

Analyse

Kharey Wise Der Amerikaner sass mit vier Freunden unschuldig im Gefängnis - nun erhalten sie 40 Millionen Dollar. Von Simone Schmid

Ein Irrtum macht ihn zum Millionär

Wenn alles gut geht, wird er wenigstens reich. Kharey Wise soll für jedes Jahr, das er unschuldig im Gefängnis verbracht hat, eine Million Dollar erhalten - die grösste Entschädigung, welche die Stadt New York bei einem Justizfehler je bezahlt hat. Auch seine vier Freunde sollen eine Million pro Jahr erhalten, insgesamt muss die Stadt 40 Millionen Dollar lockermachen. Seit die Männer 2002 aus dem Gefängnis entlassen worden waren, haben sie für eine Wiedergutmachung gekämpft. Nun wollen sich die Behörden tatsächlich dafür entschuldigen, dass sie fünf Menschen die Jugend gestohlen haben. Und die Würde, die Freunde, den Glauben.

Es war im Jahr 1989. Im New Yorker Central Park fanden Spaziergänger eine Frau am Boden liegend, bewusstlos, blutüberströmt. Man hatte der damals 28-jährigen Investmentbankerin den Schädel eingeschlagen und sie verge-



waltigt, sie fiel ins Koma und überlebte nur knapp. Zur selben Zeit sind Kharey Wise und seine Freunde im Central Park rumgelungert und haben Jogger angepöbelt. Vier Schwarze, ein Latino, alle zwischen 14 und 16 Jahre alt.

Die fünf jungen Männer wurden noch am selben Abend von der Polizei verhaftet und 15 Stunden lang verhört. Sie seien eingeschüchtert und bedroht worden, sagen sie heute, und im Internet sieht man Videos, in denen sie mit vor Müdigkeit schleppender Stimme ihre «Tat» schliesslich gestehen. Die fünf widersprachen sich. Sie kannten weder die Tatzeit noch wussten sie, was die Joggerin getragen hatte. Die DNA-Spuren stimmten nicht mit dem Profil der Täter überein. Trotzdem wurden sie zu Höchststrafen verurteilt. Kharey Wise traf es am härtesten. Er war mit 16 Jahren der Älteste und fiel bereits unter das Erwachsenenstrafrecht. 13 Jahre sass er

im Hochsicherheitsgefängnis, bis ihm 2002 ein anderer Häftling gestand, dass er der echte Täter sei. Der Fall wurde neu aufgerollt und tatsächlich stimmte die DNA mit jener des anderen Mannes überein.

Alle Institutionen, die die Wahrheit hätten finden sollen, haben versagt. Auch die Presse. Die Männer wurden als wilde Tiere dargestellt, als Wolfsrudel, welches die Gegend unsicher machte. New York kämpfte damals mit einer hohen Strassenkriminalität, und Kharey Wise und seine Kumpel passten perfekt ins Bild, das man sich von den Tätern machte. Sie lebten in Harlem, kamen aus verwahrlosten Familien. Khareys Mutter arbeitete Schicht, sein Vater, ein behinderter Trucker, lebte nicht mehr zu Hause. Seine Brüder dealten. Er war oft allein, kämpfte mit Schulproblemen und war als Sechsjähriger sexuell missbraucht worden. Die Reporter, die seine

Geschichte recherchierten, fanden den perfekt zu einem Kriminellen passenden Hintergrund.

Nach ihrer Entlassung kämpften die Männer mit der Rückkehr in die Gesellschaft. Hatten Mühe, Arbeit zu finden. Kharey Wise war 29, als er aus dem Gefängnis kam, und lebte jahrelang bei seiner Mutter, die noch immer im selben Apartment in Harlem wohnte. Er wird in Talkshows eingeladen und versucht zu erklären, wie es so war, unschuldig im Gefängnis zu sitzen. Hager, mit zusammengekniffenen Augen sitzt er auf den Sofas und bringt fast kein Wort heraus. Sein Dialekt klingt so verwaschen, dass es ungeübte Ohren kaum verstehen.

Falls der Bundesrichter den Beschluss New Yorks bestätigt, wird Wise zum Multimillionär. Wenigstens um die Jobsuche wird er sich dann nicht mehr kümmern müssen.

