



Eine von 4700 Personen, die wegen Bagatelldelikten im Gefängnis sassen: Manuel aus Bremgarten.

Bild: David Walgis

Franken zusammen. Ein Vielfaches dessen, was die Busse von 800 Franken eingebracht hätte.

Welche Kosten durch Ersatzfreiheitsstrafen im Kanton Aargau entstehen, ist nicht bekannt. Schweizweit rechnet das Strafvollzugskonkordat aber mit einem zweistelligen Millionenbetrag.

«Das Geld würde man besser präventiv einsetzen», meint Livia Schmid. Die Rechtsanwältin von Humanrights.ch führt die Beratungsstelle Freiheitsentzug bei der Menschenrechtsorganisation und ist eine vehemente Kritikerin der Ersatzfreiheitsstrafe. Die Vollzugsform werde stark unterschätzt, führe aber zu Überbelegung von Gefängnissen, sagt Schmid. «Und damit zu menschenunwürdigen Haftbedingungen.» Sie plädiert für den vermehrten Einsatz von Alternativen: gemeinnützige Arbeit oder den elektronisch überwachten Vollzug.

Viele sitzen wegen Schwarzfahrens im Gefängnis

Die Ersatzfreiheitsstrafe ist für Schmid eine Fehlkonstruktion. «Das Gefängnis ist eigentlich für schwerste Delikte konzipiert. Die Freiheitsstrafe soll letztlich der Resozialisierung dienen, so die Idee», sagt die Anwältin. Stattdessen schaffe die Ersatzfreiheitsstrafe neue Probleme. Denn sie trifft laut Schmid vor allem Menschen in prekären Lagen: Arbeitslose, Obdachlose, Personen mit psychischen Erkrankungen. «Personen in unsicheren Arbeitssituationen können schon durch wenige Tage Haft den Job verlieren», sagt Schmid. «Haft löst keine sozialen Probleme.»

Mit solchen Fällen hatte Tamara Mäder zu tun. Die Sozialarbeiterin arbeitet fürs Hilfswerk Caritas und setzt sich für Arbeitslose ein. Von 2017

bis 2024 betreute sie verschiedene Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger in diversen Aargauer Gemeinden – und sah sich regelmässig mit der Ersatzfreiheitsstrafe konfrontiert. «Ausnahmslos wegen Schwarzfahrens bei den SBB», wie sie am Telefon erzählt.

Die Fälle bedeuten für sie viel Arbeit. Viele ihrer Klientinnen und Klienten seien nicht mit der ersten oder der zweiten Busse in den Gesprächen erschienen. Sondern erst dann, wenn sie schliesslich den Strafbefehl der Staatsanwaltschaft erhalten haben. Und um ihren Arbeitsplatz oder eine Integrationsmassnahme fürchten. «Hier unterstützen wir sie, um Härtefälle zu vermeiden», sagt Mäder. Sie stellt dann etwa einen Antrag für eine Umwandlung der Strafe in eine gemeinnützige Arbeit oder für eine Verschiebung des Gefängnisaufenthalts.

Auf eine alternative Vollzugsform hofft auch Manuel. Ein Strafbefehl aus der Zeit, als er flüchtig war, ist noch offen. Er schreitet mittlerweile einen Spazierweg der Reuss entlang. Fototermin am Wasser. Es ist einer dieser Wintertage, an denen es nie richtig hell zu werden scheint. Der Himmel ist betongrau, wie Gefängnismauern. Manuel blickt ins dunkle Wasser der Reuss, die endlos unter ihm strömt.

Als Kind spielte er manchmal an einem Ufer flussaufwärts im Luzernischen, wo er aufgewachsen ist. Nun hat ihn das Leben flussabwärts gespült. In Bremgarten ist er vor etwas mehr als einem Jahr gestrandet. Nun hofft er, wieder Boden unter die Füsse zu kriegen. «Ich will wieder arbeiten, ich will wieder Geld verdienen. Steuern zahlen. Ein funktionierendes Mitglied dieser Gesellschaft sein. Ein erneuter Gefängnisaufenthalt würde dies weiter erschweren.»

Dreier, Bertschi, Giezendanner: Alle geben auch elektrisch Gas

Transportunternehmen aus dem Aargau stellen schrittweise auf E-Lastwagen um – doch nicht alle im gleichen Tempo.

