

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1969)

Artikel: Natur- und Landschaftsschutz beim Bau der linksufrigen Brienzerseestrasse
Autor: Balsiger, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096617>

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: 24.03.2026

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

Natur- und Landschaftsschutz beim Bau der linksufrigen Brienzerseestraße

Allgemeines

Der schweizerische Bundesrat hat am 26. Februar 1969 das generelle Projekt der Nationalstraße N8 genehmigt gemäß der bereits am 21. Juni 1960 festgelegten Einreihung der linksufrigen Brienzerseestraße ins Nationalstraßennetz. Mit diesem Beschluß wurde das Bauvorhaben den zur Projektierung von Nationalstraßen maßgebenden Normalien unterstellt, wodurch gegenüber früheren Studien grundsätzlich neue Varianten gesucht werden mußten.

Bereits am 6. August 1960 war der UTB mit einer Eingabe an das eidgenössische Amt für Straßen- und Flußbau und an die Baudirektion des Kantons Bern gelangt, worin seine Wünsche für die baulichen Maßnahmen zum Schutze der Landschaft beim Bau der Brienzerseestraße zusammengefaßt wurden (vgl. Jahrbuch 1960).

Daß den natur- und landschaftsschützerischen Belangen beim Bau dieser Straße eine besondere Bedeutung zugemessen werden muß, kann allein schon aus der Tatsache abgeleitet werden, daß das Projekt auf dem Abschnitt Wäldli (Bönigen) bis in den Hasliboden (Brienz) durch ein Gebiet führt, das *in der Liste der zu erhaltenden Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung* enthalten ist. Dieses Inventar trägt dem projektierten Bau einer Nationalstraße Rechnung, fordert jedoch auch deutlich eine *Anpassung der notwendigen Straßen- und Wegebauten an das Landschaftsbild*.

Die nähere *Umgebung des Gießbaches* ist im übrigen bereits als Naturschutzreservat durch Regierungsratsbeschluß vom 19. Dezember 1950 unter Schutz gestellt. Ebenso untersteht die gleichfalls durch die N8 tangierte *Jäggisglunte* gemäß RRB vom 2. August 1968 besonderem, kantonalem Schutz.

Dank der Initiative des UTB wurde im Frühjahr 1968 durch Vertrag zwischen Forstdirektion und Baudirektion die Stellung eines Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz beim Bau der linksufrigen



Dieser Abschnitt wird, dank teilweise umfangreichen Dammschüttungen, mit einem Minimum an Kunstbauten erstellt werden können.

Auf der Strecke Sengg—Iseltwald bietet die Durchquerung der unbewaldeten Hänge ob Iseltwald Probleme und wird sicher größere Tarnbepflanzungen erforderlich machen.





Die Straße wird in diesem Abschnitt dank Tunnel und dichter Bewaldung kaum sichtbar werden. Auffallen dürfte die nicht zu vermeidende horizontale Linie des Schneisenrandes.

Die dichte Bewaldung des Steilhanges wird nur von der Hochspannungsleitung unterbrochen.



Brienzerseestraße geschaffen (vgl. Bericht des Präsidenten im Jahrbuch 1968). Damit wurde gleichzeitig ein bereits in der Eingabe von 1960 geäußelter Wunsch des UTB verwirklicht.

*Besonderheiten des Landschaftsschutzes
beim Bau der Brienzerseestraße*

Das erwähnte, eidgenössische Inventar schützenswerter Landschaften beschreibt das linke Brienzerseeufer als Naturufer eines besonders schönen Alpenrandsees von geschlossenem, einheitlichem Charakter. Besonders erwähnt werden die imposanten Wasserfälle des Gießbaches.

Das Fehlen einer Durchgangsstraße auf diesem Ufer sowie das relativ hohe Bewaldungsprozent mögen die Hauptgründe sein, daß sich diese Landschaft über weite Strecken von gut eingepaßten, landwirtschaftlichen Bauten abgesehen, noch praktisch unberührt präsentiert.

Einzelne geologische Veränderungen (größere Felsabstürze und dergleichen) verstärken vor allem im Abschnitt Iseltwald—Brienz das romantische Naturbild des praktisch übergangslos in den See eintauchenden, steilen Waldufers.

