

Aufwertung Helgengüetlistrasse, Quartier Reussbühl

Schlussbericht Vorstudie

Tiefbauamt Stadt Luzern

27.02.2024



Bearbeitung

Sylvie Thomann
MSc ETH in Bauingenieurwissenschaften
Cornelia Senn
BSc FHO in Raumplanung
Sabrina Bächtiger
Zeichnerin EFZ in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Begleitung

Christoph Wey
Landschaftsarchitekt FH BSLA
Ina Franzke
Landschaftsarchitektin TU BSLA
Stefijuijs Antony
Projektleiterin Tiefbauamt Stadt Luzern
Silvan Heller
Praktikant Tiefbauamt Stadt Luzern

Auftraggeber

Tiefbauamt Stadt Luzern
Stefan Naef
Projekte
Industriestrasse 6
6005 Luzern

Titelbild: Foto Helgengüetliplatz (Blick von Ruopigenstrasse Richtung Helgengüetlistrasse)

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Einleitung | 4 |
| 1.1 | Ausgangslage | 4 |
| 1.2 | Perimeter | 4 |
| 1.3 | Fragestellungen | 5 |
| 1.4 | Projektorganisation | 5 |
| 1.5 | Planungsgrundlagen | 6 |
| 2 | Situationsanalyse | 7 |
| 2.1 | Verkehr | 7 |
| 2.2 | Raum- und Erscheinungsbild | 12 |
| 2.3 | Erkenntnisse Partizipationsanlass 1 | 15 |
| 2.4 | Fazit | 16 |
| 3 | Zielformulierungen | 17 |
| 3.1 | Zielsetzung Helgengüetliplatz | 17 |
| 3.2 | Zielsetzung Quartierstrassen | 17 |
| 4 | Variantenstudium | 18 |
| 4.1 | Platzgestaltung Helgengüetliplatz | 18 |
| 4.2 | Verkehrsregime | 21 |
| 5 | Bestvariante | 23 |
| 5.1 | Verkehrskonzept | 23 |
| 5.2 | Gestaltungskonzept | 25 |
| 5.3 | Werkleitungen und Strassenbelag | 28 |
| | Abbildungsverzeichnis | 29 |
| | Anhang | 30 |
| | Anhang 1: Bericht zu den Mitwirkungsveranstaltungen | 30 |
| | Anhang 2: Zusammenstellung Standards | 45 |
| | Beilagen | 47 |

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

An der Helgengüetlistrasse stehen verschiedene bauliche Massnahmen an. Die Strasse ist in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Auch die verschiedenen Werkleitungen weisen einen Erneuerungs- oder Ausbaubedarf auf. Zudem gab es zuletzt mehrere Initiativen von Seiten der Anwohnerinnen und Anwohner des Quartiers Reussbühl betreffend Nutzung des Strassenraums: Der Platz am Ende der Sackgasse Helgengüetlistrasse soll aufgewertet werden. Ziel dabei ist es, einen attraktiven Aufenthaltsort zu gestalten. Dabei stützen sich die Gestaltungsentwürfe auf die Grundsätze der Entsiegelung, Begrünung und Schaffung einer besseren Aufenthaltsqualität. Hinzu kommt die Einführung einer Begegnungszone in den zusätzlichen Strassenzügen Obermättlistrasse, Obermättliweg, Staffelnweg, Ennetweg und die dadurch eingefassten weiteren Quartierstrassen.

Die Stadt Luzern beabsichtigt nun im betroffenen Abschnitt den Strassenraum neu zu denken und hinsichtlich Verkehrssicherheit und Gestaltung zu optimieren.

1.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Helgengüetlistrasse, Obermättlistrasse, Obermättliweg, Staffelnweg, Ennetweg und die dadurch eingefassten weiteren Quartierstrassen (siehe Abbildung 1). Der Betrachtungsperimeter schliesst zusätzlich das Reussbühlquartier, die Schulanlage und die angrenzenden Verkehrsachsen mit ein.

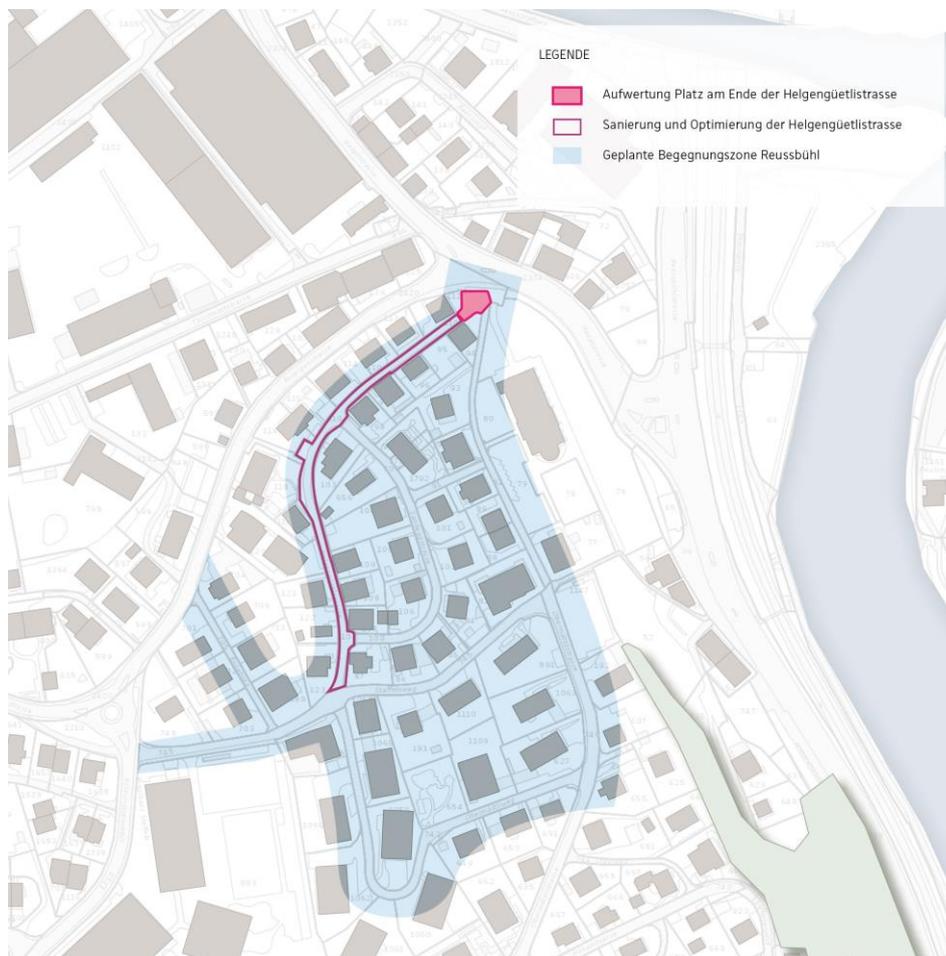


Abbildung 1 Perimeter

1.3 Fragestellungen

Das Projekt gliedert sich in drei verschiedene Teilbereiche:

Helgengüetlistrasse

- Wie wird der Strassenraum in eine Begegnungszone umgestaltet?
- Wie können die in der Road Safety Inspection (RSI) identifizierten Sicherheitsdefizite behoben werden?
- Wie kann der Schulweg direkt und sicher gestaltet werden?
- Welche Flächen können entsiegelt und begrünt werden?
- Wo besteht Potenzial für neue Aufenthaltsflächen?
- Wie funktionieren die Erschliessung und das künftige Verkehrsregime?

Helgengüetliplatz

- Wie kann der Platz zu einem attraktiven Aufenthaltsort umgestaltet werden?
- Wo bestehen Möglichkeiten zur Entsiegelung und Begrünung?
- Welche Flächen sind für den Verkehr freizuhalten?

Begegnungszone (restliche Strassenzüge)

- Wie wird der Strassenraum mit einfachen (markierungstechnischen) Massnahmen in eine Begegnungszone umgestaltet?
- Sind weiterführende (bauliche) Massnahmen zur Einführung einer Begegnungszone nötig? Wie sieht das Entsiegelungs- und Begrünungspotenzial in diesen Bereichen aus?
- Wie kann der Schulweg direkt und sicher gestaltet werden?
- Wie funktionieren die Erschliessung und das künftige Verkehrsregime?

1.4 Projektorganisation

Für die Entwicklung des Projektes fanden diverse Sitzungen in der Kerngruppe sowie zwei Partizipationsanlässe mit der Anwohnerschaft des Quartiers Reussbühl statt. Dabei ist zu erwähnen, dass der Fokus an diesen Veranstaltungen insbesondere auf die Platzgestaltung des Helgengüetliplatzes gelegt wurde.

Sitzungen

- 05.07.2023 Begehung Kernteam, Startsituation
- 14.08.2023 Kernteam
- 26.08.2023 Partizipationsanlass 1
- 27.09.2023 Kernteam
- 27.10.2023 Kernteam
- 07.11.2023 Kernteam
- 11.11.2023 Partizipationsanlass 2
- 12.12.2023 Kernteam

Kernteam

- Stefan Näf, Projektleiter Projekte Stadt Luzern
- Stefjuijs Antony, Projektleiterin Tiefbauamt Stadt Luzern
- Silvan Heller, Praktikant Tiefbauamt Luzern
- Christoph Wey, Landschaftsarchitekt
- Ina Franzke, Landschaftsarchitektin
- Sylvie Thomann, Verkehrsplanerin

1.5 Planungsgrundlagen

- Road Safety Inspection Helgengüetlistrasse, 05.04.2023
- Leitungskataster der Stadt Luzern, Auszug vom 10.05.2023
- Schwachstellenerhebung Schulwegsicherheit, Projekt in Bearbeitung, Erhebung vom 22.08.2023
- Informationsgeschäft Nr. 774, Begegnungszonen in Wohnquartieren, 04.12.2019
- Stadtraumstrategie (B+A 3/2019): Gemeindestrategie Stadt Luzern 2019-2028
- Klimaanpassungsstrategie (B+A 10/2020)
- Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen, Entwurf Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern (ohne Datum)
- Standards Fussverkehr Stadt Luzern, 12.01.2021
- Normen Stadt Luzern
- VSS-Normen (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute)

2 Situationsanalyse

2.1 Verkehr

2.1.1 Fussverkehr

Durch den Perimeter führt ein lokaler Wanderweg, welcher von der Reuss herkommt, in die Obermättlistrasse einbiegt und weiter in Richtung Zimmereggwald führt (siehe Abbildung 2).

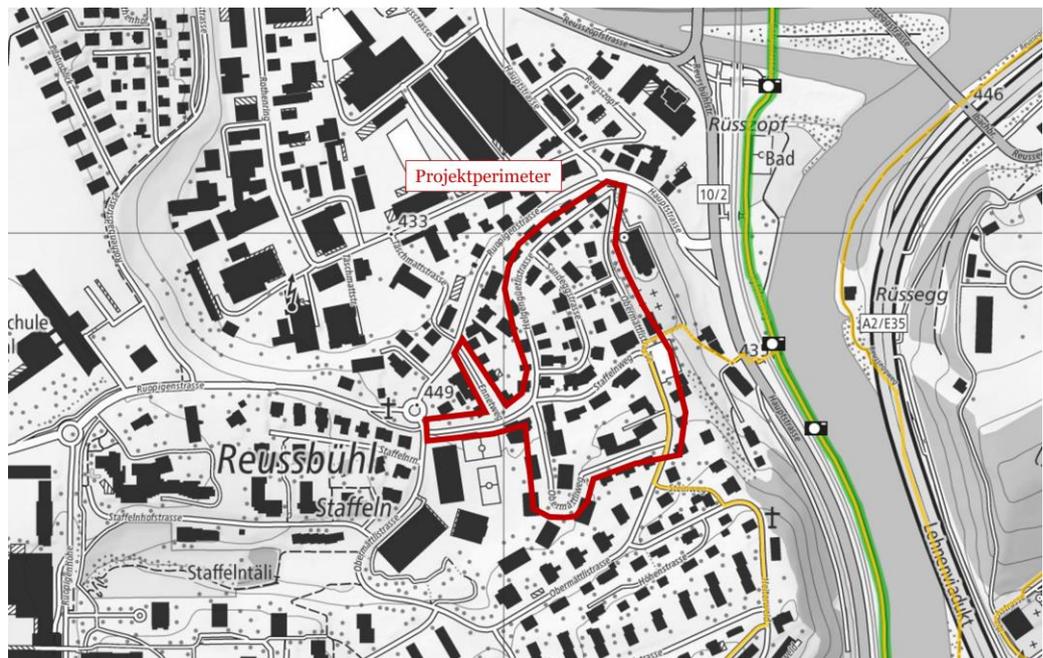


Abbildung 2: Wanderwege
gelb: lokale Routen, grün: nationale Routen
(Quelle: Schweizmobil.ch)

Aufgrund der Nähe zum Schulhaus Staffeln und zum Kindergarten Obermättli können sämtliche Strassen im Quartier als wichtige Schulwege bezeichnet werden. Insbesondere der Staffelnweg und die Helgengüetlistrasse haben in dieser Hinsicht eine grosse Bedeutung.

