestellen dem Wetter schutzlos ausgesetzt. All die gemachten entscheidungsrelevanten Versprechen der Behörden und Politik (RKO bis Grossrat) wurden in den verflossenen Jahren seit 2020 nicht umgesetzt. Leissigerinnen und Leissiger wurden seit dem Entscheid sprichwörtlich im Regen stehen gelassen und zum Sitzen auf der Leitplanke der Kantonsstrasse eingeladen. Es grenzt schon an Diskriminierung, wie die Behörden und die Politik mit der Bevölkerung von Leissigen umgehen. Dies ist umso enttäuschender, da Leissigen einen grossen Teil der Emissionen des Tourismusverkehrs ins Berner Oberland – auf Schiene und Strasse – schlucken muss.

### REISEZEITEN UND TRANSPORTKETTEN

Seit der Fahrplananpassung Winter 2021/22 fahren die Postautos nochmals 2 Minuten früher in Leissigen ab. Die Berufspendler sind somit jeden Tag mindestens 25 Minuten länger unterwegs als früher mit der Bahn (d. h. >100 Stunden/Arbeitsjahr)! Die Transportketten funktionieren heute nur in Richtung Thun/Bern verlässlich, während sie in Richtung Oberland Ost überhaupt nicht abgestimmt sind. Richtung Lüttschinentäler oder Meiringen betragen die Umsteigezeiten mehr als 20 Minuten und Richtung Beatenberg/Habkern oder Merligen eine knappe Stunde. Dabei wird zusätzlich eine Verbindung via Spiez (unter Kostenfolge) mit einer Reisezeit von eineinhalb Stunden beliebt gemacht! Hierzu ist zu bemerken, dass dieses Faktum «Reisezeit/Anschlüsse» (zusätzlicher Zeitverlust) wohl der Hauptgrund ist, dass viele Pendler, Sportler und Ausflügler wieder ihr Auto, den Individualverkehr, nutzen. In den Statistiken nicht erfasst sind weiter all die Reisenden, die, sei es ab Spiez einfach mal statt der Bahn den Bus nach Interlaken wählen, oder umgekehrt, den Bus in Interlaken West um hh:50 statt des nachfolgenden Schnellzugs um hh:05 besteigen. Die dabei erhobenen Fahrgastzahlen haben nichts mit der lokalen Erschliessung Därligens/Leissigens oder Faulensees zu tun. Es sind Falsch-Erhebungen des eingerichteten, ineffizienten Parallelverkehrs.



### BETRIEBSQUALITÄT

Der Busverkehr als Mischverkehr ist schon grundsätzlich anfälliger für Betriebsstörungen. Die Sitzplatzverfügbarkeit und der Komfort ist im Speziellen für Berufspendler schlechter, da sie einerseits im Bus nicht arbeiten können (z.B. PC-Arbeiten) und anderer-

seits viel Zeit fürs Umsteigen brauchen. Von der fehlenden Behindertengerechtigkeit ganz zu schweigen. Der/die Behinderte muss nun in Spiez von der Busstation das ganze Perron 1, Rampe abwärts, Unterführung, Rampe aufwärts und das Abfahrtsperren schaffen. Jeglicher Anschluss ist für sie ein Ding der Unmöglichkeit! Die vielen Störungen, die sich nun nach der Corona-Zeit auf der A8 durch Unfälle und Überlastungen ergeben, bestätigen all die Befürchtungen und Ansagen der Unzuverlässigkeit des ÖV. Das führt zu einer richtigen Talfahrt der Qualität, Komfort und Attraktivität für Leissigen. Während für den Individualverkehr Verbesserungen, Erleichterungen, Steigerungen bezüglich Bequemlichkeit und Sicherheit an der Tagesordnung sind (Kreisel, Entflechtungen, Zufahrten, Flüsterbeläge usw.), werden dem ÖV-Angewiesenen oder freiwillig aus ökologischen Überlegungen Benutzenden bei steigenden Tarifen die örtlichen Dienstleistungen abgebaut.

