

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 17. Ratssitzung vom 3. Oktober 2018

- 441. 2018/221
Dringliche Interpellation von Anjushka Früh (SP), Luca Maggi (Grüne) und
1 Mitunterzeichnenden vom 13.06.2018:
Formel-E-Rennen in der Innenstadt, Einschätzung der Eignung des Durchfüh-
rungsorts und Voraussetzungen für eine erneute Bewilligung des Rennens sowie
künftige Mitsprache der Anwohnerinnen und Anwohnern und des Gemeinderats**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 743 vom 5. September 2018).

Anjushka Früh (SP) nimmt Stellung: *Ich bin sehr froh über den Entscheid des Stadtrats, dass der Event im Jahr 2019 nicht in Zürich stattfinden wird und auch darüber, dass der Stadtrat in der Interpellationsantwort explizit festhielt, dass die Durchführung eines solchen Autorennens im Enge-Quartier unverhältnismässig starke Emissionen und Einschränkungen verursachte, die die Anwohnerinnen und Anwohner während langer Zeit ertragen mussten. Meines Erachtens muss diese Einschätzung für das gesamte urbane Gebiet gelten. Wenn der Stadtrat eine erneute Bewilligung für das Jahr 2020 in Betracht zieht, muss er berücksichtigen, dass die Emissionen und Einschränkungen – auch wenn sie nicht mehr gehäuft in der Nacht stattfinden sollen und unabhängig vom Standort – weiterhin sehr stark sein werden und der Bevölkerung nicht zumutbar sind. Die Durchführung in Zürich zeigt, dass sie in urbanen Gebieten nicht funktioniert. Auch im Jahr 2020 gehört ein solch grosser Event, der über mehr als einen Monat hinweg starke Einschränkungen verursacht, nicht in die Stadt. Das gilt auch für die Stadt Bern und die anderen Zürcher Quartiere. Wir fordern den Stadtrat darum auf, auch in Zukunft keine Bewilligung dafür zu erteilen. Aus der Antwort des Stadtrats geht ausserdem deutlich hervor, dass die Planung der Veranstalterin im Voraus äusserst ungenügend war: Das Verkehrskonzept war nicht ausgereift und musste kurzfristig angepasst werden. Auch wussten die Veranstalter nicht, wie viel Platz ihre Installationen brauchen, weshalb kurzfristige Änderungen vorgenommen werden mussten. So wurden die vom Stadtrat gestellten Anforderungen missachtet. Auflagen werden vorgängig gemacht, damit eine Durchführung in mehr oder weniger erträgliche Bahnen gelenkt werden kann. Hier wurden die Auflagen aber kurze Zeit später wegen Undurchführbarkeiten nicht mehr relevant und missachtet. Im Vorfeld dieser ersten Durchführung wurden die Anliegen der Bevölkerung äusserst ungenügend gewürdigt. Zieht der Stadtrat eine zukünftige Bewilligung in Betracht, erwarte ich, dass die Anwohnerinnen, Anwohner und Gewerbebetreibende so früh wie möglich in den Prozess eingebunden und ernst genommen werden. 2550 Lastwagenfahrten wurden für den Auf- und Abbau benötigt. Wegen einer Fehlplanung wurde ein Baum gefällt. Die Grünflächen wurden äusserst stark und mehr als erwartet in Mitleidenschaft gezogen. Das alles geschah unter dem Label der Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit konnte aber nicht eingehalten werden. Das Rahmenprogramm hätte mit der gleichen Wirkung und dem gleichen Interesse ohne ein Autorennen stattfinden können, womit eine Auseinandersetzung mit Elektromobilität gefördert werden könnte. Auch ohne ein*

Autorennen ist die ETH Zürich in der Forschung sehr aktiv und auch ohne Rennen eignet sich die Stadt für solche Informationsevents. Warum unter dem Label der Nachhaltigkeit ein Rennen stattfinden muss, das eindeutig nicht nachhaltig ist, ist aus meiner Sicht nicht ersichtlich und wird auch im Jahr 2020 nicht ersichtlich sein.