Von einigen bevorzugten Aussichtspunkten oder besonderen Naturerscheinungen abgesehen, kann festgestellt werden, daß das linke Brienzerseeufer vor allem dank seines Gesamtbildes als schützenswert bezeichnet werden kann und kaum eine Unterteilung von mehr oder weniger schützenswerten Zonen vorzunehmen ist. Schon allein aus diesem Grunde können für die Brienzerseestraße die landschaftlichen Aspekte nicht als einzig bestimmend und in jedem Falle als vorrangig angesprochen werden, wie das vielleicht bei eng umgrenzten, kleinen Abschnitten von höchster Schutzwürdigkeit der Fall sein könnte. Die Aufgabe eines aktiven Landschaftsschutzes am Brienzersee besteht darin, mit den verschiedenen anderen, den Bau der Nationalstraße beeinflussenden Interessenfaktoren zu einem Kompromiß zu gelangen, der *das Landschaftsbild des Brienzersees in seiner Gesamtheit* möglichst wenig beeinträchtigt. Dies kann zur Folge haben, daß an einzelnen Stellen auf die landschaftlich optimale Lösung verzichtet werden muß, wenn diese unzumutbare finanzielle, verkehrstechnische, touristische oder andere Nachteile mit sich bringt. Es ist bedeutend

lohnender, sich vor allem auf jene Fälle zu konzentrieren, wo zum Beispiel durch angemessene Mehraufwendungen eine landschaftlich wesentlich bedeutsamere Verbesserung erzielt werden kann.

Eine Autostraße kann mit den, für diese Kategorie maßgebenden Normen in einem Gelände dieser Steilheit, dieser Kuppiertheit und diesen geologisch bedingten Einschränkungen mit vertretbaren Kosten gar nicht erstellt werden, ohne daß das Landschaftsbild dadurch in irgend einer Weise beeinträchtigt wird. Selbstverständlich müssen auch die Ansprüche künftiger Benützer dieser Straße nach Sicherheit und in gewissem Maße auch nach landschaftlich reizvollen Ausblicken von der Straße aus berücksichtigt werden.

Als weitere Besonderheit kann bei der Eingliederung einer Nationalstraße am Brienzersee vielleicht der Umstand bezeichnet werden, daß die Einpassung nicht nur von einer bestimmten, engen Zone aus betrachtet erfolgen kann, sondern daß sowohl Blickrichtungen vom See aus, wie auch vom linken und namentlich vom rechten Ufer berücksichtigt werden müssen.

Günstiger wird sich der Umstand auswirken, daß die Straße auf die Schattseite zu liegen kommt, und somit zum Beispiel Kunstbauten bedeutend schwächer in Erscheinung treten werden, als dies am länger besonnten rechten Ufer der Fall sein würde. Dies wird auch zur schnelleren Nachdunklung und Patinierung der Mauern führen.

Das generelle Projekt

Bei der Ausarbeitung von generellen Projekten kommen sich in der Regel wirtschaftliche und landschaftsschützerische Gesichtspunkte weitgehend entgegen, indem die Vermeidung von zahlreichen Kunstbauten und anderen, deutlichen Eingriffen in das Landschaftsbild auch geringere Kosten erwarten läßt.

Das genehmigte generelle Projekt der linksufrigen Brienzerseestraße wurde primär weitgehend durch die Geologie der stark zerklüfteten Kalkfelspartien diktiert. Innerhalb der durch diese Faktoren bestimmten Grenzen wurde das Hauptgewicht auf die Vermeidung von starken Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes gelegt. Im besonderen sah das generelle Projekt vier Tunnel mit einer Gesamtlänge von zirka 2,6 km vor, wobei für den Chühbalmtunnel vor allem landschafts-

gestalterische Gründe maßgebend waren. Die aus Sicherheitsgründen notwendige Minimallänge des Gießbachtunnels wurde ebenfalls aus landschaftsschützerischen Überlegungen um zirka 150 Meter verlängert.