Im Rahmen der Road Safety Inspection auf der Helgengüetlistrasse wurden diverse Schwachstellen für den Fussverkehr identifiziert. Dabei handelt es sich vor allem um ungenügende Sichtweiten von der Fahrbahn auf Personen, welche sich auf dem Trottoir bewegen (siehe Abbildung 19). Im Rahmen des Projektes Schulwegsicherheit Luzern (in Bearbeitung) wurden diverse Schwachstellen im Perimeter entdeckt. Diese ziehen sich durch den gesamten Perimeter. In erster Linie befinden sich die Schwachstellen jedoch in unmittelbarer Nähe vom Schulhaus und vom Kindergarten (ungenügende Sicherheit beim Queren, mangelhafte Sichtweiten, etc.).

Mit Ausnahme der Helgengüetlistrasse, des westlichen Teils des Staffelnwegs vor der Schule und des südlichen Teils der Obermättlistrasse wurden keine Trottoirs auf den Quartierstrassen ausgebildet.

2.1.2 Veloverkehr

Durch den erwähnten Perimeter führen keine Velorouten (siehe Abbildung 3). Der Veloverkehr vom Quartier benutzt die Obermättlistrasse, um beim Helgengüetliplatz auf die Velohauptroute zu gelangen.

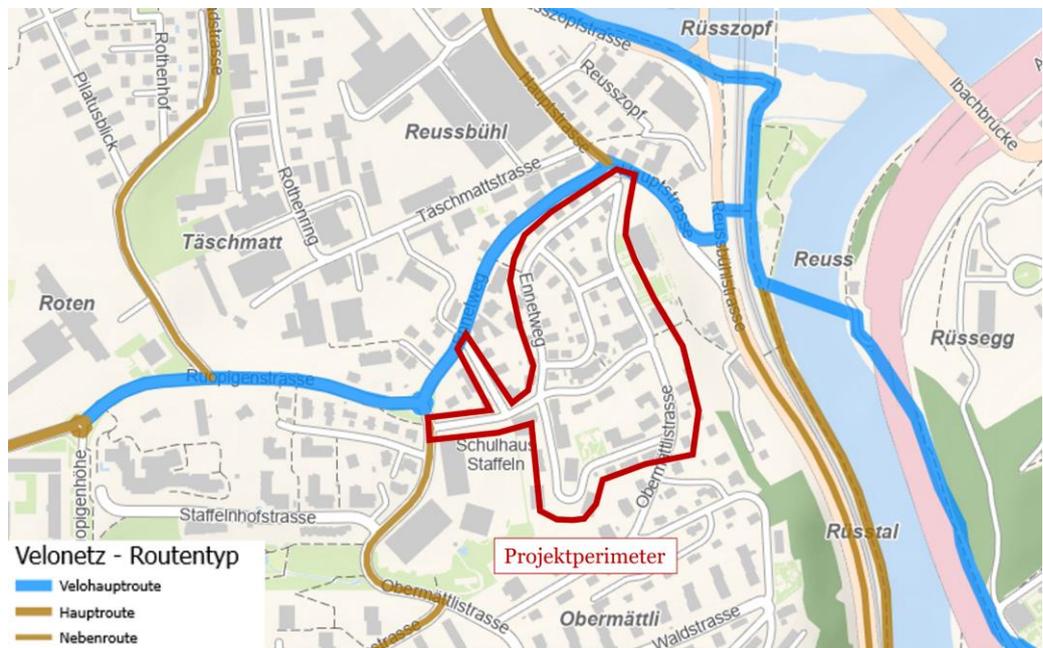


Abbildung 3: Veloroutennetz
(Quelle: Stadtplan Luzern, 18.01.2024)

Im nördlichen Abschnitt der Obermättlistrasse gilt ein Fahrverbot für den Autoverkehr und Motorräder, der Veloverkehr ist gestattet. Da sich der gesamte Perimeter bereits heute in einer Tempo-30-Zone befindet, wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt.



Abbildung 4: Fahrverbot Obermättlistrasse,
Blickrichtung Norden bzw. Hauptstrasse

2.1.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die sich im Perimeter befindenden Strassen sind allesamt Quartierstrassen. Der Anschluss des Quartiers ans übergeordnete Netz (K13 – Hauptstrasse) erfolgt über den Staffelnweg – Obermättlistrasse – Ruopigenstrasse. Die Strassen dienen der Erschliessung der Liegenschaften und sind Gemeindestrassen 3. Klasse. Der gesamte Perimeter befindet sich in einer Tempo-30-Zone.

Eine spezielle Veränderung wurde vor wenigen Jahren in Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotens Ruopigen-/Hauptstrasse vorgenommen, indem die Helgengüetlistrasse (früher eine Durchgangsstrasse) als Sackgasse ausgebildet wurde. Der Helgengüetliplatz hat seither die Funktion eines Wendeplatzes (u.a. für Entsorgungsfahrzeuge) und als Durchgangsort für Fuss- und Veloverkehr. Ein Begegnungsort für die Quartierbewohnenden ist aktuell nur untergeordnet, was vor allem der Ausgestaltung und den heute vorherrschenden Funktionen geschuldet ist.

Im Quartier herrscht heute ein Verkehrsregime, das aus Einbahnstrassen, Strassen im Gegenverkehr und Fahrverbot besteht. Dargestellt wird dies in der Abbildung 5.



Abbildung 5: Verkehrsregime Bestand

Speziell zu erwähnen ist die Problematik «Elterntaxi», welche seit dem Umbau des Schulareals eine negative Entwicklung zeigte. Die Schülerinnen und Schüler werden unmittelbar vor dem Schulhaus abgeladen, indem die Eltern mit ihren Fahrzeugen auf dem Trottoir halten (Abbildung 6). Danach wenden die Eltern mit einem U-Turn beim Knoten Staffelnweg/Helgengüetlistrasse. Der gesamte Vorgang generiert Rückstau und gefährliche Manöver in Schulhausnähe.



Abbildung 6: Situation «Elterntaxi», Staffelnweg Blickrichtung Westen bzw. Ruopigenstr.

2.1.4 Parkierung

Das Quartier befindet sich in der Parkzone U, welche zu den Zonen mit mehrheitlich blauen Zonen-Parkplätzen gehört (siehe Abbildung 7). Im Projektperimeter sind 10 blaue Parkplätze im Strassenraum markiert. Im Bereich der Kirche und des Restaurants befindet sich ein grosser öffentlicher Parkplatz mit 40 bewirtschafteten Parkplätzen (inkl. 1 Behinderten-PP). Zudem bestehen entlang der Obermättlistrasse auf Höhe der Kirche noch 7 Schrägparkplätze (inkl. 1 PP für beeinträchtigte Menschen), welche ebenfalls bewirtschaftet sind. Ausserhalb von kirchlichen Anlässen (Hochzeit, Beerdigung, Taufe etc.) sind die Parkplätze sehr schwach besetzt. Speziell zu erwähnen, gilt es den Helgengüetliplatz, welcher auf rechtswidriger Basis zeitweise als Parkplatz genutzt wird.

Neben den erwähnten öffentlichen Parkplätzen bestehen zahlreiche Parkplätze auf den privaten Grundstücken. Daraus ist zu schliessen, dass für die Anwohnenden ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen besteht.

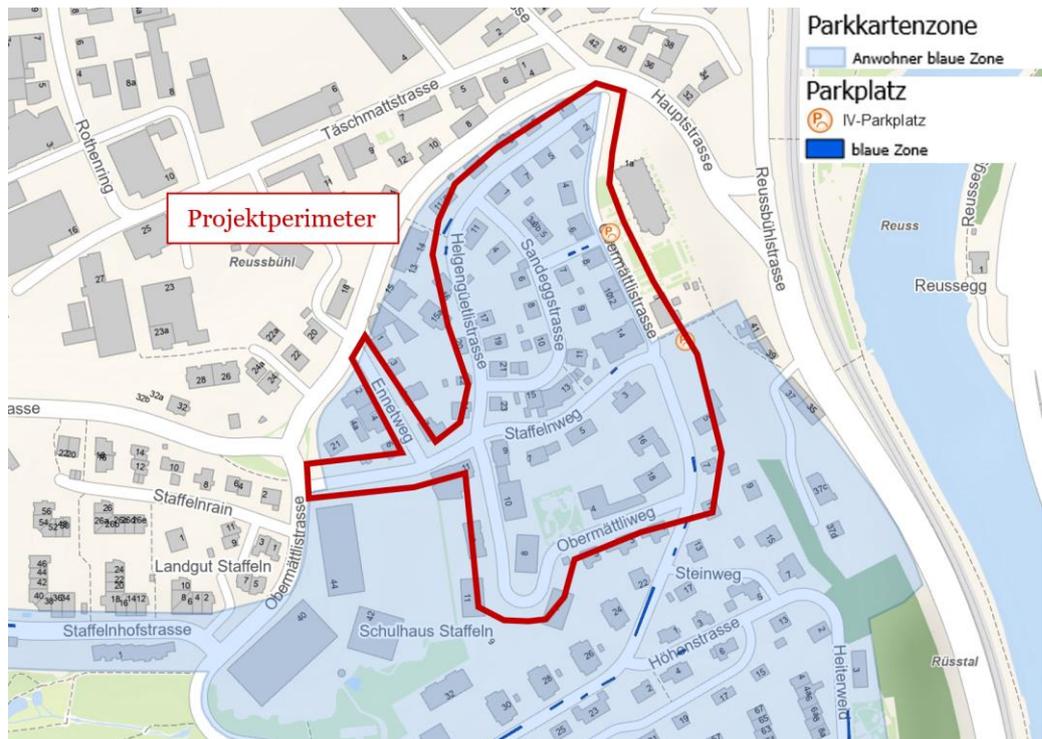


Abbildung 7: Übersicht Blaue Zone
(Quelle: City Map Stadt Luzern, ergänzt durch Metron)

2.1.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Quartier befindet sich in der ÖV-Angebotsstufe 5 «sehr dichtes Angebot» und wird mit der Buslinie 40, 42, 43, 2, 5, 902, 906 und 972 erschlossen (Abbildung 8). Innerhalb des Projektperimeters verkehrt jedoch kein Busbetrieb.

