

Fluglärmstreit vor Bundesgericht

UNTERBACH Der Rechtsstreit spaltet die Region seit fast einem Jahrzehnt. Die Fronten zwischen Brienzsee und Kirchet sind verhärtet.

Sieben Jahre dauert der Kampf auf dem Rechtsweg für den Brienz Hotellerieverein nun schon. «Nach so langer Zeit können wir den Kampf nicht einfach aufgeben», sagt Monique Werro. Für die Besitzerin des Seehotels Bären geht es um nichts weniger als die Existenz. Erholung suchende Gäste stören sich an den startenden Jets auf dem Flugplatz Unterbach. Bis zu 115 Dezibel laut wird eine F/A-18-Maschine, wenn der fast 20 Tonnen schwere Flieger die Startbahn verlässt. Gemessen wurden diese Werte aus 300 Meter Entfernung. An den Tischen der Gartenrestaurants verstummen die Gespräche, wenn die Jets abheben. Selbst auf dem unteren Teil der Brünigstrasse, rund drei Kilometer entfernt, übertönen die Triebwerke das Autoradio. Auch bei geschlossenen Fenstern.

Sorge um die Zukunft

Das Seehotel Bären von Monique Werro liegt weniger als sechs Kilometer vom westlichen Ende des Flugplatzes entfernt. 4550 Flugbewegungen, sprich Starts und Landungen, weist die Statistik der Luftwaffe für das Jahr 2016 ab dem Flugplatz Meiringen aus. Der Grossteil davon, nämlich 3964, erfolgte mit F/A-18-Jets. Damit liegt 2016 im Durchschnitt der letzten Jahre. Nur einmal wurden ab Unterbach weniger als 4000 Flugbewegungen verzeichnet. Der Flugzeugtyp F/A-18, den die Luftwaffe seit 20 Jahren einsetzt, sei bis zu fünfmal lauter als die älteren Tiger-F-5-Modelle, heisst es in der 30-seitigen Beschwerde der Lärmgegner. Mit dieser befasst sich nun das Bundesgericht. Anfang September hatte das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde abgewiesen. Die durch Rechtsanwalt Rudolf Schaller vertretenen Hotelbetreiber und Privatpersonen halten an ihrem Kampffest. Auch weil man fürcht-



3964-mal starteten und landeten 2016 Kampffjets des Typs F/A-18 auf dem Militärflugplatz Meiringen. Den Lärmgegnern ist das deutlich zu viel. Fritz Lehmann

tet, dass der Flugbetrieb ab Unterbach in Zukunft noch zunimmt. Dies weil die Luftwaffe in Zukunft ab drei statt wie bisher fünf Standorten operieren will. Dazu kommt: In naher Zukunft will die Luftwaffe ihre Einsatzbereitschaft auf 24 Stunden während sieben Wochentagen ausweiten. Die Lärmgegner fürchten sich vor Ernstesätzen zur Luftraumüberwachung mitten in der Nacht. Momentan ruht der Jetbetrieb in der touristischen Hochsaison im Sommer. Über das ganze Jahr verteilt, sind es insgesamt rund 15 Wochen, an denen die Jets nicht aus Unterbach starten.

Verhärtete Fronten

Mit weit über 4000 Flugbewegungen pro Jahr verletze die Luftwaffe die zurzeit gültige Lärmverordnung, sagen die Gegner. Das stimme nicht, widerspricht die Luftwaffe: «Es

wurde bisher noch nicht festgelegt, wie viele Flugbewegungen nach der Lärmschutzverordnung in Meiringen zulässig sind. Dies wird Gegenstand des Lärmsanierungsverfahrens sein, das zurzeit vorbereitet wird», sagt Lorenz Frischknecht, Mediensprecher des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport. Das Verfahren zieht sich in die Länge. Politische Vorstösse, die den Fluglärm reduzieren wollen, und jene, die sich für den Erhalt des Standortes Unterbach einsetzen wollen, halten sich die Waage. Zwischen Brienz und dem Talende am Kirchet sind die Fronten verhärtet. Den Argumenten von Landschaftsschutz und Tourismus stehen jene der Wirtschaft gegenüber: Rund 200 Personen arbeiten auf dem Flugplatz Meiringen. Darunter etwa 25 Lernende. Der Militärflugplatz Meiringen deckt mit

einem jährlichen Beitrag von 100 000 Franken auch die Hälfte der Kosten für das Standortmarketing Region Haslital-Brienz. Ein aktiver Beitrag zur Wirtschaftsförderung, sagen die einen. Ein Zückerchen als Entschädigung für den Fluglärm, sagen Kritiker.

Die Luftwaffe sagt, man sei bemüht, den Lärm so weit wie möglich zu reduzieren. Statt in der Luft trainieren die Piloten vermehrt im Simulator. Einige Übungseinheiten absolvieren die Flieger im Ausland, etwa in Norwegen. Dies vor allem, um Nachtflüge zu trainieren.

Neu beurteilen

Für die Brienz Hotelière Monique Werro und ihre Verbündeten reicht dies nicht. Die Fluglärmgegner beharren auf dem Standpunkt, dass die hohe Konzentration der Flugbewegungen in der Region widerrechtlich sei.

«Die Konsequenzen trägt vor allem die Bevölkerung. Aber auch die Wirtschaft und die Umwelt», sagt Werro. Die Fluglärmgegner verlangen mit ihrer Beschwerde nun eine Gesamtbeurteilung der Immissionen, wie Rechtsanwalt Rudolf Schaller gegenüber der «Jungfrau-Zeitung» sagt. Wie aus den Unterlagen zur Beschwerde hervorgeht, reichen den Gegnern die bisher erfolgten Messungen und Abklärungen bei weitem nicht aus. Nebst den Lärmemissionen geht es dabei auch um die Schadstoffe, die durch die Kampffjets ausgestossen werden. Diese sind laut der Beschwerde bei den F/A-18-Jets ebenfalls um ein Vielfaches höher als bei den vorherigen Modellen. Mit einem Entscheid des Bundesgerichts ist frühestens im Sommer 2018 zu rechnen. Kurz darauf kehrt auf dem Militärflugplatz Meiringen Ruhe ein. Zumindest für einige Wochen. Patrick Gasser

Keine grosse Schanze

KANDERSTEG Eine Grossschanze durch eine allfällige Olympiateilnahme ist wohl kein Thema. Dieser Meinung sind die Olympiapromotoren.

Eine temporäre Grosssprungschanze in Kandersteg, diese Vision hatten bisher die Promotoren der Olympiakandidatur «Sion 2016». Dem ist offenbar nicht mehr so, wie «Der Bund» unter anderem in seiner gestrigen Ausgabe schreibt. Noch im Sommer hätte das Konzept vorgesehen, in Kandersteg für rund acht Millionen Franken eine neue Sprungschanze zu errichten. Dieser Plan wurde nun offenbar fallen gelassen. Es sei nicht mehr vorgesehen, wird der «Sion 2026»-Vizepräsident und Bieler SP-Ständerat Hans Stöckli zitiert. Demnach wolle man nun für die grossen Sprünge auf die 140-Meter-Schanze in Engelberg im Kanton Obwalden ausweichen. Der dortige Gemeinderat sei an diesen Plänen «sehr interessiert».

Kandersteg hat Verständnis

Die in Kandersteg geplante 140-Meter-Sprungschanze wäre sowieso nicht von Dauer gewesen, nach allfälligen Spielen wäre sie wieder abgerissen worden. Urs Weibel, Gemeinderatspräsident von Kandersteg, spricht im besagten Artikel von einer «sinnvollen Entscheidung». Zwei Grossschanzen zu betreiben und eine nach den Spielen wieder abzureissen, mache «keinen Sinn» und sei «nicht nachhaltig», so Weibel. Er könne mit einer Engelberg-Koproduktion «sehr gut leben». fl

Neuer Weg für Familien

TOURISMUS Postauto will die Strecke ins Kiental mit einem Erlebnisweg aufwerten. Der Tourismus erhofft sich dadurch einen Gewinn für die ganze Region.

Im Sommer 2018 soll zwischen Griesalp und Kiental ein Erlebnisweg eröffnet werden, der sich den Elementen Feuer, Wasser, Luft und Erde widmet, wie Postauto in einer Medienmitteilung schreibt. Das gemeinsame Projekt von Kiental-Reichenbach Tourismus und Postauto sieht unter anderem eine Aussichtsplattform vor.

Das Baubewilligungsverfahren sei abgeschlossen, heisst es weiter. Die Bauphase beginne im November, die Eröffnung ist für Frühsommer 2018 geplant. Der Erlebnisweg kostet 90 000 Franken und wird neben Kiental-Reichenbach Tourismus und dem Hauptpartner Postauto unter anderem auch von Sponsoren finanziert.

In die Jahre gekommen

«Wir erhoffen uns mit diesem Weg mehr Familien im Kiental», sagt Jürg Bühler von Kiental-Reichenbach Tourismus auf Anfrage. Der bisherige Sagenweg sei in die Jahre gekommen und mittlerweile teilweise rückgebaut worden. «Mit dem Erlebnisweg soll die Region besser vermarktet werden.» Dabei könnte nicht nur der Tourismus profitieren, sondern auch der Bäcker oder der Metzger im Dorf, der entsprechende Produkte anbietet. Die Region werde dadurch wieder präsenter in den Köpfen der Leute, so Bühler.

Von Kiental auf die Griesalp bezwingt das Postauto mit 28 Prozent Steigung die steilste Busstrecke Europas. fl

Da kommen die Dampffans ins Schwärmen

INTERLAKEN Gestern Abend kehrte die nach dem Brand von 2013 totalrevidierte Tallok 208 der Ballenberg-Dampfbahn (BDB) aus dem Bündnerland in ihren Heimatbahnhof zurück. Hier warten noch Fertigstellungsarbeiten auf sie.

«Der Depotbrand in Interlaken-Ost der BDB-Dampfbahn in der Nacht auf den 16. November 2013 war ein absoluter Tiefpunkt in der Geschichte unserer lebendigen Museumsbahn», erinnert sich BDB-Verwaltungsratspräsident Hans Peter Maurer. Nebst dem Depot fielen auch die Adhäsionsmaschine G 3/4 208 und die Zahnradlok G 3/3 1068 dem Feuerteufel weitgehend zum Opfer (wir berichteten). «Lange schien ein Weiterbestehen der BDB mehr als un-

gewiss», sagt BDB-Verwaltungsratspräsident Maurer.

Trotz finanzieller Unsicherheiten und fast unüberwindbarer Hindernisse konnte das neue Depot im Mai 2015 eingeweiht werden. «Dank des grossen finanziellen Entgegenkommens unserer Lokomotivversicherer durften wir am 6. März 2015 unsere Lok G 208 in die Werkstätte der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart überführen und die Aufarbeitung nach den massiven Brand-, Löschwasser- und Witterungsschäden in Auftrag geben», freut sich Hans Peter Maurer.

In Landquart wiedergeboren

Der Lokomotivkessel, so etwas wie die Lunge der Dampflok, wurde in der Werkstätte von Demian Soder in Dintikon bei Lenzburg aufgearbeitet und Ende September 2016 nach Landquart transportiert. Nach der Instandstellung der einzelnen grossen Komponenten erfolgte der eigentliche Zusammenbau.

Am 29. August 2017 konnte die Lok 208 bei der RhB erstmals angeheizt werden und bewegte sich endlich wieder aus eigener Kraft. «Nach 956 Tagen auswärtigem Aufenthalt kehrte sie

gestern auf das heimatische Schienennetz in Interlaken zurück», sagt ein sichtlich erleichteter Verwaltungsratspräsident. «Für alle ein wirklich grosses Moment!»

Die Lok 208 sehe zwar bereits wie eine richtige und prächtige Dampflokomotive aus, ergänzt Hans Peter Maurer. Im eigenen Depot müssten aber noch Fahrwerk, Getriebe, Trieb- und Kuppelstangen aufeinander abgestimmt werden. Dann folgen weitere Fahrversuche. Und schliesslich wartet noch die Abnahme durch den Kesselinspektor.



Die Tallok 208 der Ballenberg-Dampfbahn ist wieder zu Hause, im Hintergrund rechts sieht man die Kirche Goldswil.

Mit der Rückkehr der Lok 208 in Interlaken-Ost ist laut Hans Peter Maurer ein wichtiges Zwischenziel erreicht. Als positiv nach dem Schrecken des Brandes bezeichnet er die Erkenntnis, «was für einen Schatz an historischen Verkehrsmitteln wir in unserer Obhut haben». Es habe sich je länger, je mehr die Überzeugung durchgesetzt, «dass wir alles daransetzen müssen, um die noch existierenden Zeitzeugen der alten Brünigbahn zu einem ganzen historischen Ensemble zu vereinigen, also die Lokomotiven, Wagen,

Sponsoren gesucht

So wie die 208 noch nicht einsatzbereit sei, so unvollkommen seien die Finanzen. «Die Lok ist noch nicht ausfinanziert», bedauert Hans Peter Maurer. «Bei Offerten von etwas über einer Million für Kessel und Lokomotive fehlen uns – trotz grossen Eigenleistungen – immer noch etwa 15 Prozent der Aufarbeitungskosten. Deshalb seien Verein und AG für jede finanzielle Unterstützung dankbar.

Vor dem Rücktransport der Lok 208 nach Interlaken-Ost war die 1068 auf die Reise in die RhB-Werkstätte geschickt worden. Mit dem Ziel, sie nach der Aufarbeitung im Sommer 2018 wieder über den Brünig verkehren zu lassen. Anschliessend ist die Totalsanierung der stillgelegten Schwesterlok 1067 vorgesehen.

Guido Lauper

www.ballenberg-dampfbahn.ch

«Mit der Rückkehr der Lok 208 in Interlaken-Ost ist ein wichtiges Zwischenziel erreicht.»

Hans Peter Maurer

Guido Lauper