



## KURZBERICHT

OIK I – Interlaken / August 2017

# Sanierung und Erneuerung Lindenallee Interlaken

Vorstudie



Dateiname	Version	Datum	Änderungsgrund	Korreferat	Projektleitung	Projektbearbeitung
1501_170-rap-ahr-1-Lindenallee.docx	1	18.08.17		A. Renard	A. Renard	A. Homar

#### Verfasser

##### Federführung:

Transitec Beratende Ingenieure AG  
 Jubiläumsstrasse 95 · CH-3005 Bern  
 T +41 (0)31 381 69 12  
 bern@transitec.net · www.transitec.net

##### Gestaltungskonzept:

Moeri & Partner AG Landschaftsarchitekten  
 Mühlenplatz 3 · Postfach 64 · CH-3000 Bern 13  
 T +41 (0)31 320 30 40  
 info@moeripartner.ch · www.moeripartner.ch

##### Bauingenieur:

Kissling + Zbinden AG Ingenieure Planer  
 Oberlandstrasse 15 · Postfach 503 · CH-3700 Spiez  
 T +41 (0)33 650 71 71  
 kz.spiez@kzag.ch · www.kzag.ch





# Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Einführung .....	6
1.1 Ausgangslage .....	6
1.2 Auftragsziele .....	6
1.3 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter .....	6
1.4 Sequenzen .....	9
1.5 Vorgehen .....	9
1.6 Stellenwert des Dokuments .....	9
2. Handlungsbedarf .....	10
3. Ziele, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder .....	14
4. Verkehrs- und Betriebskonzept .....	16
4.1 Motorisierter Individualverkehr .....	16
4.2 Parkierung Cars .....	16
4.3 Öffentlicher Verkehr .....	18
4.4 Fussverkehr .....	20
4.5 Veloverkehr .....	22
5. Gestaltungskonzept .....	26
5.1 Abschnitt West .....	26
5.2 Abschnitt Mitte und Abschnitt Ost bis zur Unterführung Burgerweg .....	27
5.3 Abschnitt Ost bis zum Aldikreisel und Untere Bönigstrasse .....	27





6. Strassenquerschnitte und Situationsplan 1:500.....	28
6.1 Abschnitt West .....	28
6.2 Abschnitt Mitte .....	28
6.3 Abschnitt Ost vom Allmendkreisel bis zur BOB-Unterführung .....	30
6.4 Abschnitt Ost von der BOB-Unterführung bis zum Aldikreisel .....	30
7. Ausblick und weitere Schritte.....	31





# Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1 – Ausgangslage.....	7
Abbildung 2 – Schwachstellenanalyse.....	11
Abbildung 3 – Handlungsbedarf.....	13
Abbildung 4 – Ziele, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder.....	15
Abbildung 5 – Verkehrs- und Betriebskonzept MIV und Car-Parkplätze.....	17
Abbildung 6 – Verkehrs- und Betriebskonzept öV.....	19
Abbildung 7 – Verkehrs- und Betriebskonzept Fussverkehr.....	21
Abbildung 8 – Verkehrskonzept Veloverkehr.....	23
Abbildung 9 – Betriebskonzept Veloverkehr.....	25
Abbildung 10 – Strassenquerschnitte.....	29

# Anhang

- Anhang 1 – Fussverkehrsnetz, wichtige Zielorte und Querungswunschlinien
- Anhang 2 – Zustandsbericht / Baumkontrolle
- Anhang 3 – Verkehrsbelastungen und gefahrene Geschwindigkeiten
- Anhang 4 – Analyse der Geometrie des Allmendkreisels (Unfallschwerpunkt)
- Anhang 5 – Analyseplan Gestaltung und historischer Kontext





# 1. Einführung

## 1.1 Ausgangslage

Die Lindenallee ist eine der Haupteinfachachsen in das Siedlungsgebiet von Interlaken. Sie verbindet den Autobahnanschluss Interlaken Ost mit dem Schloss und führt weiter über die Alpenstrasse Richtung Ortszentrum mit zahlreichen Hotels, Restaurants und Läden. Sie wird von knapp 10'000 Fahrzeugen pro Tag befahren.

Ein Projekt für den Umbau des Autobahnanschlusses in einem Kreisell wurde bereits erstellt. Bei der Bearbeitung dieses Projekts wurde die Notwendigkeit festgestellt, eine Analyse für die ganze Lindenallee durchzuführen und insbesondere die Fuss- und Veloverkehrsführung bis zum Schloss zu untersuchen. Eine Schwachstellenanalyse nach den kantonalen Standards zeigt, dass Handlungsbedarf in mehreren Hinsichten besteht.

Der Allmendkreisell stellt als identifizierter Unfallschwerpunkt einen besonderen Fall dar und muss im Rahmen des vorliegenden Projekts saniert werden.

## 1.2 Auftragsziele

Mit dem Auftrag werden folgende Ziele verfolgt:

- Sanierung des Unfallschwerpunkts Allmendkreisell.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr in Längsrichtung, den Veloverkehr beim Abbiegen und den Fussverkehr beim Queren der Strasse.
- Redimensionierung der Fahrbahnen aufgrund der tatsächlichen Bedürfnisse.

- Umgestaltung und Aufwertung des Strassenbilds im Einklang mit der verkehrlichen Funktion, Verbesserung der Lesbarkeit der Abschnitte.
- Sanierung und Erneuerung Strassenoberbau.
- Koordination Strassenbauarbeiten mit Erneuerungen von Werkleitungen im Unterbau (Industrielle Betriebe Interlaken, Gemeinde, weitere Werke).

## 1.3 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Abb. 1 Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Lindenallee zwischen der Klosterstrasse und der BOB-Unterführung. Im Laufe des Projekts wurde der Projektperimeter für die Betrachtungen zum Fussverkehr bis zum Aldikreisell erweitert.

Der Betrachtungsperimeter umfasst den Bereich entlang der Lindenallee zwischen dem Höhweg und der Alpenstrasse beziehungsweise zwischen der unteren Bönigstrasse und der Mittengrabenstrasse.





## Ausgangslage

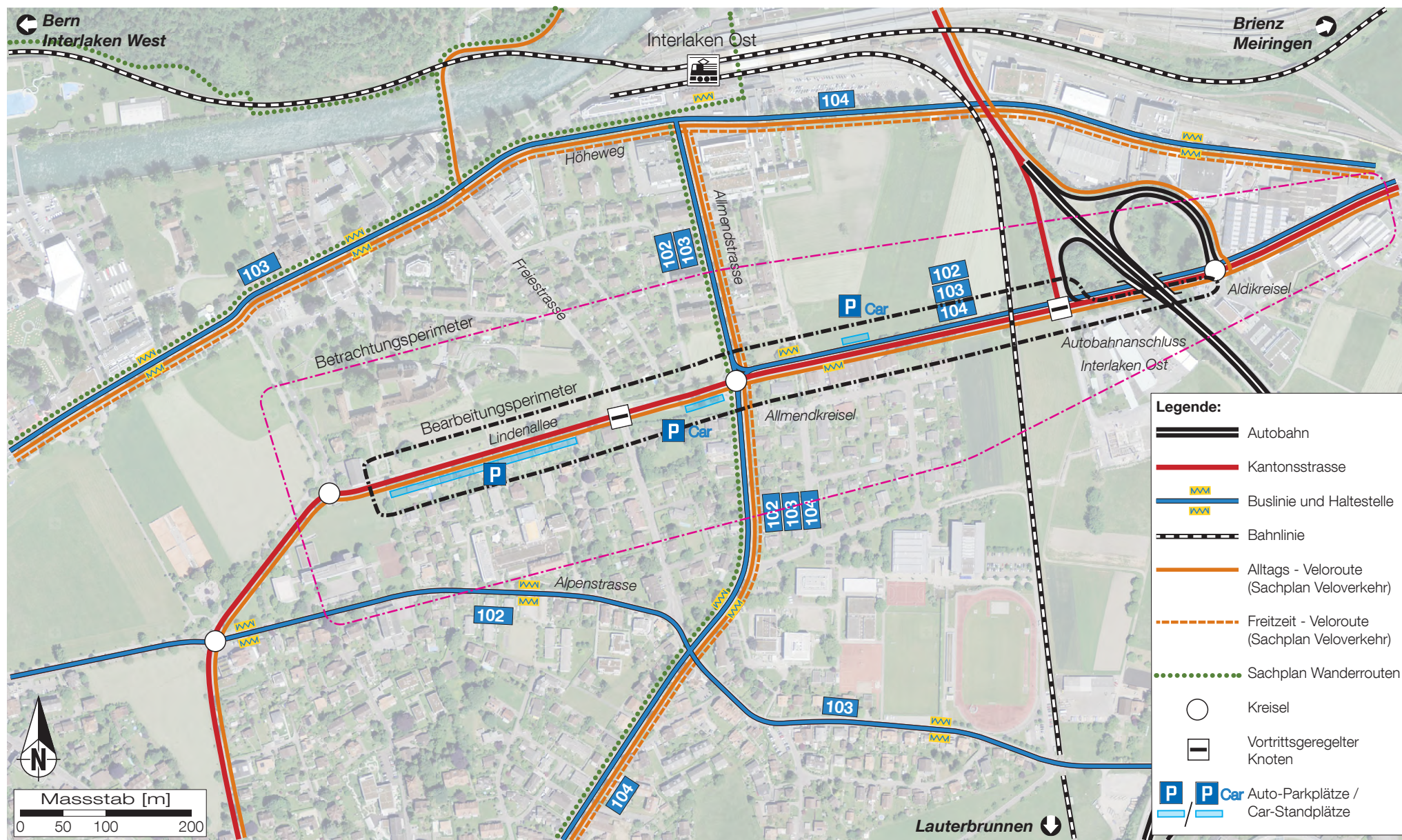


Abbildung 1

1501\_170-abb01-ahr - 18.04.17/pbu









## 1.4 Sequenzen

Abb. 2,3 Für die Bestimmung des Handlungsbedarfs und die Definition der Ziele wurde die Lindenallee in drei Abschnitten geteilt, die einen unterschiedlichen Charakter aufweisen:

- Abschnitt West zwischen Klosterstrasse und Freiestrasse:

Dieser Abschnitt ist geprägt durch die namensgebenden Linden auf der Südseite sowie durch das Schloss und den dazu gehörenden Garten auf der Nordseite. Der Abschnitt weist eine starke Identität auf, das Strassenbild ist aber weitgehend vom Verkehr geprägt und nimmt zu wenig Bezug auf das Umfeld. Es besteht kaum Spielraum bezüglich Strassenbreite.

- Abschnitt Mitte zwischen Freiestrasse und Allmendstrasse:

Entlang diesem Abschnitt ist die Bebauung kaum wahrzunehmen, der Strassenraum ist in Anbetracht der Verkehrsmenge überbreit. Der Knoten Lindenallee - Freiestrasse ist überdimensioniert. Es handelt sich hier um einen sehr verkehrsorientierten Abschnitt mit hohen Sicherheitsanforderungen. Dank der grosszügigen Auslegung der Anlagen besteht aber auch ein grosser Spielraum innerhalb des bestehenden Querschnitts.

- Abschnitt Ost zwischen Allmendstrasse und BOB-Unterführung:

Auch dieser Abschnitt ist verkehrsorientiert und hat kaum Bezug zu seinem Umfeld. In diesem Abschnitt ist der Spielraum bezüglich Ausbaumöglichkeiten durch die Kunstbauten (Stützmauern, Grundwasserwanne) etwas eingeschränkt.

## 1.5 Vorgehen

Die Projektbearbeitung erfolgt in drei Phasen:

- Vorstudie (in diesem Bericht dokumentiert)
- Öffentliche Mitwirkung
- Vorprojekt

Die Phase der Vorstudie besteht aus den folgenden Schritten:

- Bestimmung des Handlungsbedarfs aufgrund der Situationsanalyse.
- Festlegung der Rahmenbedingungen und der variablen Elemente. Aus dem Handlungsbedarf werden die Ziele abgeleitet.
- Erarbeitung von Konzeptvarianten für die variablen Elemente, Bewertung der Konzeptvarianten anhand verschiedener Kriterien und Bestimmung der Bestvarianten.
- Erstellung des Verkehrs- und Betriebskonzepts.
- Bestimmung der Strassenquerschnitte.
- Erstellung eines Situationsplans in Masstab 1:500 mit der Umsetzung des Verkehrs- und Betriebskonzepts sowie dem Gestaltungskonzept.

## 1.6 Stellenwert des Dokuments

In diesem Bericht wird das empfohlene Konzept auf Stufe Vorstudie für die öffentliche Mitwirkung dokumentiert. Die Details zur Erarbeitung des Konzeptes (Variantenbewertungen, Begründung der empfohlenen Lösungen zu allen Aspekten des Projekts) sind in der separaten Projektdokumentation zu finden.



## 2. Handlungsbedarf

Abb. 2, 3 Eine detaillierte Schwachstellenanalyse von jedem Abschnitt nach den Standards Kantonsstrassen des Kantons Bern wurde durchgeführt. Der Handlungsbedarf kann wie folgt zusammengefasst werden:

- **Gesamte Lindenallee:** fehlende Veloinfrastruktur. Aufgrund der Verkehrsmengen sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten ist zumindest eine seitliche "Ausweichfläche" für den Veloverkehr nötig. Da es sich um eine kantonale Veloroute sowie einen Schulweg mit Velo handelt (vgl. Anhang 1), sind die Anforderungen an die Verkehrssicherheit hoch.
- **Abschnitt West:**
  - Die minimalen Sichtweiten bei Querungen und Einmündungen sind nicht erfüllt.
  - Der Trottoirzustand ist auf beiden Seiten ungenügend.
  - Aufgrund der Parkplätze und der Linden wird die Fussverkehrsfläche auf der Südseite als schmal wahrgenommen.
  - Mit der Untersuchung des Zustands der Linden wurde festgestellt, dass die Linden mehr Platz brauchen (vgl. Anhang 2). Eine Linde fehlt in der Baumreihe.
  - Aufgrund der anliegenden Bauten (Familienhäuser, Schlossareal) soll dieser Strasse vom motorisierten Verkehr weniger geprägt sein. Im Rahmen der Umgestaltung ist das zu berücksichtigen.
- **Abschnitt Mitte:** Der Knoten Freiestrasse ist überdimensioniert. Eine kompaktere Knotengestaltung würde den Bereich des Knotens Freiestrasse für Velofahrer und Fussgänger attraktiver und sicherer machen.

- **Abschnitt Ost:**

- Die gefahrene Geschwindigkeit ( $V_{85} = 52$  km/h) auf Höhe des Bürgerwegs liegt leicht über der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vgl. Anhang 3). Grund dafür ist der Ausserortscharakter der Strasse.
- Der Allmendkreisel ist ein Unfallschwerpunkt für den motorisierten sowie für den Veloverkehr und soll entschärft werden. Aus dieser Sicht hat die Kreiselgeometrie Optimierungspotenzial (vgl. Anh. 4).
- Auf diesem Abschnitt besteht auch eine Lücke im Fussverkehrsnetz. Das südseitige Trottoir endet bei der Bushaltestelle, sodass in Richtung BOB-Unterführung ein Umweg über die Mittengrabenstrasse und über einen Teilstück ohne Hartbelag erforderlich ist.



