

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1960)

Artikel: Die linksufrige Brienzerseestrasse
Autor: Brawand, Samuel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096589>

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>

Die linksufrige Brienerseeestrasse

Aus einem Vortrag, gehalten an der Generalversammlung des Uferschutzverbandes
Thuner- und Brienersee vom 13. Februar 1960

Die heutigen Verkehrsverhältnisse

Die drei Alpenpässe Brünig, Susten und Grimsel gehören zu den Attraktionen des Berner Oberlandes. Tausende von Motorfahrzeugen aller Art passieren sie Jahr um Jahr, ja die Zahl der Automobile und Cars, die die drei Pässe als Ziel erwählen, ist in stetigem Wachsen begriffen.

Um die genannten Pässe vom Bernerland her erreichen zu können, steht heute längs des Brienersees leider nur ein Verkehrsstrang zur Verfügung, die rechtsufrige Brienerseeestrasse. Jeder Autofahrer kennt die Engnisse dieser Straße, die so oft schon zu unliebsamen Kolonnenbildungen und Verstopfungen Anlaß gegeben hat und deren Anwohner ihres Lebens nicht mehr sicher sind.

Die beiden letzten Verkehrszählungen geben ein deutliches Bild von der Verkehrsnot am Brienersee.

<i>Tag</i>	<i>Motorfahrzeuge</i>	<i>Stundenspitze</i>
22. August 1948	3 358	374
21. August 1955	8 340	927

Man braucht nur die Zunahme der schweizerischen Motorfahrzeuge zu betrachten, um festzustellen, daß sowohl die Tagesfrequenz wie die Stundenspitze seit 1955 ganz erheblich zugenommen haben. Es ist daher begreiflich, daß der Ruf nach besseren Verkehrsverhältnissen am Brienersee immer dringlicher erschallt.

Bisherige Studien

Die topographischen Verhältnisse am Brienzersee erlauben nicht viele Varianten im Straßenbau. Zu entscheiden ist vor allen Dingen, ob man die beste Lösung am rechten oder linken Ufer zu suchen hat.

Seit Jahren wurde von verschiedenen Seiten am linken Ufer projektiert. Meines Erachtens mit Recht, denn will man die engen Dorfdurchfahrten am rechten Ufer vermeiden, indem man die Ortschaften umfährt, so ergibt sich niemals eine befriedigende Linienführung, abgesehen davon, daß die Kosten wahrscheinlich ebenso hoch kämen, wie für eine ganze Lösung auf der Giessbachseite. Eine Ausweitung der Dorfdurchfahrten verschlingt ebenfalls enorme Mittel und führt zu keiner guten Lösung, ganz besonders nicht für die Anwohner.

Schon 1902/03 entstand das erste Projekt für eine linksufrige Brienzerseestraße. Projektverfasser war *Ing. Emch*. Er sah vor, die neue Straße direkt dem See nach zu führen, was eine ganze Anzahl von längeren und kürzeren Tunneln erforderte. Straßenbreite 4,8 m, Steigung 2,8 %. Im Jahr 1904 wurden die Baukosten auf 1,36 Millionen Franken geschätzt. Dabei ist zu beachten, daß das Komma wirklich am richtigen Ort steht.

Im Jahre 1941, also während des zweiten Weltkrieges, wurde *eine Militärstraße* projektiert. Auch damals wurde eine Straßenbreite von 4,8 m vorgesehen, doch weil die neue Straße von Iseltwald über die Höhenterrasse nach dem Gießbach und weiter nach Kienholz führen sollte, nahm man eine Steigung von 12 % in Kauf. Die Baukosten wurden auf 1,93 Millionen geschätzt.

1948 ersuchte die Berner Regierung den Bundesrat, den Bau einer linksufrigen Brienzerseestraße ins zweite Alpenstraßenprogramm aufzunehmen.

