

Alle sind bereit fürs E-Auto – nur die Stadt nicht

Während Genossenschaften und Private die Installation von Ladesäulen für Elektroautos in Garagen und auf Parkplätzen vorantreiben, bleibt die Stadt Zürich untätig – aus gutem Grund.

Lorenzo Petrò

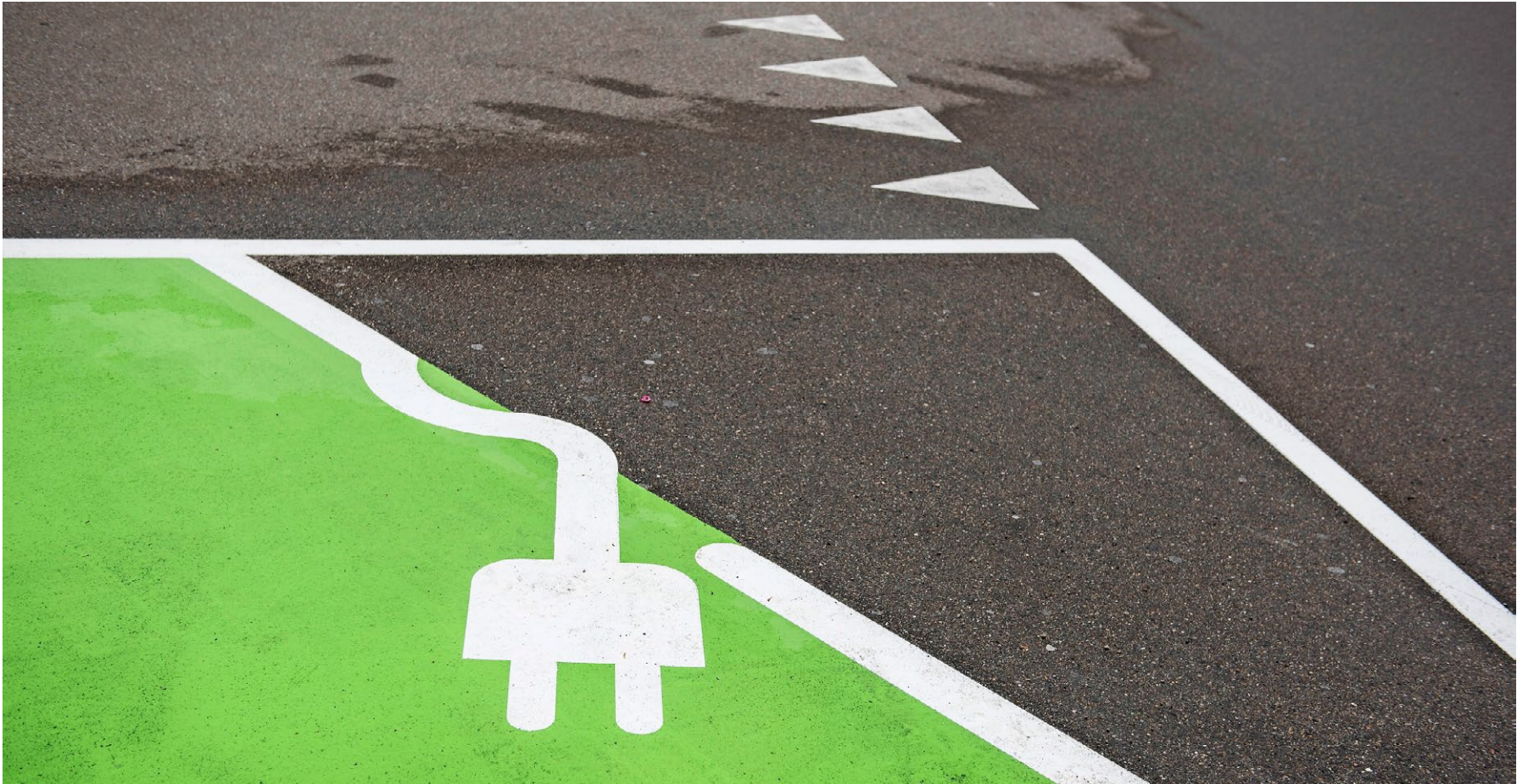
Wer ein Elektroauto kauft, kauft sich ein gutes Gewissen: Der Wagen erzeugt kaum Lärm, er stinkt nicht, und er verbraucht weniger Energie als ein konventionelles Automobil. Doch wer ein Elektroauto kauft, kauft sich auch ein Problem: Hin und wieder sollte das Fahrzeug an die Steckdose. Wo nur? Für Mieter ist der Weg zur eigenen Ladestation besonders mühselig. Es fehlen Stromleitungen zum Parkplatz, einige Verwaltungen bestehen auf der Installation eines separaten Stromzählers, und deren Kosten gehen zu ihren Lasten: «Wie beim Kauf einer Waschmaschine und eines Tumblers werden die Kosten für Gerät und die Installation vom Mieter getragen», sagt Alex Tasic von Immobilienverwalter Verit.

