

## **Tempo-30-Zone Wey Kurzbericht**

Luzern, 7. Mai 2024



Stadt Luzern  
Tiefbauamt  
Mobilität  
Industriestrasse 6  
6005 Luzern  
Telefon: 041 208 86 86  
E-Mail: [stefijujis.antony@stadtluzern.ch](mailto:stefijujis.antony@stadtluzern.ch)  
[www.tiefbauamt.stadtluzern.ch](http://www.tiefbauamt.stadtluzern.ch)

## **Impressum**

Auftraggeber	Stadt Luzern
Projektleiterin	Stefijujis Antony Stephen
Sachbearbeiter	Silvan Heller (Praktikant)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Auftraggeber und städtische Haltung	4
1.2	Perimeter	5
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>
2.1	Planungsgrundlagen	6
2.2	Rechtliche Grundlagen	7
2.2.1	Strassenverkehrsgesetz Artikel 3 .....	7
2.2.2	Signalisationsverordnung Artikel 108 Absatz 4bis .....	7
2.2.3	Begegnungszone nach Signalisationsverordnung Art. 22b .....	7
2.2.4	Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen .....	7
<b>3</b>	<b>Situationsanalyse</b>	<b>8</b>
3.1	Strassenhierarchie	8
3.2	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime heute	8
3.3	Fuss- und Veloverkehr	8
3.4	Ausbaustandard und Parkierung	9
3.5	Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr	9
3.6	Nutzungsansprüche	9
3.7	Unfallauswertung	9
3.8	Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite	9
3.8.1	Gefahrenstellen allgemein .....	9
3.8.2	Situative Gefahrenstellen .....	10
3.9	Fazit Situationsanalyse	11
<b>4</b>	<b>Ziele</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>11</b>
5.1	Lage und Gestaltung der Zonenportale	12
5.1.1	Zonenportal Höhe Hofstrasse 14 .....	12
5.1.2	Zonenportal Höhe Friedenstrasse 5 .....	12
5.1.3	Zonenportal Höhe Weystrasse 22 .....	12
5.2	Strassenraumgestaltung	12
<b>6</b>	<b>Beurteilung der geplanten Massnahmen</b>	<b>13</b>
6.1	Verkehrssicherheit	13
6.2	Nutzungen	13
6.3	Verkehrsablauf	13
6.4	Kapazität	13
6.5	Verkehrsverlagerung	14
<b>7</b>	<b>Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone</b>	<b>14</b>
7.1	Beurteilung Verhältnismässigkeit	14
7.2	Beurteilung Zweckmässigkeit	14
7.3	Empfehlung	14

# **1 Ausgangslage**

## **1.1 Auftraggeber und städtische Haltung**

Der Auftraggeber für Kurzbericht bezüglich der Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier Wey ist das Tiefbauamt der Stadt Luzern.

Gemäss dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (vom 29. April 2010), der Mobilitätsstrategie und dem Legislaturprogramm 2022-2025 soll die Sicherheit für alle, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, gewährleistet und verbessert werden. Des Weiteren sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität in öffentlichen Räumen gefördert werden.

Die Tempo-30-Zone «Wey» soll möglichst schnell umgesetzt werden (ohne bauliche Massnahmen). Die Stadt Luzern, vertreten durch die Mobilität, prüft deshalb die Einführung einer Tempo-30-Zone auf dem geforderten Perimeter.

## 1.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Strassenzüge Weyrstrasse 8 - 22 (GS3), Friedenstrasse 5 - 9 (GS3), Hofstrasse 14 - 13 (GS3) und Englischgrusstrasse 4 - 8 (GS3).