1949 entstand darauf das *Projekt Walther* (siehe Jahrbuch UTB 1951, S. 33 ff.), welches zum erstenmal sich der heute vorgesehenen Linienführung näherte und von Interlaken-Ost über die typische Höhenterrasse zwischen Iseltwald und Gießbach nach dem Balmhof führte. Straßenbreite 6 m, Steigung 8 %, Baukosten 17 Millionen.

Die Baudirektion reichte das Projekt dem Eidg. Oberbauinspektorat (OBI) zur Begutachtung ein. Dieses verlangte, daß auch auf dem rechten Ufer eine Lösung gesucht werde, damit man die Kosten vergleichen könne.

1954 entstand so das generelle Projekt Grimm, dessen Kostenvoranschlag deutlich zeigte, daß eine Straße auf dem rechten Ufer nicht billiger käme als auf dem linken und daß die Lösung auf dem linken Ufer bei weitem besser

zu befriedigen vermag. Es hat sich später gezeigt, daß einzig die Umfahrung von Brienz um die 7 Millionen kosten würde.

Berechnungen des Eidg. Oberbauinspektorates ergaben, daß eine Straßenbreite von 6 m für die zu erwartende Verkehrsdichte nicht genüge und daß 8 % Steigung nicht in Kauf genommen werden können. Die Baudirektion sah sich deshalb gezwungen, das Projekt Walther (1949) auf eine Straßenbreite von 9 m und eine Maximalsteigung von 5 % umzuarbeiten.

Das heutige Projekt

Bekanntlich ist im Berner Oberland die Grundbuchvermessung noch nicht überall durchgeführt. Auch am Brienzensee fehlt sie, was eine Projektierung sehr erschwert. Auf photogrammetrischem Wege mußte sich der Kreis I in den Jahren 1956 und 1957 die nötigen Projektunterlagen verschaffen. Darauf stellte er ein endgültiges generelles Projekt auf, welches in den betroffenen Gemeinden vom 22. Dezember 1958 bis 15. Januar 1959 aufgelegt wurde.

Die wichtigste Einsprache gegen die Linienführung wurde vom Gemeinderat von Bönigen eingereicht. Sie verlangte die südliche Umfahrung des Dorfes. Diese Forderung steht offensichtlich im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung im Bödeli. Dort hat man sich in jüngster Zeit für eine südliche Umfahrung durch die Wagnerschlucht entschlossen. Die Lösung ist sicher gut, bedarf aber noch des bessern Studiums des Anschlusses der rechtsufrigen Brienzerseestraße in Interlaken-Ost. Man darf den rechtsufrigen Verkehr auch in Zukunft nicht vernachlässigen, berechnet doch das OBI, daß die linksufrige Brienzerseestraße ungefähr zwei Drittel des Gesamtverkehrs anziehen werde. Ein Drittel bliebe also auf dem rechten Ufer. Überlegt man sich ferner, daß in den nächsten zwanzig Jahren der Straßenverkehr um das Zweieinhalbfache wachsen wird, so wird voraussichtlich im Jahre 1980 sich die Zahl der Motorfahrzeuge, welche das rechte Ufer benützen, wieder dem heutigen Stande nähern. Wenn Interlaken vom Durchgangsverkehr befreit werden soll, so kann dies nur geschehen, wenn man die Anschlußpunkte zweckentsprechend auswählt. Im Osten der Ortschaft scheint mir dafür die Gegend um den Bahnhof Interlaken-Ost die beste Lösung zu bieten.

Interlaken liefert zudem während der Sommermonate einen erheblichen Ziel- und Quellverkehr. Wenn der Anschluß an eine neue linksufrige Brienzerseestraße zwischen Matten und Wilderswil gesucht würde, so wäre zu befürch-

ten, daß der Verkehr den kürzeren Weg direkt nach Bönigen wählen würde, um erst dort auf die Autostraße zu gelangen. Der Verkehr vom und nach dem rechten Brienzerseeufer bliebe unberücksichtigt.

Eine weitere Schwierigkeit für die südliche Umfahrung von Bönigen bietet der Militärflugplatz. Eine Unterführung des Flugplatzes käme außerordentlich teuer zu stehen, und eine Benützung des Flugplatzes à niveau scheitert am energischen Widerstand der Flugplatzinstanzen.

