

Zürich

Wieder frei zu sein, ist nicht einfach

Strafvollzug Wer aus dem Strafvollzug entlassen wird, muss sich eine neue Existenz aufbauen und das alte Leben hinter sich lassen.

Philipp Lenherr

«Die Gesundheit hat mir gesagt, dass ich aufhören muss», sagte der ehemals suchtkranke frühere Gefängnisinsasse Herr Straub im Gespräch mit Justizdirektorin Jacqueline Fehr (SP). Die Unterhaltung zwischen der obersten Verantwortlichen des Strafvollzugs im Kanton Zürich und dem früheren Insassen fand im Rahmen des Mediengesprächs der Direktion der Justiz und des Innern am Dienstagabend in Winterthur statt. Fehr informierte darüber, dass das Amt für Justizvollzug und Wiedereingliederung umbenannt wird (siehe Kasten).

Im Mittelpunkt des Anlasses stand jedoch Herr Straub, der in Wirklichkeit anders heisst, aber bereitwillig Auskunft gab, wie er nach jahrzehntelanger Suchtkrankheit und damit zusammenhängender Kriminalität den Weg zurück in ein «delikt- und konsumfreies Leben» fand. Er sei polytoxikoman gewesen. «Ich habe alles konsumiert, was man überhaupt konsumieren kann», sagte er. Und zwar jahrzehntelang. Hätte er damit nicht aufgehört, wäre er heute nicht mehr hier, ist er überzeugt. Ein Dealer sei er gewesen. Mehrfach wurde er verhaftet, sass im Gefängnis und in Therapieeinrichtungen. 42 Monate stationäre Therapie lautete das letzte Urteil.

Die Spirale von Sucht und Kriminalität zu durchbrechen, war nicht einfach für ihn. Neben dem Willen, endlich etwas zu ändern, war es auch das Umfeld, welches ihm dabei geholfen hat. «Man muss sich die Leute halt aussuchen.» In der Therapieeinrichtung habe sehr rasch Kontakt zu einem Mitinsassen geknüpft, der auf einem guten Weg gewesen sei und beispielsweise bereits extern gearbeitet habe.

Diese Möglichkeit habe er später auch erhalten. «In der Velowerkstatt der Stiftung Wisli in Bülach. Das war ein gutes Umfeld für mich.» Der Konsum von



Einfach nur raus: Derart simpel ist es für Gefängnisinsassen oft nicht. Foto: Urs Jaudas

Alkohol und Drogen sei dort strikt verboten.

Die Wohnungssuche war äusserst schwierig

Mittlerweile auf Bewährung wieder in Freiheit, geht es für ihn ebenfalls darum, sein Umfeld neu zu gestalten. «Die alten Kollegen habe ich gelöscht. Aus dem Kopf und aus dem Handy.» Zu gross sei die Gefahr, mit ihnen wieder in alte Gewohnheiten abzurutschen. Aussagen, die so ähnlich häufig vor Gericht zu hören sind. Nach Verbüssen der Strafe reicht ein Lippenbekenntnis nicht mehr, sonst drohen Rückfälle.

Illegale Drogen und Alkohol sind für Herrn Straub jetzt tabu.

«Es geht mir so viel besser. Eigentlich habe ich ein schönes Leben.» Er habe auch neue Kontakte geknüpft. «Es sind zwar nur drei, vier Leute. Aber das reicht mir. Sie stehen zu mir.»

Den Fokus auf Wiedereingliederung legen

Das Amt für Justizvollzug (JuV) des Kantons Zürich wird zum Amt für Justizvollzug und Wiedereingliederung (JuWe). Wie Justizdirektorin Jacqueline Fehr vor den Medien sagte, soll mit der Namensänderung zum Ausdruck gebracht werden, dass Wiedereingliederung das oberste Ziel des Strafvollzugs sei. Das JuWe bietet den Insassen der Strafvollzugs-

richtungen Unterstützung in etlichen Bereichen an, beispielsweise bei der Suche nach Arbeit oder einer Wohnung. Aber auch die Gesellschaft stehe in der Verantwortung. «Ehemalige Gefängnisinsassen können nur dann zu besseren Nachbarn werden, wenn wir sie bessere Nachbarn werden lassen», sagte Fehr. (ple)

bleibt nur der Privatkonkurs.» In einer Gemeinde im Zürcher Oberland wurde er trotzdem fündig. «Der Vermieter hat nicht einmal einen Betriebsauszug verlangt. Eine Bestätigung über meine IV-Rente hat ihm gereicht. Er wollte mich sehen und mit mir reden, danach habe ich die Wohnung bekommen.» Der Vermieter sei 91 Jahre alt. «Leute wie ihn sollte es mehr geben.»