Doch die zunehmenden Anfragen bewegen die Verwaltungen zum Umdenken. «Wir empfehlen den Eigentümern, entsprechende Infrastruktur einzurichten», sagt Tasic. Bereits seien in einem aktuellen Fall 10 von 50 Parkplätzen mit Elektroauto-Ladestationen nachgerüstet worden. Eigentümer seien gegenüber Ladeinfrastruktur meistens positiv eingestellt. Diese Erfahrung hat man gemäss Marketingleiterin Marietta Hersche auch bei Konkurrent Livit gemacht.

Motivierte Genossenschaften

Noch weiter gehen die grossen Genossenschaften im Kanton Zürich. Die ABZ etwa erleichtert Mitgliedern die Entscheidung für ein Elektroauto, indem sie die Kosten für den Anschluss und die Absicherung vorfinanziert, dann aber die Parkplatzmiete erhöht. Auch Ladestation, separater Zähler und Stromverbrauch gehen zulasten des Mieters. «Uns ist bewusst, das dies kein grosser Förderanreiz ist», sagt Reto Seiler, verantwortlich für Energiethemen bei der ABZ. «Doch wir sind daran, Lösungen zu suchen, die mehr Anreize schaffen.»

Auch wird bei der Planung der Tiefgaragen an die spätere Erschliessung gedacht, und es werden Leerrohre für die Installation eingelegt. Solche sind zum Beispiel beim Bau des Quartierzentrums Friesenberg der Familienheimgenossenschaft Zürich (FGZ) vorgesehen. Die Genossenschaft Sunnige Hof hat bei ihrem



Is in der Stadt Zürich noch selten zu sehen: Das Zeichen, dass auf diesem Parkplatz E-Fahrzeuge aufgeladen werden können. Foto: Thomas Egli

Ersatzneubau in Schwamendingen mit 200 Wohnungen sogar 13 von 114 Parkplätzen komplett mit Ladestationen versehen. Im geplanten Ersatzneubau in Albisrieden sind alle 80 UG-Parkplätze nachrüstbar und von den 17 Aussenparkplätzen 4 mit Ladesäule ausgerüstet. Im Neubau der Dübendorfstrasse sind 8 von 34 Parkplätzen im Untergeschoss mit Ladeinfrastruktur geplant.

Die Stadt ist knausrig

Weniger Enthusiasmus ist bei der Stadt Zürich zu spüren. Aufgrund einer Mieteranfrage habe man in Hardau II Steckdosen zum Aufladen eines Elektrotöffs installiert, sagt Bruno Gurtner, Sprecher der Liegenschaftenverwaltung. 9100 Wohnungen besitzt die Stadt,

von denen sich etwa 6500 in Siedlungen befinden. Doch nur gerade eine Handvoll Anfragen habe es in den letzten Jahren diesbezüglich gegeben, sagt Gurtner. Für die Stadt, die dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr den Vortritt gibt, haben Elektroladestationen für Mieter keine Priorität. Diese sollen weder mit benzin- noch mit strombetriebenen Autos in der Stadt unterwegs sein – sondern wenn immer möglich mit Tram, Velo oder zu Fuss.

Die Dosen für den Elektrotöff in der Hardau hat die Liegenschaftenverwaltung bezahlt. Sollten künftig aber mehr Mieter Ladestationen installieren wollen, müsse eine Lösung zur Refinanzierung gefunden werden, sagt Gurtner.

Am ehesten über eine monatliche Pauschale für den bezogenen Strom. Immerhin sorgt auch die Stadt für die Zukunft vor: In der geplanten Siedlung Hornbach im Seefeld sind Leerrohre für spätere Elektroanschlüsse geplant.

Fünf Schnellladesationen

Vorwärts macht die Stadt hingegen bei der öffentlichen Infrastruktur für Elektroautos. Bereits sind zwei Schnellladestationen in Betrieb: eine beim EWZ-Betriebsgebäude in Oerlikon und eine beim EWZ-Werkhof an der Pfingstweidstrasse 85. Gemäss EWZ-Sprecherin Esther Rutz soll eine weitere Schnellladestation an der BP-Tankstelle in Zürich-Wollishofen bis Ende 2016 installiert werden. Die vierte Schnellladestation wird im Rah-

men der Umgestaltung des Carparkplatzes Zürich voraussichtlich 2017 realisiert. «Der fünfte Standort wird im Stadtteil Seefeld konzeptioniert, wofür aktuell Verhandlungen laufen», sagt Rutz.

