

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1977)

Artikel: Der neue Ufer-Wanderweg Iseltwald-Giessbach
Autor: Zehntner, Klaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096698>

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>

Der neue Ufer-Wanderweg Iseltwald–Giessbach

Wer kennt sie nicht, die reizvolle Uferlandschaft am Brienzersee zwischen dem Giessbach und Iseltwald? Nicht von ungefähr finden wir sie im Verzeichnis der zu erhaltenden Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Dass hier die Nationalstrasse N 8 gebaut werden soll, erfüllte uns und weite Kreise mit etwelchem Unbehagen. Es sind die gleichen Bedenken, die schon Dr. Hans Spreng im Jahrbuch 1961 erwähnt hat.

Wen wunderte es, dass das Ansinnen, einen neuen Wanderweg am Ufer zu bauen, in Naturschutzkreisen auf Ablehnung stiess und die Treuhänder des UTB wenig Begeisterung zeigten, diese einzigartige Landschaft mit einem weiteren Bauwerk zu belasten.

Um so überzeugter erachtete ich die Ausführung dieses Planes als dringend notwendig. Warum? Weil der bisherige, höher gelegene Wanderweg während des Baues der N 8 als Baupiste dienen wird und später als Güterweg verwendet werden soll. Die Region verliert diesen sehr begehrten und geschätzten Spazierweg, und selbst wenn er noch dazu verwendet wird, ist seine Funktion eine andere, und Erholung bietet er nicht mehr in gleichem Masse, da er unmittelbar neben der N 8 liegt. Ein Ersatz drängt sich folglich auf, kann doch die Bedeutung des Wanderns in einer vom Fremdenverkehr stark abhängigen Gegend nicht genug berücksichtigt werden. Andererseits ist der Bau des Güterweges deshalb notwendig, weil die N 8 den Wald in zwei Teile trennt und die bisherige Bewirtschaftung verunmöglicht.

Diesen Überlegungen konnten sich die Verantwortlichen und Behörden des Naturschutzes und des UTB nicht entziehen, und langsam reifte die Überzeugung, dass bei diesem Vorhaben der Mensch und seine Gesundheit im Vordergrund stehen.

Mit meinen Mitarbeitern vom Kreisforstamt Interlaken konnte ich deswegen die Angelegenheit etwas zuversichtlicher weiter verfolgen und legte 1970 ein einfaches Projekt vor: Der bestehende Strandweg von Iseltwald bis zum Aeschigrind soll weitergeführt werden bis Giessbach. Im Gegensatz zum Strandweg darf er nicht direkt am Ufer liegen und keine scharfe

Linie über dem Seespiegel bilden. Er soll die Felsvorsprünge in Tunnels queren, die Landschaft möglichst wenig beeinflussen und nirgends breiter als 1,50 m sein. Als Kompensation und sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Schutzgebiet «Giessbach» muss das ganze Ufergebiet unter Naturschutz gestellt werden.

Die Gemeindeversammlung von Iseltwald und alle massgebenden Stellen stimmten diesen Bedingungen zu, und nachdem auch die Verhandlungen mit den Landbesitzern erfolgreich verlaufen waren, genehmigte 1974 das Kantonale Autobahnamt das Projekt und stellte zu unserer grossen Genugtuung 600 000 Franken in Aussicht. Dies allerdings mit der Auflage, dass auf drei Tunnels verzichtet werde (vom Geologen veranlasst) und dass auch der Bau des Fussweges zum Fahrnihubel (ca. 600 m lang) darin eingeschlossen sei.

Endlich war es soweit, die neuen Studien und die Zusage geeigneter Arbeitskräfte liessen die Hoffnung wieder aufflammen, dass das Werk begonnen werden könne. Im Oktober 1975 setzten wir drei Gruppen ein. Jeder Gruppe stand ein Vorarbeiter vor, zwei selbständige junge Bauunternehmer und ein Staatsförster. Diesen Gruppen teilten wir einheimische Arbeitskräfte zu, welche im Winter ohne Arbeit waren. Dank dem unermüdlichen und vorbildlichen Einsatz der Gruppenführer, aber auch durch die stetige grosse Leistung fast aller Beteiligten wurde das Werk unter der Bauleitung von Staatsförster Fritz Hulliger in den zwei Wintern 1975/76 und 1976/77 fertig erstellt. In harter Handarbeit wurden über 2000 m³ Fels und 1300 m³ Erdmaterial abgetragen. Gegen 4 Tonnen Sprengstoff und über 10 000 Zünder oder Sprengkapseln wurden dazu verwendet, und über 26 000 Arbeiterstunden wurden ausgewiesen. Die Bohrhämmer an den Kompressoren waren während 1270 Stunden in Betrieb.

Die Materialtransporte wurden mit einem eigens dazu erworbenen Motorboot getätigt. 22 Drahtschotterkörbe sowie eine Holzbrücke sind, abgesehen von den vielen Trockenmauern, die einzigen Kunstbauten. Zuletzt wurden 2350 Pflanzen gesetzt und die Böschungen begrünt mit Pflanzensamen und einer Spezialmischung aus Grassamen und Düngemitteln. An 5 Rastplätzen stehen 7 Feuerstellen zur Verfügung, und 43 Bänke und 7 Hocker laden zum Ruhen ein. 25 Abfallkörbe mahnen die Wegbenützer zur Ordnung, und die Wegweiser der Berner Wanderwege zeigen ihnen die Richtung und den Zeitbedarf.

Dankbar sind wir indessen, dass kein Unfall die Arbeiten getrübt hat. Ein unerwarteter Felsabbruch hat einen Kompressor total zerstört, eine Eislawine ist über einen am Seil hängenden Arbeiter hinweggefegt, und bei einem Rutsch konnten sich die Mannen gerade noch rechtzeitig am Gestrüpp festhalten.

