

7. Februar 2018

Schriftliche Anfrage

von Gabriele Kisker(Grüne)
und Markus Knauss (Grüne)

Der Stadtrat hat die Rahmenbewilligung für das Formel E-Rennen und die Veranstaltungsplattform "more than a race" erteilt. Der Anlass mit Renn-, Sponsoring- und Informationsveranstaltungen findet vom 7. - 10. Juni 2018 am Seebecken im Enge-Quartier statt. Er ist zwar überwiegend gratis, doch werden Tribünen mit Blick auf das Renngeschehen kostenpflichtig sein. Die Veranstalter rechnen mit weit über 25'000 Besuchenden, davon ein beträchtlicher Teil Auswärtige.

Der Anlass belastet das Quartier fast einen Monat lang: rund 2 Wochen Aufbau, das Rennwochenende, rund 10 Tage Abbau. Am Rennwochenende sind vom frühen Freitagabend bis Montagmorgen früh die zentrale Tramlinie Nr. 5 und wichtige Hauptverkehrsachsen (Mythenquai/General Guisan-Quai, Alfred-Escher-Strasse, Gotthardstrasse) unterbrochen, und es werden zudem rund 270 Anwohnende komplett eingeschlossen. Zudem werden im Sommer eine beliebte Parkanlage besetzt und die Zugänge zum See massiv eingeschränkt. Dieser invasive Anlass soll sich nach den Vorstellungen der Veranstalter nicht auf eine einmalige Durchführung beschränken, sondern künftig jedes Jahr wiederholt und zu einem fixen Bestandteil der Zürcher Eventagenda gemacht werden.

Wir bitten den Stadtrat daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Das Seebecken in den Quartieren Enge und Wollishofen ist ein bereits stark beanspruchter Naherholungsraum. Die Parkanlagen im Arboretum und am General Guisan-Quai sind bei Familien, Gruppen und Touristen sehr beliebt. Um das und im Seebecken werden von Frühjahr bis Herbst zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt: Zürich Marathon, Ironman, Street Parade, Züri Fäscht, Seeüberquerung, Theaterspektakel, Expovina, usw. Künftig wird die Landwiese sogar für eine See-Gondelbahn genutzt. Hinzu kommt noch ein Erlebnis Garten für ein Firmenjubiläum. Mit welcher Begründung rechtfertigt es der Stadtrat, der Quartierbevölkerung diese Zusatz-Belastung gleich zu Beginn des Sommers in Zukunft jedes Jahr aufzubürden?
2. Die Belastung der Quartierbevölkerung durch über 25'000 erwartete Besucher und alle negativen Begleiterscheinungen des Anlasses (Lärm, Gedränge, wild parkierte Fahrzeuge, Stau, Suchverkehr im Quartier, Verkehrschaos aufgrund der Strassensperrungen, Abfallberge, Littering, Trittschäden im Park, öffentliches Urinieren trotz WC, Zugangsbeschränkungen, nächtliche Abbauarbeiten, usw.) ist übermässig hoch. Zwar wird es Appelle an die BesucherInnen geben, mit dem öffentlichen Verkehr und via Stadelhofen/ Bürkliplatz anzureisen. Erfahrungsgemäss sind Auswärtige schwer davon abzubringen, mit dem Auto anzureisen und von der linken Seeseite werden kaum alle Besucher via Bahnhof Enge kommen. Warum ist der Stadtrat der Meinung, dass das vorgesehene Besucherlenkungskonzept funktionieren wird und es die Besuchermassen nicht einfach "über den Haufen werfen"?