Für einen unkomplizierten Zugang an den städtischen Schnellladestationen hat das EWZ extra ein EC- und Kreditkartenzahlssystem entwickelt. Eine Ladung mit Ökostrom kostet 15 Franken, das durchschnittliche Elektroauto kommt damit etwa 150 Kilometer weit. Das ist im Gegensatz zu einer Ladung mit Ökostrom zu Hause teuer, vergleichbar mit dem Preis für Benzin für die gleiche Wegstrecke. Dafür werde weder eine Kundenkarte noch ein Abo bei einem Anbieter benötigt, um das Fahrzeug «aufzutanken», sagt Rutz.

Menschenschmuggel: Drahtzieher sass in Zürich

Ein 47-jähriger Mann aus Sri Lanka hat von Zürich aus die illegale Emigration von Landsleute organisiert. Er ist kein Einzelfall.

Thomas Hasler

Nach umfangreichen Ermittlungen, in welche neben der spezialisierten Staatsanwaltschaft II auch ausländische Polizeikräfte involviert waren, ist Anfang Jahr in der Stadt Zürich ein Mann aus Sri Lanka verhaftet worden. Die Strafverfolger betrachten ihn als mutmasslichen Drahtzieher einer weltweit organisierten Gruppierung von Menschenschmugglern, wie die Kantonspolizei am Donnerstag mitteilte.

Zwei Personen in die Schweiz

Der Mann, der seit Jahren über eine Aufenthaltsbewilligung B verfügt, steht im Verdacht, die Emigration von mehreren Landsleuten organisiert und koordiniert zu haben. Zwei Personen hatten das Ziel, Land Schweiz. Die übrigen Personen wollten nach Frankreich oder Kanada.

Die Strafverfolger waren dem Mann im Zusammenhang mit Erkenntnissen aus früheren polizeilichen Ermittlungen auf die Spur gekommen. Der 47-Jährige soll von Zürich aus jeweils die verschiedenen Etappen der Reisen sowie die Unterkünfte und Transportmittel für die zumeist aus Sri Lanka stammenden jungen Männer organisiert und koordiniert haben. Da die schleppungswilligen Männer ihr Land nicht nur per Flugzeug, sondern auch auf dem Land- und Wasserweg verliessen, sorgten Mittels-

männer für den möglichst reibungslosen Ablauf der illegalen Reise.

Diese erfolgte über verschiedene Routen, so zum Beispiel über Malaysia, den Iran, die Türkei, die Vereinigten Arabischen Emirate oder Griechenland. Illegal waren Ausreise und spätere Immigration deshalb, weil die Personen für den Grenzübergang unzulässige Dokumente verwendeten: Entweder handelte es sich um einen gefälschten Pass oder um einen echten Pass, bei dem die Angaben gefälscht waren. Schliesslich wurden auch echte Pässe verwendet, bei denen die im Pass abgebildete Person der ausreisewilligen Person zum Verwechseln ähnlich sah.

Dass Menschen aus Sri Lanka in die Schweiz oder nach Westeuropa geschleust werden, ist kein neues Phänomen. Auch dass Schlepper von der Schweiz aus aktiv werden, hat die Koordinationsstelle gegen Menschenhandel und Menschenschmuggel (KSMM) bereits in einem Bericht von 2014 festgestellt. Der Bericht sei nach wie vor aktuell, sagt Lulzana Musliu, Mediensprecherin des Bundesamts für Polizei, dem die KSMM angeschlossen ist.

Tamilische Schleusersyndikate

Gemäss diesem Bericht gibt es verschiedene tamilische Schleusersyndikate, die regelmässig auch untereinander zusammenarbeiten, um Menschen – nicht nur aus Sri Lanka, sondern auch aus Thailand, Malaysia und Indonesien – für Grossschleusungen zu rekrutieren. Zum Teil hätten diese Syndikate unmittelbare Beziehungen zur paramilitärischen Organisation Tamil Tigers oder würden mit ihr sympathisieren. Im Fall des 47-Jährigen hat die Kantonspolizei

allerdings keine Hinweise, dass der Verdächtige in Verbindung zu den Tamil Tigern stand.

Die von der Schweiz aus initiierten Schleusungen finden oft im Rahmen des Nachzugs von Familienangehörigen statt. Laut dem Bericht «Die srilankische Diaspora in der Schweiz» des früheren Bundesamts für Migration handelt es sich beim Familiennachzug «meistens um Luxusschleusungen». Dabei würden aus der Schweiz grosse Summen an Schleppergruppierungen überwiesen, die dann die Reise von Familienangehörigen in die Schweiz organisierten.

