

Rektifizierte Antwort

auf

Interpellation Nr. 62 2000/2004

von Louis Baume, Markus Boyer und
Markus Mächler namens der CVP/CSP-
Fraktion, vom 26. Januar 2001

Sind Detailhandel und persönliche Dienstleistungsunternehmen der Luzerner Innenstadt im zu engen Korsett der städtischen Verkehrsplanung?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Eine zentrale Frage beim Beginn jeder Planung oder jedes Projektes ist diejenige nach dem Kreis der Betroffenen. Aus diesem Kreis soll eine repräsentative, aber aus Gründen der Effizienz möglichst kleine Gruppe zur Begleitung der Planung oder des Projektes gebildet werden. Bei der Erarbeitung des Teilrichtplanes Parkierung bestand die verwaltungsexterne Begleitgruppe aus einer Delegation der Strassenverkehrskommission, mit je einem Vertreter der Verkehrsverbände ACS, TCS und VCS, sowie dem Vorsitzenden der seinerzeitigen Arbeitsgruppe zur Attraktivierung der Luzerner Innenstadt (ALI). Der Arbeitsgruppe ALI gehörten vier Vertreter der Wirtschaft an. Es bestand offenbar damals kein Bedürfnis, für die Begleitung der Planung jemanden aus der Finanzdirektion, die in der Stadtverwaltung den Bereich Volkswirtschaft bearbeitet, zu bestimmen. Die Stelle des Mitarbeiters für Wirtschaftsfragen wurde erst später geschaffen.

Der Interpellationstext lässt vermuten, dass den Interpellanten der Anlass für die Erarbeitung eines Teilrichtplanes Parkierung nicht bekannt ist. Es waren die Bedürfnisse der Wirtschaft, die den Stadtrat veranlassten, einen Teilrichtplan Parkierung erarbeiten zu lassen. Bedürfnisse, die im Masterplan Verkehr, im ALI-Massnahmenplan und auch in Vorstössen im Grossen Stadtrat zum Ausdruck kamen. Mit dem Teilrichtplan Parkierung sollte unter anderem aufgezeigt werden, wie im Rahmen der geltenden Rechtsordnung zusätzlicher Parkraum für Kunden der Innenstadtgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe geschaffen werden kann. Gleichzeitig sollten die Bedürfnisse der Bewohner und des Warenumschlages berücksichtigt werden. Die umstrittene Zone mit beschränktem Zutritt ist ein Vorschlag aus dem Teilrichtplan zur Befriedigung der Ansprüche der Wirtschaft. Die Idee dieser Zone besteht darin, dass Parkraum für Kunden und Besucherfahrzeuge am Rand der Zone in

Parkhäusern bereitgestellt wird, um die Strassen im Inneren der Zone für diejenigen Verkehrsbedürfnisse, insbesondere den Güterumschlag, freizuhalten, die nicht verlegt werden können.

Der Stadtrat hat den Teilrichtplan beraten, wollte ihn aber nicht beschliessen, bevor die neue Verkehrskommission der Stadt Luzern (VKL) zuhanden des Stadtrates darüber geäussert hat. Die VKL hat sich inzwischen zum Teilrichtplan Parkierung im Detail Stellung genommen. Die Verwaltung überarbeitet diesen zurzeit im Sinne der Anträge der VKL.

Für den Stadtrat ist bei gesamtstädtischen und grundsätzlichen Verkehrsfragen primär die Verkehrskommission (VKL) der Gesprächspartner. Für quartierbezogene Projekte sind es die Quartiervereine. In beiden Gremien ist die Wirtschaft vertreten. Es ist letztlich eine Frage der Planungs- und Verwaltungsökonomie, wie viele Einzelkonsultationen zu einer Planung vorgenommen werden sollen, bevor das aufwändige demokratische Genehmigungsverfahren überhaupt beginnt. Gerade in Fragen, wo die Wirtschaft betroffen ist, kann der Meinungsbildungsprozess sehr schwierig sein, weil vielfach selbst die Exponenten der Wirtschaft sehr kontroverse Ansprüche haben. Das trifft auch beim in der Interpellation verwendeten Begriff des einkaufsgerechten Verkehrs zu, wo die Meinungen, was darunter zu verstehen sei, stark auseinander gehen.