Volksrechte Bei Initiativen, die dem Völkerrecht widersprechen, sollten die Initianten klarstellen, welche Umsetzung sie erwarten. Von Claudio Kuster*

Transparenz statt Verbote

Minarett-, Verwahrungs-, Ausschaffungsiniziativa: Wer soll in unserer direkten Demokratie das letzte Wort haben, die Stimmbürger oder internationale Verträge? Stehen Willensäusserungen des Souveräns über allem? Oder sind ihnen dort Schranken gesetzt, wo sie völkerrechtlichen Vereinbarungen widersprechen?

Diese Fragen sind nicht neu, aber von akuter praktischer Relevanz. So liegt seit Jahren ein Strauss von Reformideen auf dem Tisch. Der Bundesrat schlug vor, Unterschriftenbögen von Volksinitiativen mit seiner unverbindlichen Stellungnahme, einem «Ampelsignal», zu versehen. Zudem wollte er die Ungültigkeitsgründe ausdehnen; die Grundrechte sollen nicht mehr beliebig angetastet werden können. Viele Völkerrechtler gehen noch weiter, für sie stehen internationale Verträge über allem. Umgekehrt fordert die SVP, das Landesrecht sei generell über das Völkerrecht zu stellen.

Unklarer Urnengang

Doch letztlich ändern all diese Vorschläge nichts am Grundproblem - nämlich daran, dass der einzelne Stimmbürger ein Recht auf freie Willensbildung und unverfälschte Stimmabgabe hat, dass dieses Recht aber oft vergessen geht.

So konnte das Volk über Minarette, Verwahrung und Ausschaffung abstimmen. Doch ohne zu wissen, ob jene Initiativen innerhalb des internationalen Regelwerks umgesetzt werden sollten. Oder ob sie als direktdemokratisch legitimierter Auftrag zu verstehen waren, das widersprechende Völkerrecht - seien es die Bestimmungen der Menschenrechtskonvention (EMRK) oder der bilateralen Verträge - zu ignorieren oder gar zu kündigen.

Grundsätzlich müssen zwingend beide Optionen möglich sein. Denn die Schweiz ist nicht Mitglied einer gesetzgebenden supranationalen Organisation, wie etwa der EU. Es steht also kein demokratisches Organ über dem Schweizer Souverän. Daher sollte der Anstoss für Änderungen am Völkerrecht nicht nur von Parteien, Bundesräten und Diplomaten kommen dürfen. Sondern auch vom Volk selbst.

Derzeit ist allzu oft unklar, ob Volksinitiativen zurückhaltend oder

offensiv ausgelegt werden sollen. Diese Frage sollten die Stimmberechtigten aber bereits am Abstimmungssonntag beantworten können. Ansonsten verliert unsere Direktdemokratie zusehends an Glaubwürdigkeit. Die Stimmbürger fühlen sich hintergangen, wenn Initiativen nachträglich völkerrechtskonform zurechtgebogen werden.

Vorgängige Deklaration

Die Lösung wäre, wenn Komitees bereits beim Verfassen ihres Initiativtextes klarstellen müssten, ob etwa ein Minarettverbot «nur» im Rahmen der EMRK ausgelegt werden soll. Oder ob die Initianten aufs Ganze gehen und das Bauverbot à tout prix umgesetzt sehen wollen. Dazu bietet sich an, die sogenannte «Schubert-Praxis» auch für Volksinitiativen anzuwenden. Diese besagt, dass das Bundesgericht ein Gesetz trotz eines widersprechenden Staatsvertrags anwendet, sofern das Parlament ganz bewusst gegen die völkerrechtliche Verpflichtung verstossen wollte.

Das würde, umgemünzt auf Volksbegehren, bedeuten: Die Initianten müssten auf dem Unterschriftenbogen Transparenz schaffen und dort - sofern dies ihr Wille ist - festhalten, dass ihr Begehren dem bestehenden Völkerrecht vorgehen soll. Sei es gegenüber dem ganzen internationalen Vertragsgefüge oder einzelnen konkreten Abkommen. Auch Differenzierungen wären möglich («... geht nicht zwingend dem Völkerrecht vor, nicht aber der EMRK»). Solche Konfliktregelungen wären für Parlament und Gerichte bindend.

Ohne solche Anweisungen würden Gesetzgeber und Behörden den Verfassungsartikel innerhalb des völkerrechtlichen Normengeflechts anwenden.

Durch diese «direktdemokratische Schubert-Praxis» könnte sichergestellt werden, dass den Stimmbürgern bereits vor dem Urnengang klar wäre, was ein etwaiges Ja bewirken würde. Sie wüssten dann, ob das Begehren nur «ein Zeichen setzen» will (was ein durchaus legitimes Interesse sein kann) oder ob eine potenziell weit reichende Veränderung angestrebt wird.

