

Innsbruck, 30. April 2026

## **Anfrage**

### **Ladezonen, Kontrollpraxis der MÜG und betriebliche Realität von Gewerbebetrieben**

In den vergangenen Monaten mehren sich Rückmeldungen von Innsbrucker Gewerbebetrieben, die im Zuge ihrer betrieblichen Tätigkeit regelmäßig auf Ladezonen angewiesen sind. Konkret wird berichtet, dass es im Zusammenhang mit Kontrollen durch die Mobile Überwachungsgruppe (MÜG) wiederholt zu Beanstandungen kommt, wenn Be- und Entladevorgänge aus Sicht der Kontrolleure zu lange dauern.

Dabei ist festzuhalten, dass betriebliche Abläufe – je nach Branche – nicht mit einem kurzfristigen Ein- oder Ausladen einzelner Pakete vergleichbar sind. Insbesondere bei Handwerks-, Liefer- oder Dienstleistungsbetrieben können Be- und Entladevorgänge naturgemäß mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Gleichzeitig ist anzuerkennen, dass die Kontrolle der ordnungsgemäßen Nutzung von Ladezonen eine anspruchsvolle Aufgabe darstellt und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MÜG diese sicherlich nach bestem Wissen und Gewissen wahrnehmen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die grundsätzliche Frage, wie eine praxistaugliche Balance zwischen notwendiger Kontrolle und den realen Anforderungen ansässiger Betriebe hergestellt werden kann. Dies gilt insbesondere auch für Unternehmen, die bereits vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung an ihren Standorten tätig waren.

Ein möglicher Ansatz könnte darin bestehen, für ansässige Gewerbebetriebe eine entgeltliche Sonderregelung in Form von Ladezonenberechtigungen bzw. Sonderparkkarten zu prüfen, um wiederkehrende Konflikte zu vermeiden und gleichzeitig eine klare, nachvollziehbare Regelung zu schaffen.

#### **Der Herr Bürgermeister wird daher um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:**

1. Ist der Stadt Innsbruck die geschilderte Problematik im Zusammenhang mit der Nutzung von Ladezonen und der Kontrollpraxis der MÜG bekannt?
2. Liegen der Stadt konkrete Beschwerden oder Erfahrungswerte von betroffenen Gewerbebetrieben vor?
3. Welche internen Richtlinien oder Ermessensspielräume bestehen für die MÜG bei der Beurteilung von Be- und Entladevorgängen?

4. Gibt es seitens der Stadt bereits Überlegungen oder konkrete Ansätze, die Nutzung von Ladezonen praxisnäher zu gestalten?
5. Wie beurteilt die Stadtregierung den Vorschlag, für ansässige Gewerbebetriebe entgeltliche Sonderparkkarten bzw. Ladezonenberechtigungen einzuführen?
6. Welche rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen wären für eine solche Lösung zu berücksichtigen?
7. Welche alternativen Maßnahmen sieht die Stadt, um die Situation für betroffene Betriebe zu verbessern und gleichzeitig eine missbräuchliche Nutzung von Ladezonen zu verhindern?
8. Wie wird sichergestellt, dass insbesondere langjährig ansässige Betriebe durch die bestehende Regelung nicht unverhältnismäßig benachteiligt werden?