Daniel Vizontini

Um das Ziel Netto-Null bis 2050 zu erreichen, erarbeiten Unternehmen einen Plan mit den nötigen Schritten. Dieser «Fahrplan» des Suhrer Transportunternehmens Dreier wurde nun vom Bundesamt für Energie bewilligt, wie die Firma mitteilt. Dreier will den CO₂-Ausstoss bis 2030 um 23 Prozent, bis 2040 um 57 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent senken, dies in drei Bereichen (sogenannte Scopes).

Die Scopes sind international definiert. Scope 1 betrifft direkte Treibhausgasemissionen, Verbrauch von Heizöl oder fossiler Treibstoffe. Scope 2 betrifft Verbrauch der Energie, die ausserhalb des Betriebs erzeugt wurde; wie Strom für Elektrofahrzeuge. Scope 3 betrifft indirekte Emissionen, etwa beim Bezug von Waren und Dienstleistungen, bei der Müllentsorgung, bei Wasser und Abwasser, oder beim Arbeitsweg des Personals.

«Eine der grossen und dringenden Herausforderungen der Transportbranche ist die Dekarbonisierung», sagte Geschäftsführer Hans-Peter Dreier vor einem Jahr. Sein Unternehmen bekenne sich zur Elektrifizierung im Strassenverkehr und investiere stark darin. Mit dem vorliegenden Fahrplan nimmt Dreier laut Mitteilung eine Vorreiterrolle ein. Angelehnt an die Pläne der Firma stelle der Nutzfahrzeugverband Astag nun standardisierte Richtlinien für die ganze Branche zusammen.

Dreier bald mit 75 E-Lastwagen unterwegs

Die Nachhaltigkeitsziele erreichen will Dreier hauptsächlich über den Einsatz von mehr Elektrolastwagen. 25 sind es heute, bis Mitte 2026 sollen weitere fünfzig dazukommen. Diese neuen E-LKW haben eine Reichweite von 500 Kilometern. Sie fahren weiter als die bisherigen Dieselfahrzeuge, aber es fehlen Ladestationen. In Egerkingen

SO baut Dreier deshalb eine eigene Elektrotankstelle. Am neuen Standort Oberentfelden kann die Firma auf bereits existierende Trafos der früheren Gebäudebesitzerin GE zählen.

Als Übergangslösung soll der Biokraftstoff HVO100 vermehrt zum Einsatz kommen. Dreier spricht von einem «Dreiklang» aus Strom, HVO und Diesel. 300 LKW und 28 Doppeldecker bilden den Fuhrpark der Firma. 700 Menschen arbeiten in verschiedenen Dreier-Standorten in Europa und Marokko. Dreier will, dass das Personal lernt, ressourcenschonend zu fahren. Eine eigene Fahrlehrperson wurde dafür engagiert.

Biotreibstoff, erste E-Trucks und Eco-Fahrverhalten

Auf HVO-Biotreibstoff setzt auch Bertschi aus Dürrenäsch. Im Herbst 2023 hatte der Logistiker ein entsprechendes Pilotprojekt angekündigt. Den grössten Teil der Landtransporte in Europa wickelt Bertschi ohnehin auf der Schiene ab. Container auf die Bahn verladen und per Tunnel durch die Alpen transportieren war denn auch eine Erfindung von Firmengründer Hans Bertschi.

Nebst der Flotte mit HVO-Antrieb wird in erste E-LKW-Prototypen investiert, «hauptsächlich für die erste und letzte Meile» zwischen Schiene und Endziel. Und auch bei Bertschi erhält das Personal eine intensive Schulung in «Eco-Fahrtechniken». Bertschi ist mit über 1000 Lastwagen der mit Abstand grösste Aargauer Logistiker für die chemische Industrie. 3200 Personen arbeiten für die heutige Weltfirma, 700 im Aargau. «Ökologische und ökonomische Ziele sind für uns gleichwertig», sagte Hans-Jörg Bertschi 2022 bei der Einweihung einer Solaranlage im Birrfeld.