Der infolge seiner Steilheit eher empfindlichere Teil zwischen Iseltwald und Brienz konnte, soweit er nicht ohnehin als Tunnel geführt wird, landschaftlich wie folgt beurteilt werden:

- Zwischen Chühbalmtunnel und Hohfluchtunnel sollte die gut dem günstigen Gelände angepaßte Linienführung vom See und vom Gegenufer aus nur wenig in Erscheinung treten.
- Zwischen Hohfluchtunnel und Gießbachtunnel würde die Straße in diesem gleichmäßigen, terrassenlosen Steilhang das Landschaftsbild wesentlich stärker beeinträchtigen. Der auf dieser Strecke glücklicherweise ziemlich dichte Hochwald vermag die notwendigen Eingriffe jedoch weitgehend abzuschirmen.

Etwas weniger günstig sind die Verhältnisse in der ebenfalls steilen Hangpartie zwischen Leiderschwand und Holsesgraben in der Gemeinde Bönigen. Das Niederhalteservitut zugunsten der BKW-Linie läßt den Wald, zumindest mit der gegenwärtigen Bestockung und Bewirtschaftungsweise dieselbe kulissenartige Abschirmung voraussichtlich nur ungenügend erfüllen.

Im gesamten kann dem generellen Projekt bei Berücksichtigung der geologischen Voraussetzungen und technischen Schwierigkeiten jedoch eine *bedeutende, landschaftsgestalterische Sorgfalt und Rücksichtnahme* zuerkannt werden.

Das Detailprojekt

Aufgrund des beschriebenen generellen Projektes wurde mit der Ausarbeitung des Detailprojektes begonnen. In bestimmten Phasen der Variantenstudien wurde zu diesen Arbeiten auch der Berichterstatter zugezogen. So wurden vorgängig der Detailprojektierung zusammen mit dem Autobahnamt einige Richtlinien erarbeitet, die wie folgt zusammengefaßt werden können:

- Aufschüttungen sind gegenüber hohen Abtragsflächen und Stützkonstruktionen gegenüber Futtermauern in der Regel zu bevorzugen, da die ersteren durch bereits vorhandene oder noch zu

begründende Bestockungen wesentlich besser getarnt werden können.

- Wo dies mit vernünftigem Aufwand verwirklicht werden kann, sind Kunstbauten durch Böschungen zu ersetzen, die später begrünt werden.
- Bei Stützkonstruktionen wird gegliederten Ausführungen der Vorzug gegeben, die bedeutend weniger als einheitliche Flächen in Erscheinung treten. Dies bedeutet, daß Hangbrücken gegenüber Stützmauern und bei Stützmauern solche in Konsolenausführung zu bevorzugen sind. Selbstverständlich sind hier die Gegebenheiten des Einzelfalls (Hangneigung, Kotendifferenz, Fundationsverhältnisse, vorhandene Sichttarnung usw.) primär maßgebend.
- In nicht, oder nur ungenügend bewaldeten Steilhangpartien sollten Kunstbauten nach Möglichkeit vermieden oder besonders sorgfältig behandelt werden.

Aufgrund einzelner Vorprojektvarianten, die jeweils auch landschaftlich begutachtet werden konnten, sollte schlußendlich das Detailprojekt erarbeitet werden, welches für das Gemeindegebiet von Bönigen bereits öffentlich aufgelegt worden ist. Dieses Detailprojekt sowie die aktuellen Vorprojekte der übrigen Teilstrecke erlauben folgende Beschreibung und Beurteilung:

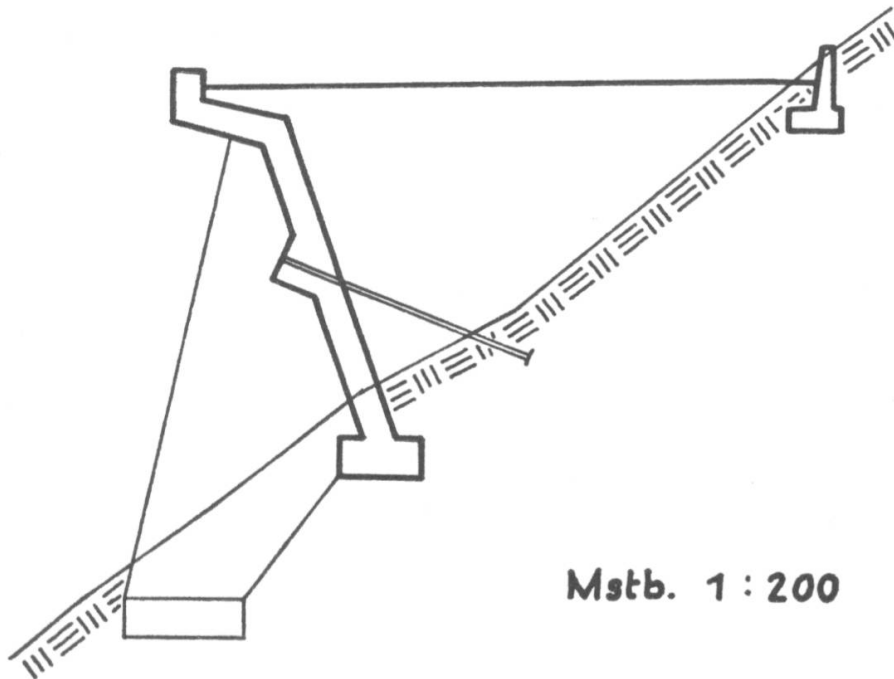
Übersicht

Vom Ende des Lüttschinetunnels bis zur Axalpstraße auf einer Gesamtlänge von 14 km werden zirka 3 km oder 21,3 % als Tunnel erstellt. Dies schließt insbesondere eine Verlängerung des Hohfluh tunnels um 400 m ein, wodurch das schöne Gebiet westlich des Hohfluhfelsens nicht angetastet wird und landschaftlich somit eine wesentliche Verbesserung erzielt werden kann.

Im Abschnitt Beginn Chühbalmtunnel (Iseltwald)—Axalpstraße werden gar 40,5 % als Tunnel geführt. Auf der verbleibenden Strecke sind auf zirka 25 % Stützmauern und auf 17,5 % Hangbrücken zu erwarten. Bedeutende Futtermauern sind praktisch keine vorgesehen, so daß mehr als die Hälfte dieses empfindlichen Abschnittes nur mit Böschungen erstellt wird, die sich nach ihrer Bepflanzung wieder schnell dem übrigen Landschaftsbild anpassen werden.

Besonderheiten

Die Schwierigkeiten der offenen Linienführung am Steilhang im Einflußbereich der BKW-Linie wurden bereits beim generellen Projekt beschrieben. Das Niederhalteservitut führte dazu, daß diese Waldflächen als ungepflegter Gebüschwald belassen oder als Weihnachtsbaumkultur bewirtschaftet werden. Da den Waldeigentümern Mehraufwendungen beziehungsweise Mindererträge im Interesse einer besseren Sichttarnung der Straße nicht ohne weiteres zugemutet werden kön-



Diese Konsolen-Stützmauer ist für Steilhänge vorgesehen und bietet gegenüber konventionellen Mauern landschaftlich große Vorteile.

nen, wird das Autobahnamt diese Flächen zusätzlich erwerben und der Staatsforstverwaltung zur Bewirtschaftung übergeben. Diese wird gemäß einem Bewirtschaftungsreglement die Kulissenwirkung dieser Bestände bestmöglich und nachhaltig zu erhalten versuchen.

Im weitem ist für Abschnitte, die nur eine teilweise Sichttarnung erwarten lassen, eine besondere Stützkonstruktion vorgesehen (vgl. Skizze). Dadurch kann die Waldschneise enger gehalten werden. Die Konsolenkonstruktion und die nach unten rückwärts weichende Mauer bewirken eine geringere Gesamtmauerhöhe, die zudem auch bei ungünstigstem Sonnenstand im Schatten liegen wird. Die in bestimmtem

Abstand notwendigen Stützen bewirken zudem eine willkommene Unterbrechung der Flächenwirkung der Mauern.

Bisherige positive Erfahrungen zur Gestaltung von Kunstbauten (Verwendung von Waschbeton, Maueranstriche) sollen ebenfalls weiter verwendet werden, namentlich zu Tarnzwecken, die später durch Bepflanzungen übernommen werden können.

Probleme bietet zurzeit noch die Linienführung im unbewaldeten Steilhang südlich Iseltwald-Dorf. Eine gewisse Beeinträchtigung wird hier bis zum Aufwachs der vorgesehenen, durchgehenden Bepflanzung talseits kaum zu umgehen sein.

