

«Spüren den Parkplatzabbau bereits heute»

Was bedeutet die Autofrei-Initiative für die Läden in der Stadt Luzern? Der Detaillistenverband hat eine klare Meinung.

Interview: Robert Knobel

Ein Grossteil der Luzerner Innenstadt soll autofrei werden: Das fordert die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere» der Jungen Grünen, über die am 28. September abgestimmt wird.

Besonders kontrovers diskutiert wird die Initiative in der Neustadt, wo es viele kleine Geschäfte, Restaurants und Praxen gibt. Die City Vereinigung Luzern (CVL) sowie das Komitee «Lebendige Neustadt» bekämpfen die Initiative.

Nun hat auch der Luzerner Detaillistenverband (DVL) die Nein-Parole herausgegeben. Er beobachtet die Initiative «mit grosser Sorge», schreibt der Verband. Denn bei einer Annahme würden nicht nur alle öffentlichen Strassenparkplätze verschwinden, sondern man dürfte mit dem Auto gar nicht mehr in die betroffenen Quartiere hinein fahren. DVL-Geschäftsführer und SVP-Kantonsrat Rolf Bossart befürchtet, dass die Geschäfte darunter massiv leiden würden.

Sie sagen, Fahrverbote und Parkplatzabbau würden den Geschäften in der Innenstadt schaden. Können Sie abschätzen, wie viele Kundinnen und Kunden tatsächlich mit dem Auto einkaufen?

Rolf Bossart: Hoch ist der Auto-Anteil vor allem bei Fachgeschäften und Läden mit grösserem Sortiment oder höherpreisigen Produkten, etwa im Bereich Mode, Einrichtung und Spezialitäten. Bei Geschäften des täglichen Bedarfs ist der Anteil deutlich geringer. Aus Rückmeldungen von Fachgeschäften aus der Stadt wissen wir, dass bis 40 Prozent der Kundschaft aus dem Umland kommt – vor allem aus der Agglomeration, Uri, Nid- und Obwalden. Meist kommen diese Kunden für Einkäufe in mehrere Geschäfte innerhalb der Stadtquartiere, inklusive Gastro-Besuch. Im Kontext der Mall of Switzerland wurde eine Umfrage in sechs Gemeinden ausserhalb Luzerns gemacht: 37 Prozent gaben an, ein- bis zweimal pro Monat in Luzern einzukaufen, davon 42 Prozent mit dem Auto.

«Bei Fachgeschäften ist der Autoanteil hoch.»



Rolf Bossart
DVL-Geschäftsführer

Und wo parkieren diese Kundinnen und Kunden typischerweise?

Bevorzugt wird die Nähe zum Geschäft. Das können auch Parkhäuser sein, sofern sie in Gehdistanz liegen. Doch diese sind bereits heute zu Stosszeiten stark ausgelastet, wenn nicht sogar voll. Mit einem weiteren Abbau von Strassenparkplätzen droht eine massive Verschärfung. Insbesondere auch, wenn all den Anwohnern mit Dauerparkkarte die Parkplätze fehlen. Nach wie vor fehlt eine Strategie, wie die Abholung von Einkäufen in einem autofreien Quartier funktionieren würde: Gäbe es etwa immer noch eine Möglichkeit, kurz vor dem Geschäft zu halten, um zum Beispiel Teppiche abzuholen?

Bereits bisher sind in der Innenstadt zahlreiche Parkplätze abgebaut worden. Welche Rückmeldungen aus der Kundschaft hören Sie?

«Es wird immer schwieriger, bei Euch in der Neustadt oder auch in anderen Quartieren einzukaufen.» Oder sie sagen: «Dann

gehe ich lieber ins Shopping-Center oder nach Zürich.» Andere fragen sich, ob die Stadt überhaupt noch Einkaufsläden und lokale Produkte will – oder ob alle lieber online einkaufen sollen. Viele DVL-Mitglieder spüren den Parkplatzabbau heute deutlich. Manche berichten von rückläufigen Frequenzen, hauptsächlich wegen fehlender Kundschaft aus dem Umland.

Indes bedeutet die Umgestaltung von Strassen oft eine Attraktivierung und mehr Laufkundschaft. Könnten Läden davon nicht profitieren?

Grundsätzlich kann eine attraktivere Umgebung mit mehr Aufenthaltsqualität Vorteile bringen: längere Verweildauer, mehr Passanten, lebendigeres Quartier. Aber: Mehr Passanten heisst nicht mehr Umsatz für alle. Vorteilhaft kann es für Coffeeshops, Convenience-Angebote und kleine Boutiquen sein. Weniger relevant oder sogar nachteilig kann es für Fachgeschäfte oder Läden mit schwereren Produkten sein, die gezielt angesteuert werden.

Die Luzerner Altstadt ist seit 50 Jahren auto- und parkplatzfrei. Wieso könnte das nicht auch in der Neustadt funktionieren?

Die Altstadt ist stark touristisch geprägt mit Gastronomie, Souvenirs, Schokolade und internationalen Ketten, die sich die Mieten überhaupt leisten können. Die Gentrifizierung ist massiv gestiegen, seit die Altstadt autofrei ist. Die Neustadt hingegen ist eher ein Quartier mit Fachgeschäften und Angeboten, die gezielt aufgesucht werden – oft auch mit grösseren Transportbedürfnissen. Wir sind nicht grundsätzlich gegen autofreie Quartiere. Aber es braucht Planung, flankierende Massnahmen und Lösungen im Vorfeld. Eine lebendige Fussgängerzone kann nur dann ein Gewinn sein, wenn parallel klare Park- und Verkehrskonzepte vorhanden sind. Andernfalls besteht das Risiko, dass Frequenz und Umsatz im Neustadtquartier massiv einbrechen – zugunsten von Einkaufszentren oder anderen Städten.