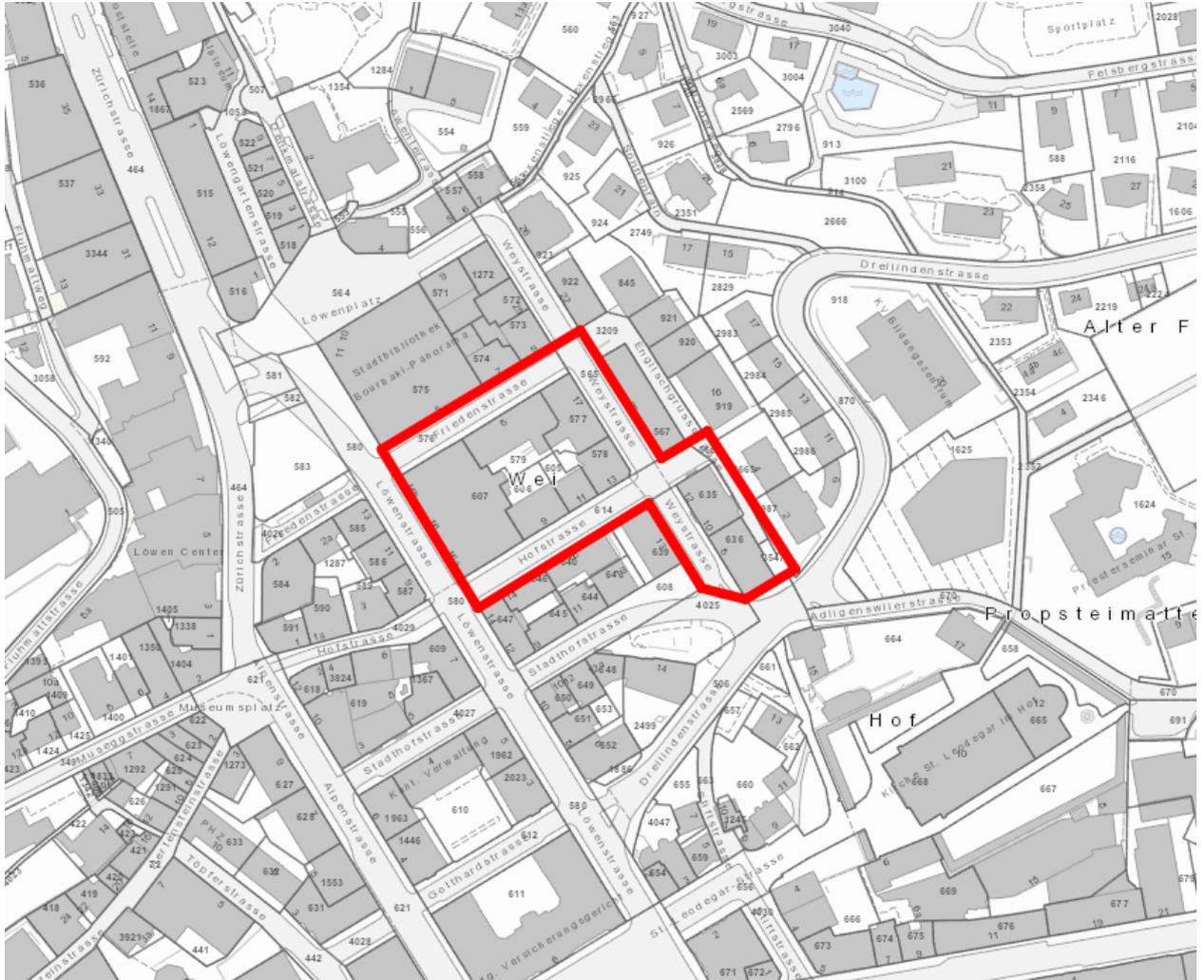


Abbildung 1: Übersichtsplan mit Bearbeitungsperimeter (rot).

## 2 Grundlagen

### 2.1 Planungsgrundlagen

Als gesetzliche Grundlagen werden das Strassenverkehrsgesetz (SVG), die Verkehrsregelverordnung (VRV) und die Signalisationsverordnung (SSV) beigezogen. Weiter stützt sich der Kurzbericht auf verschiedene Normen und Empfehlungen.

- [1] Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19.12.1958, SR 741.01 (Stand, 01.10.2023)
- [2] Signalisationsverordnung (SSV) vom 05.09.1979, SR 741.21 (Stand 01.01.2023)
- [3] Weisung über besondere Markierungen auf der Fahrbahn (Stand 01.01.2021)
- [4] Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, UVEK vom 28.09.2001, SR 741.213.3 (Stand 01.01.2023)
- [5] VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Home > Ratgeber > Strassen für alle > Begegnungszonen > Sicherheit: «Mehr Sicherheit»
- [6] bfu-Massnahmenkatalog, bfu-Fachdokumentation 2.278, Bern 2017
- [7] Kanton Luzern, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Planungshilfe Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierte Strasse, (Stand 22. September 2023 / Version 1.0)
- [8] Diverse VSS Normen
- [9] Normen und Richtlinien des Kantons Luzern und der Stadt Luzern

## 2.2 Rechtliche Grundlagen

Für das vorliegende Gutachten sind folgende rechtliche Grundlagen von besonderer Bedeutung und daher nachfolgend ausführlicher erläutert.