Bönigen sieht übrigens zu schwarz. Der lange Viadukt, über den die neue Straße geführt werden soll, ist nirgends in seiner ganzen Länge sichtbar. Der örtliche Verkehr passiert ungehindert unter der Brücke, so daß das Dorf praktisch nicht zerschnitten wird. Eine Unterführung der bestehenden Dorfstraße ist der topographischen Verhältnisse wegen unmöglich.

Bönigen hat zudem in neuester Zeit eine hübsche Kirchenanlage geschaffen. Es wäre schade, die wichtige Verkehrsanlage unmittelbar neben dem Gotteshaus vorbeizuführen. Immerhin erklären wir uns bereit, die südliche Umfahrung Bönigens erneut zu prüfen.

Der Gemeinderat von Brienz verlangte den Einbezug der Abzweigung nach Kienholz in das Gesamtprojekt. Diese Frage muß besonders von den eidg. Behörden noch untersucht werden. Zur Zeit ist darüber noch nicht entschieden.

Die Gemeinderäte von Meiringen und Brienzwiler möchten, daß die Aarebrücke beim Balmhof erhalten bleibe. Dies hätte den Vorteil, daß der Lokalverkehr vom Fernverkehr besser ausgeschieden würde. Nachteilig dabei wäre der Umstand, daß die Bahnbarriere bestehen bleiben müßte. Entschieden ist in der Frage noch nichts.

Am 21. Juli 1958 genehmigte der Regierungsrat das generelle Projekt, worauf der Weg zur Aufstellung der Detailprojekte frei wurde.

Damit die Baudirektion möglichst rasch in den Besitz von baureifen Projekten gelangen könne, wurden die diesbezüglichen Arbeiten an fünf Architekturbüros übergeben.

Die Projekte sollten umfassen: Technischen Bericht, Kostenvoranschlag, Massenberechnung, Situationsplan 1 : 1000, Längenprofil 1 : 1000/100, alle 20 m ein Querprofil, Detailpläne für kleinere Kunstbauten, Landerwerbsplan und Landerwerbsverzeichnis.

Als Ablieferungstermin für die fünf Projekte wurde Ende April 1959 festgesetzt. Es zeigte sich jedoch bald, daß diese Frist zu kurz bemessen war. Die Schwierigkeiten im Gelände waren größer als man angenommen hatte. Mit dem OBI mußte über die kreuzungsfreien Anschlüsse verhandelt werden.

Beim Depot Bönigen der BLS zeigte sich, daß das Bahngeleise und die Eisenbahnbrücke über die Lutschine verschoben werden mußten. Dies erforderte Verhandlungen mit der Direktion der BLS.

Die Frist zur Ablieferung der Projekte mußte demzufolge bis zum 31. Dezember 1959 erstreckt werden. Die notwendigen fünf Doppel konnten am 31. Januar 1960 abgeliefert werden.

Der Kostenvoranschlag beläuft sich heute auf die gewaltige Summe von 55 Millionen Franken. Das ist etwas mehr als die 1,36 Millionen vom Jahr 1904. Allerdings handelt es sich heute um eine 9 m breite moderne Autostraße mit kreuzungsfreien Anschlüssen mit geringer Steigung sowie eine bedeutend größere Straßenlänge. Und dazu hat sich in Sachen Baukosten seit dem Jahre 1904 einiges geändert.

Nun brauchen wir noch 3—4 Monate Zeit, um die Projekte für die größeren Kunstbauten aufzustellen.

Während dieser Zeit können aber die Vorarbeiten, wie Auflage des Detailprojektes, Behandlung der Einsprachen und die Vorbereitung der Finanzierung, weitergeführt werden.

Vielleicht ist es möglich, auf Ende des Jahres 1960 die Genehmigung des Projektes und die Finanzierung des Baues unter Dach zu bringen. Der Landerwerb wird, nach unsern Erfahrungen zu schätzen, ungefähr ein Jahr in Anspruch nehmen. Als Bauzeit müssen wir 3—4 Jahre rechnen.