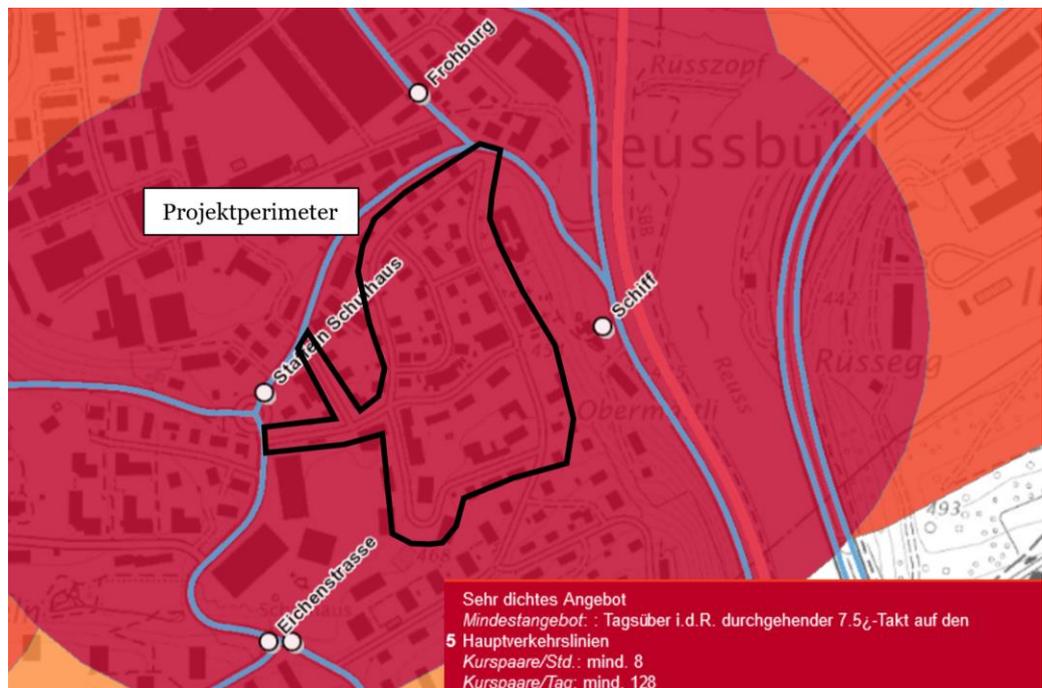


Abbildung 8: ÖV-Angebotsstufe
(Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/angebotsstufen/>, 18.01.2024)

Mit der Verlängerung der Buslinien 42 und 43 sowie der Errichtung der provisorischen Haltestellen konnte einer der letzten Erschliessungslücken im Netz des öffentlichen Verkehrs im Quartier Reussbühl geschlossen werden. Aufgrund der positiven Fahrgastentwicklung sollen nun die provisorischen Haltestellen im Rahmen des Projekts «ÖV-Erschliessung Waldstrasse» hindernisfrei ausgebaut werden. Damit Synergien genutzt werden können, soll in dem Zusammenhang auch die Haltestelle «Staffeln Schulhaus» hindernisfrei ausgestaltet werden.

2.2 Raum- und Erscheinungsbild

2.2.1 Lage und Funktion

Das Quartier liegt im Norden der Stadt Luzern nahe der Grenze zu Emmen. Östlich befindet sich die Reuss, welche mit dem Rüsszopf ein beliebtes Naherholungsgebiet darstellt. In Fusswegdistanz befinden sich das Zentrum von Ruopigen mit Einkaufsmöglichkeiten. Das Zentrum von Luzern ist in 15 Minuten mit dem Fahrrad oder in 15-20 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen.

2.2.2 Historische Entwicklung

Der Ortsteil Reussbühl entstand um das Jahr 1880 wobei der Knoten Helgengüetlistrasse/Hauptstrasse bereits bestanden hat. Erste Bauten reihten sich entlang der heutigen Hauptstrasse und am Knoten Helgengüetlistrasse auf (rot eingekreist). Die Kirche ist um das Jahr 1900 entstanden. Eine weitere Siedlungsentwicklung hat die Eröffnung einer Fabrik nach sich gezogen. Diese hat unter anderem entlang der Helgengüetlistrasse und der Obermättlistrasse stattgefunden.



Abbildung 9: Karte 1880

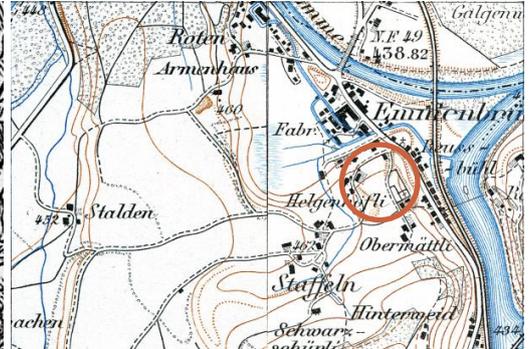


Abbildung 10: Karte 1900

Im Jahr 1950 war das Quartier nördlich vom Staffelnweg schon vollständig erbaut (Abbildung 11). Die Erstellung des Schulhauses Staffeln entstand in den weiteren Jahren und ist im Luftbild von 1960 erstmals ersichtlich (Abbildung 12).



Abbildung 11: Luftbild 1950



Abbildung 12: Luftbild 1965

Das Quartier behält in den darauffolgenden Jahren seinen Charakter. Die letzte grössere Veränderung entstand im Jahr 2022 durch den Neubau der Schulanlage und die damit verbundene Erstellung der neuen Entsorgungsstelle am Staffelnweg (Abbildung 13).

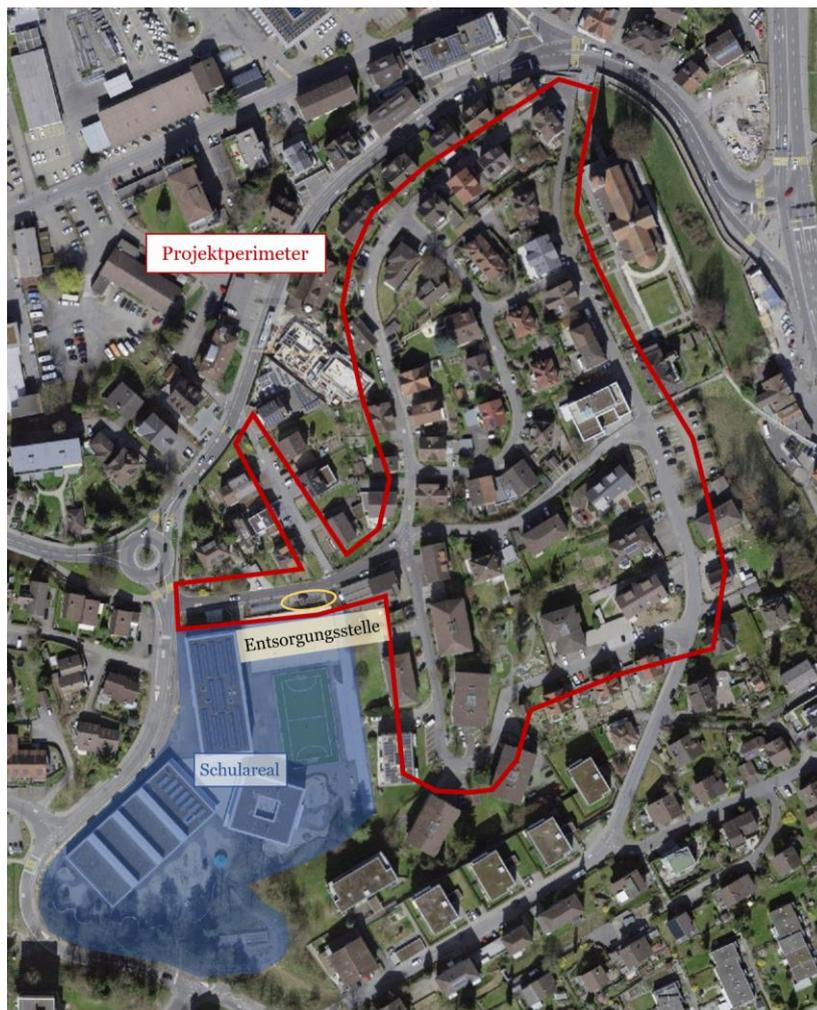


Abbildung 13: Luftbild 2022

2.2.3 Ortsbild aktuell

Der Perimeter ist von Punktbauten mit ihren teilweise grosszügigen Gärten geprägt. Die Parzellen grenzen vorwiegend mit Gartenmauern und/oder Hecken an den Strassenraum. Die Bauten sind vorwiegend im Hochparterre ausgebildet und haben wenig Bezug zur Strasse. Wie in der Abbildung 19 verortet, sind einzelne Bauten unter Schutz gestellt. Sehr prägend ist die Wilhelm Henauers Kirche, welche im Jahr 1899-1902 erbaut wurde und zu den qualitativvollsten neuromanischen Sakralbauten im Kanton Luzern gehört (Quelle: Bauinventar BILU). Die Einzelbauten, welche unter Schutz gestellt sind, wurden in der Vorkriegszeit (1930) erbaut und sind Vertreter des Chaletbaustils oder des sachlichen Wohnbaus aus dem süddeutschen Raum. Auf dem Helgengüetliplatz befindet sich eine Brunnenanlage, welche ebenfalls unter Schutz gestellt ist. Diese wurde im Rahmen des Sanierungsprojekts Helgengüetliplatz umplatziert.



Abbildung 14: sachlicher Wohnbau
(Quelle: Bauinventar BILU)



Abbildung 15: Chalet Erika
(Quelle: Bauinventar BILU)



Abbildung 16: Brunnenanlage Helgengüetliplatz
(Quelle: Bauinventar BILU)



Abbildung 17: Wilhelm Henauers Kirche
(Quelle: Bauinventar BILU)

2.2.4 Bau- und Zonenordnung / Zonenplan

Das Quartier Reussbühl weist hauptsächlich Wohnnutzungen auf und setzt sich aus folgenden Zonen zusammen (siehe Abbildung 18):

- Wohnzone bis 14 m
- Wohnzone bis 17 m
- Zone für öffentliche Zwecke
- Lärmempfindlichkeitsaufstufung von II auf III (überlagernd gepunktet)

Neben der Wohnnutzung befindet sich ein Restaurant, ein Take-Away, eine Schule, ein Zahnarzt und eine Kirche inkl. Friedhof im Perimeter.

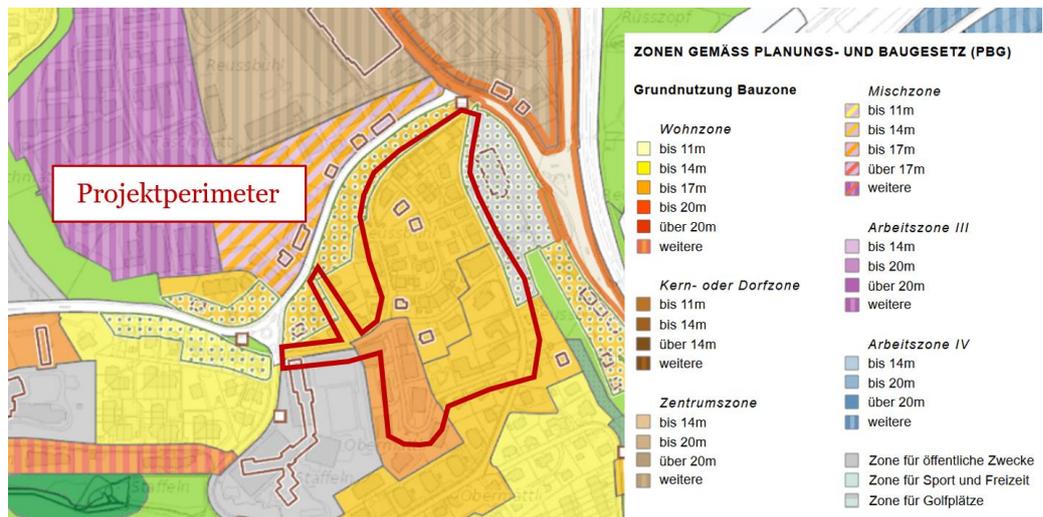


Abbildung 18: Zonenplan (Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/zonenplan>, 18.1.2024)

2.3 Erkenntnisse Partizipationsanlass 1

Am 26. August 2023 fand der erste Partizipationsanlass mit der Anwohnerschaft des Quartiers statt. Ziel des Anlasses war es, die Bedürfnisse der im Quartier lebenden Personen aufzunehmen und erste Lösungsansätze, Ideen und Möglichkeiten zur Aufwertung des Helgengüetliplatzes zu diskutieren. Eine umfassende Dokumentation kann dem Bericht «Mitwirkungsprozess Helgengüetliplatz» im Anhang 1 entnommen werden.

Aus dem Anlass wurden folgende Erkenntnisse in die Planung mitgenommen:

- Das Quartier wird divers belebt (Familien, ältere Personen, etc.)
- Sicherheit wird aktuell bemängelt (v.a. für Schulkinder)
- Neue Aufenthaltsflächen würden begrüsst
- Begrünung ist wichtig
- Heutiges Verkehrsregime wird hinterfragt
- Einführung einer Begegnungszone wird begrüsst

2.4 Fazit

Das Quartier Reussbühl ist historisch geprägt und besteht in erster Linie aus einem grossflächigen Wohngebiet. Durch die Schulanlage, die Kirche mit Friedhof und das Restaurant bestehen im Quartier zusätzlich gut besuchte öffentliche Nutzungen. Das Quartier wird als lebhaft und dynamisch empfunden. Die Anwohnerschaft ist sehr daran interessiert, das Quartier zu einem attraktiven Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten.