## Schwachstellenanalyse

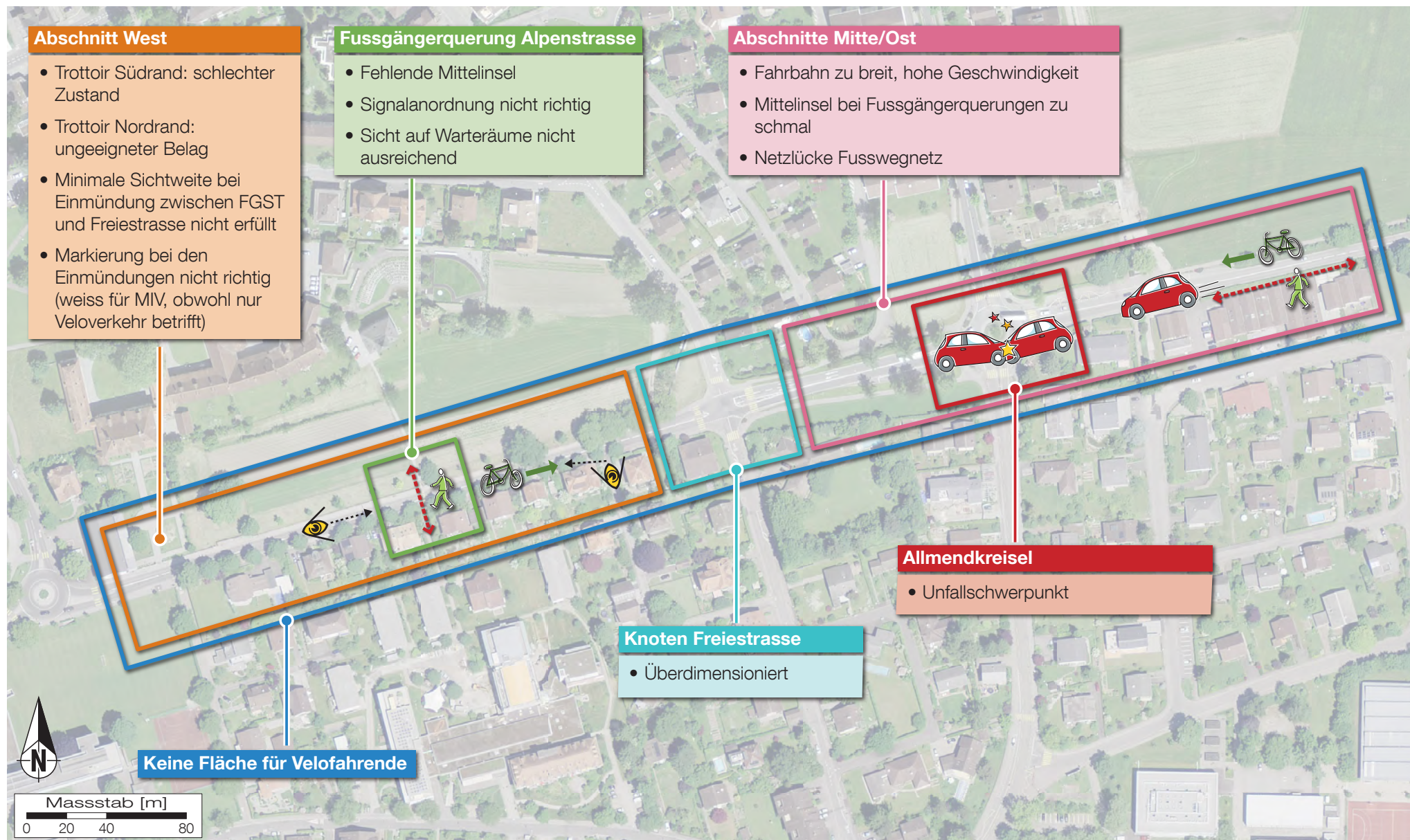


Abbildung 2

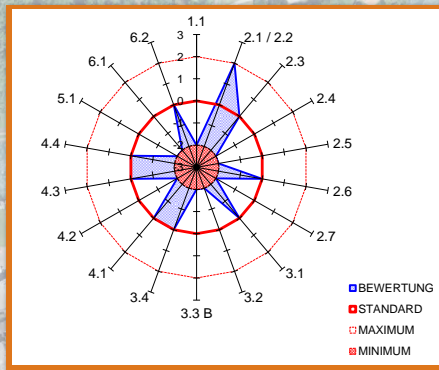
1501\_170-abb02-ahr - 18.04.17/pbu



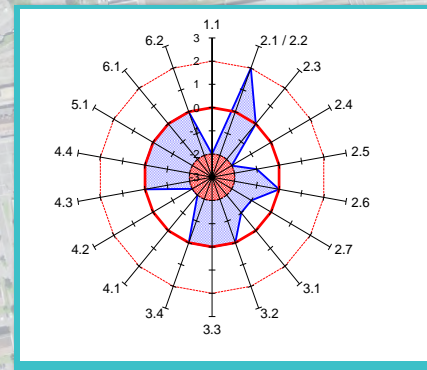


# Handlungsbedarf

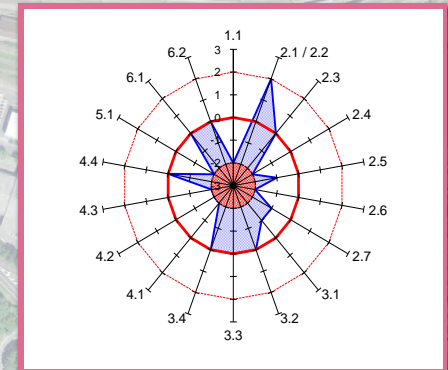
1.1 Strategien und Richtpläne
2.1 / 2.2 Verkehrsqualität MIV Kat. A / B / C
2.3 Öffentlicher Verkehr
2.4 Velofahrende längs
2.5 Velofahrende quer
2.6 Zufussgehende längs
2.7 Zufussgehende quer
3.1 Strassenzustand
3.2 Trottoirzustand
3.3 Behindertentauglichkeit
3.4 Betrieb: Sommer- und Winterunterhalt
4.1 Unfallgeschehen
4.2 Sicherheitsempfinden
4.3 Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
4.4 Beleuchtung
5.1 Luft, Lärm, Feinstaub
6.1 Integration in die städtebaulichen Strukturen
6.2 Zustand und Nutzung Bausubstanz



- Velofahrende längs
- Trottoirzustand
- Behindertentauglichkeit
- Zufussgehende quer
- Integration in die städtebauliche Struktur



- Velofahrende längs
- Unfallgeschehen Allmendkreisel



- Velofahrende längs
- Unfallgeschehen Allmendkreisel
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Zufussgehende längs

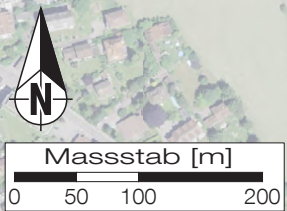
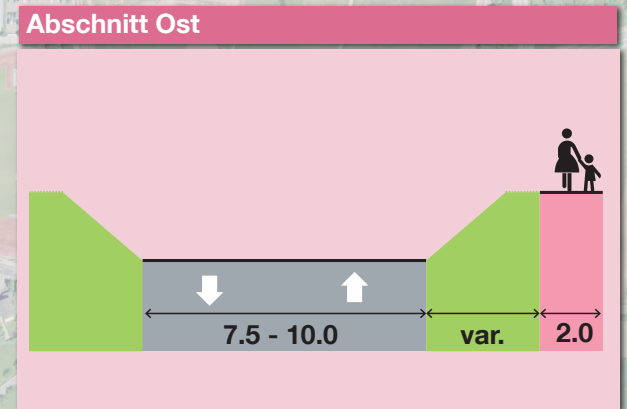
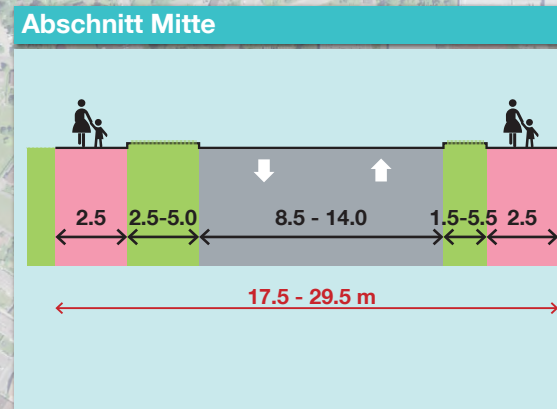
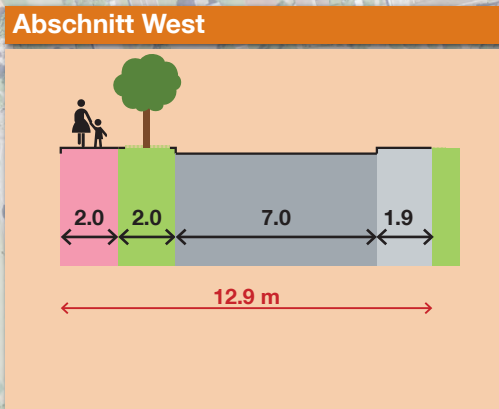


Abbildung 3

1501\_170-abb03-ahr - 18.04.17/pbu





## 3. Ziele, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder

### Rahmenbedingungen

Abb. 4 Es wurden folgende Rahmenbedingungen festgestellt:

- Die Umgestaltung soll sich möglichst auf den öffentlichen Grund beschränken. Bei besonderem Bedarf ist der Landerwerb aber denkbar.
- Die Zugänge zu den privaten Parkplätzen (im Abschnitt West) sind ohne Hindernisse zu behalten.
- Die bestehende Strassenbreite im Bereich der Stützmauer im Abschnitt Ost kann nicht geändert werden. Dort muss der Fussverkehr zwingend getrennt von der Strasse geführt werden.
- Die Gebäude am Rand der Lindenallee bleiben erhalten.
- Das Schlossareal sowie die Schlossmauer sind geschützt.
- Dieses Projekt hat eine Schnittstelle mit dem Projekt Kreisel Mittleres Moos am Autobahn-Anschluss. Die Gestaltung der Lindenallee muss bei der Schnittstelle an die im Rahmen dieses Projekts geplante Infrastruktur angepasst werden.
- Die Linden auf der Südseite der Lindenallee im Abschnitt West müssen erhalten bleiben.
- Zwei Grünzonen grenzen die Lindenallee an, die behalten werden sollen.
- Die Fussgänger- und Velounterführung für den Bürgerweg ist zu behalten.

### Ziele

Abb. 4 Die Ziele werden für jeden Abschnitt formuliert, da der Handlungsbedarf bei jedem Abschnitt unterschiedlich ist.

- Alle Abschnitte: Die Sicherheit für Velofahrende längs ist zu verbessern.
- Abschnitt West: Die Fussgängerquerung Alpenstrasse ist attraktiver und sicherer zu gestalten. Der Trottoirzustand ist zu verbessern. Die Linden brauchen mehr Platz zum besseren Schutz. Damit werden auch die Sichtverhältnisse bei Knoten verbessert.
- Abschnitte Mitte und Ost: Der Unfallschwerpunkt Allmendkreisel ist zu entschärfen. Zwischen beiden Abschnitten sind 5-7 Parkplätze für Reisedcars anzubieten, damit das bestehende Angebot von 6 Standplätzen auf diesen Abschnitten beibehalten und wenn möglich erweitert wird. Das Abstellen von 15-m-Reisedcars soll ohne Manöver auf der Fahrbahn möglich sein.
- Abschnitt Ost: Die Strasse ist so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Die Netzlücke im Fussverkehrsnetz zwischen der Bushaltestelle und der BOB-Unterführung ist zu schliessen.

### Handlungsfelder

Abb. 4 Die veränderbaren Elemente sind die folgenden:

- Strassenbreite und Querschnittaufteilung
- Temporegime
- Die Knotenbetriebsform der Knoten Freiestrasse und Allmendstrasse
- Anordnung und Lage der Bushaltestellen.
- Lage und Anordnung der Parkplätze und der Car-Standplätze.
- Führung des Veloverkehrs.
- Führung des Fussverkehrs.



## Ziele, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder



Abbildung 4

1501\_170-abb04-ahr - 18.04.17/pbu



## 4. Verkehrs- und Betriebskonzept

### 4.1 Motorisierter Individualverkehr

Abb. 5 Der Knoten Allmendstrasse bleibt als Kreisel und der Knoten Freiestrasse sowie die Einmündungen bleiben als vortrittsgeregelte Knoten.

Als Übergang Ausserorts-Innerorts soll der Knoten Allmendstrasse eine hohe Bremswirkung haben, die Kreiselgeometrie soll aber normkonform optimiert werden.

Für den Knoten Freiestrasse wird eine kompaktere Gestaltung empfohlen.

Auf der Lindenallee gilt weiterhin Tempo 50, da es sich um eine verkehrsorientierte Strasse und Zufahrt zum Zentrum handelt. Das Tempo 50 wird ebenso auf der Strecke zwischen dem Zentrum ZEMI und dem Kreisel Mittleres Moos eingeführt, wo heute Tempo 60 gilt.

Die bestehenden Parkplätze werden aufgrund der tiefen nachgewiesenen Nachfrage und zum Schutz der Linden aufgehoben.

### 4.2 Parkierung Cars

Abb. 5 Es ist im Interesse der Gemeinde Interlaken, 5 bis 7 Car-Standplätze auf der Lindenallee anzubieten (aktuell gibt es 5 Standplätze). Die neuen Car-Standplätze sind für 15 m-Cars zu dimensionieren und das Parkieren soll ohne Manöver auf der Fahrbahn möglich sein.

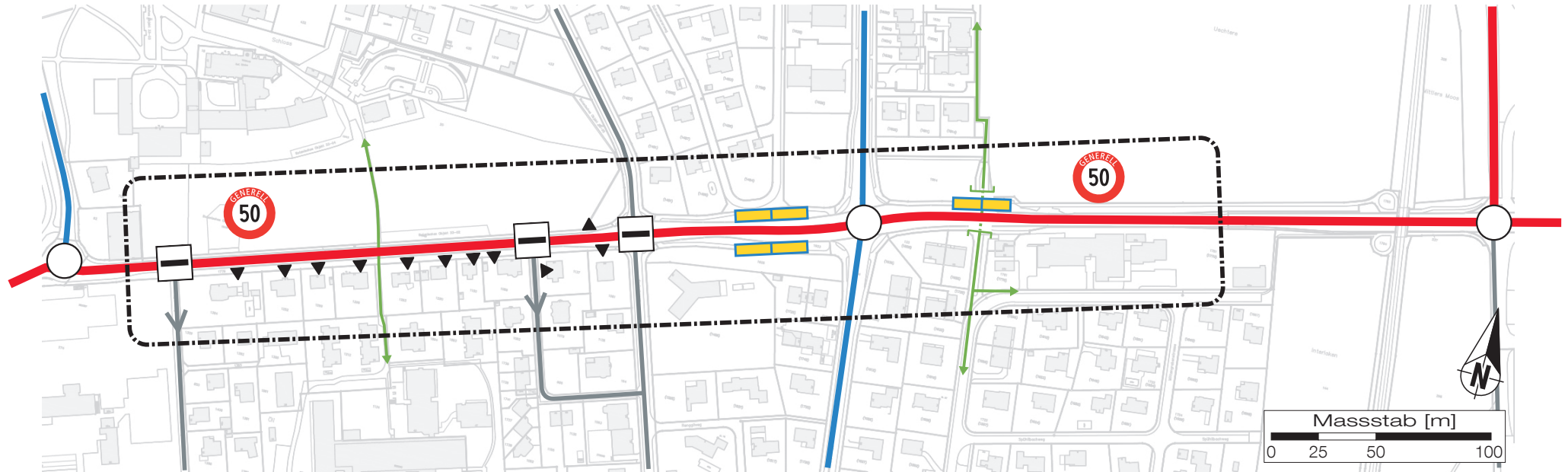
Unter diesen Bedingungen können auf dem Abschnitt Ost nur 2 Car-Standplätze angeordnet werden. Auf dem Abschnitt Mitte ist die Anordnung von 4 Car-Standplätzen möglich. Allerdings ist entweder eine Verschwenkung der Fahrbahn nötig, um die bestehenden Bäume auf der Nordseite behalten zu können, oder die Bäume sind zu fällen und zu ersetzen.