### 2.2.1 Strassenverkehrsgesetz Artikel 3

Der Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes [1] ermöglicht es Gemeinden Beschränkungen oder Anordnungen zu erlassen, soweit der Schutz der Bewohner, die Sicherheit und andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.

### 2.2.2 Signalisationsverordnung Artikel 108 Absatz 4bis

In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG [1]. Es besteht somit keine Verpflichtung, ein Gutachten für die Abweichung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zu erstellen.

### 2.2.3 Tempo-30-Zone nach Signalisationsverordnung Art. 22a

Der Artikel 22a der Signalisationsverordnung [1] legt die Verkehrsregeln in Tempo-30-Zonen fest. Dies umfasst die Höchstgeschwindigkeit und das allgemeine Fahrverhalten. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es muss besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h

### 2.2.4 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [5] regelt die Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen inklusive der verkehrsrechtlichen Massnahmen und der Strassenraumgestaltung.

Folgende Verordnungen sind für die Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu berücksichtigen:

- Eine Abweichung vom Rechtsvortritt ist nur zulässig, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert oder wenn einer Strasse als Teil des Velowegnetzes der Vortritt eingeräumt werden soll (Artikel 4 Absatz 1).
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig (Artikel 4 Absatz 2). In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgängerstreifen jedoch angebracht werden, falls besondere Vortrittsbedürfnisse für den Fussverkehr benötigt werden (Bsp. Schulen und Heime).
- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in die Zone müssen deutlich erkennbar sein, durch eine kontrastreiche Gestaltung ist die Wirkung eines Tors anzustreben (Artikel 5 Absatz 1)
- Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss technischen Normen verdeutlicht werden (Artikel 5 Absatz 2)
- Nötigenfalls sind Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente anzuordnen, um das Einhalten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen (Artikel 5 Absatz 3)

### 3 Situationsanalyse

#### 3.1 Strassenhierarchie

Die siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen Weystrasse, Friedenstrasse, Hofstrasse und Englischgrusstrasse sind als Gemeindestrassen 3. Klasse klassiert. Die Kantonsstrasse K4 Löwenstrasse befindet sich westlich vom Perimeter. Nördlich des Perimeters befindet sich eine Fussgängerzone welche die Strassenzüge Weystrasse, ab der Friedenstrasse bis zum Löwenplatz, Löwenplatz, Löwenterrasse, Löwengartenstrasse, Denkmalstrasse, ab Löwenplatz bis Gletschergarten. Ab der Einmündung Friedenstrasse/Weystrasse bis Höhe Weystrasse Haus-Nr. 20 ist die Englischgrusstrasse eine private Strasse, welche nicht öffentlich befahrbar ist.