Das wäre in kurzen Zügen unser Programm für die Zukunft. Dabei sehe ich aber schon heute, daß es durchaus möglich wäre, daß das eben skizzierte Programm grundlegend geändert würde, wenn die Brünigstraße und mit ihr die linksufrige Brienzerseestraße ins Nationalstraßennetz aufgenommen würden. Am 29. Februar findet in Bern die Sitzung der nationalrätlichen Kommission statt, an welcher über diese Frage ein nicht unwichtiger Vorentscheid fallen wird. Würde die Brienzerseestraße Nationalstraße, so hätte das den Vorteil, daß die Bundessubvention etwas höher ausfiele, für den Kantonsanteil wäre keine Volksabstimmung nötig und für eventuelle Expropriationen könnte das Bundesrecht angewandt werden, das bedeutend einfacher ist. Als Nachteil wäre zu nennen die noch stärkere Entscheidungskraft des Bundes. So würde der Bundesrat über das Programm entscheiden, welches sich vielleicht mit unsern eben geschilderten Annahmen nicht decken würde.

Jeder Straßenbau hat Eingriffe in die Landschaft zur Folge. In unserem Fall muß das prächtige, bisher vom Verkehr wenig berührte linke Brienzerseeufer tangiert werden. Wir sind den Naturschutzinstanzen und ganz besonders

dem UTB dankbar, daß sie eingesehen haben, wie wir nur der Not gehorchend zu dieser Lösung gekommen sind. Die Einsicht des UTB verpflichtet uns Bauleute, die Straße so anzulegen, daß sie der einzigartigen Landschaft möglichst wenig weh tut.

Wir bauen für die Zukunft. Es geht um riesige Kosten. Darum sind wir gehalten, den Bau wohl zu überlegen, damit möglichst wenig Fehler gemacht werden. Namens der Baudirektion bitte ich Sie, verehrte Damen und Herren, um Verständnis. Wenn wir zusammenarbeiten, dann kommen wir am besten vorwärts.

Nachschrift. Seit meinen Ausführungen an der Generalversammlung des UTB vom 13. Februar 1960 ist einiges anders geworden. Die Bundesversammlung hat entschieden, die Brüngistraße von der Acheregg bis zum Anschluß in Spiez in das Nationalstraßennetz aufzunehmen. Der Beschluß ist rechtskräftig geworden. Das Bauprogramm ist den Kantonen zur Vernehmlassung zugestellt worden. Darin ist der Bau der Linksufrigen für die Jahre 1962 bis 1966 vorgesehen, die Umfahrung Bödeli für 1965 bis 1967. Der Regierungsrat verlangte, daß die Umfahrung Bödeli auf alle Fälle mit der Eröffnung der Brienzerseestraße betriebsbereit sein müsse, d. h. im Jahr 1966.



Photo U. Brunner

Brienzersee vom Rothorn aus

Tief eingesenkt zwischen die steilen Gebirgsketten, bildet der Brienzersee einen wirkungsvollen Gegensatz zu seinem Zwillingsbruder, dem Thunersee, der erst nach und nach in das Gebirge eintritt. Von besonderem Reiz ist das linke obere Ufer, wo der Berg rand- und strandlos an das Wasser tritt. Jedermann wird deshalb begreifen, daß es unsere Pflicht ist, nicht zu ruhen, bis diese Urlandschaft dauernd unter den Schutz des Staates gestellt ist.

Sp.

