

Der Kampf um die Kantonsstrassen

ABSTIMMUNG Wird die Kapazität einer Staatsstrasse verringert, muss dies kompensiert werden. Der Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative verlangt dies. Was die Strassenfans zufriedenstellt, finden die Gegner verheerend.

Die SVP verlangte viel in ihrer Anti-Stau-Initiative: Die Kapazität der überregionalen Strassen müsse der Nachfrage angepasst werden. Dies wollte sie in die Verfassung schreiben. Weil die Nachfrage ständig steigt, wäre Strassenbau im ganz grossen Stil die Folge gewesen. Regierung und Kantonsrat fanden die Initiative überrissen, unrealistisch und nicht finanzierbar. Weil die Re-

24. SEPTEMBER

Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative

gierung aber fürs Grundanliegen, den Kampf gegen den Stau, ein offenes Ohr hatte, formulierte sie einen moderaten Gegenvorschlag. In der Verfassung sollte stehen, dass der Kanton für ausreichend leistungsfähige Kantonsstrassen zu sorgen hat.

Regierung schwenkte um

Damit gaben sich die Initianten aber nicht zufrieden. In der Folge nahm die Verkehrskommission (Kevu) des Kantonsrates das Heft in die Hand und formulierte einen eigenen, viel autofreundlicheren Gegenvorschlag. Auf diesen schwenkte auch die Regierung und die bürgerliche Mehrheit des Kantonsparlamentes ein (SVP, FDP, CVP, BDP und EDU). Er gefällt den Initianten so gut, dass sie ihr Volksbegehren zurückgezogen haben. Deshalb entscheidet das Volk nun nur über den Gegenvorschlag.

DIE DREI STÄRKSTEN ARGUMENTE DER BEFÜRWORDER

• **Kapazität sichern:** Der Gegenvorschlag gewährleistet, dass die Kapazität des Kantonsstrassennetzes zumindest nicht verringert wird. Das ist wichtig, weil heute 60 Prozent der Personenkilometer mit Autos und Motorrädern zurückgelegt werden. Auch 57 Prozent der Personenkilometer im ÖV erfolgen auf Strassen – in Bussen. Leistungsfähige Strassen nützen also Autofahrern und dem ÖV.

• **Ein Zeichen für Strassen:** Die explizite Erwähnung des Strassenverkehrs in der Verfassung ist wichtig. Denn sie ist ein starkes Zeichen dafür, dass bei der Verkehrsplanung die gleichbleibende Kapazität der Strassen zwingend berücksichtigt werden muss. Der motorisierte Individualverkehr und mit ihm der Strassenbau kam in den letzten Jahren manchenorts zu kurz, während der ÖV gefördert wurde.

• **Stau bekämpfen:** Der Gegenvorschlag berücksichtigt das berechtigte Grundanliegen der Anti-Stau-Initiative. Staus verursachen Ärger und massive Kosten durch verspätet eintreffende Warenlieferungen oder nicht eingehaltene Termine. Die volkswirtschaftlichen Schäden für das Gewerbe und die Unternehmen beziffern sich im Kanton Zürich auf über 200 Millionen Franken pro Jahr. tsc



Im Stau stehen wie hier in Winterthur kostet Nerven und Geld: Ob der Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative weiterhilft, ist umstritten.

Marc Dahinden

Sein Inhalt: In der Verfassung soll stehen, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Netz von Kantonsstrassen sorgen muss. Soweit eine harmlose Bestimmung. Neu wäre nur, dass der Strassenverkehr explizit in der Verfassung erwähnt wird. Zündstoff steckt aber in folgendem Zusatz: «Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.»

Die Gegner der Vorlage (SP, Grüne, GLP, EVP und AL) sehen

darin eine grosse Gefahr. Verkehrsberuhigungen aller Art – seien es Fussgängerstreifen, Tempo-30-Abschnitte oder neue Ampeln – würden ihrer Meinung nach auf Kantonsstrassen massiv erschwert oder gar verunmöglicht. Grund: Sie sind kapazitätsmindernd. Dasselbe gilt für zusätzliche Busspuren oder Velowege auf Kantonsstrassen. Die Kompensationspflicht, so die Gegner weiter, berge die Gefahr von unsinnigen Eingriffen in Quartiere und endlosen juristischen Streitereien. Gemeinden oder Quartiere hätten es künftig schwerer, für ihre Anliegen beim Kanton Gehör zu finden. Dieser gerate durch die starre Verfassungsbestimmung unter Druck.