Insgesamt werden zwischen den Abschnitten Mitte und Ost 6 Standplätze angeordnet, zwei auf dem Abschnitt Ost und vier auf dem Abschnitt Mitte. Mit der Anordnung auf beiden Seiten der Lindenallee können die Zu- und Wegfahrten der Reisecars optimiert werden.





## Verkehrs- und Betriebskonzept MIV und Car-Parkplätze



**Legende:**












 Kantonsstrasse	 Knoten mit Vortrittsregelung
 Wichtige Gemeindestrasse	 Kreisel
 Quartierstrasse	 Projektperimeter
 Einbahnstrasse	 Signalisierte Höchstgeschwindigkeit
 Private Zufahrten	 2 Car-Parkplätze
 Wichtige Fusswege	

Abbildung 5  
1501\_170-abb05-ahr – 01.06.17/rth



## 4.3 Öffentlicher Verkehr

Abb. 6 Die Bushaltestellen Lindenallee (aktuell als Busbucht ausgestaltet) sollen als Fahrbahnhaltestellen angeordnet werden. Somit reduzieren sich die Wartezeit der Busse sowie der Platzbedarf und das Anfahren wird einfacher. Für den privaten motorisierten Verkehr dürfte die Wartezeit hinter dem anhaltenden Bus kaum spürbar sein, da die Ein- und Aussteigerzahlen sehr gering sind.

Die Bushaltestellen sind hindernisfrei umzugestalten.



## Verkehrs- und Betriebkonzept öV

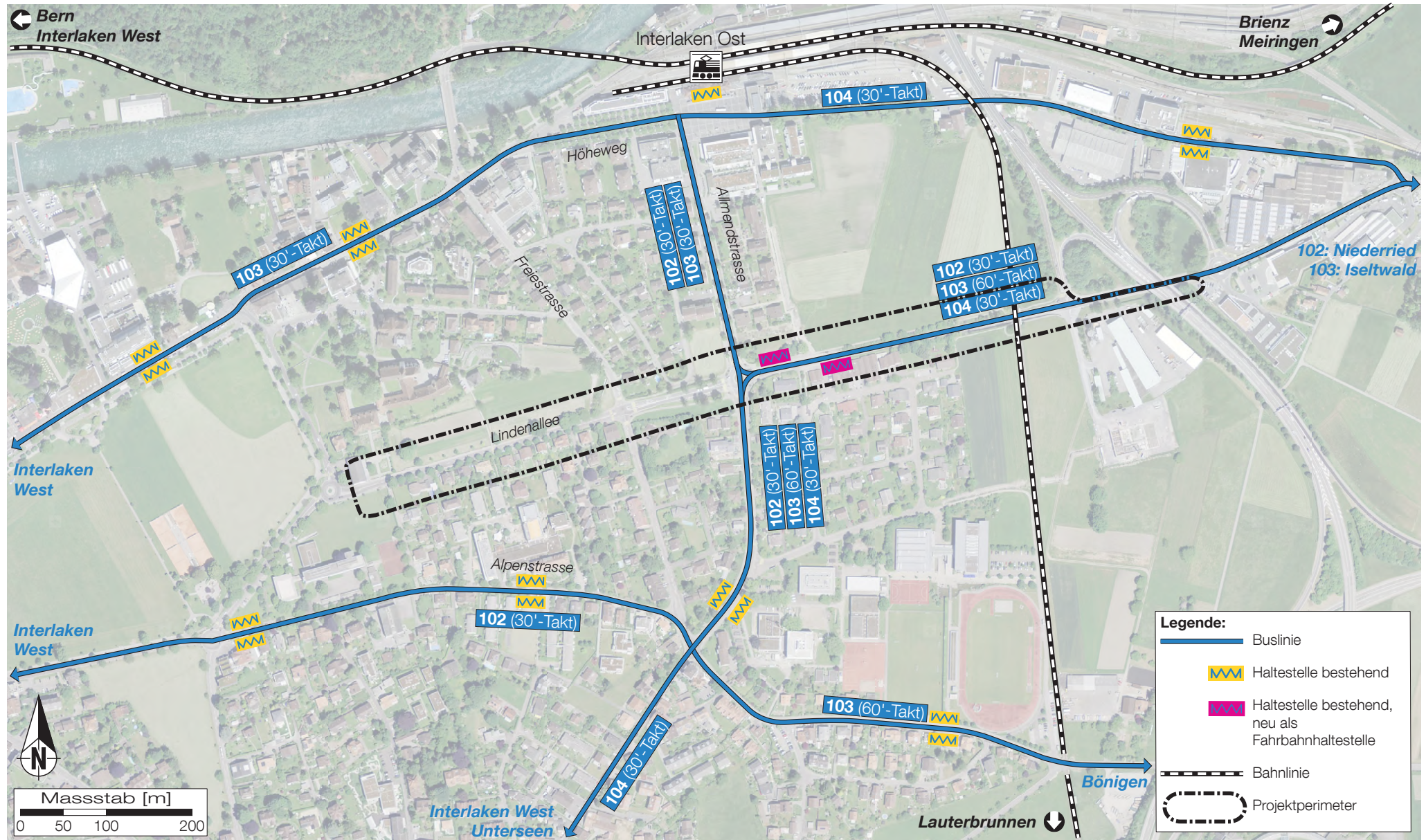


Abbildung 6  
1501\_170-abb06-ahr - 31.05.17/pbu



## 4.4 Fussverkehr

### 4.4.1 Abschnitt West

Abb. 7 Es wird ein einseitiges Trottoir auf der Südseite empfohlen. Ein neuer Fussweg durch das Schlossareal parallel zur Lindenallee dient als Ersatz des heutigen Trottoirs auf der Nordseite. Vom Kreisel Klosterstrasse bis auf Höhe des Sportwegs wird das aktuelle nordseitige Trottoir behalten, um den bestehenden Zugang zum französischen Garten zu sichern. Mit dem Ersatz des nordseitigen Trottoirs mit einem Gehweg durch das Schlossareal entsteht im bestehenden Querschnitt der Lindenallee Platz für Velomassnahmen und mehr Platz für die Linden.

Für die Querung Alpenstrasse wird empfohlen, durch eine spezifische Gestaltung den Wartebereich bis auf die Radstreifen vorzuziehen. Da kein Platz für eine Schutzinsel vorhanden ist, werden mit dieser Sonderlösung die Sichtverhältnisse verbessert und die Querungsdistanz reduziert.

Es wurde untersucht, ob die Querung Alpenstrasse mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden soll. An dieser Querung hat ein tödlicher Fussgängerunfall stattgefunden, welcher der mangelnden Aufmerksamkeit des Autofahrenden und nicht der Infrastruktur zu verschulden ist. Es handelt sich nicht um einen Unfallschwerpunkt. Nach Aussagen vom Zentrum Artos wird diese Querung regelmässig von Senioren benutzt, weist jedoch keinen besonderen Handlungsbedarf auf.

Für eine LSA wäre der Platz vorhanden, jedoch würde sie das Strassenbild im Bereich vom Schloss beeinträchtigen und ist aufgrund des Handlungsbedarfs nicht zwingend. Die Situation auf der Südseite der Querung wird mit der Umgestaltung besser, da sich die Sichtverhältnisse verbessern und die Querungsdistanz reduziert wird.

Es wird vorgeschlagen, in einem ersten Schritt die Fussgängerquerung ohne LSA zu realisieren, jedoch die erforderlichen Vorarbeiten durchzuführen, um bei Bedarf rasch reagieren zu können.

### 4.4.2 Abschnitt Mitte

Abb. 7 Beim Knoten Freiestrasse sind Trottoirüberfahrten über die Freiestrasse zu realisieren. Somit kann die unterschiedliche Bedeutung der Lindenallee und der Freiestrasse (mit weniger Verkehr) betont werden und die Trottoirüberfahrten sorgen für direktere und attraktivere Fussverbindungen entlang der Lindenallee. Südseitig wird die Fusswegverbindung als Fussweg abseits der Fahrbahn vorgeschlagen.

### 4.4.3 Abschnitt Ost

Abb. 7 Entlang dem ganzen Abschnitt ist eine beidseitige Führung des Fussverkehrs erwünscht. Im Idealfall soll der nordseitige Fussweg mit Radverkehr gestattet (vgl. Kap. 4.5.3) zwischen den Car-Standplätzen und der BOB-Unterführung bis zu 3 m verbreitet werden, um die Koexistenz vom Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Auf der Südseite sollen die bestehenden Netzlücken zwischen der Bushaltestelle und der BOB-Unterführung und zwischen dem Kreisel Mittleres Moos (Projekt) und dem Aldikreisel mit einem Fussweg geschlossen werden. Zwischen den Wohnquartieren südlich der Lindenallee und der Einkaufszone östlich des Aldikreisels besteht der Bedarf an einer direkten Fussverbindung ohne die Lindenallee zu queren. Gemäss den Standards Kantonsstrassen braucht der Fussverkehr bei den bestehenden Verkehrsbelastungen und gefahrenen Geschwindigkeiten von der Fahrbahn getrennte Fläche.



## Verkehrs- und Betriebskonzept Fussverkehr



Legende:			
	Sachplan Wandererrouten		Trottoir bestehend
	Schulweg zu Fuss		Fussweg bestehend
	Zugang		Fussweg bestehend, nicht befestigt
			Fussweg neu
			Trottoir aufzuheben
			Trottoirüberfahrt
			Fussgängerquerung bestehend ohne Schutzinsel
			Fussgängerquerung bestehend mit Schutzinsel
			Fussgängerquerung bestehend, neu mit Wartebereich auf Velostreifen
			Fussgängerquerung neu
			Unterführung bestehend
			Projektperimeter Fussverkehr

Abbildung 7  
1501\_170-abb07-ahr - 01.06.17/rth



## 4.5 Veloverkehr

Abb. 8 Die Lindenallee ist eine Alltagsveloroute gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr und ein wichtiger kommunaler Schulweg mit Velo.

### 4.5.1 Abschnitt West

Abb. 9 Der Veloverkehr wird auf Radstreifen mit Kernfahrbahn geführt. Aufgrund der vorhandenen Strassenbreite ist diese die beste Lösung, um dem Veloverkehr eine eigene Verkehrsfläche anzubieten. Im Bereich der Einmündungen ist eine Linksabbieger- und Querungshilfe in Form einer Markierung auf der Fahrbahn nötig. Auf Höhe des Sportwegs hören die Radstreifen aus Platzgründen auf, da ab dort Richtung Klosterstrasse das nordseitige Trottoir weiterhin besteht.

### 4.5.2 Abschnitt Mitte

Abb. 9 Der Veloverkehr wird auf Radstreifen mit voller Fahrbahn geführt. Im Bereich vom Knoten Freiestrasse dient ein Mehrzweckstreifen als Linksabbiege- und Querungshilfe für den Veloverkehr.

### 4.5.3 Abschnitt Ost

Abb. 9 Vom Allmendkreisel bis zur südseitigen Bushaltestelle wird der Veloverkehr auf beidseitigen Radstreifen mit voller Fahrbahn geführt. Zwischen diesem Punkt und dem Kreisel Mittleres Moos wird ein Doppelangebot für den Veloverkehr vorgeschlagen. Es kann entweder auf der Fahrbahn (teilweise ohne Radstreifen) oder auf dem beidseitigen Gehweg zusammen mit dem Fussverkehr gefahren werden. Die Führung auf dem Gehweg richtet sich an wenig routinierte Velofahrende.

Die neue Gestaltung des Allmendkreisels ermöglicht auch eine alternative Führung im Bereich des Kreisels ausserhalb der Fahrbahn (Querung ohne Vortritt).

Die bestehende Unterführung des Bürgerwegs für Fuss- und Veloverkehr wird behalten.



## Verkehrskonzept Velo

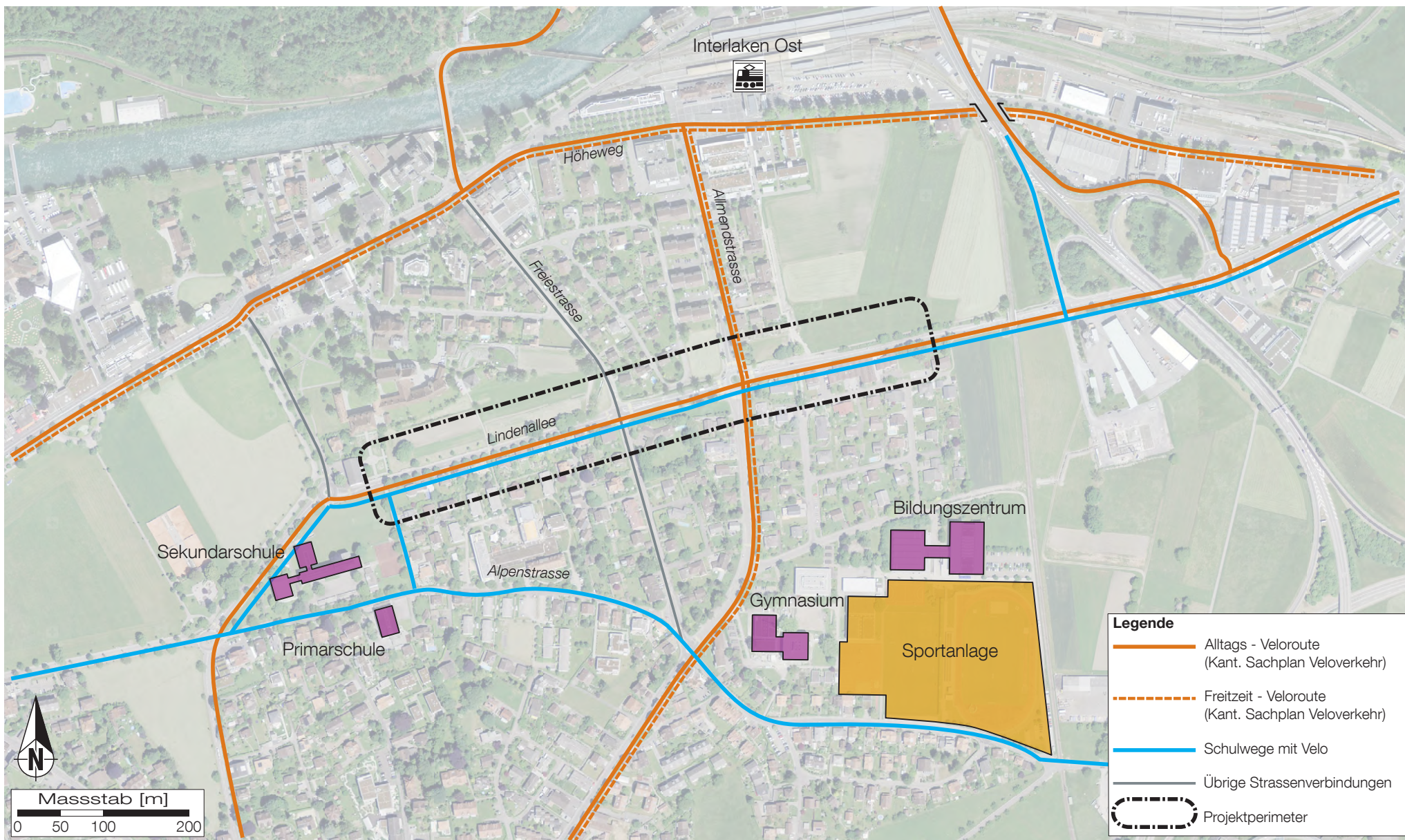


Abbildung 8

1501\_170-abb08-ahr – 31.05.17/pbu









## Betriebskonzept Veloverkehr



**Legende:**











	Beidseitige Radstreifen neu		Linksabbieger und Querungshilfe (Pflasterung)
	Radstreifen mit Kernfahrbahn neu		Linksabbieger und Querungshilfe (Mehrzweckstreifen)
	Führung auf Fahrbahn ohne Radstreifen		Alternative Führung über Trottoir/Fussgängerstreifen
	Fussweg mit Velos gestattet bestehend, im Idealfall zu verbreitern		Unterführung
	Fussweg mit Velos gestattet neu		Projektperimeter

Abbildung 9  
1501\_170-abb09-ahr – 01.06.17/rth



## 5. Gestaltungskonzept

Wie schon erwähnt besteht die Lindenallee aus einzelnen, unterschiedlichen Strassenabschnitten mit eigener Identität.