Das Projekt macht keine größeren, bleibenden Deponiestellen nötig, hingegen erschweren die großen Massenverschiebungen und die schlechten Zufahrtsmöglichkeiten das Bauprogramm derart, daß ziemlich umfangreiche Zwischendeponien notwendig sein werden.

Der unter besonderem Schutz stehende Gießbach wird zirka 60 m unterhalb des Hotels auf einer natürlichen Terrasse so überquert werden, daß die Straße weder vom Hotel und den Gießbachfällen noch vom See her in Erscheinung treten wird. In diesem Gebiete wird auch kein Rastplatz erstellt werden.

Der vorgesehene Rastplatz in Gloten ist technisch und landschaftlich günstig gelegen. Er kann praktisch ohne Kunstbauten gebaut werden und wird den künftigen Benützer mit einer sehr reizvollen Gegend bekanntmachen.

Spazierweg

Die Anlage der Autostraße verunmöglicht in den meisten Abschnitten den bisherigen Holztransport durch Reisten oder Seilkrananlagen. Um die, auch landschaftlich wichtige Bewirtschaftungsmöglichkeit des Waldes zu erhalten, muß der durchgehende Spazierweg zwischen Iseltwald und Brienz teilweise verlegt beziehungsweise neu erstellt und zum Forstweg ausgebaut werden. Die Spaziergänger werden durch diesen schwachen Verkehr kaum belästigt werden.

Besonders günstig wird sich der projektierte Halbanschluß Bönigen auswirken, der eine bedeutende Verkehrsentlastung für die reizvolle Böniger Riviera bringen wird und damit eine Aufwertung dieses Sträßchens zum Wanderweg verspricht. Dieser wird, dem bisherigen Trassee folgend, zum ersten Male beim Holsesgraben (Gemeindegrenze

Bönigen-Iseltwald) in Berührung mit der N 8 geraten, die hier als Viadukt geplant ist. Nach der großen S-Kurve verläßt der Spazierweg die bisherige Linienführung (frühere Varianten folgten der N 8 unmittelbar und machten mehrere Unter- beziehungsweise Überführungen notwendig). Das aktuelle Trasse bleibt auf der Talseite der N 8, bis es zur Durchquerung von Sengg wieder zur alten Linienführung zurückkehrt. Mit geringfügigen Ausnahmen wird der Spazierweg bis zum Gießbach anschließend der bisherigen Linie folgen.

Das Projekt sieht im weiteren die bessere Erschließung des prächtig gelegenen Aussichtspunktes «Fährnihubel» ob Iseltwald sowie des östlich davon gelegenen romantischen und geologisch interessanten Nakkentales vor.

Künftige Tätigkeit

Die Detailprojekte für das Gebiet der Gemeinden Iseltwald und Brienz werden demnächst öffentlich aufgelegt werden. Der Beauftragte für Natur- und Landschaftsschutz wird auch zu diesen Abschnitten, wie bereits zur Strecke Bönigen, in einem Bericht Stellung beziehen. In einer weiteren Phase werden die genauen Pläne über die Konstruktionsweise der größeren Kunstbauten erstellt werden.

Besonders sorgfältig wird auch das Problem der Leitplanken studiert werden müssen, damit die Anstrengungen zur Einpassung von Kunstbauten nicht durch weithin glänzende «Kronen» wieder zunichte gemacht werden. Im weiteren ist die Möglichkeit der Mitarbeit auch bei der Abfassung von Ausschreibungen und Vergabungen zugesichert. Hier wird es besonders darum gehen, die Unternehmer auch vertraglich zur genügenden Sorgfalt zu verpflichten.

Eine erstrangige Bedeutung nimmt sicher der Schutz des talseitigen Schneisenrandes ein, da namentlich am Steilhang durch wenige Meter zusätzlicher Holzerei teilweise entscheidende Abschnitte der ungehinderten Einsicht freigegeben werden. Bereits während des Schneisen-aushiebes müssen mit dem anfallenden Astmaterial und den schlecht verwertbaren Holzsortimenten einfache Barrieren zum Schutze des unterliegenden Bestandes erstellt werden. Während der Bauarbeiten werden an den Stellen größter Gefährdung (Sprengarbeiten, Dammschüttungen, Fundamentaushub) zusätzliche Maßnahmen (Netze etc.) notwendig sein.