Besser zu Strassen schauen

Die Befürworter hingegen werten es als wichtiges Zeichen, dass der Strassenverkehr in der Verfassung erwähnt werden soll. Sie sagen, der Ausbau des Strassennetzes sei in den letzten Jahren zu kurz gekommen, weshalb nun ein strassenfreundlicher Impuls nötig sei. Sie verstehen die neue Verfassungsbestimmung als Auftrag, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes besser Rechnung zu tragen. Der Individualverkehr sei im Gegensatz zum ÖV in den letzten Jahren vernachlässigt worden. Zudem gelte es, den zuneh-

menden Stau, der Nerven und viel Geld koste, zu bekämpfen. Ob der Gegenvorschlag allerdings ausreicht, um den Stau zu bekämpfen, ist sehr fraglich. Die jährliche steigende Anzahl der Motorfahrzeuge ist ein Hauptgrund, weshalb es immer stärker stockt.

Spurabbau am Bellevue

Die zurückgezogene Anti-Stau-Initiative geht auf den Streit um den Spurabbau am Sechseläutenplatz zurück. Das Verwaltungsge-

richt entschied damals zugunsten der Stadt. Der Kanton unterlag. Das Gericht fand, der Spurabbau reduziere die Kapazität nicht. Die Umweltbewussten jubelten. Aber die unterlegenen Autofans in der SVP sann auf Rache und sammelten Unterschriften für ihre Anti-Stau-Initiative. Aus ihr wurde der heutige Gegenvorschlag. Dieser hätte übrigens den Spurabbau am Bellevue nicht verhindern können.

Thomas Schraner

DIE DREI STÄRKSTEN ARGUMENTE DER GEGNER

• **Erschwerte Verkehrsberuhigung:** In Gemeinden und Städten würde auf Kantonsstrassen alles erschwert oder gar verunmöglicht, was in irgendeiner Weise die Strassenkapazität reduziert. Dazu gehören zusätzliche Zebrastreifen und Lichtsignale, verlängerte Grünphasen für Kinder und Betagte, Tempo-30-Zonen, Velowege, Busspuren und sogar Lotsendienste für Kinder. Der Zwang, die verloren gegangene Strassenkapazität in der Nähe zu ersetzen, ist eine massive Hürde, die sehr teure, aber unsinnige Eingriffe nach sich ziehen kann. Einfache Lösungen vor Ort zugunsten der Anwohner werden so torpediert.

• **Überflüssiger Verfassungstext:** Die Gleichwertigkeit von Strassen und ÖV wird in der Verfassung implizit bereits verlangt, indem dort vom Gesamtverkehr die Rede ist. Die explizite Erwähnung der Strassen birgt die Gefahr endloser juristischer Streitereien über Fragen wie: Wie viel Kapazitätsabbau verursacht ein Zebrastreifen? Wann ist die Kompensationspflicht erfüllt, wann nicht?

• **Unflexibel:** Die Gemeinden und der Kanton verlieren durch die starre Vorgabe Handlungsspielraum. Es nützt nichts, wenn ein Dorf eine neue Ampel über eine Hauptstrasse will. Der Kanton darf sie nur bewilligen, wenn in der Nähe eine Kompensation möglich ist. tsc

Albtraum im Wald

URTEIL Viereinhalb Jahre Freiheitsstrafe sowie 100 Franken Busse hat ein 46-jähriger Schweizer kassiert, der im Wald eine wehrlose Frau sexuell genötigt hat.

Dass ein Mann eine wildfremde Frau anfällt und es dabei zu sexuellen Übergriffen kommt, ist in der Schweiz glücklicherweise eine Seltenheit. An einem Samstag im August vor zwei Jahren geschah es in Regensdorf dennoch.

Ein 46-Jähriger packt eine Frau, die zum Bahnhof unterwegs ist, am Hals und schleift sie einige Meter in den Wald. In der Folge beginnt er sein Opfer gegen ihren Willen an intimen Stellen zu berühren. Eine Vergewaltigung kann sie gerade noch abwenden. Der Schweizer verspricht, wenn sie ihn oral befriedige, lasse er sie gehen. Die hilflos ausgelieferte Frau lässt alles über sich ergehen. Am Mittwoch musste sich der Täter vor dem Bezirksgericht Dielsdorf verantworten. Die Richter nahmen sich danach einen Tag Zeit, um das Urteil zu fällen. Gestern haben sie es verkündet.

Freispruch von der versuchten Vergewaltigung

Kurz vor der Urteilsverkündung muss sich der Angeklagte nochmals erleichtern. Er scheint nervös zu sein. Mit Handschellen gefesselt und in Begleitung von zwei uniformierten Polizisten betritt er die Toilette. Danach ist er bereit, sich die Entscheidung des Bezirksgerichts anzuhören. Die Richterin verliert: «Wir sprechen Sie schuldig in den Punkten sexuelle Nötigung und Beschimpfung. Einen Freispruch gibt es bei der versuchten Vergewaltigung, Drohung und beim Hausfriedensbruch.»

Somit folgt das Gericht in dem wichtigsten Punkt, der versuchten Vergewaltigung, dem Antrag des Verteidigers und begründet das wie folgt: «Eine Vergewaltigung liegt erst vor, wenn es zum Beischlaf kommt.» Das ist nicht geschehen. «Zudem spricht einiges dafür, dass der Angeklagte nicht gezielt auf Geschlechtsverkehr aus war, sondern sich mit der oralen Befriedigung begnügte.»