- Anh. 5 Als durchgehende Strasse von Interlaken nach Bönigen ist sie keine vierzig Jahre alt. Erst mit dem Bau der Oberlandautobahn A8 in den 1980er Jahren wurde die Lindenallee als Strasse über die Freiestrasse, die Allmendstrasse bis nach Bönigen weitergezogen. Sie hat sowohl die Funktion eines Autobahnzubringers, einer Umfahrungsstrasse, sowie als grosszügige Verbindungsstrasse von Interlaken nach Bönigen.

Gleichzeitig wird sie mit der geplanten Aufwertung für Radfahrer und Fussgänger zu einer attraktiven Langsamverkehrsverbindung zwischen Interlaken und Bönigen.

### 5.1 Abschnitt West

Auf der Seite des Wohnquartiers bleibt die bestehende historische Linden-Baumreihe erhalten und die fehlende Linde wird neu gepflanzt. Auf der gegenüberliegenden Seite soll die Mauer des Klosterbezirks wieder geschlossen werden (Mauerlücke schliessen).

Der Platz des heutigen Kiesgehwegs entlang der Mauer wird als Velostreifen umfunktioniert. Neu wird der Gehweg als leicht geschwungener Mergelweg hinter der Mauer geführt. In der Klosteranlage sollen Obstbäume nach historischem Vorbild wieder neu angepflanzt werden (Hostet und Einzelbäume).



Planausschnitt 1 – Gestaltung Abschnitt West



## 5.2 Abschnitt Mitte und Abschnitt Ost bis zur Unterführung Burgerweg

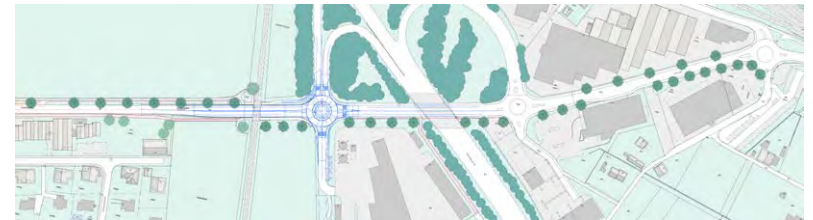
Die Gestaltung mit geschwungenem Gehweg, frei angeordneten Bäumen, Blumenbeeten und Sitzbänken soll auf die Querung des „Wohnquartiers“ aufmerksam machen und den Bewohnern als attraktiver Freiraum dienen. Weiterhin können Reisebusse hier parkiert werden.



Planausschnitt 2 – Gestaltung Abschnitt Mitte

## 5.3 Abschnitt Ost bis zum Aldikreisel und Untere Bönigstrasse

Eine neu zu pflanzende Lindenallee (einreihig) begleitet die Strasse übers freie Feld und führt nach Bönigen. Die Baumreihe wird in der grosszügigen Ebene eine starke architektonische Wirkung erzielen und die Langsamverkehrsachse äusserst attraktiv machen. Die Baumreihe wird möglichst weit nach Bönigen hinein geführt. Strasse und Baumreihe werden so zu einem neuen identitätsstiftenden Landschafts-Element des Bodelis.



Planausschnitt 3 – Gestaltung Abschnitt Ost bis zum Aldikreisel und Untere Bönigstrasse



## 6. Strassenquerschnitte und Situationsplan 1:500

### 6.1 Abschnitt West

Die Linden und die geschützte Schlossmauer setzen zwei wichtige Rahmenbedingungen für die verfügbare Strassenbreite, die 8.90 m beträgt. Um mehr Platz für die Linden zu schaffen und zur Verbesserung der Sichtverhältnisse an den Knoten, wird der südliche Fahrbahnrand um 50 cm nach Norden verlegt. Somit beträgt die restliche verfügbare Strassenbreite 8.40 m.

Abb. 10 Die Lindenallee ist eine wichtige Veloverbindung, wo Velomassnahmen in Form von Radstreifen gemäss den Standards Kantonsstrassen nötig sind. Um Radstreifen umsetzen zu können, muss das nordseitige Trottoir auf den Weg hinter der Schlossmauer verlegt werden. Mit der vorhandenen Breite von 8.40 m können Radstreifen nur mit Kernfahrbahn umgesetzt werden. Eine Fahrbahnbreite von 5 m ist für den Begegnungsfall Auto/Auto bei Tempo 50 nötig. Für den Begegnungsfall LKW/LKW kann auf die Radstreifen ausgewichen werden. Damit bleiben 3.40 m für die Radstreifen. Auf der Nordseite (Seite der Schlossmauer) ist der Radstreifen 1.75 m breit (minimale Breite von 1.5 m + nötiger Abstand zur Mauer von 0.25 m). Für den Radstreifen auf der Südseite (Seite der Linden) bleiben 1.65 m, die ausreichend sind.

Abb. 10 Um das Befahren der Radstreifen durch die Autos möglichst zu vermeiden, sind die Radstreifen leicht erhöht und mit schrägem Randstein von der Fahrbahn abgegrenzt. Im Bereich der Stieleichen, die sich im Schlossareal am Rand des bestehenden Trottoirs befinden, muss der Radstreifen punktuell weiter erhöht werden, um die Wurzel der Bäume nicht zu beschädigen. Andernfalls müssen die Bäume gefällt oder ersetzt werden.

Abb. 10 Der Fussverkehr wird auf dem südseitigen Trottoir hinter den Bäumen geführt (Trottoirbreite: 2.00 m). Die Fläche der Parkplätze wird Teil

des Trottoirs, dessen Breite im Bereich zwischen Linden 4.50 m beträgt.

Im Bereich der Fussgängerquerung Alpenstrasse sind die Radstreifen auf Niveau der Fahrbahn abzusenken, da diese als Warteraum für die Fussgänger dienen. So kann die Kantenhöhe zwischen Trottoir und Fahrbahn die erforderlichen 3 cm betragen.

Dank der Verlegung des südlichen Fahrbahnrandes um 50 cm nach Norden sind die minimalen Knotensichtweiten bei den Einmündungen für den einbiegenden Veloverkehr erfüllt.

### 6.2 Abschnitt Mitte

Abb. 10 Auf diesem Abschnitt reicht die vorhandene Strassenbreite für die Umsetzung von beidseitigen Radstreifen von 1.50 m mit voller Fahrbahn von 7.00 m. Auf beiden Strassenseiten wird ein 2 m-breites Trottoir empfohlen. Im Rahmen der Gestaltung wird auf der Nordseite ein Trottoir und auf der Südseite ein Gehweg vorgesehen.

Auf diesem Abschnitt sind vier Car-Standplätze möglichst anzuordnen, zwei auf jeder Seite. Auf dem Situationsplan werden zwei Varianten für deren Anordnung aufgezeigt:

- Grundsatzlösung: Verlegung der Strassenachse im Bereich der Car-Standplätze. Alle bestehenden Bäume auf der Nordseite bleiben erhalten. Nachteil ist, dass der Strassenverlauf eine spürbare Verschwenkung aufweist.
- Variante: Keine Verlegung der Strassenachse im Bereich der Car-Standplätze. Zwei Bäume auf der Nordseite werden gefällt.

Am Knoten Freiestrasse wird der Linksabbiegerstreifen in Richtung Klosterstrasse aufgehoben. Es bleibt ein Fahrstreifen pro Richtung und ein Mehrzweckstreifen als Linksabbiege- und Querungshilfe für Autos und Velos. So werden die Querungen über den Knoten kürzer und die Knotenkapazität ist weiterhin ausreichend.



## Strassenquerschnitte

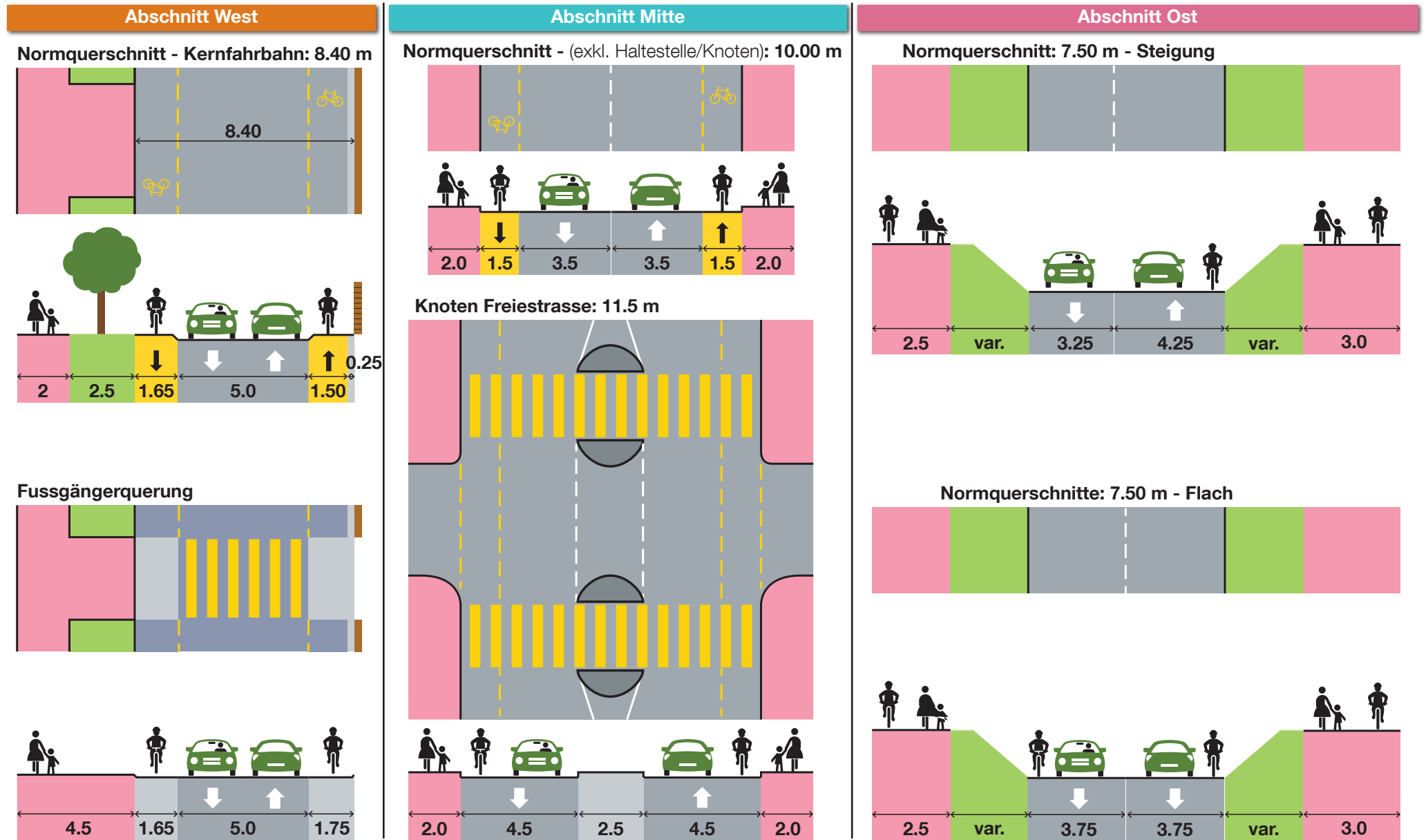


Abbildung 10

1501\_170-abb10-ahr - 18.04.17/pbu





### 6.3 Abschnitt Ost vom Allmendkreisel bis zur BOB-Unterführung

Die Geometrie des Allmendkreisels wird optimiert. Die Breite der Einfahrten wird auf 3.50 m reduziert und die Breite der Ausfahrten auf 4.50 m. Die Achse der Kreiselarmlen wird leicht geändert, um die Kreiselarmlen möglichst zentrisch auf den Kreiselmittelpunkt zu führen. Die Innenkreiskante muss leicht erhöht werden, um das Befahren durch Autos möglichst zu vermeiden.

Zwischen dem Allmendkreisel und dem ZEMI kann eine volle Fahrbahn (6.00 m) mit beidseitigen Radstreifen (1.50 m) umgesetzt werden. In diesem Bereich werden die Bushaltestellen und zwei Car-Standparkplätze angeordnet.

Abb. 10 Ab dem ZEMI in Richtung Osten ist die Strassenbreite von den Stützmauern auf 7.50 m beschränkt. Mit dieser Breite können keine Radstreifen angeboten werden. Auf der Steigung ist der Fahrstreifen bergwärts leicht breiter als talwärts, um mehr Platz für das Überholen von Velos anzubieten.

Abb. 10 Die Fussverkehrsführung ist von der Strasse getrennt. Auf der Nordseite ist der Fussweg (Velos gestattet) 3.00 m breit und auf der Südseite 2.50 m breit. Auf der Nordseite muss der bestehende Gehweg nur verbreitert werden<sup>1</sup>, während auf der Südseite ein neuer Gehweg gebaut werden soll. Auf der Südseite gibt es zwei Einstiege für Velos auf das Trottoir, der eine vor der Bushaltestelle für das Abbiegen in den Bürgerweg und der andere nach der Bushaltestelle für das Einsteigen auf den Gehweg Richtung BOB-Unterführung. In Richtung Allmendkreisel ist vor den Car-Parkplätzen ein Einstieg vom Gehweg auf die Strasse nötig, da ab diesem Punkt Radstreifen

<sup>1</sup> im Rahmen eines Drittprojekts. Als Übergangslösung kann der Ist-Zustand mit 2.00 m beibehalten werden.

vorhanden sind und die Veloführung auf der Fahrbahn bevorzugt wird.

### 6.4 Abschnitt Ost von der BOB-Unterführung bis zum Aldikreisel

Auf diesem Abschnitt wird nur die Fussverkehrsführung betrachtet. Die bestehende Netzlücke auf der Südseite der Lindenallee zwischen dem Kreisel Mittleres Moos und dem Aldikreisel ist mit einem Gehweg zu schliessen. Der Gehweg soll 2.00 m breit sein. Im Bereich der Brücke muss die Breite aufgrund der verfügbaren Fläche auf 1.50 m reduziert werden (Engstelle).

Entlang der Westseite der Autobahn zwischen der Lindenallee und der unteren Bönigsstrasse ist ein 2.50 m breiter Gehweg zu realisieren, der eine weitere Lücke im Fussverkehrsnetz schliesst.



## 7. Ausblick und weitere Schritte

Unter den offenen Punkten steht die Anordnung der Car-Standplätze auf dem Abschnitt Mitte. Aus Sicht des Landschaftsarchitekten sind die bestehenden Nadelbäume zu behalten, was für die Variante mit Verlegung der Strassenachse spricht. Aus Sicht des Verkehrsplaners wäre ein geradliniger Verlauf der Strasse optimaler und sicherer.