Möglichst frühzeitig (nach Projektgenehmigung) wird mit den vorgesehenen Tarnbepflanzungen begonnen werden, damit diese Pflanzen möglichst bald eine wirkungsvolle Höhe erreichen können.

Während der eigentlichen Bauzeit wird der Beauftragte eng mit der Bauleitung zusammenarbeiten. Dabei soll neben der Projektierung und Leitung der verschiedenen Bepflanzungen vor allem auch auf die Einhaltung der beschlossenen Schutzmaßnahmen durch die Unternehmer geachtet werden. Allfällig notwendige Projektänderungen oder bautechnische Entschlüsse werden wiederum auf die landschaftlichen Auswirkungen geprüft.

Schlußbemerkungen

Baustellen von Nationalstraßen sind allein schon wegen der Dimension dieser Bauwerke stets starke Eingriffe in das Landschaftsbild. Dies wird am Brienzersee infolge der Steilheit der Hänge, der schlechten Zufahrtsmöglichkeiten und der bedeutenden Erdmassenverschiebungen ganz besonders der Fall sein. Es wird somit während der Bauzeit sicher möglich sein, erschreckende Aufnahmen zu erstellen, die die grobe Vergewaltigung der Natur beweisen sollten. Vor solchen Sensationsbildern muß schon heute gewarnt werden. Entscheidend ist der Zustand, in dem sich das Bauwerk nach Fertigstellung präsentieren wird, und der ganz wesentlich besser sein wird, als dies während der Bauzeit teilweise den Anschein machen wird. Insbesondere muß man bei umfangreichen Erdverschiebungen und Dammschüttungen wissen, daß diese sehr oft im Interesse des Landschaftsschutzes zur Vermeidung größerer Kunstbauten notwendig sind und sich nach abgeschlossener Begrünung sehr schnell wieder in das Landschaftsbild einordnen werden.

Insgesamt wird beim näheren Studium des Projektes deutlich, daß sich die Projektverfasser und namentlich das leitende Autobahnamt bewußt werden, welche besondere Bedeutung landschaftsschützerische Gesichtspunkte bei diesem Bauvorhaben verdienen. Sie bemühten sich, dieselben zu berücksichtigen, soweit dies technisch und wirtschaftlich vernünftig geschehen konnte. Insbesondere gilt dem Autobahnamt der Dank dafür, daß es sich bei der Brienzerseestraße den begründeten Begehren des Natur- und Landschaftsschutzes gegenüber stets zugänglich zeigte.

Ein weiterer Dank gebührt auch dem Bauberater des UTB, Herrn H. Boß, für seine initiative Mitarbeit und die Beratung in speziellen Sachfragen.

Ein aktiver Landschaftsschutz am Brienzersee hat auch sehr reale volkswirtschaftliche Auswirkungen, indem sich eine krasse Störung unseres Landschaftsbildes sehr schnell auch auf den Tourismus auswirken würde, der durch die Erstellung der Autostraße sicher noch an Bedeutung gewinnen kann.

Dies bedeutet eine Verpflichtung der Gemeinden, der Verbände und jedes einzelnen. Es wäre unverständlich, wenn Bund und Kanton große Mehrkosten nicht scheuen, um das Landschaftsbild des Brienzersees bestmöglichst zu erhalten, und dieser Aufwand dann durch kurzfristige finanzielle Überlegungen anderer sinnlos gemacht würde. Nur durch eine frühzeitige, sorgfältige Planung, die vor allem auch landschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigen muß, wird es den Gemeinden möglich sein, den von der Straße zu erwartenden Aufschwung vernünftig zu verkraften und die Gewähr für eine langfristige Verbesserung ihrer Ertragslage zu schaffen. In diesem Sinne können die eingeleiteten Anstrengungen gar nicht zuviel unterstützt werden. Sicher warten dem UTB gerade hier namentlich durch Beratung und Aufklärung noch große, bedeutende und dankbare Aufgaben.