

Strecke BE 11 *Thun - Unterseen*
Linienführung 6 *Rechtsufrige Thunerseestrasse*
Landeskarte *1207, 1208*

GESCHICHTE *Stand April 1994 / HvR*

Noch 1830 konnte sich die alte Regierung der Restaurationszeit rechtfertigen, die Wünschbarkeit einer rechtsufrigen Strasse nach Unterseen sei wegen der «wohlfeilen Verkehrskosten» des Seeweges zu relativieren (VERWALTUNGSBERICHT 1814 - 1830 1831: 460; vgl. EBENER 1990: 39). Der Bau einer wagengängigen Fahrstrasse ins Berner Oberland gehörte aber dann zu den ersten Prioritäten der bernischen Strassenbaupolitik des liberalen Staates von 1831. Die strassenmässige Erschliessung des Oberlandes war im Grundsatz nicht mehr umstritten, die Auseinandersetzungen drehten sich vielmehr um die Frage der Linienführung. Beide Projekte hatten ihre Verfechter und Interessengruppen. Die linksufrige Strasse war länger, bot aber den Vorteil, dass das Bauprogramm etappierbar war: Eine völlige Neuanlage war erst ab Spiez erforderlich; das Zwischenstück Gwatt - Spiez konnte auch erst später realisiert werden. Die rechte Thunerseestrasse, hinter welcher die einflussreichen Interessenvertreter des Tourismus, darunter Grossrat Jakob Knechtenhofer, Hotelbesitzer in Thun und künftiger Dampfschiffunternehmer auf dem Thunersee (vgl. EBENER 1990), sowie die Stadtbehörden von Unterseen standen, besass den Vorteil einer um fast fünf Kilometer kürzeren Gesamtlänge, aber die topographischen Verhältnisse hätten vermutlich die damaligen Strassenbauer vor Hindernisse gestellt, die eine langfristig zufriedenstellende Lösung nicht zugelassen hätte. James Amadée Watt, Verfasser eines Strassenbauprogramms für den ganzen Kanton, konnte sich vorstellen, dass nicht nur der linksufrige Ausbau not tat, sondern das rechtsufrige Projekt ebenso wünschbar sei, weil es die viel direktere Verbindung von Bern ins Oberland darstelle und sich wegen der trockeneren Bodenverhältnisse empfehle (WATT 1833: 19). Der Entscheid fiel 1834 zugunsten des linken Thunerseeufers, indem bis 1837 die Strassenverbindung Spiezwiler - Faulensee - Leissigen - Därlichen - Weissenau - Unterseen erstellt wurde (vgl. Linienführung BE 11.4). Die linksufrige Strasse und die zeitgleiche Einführung der Dampfschiffahrt Thun - Neuhaus bedeuteten eine spürbare Verbesserung der Erschliessung des östlichen Oberlandes: Damit war die rechtsufrige Thunerseestrasse vorläufig vom Tisch.

In der Zwischenzeit erlebte die rechtsufrige Strasse etappenweise Korrekturen, Ausbauten und Neuanlagen. In den einzelnen Bauphasen ist eine gewisse Unsicherheit spürbar, ob die jeweilige Investition bloss zwischendörflichen Erschliessungszwecken dienen sollte und deshalb eher bescheiden zu dimensionieren sei, oder ob das Projekt im Hinblick auf eine künftige Verbindung bis ins Neuhaus als grössere Durchgangsstrasse konzipiert werden solle.

1862 nahmen die Gemeinden am rechten Thunerseeufer wieder einen Anlauf und forderten die Verbindungsstrasse nach Unterseen (TAGBLATT DES GROSSEN RATES 1862: 277 und

1863: 155). Das regierungsrätliche Konzept zu einem kantonalen Strassennetz von 1863 griff das Postulat für eine durchgehende Strassenverbindung Thun - Merligen - Neuhaus wieder auf. Es umfasste Korrekturen und Verbreiterungen bis Eichbühl, Neuanlagen der Trassen zwischen Eichbühl und Oberhofen und Gunten - Merligen sowie den Neubau der Strecke Merligen - Neuhaus und stellte mit «muthmaßlichen Kosten» von Fr. 683'500.- das mit Abstand teuerste Vorhaben (bei einer Gesamtsumme von 9,4 Mio. Fr.) in dieser langen Liste von prioritären Strassenbauten dar. Die Notwendigkeit der Strassenverbindung sah die Regierung in der Kürze der Distanz, in ihrer Funktion als Fortsetzung der eben erst eröffneten Brünigstrasse, als zwischendörfliche Lokalverbindung und Erschliessung der Ufergemeinden sowie als «Umgehung der gefährlichen Strecke längs der Krattighalde am linksseitigen Ufer und der "Stütze" bei Därligen, Leissigen und Faulensee» (VERVOLLSTÄNDIGUNG DES STRASSENNETZES 1863: Tableau S. 4-5). Es wundert nicht, dass dieses Strassenbauprojekt wegen seiner technischen und finanziellen Dimensionen grosse Hürden zu überwinden hatte.