Ein weiterer offener Punkt ist die Detailgestaltung der Querungshilfe für die Linkabbieger auf dem Abschnitt West.

Die vorgeschlagenen Anpassungen des Fusswegnetzes sowie die Lindenpflanzung werden noch mit den betroffenen Eigentümern (Burggemeinden Interlaken und Matten) besprochen. Zudem ist die Gestaltung des Ortseingangs während des Vorprojekts abzuklären.

Eine öffentliche Mitwirkung findet vom 4. bis 29. September 2017 statt.

Das Vorprojekt wird anschliessend im Winter 2017/2018 bearbeitet.

Transitec

A. Renard  
Projektleitung

A. Homar  
Projektbearbeitung

Bern, den 18. August 2017







# Anhänge



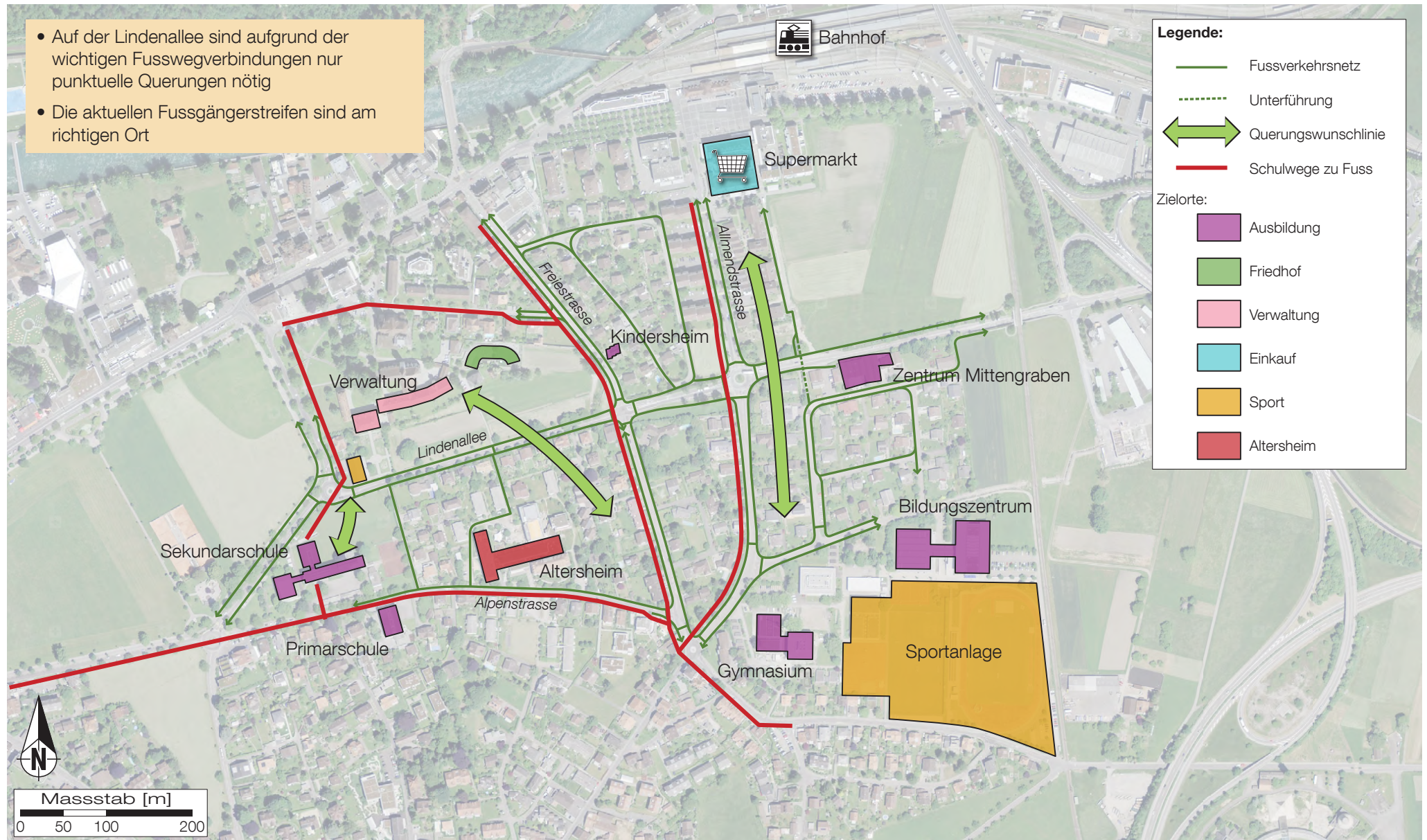


## *Anhang 1 – Fussverkehrsnetz, wichtige Zielorte und Querungswunschlinien*





## Fussverkehrsnetz, wichtige Zielorte und Querungswunschlinien





## *Anhang 2 – Zustandsbericht / Baumkontrolle*



## Henzelmann's Baumpflege AG

Industriestrasse, 3700 Spiez / Tel: 033 654 61 31 / Fax: 033 654 92 70 / Mail: info@henzelmann.ch

Strasseninspektorat Oberland Ost  
Lindenallee 82  
3800 Interlaken

Spiez, 28. März 2017

### Zustandsbericht / Baumkontrolle Kantonsstrasse Nr. 6 Spiez – Interlaken 20127 / Sanierung und Erneuerung Lindenallee

#### Vorbemerkungen

Am 28.03.2017 haben wir die Sommerlinden an der Lindenallee in Bezug auf den allgemeinen Zustand und die zu erwartende Lebensdauer hin kontrolliert. Zudem wurde abgeklärt, wie nah an den jetzigen Wurzelbereich hin Tiefbauarbeiten möglich wären.

Nachfolgend sind die Bäume einzeln erwähnt mit dem aktuellen Zustand, Lebenserwartung und Abstand zur Strasse. Die Durchnummerierung der Bäume beginnt auf der Seite zu Interlaken. Die Bäume sind mit den GeoGIS Koordinaten am Standort so genau wie möglich erfasst. Der jetzige Abstand der Bäume zur Strasse ist immer vom Stammfuss bis zur Strassenseitigen Kante des Bundsteines und Baummitte bis Strassenseitige Kante Bundstein gemessen. Zudem ist immer die Ausdehnung des Stammfusses erfasst und zwar die grösste Ausdehnung. Der Grund liegt in der extremen Ausdehnung des Stammfusses bei einzelnen Sommerlinden. Diese 'Wucherung' kann durch gekappte Stockausschläge oder durch das Freistehen des Wurzelansatzes entstehen. Kontinuierliche Reizung dieser Stelle. Die geschätzte Lebenserwartung ist an eine regelmässige Baumpflege angebunden. Ohne Baumpflege kann die Lebenserwartung signifikant sinken. Jetzt noch nicht absehbare Einflüsse wie Wetterereignisse, Baumschädlinge wie Pilzbefall oder eingeschleppte Krankheiten sind in der geschätzten Lebenserwartung ausgeklammert.

In der Schlussfolgerung sind die aus baumpflegerischer Sicht möglichen Arbeiten beschrieben, die den Wurzelraum der Bäume betreffen.

#### **Nr. 1 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 20.00 m  
Kronendurchmesser ca. 11.00 m  
Stammdurchmesser ca. 1.00 m  
Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
Baummitte zu Strasse 1.20 m  
Stammfuss zu Strasse 0.47 m  
Ausdehnung Stammfuss 0.80 m

genauer Standort  
Koordinaten: 632556.5 / 170653.3 m  
WGS 84: 7.86421 / 46.68631°

Lebenserwartung  
> 50 Jahre

Baumzustand  
Die Sommerlinde zeigt am Kronenansatz eine V-Vergabelung mit einwachsender Rinde. Diese Stelle bedarf einer regelmässigen Kontrolle. Eventuell muss in Zukunft eine Kronensicherung eingebaut werden.  
Vitaler Baum



Stammfuss  
Anfahrtschaden Trottoir Seite,  
leichte Anhebung Trottoir Belag  
durch Wurzeln  
normal ausgebildet



**Nr. 2 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 12.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 8.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.79 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.34 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.60 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632566.3 / 170656.0 m  
 WGS 84: 7.86433 / 46.68633°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde zeigt am Kronenansatz eine V-Vergabelung mit einwachsender Rinde. Diese Stelle bedarf einer regelmässigen Kontrolle. Gekappte Baumkrone. Regelmässiger Schnitt zwingend Vitaler Baum



Stammfuss  
 Anfahrschaden Trottoir Seite und Strassenseite  
 Verdickungen am Stammfuss



**Nr. 3 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 12.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 10.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.70 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.25 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.30 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632576.2 / 170659.2 m  
 WGS 84: 7.86446 / 46.68636°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde zeigt keine Auffälligkeiten.  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Anfahrschaden Trottoir Seite  
 wahrscheinlich durch Pflug  
 Verdickungen am Stammfuss



**Nr. 4 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 10.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 7.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.79 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.30 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.90 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632576.2 / 170659.2 m  
 WGS 84: 7.86446 / 46.68636°  
 Lebenserwartung  
 > 20 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde hat an einem Stämming eine massive Kappung mit entsprechender Faulstelle. Flache V-Verzweigung mit einwachsender Rinde  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Sehr breite Verdickungen am Stammfuss



**Nr. 5 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 10.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 8.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.86 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.29 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.70 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632600.0 / 170665.9 m  
 WGS 84: 7.86478 / 46.68642°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde hat einwachsende Rinde bei einem Stämming am Kronenansatz  
 Auffälligkeiten  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Sehr breite Verdickungen am Stammfuss



**Nr. 6 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 8.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 8.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.69 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.20 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.40 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632611.4 / 170669.5 m  
 WGS 84: 7.86493 / 46.68645°  
 Lebenserwartung  
 > 20 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde hat einen Anfahrtschaden Seite Interlaken. Im oberen Kronenbereich, Seite Trottoir sind ausgedehnte Nekrosen sichtbar. Schwache Überwallung.  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Sehr breite Verdickungen am Stammfuss, Anfahrtschaden und gekappte Wurzelanläufe Seite Trottoir



**Nr. 7 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.70 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.40 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.50 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632633.6 / 170675.7 m  
 WGS 84: 7.86522 / 46.68651°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde zeigt einwachsende Rinde an einem Starkast.  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Sehr breite Verdickungen am Stammfuss





**Nr. 8 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.70 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.50 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.60 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632645.4 / 170679.2 m  
 WGS 84: 7.86537 / 46.68654°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde zeigt keine besonderen  
 Auffälligkeiten.  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Verdickungen am  
 Stammfuss, der Wurzelraum  
 wird bedingt durch die private  
 Zufahrt stark befahren



**Nr. 9 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 7.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.62 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.24 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.80 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632657.0 / 170683.0 m  
 WGS 84: 7.86552 / 46.68657°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Die Sommerlinde zeigt keine besonderen  
 Auffälligkeiten.  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Verdickungen am  
 Stammfuss, Stockausschläge  
 noch vorhanden



**Nr. 10 / Sommerlinde / *Tilia platyphyllos***

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.64 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.46 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.30 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632667.7 / 170685.7 m  
 WGS 84: 7.86566 / 46.68659°  
 Lebenserwartung  
 > 20 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde wurden verschiedentlich Starkäste entfernt, Wucherungen am Kronenansatz, Anfahrschaden am Wurzelanlauf, beginnende Überwallung  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Relativ geringe Verdickungen am Stammfuss



**Nr. 11 / Sommerlinde / *Tilia platyphyllos***

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.62 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.36 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.90 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632679.6 / 170689.3 m  
 WGS 84: 7.86582 / 46.68663°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde zeigt keine besonderen Auffälligkeiten.  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Anfahrschaden auf der Strassenseite, ausgeprägte Wurzelanläufe



**Nr. 12 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.66 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.48 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.80 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632691.2 / 170692.7 m  
 WGS 84: 7.86597 / 46.68666°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde hat eine V-Vergabelung mit  
 einwachsender Rinde  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Anfahrschaden auf der Seite  
 Trottoir  
 ausgeprägte Wurzelanläufe,  
 neue Stockausschläge



**Nr. 13 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 7.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.60 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.39 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.50 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632702.1 / 170696.0 m  
 WGS 84: 7.86611 / 46.68668°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde zeigt keine besonderen  
 Auffälligkeiten  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 Anfahrschaden auf der Seite  
 Trottoir  
 ausgeprägte Wurzelanläufe



**Nr. 14 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 7.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.72 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.34 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.00 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632714.1 / 170699.4 m  
 WGS 84: 7.86627 / 46.68671°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde weist an einem Starkast  
 Seite Strasse einwachsende Rinde auf, Anfahr-  
 schaden am betreffenden Ast  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 ausgeprägte, eher flache  
 Wurzelanläufe, neue  
 Stockausschläge



**Nr. 15 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.54 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.54 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.30 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632723.9 / 170702.4 m  
 WGS 84: 7.86640 / 46.68674°  
 Lebenserwartung  
 > 40 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde hat eine Faulstelle am Kronenansatz  
 Gekappte Baumkrone.  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 ausgeprägte Wurzelanläufe



**Nr. 16 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.55 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.31 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.90 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632734.4 / 170705.2 m  
 WGS 84: 7.86654 / 46.68677°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde zeigt keine besonderen  
 Auffälligkeiten  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 ausgeprägte Wurzelanläufe



**Nr. 17 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.47 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.40 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.20 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632744.8 / 170708.2 m  
 WGS 84: 7.86667 / 46.68679°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde zeigt keine besonderen  
 Auffälligkeiten  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 markant ausgeprägte Wurzelanläufe



**Nr. 18 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.50 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.40 m  
 Ausdehnung Stammfuss 2.30 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632752.2 / 170710.5 m  
 WGS 84: 7.86677 / 46.68681°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde weist einen vor längerer  
 Zeit erfolgter Astausbruch auf  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 markant ausgeprägte Wurzelanläufe  
 und Verdickungen, Anfahrtschaden  
 Seite Trottoir



**Nr. 19 / Sommerlinde / Tilia platyphyllos**

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 5.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.52 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.74 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.05 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632761.0 / 170713.0 m  
 WGS 84: 7.86688 / 46.68683°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde weist einen vor längerer  
 Zeit erfolgter Astausbruch auf  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 normale Wurzelanläufe



**Nr. 20 / Sommerlinde / *Tilia platyphyllos***

Baumhöhe ca. 7.00 m  
 Kronendurchmesser ca. 6.00 m  
 Stammdurchmesser ca. 0.47 m  
 Alter geschätzt ca. 70 – 80 Jahre

Abstand  
 Baummitte zu Strasse 1.20 m  
 Stammfuss zu Strasse 0.40 m  
 Ausdehnung Stammfuss 1.70 m

genauer Standort  
 Koordinaten: 632770.3 / 170715.7 m  
 WGS 84: 7.86701 / 46.68686°  
 Lebenserwartung  
 > 50 Jahre

Baumzustand  
 Der Sommerlinde weist einen vor längerer  
 Zeit erfolgter Astausbruch auf  
 Regelmässiger Schnitt zwingend  
 Vitaler Baum



Stammfuss  
 ausgeprägte Wurzelaufläufe,  
 Anfahrschaden Seite Trottoir

**Schlussfolgerung**

Sämtliche Sommerlinden stehen in einem minimalen Abstand zur Strasse. Die Distanz zur Aussenkante Bundstein beträgt zwischen 24 und 74 cm. Die Wurzelaufläufe erreichen Ausdehnungen bis zu einer Breite von 290 cm. Diese markanten Wurzelaufläufe können durch den fortlaufenden Rückschnitt von Stockausschlägen, wiederholte kleinere Verletzungen der Wurzelaufläufe oder auch durch einen Untergrund hervorgebracht werden, der den Baum zwingt Oberflächenwurzeln zur Abstützung auszubilden. Bis auf eine Sommerlinde wurde alle Bäume vor etlichen Jahren mehr oder weniger stark gekappt und zu Kopfschnittbäumen umfunktioniert.