Er schaue, dass er jeden Tag aus der Wohnung rauskomme. Wenn er nur zu Hause rumhocke, werde er depressiv. Und er freut sich auf den Frühling. «Ich fahre nämlich gerne Velo.» Einer Arbeit geht er derzeit nicht nach. Das zu ändern, sei eines seiner Ziele.

Tempo 30 soll Fahrt aufnehmen

Verkehr Grüne, SP, GLP und CVP wollen, dass mit der Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen vorwärtsgemacht wird. Zu diesem Zweck haben sie am Montag gleich drei Vorstösse im Kantonsrat eingereicht.

Mit einer Motion wollen sie den Regierungsrat beauftragen, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit über mindestens 5 Millionen Franken zu unterbreiten. Mit dem Geld sollen – in Absprache mit den jeweiligen Gemeinden – Strassenabschnitte baulich angepasst und umsignalisiert werden. Dies für den Fall, dass eine Temporeduktion die Verkehrssicherheit verbessert oder die Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz reduziert.

Die Motionäre berufen sich auf ein Postulat aus dem Jahr 2011. Der Bericht zu diesem Vorstoss listet zwanzig Strecken im ganzen Kanton auf, welche diese Vorgaben erfüllen.

An Gerichtspraxis anpassen

In einem Postulat fordern die Parteien den Regierungsrat auf, seine Praxis bezüglich Lärmsanierung der neuen Rechtsprechung des Bundesgerichts anzupassen. Das oberste Gericht habe Anwohnern, die Tempo 30 forderten, in mehreren Fällen recht gegeben. Der Regierungsrat aber habe Tempo 30 aus Lärmschutzgründen bisher als «nicht verhältnismässig» abgelehnt.

Der Regierungsrat soll Anliegen von Gemeinden, die eine Geschwindigkeitsreduktion auf Staatsstrassen betreffen, zudem mehr Gewicht beimessen.

Ortszentren aufwerten

In einer Anfrage schliesslich, an der sich auch die EVP beteiligt, geht es um die Ortsdurchfahrten. In vielen Fällen handle es sich bei diesen Lebensadern um Staatsstrassen, und häufig würden die Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten liegen. Viele Gemeinden wollen ihre Ortszentren aufwerten. Aus verschiedenen Gründen sind tiefere Höchstgeschwindigkeiten eine wichtige Voraussetzung dafür. Die Kantonsräte wollen nun unter anderem wissen, wie viele Gemeinden beim Kanton mit entsprechenden Begehren vorstellig geworden sind und wie oft diese bewilligt wurden. (pag)

Auf dem Pannestreifen zur Arbeit fahren

Autobahn Zwischen Wädenswil und Richterswil soll die A3 in Zukunft auf sechs Spuren befahrbar sein.

Am Genfersee hat sie sich bewährt. Nun will das Bundesamt für Strassen (Astra) die Massnahme auch auf der A3 am Zürichsee einsetzen: die sogenannte temporäre Pannestreifenumnutzung, kurz PUN. Auf PUN-Abschnitten dürfen Verkehrsteilnehmer während Stosszeiten den Pannestreifen als Fahrbahn benutzen. Am Zürichsee plant das Astra ein PUN-Projekt für den fünf Kilometer langen Abschnitt zwischen Wädenswil und Richterswil. Das zeigen Pläne, die im Wädenswiler Bauamt auflagen. Läuft alles nach Plan, geht die PUN 2027 in Betrieb. Auf anderen Strecken im Kanton Zürich soll die Massnahme schon früher angewendet werden (siehe Kasten).