1868 petitionierten die Gemeinden von Thun bis Brienz erneut an den Grossen Rat, es sei die Fahrstrasse bis Gunten gründlich zu verbessern und ihre Fortsetzung über Merligen bis ins Neuhaus zu realisieren (DAUWALDER 1955: 23f). Dabei wiesen die Petitionäre darauf hin, dass sowohl Gemeinden wie Private beträchtliche Beiträge an das Projekt in Aussicht gestellt oder bereits bewilligt hätten.

1871 bis 1874 wurde der Abschnitt Gunten - Merligen (bis zur Gerbe) mit komplett neuer Linienführung entlang des Seeufers gebaut, wo die lange Uferpartie von Gunten bis zum Stampach grosse Sprengarbeiten in der Nagelfluh erforderten (DAUWALDER 1955: 9f). Der Staat übernahm lediglich die Hälfte der Kosten von Fr. 125'000.-. Die Fertigstellung der Fortsetzung durch den Dorfkern von Merligen verzögerte sich bis ins Jahr 1878, der Übergang über den Grönbach und das Strassenstück bis zur Säge am Ostrand Merligens, wo der Fussweg nach Schmocken anfang, wurden erst im Zusammenhang mit der Merligen-Neuhaus-Strasse realisiert.

Ein Versammlung vom 8. Februar 1880 in Gunten forderte erneut den Bau des fehlenden Zwischenstückes Merligen - Neuhaus. Diesmal hatte das Initiativkomitee Erfolg: Im Sommer dieses Jahres liess der Kanton ein Projekt ausarbeiten. Im November legte die Regierung das Bauvorhaben dem Parlament vor und reichte beim Bund ein Subventionsgesuch ein, für welches jener im Januar 1881 einen Beitrag von einem Drittel der Gesamtkosten bewilligte. Die Gemeinden beteiligten sich in der gleichen Höhe wie der Kanton. Im Herbst 1882 wurden die Arbeiten an mehreren Losen gleichzeitig in Angriff genommen (ausführlich DAUWALDER 1955: 28-36). Bereits am 27. Juli 1884 konnte die neue Strasse eröffnet werden. Sie wurde wegen ihrer überaus imposanten Linienführung durch das steile Felsgelände, das über weite Strecken Sprengarbeiten und mehrere Tunnels erforderte, weithin als hervorragendes Bauwerk bewundert. Sie galt mit ihrem Trasse durch die wilde Waldlandschaft und ihrer Aussicht auf den See und die Berge als genussvolle Touristenattraktion (vgl. z.B. BALMER, SCHÜLER 1885).

Die Eröffnung der durchgehenden Strasse bewirkte die touristische Erschliessung der rechtsufrigen Thunerseegemeinden, die bis anhin vom Tourismus eher links liegen gelassen wurden (vgl. z.B.

HARTMANN 1913 und KREBSER 1992). Nun entstanden allorts Hotels und Pensionen, die der steigenden Nachfrage nach Ferienaufenthalten in klimatisch milden Regionen entsprachen. Der Bau der Strassenbahn von Thun über die Beatenbucht nach Interlaken kurz vor dem Ersten Weltkrieg brachte eine weitere Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auf dieser Strecke. Allerdings bedeutete das strassenbautechnisch ohne grosse Sorgfalt erstellte Tramgeleise wenige Jahre später bereits wieder eine Behinderung des Reiseverkehrs, der nun zunehmend das Automobil als Verkehrsmittel benutzte. Die Fremdenverkehrsverbände setzten sich deshalb ab 1930 vehement für die Ersetzung der Trambahn durch eine Busverbindung ein, was zugleich Voraussetzung für eine Verbreiterung und Modernisierung der ganzen Strasse war. 1940 beziehungsweise 1948 stellte deshalb die Trambahngesellschaft zuerst zwischen Beatenbucht und Interlaken und dann auf der durchgehenden Strecke auf den Trolleybusbetrieb um (HÄSLER 1986: 71f).

— Ende des Beschriebs —