In kurzer Zeit verlangt man vom ÖV-Kunden in Leissigen den Abbau jahrzehntelanger Qualität (127 Jahre Bahnhof Leissigen) hinzunehmen:

- Kein Warteraum
- Keine Sitzgelegenheit
- Kein Wetterschutz
- Keine Toiletten
- Keine Fahrkartenausgabe
- Keine Informationstafeln
- Keine Lautsprecheransagen
- Keine Notrufsäule
- Kein Velounterstand
- Kein Wasser-Brünneli und
- Kein blumengeschmückter, einladender Bahnhof/-Platz mehr

Worin also, soll da der an der Strasse im prallen Sonnenschein, bei Regenschauer (siehe Bild) oder Schneetreiben auf den Bus harrenden ÖV-Benutzer (Pendler und Gäste) etwas Positives, Erstrebenswertes oder Nachhaltiges sehen?

### INVESTITIONEN/KOSTEN

Auch in jeder ehrlichen, noch so professionellen oder vereinfachten Betrachtung fällt auf, dass bei den Investitionen und bei den Betriebskosten der installierte Parallelverkehr (Bahn und Bus) massiv teurer sein muss. Im Übrigen nachlesbar, ist der Bau der versprochenen Bus-Haltestellen massiv teurer veranlagt (>400 %), als in der entscheidenden Botschaft beschrieben und die geforderte Haltekante für die Bahn somit nur un-

wesentlich teurer! Der zusätzliche Busbetrieb mit neuen Fahrzeugen und Personal ist +/- additional zum existierenden Bahnbetrieb zu rechnen! In Stosszeiten drängt sich sogar eine Doppelführung des Busverkehrs auf, während die Schienenkapazitäten für künftige nachhaltige Verkehrsentwicklungen noch weit ausreichen würden.

### ERLÖSEFFEKTE

In Folge der Reisezeitveränderungen und des Komfortverlusts wird die Nachfrage stark geschmälert und somit entsteht für den ÖV ein negativer Erlöseffekt. In Folge verursacht der Busverkehr bedeutende monetäre Verluste wegen der längeren Reisezeiten.



### UMWELTASPEKTE

Ausgangslage: Kt. BE: Von der Schiene auf die Strasse». Zum existierenden elektrifizierten Bahnverkehr, dessen meist ausgelastete Züge mehrheitlich zum Kreuzen halten (und dabei die Türen nicht öffnen dürfen), wird ein paralleler, oft schlecht oder ungleichmässig belegter und staugefährdeter Diesel-Busverkehr (siehe Bild) betrieben! Anders denken dabei unsere Nachbarländer, die nicht überraschend, entgegen dem Slogan der Regionalkonferenz Oberland Ost (Zitat «Der ÖV auf der Schiene hat keine Zukunft»), alles unternehmen, den ÖV gegenteilig von der Strasse auf die Schiene zu bringen (z.B. Bayern, Niederlande und weitere mehr). Auf Grund der zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) ist der parallele Betrieb Bahn und Bus eine für den heutigen Zeitgeist völlig unverständliche, nicht vertretbare und nicht nachhaltige Lösung! Wo nimmt jemand Bezug und respektiert die Verfassung des Kt. Bern (Art 34: Ziff 1,2,4 und Art 31a (neu): Ziff 1,2)?



### SICHERHEIT

Die Sicherheitslage wird von Schule, Eltern und Schülern sehr different und kritisch beurteilt. Besonders in den Kursen zu Schulzeiten wird über eine Überbelegung geklagt, insbesondere seien die Kurse zusätzlich bei den Spiezer Gymnasiasten begehrt, da sie direkt beim Gymnasium Interlaken aussteigen können, dadurch aber die knappen Plätze für die zusteigenden Personen (u.a. Schüler aus Leissigen)