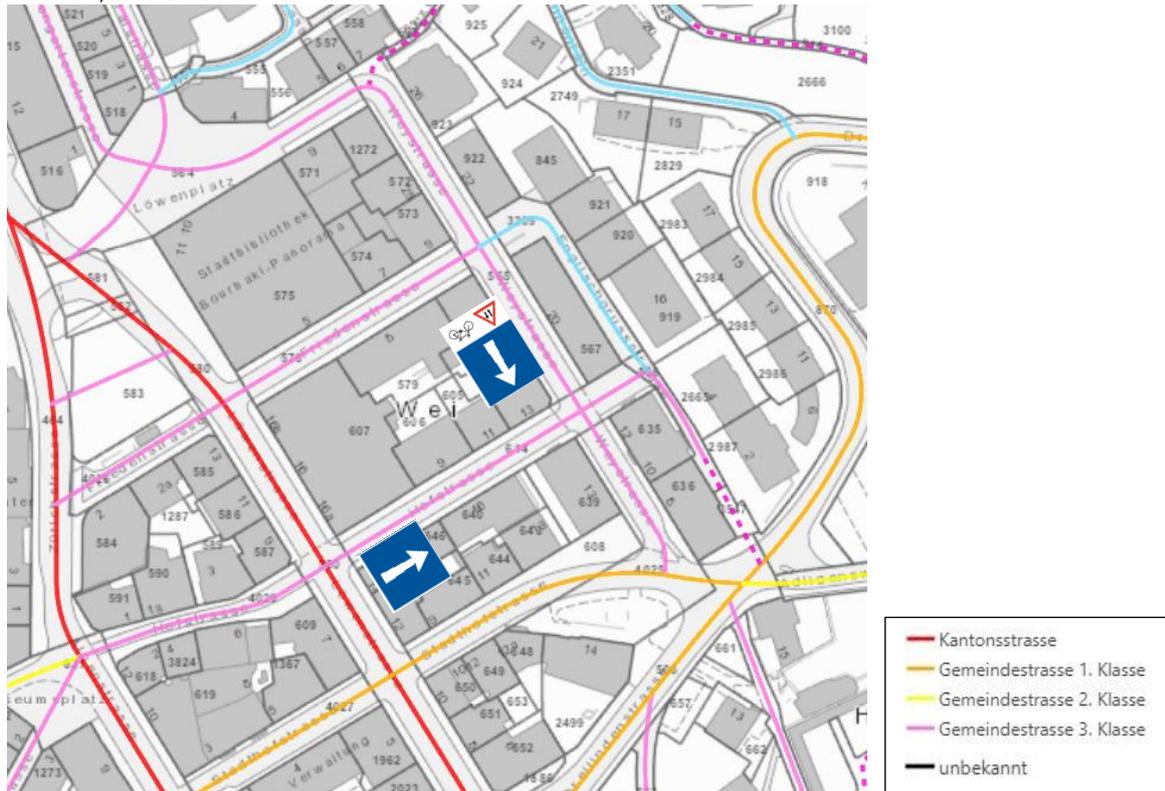


Abbildung 2: Übersicht Strassenhierarchie

#### 3.2 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime heute

Auf den Strassenzügen Weystrasse 8 - 22 (GS3), Friedenstrasse 5 - 9 (GS3), Hofstrasse 14 - 13 (GS3) und Englischgrusstrasse 4 - 8 (GS3) gilt generell Tempo 50 und sie dienen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) primär der Erschliessung der umliegenden Wohn- und Gewerbenutzungen.

Sowohl die Hofstrasse als auch die Weystrasse (Velos im Gegenverkehr) werden im Einbahnregime geführt. Die Friedenstrasse und Englischgrusstrasse sind beidseitig befahrbar.

#### 3.3 Fuss- und Veloverkehr

Im Betrachtungsperimeter befinden sich gemäss «SchweizMobil» keine Wander- oder Velorouten. Entlang der Weystrasse, Hofstrasse und Friedenstrasse sind beidseitige Trottoirs vorhanden. Auf der Englischgrusstrasse ist auf einem Teilstück ein einseitiges Trottoir (1.60m) vorhanden.

In der Einmündung von der Stadthofstrasse in die Weystrasse wird der Veloverkehr baulich abgetrennt in die Einbahn im Gegenverkehr geführt. Ansonsten bestehen für den Veloverkehr keine speziellen Markierungen, er wird im Mischverkehr geführt.

### **3.4 Ausbaustandard und Parkierung**

Die Fahrbahnbreiten der Strassenzüge im Perimeter variieren stark. Die Weyrstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 3.80m mit punktuellen Engstellen von 3.60m auf. Die Friedenstrasse weist eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5m mit einer punktuellen Verbreiterung auf 7m auf. Die Hofstrasse und die Englischgrussstrasse weisen eine durchgehende Fahrbahnbreite von 3.10m auf.

Es befinden sich rund 42 öffentliche MIV-Parkfelder im Perimeter, zudem gibt es Parkierung auf den privaten Parzellen. Es befinden sich zusätzlich 39 Moto- und 47 Veloabstellplätze im Perimeter.

### **3.5 Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr**

Alle Strassenzüge im Perimeter sind mit dem MIV öffentlich befahrbar (ausgenommen privater Teil Englischgrussstrasse, welcher nicht Teil der Tempo-30-Zone ist).

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Strassen im Bearbeitungsperimeter mehrheitlich durch die Anwohnenden, die Pendelnden und Touristen genutzt werden.

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters verlaufen keine Linien des öffentlichen Verkehrs. Die angrenzenden Strassenzüge Stadthofstrasse und Löwenstrasse führen die Buslinien Nr. 1, 7, 14 und 19.