Im Perimeter befinden sich aus verkehrlicher Sicht auch Schwachstellen, insbesondere im Hinblick auf die Schulwegsicherheit. So sind Sichtweiten teilweise nicht eingehalten oder es entstehen Konflikte bzw. erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund von Elterntaxis.



Abbildung 19: Analysefazit

3 Zielformulierungen

3.1 Zielsetzung Helgengüetliplatz

- Der Platz soll zum **Verweilen** einladen und eine hohe **Aufenthalts- und Gestaltungsqualität** bieten
- Die **Hitze** auf dem Platz soll anhand Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen **vermindert** werden
- Der Platz soll **als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr** zwischen Quartier und Hauptstrasse dienen

3.2 Zielsetzung Quartierstrassen

- Die **Verkehrssicherheit**, insbesondere der Kinder und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden, soll erhöht werden.
- Der Strassenraum soll eine hohe **Aufenthalts- und Gestaltungsqualität** sowie Raum für Begegnungen bieten.
- In Bereichen, wo bauliche Anpassungen notwendig sind, sollen sinnvolle Flächen **entsiegelt und begrünt** werden.
- Das **Verkehrsregime** soll einfach und verständlich sein. Umwegfahrten (Mehrverkehr) gilt es zu vermeiden.
- Das **Geschwindigkeitsniveau** soll der Umgebung und dem Grundsatz der Begegnungszone angepasst werden.
- Die **Parkierung im Strassenraum** soll gemäss der Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern angepasst werden.

4 Variantenstudium

4.1 Platzgestaltung Helgengüetliplatz

Die Platzgestaltung des Helgengüetliplatzes wurde durch das Landschaftsarchitekturbüro Christoph Wey ausgearbeitet. Hierbei wurden verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten und Anordnungen untersucht. Folgende Rahmenbedingungen wurden festgelegt:

- Die privaten Liegenschaften sollen durch das Projekt nicht verändert werden.
- Zufahrt zu den bewilligten Parkplätzen muss auch künftig gewährleistet sein.
- In Absprache mit dem Kirchenrat darf auf dem Grundstück der Kirchgemeinde zusätzliche Begrünung mitberücksichtigt werden.

4.1.1 Variantenübersicht

Nach Einbezug der Rückmeldungen aus der 1. Partizipationsveranstaltung legte sich das Kernteam nach mehreren Arbeitsprozessen auf untenstehende Varianten fest. Die in Abbildung 20 dargestellten Varianten wurden an der 2. Partizipationsveranstaltung den Teilnehmenden vorgestellt:

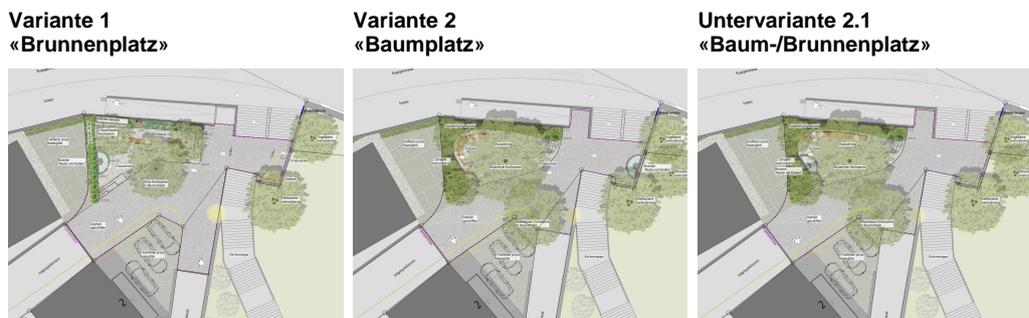


Abbildung 20: Übersicht
Varianten Helgengüetliplatz

Bei sämtlichen Varianten wird eine Ausnivellierung der Aufenthaltsfläche vorgeschlagen, wodurch ein attraktiver Aufenthaltsort – ein Platz – entsteht. Bei den verschiedenen Varianten wird im Grundsatz die gleiche Materialisierung verwendet. Die Varianten unterscheiden sich durch die Formsprache sowie durch die Entsiegelungs- und Begrünungsmöglichkeiten. In Variante 1 sowie in der Untervariante 2.1 wird der Brunnen auf den entsiegelten Platz versetzt.

Variante 1 – Brunnenplatz

- Versetzen des Brunnens auf den Platz
- Gerade Anordnung von Sitzgelegenheiten
- Eckige Gestaltungsform



Abbildung 21: Variante 1 – Brunnenplatz
(Quelle: Christoph Wey Landschaftsarchitekten)

Variante 2 – Baumplatz

- Zentrum bildet ein Baum in der Mitte des neuen Platzes
- Runde Anordnung von Sitzgelegenheiten
- Brunnen bleibt am heutigen Standort
- Runde Gestaltungsform



Abbildung 22: Variante 2 – Baumplatz
(Quelle: Christoph Wey Landschaftsarchitekten)

Untervariante 2.1 – Baum-/Brunnenplatz

- Gleiche Gestaltung wie Variante 2
- Brunnen wird jedoch auf Platz versetzt



Abbildung 23: Untervariante 2.1 – Baum-/Brunnenplatz (Quelle: Christoph Wey Landschaftsarchitekten)

4.1.2 Erkenntnisse Partizipationsanlass 2

Am Partizipationsanlass vom 11.11.2023 wurden die Varianten den Anwohnenden im Quartier vorgestellt. Ziel war es, ein Stimmungsbild der Anwohnenden sowie deren Präferenzen abzuholen. Es zeigte sich, dass eine klare Mehrheit die Untervariante 2.1 als bevorzugte Variante befürwortete.

4.1.3 Entscheid Bestvariante

Untervariante 2.1 soll aufgrund der klar mehrheitlichen Befürwortung der Teilnehmenden weiterverfolgt werden.

4.2 Verkehrsregime

Durch die Neugestaltung der Helgengüetlistrasse, sowie die Einführung einer Begegnungszone besteht die Möglichkeit, das Verkehrsregime nochmals im Quartier zu überdenken. Im Rahmen des Variantenstudiums wurden deshalb mögliche Verkehrsregimes geprüft und beurteilt (vgl. Abbildung 24).

4.2.1 Variantenübersicht

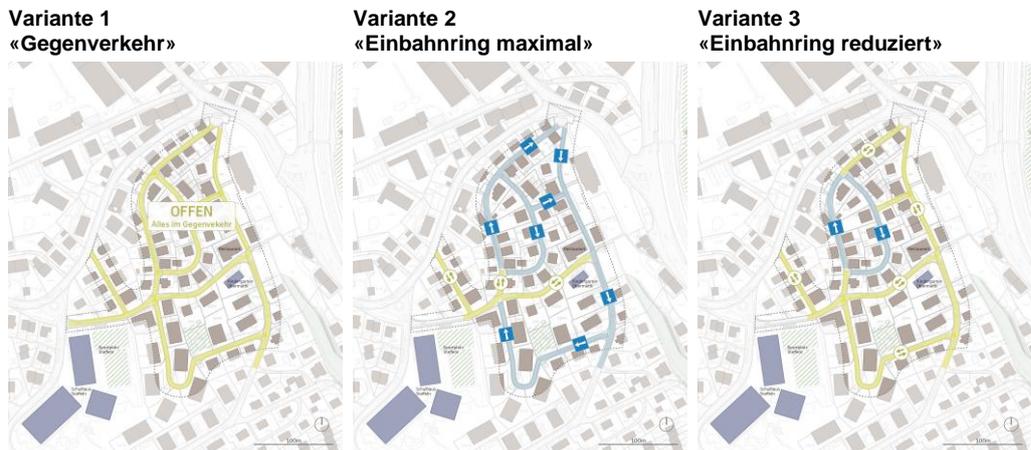


Abbildung 24: Übersicht
Varianten Verkehrsregime

Variante «Gegenverkehr»

Mit dieser Variante soll das heutige Einbahnregime auf der Helgengüetlistrasse wieder im Gegenverkehr befahren werden können. Aufgrund der vor einigen Jahren ausgebildeten Sackgasse, wird angenommen, dass das heute vorhandene Verkehrskonzept nicht mehr nötig ist. Mit der Öffnung des Verkehrsregimes in Gegenverkehr wird die Situation einfacher und verständlicher, insbesondere für externe Personen.

Variante «Einbahnring maximal»

Mit dieser Variante soll das Einbahnregime maximal ausgebaut werden. Sämtliche Strassenzüge mit Ausnahme vom Staffelnweg und dem ersten Abschnitt der Helgengüetlistrasse werden somit Einbahnstrassen erstellt. Ein Vorteil besteht darin, dass die Fahrbahnbreiten reduziert werden können. Zudem hat es eine sicherheitsrelevante Wirkung, indem die Fahrzeuge nur aus einer Richtung zu erwarten sind. Hingegen entstehen unter Umständen grössere Umwege, Mehrverkehr der einzelnen Quartierstrassen und ein komplizierteres System.

Variante «Einbahnring minimal»

Bei der Variante «Einbahnring minimal» wird lediglich der heute bereits geltende Einbahnabschnitt auf der Helgengüetlistrasse, sowie die Sandeggstrasse im Einbahnregime geführt. Die restlichen Strassenzüge bleiben im Gegenverkehr. Diese Variante wurde als Input aus des ersten Partizipationsanlasses entgegengenommen. Die Einbahnstrassen würden wiederum einen Mehrwert durch eine bessere Aufwertung erhalten. Hingegen entsteht ein komplizierteres System und zum Teil grössere Umwege zur Anfahrt bestimmter Liegenschaften.

4.2.2 Entscheid Bestvariante

Die **Variante «Gegenverkehr»** wird aus folgenden Gründen als Bestvariante festgelegt:

- Einfaches und verständliches Verkehrsregime
- Keine Umwege für die angrenzenden Liegenschaften
- Kein Mehrverkehr in kleineren Quartierstrassen
- Geschwindigkeitsreduzierende Wirkung, da Gegenverkehr erwartet wird
- Verkehrsaufkommen ist generell gering, Verkehr in beide Richtungen wird für den Fussverkehr als nicht störend erachtet

5 Bestvariante

5.1 Verkehrskonzept

5.1.1 Signalisation

Das Quartier Reussbühl wird neu als Begegnungszone signalisiert. Das Einbahnregime auf der Helgengüetlistrasse soll aufgehoben werden, sodass ein einfaches Verständnis für die An- und Wegfahrt zu den Liegenschaften entsteht. Das restliche Verkehrsregime wird beibehalten. Die bestehenden speziellen Signalisationen (Fahrverbote Ennetweg und Obermättlistrasse, Einbahnregime Obermättlistrasse) sollen beibehalten werden.

Die Begegnungszone wird bei den Zoneneingängen Staffelnweg, Ennetweg (Fahrverbot) und Obermättlistrasse signalisiert. Zur Verdeutlichung der T20-Zone wird regelmässig die «20»-Bodenmarkierung angewendet. Grundsätzlich werden diese an den heute bestehenden «30»-Bodenmarkierungsstandorten erstellt. Weitere (gestalterische) Massnahmen sind unter Kapitel 5.2.5 festgehalten.

5.1.2 Parkierung

Von den 10 bestehenden blauen Zone Parkplätzen werden 6 Parkplätze aufgehoben, 4 bleiben erhalten und 1 Parkplatz wird neu erstellt. Künftig werden folglich 5 blaue Zone Parkplätze im Projektperimeter vorhanden sein. Aus folgenden Gründen wird die Parkplatzzahl reduziert:

- Senkrechtparkfelder werden heute in der Stadt Luzern aus Sicherheitsgründen nicht mehr praktiziert
- Erforderliche Sichtweiten, die heute nicht eingehalten werden
- Es besteht eine grosse Anzahl an (bewirtschafteten) öffentlichen Parkplätzen in Gehdistanz sowie eine grosse Anzahl an Parkplätzen auf privatem Grund
- Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern: Ziel einer 50%-Reduktion der öffentlichen Parkplätze auf Stadtgebiet

In Begegnungszonen ist das Parkieren für Fahrzeuge nur auf markierten Flächen erlaubt.