Trotz der bis jetzt erfolgten Eingriffe ist die zukünftige Lebenserwartung der Sommerlinden intakt. Einzelne Bäume dürften bedingt durch grossflächige Kappungen und Anfahrschäden eine etwas geringere Lebenserwartung aufweisen. Die Lebenserwartung der Bäume hängt signifikant von der fachgerechten Pflege der Bäume ab. Diese Pflege ist momentan gegeben, muss aber über die ganze Lebensdauer der Bäume fortgeführt werden. Die sehr grossen Wurzelaufläufe werden sich weiter aufbauen und entsprechend grössere Dimensionen annehmen.

Der Strassenraum wird im mittleren und Endbereich zudem durch Bäume auf der anderen Strassenseite eingeschränkt. Es handelt sich hier um 4 Walnussbäume, eine grosse Stieleiche und eine gekappte Stieleiche, Naturdenkmal. Diese sechs Bäume stehen am Trottoir Rand auf der gegenüber liegenden Seite der Lindenallee.

**Bäume auf der gegenüberliegenden Strassenseite**

Walnussbaum Nr. 1



Walnussbaum Nr. 2



Walnussbaum Nr. 3



Walnussbaum Nr. 4



Stieleiche Nr. 1



Stieleiche Nr. 2

Es ist möglich, dass bei einer Umbauphase der Strasse im direkten Baumbereich de sehr breite Randabschluss durch einen schmäleren Bundstein ersetzt wurde.



Auf der inneren Seite der Lindenallee, Seite Gebäudegrundstücke befindet sich ein Trottoir mit Hartbelag. Teilweise sind noch alte Bundsteine der Baumgrubeneinfassung zu sehen. Der Belag wird stellenweise durch die Wurzeln der Sommerlinden angehoben. Die Parkplätze zwischen den Sommerlinden sind für die Bäume nicht optimal.

Allgemein sollten Bauarbeiten im Wurzelbereich der Bäume möglichst vermieden werden. Sollten Arbeiten im Wurzelbereich ausgeführt werden, sehen wir eher einen Materialauftrag und keinen Materialabtrag vor. Der jetzige Wurzelraum der Bäume sollte unter keinen Umständen gestört werden. Der aktuelle Strassenrand kann unmöglich näher an die Bäume verschoben werden. Würde eine solche Massnahme getroffen, wäre mit dem Absterben der Sommerlinden zu rechnen.

Der Ersatz der Sommerlinden durch neue Bäume würde den Bau entsprechender Baumgruben bedeuten. Zudem ist eine Verschiebung der Baumreihe Richtung Privatgrundstücke bedingt durch den Platzmangel kaum möglich. Der aktuelle Standort mit kleineren Verschiebungen müsste beibehalten werden.

Zusammenfassend sehen wir zwei Möglichkeiten. Die Pflege der Sommerlinden wird fortgesetzt. Optimal werden die Wurzelräume besser geschützt. Sollten einzelne Bäume absterben, könnten sie am gleichen Standort ersetzt werden. Alternativ könnte die Baumreihe neu gepflanzt werden. Der Standort müsste noch festgelegt werden. Am aktuellen Standort, leicht verschoben Seite Grundstücke oder zum Beispiel mittig im Strassenraum. Gleichzeitig könnte der fehlende Baum zwischen Baum Nr. 6 und 7 ergänzt werden.

**Henzelmann's Baumpflege AG**

*P. Marti*

Peter Marti



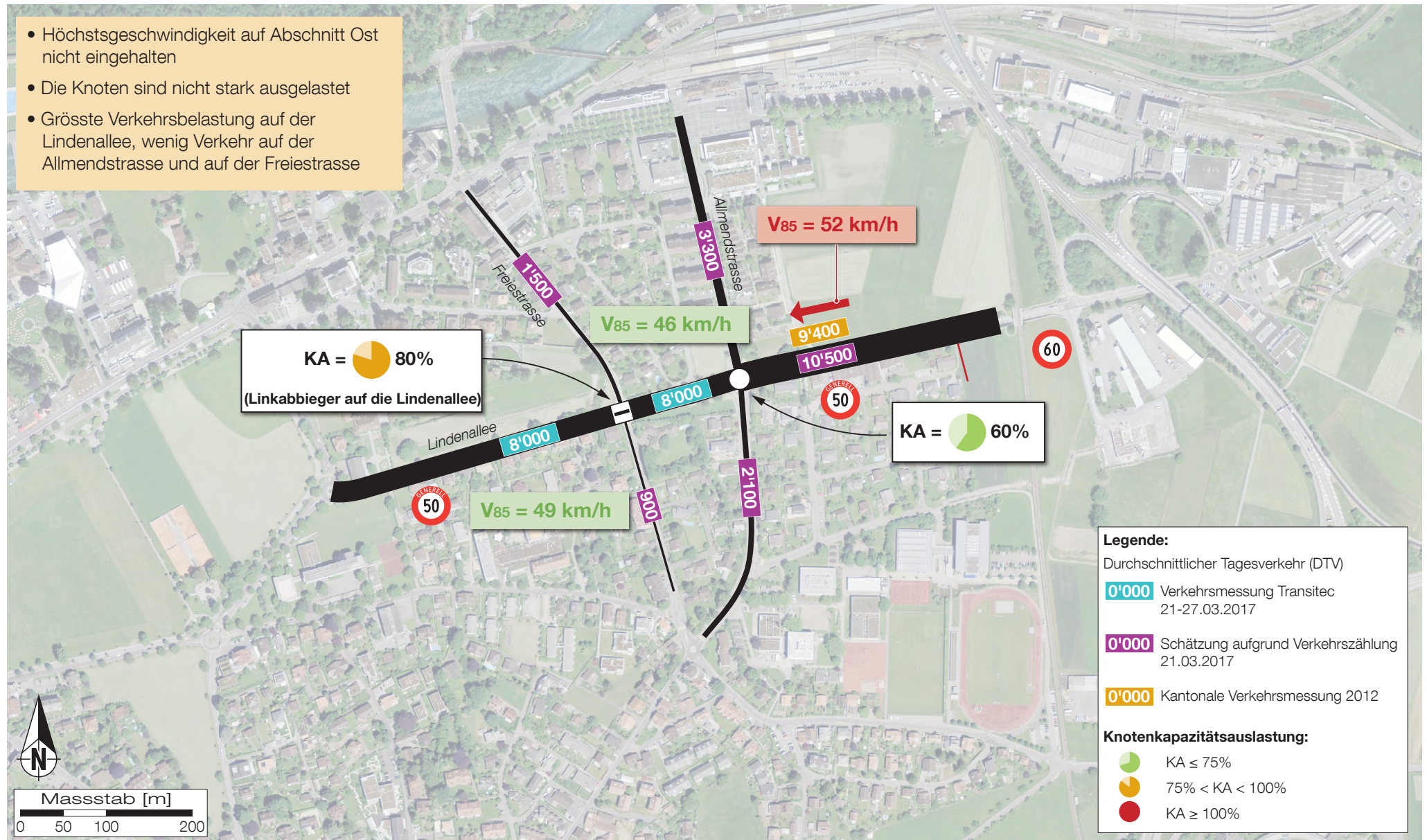




## *Anhang 3 – Verkehrsbelastungen und gefahrene Geschwindigkeiten*



## Verkehrsbelastungen und gefahrene Geschwindigkeiten





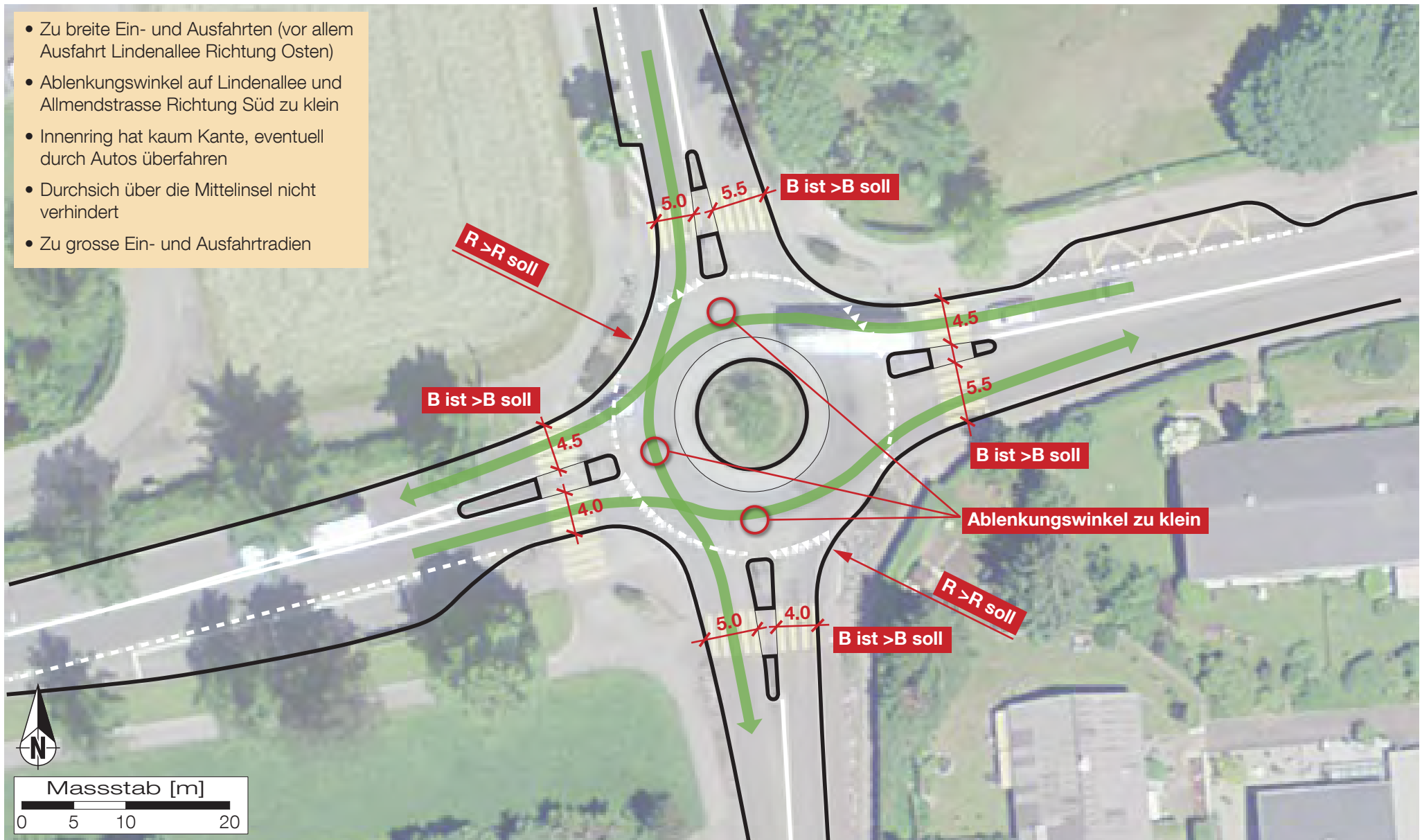
## *Anhang 4 – Analyse der Geometrie des Allmendkreisel (Unfallschwerpunkt)*





## Analyse der Geometrie des Allmendkreisel (Unfallschwerpunkt)

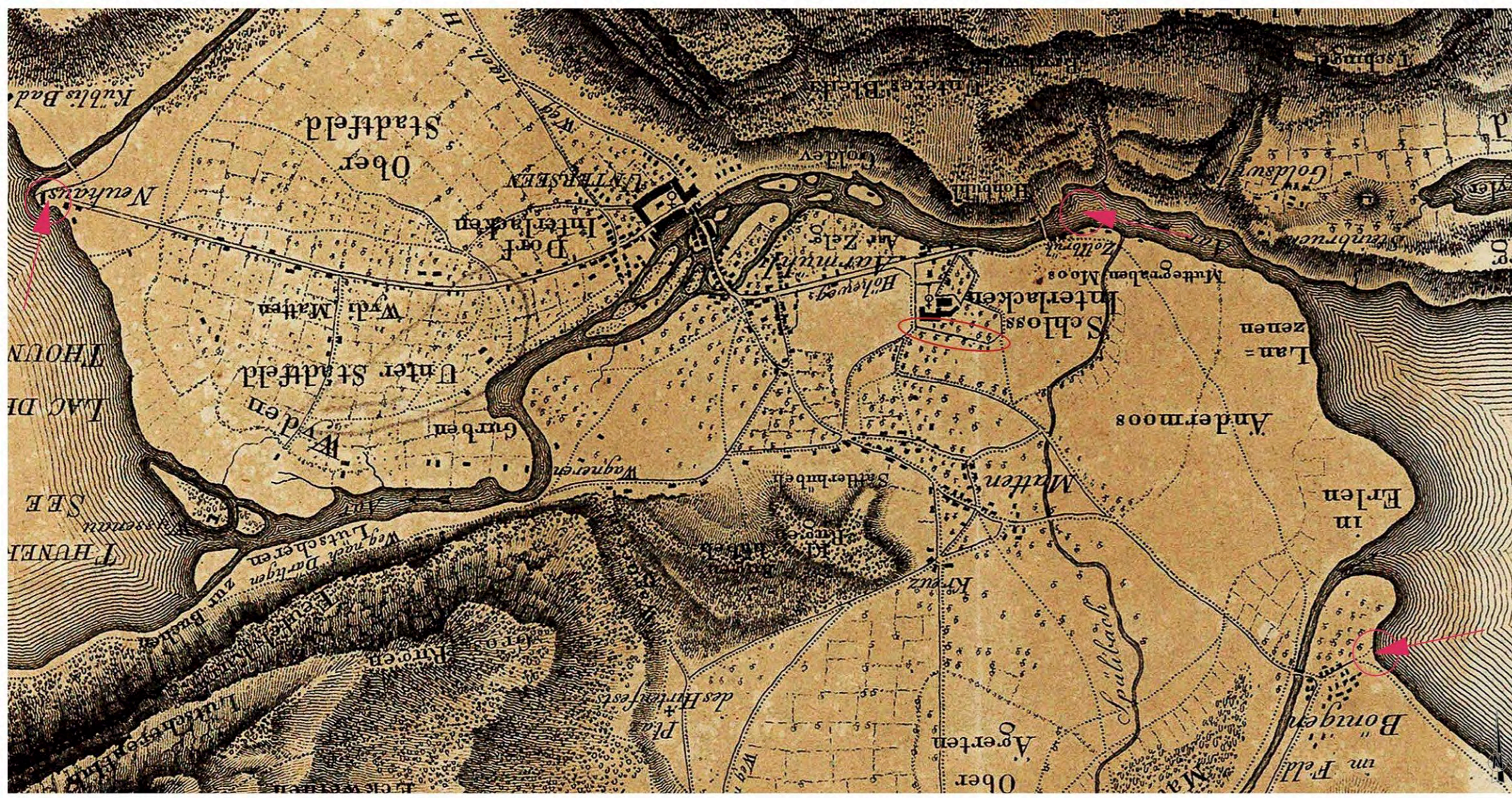
- Zu breite Ein- und Ausfahrten (vor allem Ausfahrt Lindenallee Richtung Osten)
- Ablenkungswinkel auf Lindenallee und Allmendstrasse Richtung Süd zu klein
- Innenring hat kaum Kante, eventuell durch Autos überfahren
- Durchsicht über die Mittelinsel nicht verhindert
- Zu grosse Ein- und Ausfahrtradien





