

## Tempo-30-Zone Eschenstrasse, Rothenburg LU



### Problemstellung

Die in den 70er-Jahren gebaute Quartierserschliessung hat seit ihrer Erstellung bis Heute keine wesentlichen Erneuerungen erfahren. Die ausgeschilderte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und eine durchschnittliche Strassenbreite von 6.20 m widersprechen den heutigen Erwartungen einer siedlungsorientierten Strasse. Nach dem Neubau von insgesamt vier Wohnbauetappen bis im Jahr 2024, soll die Eschenstrasse auf Kosten der Gemeinde einen neuen Strassenoberbau erhalten.

Sowohl die Anwohnenden als auch die Gemeinde Rothenburg haben sich bei der Gründungsveranstaltung der neuen Strassengenossenschaft für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Sinne der Verkehrssi-

cherheit und des Erscheinungsbildes der Eschenstrasse ausgesprochen.

### Lösungskonzept

Im Rahmen einer dreiteiligen Planungsstudie sollen mögliche Varianten zur Umsetzung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone aufgezeigt werden.

### Phase 1— Grundlagen

Mit Hilfe einer Inspektion, kurz Road Safety Inspection (RSI), wurde die Eschenstrasse auf mögliche Sicherheitsdefizite überprüft. Die Defizite wurden in Form eines Berichts erfasst und nach ihrem Unfallrisiko bewertet. Die vorhandenen Sicherheitsdefizite bilden eine Grundlage für das spätere Variantenstudium. Eine spätere Variante soll möglichst alle Defizite der Strasse beheben.

### Phase 2— Gutachten

Das Strassenverkehrsgesetz schreibt vor, dass eine Herauf- bzw. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit einer Strasse nur aufgrund eines Gutachtens erfolgen kann. Das Gutachten hat unter anderem darzulegen, ob die entsprechende Geschwindigkeitsreduktion zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Das Gutachten wird von den zuständigen Fachstellen bewilligt. In dieser Phase wurde auch ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt um die Anwohnenden der Eschenstrasse über das Vorhaben und die möglichen Massnahmen zu informieren und allfällige Anregungen zu eruieren.

### Phase 3— Massnahmenplanung

In einer letzten Phase wurden die erarbeiteten Grundlagen zusammengetragen und Varianten ausgearbeitet. Es wurden grundsätzlich 3 Varianten erarbeitet welche sich von ihrem Ausbaugegrad differenzieren. Die Visualisierungen oben beschreiben die Bestvariante.

### Benedikt Gasser

Betreuer:  
Patrick Eberling

Experte:  
Matthias Senn

Industriepartner:  
Strassengenossenschaft Eschenstrasse