Weitere Wortmeldungen:

Luca Maggi (Grüne): *«Zürich ist nicht Berlin, wir können das besser.» Diesen Satz hörten wir wiederholt im Vorfeld des Formel-E-Rennens, wenn auf die Erfahrungen und Probleme Berlins hingewiesen wurde, wo dieser Anlass mitten in der Innenstadt stattfand und zu Verkehrschaos, kaputten Strassen und wütende Quartierbewohnerinnen und -bewohnern führte. Während versprochen wurde, dass es das in Zürich nicht geben werde, meldeten sich im Vorfeld des Autorennens bereits zahlreiche Menschen in der Öffentlichkeit zu Wort, die unter den Vorbereitungen litten. In der Antwort wird die Planung als chaotisch beschrieben: Die Pläne und Konzepte wurden zu spät eingereicht, weshalb die Sperrzeiten für Auf- und Abbauarbeiten verringert werden mussten. So war die Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrerinnen und Velofahrer nicht gewährleistet. Das Arboretum wurde beschädigt, ein Baum musste gefällt werden und die Auflagen von Grün Stadt Zürich wurden nicht eingehalten. Die Veranstalterinnen und Veranstalter sprechen aber von Monaco, von Singapur und von einer Ausstrahlung eines innovativen Vorzeige-Events. Der Tag des Rennens war ein Erfolg; in erster Linie für die Grosssponsoren und Fernsehstationen. Auch die zahlreich angereisten Besucherinnen und Besucher hatten Spass. Es stellt sich aber die Frage, zu welchem Preis und auf wessen Kosten das alles geschah. Die Interpellationsantwort liest sich wie ein Argumentarium, das wir Gegnerinnen und Gegner im Vorfeld der Veranstaltung schrieben. Es wurde «more than a race» versprochen, davon war aber spätestens am Tag des Rennens nichts mehr übrig: Es war ein race mit 2550 Lastwagenfahrten, einem gefällten Baum und einer beschädigten Parkanlage. 175 000 Franken mussten die Veranstalterinnen und Veranstalter für die Instandsetzung des Arboretums bezahlen. Das könnte man als Sachbeschädigung bezeichnen. Dass die Vegetation aber zwei bis drei Jahre Erholung benötigt und ein junger Baum viele Jahre für das Wachstum braucht, bleibt scheinbar eine Randnotiz. Darum ist es begrüssenswert, dass der Stadtrat zur Einsicht kam und nächstes Jahr kein Formel-E-Rennen bewilligte und auch, dass er zur Einsicht kam, dass das Seebecken und ein derart dichtes Quartier den komplett falschen Ort für ein Rennen darstellen. Die Stadt muss sich fragen, wie sie zukünftig mit solchen Veranstaltungen umgehen will. Es ist verlockend, wenn Grosskonzerne grosse Summen bieten und sich die Auflagen bei der Stadt erkaufen können mit dem Hauptargument, dass sie für keine Kosten aufkommen muss. Ein nächstes Mal sollte eine Bewilligung nicht übereifrig erteilt werden, ohne dass konkrete Pläne und Konzepte vorliegen. Für mindestens ein Jahr zieht das Formel-E-Rennen nach Bern. In der Schweiz galt einst aus gutem Grund ein vollständiges Verbot von Rundstreckenrennen. Jetzt zeigt sich, dass auch heute noch ein guter Grund bestehen würde. Der Stadtrat scheint erstaunlicherweise einer zweiten Durchführung in Zürich im Jahr 2020 nicht abgeneigt zu sein. Aber zur Fragestellung, welchem Wohnquartier eine derartige Einschränkung zugemutet werden kann, offeriert er in der Interpellationsantwort keine Lösung. Ich bin der Meinung, dass Anlässe anhand von Kriterien des öffentlichen Interes-*

ses bewilligt werden sollen. Wenn ein öffentliches Interesse besteht, kann sich die Stadt durchaus auch finanziell beteiligen. Aber Grosssponsoren und milliardenschweren Sportverbänden blind den roten Teppich auszurollen – das sollten wir in Zürich nicht. Zürich ist vielleicht doch ein wenig wie Berlin; aber bestimmt nicht wie Monaco oder Singapur. In Zürich gilt das Mitspracherecht und darum werden wir auch in Zukunft eine weitere Austragung des Formel-E-Rennens verhindern.

