

Nein.

zur Abstimmung Teilrevision Ortsplanung Kriens vom 27. Februar

Medienkonferenz vom Donnerstag, 13. Januar 2005, Rest. Kuonimatt Kriens Komitee gegen die wirtschaftsfeindliche Fahrtenbeschränkung

„Meine jugendliche Enttäuschung über die Krienser Planwirtschaft ist gross“

Michael Günter, Student der Rechtswissenschaften

Geschätzte Medienschaffende

Ich habe Kriens als eine sehr offene, liberale Gemeinde kennen – und vor allem schätzen gelernt.

Nun aber bin ich enttäuscht. Enttäuscht, dass das, was ich hier als junger Mensch schätzen gelernt habe, plötzlich umgeworfen werden soll. Meine Enttäuschung über die Krienser Planwirtschaft und Überreglementierung ist gross. Dass ich mich als jugendlicher Krienser für ein Engagement in der Politik entschieden habe, hängt mit meinem Grundverständnis zusammen, dass wir den Staat, die Gemeinde gemeinsam entwickeln sollen und der Staat die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen und nicht behindern soll. Meine Begeisterung für mein Studium und mein politisches Engagement haben nun dazu geführt, dass ich mich mit der Teilrevision der Ortsplanung und damit mit dem Fahrtenmodell intensiv beschäftigt habe.

Der Grund für meine Enttäuschung ist das soeben von Susy Luginbühl vorgestellte Fahrtenmodell, das mit der Teilrevision der Ortsplanung eingeführt werden soll. Eine solche Beschränkung würde nicht nur das wirtschaftliche Wachstum von Kriens verunmöglichen, weniger Steuereinnahmen und mehr Arbeitslose verursachen – sondern sie verletzt auch meine – und wahrscheinlich auch Ihre – Vorstellung von Recht und Gerechtigkeit.

Ich bin Jura-Student an der Universität Luzern und verfolge die Diskussion um das vom Gemeinderat vorgeschlagene Fahrtenmodell, wie erwähnt, sehr intensiv. Ich muss ihnen sagen, dass sich für ein Fahrtenmodell bis heute in der ganzen Schweiz keine gesetzliche Grundlage finden lässt. Dies hat selbst das Bundesgericht in seiner Entscheidung zum Zürcher Hardturm-Stadion-Streit eingestehen müssen.

Das Fahrtenmodell ist ein Regulativ, mit demselben Ziel einer Parkplatz-/ oder Nutzungs-Beschränkung. Parkplatz- und Nutzungsbeschränkungen sind bereits heute geregelt und von allen Seiten akzeptiert. Warum also muss ein neues Instrument geschaffen werden, für dessen Nutzen und Wirkung nicht einmal das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft genauere Angaben zur Effizienz machen kann, wie das Bundesgericht feststellte?

Inzwischen glaubt beispielsweise auch die Stadt Zürich nicht mehr an eine Effizienz eines Fahrtenmodells und verzichtet bei den Sonderbauvorschriften für das Maag-Areal Plus in Zürich West auf ein Fahrtenmodell.

Aber abgesehen davon, weiss heute noch niemand, wie genau ein Fahrtenmodell kontrolliert werden soll. Will die Gemeinde Kontrolleure an die Einfahrtsstrassen zum Schlundgebiet setzen, welche die Autos zählen und nach einer bestimmten Anzahl Autos gerade SIE aufhalten und nicht mehr einkaufen lassen? Was würden Sie dann tun?

Wo bleibt der Grundsatz der Rechtsgleichheit, wenn Ihr Nachbar, der eine Stunde früher unterwegs war, noch einkaufen darf, aber SIE nicht?

Nein.

zur Abstimmung Teilrevision Ortsplanung Kriens vom 27. Februar

Wo bleibt der Grundsatz der Rechtsgleichheit, wenn die Horw und Luzern weiterhin Verkehr über das Schlundgebiet ableiten dürfen, so viel sie wollen; Wenn Horwer und Luzerner so oft sie wollen das Schlundgebiet befahren dürfen, die Krienser wegen der Selbstbeschränkung Fahrtenmodell aber nicht?

Wo bleiben Ihre persönlichen Freiheitsrechte, wenn Sie zwar nach Luzern oder über die Autobahn nach Emmen und Stans zum einkaufen fahren dürfen – nicht aber ins nahe Schlundquartier, weil das Tagessoll an PWs bereits erreicht ist? Über die ökologischen - und ökonomischen - Konsequenzen muss ich mich wohl nicht auslassen!!!!

Nehmen wir einmal an, die Kontrollen funktionieren – und nun fahren SIE ins Quartier Schlund, obwohl das vom Gemeinderat willkürlich festgelegte Limit bereits erreicht ist. Werden Sie nun gebüsst? Wird das Geschäft, die Disco, das Kino, das Hotel, in das sie möchten, gebüsst?