Das Teilstück Wädenswil-Richterswil ist laut Astra ein Engpass. Hier befährt und verlässt besonders viel Verkehr die Autobahn. Auf der A3 zwischen den

beiden Anschlüssen verkehren im Durchschnitt über 62 000 Fahrzeuge pro Tag. Tendenz steigend: Der Bund rechnet bis in 15 Jahren mit einer Zunahme von knapp

einem Viertel. Schon heute ist die A3 auf besagtem Abschnitt so stark belastet, dass der Verkehr zu Spitzenzeiten stockt. Bei den Ein- und Ausfahrten häufen sich dann

jeweils die Unfälle. Laut Astra ist jeder zweite davon ein Auffahrunfall. Die Pannestreifenumnutzung soll also Abhilfe schaffen. Das Ziel: weniger Unfälle sowie

besserer Verkehrsfluss und damit geringere Umweltbelastung.

Kritische Umweltverbände

Für das 50-Millionen-Projekt muss unter anderem das Autobahntrasse verändert werden. Denn die Pannestreifen müssen auf 3,5 Meter verbreitert werden. Die zusätzliche Fläche will das Astra gewinnen, indem es den begrüntem Streifen in der Mitte der Autobahn verschmälert. Für das Projekt sind auch sogenannte Signalportale nötig. 19 Stück an der Zahl. An diesen Balken, die die Autobahn quer überspannen, werden die Lichtsignale montiert. Leuchten sie grün, ist der Pannestreifen befahrbar. Hinzu kommen elektronische Anzeigen für das Tempolimit. Denn bei aktivierter PUN werde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h oder gar 80 km/h reduziert.

Unumstritten sind Pannestreifenumnutzungen nicht. Vor allem wenn die Streifen permanent befahrbar sind. So plante es das Astra etwa auf der Autobahn zwischen Pratteln und Rheinfelden. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hatte sich 2018 vor Gericht erfolgreich dagegen gewehrt. Die Kritik: Die Kapazität werde wesentlich erhöht, was Mehrverkehr generiere. Das Verwaltungsgericht bestätigte in seinem Urteil, dass das Astra ungenügend abgeklärt habe, ob das Projekt allfällige Verkehrsumlagerungen mit sich bringe. Und wie steht es diesbezüglich um die PUN am Zürichsee? Das Bundesamt für Strassen betont in den Projektunterlagen mehrfach: Die temporäre PUN werde «nur bei Bedarf» in Betrieb genommen. Die Kapazität werde nicht erhöht.

Markus Hausmann

Wo im Kanton Zürich sonst noch Pannestreifen umgenutzt werden

Nach aktuellem Planungsstand erfolgt die Pannestreifenumnutzung (PUN) auf der A3 zwischen Wädenswil und Richterswil im Jahr 2027. Auf anderen Strecken im Kanton Zürich soll sie schon früher angewandt werden:

— Auf der A1 zwischen den Verzweigungen Zürich-Nord und Brütisellen sollen die Pannestreifen laut dem Bundesamt für Strassen (Astra) frühestens ab 2023/24 zu permanenten Fahrspuren umfunktioniert werden.

— Ein PUN-Projekt ist auch für die Westumfahrung geplant. Das Astra rechnet damit, den Pannen-

streifen zwischen dem Limmattalerkreuz und Urdorf-Nord in Fahrtrichtung Luzern circa ab 2024 als Fahrspur freigeben zu können.

— Der A-1-Abschnitt zwischen Effretikon und Winterthur-Ohringen wird derzeit ebenfalls baulich angepasst. Dabei lässt das Astra auch Signalportale aufrichten, «die technisch für einen PUN-Betrieb ausgerüstet sind». Der Termin für eine mögliche Inbetriebnahme sei aber «noch nicht abschliessend festgelegt» worden. Die baulichen Massnahmen dienten nur als Übergangslösung bis zur geplanten Inbetriebnahme eines 6-Spur-

Ausbau zwischen Winterthur-Töss und der Verzweigung Winterthur-Ost.

— Im Rahmen des Ausbaus der Nordumfahrung wurden die Pannestreifen der A1 zwischen Zürich-Seebach und Zürich-Affoltern bereits für einen möglichen PUN-Betrieb vorbereitet. Ob ein solcher überhaupt nötig wird, hänge von der Verkehrsentwicklung auf dem Nordring ab, sagt das Astra. Mit dem nun abgeschlossenen Ausbau auf je drei Spuren pro Fahrtrichtung sei die Kapazität auf dem Abschnitt ohnehin schon erhöht worden. (ham)