Christoph Marty (SVP): Die vorherigen Voten scheinen Zürich eher in der Reihe von Orten wie Gossau oder Burgdorf anstelle von Monaco oder Singapur zu stellen. Auch sonst schätze ich die Argumentation der Gegner des Formel-E-Rennens als dürftig ein. Trotzdem gelang es, einen extrem beliebten Publikumsanlass aus schwachen Gründen abzuwürgen. Natürlich gelingt bei der ersten Durchführung eines Grossanlasses nicht alles – das liegt in der Natur der Sache. Das Formel-E-Rennen kam auf allen Seiten gut an und wurde vom Publikum mit grosser Begeisterung angenommen. Millionen verfolgten den Anlass live und vor dem Fernseher. Das Autorennen war eine fantastische Werbung für unsere Stadt, für unsere Tourismusinfrastruktur und für den Forschungs- und Industriestandort Zürich. Die Stadt profitierte in jeder Hinsicht – auch finanziell – von diesem Anlass. Das gilt ebenso für das Gewerbe im Umfeld. Auch ging das Rennen für die Veranstalter erfreulich aus, weshalb sie den Anlass wieder bei uns durchführen wollen. Eine solche Veranstaltung steht natürlich im diametralen Widerspruch zum moralinsauren lust- und lebensfeindlichen linksgrünen Lebensstil. Der Aufbau, die Durchführung und der Rückbau einer solch grossen Infrastruktur bringen naturgemäss eine Belastung mit sich. Wir leben aber in einer äusserst lebendigen Stadt und es gibt keinen Grund, eine solche Sache abzuwürgen. Aller Voraussicht nach gehört die Zukunft des Autos der Elektromobilität und auch Dank Anlässen wie diesem wird der Forschungs- und Industriestandort Zürich bei dieser Entwicklung vorne mit dabei sein. Es wäre sehr bedauerlich, wenn diese Türe ohne Not zugeschlagen wird.

Roger Tognella (FDP): Wir erlebten einen Anlass, der für die Stadt nicht einfach war. Vieles wurde in sehr kurzer Zeit aufgebaut und viel wurde geleistet – auch von der Stadtverwaltung. Mit grosser Geschwindigkeit wurde ein Anlass organisiert, der so in der Schweizer Medienlandschaft als Sportanlass noch nie dagewesen war: 400 000 Zuschauer verfolgten den Anlass vor dem Fernseher in der Schweiz, weltweit waren es 1,2 Millionen Zuschauer per Streaming-Kanal und 2,5 Millionen Zuschauer und Leser nahmen den Anlass durch verschiedene Medienpräsentationen wahr. Die Rahmenveranstaltung fand unter dem Titel «more than a race» in der ETH Zürich statt, wo 39 Professuren im Bereich Elektrotechnik aktiv sind. So wurde das Thema der Elektromobilität auch in der Wirtschaft und der Wissenschaft etabliert. Damit steht die Stadt gut da, wenn sie der Wirtschaftsmotor der Schweiz bleiben will. Dass der Baum gefällt wurde, tut mir leid. Es handelte sich nicht um einen schönen Baum, ich begleitete ihn in der Stunde seines Fällens – auch ich fand es nicht gut, dass er gefällt wurde. In Zürich Nord beim Waldgarten wurde eine gesamte Baumallee gefällt. Im Gegensatz zum Verlust des einzelnen Baums wurde darauf überhaupt nicht reagiert. Um den Baum geht es aber nicht, sondern darum, dass wir für die Stadt, den Standort Zürich und die Innovationsbereitschaft eintreten. Dass globale Konzerne ihren Standort in der Stadt behalten, wo sie Arbeitsplätze, Innovation und Wertschöpfung schaffen, sollte berücksichtigt werden. Ich

