

Wurde anlässlich der 23. Ratssitzung  
vom 25. April 2002 beantwortet.

## **Antwort**

auf die

## **Interpellation Nr. 146 2000/2004**

von Rolf Hermetschweiler  
namens der SVP-Fraktion,  
vom 24. September 2001

### **Wird das Bramberg-Quartier zur Enklave mit Privilegien?**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Es ist richtig, dass die Stadt Luzern bei der Verkehrsanordnung für das Bramberg-Quartier Neuland betritt. Ein ähnlich grosses Gebiet mit einem Teilfahrverbot ist dem Stadtrat nicht bekannt. Es liegen deshalb auch keine Erfahrungen vor.

#### *Zu 1.:*

Die vom Teilfahrverbot betroffenen Strassen sind Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse und Privatstrassen. Eine Neueinteilung ab November 2001 ist nicht vorgesehen und auch nicht notwendig. Gemeindestrassen 3. Klasse dienen gemäss § 1 der Vollzugsverordnung zum Strassengesetz der Feinerschliessung von Quartieren, sie haben überwiegend Erschliessungsfunktion. Gemeindestrassen 2. Klasse dienen der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen. Sie haben überwiegend Sammelfunktion. Beide Strassenklassen haben demzufolge Funktionen, die dem Verkehr innerhalb eines Quartiers zugute kommen. Diese Funktionen müssen sie auch nach der Signalisation des Teilfahrverbotes erfüllen. Die Strassen dürfen auch öffentliche Strassen bleiben und müssen nicht privatisiert werden, da § 21 des Strassengesetzes ausdrücklich festhält, dass im öffentlichen Interesse der Gemeindegebrauch von öffentlichen Strassen beschränkt oder aufgehoben werden kann. Im öffentlichen Interesse liegt gemäss Strassengesetz insbesondere der Schutz von Wohngebieten.

#### *Zu 2.:*

Perimeterbeiträge gemäss Art. 11 des „Reglementes über Bau und Unterhalt von Strassen“ werden festgelegt und erhoben, wenn eine Gemeindestrasse neu gebaut wird. Im Bramberg-Quartier sind keine Neubauten von Gemeindestrassen absehbar. Im somit theoretischen Fall eines Strassenneubaus müssten wohl die Interessen der privaten Anstösser und Anstösserinnen nach der Signalisation des Teilfahrverbotes anders gewichtet werden als vorher. Für

den Unterhalt von Gemeindestrassen werden gemäss Art. 11 Abs. 4 keine Beiträge erhoben. Der Stadtrat hat deshalb für heute keinen Anlass, sich mit den Perimeterbeiträgen im Bramberg-Quartier zu befassen.

*Zu 3.:*

Für die Abnützung einer Strasse und damit auch für das Intervall des baulichen Unterhalts ist in erster Linie der Schwerverkehr massgebend. Der Schwerverkehr mit Ausnahme der Zubringer war aber bereits bisher im Bramberg-Quartier verboten. Aus diesem Grund ist keine wesentliche Veränderung beim Unterhalt zu erwarten. Massgebende Kriterien für die Prioritäten beim Winterdienst auf Gemeindestrassen sind die Existenz einer Linie des öffentlichen Verkehrs und die Steigung der Strasse. Wo diese Kriterien im Bramberg-Quartier erfüllt sind, müssen die bisherigen Prioritäten zur Aufrechterhaltung des Quartierverkehrs beibehalten werden. Wo die Kriterien fehlen, waren die Prioritäten bereits bisher so tief, dass sich auch da keine Änderung ergibt.

*Zu 4.:*

Nach Einführung der Neuregelung erfolgt durch die Stadtpolizei eine präventive Phase. Dabei werden zu unterschiedlichen Zeiten und abwechselnd auf den verschiedenen Strassenteilstücken alle Fahrzeuglenker/innen durch einen oder zwei Quartierpolizisten angehalten. Die Autofahrer/innen werden auf die Signalisationsänderung aufmerksam gemacht und mit der Broschüre „Grendel – Bramberg – Altstadt-Nord“ bedient. Eine eigentliche polizeiliche Kontrolle findet zu diesem Zeitpunkt nicht statt. Im Gebiet „Bramberg“ werden nach der Signalisationsänderung Geschwindigkeitskontrollen wie bis anhin durchgeführt. Dank diesen Kontrollen kann festgestellt werden, ob und wie stark der Fahrzeugverkehr seit der Einführung des Fahrverbotes zu welchen Zeiten zahlenmässig abgenommen hat. Nach einer bestimmten Einführungszeit werden sicher Gespräche mit den Vertretern der betroffenen Anwohner/innen stattfinden. Gestützt auf diese Aussagen und die Zahlen aus den Geschwindigkeitskontrollen kann das Ausmass der Akzeptanz einigermaßen eruiert werden. Diese Ergebnisse werden die Anzahl der polizeilichen Kontrollen massgebend beeinflussen. Fest steht zum heutigen Zeitpunkt, dass diese Kontrollen nur sporadisch und über eine kurze Zeitspanne (maximal 2 Stunden) durchgeführt werden können. Die personellen Ressourcen werden aus dem Kontingent der täglichen Verkehrsüberwachung bezogen. Dementsprechend muss die Anzahl der anderen Kontrollen, wie etwa das Befahren der Busspur oder das Nichttragen der Sicherheitsgurte und dergleichen, zu Gunsten der Kontrollen im Bramberg, etwas reduziert werden. In diesem Sinne werden die monatlich fest angeordneten Kontrollen durch jene am Bramberg ergänzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Personalaufwand.