## *Anhang 5 – Analyseplan Gestaltung und historischer Kontext*

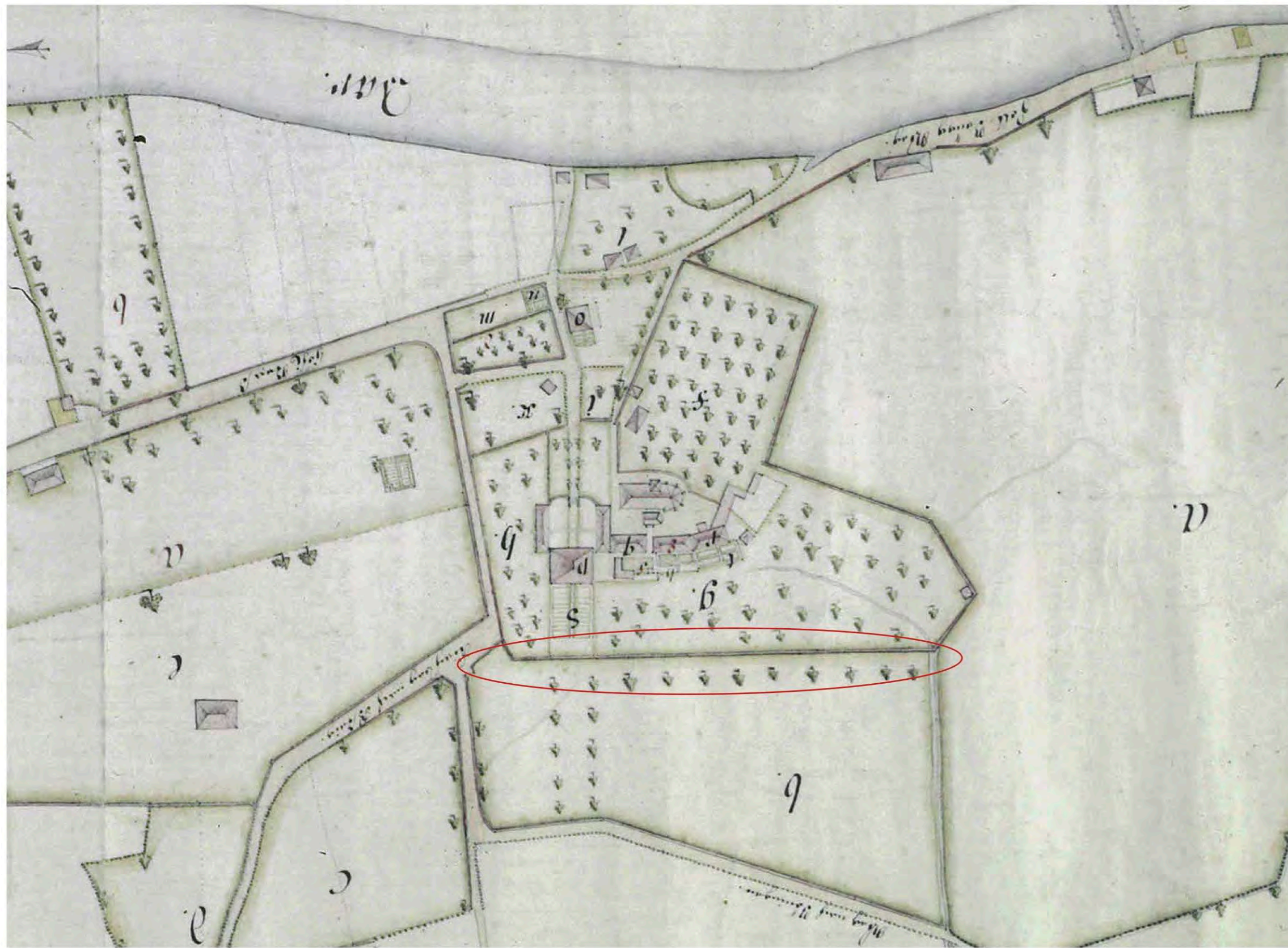




Plan ohne Datum von Unterseen und Interlaken zwischen Thuner- und Brienzensee  
 Alte Karte mit Verkehrswegen; Strassen von Neuhaus bis Zollbrück;  
 keine Seeuferstrassen (nur Wege); Transporte auf den Seen, teilweise auch ab Bönigen.



Ausschnitt Domänenplan der Klostervogtei Interlaken von Geometer Johann Adam Rüdiger (auch Riediger) 1718  
 Entlang der Einfassungsmauer im Süden der Anlage ist eine Baumreihe als Abschluss des Baumgartens eingezeichnet. Die Baumreihe wird anders dargestellt als die Bäume des Baumgartens.

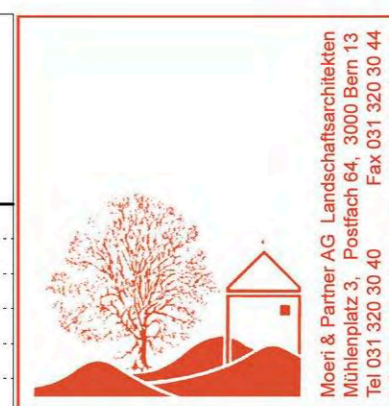


Ausschnitt Domänenplan von Notar Wiegand 1775  
 25 Jahre nach der Fertigstellung des Schlosses wurde die Erstellung eines neuen Domänenplanes in Auftrag gegeben. Die Veränderungen beschränken sich hauptsächlich auf den westlichen Teil des ehemaligen Männerkonvents, wo anstelle des alten Klosterzugangs und einer Gruppe von Ökonomiegebäuden das neue Landvogteischloss - eine barocke Dreiflügelanlage - gebaut worden war.

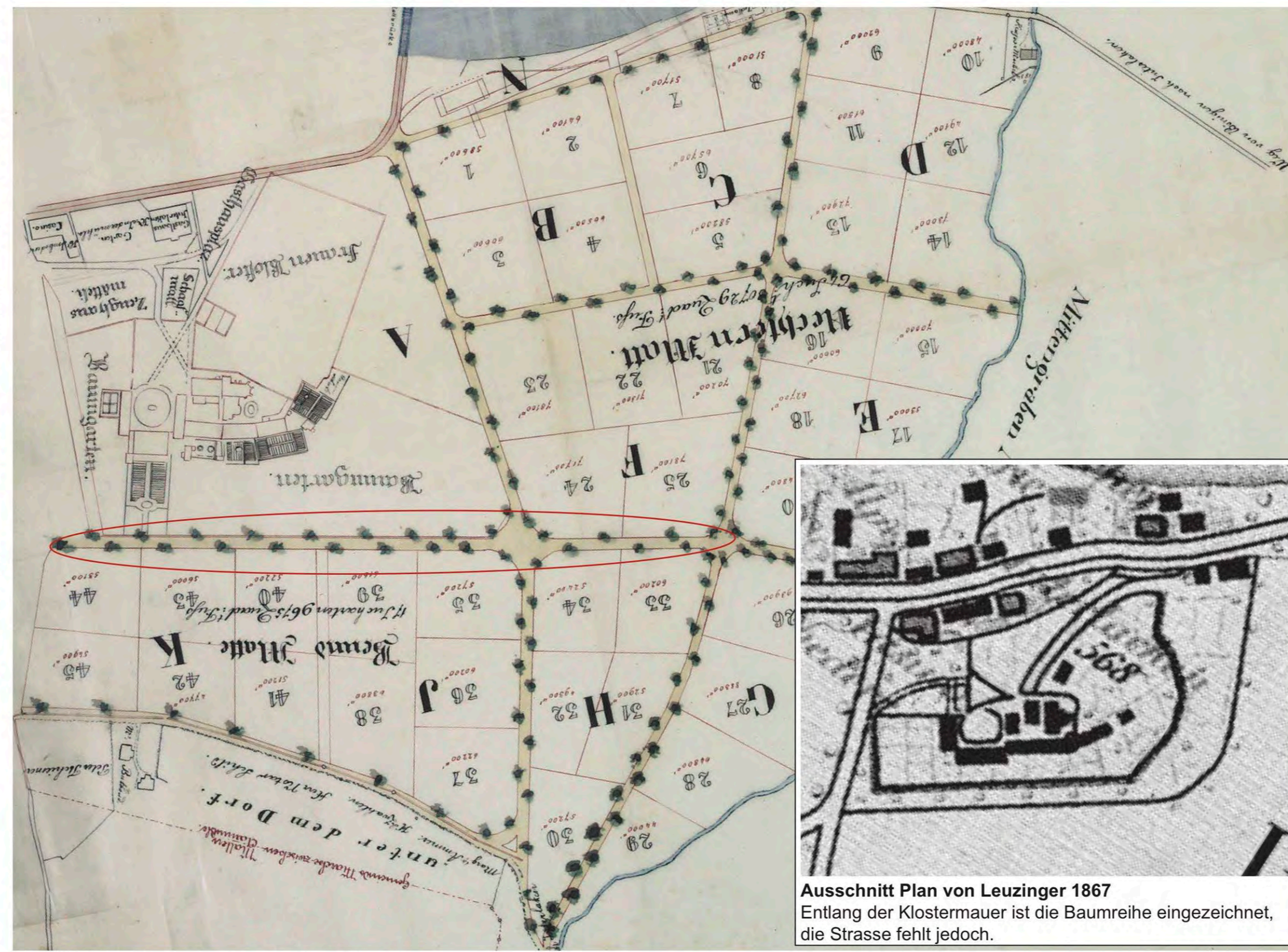
1713 Sanierung und Erneuerung Lindenallee Interlaken

Analyseplan

Plan-Nr. 1713-B	Format 105 x 75 cm	Rev./gez.
Massstab		
Dat./gez. 16.06.2017 / bk		

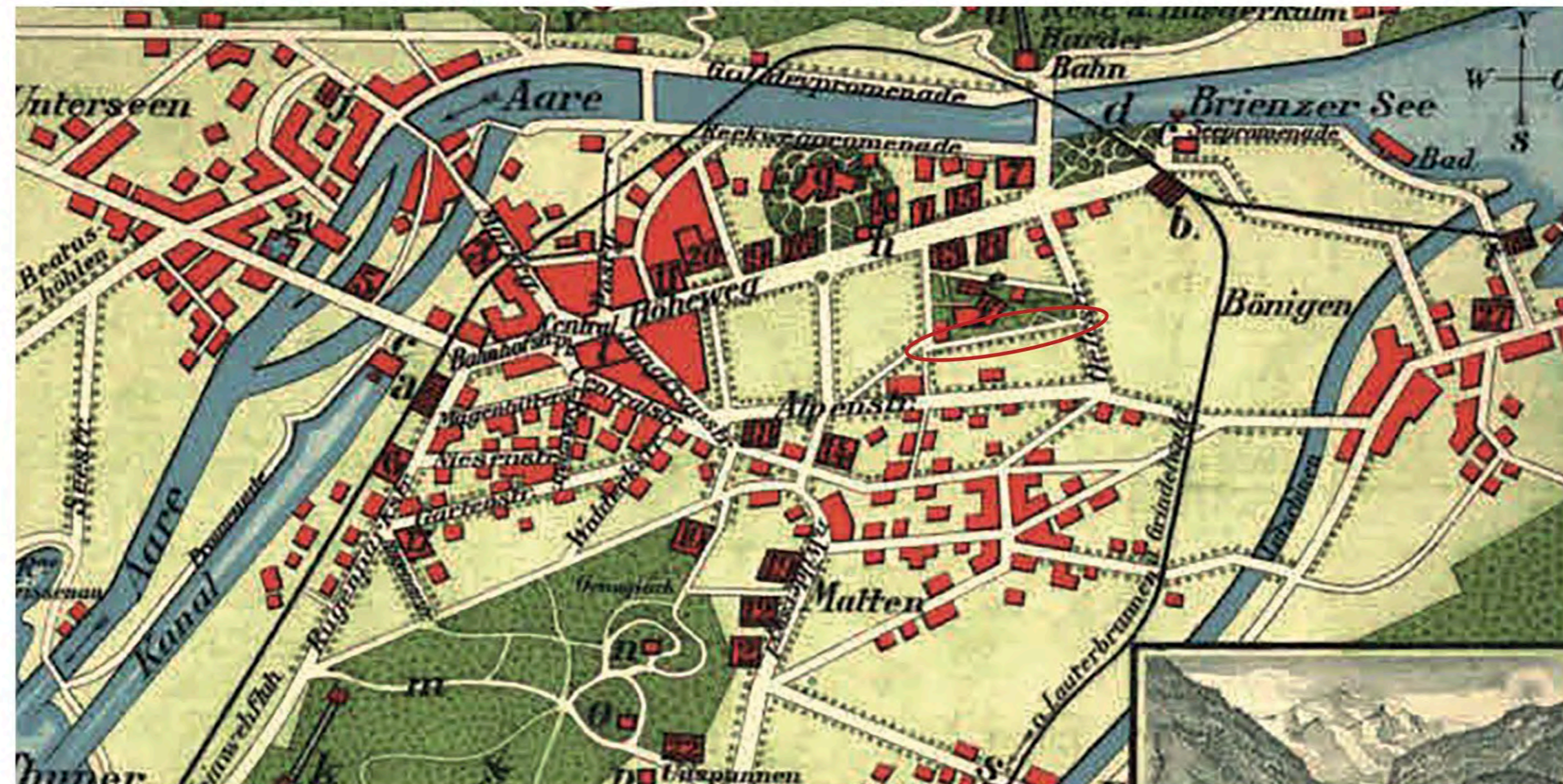


Standort Lindenallee

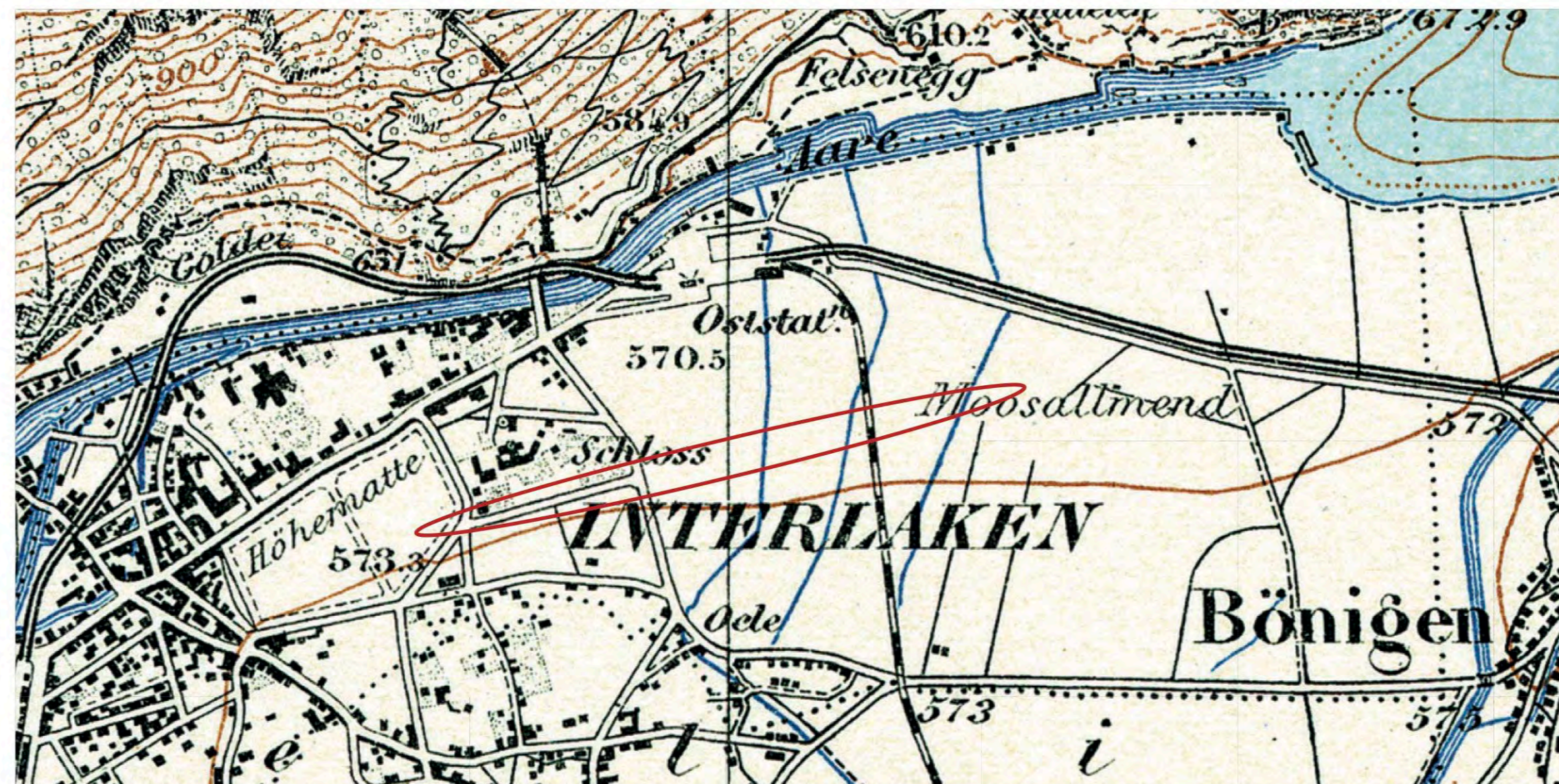


Ausschnitt Plan von Leuzinger 1867  
 Entlang der Klostermauer ist die Baumreihe eingezeichnet, die Strasse fehlt jedoch.