bin nach wie vor von der Formel E begeistert und bin gerne bereit, mit einer längeren und tieferen Planungsphase eine Veranstaltung im Jahr 2020 mit der Stadtverwaltung zu diskutieren und einen Standort und eine Bewilligung zu evaluieren. Dafür werden wir mehr Zeit haben. Ich bin zuversichtlich, dass miteinander, partnerschaftlich und seriös daran gearbeitet werden kann, dies auch mit allen Organisationen wie der Stadtpolizei, der DAV und der Dienstabteilung SRZ, aber auch mit dem Tiefbaudepartement und Grün Stadt Zürich. Es steht der Stadt gut an, wenn wir den Anlass im Jahr 2020 wieder unterbringen.

Dr. Pawel Silberring (SP): *Die Antwort des Stadtrats ist sehr nachvollziehbar sowohl an den lobenden als auch an den kritisierenden Stellen. In Zürich machen wir Wirtschaftspolitik – Showbusiness ist aber nicht damit zu verwechseln. Es gilt nicht nur die Sichter, die auf den Plan treten. Der Event gefiel zweifellos vielen Leuten. Es gibt aber auch die Menschen, die im Quartier Enge wohnen, arbeiten und zur Schule oder in den Kindergarten gehen. Mein Anliegen ist es, die Sicht dieser Bevölkerung miteinzubeziehen. Sie verdeutlichte mit einer Petition mit über 1000 Unterschriften, dass sie nicht bereit ist, die Einschränkungen eines solchen Events hinzunehmen. Auch eine Befragung des Quartiervereins zeigte eine Ablehnung für eine weitere Durchführung von beinahe achtzig Prozent. Dass die SVP diese Menschen in einer Fraktionserklärung als «ewiggestrige Spassbremsen» bezeichnete, nehme ich ihr heute noch übel. Die Probleme wären lösbar gewesen, schrieb die NZZ, nachdem der Negativentscheid bekannt gegeben wurde. Für einige Randaspekte trifft das zu: Wir hätten besser und korrekter informieren und der Bevölkerung gegenüber nicht auf eine Weise gegenüberreten können, dass viele wegen der Arroganz brüskiert waren. Nicht zu verhindern ist die übergrosse Materialschlacht für einen Event, der je nach Rechnung eine Stunde oder einen Tag dauert. Insofern bin ich sehr skeptisch, dass sich ein Austragungsort finden lässt, den einerseits die Veranstalter akzeptieren und andererseits keine unzumutbaren Einschränkungen für die Bevölkerung mit sich bringt. Es besteht ein hoher Druck auf den See, ihn als Kulisse oder Asset zu nutzen. Dazu sind etwa die ZKB-Seilbahn oder das zweistöckige Seerestaurant im kantonalen Richtplan zu erwähnen. All diesen Plänen möchte ich frei nach der Tages-Anzeiger-Kolumne nachrufen: Lasst die Enge in Ruhe, sucht das Weite!*

Guy Krayenbühl (GLP): *Das Formel-E-Rennen wurde ein erstes Mal in Zürich durchgeführt. Die Grossveranstaltung begeisterte mich anfangs, die massiven Eingriffe im Quartier erschrecken mich aber auch. Darum verstehen wir einen Teil des Unmuts durchaus. Dass aber ein solches Autorennen nie wieder in Zürich stattfinden soll, halten wir aber für den falschen Ansatz. Die Stadt muss evaluieren, wie das Seebecken genutzt werden kann. Für Veranstalter ist es ein überaus beliebter Platz. Man kann sich überlegen, ob etwa ein Zürich-Marathon entlang des Seebeckens verlaufen muss. Das urbane Zürich kann sich durch Veranstaltungen beispielsweise auch in Zürich-West präsentieren. Mehr Überlegungen müssen in die Frage investiert werden, wo welche Veranstaltungen ausgeführt werden können, damit diese auch besser verteilt werden. Darum schlagen wir mit einem Postulat einen guten Vorsatz vor: Das Rennen sollte verteilt werden und abwechslungsweise in verschiedenen Ortschaften stattfinden. Städte können so kooperieren und Erfahrungen austauschen. Dann kann ein Formel-E-Rennen auch wieder in Zü-*