5.1.3 Entsorgung

Durch die Platzgestaltung auf dem Helgengüetliplatz wird künftig das Entsorgungsfahrzeug nicht mehr zum Sackgassenende vorfahren können. Das Entsorgungsfahrzeug soll deshalb künftig via Sandeggstrasse verkehren. Für die Anwohnenden der Liegenschaften Nr. 1-9 besteht die Möglichkeit, ihren Abfall am Knoten Helgengüetli-/Sandeggstrasse oder entlang der Ruopigenstrasse zu deponieren (siehe Abbildung 25).

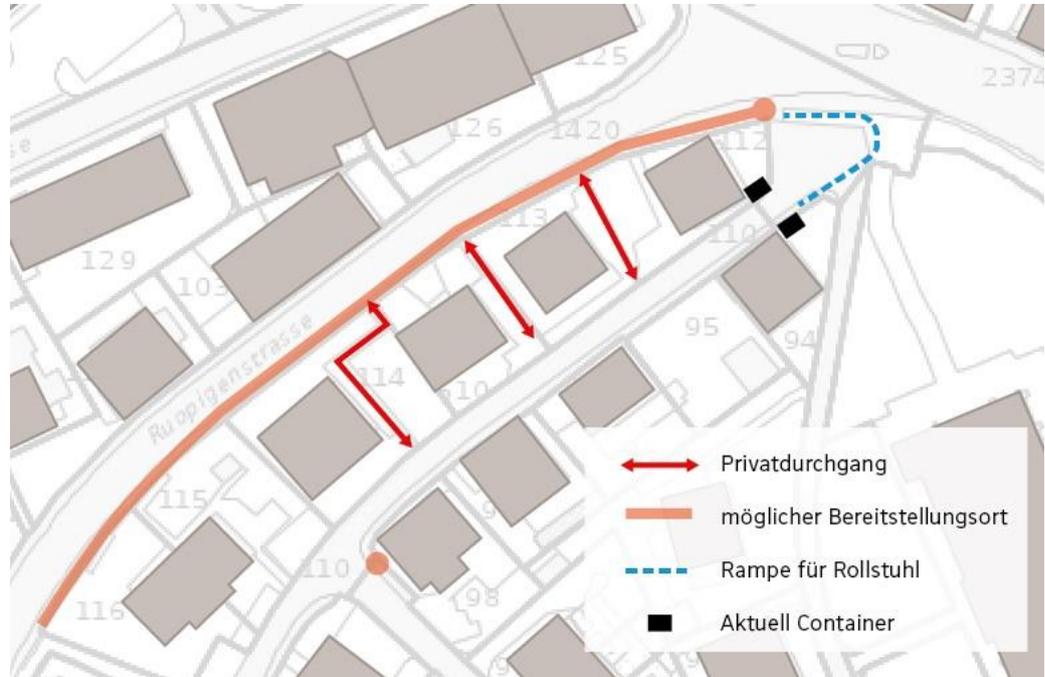


Abbildung 25: Entsorgungsmöglichkeiten Helgengüetlistrasse Nr. 1-9

5.2 Gestaltungskonzept

Abbildung 26 zeigt eine Übersicht der Bestvariante im Endzustand. Die Situationspläne sind als Beilagen dem Bericht beigelegt.



Abbildung 26: Übersicht Bestvariante Endzustand

5.2.1 Helgengüetlistrasse

Das Trottoir auf der Helgengüetlistrasse wird im Zuge des Bauprojektes aufgehoben, da in Begegnungszonen keine Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden vorgesehen ist. Als verkehrsberuhigende Massnahmen und zur Verbesserung der Sichtweiten werden im Gegenzug in verschiedenen Abständen Engstellen mit Bepflanzungs-/Gestaltungsmöglichkeiten errichtet. Die Durchfahrtsbreiten im Bereich der Engstellen soll mind. 3.50 m betragen. Im Sackgassenabschnitt der Helgengüetlistrasse wird die Anordnung der Engstellen verdichtet (geringes Verkehrsaufkommen). Kreuzungsmöglichkeiten sind jedoch vor/nach jeder Engstelle zu gewährleisten.

5.2.2 Bereich Schulhaus Staffeln

Im Schulhausbereich können aufgrund der verschiedenen Zufahrten sowie der heute schmalen Fahrbahnbreite nur beschränkt verkehrsberuhigende Massnahmen erstellt werden. Auf grosse bauliche Massnahmen soll verzichtet werden, da der besagte Abschnitt vor Kurzem saniert wurde.

Durch das Setzen von Pollern zwischen Trottoir und Fahrbahn soll das Anhalten auf dem Trottoir oder auf der Fahrbahn unterbunden werden. Fahrzeuge werden dadurch gezwungen, weiterzufahren und den Verkehrsfluss nicht zu unterbrechen. Die Situation, dass Kinder mit Autos zur Schule geführt werden, soll erschwert und damit unattraktiv werden. Somit sollen für die Schulkinder gefährliche Wendemanöver von Elterntaxis unterbunden werden.



Abbildung 27: Massnahmen
Bereich Schulhaus

5.2.3 Bereich Kindergarten

Der Knotenbereich Sandeggstrasse/Obermättlistrasse beim Kindergarten Obermättli soll reduziert werden. Diese Massnahme ist baulich durch die Erstellung eines kleinen Aufenthaltsortes mit Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen sowie mit Sitzgelegenheiten für wartende Eltern vorgesehen. Der Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen (LW/PW) sowie die Sichtweiten sind bei der Ausgestaltung im Knotenbereich zu berücksichtigen.



Abbildung 28: Massnahmen
Bereich Kindergarten

5.2.4 Bereich Liegenschaft Nr. 14 («Piazza Dentista»)

Der Bereich bei der Liegenschaft Helgengüetlistrasse Nr. 14 kann durch den Wegfall der blauen Zonen Parkplätze neugestaltet werden. Dieser Abschnitt bietet ein hohes Aufwertungspotenzial: eine ebene Fläche, welche neu gestaltet, begrünt und entsiegelt werden kann. Das Spielen für Kinder sowie das Verweilen der entsprechenden Eltern ist hier sehr attraktiv und bietet die Möglichkeit, hohe Aufenthaltsqualität im Quartier zu schaffen. Bei der Ausgestaltung wurde im Platzbereich eine Engstelle von 3.50 m berücksichtigt. Das Kreuzen von zwei Fahrzeugen wird dadurch unterbunden, wodurch eine verkehrsberuhigende Wirkung sowie mehr Sicherheit für die zu Fuss Gehenden entsteht.



Abbildung 29: Massnahmen Bereich
Liegenschaft Nr. 14 («Piazza Dentista»)

5.2.5 Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO)

Die Begegnungszone soll mittels farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche verdeutlicht werden. Als Grundsatz wurde die Richtlinie der Stadt Luzern «Begegnungszone in Wohnquartieren» verwendet: 2 vorgegebene Farben, 2 vorgegebene Grössen.

5.3 Werkleitungen und Strassenbelag

In der Helgengüetlistrasse besteht grosser Handlungsbedarf bei der Erneuerung der Werkleitungen sowie bei der Sanierung des Strassenbelags.

In den restlichen Strassenabschnitten besteht weder ein Sanierungsbedarf der Werkleitungen noch ein Bedarf, den Strassenraum baulich zu verändern. Es werden lediglich Erneuerungen bezüglich der Markierung und der Signalisation vorgenommen.

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1 Perimeter | 4 |
| Abbildung 2: Wanderwege gelb: lokale Routen, grün: nationale Routen (Quelle: Schweizmobil.ch) | 7 |
| Abbildung 3: Veloroutennetz (Quelle: Stadtplan Luzern, 18.01.2024) | 8 |
| Abbildung 4: Fahrverbot Obermättlistrasse, Blickrichtung Norden bzw. Hauptstrasse | 8 |
| Abbildung 5: Verkehrsregime Bestand | 9 |
| Abbildung 6: Situation «Elterntaxi», Staffelnweg Blickrichtung Westen bzw. Ruopigenstr. | 10 |
| Abbildung 7: Übersicht Blaue Zone (Quelle: City Map Stadt Luzern, ergänzt durch Metron) | 11 |
| Abbildung 8: ÖV-Angebotsstufe (Quelle: https://www.geo.lu.ch/map/angebotsstufen/ , 18.01.2024) | 11 |
| Abbildung 9: Karte 1880 | 12 |
| Abbildung 10: Karte 1900 | 12 |
| Abbildung 11: Luftbild 1950 | 13 |
| Abbildung 12: Luftbild 1965 | 13 |
| Abbildung 13: Luftbild 2022 | 13 |
| Abbildung 14: sachlicher Wohnbau (Quelle: Bauinventar BILU) | 14 |
| Abbildung 15: Chalet Erika (Quelle: Bauinventar BILU) | 14 |
| Abbildung 16: Brunnenanlage Helgengüetliplatz (Quelle: Bauinventar BILU) | 14 |
| Abbildung 17: Wilhelm Henauers Kirche (Quelle: Bauinventar BILU) | 14 |
| Abbildung 18: Zonenplan (Quelle: https://www.geo.lu.ch/map/zonenplan , 18.1.2024) | 15 |
| Abbildung 19: Analysefazit | 16 |
| Abbildung 20: Übersicht Varianten Helgengüetliplatz | 18 |
| Abbildung 21: Variante 1 – Brunnenplatz (Quelle: Christoph Wey Landschaftsarchitekten) | 19 |
| Abbildung 22: Variante 2 – Baumplatz (Quelle: Christoph Wey Landschaftsarchitekten) | 19 |
| Abbildung 23: Untervariante 2.1 – Baum-/ Brunnenplatz (Quelle: Christoph Wey Landschaftsarchitekten) | 20 |
| Abbildung 24: Übersicht Varianten Verkehrsregime | 21 |
| Abbildung 25: Entsorgungsmöglichkeiten Helgengüetlistrasse Nr. 1-9 | 24 |
| Abbildung 26: Übersicht Bestvariante Endzustand | 25 |
| Abbildung 27: Massnahmen Bereich Schulhaus | 26 |
| Abbildung 28: Massnahmen Bereich Kindergarten | 27 |
| Abbildung 29: Massnahmen Bereich Liegenschaft Nr. 14 («Piazza Dentista») | 27 |

Anhang

Anhang 1: Bericht zu den Mitwirkungsveranstaltungen

Mitwirkungsprozess Helgengüetliplatz

Auswertungsbericht der Workshops
vom 26.8.2023 und 11.11.2023

Stadt Luzern

28. November 2023



metron

Mitwirkungsprozess Helgengüetliplatz

2

Bearbeitung

Oliver Bachmann

Betriebsökonom FH, MAS in Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung

Sylvie Thomann

MSc ETH in Bauingenieurwissenschaften

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Stadt Luzern

Stefan Naef

Projekte

Industriestrasse 6

6005 Luzern

Titelbild:

Foto Gruppendiskussion Workshop

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--------------------------------|-----------|
| 1 | Ausgangslage | 4 |
| 1.1 | Vorgehen | 4 |
| 2 | Workshop 1 | 4 |
| 2.1 | Teilnehmende | 4 |
| 2.2 | Eindrücke Workshop | 5 |
| 2.3 | Resultate | 6 |
| 2.4 | Zusammenfassung der Bepunktung | 11 |
| 3 | Workshop 2 | 12 |
| 3.1 | Teilnehmende | 12 |
| 3.2 | Resultate | 13 |
| 3.3 | Zusammenfassung der Bepunktung | 15 |

1 Ausgangslage

Der Helgengüetliplatz wurde vor wenigen Jahren saniert und neugestaltet. Nach kritischen Reaktionen aus der Bevölkerung plant die Stadt Luzern eine erneute Umgestaltung. Dazu wählt sie einen partizipativen Ansatz. Während der Vorbereitungsphase meldete sich die benachbarte Kirchgemeinde, da die Fällung einer Linde ebenfalls kritische Reaktionen im Quartier auslöste. Es wurde gemeinsam beschlossen, die Bepflanzung des Gartenareals unterhalb der Kirche mit in den partizipativen Prozess aufzunehmen.

