

ALT STRASSENINSPEKTOR UELI BETTSCHEN DOKUMENTIERTE BAUGESCHICHTE

## Habkernstrasse – teures Sorgenkind

**Alt Strasseninspektor Ueli Bettschen hat die Baugeschichte der Habkernstrasse dokumentiert. Erste Gespräche wurden 1818 geführt. 1831 war sie gebaut und entwickelte sich später zu einem kostspieligen Sorgenkind.**

Von 1972 bis 2001 war Ueli Bettschen – als Nachfolger seines Vaters Fritz Bettschen – Strasseninspektor und Amtsschwellenmeister im Amt Interlaken (ab 1997 im ganzen Oberland Ost). Während dieser Zeit haben ihn der Lombach und die über diesem am schattigen Nordhang des Harders liegende Strasse oft beschäftigt. Während der vergangenen gut zwei Jahre hat der alt Strasseninspektor Sitzungsprotokolle, Briefe, Pläne, Fotos, Kostenvoranschläge und Abrechnungen zusammengetragen und so die wechselvolle Baugeschichte der 5,5 Kilometer langen Strassenverbindung von Unterseen (St. Niklausen) nach Habkern dokumentiert. Der Dokumentation vorangestellt hat Bettschen das Kapital über die Habkernstrasse aus der Schrift «Die Baugeschichte verschiedener Strassen im engern Oberland im XIX. Jahrhundert», 1947 verfasst von Friedrich Dauwalder, dem ehemaligen Bauinspektor von Interlaken.

Es begann 1818

Am 8. September 1818 – zehn Jahre nach dem zweiten Unspunnenfest – wurde im Kleinen Rat in Bern festgestellt, dass ein guter Zustand der Strassen nicht nur den Anstössern, sondern auch dem grossen Zustrom der Fremden zustatten komme. Es wurde verordnet, dass sich die in sehr schlechtem Zustand befindlichen Wege nach Grindelwald und Habkern von den Gemeinden auf zweckmässige Weise hergestellt und unterhalten werden sollten.

Für die Verbindung nach Habkern standen vorerst zwei Varianten zur Diskussion: der Ausbau des bestehenden Weges Birmse–Holenösch–Bort–Habkern (also auf der Sonnseite des Tales) und der Bau einer Fahrstrasse entlang des Lombachs. Gebaut wurde die Habkernstrasse dann aber auf der Schattseite des Tales. Der Entscheid fiel, nachdem die Stadtgemeinde Unterseen beschlossen hatte, zum bessern Abtransport des Holzes aus dem Luegiwald einen Schlittenweg am Nordhang des Harders zu bauen. Die Strasse von Habkern her konnte in diesen einmünden.

Ein Danaergeschenk

1827 wurde das Trasse der Habkernstrasse abgesteckt, vier Jahren später war sie gebaut. Beim Bau waren auch Schellenhauszüchtlinge (Sträflinge) zum Einsatz gekommen. 1841 wurde die Habkernstrasse vom Staat übernommen. Friedrich Dauwalder schrieb dazu: «Der Staat erhielt mit der Übernahme der Habkernstrasse ein recht zweifelhaftes Danaergeschenk, denn was jetzt, das heisst bis 1868, folgt, sind unaufhörliche Kreditbegehren für Herstellungsarbeiten an Stütz- und Futtermauern, Schwellenbauten, Entwässerungen, Rutschungen.»

Auf Schattseite geblieben

Dauwalder selber legte 1947 ein generelles Projekt für eine neue Strasse nach Habkern vor: Zusammenfassung der Strassen nach Beatenberg und Habkern bis über Holenösch. Bei der dortigen Wendepatte würde die Habkernstrasse abzweigen, sich unter dem Bort durchziehen und beim Habbach in die bestehende Strasse einmünden. So weit kam es aber nicht. Die Habkernstrasse blieb auf der Schattseite und ein – kostspieliges – Sorgenkind. Bettschen dokumentiert im Detail, wann und wo die Strasse geflickt werden musste, wo sie verbreitert wurde, wo Schutzbauten erstellt wurden, Entwässerungen vorzunehmen waren und rutschende Hänge verbaut werden mussten.

Die Lombachbrücke, die der Habkernstrasse von der Schatt- auf die Sonnseite verhilft, zeigt, welche grosse Probleme das schwierige Gelände den Ingenieuren aufgibt. Innerhalb 150 Jahren musste sie fünfmal neu gebaut werden. Das bestehende kühne Bauwerk wurde am 3. November 1982 eingeweiht. Im «Oberländischen Volksblatt» war darüber zu lesen: «Die 180 Meter lange Brücke – mit Anschlusswerken 300 Meter – ruht auf neun Pfeilern, deren höchster 16,6 Meter misst und dreidimensional verstellbar ist. Sie weist einen Radius von 46 Metern auf und kostete (inkl. Anschlussstrecke) 4,9 Millionen Franken.»

Letzter Abschnitt 2002

Von 1998 bis 2002 wurde als letzter Abschnitt das rund 600 Meter lange Teilstück Schufellegg auf eine Breite von 5,5 bis 6 Meter ausgebaut. Beinahe auf der ganzen Ausbaustrecke mussten Lehnenkonstruktionen und Stützmauern erstellt werden. Kostenvoranschlag: 5,82 Millionen Franken – 9700 Franken pro Meter; effektive Kosten: 4,33 Millionen Franken – 7200 Franken pro Meter (Minderkosten 25,59 Prozent). Die Strasse war nun ausgebaut, aber die Sanierungen gingen weiter. So mussten zum Beispiel 2001 infolge von Hangverschiebungen die Lehnenbrücke und die bergseitige Stützmauerkonstruktion in Balmers Chehr für annähernd 900 000 Franken saniert werden. Ueli Flück