rich stattfinden. Nicht ausser Acht zu lassen sind dabei die Wirtschaftsfaktoren, die ETH und das Sponsoring der Bank Julius Bär. Wir stellen uns vor, dass dieser Event beispielsweise alle vier Jahre in Zürich stattfindet. Wir hoffen auf eine allfällige Austragung im Jahr 2020 und auf aktive Bemühungen, damit auch andere Städte ein Interesse an der Austragung haben.

Eduard Guggenheim (AL): Als Bewohner des Quartiers und als Vorstandsmitglied des Quartiervereins Enge spreche ich für die Bevölkerung: Wir wollen nicht, dass das Autorennen nochmals bei uns stattfindet. Selbstverständlich sind die Vorbereitung von Roger Tognella (FDP) und dass er das alles aufgebaut und durchgeführt hat sehr lobenswert. Meine Kritik ist jedoch, dass das Enge-Quartier und das untere Seebecken massiv durch Veranstaltungen während dem ganzen Jahr belastet werden. Konkret konnte man während Wochen und Monaten nicht mehr problemlos von der Enge aus an das Bellevue gelangen. Die meisten Negativpunkte wurden bereits mehrfach erwähnt. Ob die Autos im Rennen mit Strom, Benzin, Diesel oder Wasserstoff angetrieben werden, ist bei der Problemlösung zur grossen Menge an Autos nicht entscheidend. So gesehen ist auch ein Formel-E-Rennen nicht sehr förderungswürdig. Ein wichtiges Element ist auch, dass die Sichtbarkeit der Autos im Rennen sehr bescheiden war: Zürich ist nicht Monte-Carlo, wo wegen der Lage am Hang grosse Mengen an Zuschauenden möglich sind. Das Rennen vermittelt ein Bild der Stadt, dem sie nicht bedarf: Zürich ist nicht ein Kernpunkt der zukünftigen Elektromobilität. Sie kann in Zürich gezeigt werden, aber das soll nicht durch ein Rennen geschehen. Die Technologie wird so nicht weiterentwickelt; Elektroautos gibt es bereits seit 130 Jahren. Ob die Stadt noch mehr Jubel, Trubel und Heiterkeit braucht, stelle ich in Frage; dass etwa eine nutzlose Seilbahn über den See gespannt und dort ein Restaurant gebaut werden soll, ist zu viel des Guten. Wir hoffen, dass auch nach dem Jahr 2019 das Rennen vor allem nicht mehr in Zürich durchgeführt wird.

Michael Schmid (FDP): Bei den Voten der Gegenseite wurde es nicht deutlich gesagt, schimmert aber teilweise durch: Viele lehnen den Event aus ideologischen Gründen ab. Das ist zu akzeptieren, sollte aber deutlich gesagt werden. Glücklicherweise teilt der Stadtrat diese Ansicht nicht. Die Anzahl Anlässe im Quartier Enge und deren Intensität sind wichtige Diskussionspunkte. Viele Events finden dort statt. Warum sollte nun gerade das Formel-E-Rennen davon ausgeschlossen werden? Ich wohne direkt an der Strecke: Kein Zuschauerort war nicht vollständig besetzt, begeisterte Anwohner und Besucher wohnten dem Autorennen bei. Im Quartier löste der Anlass viel Freude und Begeisterung aus. Wie aber auch der Bericht darauf hinweist, kam es bei der Planung sowie beim Auf- und Abbau zu Belastungen und es wurden auch Fehler begangen. Diese können adressiert und Lehren daraus gezogen werden. Die im stadträtlichen Bericht erwähnten Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge zeigen, dass in einer nächsten Austragung die Nachteile massiv minimiert werden können. Bezüglich der Kosten muss betont werden, dass sie nun bei etwa 100 000 Franken liegen, während eine Bandbreite von bis zu einer Million Franken budgetiert wurde. Mein Fazit ist, dass Zürich der Ort für solche Anlässe sein sollte. Es ist die Qualität der Stadt, dass sie eine Plattform für solche Anlässe und damit am Puls der Entwicklung ist und gleichzeitig die Lebensqualität bewahrt, indem sie die Anliegen der Anwohner berücksichtigt.