Durch umweltfreundliches Verhalten will Bertschi auch eine Reduktion der Scope-3-Emissionen bei ihren Kunden

ermöglichen: Nebst dem Einsatz der E-Trucks zum Beispiel die Möglichkeit, nachhaltig Chemikalien zu transportieren und zu lagern. «Diese Produkte spielen eine Schlüsselrolle bei der Dekarbonisierung der Industrie», hält die Firma fest.

Giezendanner: 25 neue E-Lastwagen bis 2026

Über 200 Lastwagen und rund 280 Mitarbeitende hat Giezendanner Transport. Auf dem Dach der Lagerhallen des Betriebs in Rothrist ist seit 2021 eine Photovoltaik-Anlage installiert. Die Umrüstung auf Elektrofahrzeuge sei in vollem Gange, sagt Geschäftsführer und SVP-Nationalrat Benjamin Giezendanner. Dieses Jahr kommen zehn neue E-Fahrzeuge hinzu, Anfang 2026 weitere fünfzehn.

HVO ist bei Giezendanners Flotte in Italien ein grosses Thema. In der Schweiz setzte die Firma auf Elektrofahrzeuge. In den wärmeren Monaten von März bis Oktober habe man bisher, je nach Fahrzeugtyp, eine Beimischquote von Biodiesel von bis zu 40 Prozent angewandt.

Im Bereich Gefahrgut seien Elektrofahrzeuge noch nicht verfügbar, weshalb das Potenzial hier begrenzt sei. Benjamin Giezendanner bekräftigt, dass das Unternehmen seit Jahrzehnten auf eine konsequente Umlagerung auf die Bahn setze. Ein Erbe seines Vaters Ulrich, der den kombinierten Verkehr einführte. «Wir hoffen, dass viele Firmen auf langen Strecken die Bahn benutzen und nicht opportunistisch die Verkehre in der Schweiz grün färben», sagt Benjamin Giezendanner.

Das Unternehmen wolle die Umrüstung auf E-LKW nicht gross anpreisen. Einerseits fördere der Bund diese durch den Verzicht auf die Schwerverkehrsabgabe LSVA. Andererseits seien es auch die Auftraggeber, die diese Änderungen durch ihre Scope-3-Regulierungen fördern und fordern.

Strassenbau-Pläne jetzt online abrufbar

Mark Walther

Frische Deckbeläge, neue Velowege, mehr Lärmschutz: Im laufenden Jahr beginnen im Aargau 35 Bauprojekte an Kantonsstrassen. Für sie sind Investitionen von 160 Millionen Franken bewilligt. Das geht aus einer Übersicht hervor, die die kantonale Abteilung Tiefbau Mitte Januar erstmals auf dem Geoportale publiziert hat.

Der Geodatensatz ersetzt das Bauprogramm, das die Abteilung Tiefbau bislang jeweils zu Beginn des Jahres veröffentlicht hat. Die Informationen werden nun modern aufbereitet, jederzeit aktuell und in hoher Qualität zur Verfügung, heisst es in einem Newsletter der Abteilung. Abrufbar sind

laufende und bevorstehende Arbeiten in den Phasen Projektierung, Ausschreibung und Realisierung.

Die Verpflichtungskredite der 2025 beginnenden Projekte bewegen sich zwischen 200'000 Franken und 39,8 Millionen Franken. Das teuerste Projekt ist der Ausbau der Oltnerstrasse in Aarburg. Die Arbeiten sollen im Oktober 2025 beginnen, ein Jahr später als ursprünglich geplant. Zu Spitzenzeiten gibt es auf dem Autobahnzubringer für den Raum Olten und das Niederamt lange Staus.

Der Ausbau umfasst verschiedene Elemente: Die Busspur wird verlängert, wobei mehrere Gebäude abgerissen werden, um dafür Platz zu schaffen. Weiter vereinfacht ein neu-

er Mehrzweckstreifen das Abbiegen. Zu den zwei bestehenden Ampelanlagen, die umgebaut werden, kommen zwei neue. Sie ermöglichen die Busbevorzugung und machen das Überqueren der Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger sicherer. Ausserdem entsteht parallel zur Strasse ein Veloweg. Schliesslich ist innerorts eine Baumallee geplant und der alte Strassenbelag wird durch einen lärmarmen Belag ersetzt. Das Projekt war in Aarburg stark umstritten.



Scannen Sie den QR-Code für mehr Informationen zu den Strassenbauprojekten