

Stellungnahme

zum Postulat 381 von Louis Baume vom 31. März 2000

Massnahmen zu Sicherung der Existenzgrundlagen der Lebensmitteldetaillisten in der Luzerner Altstadt beim Vollzug der Verkehrsanordnungen des Stadtrates vom 19. März 1997 ("Grendelsperre")

Der Stadtrat geht mit der Auffassung einig, dass die Fussgängerzone zu einer Attraktivitätssteigerung der Luzerner Altstadt führt. Er teilt auch die im Postulat zum Ausdruck gebrachte Sorge um die Weiterexistenz kleinerer Detailhandelsgeschäfte in der Luzerner Altstadt. Bereits in der Stellungnahme zum Postulat 380 wurde darauf hingewiesen, dass die Problematik der einseitigen Branchenstruktur in der Innenstadt nicht durch die öffentliche Hand gelöst werden kann. Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass sich der Marktplatz Innenstadt mit seinen engen Platz- und Raumverhältnissen und den damit verbundenen Problemen in den Bereichen Logistik und Distribution für verschiedene Konsumgüter schlecht eignet. Der Stadtrat unterstützt Massnahmen, die darauf abzielen, die Nachteile der infrastrukturellen Defizite zu verkleinern.

Zum vorgeschlagenen Massnahmenkatalog ist zu erwähnen:

Versorgungskataster

Die Aufnahme eines Versorgungskatasters der Lebensmitteldetaillisten und die Abstimmung auf das „Ausnahmeregelungswerk“ ist nicht erforderlich. Die Detaillisten orientieren bereits heute ihre Zulieferfirmen über die Modalitäten der Ausnahmegewilligungen zum Befahren der Sperrzone. Auch die Stadtpolizei gibt über die bestehende Regelung jederzeit gerne Auskunft. Melden sich einzelne Lieferfirmen erst, wenn das allgemeine Fahrverbot bereits gilt, stellt die Stadtpolizei Zufahrtsgewilligungen bis zur Entscheidung über die Erteilung einer Dauerbewilligung aus.

Ladezonen

Die Grendelstrasse, der Löwengraben und die Grabenstrasse sind mit einem „Zonen-Parkverbot“ signalisiert. Mit dem Aufheben der Autoparkplätze bleibt der freie Raum (ausgenommen die Zweirad-Abstellplätze) vollumfänglich dem Güterumschlag zur Verfügung. Dabei müssen folgende Punkte beachtet werden.

- Die Fahrzeuge für den Güterumschlag dürfen nicht verkehrsbehindernd oder sogar verkehrsgefährdend aufgestellt werden, indem die Durchfahrt für andere Fahrzeuge verunmöglicht wird.
- Den Begriff „Güterumschlag“ hat das Bundesgericht im Entscheid BGE 89 IV 216 definiert. Güterumschlag ist demnach das Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse und

Gewicht die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen. Gemäss Art. 19 Absatz 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV), liegt verbotenes Parkieren dann vor, wenn das Abstellen des Fahrzeuges nicht dem blossen Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder dem Güterumschlag dient.

Aus dem Begriff des Güterumschlages folgt, dass im Bereich Grendelstrasse/Löwengraben/Grabenstrasse das Errichten einer eigentlichen Ladezone, wie im Postulat vorgeschlagen, nicht erforderlich ist, da die Verkehrsregeln dies zulassen.

Mit dem Einführen der sogenannten Altstadtsperrzone und dem Verfügen der Fussgängerzone ist beabsichtigt, in den Sperrzeiten mit einer kontrollierten Abgabe von Ausnahmegewilligungen den Fahrzeugverkehr in der Altstadt auf das wirtschaftlich notwendige Mindestmass zu beschränken. Es ist unumgänglich, dass die Zufahrtsbewilligungen auch in Zukunft ausschliesslich durch die Polizei direkt an die Zubringer abgegeben werden. Eine Regelung, bei der Ausnahmegewilligungen, wie im Postulat angeregt, „en bloc“ an die Geschäfte zum Weiterverkauf abgegeben würde, wäre rechtlich nicht haltbar und der Willkür wäre Tür und Tor geöffnet.

Zu den angeregten defensiven Massnahmen ist zu erwähnen:

Tonnageabhängiger Tarif für Einzelbewilligungen

Die Abgabe einer Einzelbewilligung zum Befahren der Sperrzone während der Sperrzeiten erfolgt gegen eine Gebühr von Fr. 5.-. Diese Gebühr hat den Charakter einer Bearbeitungsgebühr und ist nicht eine Gebühr für das Beanspruchen öffentlichen Grundes. Der Bearbeitungsaufwand bleibt derselbe, ob die Bewilligung für ein Motorrad, ein Auto oder ein Lastwagen ausgestellt wird. Das Einführen einer gewichtsabhängigen Gebühr bedürfte einer neuen gesetzlichen Grundlage. Da ein derartiger Tarif kaum kontrollierbar und zudem mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden wäre, lehnt der Stadtrat eine solche Lösung ab.

Höchstgeschwindigkeit 30km/h

Das Sperrgebiet zur Luzerner Altstadt ist gemäss Verfügung des Stadtrates vom 06. März 1996 an allen Zufahrten mit dem Signal Nr. 2.59.3 „Fussgängerzone“ signalisiert. Gemäss Art. 2 Bst. a Absatz 1 der Signalisationsverordnung (SSV) zeigt das Signal „Fussgängerzone“ mehrere Strassen oder ein Gebiet an, die den FussgängerInnen vorbehalten sind. Wird auf einer Zusatztafel ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schritttempo gefahren werden; die Führer müssen den FussgängerInnen den Vortritt gewähren. Das Anbringen "anderer Gebotssignale", wie im Postulat angeregt, ist nicht gesetzeskonform, und das Heraufsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist nicht zu verantworten.

Festhalten an den Sperrzeiten

Die Verkehrsbeschränkungen zur zeitweisen Verwirklichung einer autofreien Altstadt stammen aus dem Jahre 1973. Die Sperrzeiten von 10.00-06.00 Uhr bzw. die für den Zubringerdienst offenen Zeiten von 06.00 bis 10.00 Uhr geben immer wieder zu Diskussionen Anlass. Der Stadtrat teilt

die Meinung, dass zumindest vorläufig an der bisherigen Regelung festzuhalten ist.

Lastendepots

Das Errichten von „Lastendepots“ bedarf der näheren Abklärung. Dieses Anliegen kann im Rahmen des Projekts ALI der bereits in der Antwort auf das Postulat 380 angeregten Informationsplattform oder Workshops diskutiert werden.

Über dies hinaus sieht der Stadtrat keinen weiteren Handlungsbedarf. Er betrachtet das Anliegen des Postulanten entsprechend der heutigen Regelung als erfüllt und beantragt hiermit die Abweisung des Postulats.

In diesem Sinne lehnt der Stadtrat das Postulat ab.

Der Stadtrat von Luzern

Luzern, 15. November 2000 (StB 1298)