

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

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

Leissigen, den 23. September 2019

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

als sodann auch in **unserem eigenen Namen**

Einsprache

und stellen nachfolgende

Rechtsbegehren:

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

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

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

und sodann

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

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

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

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

Begründung:

A) Formelles

1) Identität und Legitimation der Einsprecher

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

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

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

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

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

2) Rechtsgrundlage VwVG

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

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

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

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

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

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

3) Aufschiebende Wirkung

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

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

B. Materielles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Beibehaltung der regionalen Zugverbindungen

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

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

4. Technische Mängel

a) Einleitend

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

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

b) NIS-Belastung (Strahlung)

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

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

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

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

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

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

BO: Augenschein, vorort

d) Verzicht auf Ausbau des Rangierbahnhofs im Seebacher

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

e) Personenunterführung bei Km 19.200

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

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

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

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

Mit vorzüglicher Hochachtung

Für die IG Leissigen Futura

Beat Steuri, Präsident

Gerhard Fischer, Vorstandsmitglied

Im Doppel

Beilagen:

Beilage 1: Vollmacht Gerhard Zumstein

Beilage 2: Gründungsprotokoll

Beilage 3: Gründungsstatuten