Täter muss dem Opfer viel Geld bezahlen

Beim Strafmass folgt das Gericht eher den Forderungen der Staatsanwältin. Sie beantragt sechs Jahre Gefängnis und eine stationäre Massnahme. Das Gericht entscheidet sich für eine Strafe von viereinhalb Jahren, die zugunsten einer stationären Massnahme aufgeschoben wird. Der Verurteilte bleibt jedoch vorerst in Sicherheit, da das Risiko, rückfällig zu werden, zu hoch ist.

Zudem muss er dem Opfer Schadenersatz (der Betrag wird auf dem Zivilweg entschieden) sowie eine Genugtuung von 15 000 Franken bezahlen. Hinzu kommt eine Busse von 100 Franken für Beleidigungen in einem Streit mit einer Nachbarin. Flavio Zwahlen

Einbrecher in der Küche

FESTNAHME In Affoltern am Albis ist am Donnerstag ein Einbrecher von der Wohnungsmieterin in der Küche überrascht worden. Er ergriff die Flucht und konnte nach kurzer Zeit von der Kantonspolizei Zürich verhaftet werden, wie diese gestern mitteilte. Der 32-jährige Schweizer aus dem Kanton Zug sei geständig. sda

Zweckbindung kann nicht einfach enden

URTEIL Zollikon hatte 1923 Vermögenswerte geerbt, um sie für ein Heim «für alte Leute» zu verwenden. Der Zweck sei erfüllt, befand die Gemeindeversammlung 2015 und hob das Legat auf. Zu Unrecht, hält nun das Bundesgericht fest.

Heinrich Ernst hatte seiner Wohngemeinde Zollikon unter anderem Grundstücke an der Seestrasse vermacht. Die darauf erstellte Liegenschaft «Am See» diente während vieler Jahrzehnte als Altersheim und als Wohn- und Pflegezentrum. Für den Heimbetrieb wurde sie mit dem 2016 erfolgten Bezug des Neu-

baus am Blumenrain nicht mehr benötigt. 2015 hiess die Gemeindeversammlung den Verkauf der Liegenschaft an der Seestrasse für mindestens zehn Millionen Franken mit 101 zu 100 Stimmen knapp gut. Gleichzeitig wurden die Ausführungsbestimmungen über den Heinrich-Ernst-Fonds aus dem Jahre 1923 aufgehoben.

Nur noch als Mantel

Zwei Einwohner legten Beschwerde ein. Das Verwaltungsgericht hiess diese Ende 2016 gut und hob die Gemeindeversammlungsbeschlüsse auf. Das Bundesgericht bestätigte dies nun, wie aus einem gestern veröffentlich-

ten Urteil hervorgeht. Die Gemeinde hatte somit vergeblich vorgebracht, dass die fragliche Liegenschaft seit 1969 kein zweckgebundenes Sondervermögen mehr darstelle. Denn damals wurde sie dem Heinrich-Ernst-Fonds entnommen und dem Verwaltungsvermögen der Gemeinde zugeteilt. Kurz darauf wurden alle verbliebenen Aktiven und Passiven aus dem Fonds herausgelöst. Seit beinahe 50 Jahren ist der Fonds leer und besteht nur noch als Mantel.

Von aussen sei allerdings nicht der Eindruck entstanden, dass die Zweckbindung des Fonds weggefallen, hält das Bundesgericht

fest. So sei die Liegenschaft trotz der bilanzmässigen Umbuchung im Jahre 1969 weiterhin für den gleichen Zweck verwendet worden. «Die Zweckbindung blieb inhaltlich bestehen.» Zudem hätte für eine Zweckänderung des Fonds damals die Zustimmung des Regierungsrates eingeholt werden müssen. «Das Nichteinholen lässt sich auch so verstehen, dass die Aufhebung der Zweckbindung gar nicht beabsichtigt war.»

Zollikon verwies im Weiteren darauf, dass die Verwendung eines Legats für den Betrieb eines Altersheimes heutzutage keinen Sinn mehr mache. Die Finanzie-

rung der Alterspflege habe sich ja völlig verändert.

Dass sich die Rahmenbedingungen seit den 1920er-Jahren, als die Erbschaft anfiel, gewandelt haben, ist auch dem Bundesgericht bewusst. Doch dies schliesse nicht aus, dass sich der Zweck des Legats weiterhin befolgen lasse. Werde die Liegenschaft an der Seestrasse verkauft, könnte der Erlös für bauliche Anpassungen des neuen Wohn- und Pflegezentrums verwendet werden, hält das Bundesgericht fest. Denkbar wäre aber auch, dass damit andere Angebote im Interesse der Alterspflege – etwa Fahrdienste – finanziert werden. sda