Kein Menschenhandel

Menschenschmuggel darf nicht mit Menschenhandel verwechselt werden. Menschenhandel bedeutet den Handel mit Menschen zum Zweck der sexuellen Ausbeutung, der Ausbeutung ihrer Arbeitskraft oder des Organhandels. Dieses strafrechtliche Verbrechen kennt eine Höchststrafe von zwanzig Jahren. Demgegenüber handelt es sich beim Menschenschmuggel um ein ausländerechtliches Vergehen oder Verbrechen. Dabei wird einer Person die rechtswidrige Ein- oder Ausreise oder der rechtswidrige Aufenthalt ermöglicht. Das Gesetz sieht hier eine Höchststrafe von bloss einem Jahr vor. Handelt der Täter allerdings in Bereicherungsabsicht oder als Mitglied einer Bande, handelt es sich um ein Verbrechen, dessen Höchststrafe fünf Jahre beträgt.

Nach Abschluss der polizeilichen Ermittlung liegt der Ball jetzt bei der Staatsanwaltschaft. Ob und wann es zur Anklage kommt, ist offen. Die Staatsanwaltschaft wollte gestern zum Fall keine Stellung nehmen.

Utopisten gegen Realisten

Gegner und Befürworter des bedingungslosen Grundeinkommens debattierten gestern im Kaufleuten. Das Publikum applaudierte den Initianten.

Patrice Siegrist

Bis zum ersten Gelächter im Kaufleuten-saal dauerte es nur wenige Minuten. Die stellvertretende TA-Inlandchefin stellte die Teilnehmer der Podiumsdiskussion vor. Auf der Seite der Befürworter: Philip Kovce, Autor des Essays «Was fehlt, wenn alles da ist?», und Oswald Sigg, Mitglied des Initiativkomitees und ehemaliger Bundesratssprecher. Sigg ist pensioniert und somit Empfänger eines bedingungslosen Grundeinkommens. «Sie sehen, ich bin der Einzige mit Erfahrung», sagt Sigg und hat damit die Sympathien des Publikums auf seiner Seite.

Monika Bütler, Wirtschaftsprofessorin an der HSG, und Politphilosophin Katja Gentinetta, die Gegner des bedingungslosen Einkommens, zeigten sich davon unbeeindruckt. Sie legten gleich los und stellten klar, dass heute in der Schweiz jeder ein Grundeinkommen erhalte – sei es über Sozialleistungen oder Erwerbsarbeit. Das Problem der Initiative sei die Bedingungslosigkeit. Gentinetta sagte, dass es eine Befriedigung sei, für sich selber zu sorgen. Die Bedingungslosigkeit eliminiere dieses Gefühl. Wirtschaftsprofessorin Bütler sagte, dass die Idee des bedingungslosen Grundeinkommens dem Sozialsystem schade: «Ein Sozialsystem, das nicht auf die individuellen Bedürfnisse angepasst

ist, verliert an Akzeptanz.» Ein 18-jähriger Sozialhilfeempfänger müsse weniger Unterstützung erhalten als ein 70-jähriger Rentner: «Wir müssen jene unterstützen, die es nötig haben.»

Die Befürworter sahen das anders. Die Digitalisierung vernichte viele Jobs. Laut Sigg bis zu 50 Prozent. Das Sozialsystem müsse neu gedacht werden. In der Geschichte habe es immer wieder düstere Prognosen gegeben. Beispielsweise während der Industrialisierung, als der Sozialstaat geschaffen wurde, ergänzte Kovce. «Der Sozialstaat war eine Notlösung. Eine Revolution von unten um eine von der Not getriebene Revolution von unten zu verhindern», sagte Kovce und erntet Applaus. Entweder würden wir das bedingungslose Grundeinkommen in ein paar Jahren einführen oder schon heute agieren.

«Woher sind Sie so sicher?»

Monika Bütler liess das nicht gelten: «Woher sind Sie sich so sicher, dass Ihr System die richtige Antwort wäre?» Zu viele Fragezeichen gebe es bezüglich der Veränderung des Arbeitsmarktes, sagte sie. Ein funktionierendes System voraussetzend abzuschaffen sei unnötig.

Die Gegner waren sich auch einig, dass die Finanzierung nicht gelöst sei. Die Vorschläge der Initianten würden auf dem bestehenden System basieren. Das gebe es aber mit einem Grundeinkommen nicht mehr, weil neue Arbeitsanreize und Steuersysteme alles verändern würden. Die Gegner antworteten, dass der Wohlstand vorhanden sei. «Schauen sie sich mal in Zürich um, es ist genug für alle da», sagte Kovce. Die Utopisten glauben, dass es funktionieren würde. Die Realisten glauben es nicht.