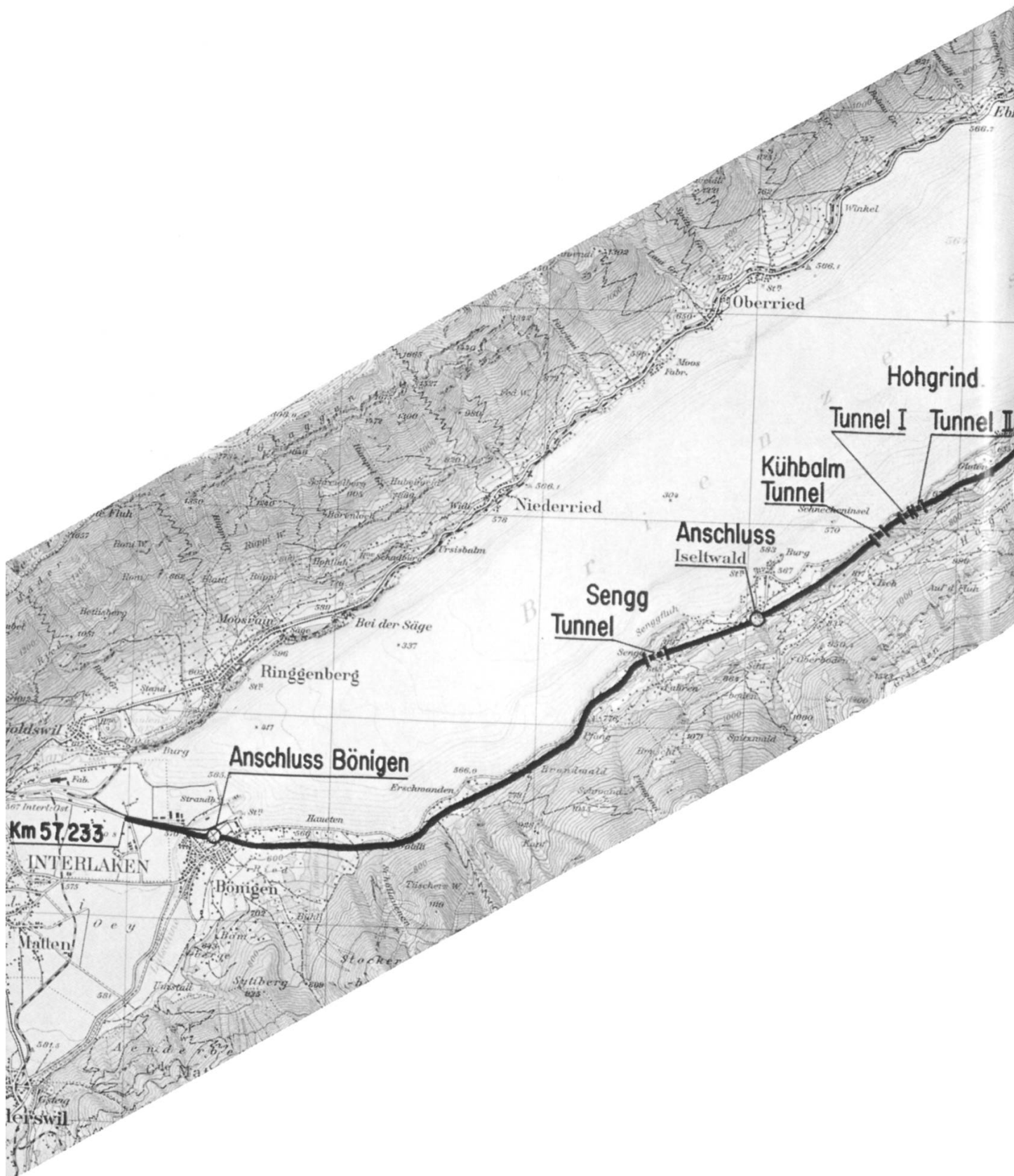




Photo H. Steinhauer

Im «Spitz» zu Erschwanden zwischen Iseltwald und Bönigen

Vor einiger Zeit gelang es uns, dieses prächtige Grundstück von rund 7000 m² zu erwerben. Es liegt etwas unterhalb des Trasses der projektierten linksufrigen Brienerseestraße und wird sich dereinst gut eignen für die Erstellung eines Rastplatzes für die Fußgänger auf dem alten Iseltwaldweg. Sp.