### **3.6 Nutzungsansprüche**

Im Perimeter befinden sich Mehrfamilienhäuser (Wohnnutzung), Business Apartments und Gewerbe- und Büroräumlichkeiten. Primär dienen die Strassenzüge im Perimeter der Erschliessung der Liegenschaften. Weiter liegt das Perimeter in unmittelbarer Nähe zu diversen touristischen Attraktionen, wie beispielsweise dem Löwendenkmal. Vereinzelt können dementsprechend auch Fahrten durch Individualtouristen erwartet werden.

### **3.7 Unfallauswertung**

In den letzten 5 Jahren (2019-2023) wurden rund 10 Unfälle im Perimeter polizeilich registriert. Dabei handelt es sich um 8 Parkierunfälle mit Sachschaden und 2 Schleuder- oder Selbstunfälle mit Sachschaden. Im Perimeter wurden keine Unfälle mit Verletzten polizeilich registriert.

### **3.8 Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite**

#### **3.8.1 Gefahrenstellen allgemein**

Besonders die zahlreich im Perimeter vorhandene öffentliche MIV Parkierung stellen Gefahrenstellen dar. Durch sich plötzlich öffnende Autotüren oder unsichere Parkmanöver entstanden in den letzten Jahren immer wieder Unfälle.

### 3.8.2 Situative Gefahrenstellen

Im Perimeter der potenziellen Tempo-30-Zone sind neben den allgemeinen Gefahrenstellen auch mehrere punktuelle Gefahrenstellen vorhanden.

Vor der Einmündung in die Stadthofstrasse sind die Sichtweiten auf den bestehenden Fussgängerstreifen nicht gegeben.



Abbildung 3: Blick auf den betroffenen Fussgängerstreifen aus der Weystrasse.

Die Knotensichtweiten in der Einmündung von der Hofstrasse in die Weystrasse sind aufgrund der vorhandenen MIV Parkierung ungenügend.



Abbildung 4: Mangelhafte Sichtweite aus der Hofstrasse in die Weystrasse

Die Knotensichtweiten in der Einmündung von der Englischgrusstrasse in die Weystrasse sind aufgrund der bestehenden Häuser beidseitig auf den Fussverkehr und F&G eingeschränkt.



Abbildung 4: Mangelhafte Sichtweite aus der Hofstrasse in die Weystrasse

### 3.9 Fazit Situationsanalyse

Die Erkenntnisse aus der Situationsanalyse sprechen für eine Tempo-30-Zone im Bearbeitungsperimeter. Die Sichtweiten werden im Strassenraum teilweise nicht eingehalten. In den weiteren Kapiteln sollen nun die Ziele, Massnahmen, Auswirkungen und Abschlussbeurteilung konkretisiert werden.

## 4 Ziele

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone auf den Strassenzügen Weystrasse 8 - 22 (GS3), Friedenstrasse 5 - 9 (GS3), Hofstrasse 14 - 13 (GS3) und Englischgrusstrasse 4 - 8 (GS3) in Luzern werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verdeutlichung der siedlungsorientierten Nutzung der Strasse

## 5 Massnahmen

Der Signalisations- und Markierungsplan ist im Anhang 1 dargestellt. Die einzelnen Massnahmen zur Lage und Gestaltung der Zonenportale, Strassenraumgestaltung, Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrssicherheit, Markierung von «30» werden im Weiteren erläutert.

## **5.1 Lage und Gestaltung der Zonenportale**

### **5.1.1 Zonenportal Höhe Hofstrasse 14**

Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens wird beim Zonenportal Hofstrasse 14 auf eine seitliche Einengung verzichtet. Zur Verstärkung der Torwirkung wird eine dreireihige Schachbrettmarkierung auf der Fahrbahn angebracht. Die Bodenmarkierung «ZONE 30» wird eingangs der Zone markiert.

### **5.1.2 Zonenportal Höhe Friedenstrasse 5**

Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens wird beim Zonenportal Friedenstrasse 5 auf eine seitliche Einengung verzichtet. Zur Verstärkung der Torwirkung wird eine dreireihige Schachbrettmarkierung auf der Fahrbahn angebracht. Die Bodenmarkierung «ZONE 30» wird eingangs der Zone markiert.

### **5.1.3 Zonenportal Höhe Weystrasse 22**

Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens und dem Übergang in eine Fussgängerzone wird beim Zonenportal Weystrasse 22 auf eine seitliche Einengung verzichtet. Die Bodenmarkierung «ZONE 30» wird eingangs der Zone markiert.