Ziel des partizipativen Prozesses ist der Einbezug von Ideen und Ansichten der Quartierbevölkerung für eine neue Platzgestaltung.

1.1 Vorgehen

Für den Einbezug der Bevölkerung sind zwei Workshops vorgesehen. Am Workshop vom 26.8.2023 wurden die Ideen aufgenommen und gemeinsam diskutiert, daraus werden in der Folge unterschiedliche Entwürfe für die Platzgestaltung abgeleitet. Diese wurden am zweiten Workshop vom 11.11.2023 der Bevölkerung präsentiert und von dieser bewertet. Anschliessend wird eine finale Version erstellt.



Abbildung 1: Partizipativer Prozess Gestaltung Helgengüetliplatz

2 Workshop 1

Der Workshop vom 26. August 2023 startete auf dem Helgengüetliplatz. Zuerst wurden das Projekt, der Prozess sowie seine Möglichkeiten und Grenzen vorgestellt. Zudem erklärte der Vertreter der Kirchgemeinde die Situation auf dem Nachbarareal und die dortigen Möglichkeiten. In einer Einstiegsrunde beantworteten die Teilnehmenden die Frage nach der heutigen und der gewünschten Nutzung des Platzes.

Auf einem Spaziergang durch das Quartier erklärten die Fachplanenden Landschaft und Verkehr die Möglichkeiten der Strassenraumgestaltung im Helgengüetliquartier.

Im letzten Teil des Workshops wurden im Rahmen von Gruppendiskussionen (World-Café) von den Teilnehmenden Ideen für den Helgengüetliplatz zu Gestaltung, Aufenthalt, Events und Bepflanzung sowie für die Strassenraumgestaltung im Helgengüetliquartier entwickelt und diskutiert. Die Ideen wurden von den Teilnehmenden bewertet (grüne Punkte: Idee wird sehr begrüsst, rote Punkte: Idee wird abgelehnt).

2.1 Teilnehmende

An der ersten Mitwirkungsveranstaltung haben ca. 30 Personen aus dem oder mit Bezug zum Quartier teilgenommen. Darunter waren auch ca. 10 Kinder, welche teilweise ihre Ideen einbrachten.

2.2 Eindrücke Workshop

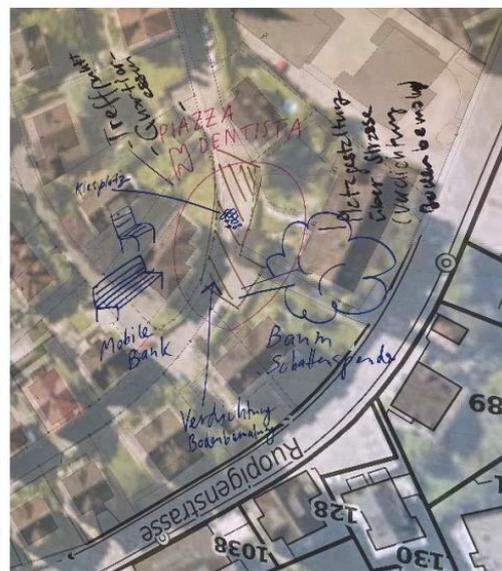
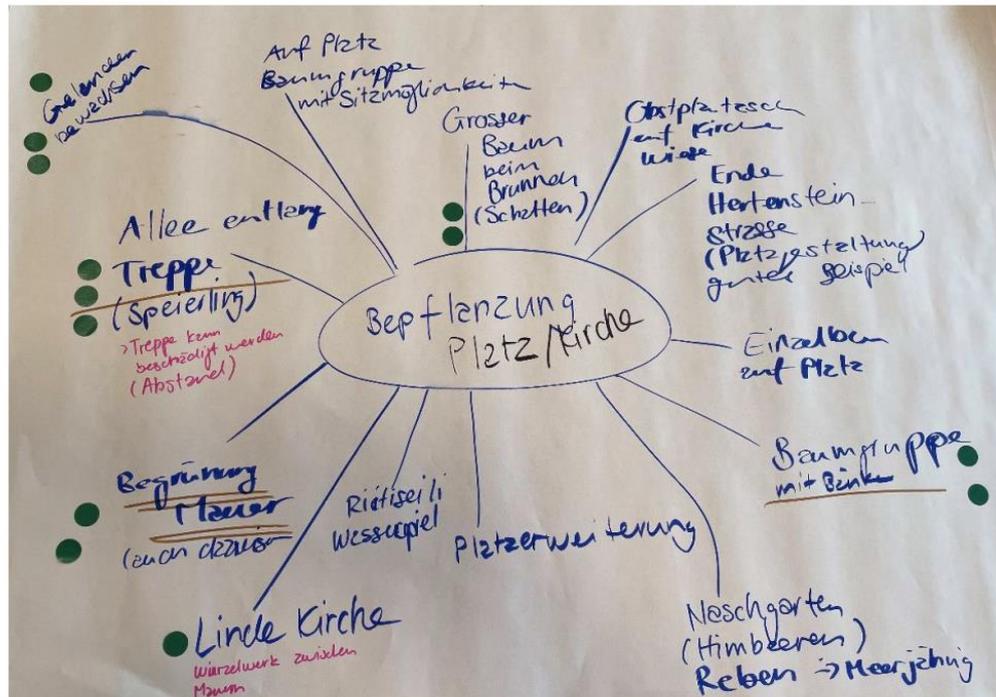


Abbildungen 2-7: Eindrücke vom Workshop

2.3 Resultate

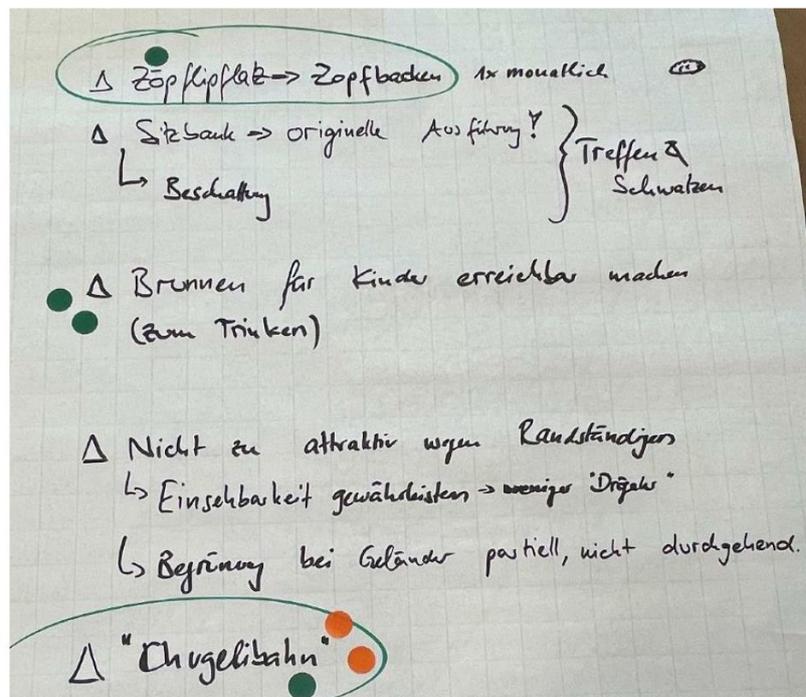
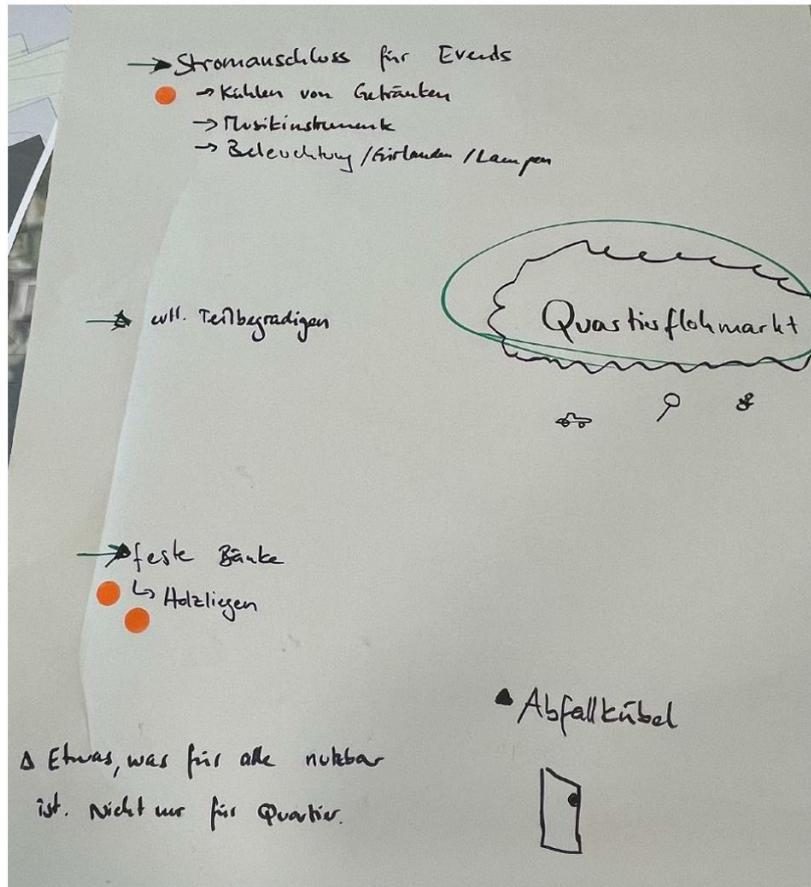
Folgende Ideen, Vorschläge und Lösungen wurden von Seite der Teilnehmenden auf den vier Tischen eingebracht:

Tisch Bepflanzung



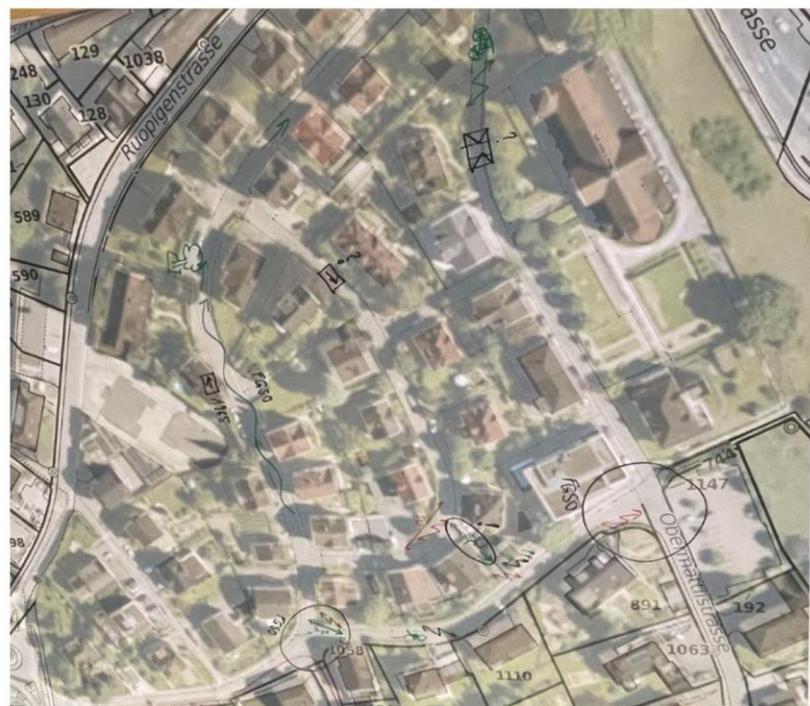
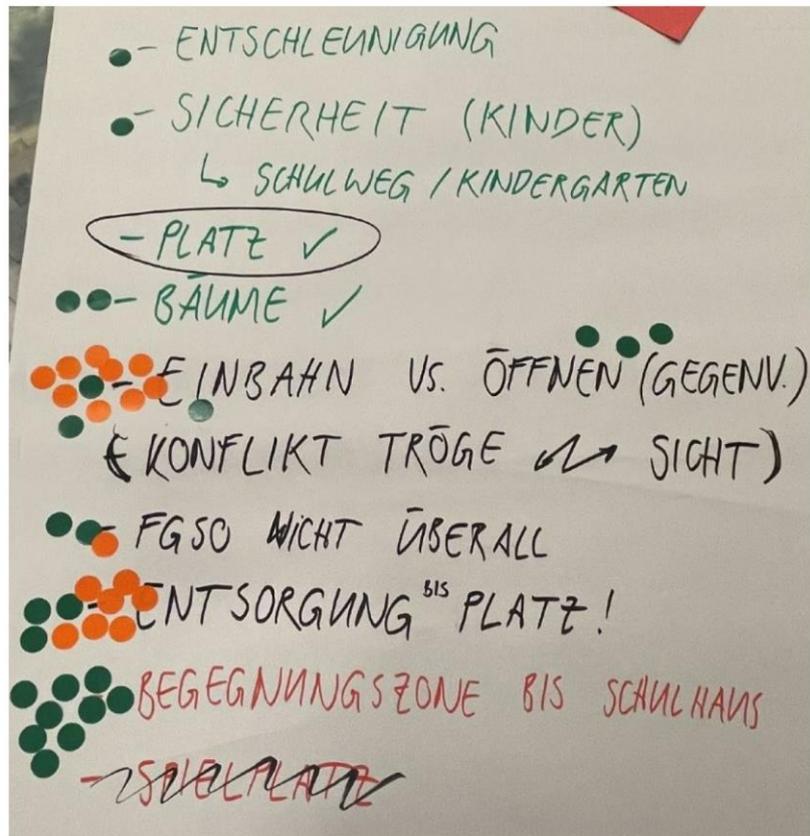
Abbildungen 8-10: Ideensammlung zur Bepflanzung