Bei der Frage des Planungsaufwandes ist auch der Stellenwert eines Richtplanes zu berücksichtigen. Ein Richtplan soll die Planungsabsicht der Behörde dokumentieren. Er ist ausschliesslich behördenverbindlich und hat keine Wirkung auf das Eigentum. Erst wenn die Behörde die Realisierung einer Richtplanmassnahme auslösen will, werden die Verfahren für die Rechtsverbindlichkeit der Massnahme durchgeführt. Aus diesem Grund gibt es im Richtplan Massnahmen, die erst Ideen ohne grosse Ausführungsreife sind. Die Zone mit beschränktem Zutritt ist eine solche Idee. Für deren Umsetzung sind noch viele Details zu lösen, die letztlich für die Akzeptanz der Massnahme entscheidend sein können.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Der Stadtrat wird die Zufahrtsbeschränkungen auf die Wirtschaftstauglichkeit überprüfen. Auf Stufe Richtplan ist das aber noch nicht im Detail möglich. Auf dieser Stufe müssten eher die Randbedingungen formuliert werden, innerhalb derer die Massnahme wirtschaftstauglich ist. Generell wird sich die Frage nach dem Massstab für die Wirtschaftstauglichkeit stellen.
2. Die „Ladezone“ ist eine politische Wortschöpfung, die in letzter Zeit in verschiedenen Vorstössen im Grossen Stadtrat verwendet wurde. Das Strassenverkehrsrecht kennt diesen Begriff nicht. Der Stadtrat ist jedoch mit den Interpellanten der Meinung, dass die ökonomisch richtige Verwendung des knappen Strassenraums nicht primär das

Parkieren sein kann, sondern in erster Linie das Umschlagen von Gütern. Gerade deshalb wurde der Vorschlag mit den Parkieranlagen am Rand einer Zone mit beschränktem Zutritt gemacht. Der Zutritt soll nur für Berechtigte möglich sein. Berechtig ist unter anderem, wer Güterumschlag zu tätigen hat; nicht aber, wer auf öffentlichem Grund parkieren will. Somit ist die Zone mit beschränktem Zutritt auch ein Ladezonen-Modell. Das geltende Strassenverkehrsrecht kennt für Bereiche, wo Personen- und Güterumschlag möglich sein soll, das Parkverbot. Dieses wird mit Tafeln (örtlich oder als Zone) oder mit Markierungen angezeigt. In der Praxis ergeben sich gerade im Stadtzentrum grosse Schwierigkeiten beim Vollzug des Parkverbotes. Das missbräuchliche Parkieren im Parkverbot behindert oft Fahrzeuge, die tatsächlich Güter umschlagen oder Personen ein- und aussteigen lassen müssen. Der Nachweis des missbräuchlichen Parkierens ist für die Polizei oft sehr aufwändig. Eine andere Möglichkeit sind Parkplätze mit kurzer maximaler Parkzeit (30 Minuten) und Parkuhren zur Kontrolle. Die Nachfrage nach solchen Plätzen ist jedoch so gross, dass der Güterumschlag auch nicht jederzeit garantiert werden kann. Dass Ladezonen einen Beitrag zur Nutzungsvielfalt und zum guten Branchenmix leisten, ist eine nicht belegte Vermutung. Der Branchenmix hängt nämlich von mehreren Faktoren ab (beispielsweise auch vom Bodenpreis), die von der öffentlichen Hand nur sehr beschränkt beeinflusst werden können.

3. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen, welche Bewohner, Dienstleister, Besucher und Konsumenten an die Innenstadt stellen, bestehen in den innerstädtischen Gebieten zahlreiche Zielkonflikte. Der Stadtrat wird aus dieser Überlegung vermehrt versuchen, die unterschiedlichen Anforderungen und Interessen in den anstehenden Planungsprozessen zu berücksichtigen und bei Massnahmen, die eine wesentliche Veränderung bewirken, in erster Linie die betroffenen Quartiervereine konsultieren. Da das Gewerbe gerade bei den Quartiervereinen der Innenstadt stark vertreten ist, werden dessen Interessen damit in der Regel gebührend wahrgenommen.
4. Das Genehmigungsverfahren für einen Richtplan sieht die öffentliche Auflage vor. Der Stadtrat wird aber zur Förderung der Akzeptanz bereits in einem früheren Zeitpunkt die Bevölkerung in geeigneter Weise informieren.
5. Das Stadtzentrum mit seinen historischen Sehenswürdigkeiten ist nebst Wohngebiet auch Dienstleistungs- und Wirtschaftszentrum der Zentralschweiz. In der Gesamtplanung 2000 bis 2003 hat der Stadtrat festgehalten, dass die Fachstelle für Wirtschaftsfragen als Anlaufstelle bei Problemen, welche mit staatlichen Belangen zu tun haben, eine rasche, unbürokratische Bewältigung gewährleisten soll. Die Fachstelle für Wirtschaftsfragen ist regelmässig mit unterschiedlichen Problemstellungen und Zielkonflikten der Innenstadt konfrontiert. Aus dieser Überlegung ist es richtig, wenn der behördliche Bereich der Volkswirtschaft

ergänzend zu den verschiedenen Wirtschaftsinstitutionen und -verbänden stärker in die Planungsprozesse eingebunden und integriert wird.

Stadtrat von Luzern
StB 936 vom 22. August 2001