* Claudio Kuster war Mitinitiant der Abzockerinitiative und ist Blogger.



20 000 Stunden standen die Autofahrer 2013 in der Schweiz im Stau - was tun, damit es weniger werden? Foto: Urs Flüeler (Keystone)

Verkehr Die Autovertreter wollen mit dem Bau neuer Strassen das Stauproblem lösen. Damit erreichen sie genau das Gegenteil. Von Stefan Häne

Die Ausbauspirale durchbrechen

Stau schadet der Umwelt. Zu diesem Schluss gelangt eine Studie, welche ein Student der Berner Fachhochschule im Auftrag der Importeurs-Vereinigung Auto-Schweiz verfasst hat. Wer im Stau steckt, muss häufiger anfahren und benötigt deshalb mehr Treibstoff. Auch eine sinkende durchschnittliche Geschwindigkeit erhöht den Verbrauch. Die Studie beziffert die Zunahme auf durchschnittlich 25 bis 30 Prozent. Zwar sind die Resultate im Detail interessant; so verbrauchen etwa Lastwagen bei sinkender Geschwindigkeit bis zu 45 Prozent mehr Treibstoff, sind also im besonderen Mass für den Schadstoffausstoss in einem Stau verantwortlich. Der Hauptbefund der Arbeit aber ist weder neu noch überraschend. Warum also die Studie?

Der Grund ist politischer Natur. Die Autovertreter wollen Druck aufbauen. Die langfristige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist mit dem Ja zur neuen Bahninfrastruktur-Finanzierung (Fabi) eben geregelt worden; nun beginnt das Ringen um das Pendant beim Strassenverkehr. Die Vernehmlassung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds ist jüngst abgelaufen. Den Autovertretern

liefert die Studie das Fundament für ihre Argumentation: Weil flüssiger Verkehr weniger CO₂ produziere als stockender, müsse der Stau weg. Und dies gelinge am besten mit dem Bau neuer Strassen. Daran müssten auch Linke und Grüne interessiert sein, sagte Auto-Schweiz-Chef Andreas Burgener sinngemäss in der gestrigen Ausgabe des «Blicks». Denn wer den Verbrauch von Ressourcen verringern wolle, müsse bereit sein, in die Strasseninfrastruktur zu investieren.

Verkehr intelligenter lenken

Diese Argumentation greift ins Leere. Allein schon der Bau neuer Strassen belastet eine nicht vermehrbare und daher kostbare Ressource: den Boden. ETH-Professor Anton Gunzinger hat berechnet, dass in der Schweiz die Fläche aller Strassen und ihrer angrenzenden, nicht nutzbaren Flächen sowie sämtliche Parkplätze 1200 Quadratkilometer Land beanspruchen - dreimal mehr als alle Gebäude. Zudem lösen neue Strassen Staus nicht auf, sondern verlagern sie bloss bis zum nächsten Engpass, was Begehrlichkeiten für einen weiteren Ausbau weckt. Die Wachstumsspirale dreht sich. Die

vergangenen 50 Jahre Verkehrsplanung zeigen überdies: Neue Strassen erzeugen Mehrverkehr, weil ein besseres Angebot die Nachfrage erhöht.

Der Ausbau der Strassen löst das Stauproblem somit nicht, er verschärft es. Intelligenter wäre es, den Verkehr in der bestehenden Infrastruktur besser zu lenken - mit marktwirtschaftlichen Preismechanismen. Nur wenn der Nutzer die Kosten seiner Mobilitätsentscheide spürt, hat er einen Anreiz, diese auch zu berücksichtigen. Mobility-Pricing verfolgt diesen Ansatz, der auch in bürgerlichen Kreisen Zuspruch findet, etwa von der Denkfabrik Avenir Suisse. In diesem System berappen die Nutzer die vollen Kosten oder zumindest einen grösseren Anteil davon als bisher. Je nach Strecke und Zeit kostet die Fahrt mehr oder weniger. Der Bundesrat hat einen Bericht dazu in Aussicht gestellt.

Doch das genügt noch nicht. Es müssen rasch Versuche mit Mobility-Pricing folgen. Ansonsten wachsen die Stautunden weiter an. Letztes Jahr waren es allein auf den Autobahnen mehr als 20 000 Stunden. So viele wie noch nie.