## **5.2 Strassenraumgestaltung**

Da keine baulichen Massnahmen im Rahmen der Einführung der Tempo-30-Zone vorgesehen sind, beschränkt sich die Gestaltung des Strassenraumes auf die Bodenmarkierung «30» und die Markierung von Velostreifen.

## 6 Beurteilung der geplanten Massnahmen

### 6.1 Verkehrssicherheit

Die Einführung der Tempo-30-Zone führt zu einer allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit:

- Der Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg) wird reduziert.
- Sowohl das Unfallrisiko als auch das Unfallschwerepotenzial werden reduziert. Vor allem bei Unfällen des MIV mit dem Fuss- und Veloverkehr als auch FäG kann die Unfallschwere erheblich gesenkt werden.
- Die Sichtverhältnisse können durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verbessert werden



Abbildung 4: Anhalteweg T30 [5]

### 6.2 Nutzungen

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone kann der Verkehr verträglicher gestaltet werden. So lassen sich die Nutzungsansprüche an die Strasse von den Zufussgehenden, den Velofahrenden und den motorisierten Fahrzeugen noch besser aufeinander abstimmen als mit Tempo 50 (Koexistenz-Prinzip). Die subjektive Sicherheit wird bei den einzelnen Verkehrsteilnehmenden erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird der Schulweg für Kinder sicherer.

### 6.3 Verkehrsablauf

Durch die Einführung der Tempo-30-Zone wird der Verkehrsablauf nicht negativ beeinflusst. Aufgrund der Nutzungen im Umfeld (siehe Kapitel 6.2) sowie den schmalen Querschnitten und dem kleinen Strassennetz (mehrere Knoten in kurzen Abständen mit geringen Sichtweiten) sind bereits heute keine Geschwindigkeiten nahe dem Tempolimit 50km/h möglich. Mehrere Beobachtungen vor Ort zeigen, dass bereits heute langsam gefahren wird.

### 6.4 Kapazität

Eine Verminderung der Strassenkapazität ist mit der Einführung der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten. Die verkehrliche Funktion der Feinerschliessung wird durch das neue Geschwindigkeitsregime nicht eingeschränkt.

## **6.5 Verkehrsverlagerung**

Aufgrund der vernachlässigbaren Auswirkungen auf die Reisezeit, werden mit der Einführung der Tempo-30-Zone weder Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz noch Verlagerungen des Verkehrs in die umliegenden und angrenzenden Quartiere erwartet.

## **7 Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone**

### **7.1 Beurteilung Verhältnismässigkeit**

Der Verkehr auf den Strassenzügen Weystrasse 8 - 22 (GS3), Friedenstrasse 5 - 9 (GS3), Hofstrasse 14 - 13 (GS3) und Englischgrussstrasse 4 - 8 (GS3) besteht hauptsächlich aus Quell- und Zielverkehr mit sehr geringer Verkehrsnachfrage. Dem gegenüber steht eine grosse Anzahl von Nutzenden zu Fuss oder mit dem Velo. Die Verhältnismässigkeit ist daher gegeben, da die Ziele mit geringem Aufwand und vernachlässigbaren negativen Effekten erreicht werden können.

### **7.2 Beurteilung Zweckmässigkeit**

Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist zweckmässig, da sie den aktuellen Nutzungsbedürfnissen der Anwohnenden entsprechen (flächiges Querungsbedürfnis). Zudem trägt die Einführung einer Tempo-30-Zone zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie und dem Legislaturprogramm 2022-2025 bei.

### **7.3 Empfehlung**

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit soll der Perimeter mit den Strassenzügen Weystrasse 8 - 22 (GS3), Friedenstrasse 5 - 9 (GS3), Hofstrasse 14 - 13 (GS3) und Englischgrussstrasse 4 - 8 (GS3) zu einer Tempo-30-Zone umgewandelt werden.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist zweck- und verhältnismässig, da sie den Nutzungsbedürfnissen der Strassenbenützer entsprechen (flächiges Querungsbedürfnis).

Gemäss SVG Art. 3 Abs. 4 kann aus Sicherheitsgründen und den örtlichen Verhältnissen die Anordnung einer Tempo-30-Zone legitimiert werden.

## **Anhang**

### **Anhang 1: Signalisations- und Markierungsplan Nr. 2024-1467.01**