Tisch Erlebnis

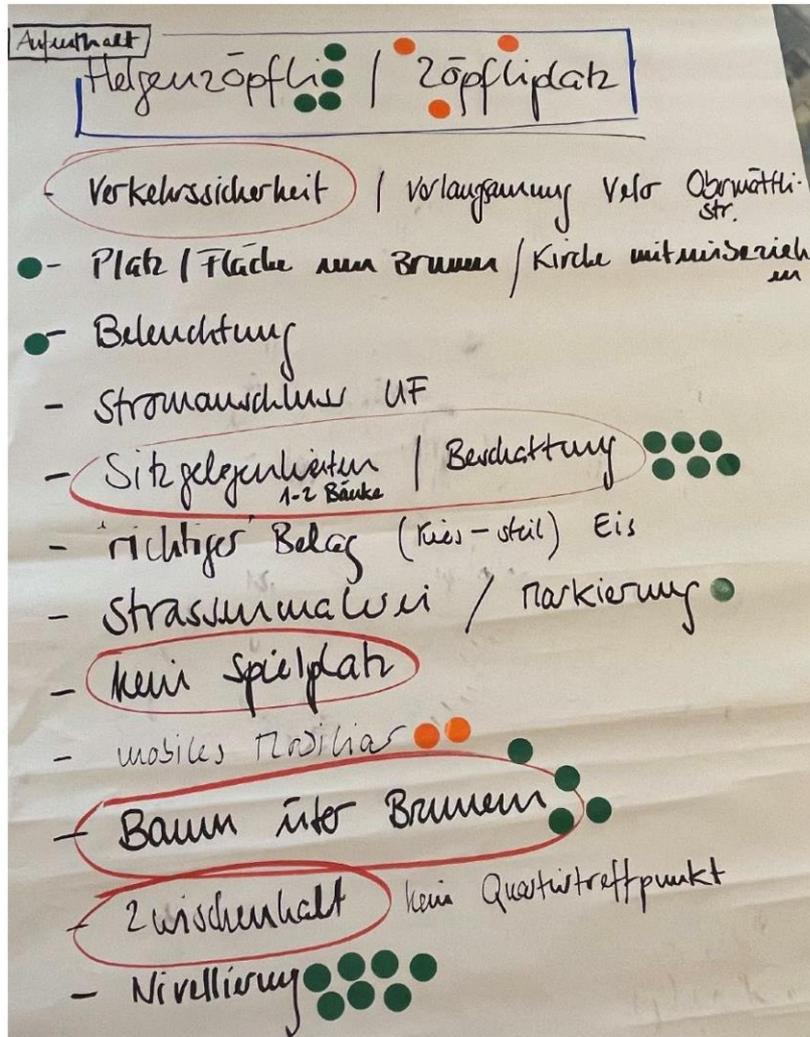


Abbildungen 11+12: Ideensammlung zum Erlebnis

Strassenraum im Quartier



Tisch Aufenthalt



Abbildungen 16+17: Ideensammlung zum Aufenthalt

2.4 Zusammenfassung der Bepunktung

Folgende Ideen wurden im Rahmen des Workshops positiv bewertet (mindestens drei grüne Punkte mehr als rote Punkte):

Bepflanzung

- + Geländer bewachsen (3)
- + Allee entlang der Treppe (3)
- + Bäume/Baum über Brunnen (5)

Strassenraum im Quartier

- + Begegnungszone bis Schulhaus (9)
- + Einbahn aufheben (3)

Aufenthalt/Platzgestaltung

- + Nivellierung (7)
- + Sitzgelegenheit/Beschattung (6)
- + Umbenennung in Helgenzöppli (3)

Folgende Ideen wurden im Rahmen des Workshops negativ bewertet (mindestens drei rote Punkte mehr als grüne Punkte):

Bepflanzung

- Keine negativen Bepunktungen

Strassenraum im Quartier

- Einbahnverkehr beibehalten (-6)

Aufenthalt / Platzgestaltung

- Entsorgung bis zum Helgengüetliplatz beibehalten (-4)
- Umbenennung in Zöppliplatz (-3)

3 Workshop 2

Der zweite Workshop fand als Indoor-Veranstaltung im Restaurant Philipp Neri statt. Nach der Einführung wurden die Resultate des ersten Workshops und insbesondere die Wünsche gemäss dem Stimmungsbild vorgestellt.

In der Folge wurde von der federführenden Verkehrsplanerin der derzeitige Planungsstand zur Begegnungszone im Quartier präsentiert. Dabei wurde auf den Stand der Vorstudie, die verkehrsberuhigenden Engstellen, die Situation vor dem Schulhaus insbesondere mit den Eltern-Taxis und die «Piazza-Dentista» (aufzuhebende Parkfelder an der Helgengüetlistrasse) eingegangen. Zudem wurde eine mögliche Variante von Bodenmarkierungen vorgestellt, die gemeinsam mit einer Künstlerin aus dem Quartier entwickelt wurde.

Im nächsten Schritt zeigte der Landschaftsarchitekt die beiden Varianten auf, welche er auf Basis der Bestandessituation und den Ideen des ersten Workshops erarbeitet hatte. Bei der Präsentation stand die Bepflanzung, die Möblierung, die Nivellierung sowie der Standort des Brunnens im Vordergrund.

Um offene Fragen zu klären und Ansichten zu diskutieren, fanden im Anschluss drei Runden an drei Tischen zu den Themen Begegnungszone, Platzgestaltung Variante 1 und Platzgestaltung Variante 2 statt.

Schliesslich wurde das Stimmungsbild der Workshopteilnehmenden zu folgenden Fragen aufgenommen:

- Gestaltungsvariante 1 oder 2, bzw. 2.1 (Variante 2 mit Brunnen im Freihaltebereich statt an der Mauer zur Kirche)?
- Name: Helgengüetliplatz (wie bisher), Helgenzöpfliplatz oder Helgenzöpfli?
- Grundsatzfrage: Soll es unter den nun bekannten Prämissen überhaupt eine Neugestaltung des Platzes geben?

3.1 Teilnehmende

An der zweiten Mitwirkungsveranstaltung haben ca. 40 Personen aus dem Quartier oder mit Bezug zum Quartier teilgenommen.

3.2 Resultate

Folgendes Stimmungsbild hat sich gezeigt:

Bevorzugte Variante

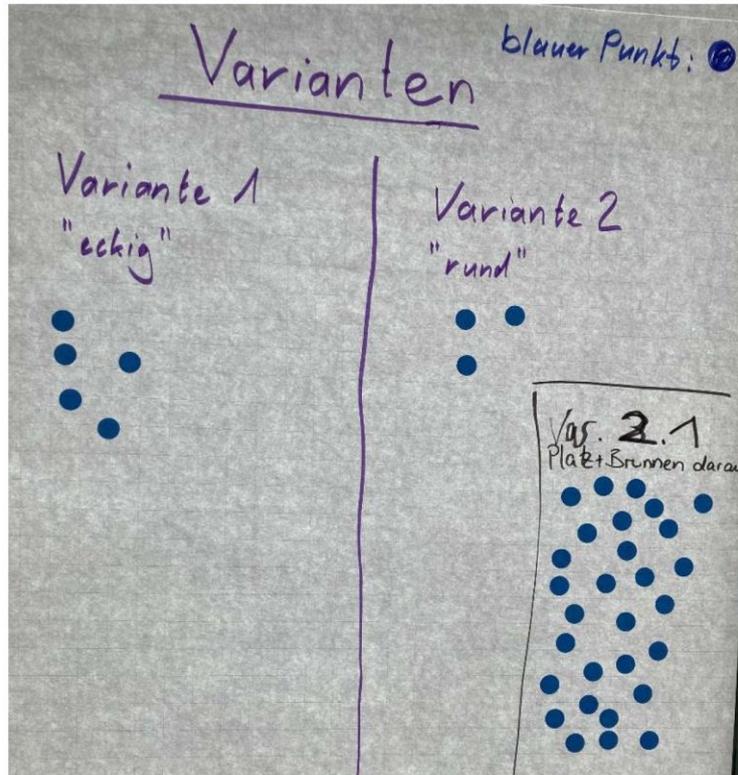


Abbildung 18: Stimmungsbild Resultat
«Bevorzugte Variante»

Bevorzugter Name

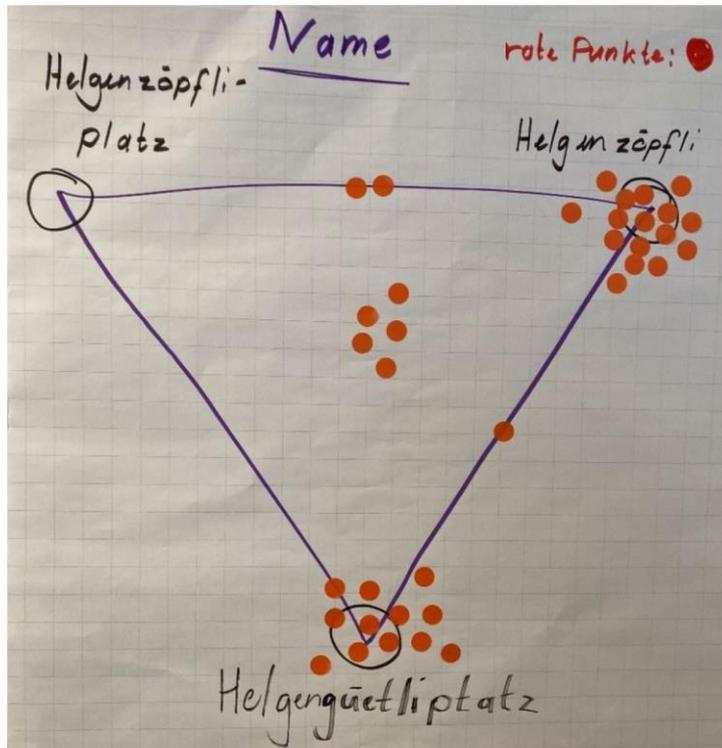


Abbildung 19: Stimmungsbild Resultat «Bevorzugter Name»

Grundsatzfrage zur Platzgestaltung

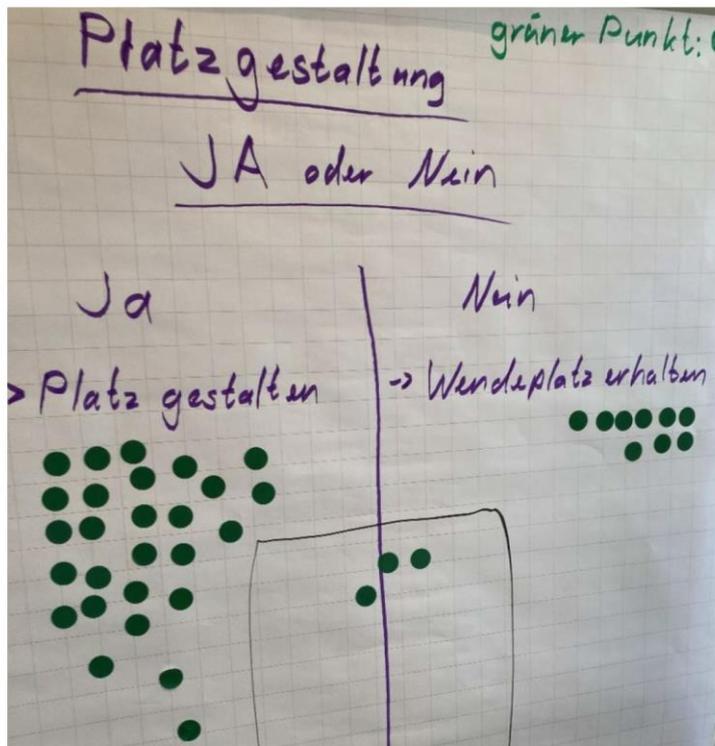


Abbildung 20: Stimmungsbild Resultat «Platzgestaltung»

3.3 Zusammenfassung der Bepunktung

Folgendes Stimmungsbild hat sich ergeben:

Frage 1: Bevorzugte Variante

- Variante 1: 5 Stimmen
- Variante 2: 32 Stimmen (wovon 3 Stimmen auf die Variante 2.0 und 29 Stimmen auf die Variante 2.1 entfielen)
- Die Variante 2.1 wird von einer grossen Mehrheit bevorzugt.