Dass der ca. 4 km lange Weg einem Bedürfnis entspricht, zeigt die grosse Frequenz der Besucher im ersten Sommer nach der Fertigstellung. Die Schiffsbetriebe melden wesentlich gesteigerten Betrieb, und die Gemeinde Iseltwald kann kaum genügend Leute finden, welche die Abfallkörbe leeren. Der Wert des Wanderweges wird aber erst dann recht augenfällig, wenn der Bau der N 8 in sein kritisches Stadium treten wird, obschon nach dem neusten Projekt nun glücklicherweise ein grosses Teilstück der N 8 zwischen Giessbach und Iseltwald in einem Tunnel geführt wird. Dann werden sich viele mit dem neuen Uferwanderweg trösten und die vorübergehenden Immissionen und Beeinträchtigung der heimeligen Landschaft eher in Kauf nehmen.

Freuen wir uns darüber, dass mit Unterstützung vieler sehr verschiedenen gelagerter Interessen ein Werk entstanden ist, das dem Menschen die Natur näherbringt, ihm Erholung und Entspannung bietet und ihm klar macht, dass die Verantwortlichen des Autobahnamtes einmal mehr bewiesen haben, dass sie den Landschaftsschutz nach Möglichkeit unterstützen und auch den Fussgänger nicht vergessen.



Der Aeschigrind, von der Ostseite her gesehen. Bis an diesen Felsvorsprung führte bisher der Uferweg von Iseltwald. Zur Weiterführung des Weges war ein Tunnel notwendig.





Vorher...

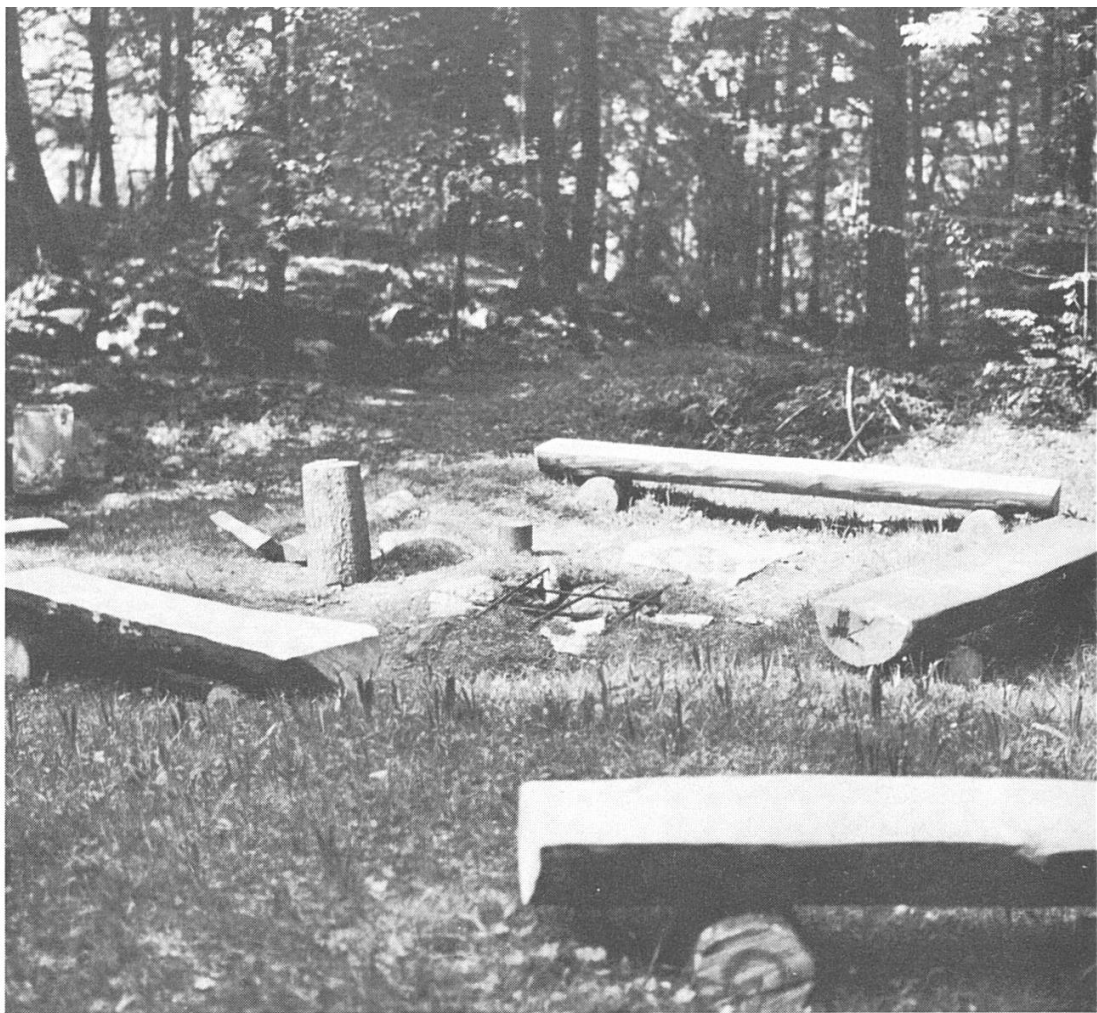
...und nachher.





Urwaldähnliche Baumbestände (oberes Bild) und natürliche Schluchten (unteres Bild) sprechen den Wanderer an.





Oben: Rastplatz und Feuerstelle

Unten: Bescheidenes Brücklein über Steilpassage