Noch ist nämlich nicht nur unbekannt, wie ein Fahrtenmodell durchgesetzt, bzw. welche Konsequenzen die Nichteinhaltung der Regelung nach sich zieht. Was aber, das frage ich mich, nützt eine Vorschrift, wenn keine Konsequenzen bei Nichteinhaltung feststehen?

Selbst der VCS gibt in einer Stellungnahme zum Bundesgerichtsurteil zum Hardturm zu, dass eine «Abstützung allein auf die Parkplatzzahl nach ihrer Ansicht klarer und einfacher zu handhaben» wäre als die nun festgelegte Fahrtenkontrolle.

Eine Beschränkung der Fahrten als staatliche Lenkungsmassnahme tangiert nicht zuletzt auch ein die Grundrechte der Wirtschafts- (Art. 27 BV) und der Eigentumsfreiheit (Art. 26 BV): Grundstückeigentümer können nicht mehr frei über die Nutzung ihres Eigentums im Rahmen der Zonenplanung entscheiden. Dadurch wird ihr Grund und Boden entwertet, was einer materiellen Enteignung zumindest sehr nahe kommt. Gewisse wirtschaftliche Nutzungen werden ausgeschlossen, was die Wirtschaftsfreiheit erheblich tangiert.

Wie bereits gesagt, behindert das Fahrtenmodell die wirtschaftliche Entwicklung. Dies primär durch die geschaffene Rechtsunsicherheit. Insbesondere für mittelgrosse Investoren kommt es zu einer bedeutenden materiellrechtlichen Änderung. Anstatt, wie bei Baubewilligungen üblich, ist die Bewilligung nicht mehr als Anspruchsbewilligung ausgestaltet, sondern als Ermessensbewilligung. Mittlere Investoren sind gemäss Fahrtenmodell auf eine Ausnahmbewilligung und die Zuteilung eines Ausnahmefahrtenkontingents angewiesen. Die Erteilung dieser Ausnahmbewilligungen liegt im Ermessen des Gemeinderates. Es wird nicht mehr so sein, dass ein Investor, indem er alle Kriterien erfüllt, sicher sein kann, dass er eine Bewilligung erhält. Im Gegenteil: es wird vorkommen, dass einem Investor, obwohl er seinerseits alle notwendigen Vorkehrungen trifft, einen negativen Bewilligungsentscheid erhalten wird, aufgrund von externen Gegebenheiten, welche er selber nicht beeinflussen kann. Da aufgrund der geschaffenen Unsicherheit mit langwierigen Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren gerechnet werden muss, werden Investoren Kriens in Zukunft meiden. Zudem muss mit Willkürvorwürfen an die Bewilligungsbehörden gerechnet werden. Auch dies ist schlussendlich dem Image des Wirtschaftsstandortes Kriens abträglich.

Tangiert wird aber auch die Rechtsgleichheit. Da der Gemeinderat einerseits gewisse Investoren im vornherein ausschliesst und andererseits für Betriebe mit so genannt mittlerem Verkehrsaufkommen eine Bewilligung nur noch nach Abklärung des Verkehrsaufkommens und nach der Zusprechung eines Extrakontingentes erteilen darf. Diese Sonderkontingente sind jedoch beschränkt. Was passiert nun wenn die Gemeinde einem Investor eine Bewilligung samt Sonderkontingent zuspricht, einem anderen, welcher etwas ähnliches erstellen möchte sie aber verweigern muss, da sich das Restkontingent dem Ende zuneigt? Eine solche Regelung, die dazu führt, dass bestraft wird, wer das Baugesuch später eingibt, widerspricht dem Gleichbehandlungsgebot von Art. 8 BV.

Auch gibt es bis heute weder auf Bundes- noch auf Kantonsebene Normen, die einen Zusammenhang zwischen Verkaufsfläche nach Nutzung und Verkehrsaufkommen aufzeigen. Wie also will man da eine

verbindliche Aussage über das Verkehrsaufkommen machen können, nach der entschieden werden soll? Ich kann Ihnen versprechen: Wenn Entscheidungen die rechtlichen Grundlagen fehlen, dann sind die Rechtsstreite nicht mehr weit. Als Student müsste ich mich zwar freuen, wenn ich in Kriens künftig unzählige Bauherren als Klienten habe, die gegen abgelehnte Bau- und Umnutzungsgesuche Rekurse einlegen wollen. Doch ich kann mir ehrlich gesagt interessantere Fälle vorstellen und wünschen.

Sie sehen, viele – zu viele - rechtliche Fragen sind noch ungeklärt. Viele - zu viele -Grundsätze unseres Rechtssystems werden durch ein planwirtschaftliches Fahrtenmodell tangiert.

Aus diesem Grunde plädiere ich für ein NEIN zur Teilrevision der Ortsplanung mit einem solchen Regulativ.

Michael Günter, Student der Rechtswissenschaften