

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1959)

Rubrik: Jahresbericht 1959 des Bauberaters Brienzersee und Böödeli

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Jahresbericht 1959 des Bauberaters

Brienzersee und Bödeli

Als wohl größtes Bauvorhaben auf Jahrzehnte hinaus wird uns der geplante Bau der linksufrigen Brienzerseestraße in den nächsten Jahren beschäftigen. Obschon diese nicht im Nationalstraßenprogramm enthalten ist, hofft man im Oberland dennoch auf eine Verwirklichung dieses notwendigen Werkes in naher Zukunft. Unser Verband steht diesem Werke trotz der großen Gefahr für das Landschaftsbild nicht feindlich gegenüber, weil erstens der Verkehr von Jahr zu Jahr so stark anschwillt, daß vermehrter Verkehrsraum geschaffen werden muß und zweitens eine Verbreiterung der bestehenden rechtsufrigen Straße mit den notwendig werdenden Stützmauern in jener offenen Landschaft einen größeren Eingriff bringen würde als eine Neuanlage im stark bewaldeten linksufrigen Berghang. Nur eine Anlage unmittelbar dem Ufer entlang kommt für uns nicht in Frage. Das dortige steile Terrain würde so hohe Anschnitte und Mauern erfordern, daß diese Wunden nie mehr verschwinden würden. Das Detailprojekt wird anfangs 1960 der kantonalen Baudirektion eingereicht werden. Bereits vor Jahresfrist war die Axe bekannt, und wir konnten ihr prinzipiell zustimmen. Bei verschiedenen Erkundigungen im Laufe des Jahres konnten wir vernehmen, daß die Belagsbreite einschließlich beidseitiger Bermen zirka 10 Meter ausmache. Ein grüner Mittelstreifen ist nicht vorgesehen, weil hierzu die Gesamtbreite nicht genügt. Es gibt also keine vierspurige Fahrbahn. Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus ist diese Einbuße an Leistungsfähigkeit und Sicherheit zu bedauern, vom finanziellen und — was uns besonders interessiert — vom landschaftschützerischen Standpunkt aus ist dies erfreulich. Denn bei stark quergeneigtem Terrain und in Waldschneisen zählt jeder Meter Mehrbreite empfindlich mit. Die typischen Querprofile als Normalien konnten wir einsehen. Aus den Ausführungen von Herrn Oberingenieur Bischoff konnten wir entnehmen, daß sich die verantwortlichen Organe bemühen, die Straße so zu gestalten, daß die Wunden, die sie der Landschaft schlägt, möglichst gering sind. So wurde uns versichert, daß statt einzelner Durchlässe und Stützmauern aufgelöste Betonkonstruktionen erstehen sollen, die an exponierten Stellen überdies

mit Rußbeigabe abgedunkelt werden. Stützmauern an gut sichtbaren Stellen und Futtermauern werden in Naturstein verkleidet. Die Schnittpunkte der Böschungen mit der Terrainlinie werden ausgerundet. Überdies, und das freut uns am meisten, bleibt das natürliche Ufer erhalten, weil die neue Axe nirgends mehr dem Ufer entlang verläuft. Die Straße beginnt vorläufig an der unteren Interlaken—Bönigen-Straße bei der BLS-Werkstätte. Sie überquert nachher die Lütschine hart neben der Bahnbrücke, nimmt in den Gärten die Ortszufahrt auf, setzt über die Dorfstraße zum Hauetenbachhang und folgt bis zur Gemeindegrenze Bönigen-Iseltwald dem Ufer in 15 bis 50 Metern Abstand. Von dort steigt sie auf zur Sengg, die an Stelle der früher vorgesehenen Schleife mit einem kurzen Tunnel überwunden wird. Dies ist eine Verbesserung in unserem Sinne. Von dort fällt sie bis hinter die Kirche Iseltwald, um dann wieder zu steigen. Nach einem flachen Teilstück überquert sie den Gießbach oberhalb des meistgesehenen Wasserfalls und ist damit dem Blick vom Hotel und vom See aus entzogen. Über Engi führt sie zu den beiden Wendeschleifen über der Nase am oberen Ende des Sees. Sie erreicht schon bei der Stegmatte die Talebene, nimmt die Abzweigstraßen von Brienz auf und folgt dann immer dem linken Aaredamm bis zur Einmündung in die Brünig- und Meiringenstraße bei der Station Brienzwiler.

Da diese neue Straße auch vermehrten Verkehr in das Oberland bringen wird, soll auch ein Projekt für eine Entlastungsstraße durch das Bödeli aufgestellt werden. Gegenwärtig wird eine südliche Umfahrung des Rugenhügels und des Dorfes Matten studiert.

Wir müssen uns bewußt sein, daß eine neue Straße von diesen Ausmaßen trotz der vielen diesbezüglichen Bemühungen große Eingriffe in das Landschaftsbild bringen wird. Freilich werden solche grobe Unterlassungssünden wie während des Bahnbaues kaum mehr vorkommen, wo man sich kaum die Mühe nahm, die Böschungen und Schüttungen fachgemäß zu begrünen. An der Brienzerseebahn erlaubte man sich sogar, Geröllhalden überhaupt nicht zu humusieren oder zu bestocken, so daß sie heute noch total kahl sind! So ist zum Beispiel die Wunde zwischen der Aarehochbrücke und dem Tunneleingang unter dem Brand Ringgenberg heute noch offen und kahl. Daß man es mit gutem Willen besser machen kann, hat vor Jahren ein Naturfreund, der kürzlich verstorbene Fabrikant Hamberger, auf einer von ihm erworbenen Bahnschutthalde bewiesen. Diese präsentiert sich heute

als junger Mischwald und stört die Landschaft nicht mehr, sondern bereichert sie sogar.

Auch wenn solche Lehren überall befolgt werden, bleiben einige Stellen der neuen Straße besonders exponiert und verursachen uns etwelche Sorgen. Einmal ist es die Überführung über die Dorfstraße in Bönigen südwestlich des Hotels «Oberland», dann der steile Hang beim Wäldli beim Spitz vor Erschwanden, dann am Steilhang hinter dem Dorfe Iseltwald. Weitere Befürchtungen hegen wir vorläufig auch in Bezug auf die Kehren ob der Nase, das Anschlußbauwerk bei der «Jägglisglunte» und auf die 3 km lange gerade Parallelführung zum Aarekanal. Zu einigen Spezialfragen dieses Straßenbaues möchten wir uns erst nach Vorliegen des Projektes und vor Aufstellung der Eingabeformulare äußern. Immerhin haben wir bereits angeregt, allgemein vom Schichtenmauerwerk möglichst auf Zyklopen- oder auf schottischen Verband umzustellen. Wir regten ferner an, bei der Kreuzung mit der Jägglisglunte und längs dem Aarekanal unter Einbezug der Kanalböschungen einzelne Wäldchen aufzuforsten, die Tunnelausgänge möglichst wenig aufzuschlitzen und der Bepflanzung mit standortgemäßen Bäumen und Sträuchern ganz besonderes Augenmerk zu schenken. Wir wünschten auch, daß in Felsanschnitten und Mauern Nischen und Löcher ausgespart und mit etwas Humus versehen würden. Damit könnte eine Teilbegrünung mit Wildstauden und Brombeeren etc. erleichtert werden.

Die Straße soll anschlußfrei gehalten werden. Das bedeutet, daß außer den speziell kreuzungsfrei gestalteten Dorzufahrten keine Zu- und Vorfahrten zum anstoßenden Grundbesitz gestattet wird. Damit dürfte zum Schutze der Landschaft viel gewonnen und den teilweise bereits getätigten oder beabsichtigten Käufen von Spekulanten und Benzinfirmen der Erfolg ihrer Aspirationen entzogen sein.

Über die beiden in der Nähe dieses neuen Straßenzuges, aber mit ihm nicht unmittelbar zusammenhängenden Probleme der Unterschutzstellung der Jägglisglunte und des Steilufers zwischen Gießbach und Iseltwald wird im Präsidialbericht orientiert.

In *Iseltwald* soll eine neue Ländte zirka 40 m südlich der alten entstehen. Damit das Dorf dort auch eine Promenade erhält, wurde dann das Projekt des Schiffsbetriebes BLS erweitert und Beiträge von uns, der Seva-Lotterie, der Gemeinde und des Verkehrsvereins ins

Auge gefaßt. Im Moment der Niederschrift dieses Berichtes ist aber die Einigung darüber noch nicht perfekt.

In *Bönigen* wurde dem Gemeinderat ein Kostenvoranschlag für die Umgestaltung des Ländteplatzes und ein Vorschlag für den Ersatz von 3–4 Bootshäusern im Bereich der Lutschinenmündung unterbreitet. Es mußten aber auch verschiedene Einsprachen gegen private Bauvorhaben eingereicht werden. So wurde in der Nähe des Strandbades ein viergeschoßiger Wohnblock publiziert.

In Brienz war es im Bausektor verhältnismäßig ruhig. Das umgestaltete Strandbad konnte sich einer schönen Badesaison erfreuen. Über die Straßenbauprobleme wird gegenwärtig wieder mehr im Stillen nach einer Lösung gesucht. Ebenfalls ist die Neugestaltung des Hotels «Bären» noch nicht entschieden.

In *Oberried* gab uns und den Behörden das Baugesuch eines Basler Kaufmanns viel zu schaffen. Nachdem er vorerst sein seltsames Wochenendhaus am See entgegen allen Einsprachen und Verboten in eine lawinengefährdete Bauverbotszone stellen wollte, mußten wir ihm auch an einem neuen Bauplatze noch verschiedenes an seiner Architektur herumflicken. Es ist dann ein Kompromiß entstanden, der weder ihn noch uns voll befriedigen kann, aber dafür für beide Teile noch tragbar ist. Es hat uns bei den Verhandlungen nicht überrascht, daß sich dieser Bauherr auf das bewilligte (aber von uns bekämpfte!) Bauvorhaben Hubacher/Lanzrein in Niederried berufen hat. Dieses Objekt fürchteten wir ja besonders als Präzedenzfall. Es wird unsere Arbeit noch manches Mal erschweren. Kleinere, gar nicht schön gelöste Umbauten im Dorfe Oberried haben uns verschiedentlich Einsprachen erwägen lassen. Ein schwerwiegendes Bauvorhaben mußten wir unter dem Eindruck des Unglückes in der Feuerwerkfabrik Hamberger ohne Einsprache, aber gegen weitgehende Zusicherungen der Fabrikleitungen bewilligen. Das eidg. Fabrikinspektorat hat nach dem großen Explosionsunglück von Ende Juli 1959 von der Fabrikleitung größere Dezentralisation der Arbeitsräume verlangt. Dies hat zur Folge, daß sich die Firma zur Aufstellung von über 30 kleinen, vorfabrizierten Betonelement-Häuschen mit einseitigem Welleternitdach anschickt. Da gleichzeitig von Haus zu Haus ein Abstand von 15 m vorgeschrieben wurde, wird praktisch die ganze Wiese unterhalb der Staatsstraße östlich der Zufahrt in regelmäßigen Reihen mit diesen

unschönen Häuschen übersät. Nachdem sich die Firma aus freien Stücken sofort verpflichtete:

1. das graue Welleternitdach in einem mit uns noch abzuklärenden dunklen Farbton zu behandeln,
2. eine Vereinbarung über das Streichen der Fassaden zu treffen und
3. das Fabrikbild durch Aufschüttungen und Bepflanzung der Zwischenräume mit Bäumen und Sträuchern aufzulockern,