3. Das letzte Züri-Fäscht hat gezeigt, dass die Rasenflächen im Arboretum bei Regen durch die starke Beanspruchung für mehrere Wochen unbenutzbar werden. Gemäss Antwort des Stadtrats auf die Interpellation GR Nr. 2017/267 rechnet Grün Stadt Zürich mit bis zu Fr. 750'000 für die Wiederinstandstellung von Arboretum, Hafen Enge, Wabengarten und weiteren Anlagen, was zeigt, dass grosse Schäden erwartet werden. Mit welcher Begründung rechtfertigt der Stadtrat, der Bevölkerung die Nutzung dieser beliebten Parkanlagen unter Umständen jeden Sommer zu verunmöglichen?
4. Aus der Antwort des Stadtrats zur Interpellation GR Nr. 2017/267 ergibt sich, dass die Formel E-Rennen in anderen Städten aufgrund des massiven Widerstands der Bevölkerung an einen geeigneteren Ort verlegt werden mussten. Auch hier gibt es einen solchen Ort: Der Flughafen Dübendorf ist flach, grossräumig und sehr gut erschlossen. Wenn es tatsächlich um eine sportlich-technologische Veranstaltung geht: Warum stellt der Stadtrat die Wünsche der Veranstalter und ihrer Sponsoren über die Bedürfnisse der Stadtzürcher Quartierbevölkerung und sieht vom Flughafen Dübendorf ab (wie die Antwort des Stadtrats zur Interpellation GR Nr. 2017/267 zeigt)? Warum verzichtet er dann nicht einfach auf die Durchführung, wenn der favorisierte Durchführungsort ungeeignet ist und der geeignete dem Veranstalter nicht genehm?
5. Wie die Antwort des Stadtrats zur Interpellation GR Nr. 2017/267 zeigt, gewichtete er die Wünsche der Veranstalter und ihrer Sponsoren stärker als die Fakten, die für den Flughafen Dübendorf sprachen. Zwar behauptet er, dass die Bedenken der Quartierbevölkerung selbstverständlich ernst genommen und die Anliegen soweit als möglich berücksichtigt würden. Wie stellt der Stadtrat konkret in Zukunft sicher, dass die Anliegen der Quartierbevölkerung nicht übergangen werden?
6. Die Veranstalter gehen davon aus, dass das Rennen künftig jährlich wiederholt wird. Sie stützen sich dabei auf folgenden Aussage im Stadtratsbeschluss 2017/846: „Ergibt die Auswertung des ersten Anlasses keine Hinderungsgründe, ist der Stadtrat bereit, eine Wiederholung des Anlasses in Aussicht zu stellen.“ Selten hat man eine schwammigere Aussage gelesen. Hat sich der Stadtrat schon Gedanken gemacht, welches denn „Hinderungsgründe“ sein könnten? Wären es die oben beschriebenen Kriterien: Lärm, Stau Suchverkehr, Litterung oder Trittschäden in den Parkanlagen – alles Begleiterscheinungen, die sowieso eintreffen werden - , dann hätte die Veranstaltung gar nie bewilligt werden dürfen. Gebeten wir deshalb um eine Auflistung und deren Gewichtung der möglichen Hinderungsgründe bei einer Auswertung der Veranstaltung. Welche Parameter werden erhoben, um über eine künftige Durchführung oder Nichtdurchführung des Anlasses zu entscheiden? Nach welchen Kriterien wird entschieden, den Anlass zu wiederholen? In welcher Form werden solche Informationen den interessierten Kreisen zur Verfügung gestellt? Ist der Stadtrat bereit, die Quartierbevölkerung nach der ersten Durchführung des Formel E-Rennens zu befragen und eine allfällig ablehnende Aussage zum Rennanlass auch zu respektieren?
7. Der Autoverkehr in Zürich soll innert zehn Jahren um einen Drittel reduziert werden. Das Formel E-Rennen steht diesen Bemühungen diametral entgegen. Wie Felix Moser, Präsident der Grünen Stadt Zürich, in einem Interview festgehalten hat, ist "ein Autorennen immer eine Promotionsveranstaltung für mehr Autofahren. Auch ein Elektroantrieb kann nicht darüber hinwegtäuschen". Wie steht der Stadtrat zu dieser Aussage?
8. Der Slogan des Begleitprogramms ist "More than a race". Dieses solle "die aktuelle Forschung und neue Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität einem breiten Publikum erfahrbar" machen. Allerdings geht es auch bei einem Formula E-Rennen letztlich nur um die Geschwindigkeit; der Schnellste gewinnt. Der Energieverbrauch ist extrem hoch. Weder die Langlebigkeit der Fahrzeuge noch die Sparsamkeit des Verbrauchs oder andere nachhaltige Aspekte sind bei einem Rennen ein Thema. Die E-Boliden sind leistungsstarke Spassmobile, die im Kreis herumfahren. Welche Rückschlüsse will der Stadtrat von einem Formel E-Rennen auf eine nachhaltige Mobilität ziehen lassen? Welches Bild von

- Elektromobilität will er damit zeichnen? Welche Aussagen soll ein Elektro-Spessrennen bezüglich ressourcenschonendem Verhalten machen?
9. Zürich hat sich den 2000 Watt-Zielen verpflichtet. Um Elektromobilität ressourcenschonend zu leben, braucht es kleine, leichte und sparsame Fahrzeuge und auch einen Gesinnungswandel hin zu einem überlegten Einsatz von Mobilität. Ein Rennen mit leistungsstarken Boliden verkörpert das pure Gegenteil dieser notwendigen Entwicklung. Wie viel Strom wird durch das Aufladen der Batterien während des Rennwochenendes verbraucht (mit Trainings, Qualifying, Hauptrennen)? Wie lange könnte eine durchschnittliche vierköpfige Familie in der Stadt damit auskommen (3'750 kWh Jahresverbrauch gemäss <https://www.ekz.ch/de/private/kontaktieren/stromverbrauch.html>)? Inwiefern dient nach Ansicht des Stadtrats eine Rennveranstaltung, bei der Unmengen an Strom verbraucht werden, um einen Rundparcours möglichst schnell zu absolvieren, dem 2000 Watt-Gedanken? Wie will der Stadtrat den Widerspruch erklären, ein solches Rennen in einer Stadt durchzuführen, die sich bemüht, dem 2000 Watt-Ziel näherzukommen?
 10. Die Zürcher Stadtbevölkerung nutzt aus Praktikabilitäts- und Vernunftgründen überwiegend den öffentlichen Verkehr, das Velo oder Shared Mobility-Angebote (Mobility, Smide, Sharoo, eMOTION usw.). Sie ist sehr zufrieden damit; über die Hälfte der Haushalte in der Stadt Zürich besitzt gar kein eigenes Auto mehr. Auf der anderen Seite vermarkten die Veranstalter ihren Anlass als "Elektromobilität, die Spass macht". Sie suggerieren damit, dass ein solcher Rennen etwas Tolles und Erstrebenswertes sei. Damit stellen sie alle, welche den Anlass als energiefressendes Spassevent in Frage stellen, implizit in die Ecke der "unsexy Spassbremsen". Wie begegnet der Stadtrat, welcher den Anlass ja unterstützt, der Gefahr, dass die eigene Bevölkerung mit solchen Aussagen verunglimpft wird? Wie stellt der Stadtrat sicher, dass das Begleitprogramm nicht lediglich als "Nachhaltigkeits-Greenwashing" für ein Autorennen vorgeschoben wird (vgl. dazu auch <http://www.pszeitung.ch/e-quatsch/#top>) und in der Folge ein Spassevent (mit prominenten Sponsoringpartnern) fälschlicherweise als wertvolle Nachhaltigkeitsveranstaltung verkauft wird? Warum verfolgt die Stadt ein anderes Ziel hinsichtlich ressourcenschonendem Verhalten als seine eigenen Stadtbürger/innen?

G. K. K.

H. Krauss