Frage 2: Bevorzugter Name

- Helgengüetliplatz: 18 Stimmen (12 ausschliessliche Stimmen, 6 Kombistimmen)
- Helgenzöpfliplatz: 7 (0 ausschliessliche Stimmen, 7 Kombistimmen)
- Helgenzöpfli: 24 Stimmen (16 ausschliessliche Stimmen, 8 Kombistimmen)

Eine Mehrheit bevorzugt den Namen Helgenzöpfli. Auch der bisherige Name Helgengüetliplatz hat viele Stimmen erhalten.

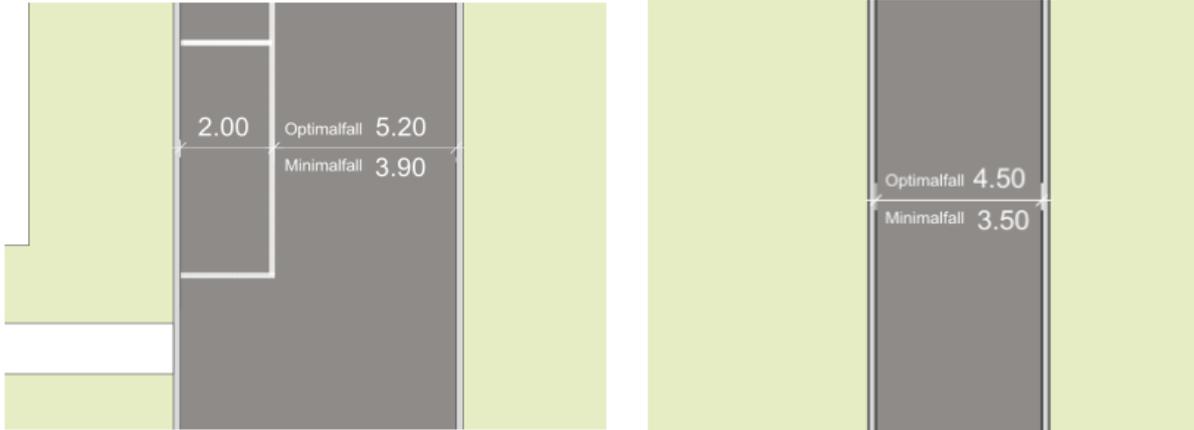
Frage 3: Grundsatzfrage zur Platzgestaltung

- Ja, Platz gestalten: 27
- Nein, Wendeplatz erhalten: 9
- Unentschlossen: 3

Eine grosse Mehrheit will, dass der Platz gestaltet wird, auch wenn dabei die Möglichkeit zu wenden zumindest für grosse Fahrzeuge nicht mehr funktioniert. Hauptgrund für die neun Gegenstimmen liess sich aus den Diskussionen entnehmen: Die Abfallentsorgung würde neu über eine Sammelstelle laufen.

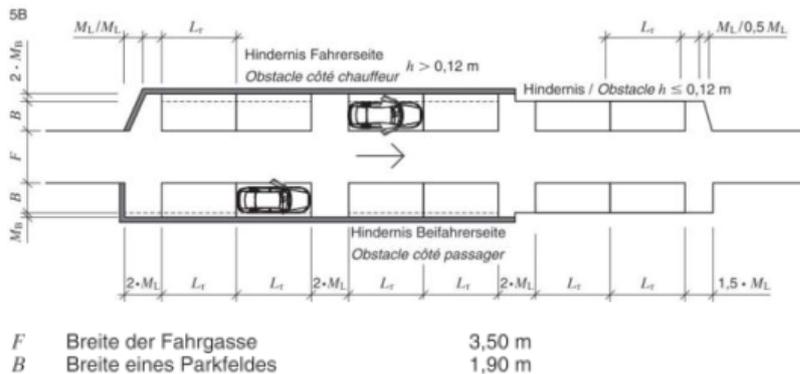
Anhang 2: Zusammenstellung Standards

Standards Fussverkehr Stadt Luzern



VSS 40 291

| Abmessungen der Schräg- und Senkrechtparkfelder <i>Dimensions des cases de stationnement obliques ou perpendiculaires</i> | | | | | | | |
|--|--|---|-----------------|---|-------------------|-------------------|---|
| Parkfeld- winkel <i>Angle de stationnement</i> <i>W</i> | Breite der Fahrgasse <i>Largeur de l'allée de circulation</i> <i>F</i> [m] | Breite des Parkfeldes <i>Largeur de la case de stationnement</i> | | Länge des Parkfeldes <i>Longueur de la case de stationnement</i> | | | Breite des Überhang- streifens <i>Largeur du débord</i> <i>U</i> [m] |
| | | <i>B</i> [m] | <i>b</i> [m] | <i>L</i> [m] | <i>LmV</i> [m] | <i>LoV</i> [m] | |
| 90° | 6,50 | 2,50 | | 5,00 | 10,00 | 0,50 | |
| | 6,25 | 2,55 | | | | | |
| | 6,00 | 2,60 | | | | | |
| | 5,75 | 2,65 | | | | | |
| | 5,50 | 2,70 | | | | | |
| | 5,25 | 2,75 | | | | | |
| 5,00 | 2,80 | | | | | | |
| 75° | 5,00 | 2,50 | 2,60 | 5,30 | 10,20 | 10,40 | 0,50 |
| | 4,50 | 2,65 | 2,75 | | | | |
| 70° | 4,50 | 2,50 | 2,70 | 5,30 | 10,00 | 10,30 | 0,50 |
| | 4,00 | 2,70 | 2,90 | | | | |
| 60° | 3,50 | 2,50 | 2,90 | 5,25 | 9,50 | 10,00 | 0,45 |
| | 3,20 | 2,80 | 3,25 | | | | |
| 45° | 3,20 | 2,50 | 3,55 | 4,80 | 8,60 | 9,10 | 0,35 |
| 30° | 3,20 | 2,50 | 5,00 | 4,10 | 6,50 | 8,20 | 0,25 |

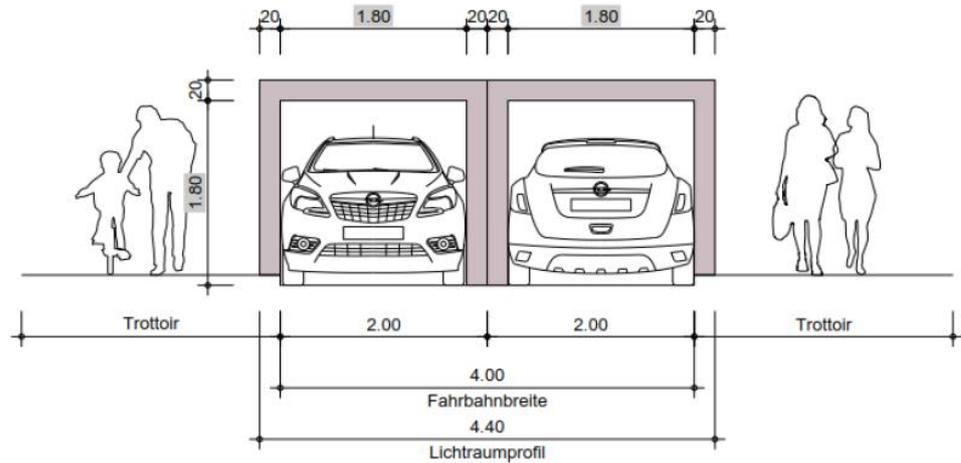


VSS 40 201

Massgebender Begegnungsfall
Geschwindigkeit V (km/h)

| | |
|----|----|
| PW | PW |
| 20 | |

- 0.00/00 GAV = Grundabmessung Verkehrsteilnehmer (m/cm)
 BSR = Bewegungsspielraum
 SiZ = Sicherheitszuschlag
 GVZ = Gegenverkehrszuschlag

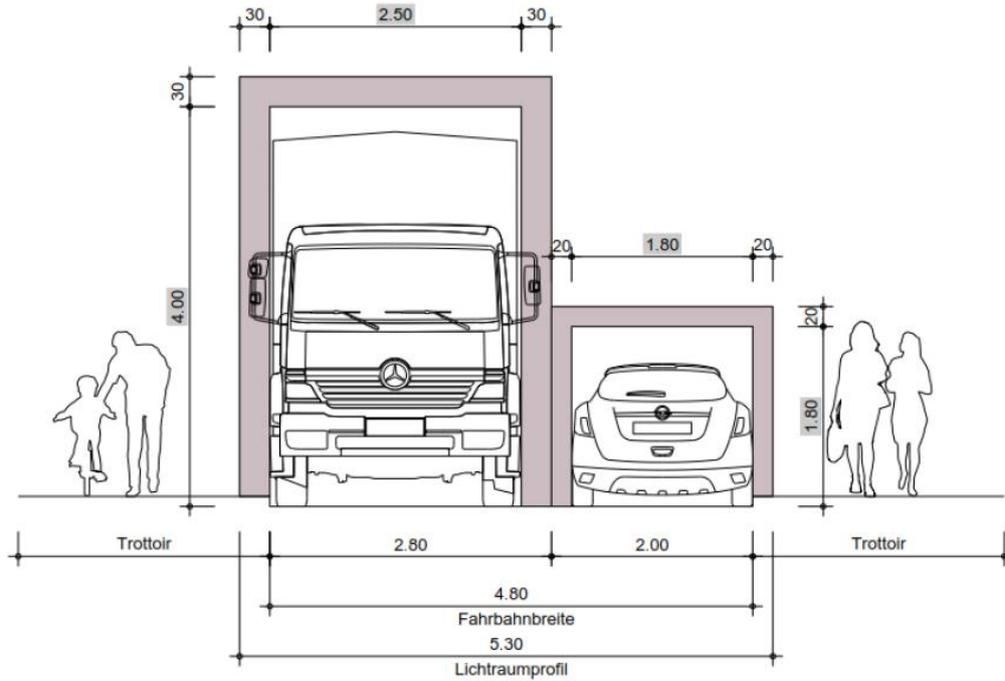


Massgebender Begegnungsfall
Geschwindigkeit V (km/h)

| | |
|----|----|
| LW | PW |
| 20 | |

At

- 0.00/00 GAV = Grundabmessung Verkehrsteilnehmer (m/cm)
 BSR = Bewegungsspielraum
 SiZ = Sicherheitszuschlag
 GVZ = Gegenverkehrszuschlag



Beilagen

- Beilage 1: Situationspläne Strassenraum Metron Verkehrsplanung AG
- Beilage 2: Situationspläne Landschaftsarchitekturbüro Christoph Wey GmbH

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11