*Zu 5.:*

Die polizeilichen Kontrollen werden sich ausschliesslich auf die „durchfahrenden Personen“ beschränken. Es werden im Normalfall keine Fahrzeugkontrollen innerhalb des Quartiers erfolgen. Mit dieser Vorgehensweise haben Fahrzeuglenker/innen nicht zu befürchten, gegenüber der Polizei Gründe für den Aufenthalt im Bramberg-Quartier preisgeben zu müssen. Es wird an der Polizei liegen, die Kontrollen so zu gestalten, dass der Beweis einer ununterbrochenen Durchfahrt erbracht werden kann. Diese Kontrollen werden unbestrittenermassen sehr aufwändig und je nach kontrollierter Fahrroute auch personalintensiv sein. Eine Abgabe von Durchfahrtsbewilligungen wurde von allem Anfang an ausgeschlossen. Einerseits weil dies einen unverhältnismässig grossen administrativen Aufwand ergeben würde, und andererseits ist es nicht zumutbar, dass jede Person (Besucher, Handwerker usw.), bevor sie berechtigterweise ins Bramberg-Quartier fahren will, bei der Polizei eine Bewilligung einholen müsste.

*Zu 6.:*

Die „Wohnoffensive“ des Stadtrates beschränkt sich nicht darauf, neue Wohngebiete zu fördern, sondern auch die Wohnqualität in bestehenden Gebieten zu heben oder mindestens zu erhalten. Der Stadtrat möchte, dass Luzern eine Stadt bleibt, wo das Wohnen auch bei hohen Ansprüchen möglich ist. Entlang Hauptverkehrsstrassen sind ausser dem Einbau von Lärmschutzfenstern bei Altbauten praktisch keine Wohnschutzmassnahmen möglich. Es muss akzeptiert werden, dass dort das Wohnen nur mit eingeschränkten Qualitätsansprüchen möglich ist. Gerade deshalb möchte der Stadtrat an jenen Strassen Hand für Verbesserungen bieten, wo Massnahmen möglich sind. In Quartieren mit der gleichen Problemlage und gleichen Voraussetzungen wie dem Bramberg-Quartier sind gleiche oder ähnliche Lösungen möglich. Voraussetzungen für solche Wohnschutzmassnahmen sind eine aktive Beteiligung der Quartierbevölkerung bei der Lösungsfindung, die Zweckmässigkeit und die Verhältnismässigkeit der Massnahme, insbesondere bezüglich der Auswirkungen auf andere Quartiere und vor allem die Akzeptanz der Massnahme im Quartier.

*Zu 7.:*

Die Frage der Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund wurde mit den Repräsentanten der betroffenen Quartiervereine eingehend diskutiert. Im Bramberg-Quartier besteht der Wunsch, die bestehende Regelung mit der blauen Zone beizubehalten respektive auch auf die wenigen noch weiss markierten Parkplätze innerhalb des Teilfahrverbotes auszudehnen. Es ist heute mit der neuen europäischen Parkscheibe möglich, eine Parkzeitbeschränkung auch abends, nachts und an Sonntagen anzuordnen. Das wurde im Bramberg-Quartier aber bisher nicht gewünscht und ist deshalb auch nicht vorgesehen.

*Zu 8.:*

In der Broschüre zur Einführung des Teilfahrverbotes heisst es unter anderem: „Als Zufahrten gelten: Besuch von Anwohnern (Parkplatz blaue Zone, maximal eine Stunde)“. Wer also jemanden im Bramberg-Quartier mit dem Auto besucht, darf wie bisher auf öffentlichem Grund parkieren und muss sich an die dort signalisierte Parkzeitbeschränkung halten (ebenfalls wie bisher „Blaue Zone“, tagsüber maximal eine Stunde). Die Zufahrt allein zum Zweck des Parkierens auf öffentlichem Grund ist jedoch nicht gestattet. Als Ausnahme gelten hier die Inhaber der Parkkarte für die Zone E. Wenn jemand berechtigt ist, auf einem privaten Parkplatz zu parkieren, sei es als Mieter des Parkplatzes oder als Besucher, ist diese Person unabhängig von der Parkdauer für die Zufahrt ebenfalls berechtigt.

*Zu 9.:*

In den Wohngebieten wurde die blaue Zone in der Regel auf Wunsch der Anwohner eingeführt. Damit konnten die quartierfremden Dauerparkierer ferngehalten werden. Es entstand dadurch wieder freier Parkraum für die Bedürfnisse des Quartiers. Die Bewohner, die keinen privaten Parkplatz haben, können mit der Parkkarte auf öffentlichem Grund zeitlich unbeschränkt parkieren. Auch für die Besucher und Handwerker ist die Chance grösser geworden, einen freien Parkplatz zu finden. Für Besucher und Handwerker, die länger als eine Stunde parkieren wollen, gibt die Stadtpolizei Tageskarten ab. Offenbar überwiegen die Vorteile der blauen Zone gegenüber den Nachteilen der beschränkten Parkzeit. Eine Umfrage bei den Quartiervereinen ergab nämlich, dass überall dort, wo die blaue Zone heute schon besteht, eine Ausdehnung der maximalen Parkzeit auf zwei oder drei Stunden abgelehnt und die Beibehaltung der blauen Zone gewünscht wird.

Stadtrat von Luzern

StB 1246 vom 14. November 2001