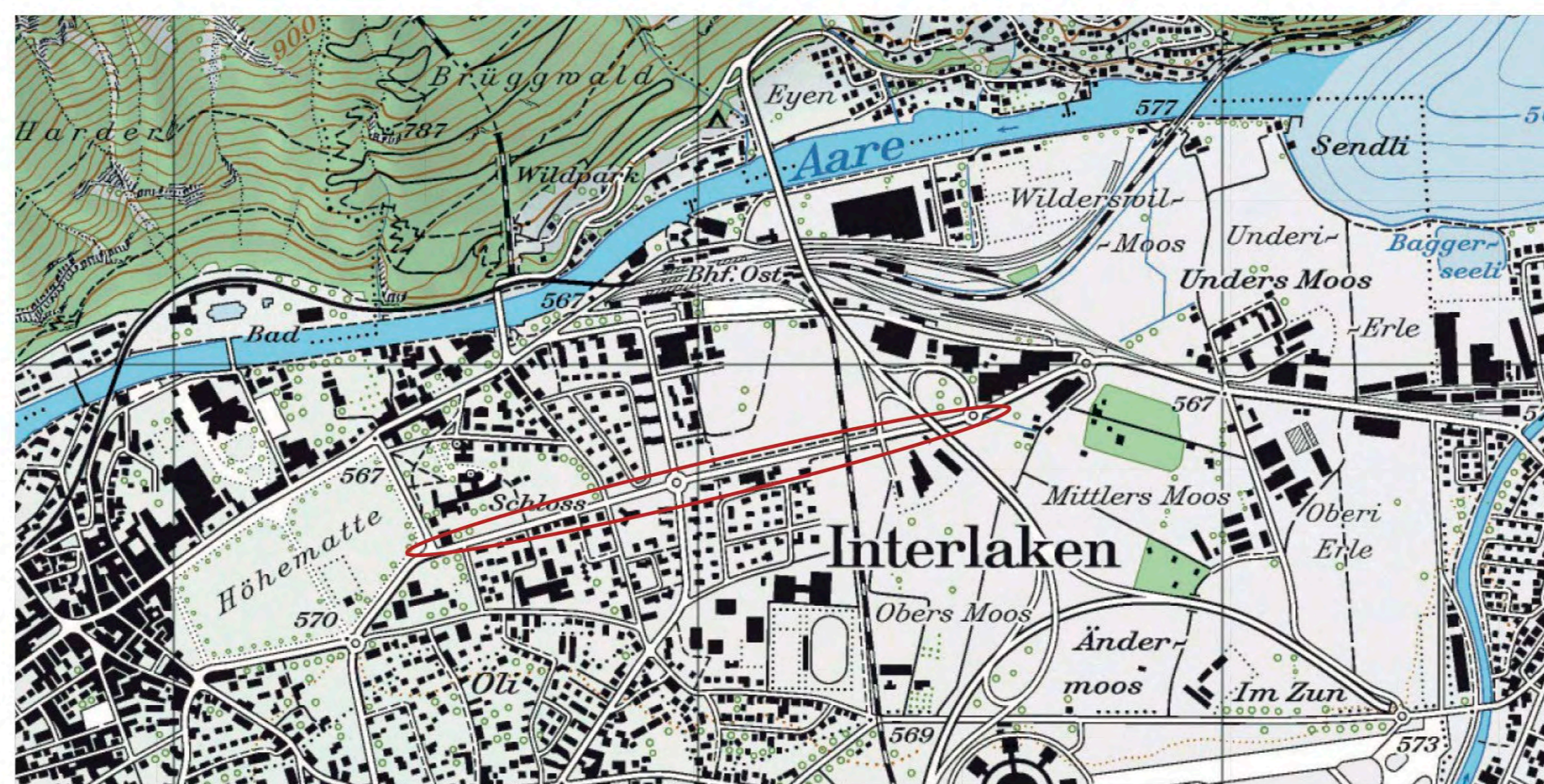
1863 Plan der Staatsdomänen zu Interlaken  
 Parzellierungs- und Erschliessungsplan für die östlich und südlich des Klosters gelegenen Grundstücke. Unmittelbar an der Klostermauer entlang ist die spätere Lindenallee eingezeichnet mit einer auf Lücke gepflanzten Allee, die aber vermutlich nie gepflanzt wurde.



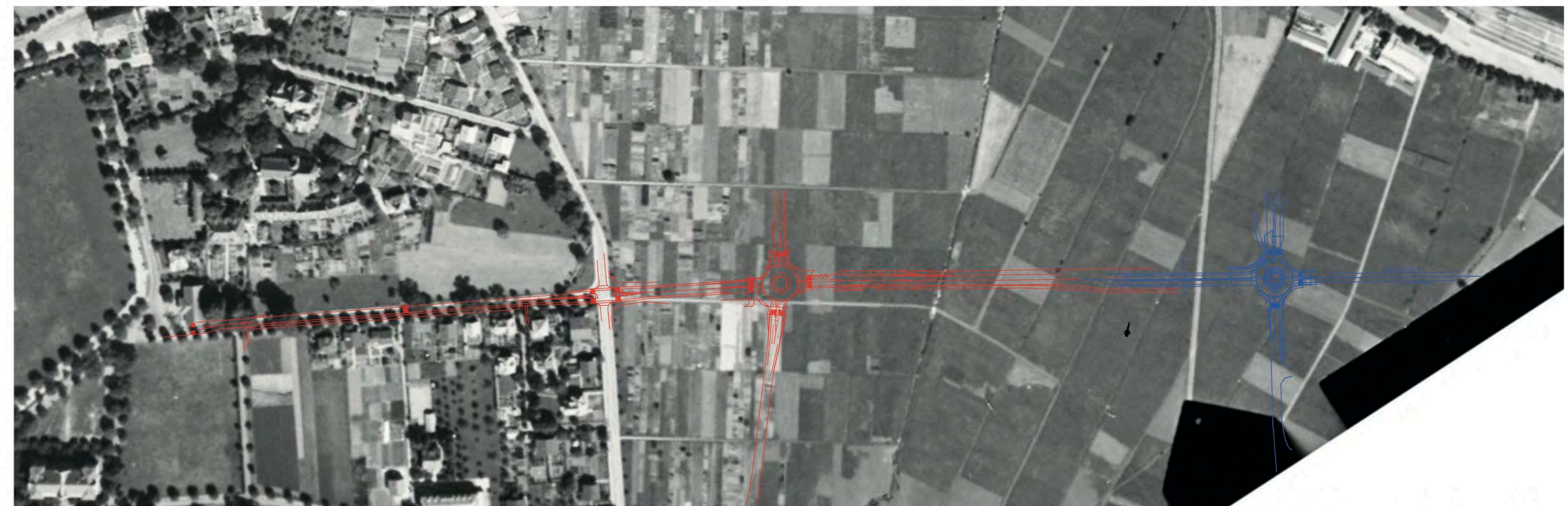
Ansichtskarte mit lithographierter Karte um ca. 1910  
 Die Lindenallee entlang der Klostermauer ist eingetragen, sie endet an der Odestrasse (heute Freiestrasse).



Siegfriedkarte von 1911  
 Die Strasse der Lindenallee südlich des Schlosses wird erst ab 1911 auf der Karte ersichtlich.



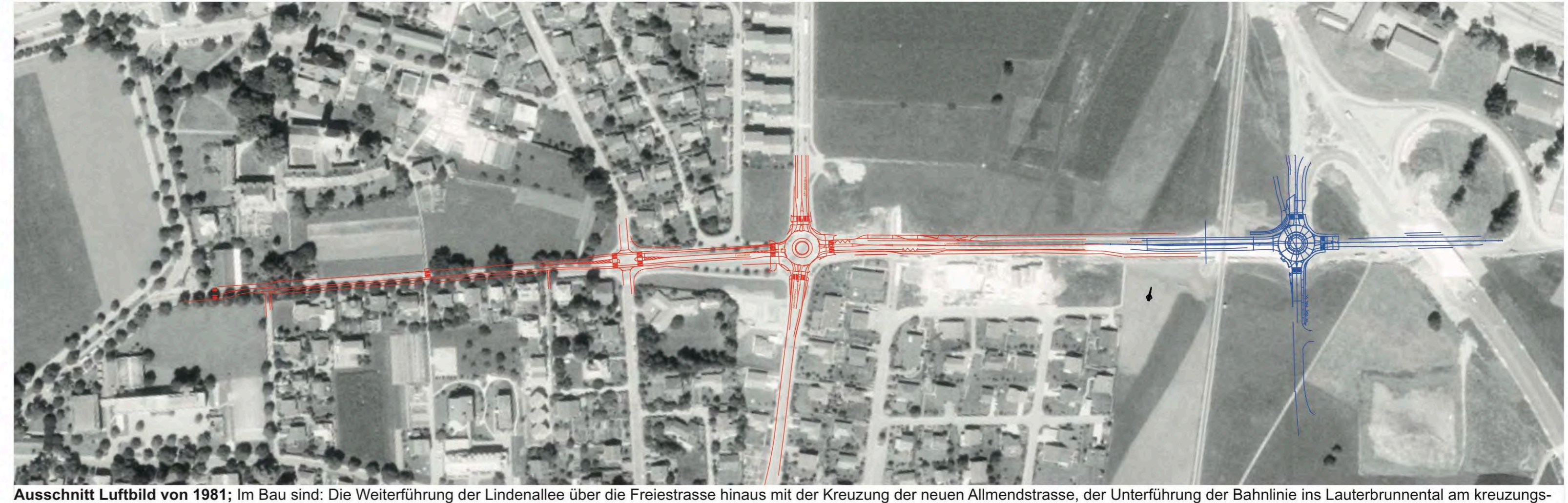
Landeskarte von 2012; die Lindenallee verbindet Interlaken mit Bönigen.



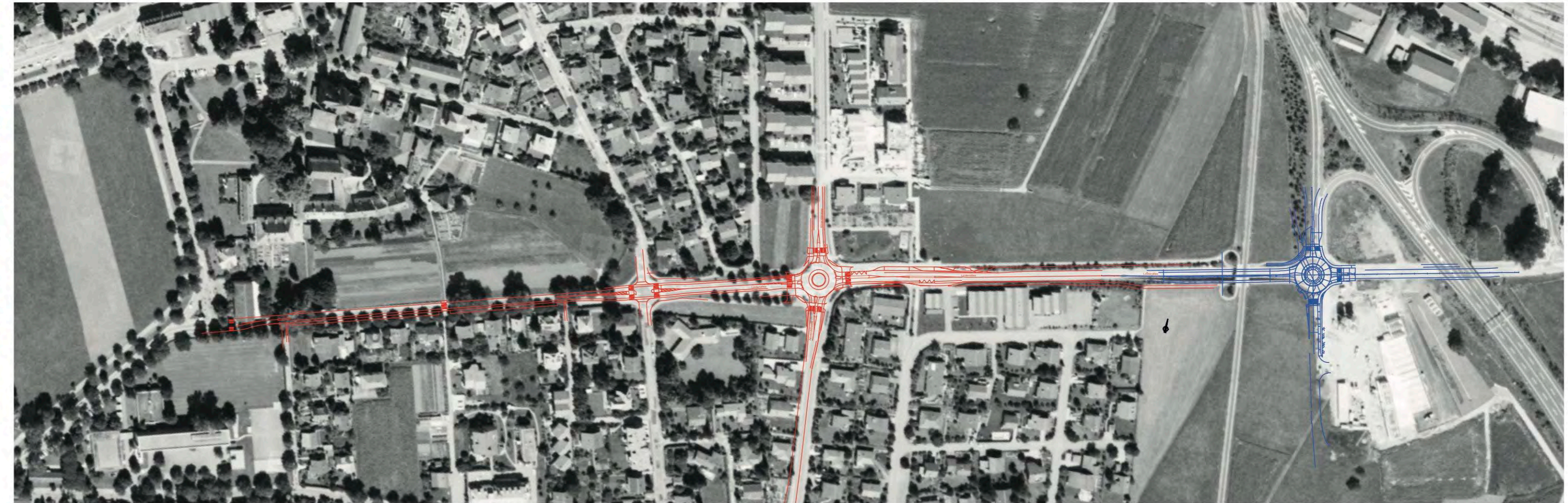
Ausschnitt Luftbild von 1946; Die Baumreihe entlang der Lindenallee dominiert das Strassenbild. Im Bereich des geometrischen Klostergartens und wenig östlich davon stehen an der Klostermauer markante grosse Bäume.



Ausschnitt Luftbild von 1970; Die Situation der Lindenallee hat sich gegenüber 1944 nicht verändert. Östlich der Freiestrasse sind viele Parzellen bebaut. Die restlichen Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.



Ausschnitt Luftbild von 1981; Im Bau sind: Die Weiterführung der Lindenallee über die Freiestrasse hinaus mit der Kreuzung der neuen Allmendstrasse, der Unterführung der Bahnlinie ins Lauterbrunnental am kreuzungsfreien Anschluss die östliche Umfahrung von Interlaken vorbei bis zur Einmündung in die Alte Bönigenstrasse. Südlich der Verlängerung der Allee strasse ist ein neues Einfamilienhausquartier entstanden.



Ausschnitt Luftbild von 1987; Die Bauarbeiten sind abgeschlossen, die Umfahrung Interlaken und die Allmendstrasse in ihrer ganzen Länge sind dem Verkehr übergeben.



Ausschnitt Luftbild von 2017