haben wir, wenn auch schweren Herzens, verzichtet, gegen diese unschöne Überbauung eine Einsprache einzureichen. Unsere bisherigen Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit der Firma Hans Hamburger A. G. gaben uns das Vertrauen, daß obige Bedingungen innert einer zumutbaren Frist, längstens in zwei Jahren eingehalten werden. Freilich werden noch viele Jahre verstreichen, bis die Bepflanzung über die Bauten dominiert und diese verdeckt. Wir müssen also unsere Gesinnungsfreunde in den nächsten Jahren diesbezüglich um Geduld und Verständnis bitten. Diese ungewohnt starke Auflockerung der Bauten belastet das Unternehmen auch ohne weitergehende Forderungen unsererseits. Jenes Areal ist im Zonenplan von Oberried auch ausdrücklich als Fabrikzone ausgeschieden worden. Dieser Umstand hätte die Wirksamkeit einer Einsprache sehr erschwert. Wir hoffen jedoch, daß man die Bauten in zirka 20 Jahren vom See und von der Straße aus kaum mehr sehen kann, wie dies übrigens heute im westlichen Teil des Fabrikareals auch der Fall ist. Der öffentliche Platz im Wychel wird im Sommer stark benützt. Die Wartung ist zufriedenstellend, freilich nicht ohne gewisse Konzessionen für einen Kioskbetrieb gemacht zu haben. In der Nähe dieses Platzes werden von privater Seite schon seit Jahren Gastwirtschaftsbetriebe geplant, zu unserem Glück jedoch bis heute ohne Erfolg.

In *Niederried* wird die Errichtung einer öffentlichen Badeanlage geplant. Nachdem der Ufersaum in dieser Gemeinde schon weitgehend in privater, nicht landwirtschaftlicher Hand ist, konnte vor drei Jahren vom Verkehrsverein mit einem Beitrag von uns ein Stück Land hierfür erworben werden. Man möchte auch hier wie den andern Seegemeinden zurufen: Erwerbet eure Seeufer, eure Enkel werden euch dankbar sein!

Ringgenberg erfreut sich einer ziemlich regen Bautätigkeit. Dabei konnte es im November 1959 sein neues Schulhaus einweihen, das sich mit seinen drei Trakten angenehm dem Maßstab und dem Gesamtbild

des Dorfes einfügt. Einige Sorgen bereitet uns der Bestand des Faulenseelis. Kaum ist unsere Freude über die Unterschutzstellung dieses landschaftlichen Kleinods etwas abgeklungen, mußten wir feststellen, daß unmittelbar an seinem Südufer im Wald ohne Baupublikation eine kleine Hütte erstellt worden ist, daß ferner die Abwasserleitung von den WC des Strandbades bis zum Seeli verlängert worden ist und daß durch die immer tiefere Ausbeutung des Steinbruches nordöstlich nebenan eine Gefahr des ungewollten Ausflusses in diese Grube entstehen wird. Wir sind in diesen drei Angelegenheiten schriftlich an die zuständigen Behörden gelangt.

In *Interlaken* und *Unterseen* soll auf die Goldeypromenade beim Strandbad vorbei der rauhe Schotterweg mit einem Teerbelag versehen werden, was diesen Uferweg auch für Regentage benützbar machen dürfte. Der Segelboothafen des Neuhauses und das Schwimmbassin des Schulbades sind mit einem Saugbagger gereinigt worden. Es ist dies eine Maßnahme auf kurze Sicht, wie sie sich immer mehr aufdrängt, bis einmal auch der letzte Einwohner begriffen hat, daß unsere Wasserläufe und Seen keine Kehrichtablagerungsstätten und Abwasserbehälter sind. Dann wird endlich die Einleitung ungeklärter Abwässer aufhören. Bereits ist das obere Thunerseebecken so stark verschmutzt, daß die natürliche Selbstreinigungskraft bereits überschritten ist und die Fäulnis stark zunimmt.

Trotzdem sucht gerade auch hier der Mensch immer mehr seine Stützpunkte für seine Erholung und Ferientage. So ist auf dem Areal des Neuhauses ein Motel mit Tankstelle ausgeschrieben. Wir haben uns an Hand eines Modells überzeugen können, daß ersteres sich taktvoll in die Umgebung einfügt. Auch jenseits des Lombaches ist für später bei der Manorfarm ein Motel geplant. Leider haben uns dort zwei neue Ferienhäuser in ihrem Aussehen arg enttäuscht, das eine besonders durch den saftiggrünen Anstrich des Holzwerkes, das andere durch seine primitive Architektur. Wenn dieser «Betriebsunfall» den Schreibenden und seine Kollegen in der zuständigen Fachkommission zu vermehrter Aufmerksamkeit und Härte veranlaßt, dann entsteht trotzdem etwas Positives aus diesem Mißgeschick!

H. Kurz