Res Marti (Grüne): Der Anlass kann nicht mit Nachhaltigkeit und Zukunft in Verbindung gebracht werden. Bei der nachhaltigen und zukunftsorientierten Elektromobilität handelt es sich nicht um eine Zukunftsvision; sie ist schon lange Tatsache. Ich pendle vier Mal pro Woche mit meinem E-Bike nach Zug – nicht moralinsauer, sondern mit einem breiten Lachen auf dem Gesicht. Der von einem Auto am Rennen verbrauchte Strom würde mir noch bis lange nach der Pensionierung für das Pendeln der 60 Kilometer ausreichen – das ist nicht nachhaltig.

Ernst Danner (EVP): Ich möchte daran erinnern, dass Autorennen in der Schweiz bis in die 1950er-Jahre einen grossen Boom erlebten. 50 000 bis 80 000 Personen nahmen jeweils daran teil. Der Zürcher EVP-Nationalrat Paul Zigerli legte eine Motion für ein Verbot von Autorennen vor; ein solches trat mit Hilfe der EVP im Jahr 1957 ein. Der Grund für das Verbot war die Verkehrssicherheit: Es wurde als Widerspruch gesehen, dass einerseits grosse Bemühungen für die Sicherheit auf den Strassen in Angriff genommen wurden, während die Autorennen zu Todesfällen unter den Fahrern und teilweise auch unter den Zuschauern führten. Dieses Problem ist heute nicht mehr vorhanden, die Sicherheit wird gewährleistet, neu steht das Umweltproblem im Vordergrund. Das Ziel der Autorennen ist nicht, den Verbrauch zu minimieren und der Strom stammt nicht vollständig aus erneuerbaren Energien. Wenn es ein Ziel wäre, dass mit möglichst geringem Verbrauch optimal gefahren werden kann oder wenn möglichst wenig Raum für Strassen beansprucht wird, könnte das diskutiert werden. Es geht jedoch um etwas sehr Konventionelles: Wer zuerst im Ziel ist. Auch wir können uns der Faszination Auto nicht entziehen. Aber ein Anlass, bei dem es um ein Jahrhunderte altes Ziel geht, halten wir für nutzlos und befürworten, dass zumindest vorläufig das Rennen nicht mehr in Zürich stattfindet.

Markus Kunz (Grüne): Es wurde nicht bewiesen, dass Elektromobilität einen Beitrag gegen die Verkehrsprobleme leisten oder dass der ökologische Fussabdruck dieser Technologie etwas zur nachhaltigen Entwicklung beitragen kann. Bewiesen wurde hingegen, dass mit viel Geld viel angerichtet werden kann. Die Elektromobilität ist ein wichtiges Thema. Wir werden uns mit diesem Thema vermehrt auseinandersetzen. Dies aber mit dem Formel-E-Rennen in Verbindung zu setzen, macht keinen Sinn. Für die Veranstaltung des ETH-Symposiums war das Autorennen nicht notwendig. Es gibt sehr gute inhaltliche Gründe gegen das Rennen, vor allem wenn man sich mit nachhaltiger Entwicklung oder mit den Auswirkungen des Klimawandels seriös auseinandersetzt. Es gibt keinen Grund, warum die Stadt Zürich mit einem jährlichen Autorennen zugemüllt werden soll, das auch mit seinen eindrücklichen Zahlen ein Minderheitenthema bleibt. Wir stärken dem Stadtrat den Rücken und bleiben dabei, dass Zürich nicht durch das Rennen beeinträchtigt werden soll. Über die Elektromobilität werden wir uns gepflegt bei weiteren Gelegenheiten unterhalten.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

7 / 7

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat