

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 24. Januar 2018

44.

Interpellation von Anjushka Früh und Dr. Pawel Silberring betreffend Bewilligungsgesuch des Vereins «E-Mobil Züri» zur Durchführung eines Formel-E-Rennens in der Innenstadt, Einschätzungen zum Durchführungsort, zur Vereinbarkeit mit dem Mobilitätskonzept Stadtverkehr 2025 und den zu erwartenden Kosten sowie Auflagen und Sicherheitsanforderungen für die Bewilligung des Anlasses

Am 23. August 2017 reichten Gemeinderätin Anjushka Früh und Gemeinderat Pawel Silberring (beide SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2017/267, ein:

Der Verein "E-Mobil Züri" hat beim Stadtrat ein Bewilligungsgesuch zur Durchführung eines Formel-E-Rennen in der Innenstadt eingereicht. Bisher sind öffentlich zugängliche Informationen nur spärlich vorhanden und die Bevölkerung wird (noch) nicht in den Prozess einbezogen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat und die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Erachtet der Stadtrat die Innenstadt grundsätzlich als geeigneten Durchführungsort für eine solche Veranstaltung? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung?
2. Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass die Innenstadt erneut durch einen weiteren Grossanlass gesperrt werden soll? Ist es nach Ansicht des Stadtrates zumutbar und wünschenswert, einen weiteren Grossanlass in der Innenstadt durchzuführen?
3. Wie schätzt der Stadtrat die Vereinbarkeit dieses Anlasses mit dem Mobilitätskonzept "Stadtverkehr 2025" ein?
4. Inwiefern sind nach Ansicht des Stadtrates die Erfahrungen aus anderen Austragungsstädten (z.B. wochenlange, massivste Einschränkungen in der Berliner Innenstadt, Ablehnung der Durchführung in Hamburg, Durchführung in London im Battersea Park und nicht in der Innenstadt) auf Zürich übertragbar? Wie werden diese Erfahrungen berücksichtigt?
5. Unter welchen Bedingungen kann ein solcher Anlass bewilligt werden? Welche Auflagen werden den Veranstaltern gemacht?
6. Wie genau sieht die Route aus und wo werden Anlagen für Zuschauende gebaut? Gemäss Presseberichten werden 50000 Zuschauende erwartet, also mehr als 2x die Tribünen des Letzigrund-Stadions. Wie ist die Sicherheit geplant, damit bei einem schlimmen Unfall nicht auch noch Menschen im Publikum zu Schaden kommen. Wie sehen die Sicherheitsbauten entlang der Strecke aus?
7. Welche Sicherheitsanforderungen müssen die Veranstalter erfüllen? Welche konkreten Sicherheitsmassnahmen werden vom Veranstalter vorgenommen? Wie wird sichergestellt, dass diese eingehalten werden?
8. Zumindest in Europa ist einzig in Zürich geplant, ganze, bewohnte Strassenviertel zu umrunden, die während des Rennens vollständig abgesperrt sind. In Paris, Berlin und London führt die Route auf der gleichen Strasse in beide Richtungen, so dass die Zugänglichkeit zu allen Gebäuden jederzeit gewährleistet bleibt oder es werden nur öffentliche Gebäude abgesperrt. Nimmt man die Sperrzeiten von Berlin vom letzten Jahr zum Massstab, ist mit einer Vollsperrung von 36 Std. zu rechnen. Wie und wo sind Übergänge für die Anwohnenden und Gewerbetreibende geplant? Sind diese rollstuhlgängig geplant? Wie ist das Szenario bei einem Einsatz von Rettungsfahrzeugen innerhalb des abgesperrten Gebietes?
9. Mit welchen Einschränkungen muss während der Auf- und Abbau- als auch der Durchführungsphase gerechnet werden? Bitte um eine vollständige Darlegung sämtlicher Einschränkungen und die Auflistung deren Dauer. Insbesondere aber nicht ausschliesslich ist aufzuzeigen, welche Strassensperren für welchen Zeitraum mit der Durchführung verbunden sind und welche baulichen Massnahmen (z.B. Entfernen von Lichtsignalanlagen) notwendig sind.
10. Wie wird der öffentliche Verkehr vom Anlass betroffen sein?
11. Welche finanziellen Aufwände werden für die Einschränkungen/Massnahmen von wem getragen?
12. Welche Kosten in welcher Höhe für welche Leistungen werden von der Stadtkasse getragen? Bitte um eine vollständige detaillierte Auflistung sämtlicher Kosten.
13. Falls Kosten durch die Stadtkasse getragen werden: Aus welchen Gründen ist der Stadtrat bereit, den Anlass finanziell zu unterstützen?
14. Welche Gefässe werden genutzt, damit sich die Bevölkerung zum geplanten Anlass äussern kann? Wie wird sichergestellt, dass die Bevölkerung eine Möglichkeit zur Äusserung erhält?

15. Inwiefern wurden Gespräche mit den Organisatoren geführt? Was war der Inhalt der Gespräche und deren Fazit?
16. Es fällt auf, dass evtl. mit Ausnahme von Berlin keine Stadt mehr dabei ist, die seit der ersten Runde des Wettkampfs dabei war. Sind die Gründe für den Rückzug der Städte bekannt? Zumindest bei den Organisatoren müssten sie unseres Erachtens in Erfahrung zu bringen sein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Mit Schreiben vom 5. April 2017 sowie einem detaillierten Präsentationsdossier unterbreitete der Verein e-Mobil Züri dem Stadtrat die Idee für die Durchführung eines Formel-E-Rennens in der ersten Junihälfte 2018 in Zürich-Enge. Das konkrete Veranstaltungsgesuch mit Durchführungsdatum 10. Juni 2018 für das Formel-E-Rennen in Zürich-Enge wurde am 11. Juli 2017 beim Stadtrat eingereicht.

Der Einschätzung des Stadtrats, wonach er der Durchführung eines Formel-E-Rennens in Zürich-Enge grundsätzlich positiv gegenüberstehe und eine Veranstaltungsbewilligung unter Bedingungen und Auflagen in Aussicht stelle, wurde dem Verein e-Mobil Züri am 15. September 2017 durch den Vorsteher des Sicherheitsdepartements mitgeteilt.

Mit Brief vom 28. September 2017 bestätigen der Verein e-Mobil Züri und das OK ePrix Zürich, dass die im Schreiben des Stadtrats genannten Bedingungen und Auflagen aus ihrer Sicht eingehalten werden können.

Mit Stadtratsbeschluss vom 5. Oktober 2017 (STRB Nr. 846) wird dem Gesuch des Vereinspräsidenten des Organisationskomitees ePrix Zürich vom 7. Juli 2017 und des Präsidenten e-Mobil Züri vom 10. Juni 2017 für die Durchführung des «ePrix in Zürich», «more than a race» am 10. Juni 2018 unter dem Vorbehalt entsprochen, dass die aufgeführten Bedingungen und Auflagen erfüllt sind (Erwägungen Kap. 4–6 und Dispositiv-Ziff. 2) und der Kanton die notwendige Rennbewilligung gemäss Art. 94 Abs. 3 lit. e Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) erteilt sowie seine Zustimmung zu den Sperrungen und zur Nutzung der in seiner Zuständigkeit liegenden Strassen verbindlich zusagt.

Der Stadtrat hat festgelegt, dass gleichzeitig zur Rennveranstaltung ein hochwertiges und öffentlich zugängliches Rahmenprogramm («more than a race») zu veranstalten ist. Das Rahmenprogramm hat insbesondere auch die aktuelle Forschung und Entwicklung im Bereich der E-Mobilität für das Publikum sicht- und erfahrbar einzubeziehen. Zur Erarbeitung und Begleitung des Rahmenprogramms und des dazu notwendigen Konzepts sind auch mit der Thematik E-Mobilität befasste Hochschulen, Institutionen und Organisationen (beispielsweise ETH und der Innovationspark Dübendorf) beizuziehen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen beantwortet der Stadtrat die Interpellation auf Antrag des Vorstehers des Sicherheitsdepartements wie folgt:

Zu Frage 1 («Erachtet der Stadtrat die Innenstadt grundsätzlich als geeigneten Durchführungsort für eine solche Veranstaltung? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung?»):

Der Stadtrat hat in seinem Beschluss vom 5. Oktober 2017 das Gesuch wie in der Einleitung beschrieben unter Einhaltung von Bedingungen und Auflagen bewilligt. Der Stadtrat hat das Gesuch eingehend geprüft und entschieden, dass die Veranstaltung auf der vorgesehenen Strecke im Kreis 2 durchgeführt werden kann. Die Einschränkungen beim öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr erachtet er an einem Sonntag als verantwortbar. Die Veranstaltung ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar.

Die Zusicherung des Veranstalters zur Einhaltung der Bedingungen und strengen Auflagen (s. Antwort 5) hat den Stadtrat zur Einschätzung gebracht, dass eine solche Grossveranstaltung in der Innenstadt durchgeführt werden kann.

Zu Frage 2 («Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass die Innenstadt erneut durch einen weiteren Grossanlass gesperrt werden soll? Ist es nach Ansicht des Stadtrates zumutbar und wünschenswert, einen weiteren Grossanlass in der Innenstadt durchzuführen?»):

Die Durchführung eines Formel-E-Rennens trägt zur Verbreitung von nachhaltigen Mobilitäts-technologien bei. Durch die geplante inhaltliche Zusammenarbeit mit ETH und anderen Forschungseinrichtungen für ein hochwertiges und öffentlich zugängliches Rahmenprogramm können die aktuelle Forschung und neue Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität einem breiten Publikum erfahrbar gemacht werden. Der Anlass eignet sich auch, Zürich im Bereich E-Mobilität international zu positionieren. Zürich wird über die nationale und internationale Berichterstattung zum Anlass als Innovationsstandort und als Tourismusdestination wahrgenommen werden.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass Veranstaltungen in der Innenstadt ein sensibles Thema sind. Einerseits gehören Grossanlässe zu einer Stadt und werden von einem zahlreichen Publikum geschätzt. Andererseits bringen Anlässe eine Belastung – insbesondere für die direktbetroffene Quartierbevölkerung – mit sich. Entsprechend sorgfältig prüft der Stadtrat Gesuche für Grossveranstaltungen im Einzelfall und berücksichtigt dabei auch Veränderungen und Entwicklungen im Veranstaltungsbereich.

Zu Frage 3 («Wie schätzt der Stadtrat die Vereinbarkeit dieses Anlasses mit dem Mobilitätskonzept "Stadtverkehr 2025" ein?»):

Der Stadtrat ist der Meinung, dass ein solcher Anlass mit dem Mobilitätskonzept Stadtverkehr 2025 vereinbar ist.

Die Elektromobilität erhält aktuell grosse Aufmerksamkeit, und die Stadt Zürich fördert die Elektromobilität schwerpunktmässig. Die Durchführung eines Formel-E-Rennens steht nicht im Widerspruch zum Konzept Stadtverkehr 2025, und v. a. die geplanten Informationsveranstaltungen unterstützen die Bestrebungen der Stadt, die Elektromobilität populärer zu machen.

Zu den Fragen 4, 15 und 16 («Inwiefern sind nach Ansicht des Stadtrates die Erfahrungen aus anderen Austragungsstädten (z. B. wochenlange, massivste Einschränkungen in der Berliner Innenstadt, Ablehnung der Durchführung in Hamburg, Durchführung in London im Battersea Park und nicht in der Innenstadt) auf Zürich übertragbar? Wie werden diese Erfahrungen berücksichtigt?»): («Inwiefern wurden Gespräche mit den Organisatoren geführt? Was war der Inhalt der Gespräche und deren Fazit?»); («Es fällt auf, dass evtl. mit Ausnahme von Berlin keine Stadt mehr dabei ist, die seit der ersten Runde des Wettkampfs dabei war. Sind die Gründe für den Rückzug der Städte bekannt? Zumindest bei den Organisatoren müssten sie unseres Erachtens in Erfahrung zu bringen sein.»):

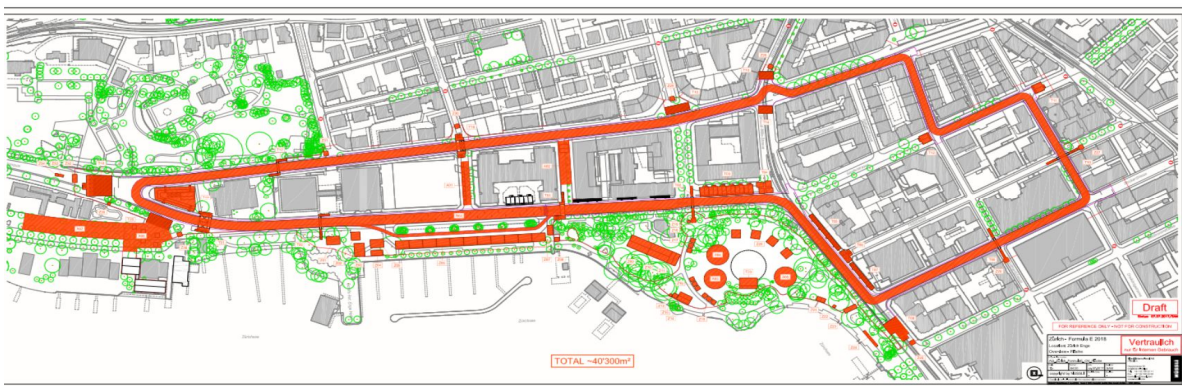
Formel-E-Rennen in Innenstädten gibt es seit 2014/15. Seit der Saison 2015/16 wird der Anlass auch in der Innenstadt von Paris durchgeführt. Im nächsten Jahr (Saison 2017/18) sind neben den europäischen Städten Paris und Berlin auch Rom und Zürich als Destinationen auf dem Rennkalender geführt. Ein geplanter Formel-E-Kurs in Brüssel wurde nicht genehmigt, da Anwohnende dies mit einer Petition verhindert haben. Als Problem wurde eine zu kurzfristige Planung angeführt sowie die zu starke Blockierung wichtiger Verkehrsverbindungen zu Beginn der belgischen Sommerferien. In Berlin wurde das erste Rennen auf dem Tempelhofer Feld ausgetragen. Ein Jahr später waren die riesigen Hallen des früheren Flughafens teilweise zu einer Notunterkunft für Geflüchtete umfunktioniert worden, die Veranstaltung wurde deshalb 2016/17 in Berlin Mitte ausgetragen. Der Widerstand von Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden war gross, weil sie die Strassen wegen der zahlreichen Sperrungen nicht nutzen konnten. Die Veranstaltung ist deshalb wieder auf das Tempelhofer Feld zurückgekehrt. Gerade aufgrund der Erfahrungen in Brüssel und Berlin hat der Stadtrat restriktive Auflagen ausgearbeitet, damit die Einschränkungen für die Bevölkerung möglichst gering sein werden. Leider verfügt die Stadt Zürich nicht über eine ideale Strecke wie das Tempelhofer Feld in Berlin oder den Battersea Park in London. Als Alternative wurde zwar der Flughafen Dübendorf vorgeschlagen, die Organisatoren bevorzugten aber die Stadt Zürich als Austragungsort.

Zu Frage 5 («Unter welchen Bedingungen kann ein solcher Anlass bewilligt werden? Welche Auflagen werden den Veranstaltern gemacht?»):

In der Rahmenbewilligung (STRB Nr. 846 vom 5. Oktober 2017) wurden folgende wesentliche Auflagen gemacht:

- Verlagerung der Vorbereitungsarbeiten auf die Nachtstunden und Beachtung des Lärmschutzes.
- Entwicklung eines Verkehrskonzepts in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr und weiteren Stellen mit Umleitungen des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.
- Auffüllen der in der Rennstrecke liegenden Tramgleise vor dem Rennen und sofortiges Entfernen des Füllmaterials nach dem Rennen durch den Veranstalter.
- Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts mit den Verantwortlichen von Schutz & Rettung sowie Stadtpolizei.
- Verzicht auf die Fällung von Bäumen und Schutz der Grünflächen.
- Schutz & Rettung und die Stadtpolizei müssen die Möglichkeit haben, bei einem Ereignis das Rennen stoppen zu können, um die Intervention an Gebäuden und Anlagen sicherstellen zu können.
- Verzicht auf den Einsatz von Benzin- oder Dieselgeneratoren zur Stromerzeugung.
- Gleichzeitig zur Rennveranstaltung ist ein hochwertiges und öffentlich zugängliches Rahmenprogramm («more than a race») zu veranstalten.
- Übernahme sämtlicher der Stadt entstehenden Kosten durch den Veranstalter.
- Der Veranstalter ist verpflichtet, die Bevölkerung regelmässig über das Projekt und die anstehenden Projektschritte zu orientieren und frühzeitig über die geplanten Sperrungen und Einschränkungen auf dem öffentlichen Grund zu informieren.

Zu den Fragen 6, 7 und 8 («Wie genau sieht die Route aus und wo werden Anlagen für Zuschauende gebaut? Gemäss Presseberichten werden 50 000 Zuschauende erwartet, also mehr als 2x die Tribünen des Letzigrund-Stadions. Wie ist die Sicherheit geplant, damit bei einem schlimmen Unfall nicht auch noch Menschen im Publikum zu Schaden kommen. Wie sehen die Sicherheitsbauten entlang der Strecke aus?»); («Welche Sicherheitsanforderungen müssen die Veranstalter erfüllen? Welche konkreten Sicherheitsmassnahmen werden vom Veranstalter vorgenommen? Wie wird sichergestellt, dass diese eingehalten werden?»); («Zumindest in Europa ist einzig in Zürich geplant, ganze, bewohnte Strassenviertel zu umrunden, die während des Rennens vollständig abgesperrt sind. In Paris, Berlin und London führt die Route auf der gleichen Strasse in beide Richtungen, so dass die Zugänglichkeit zu allen Gebäuden jederzeit gewährleistet bleibt oder es werden nur öffentliche Gebäude abgesperrt. Nimmt man die Sperrzeiten von Berlin vom letzten Jahr zum Massstab, ist mit einer Vollsperrung von 36 Std. zu rechnen. Wie und wo sind Übergänge für die Anwohnenden und Gewerbetreibende geplant? Sind diese rollstuhlgängig geplant? Wie ist das Szenario bei einem Einsatz von Rettungsfahrzeugen innerhalb des abgesperrten Gebietes?»):



Der Perimeter erstreckt sich entlang des Hafendamms Enge – Alfred-Escher-Strasse – Gotthard-, Genfer-, Dreikönig- und Stockerstrasse – General-Guisan-Quai – Arboretum. Es sind entlang der Strecke elf Zu- und Durchgänge zu Hospitality-, Staff-, Technik- und Besucherbereichen geplant. Für die Detailbewilligung muss die Rollstuhlgängigkeit der Übergänge für die Anwohnenden und Gewerbetreibenden berücksichtigt werden. Zu den geplanten Bauten kommen verschiedene Absperrungen und Sicherheitsmassnahmen hinzu, die die Sicherheit der Besuchenden und Fahrer im Rennbetrieb sicherstellen.

Ein angepasstes Tribünenkonzept, das die Mindestabstände zu den bahntechnischen Anlagen einhält, ist den VBZ vorzulegen.

Der Veranstalter ist für die konzeptionelle Erarbeitung des Sicherheitskonzepts und die Integration der verschiedenen Auflagen verantwortlich. Der Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten ist geplant. Die Zufahrt der Rettungsfahrzeuge ausserhalb des durch die Rennstrecke eingeschlossenen Perimeters soll jederzeit möglich sein. Innerhalb der Rennstrecke besteht am Sonntag, während den verschiedenen Nutzungen der Rennstrecke, ein beschränkter Zugang. In diesem Gebiet soll ein medizinisch ausgebildetes Team bereitgestellt werden. Dadurch ist die medizinische Versorgung auch innerhalb der Rennstrecke gewährleistet.

Zu den Fragen 9 und 10 («Mit welchen Einschränkungen muss während der Auf- und Abbau als auch der Durchführungsphase gerechnet werden? Bitte um eine vollständige Darlegung sämtlicher Einschränkungen und die Auflistung deren Dauer. Insbesondere aber nicht ausschliesslich ist aufzuzeigen, welche Strassensperrungen für welchen Zeitraum mit der Durchführung verbunden sind und welche baulichen Massnahmen [z. B. Entfernen von Lichtsignalanlagen] notwendig sind.»); («Wie wird der öffentliche Verkehr vom Anlass betroffen sein?»):

Mit dem Aufbau soll gemäss Konzept am 24. Mai 2018 begonnen werden. Der Abbau soll bis am 22. Juni 2018 beendet sein. In der Bauphase darf der Verkehr nur zeitweise und partiell gesperrt werden. Diese Sperrungen dürfen nur geringen Einfluss auf die Hauptverkehrs- und Einfallstrassen der Stadt Zürich und die Zugänglichkeit im Quartier haben. Eine grossräumige Sperrung ist nur am Rennwochenende von Freitag, 19 Uhr, bis Montag, 5 Uhr, bewilligt. Das Verkehrskonzept inklusive betroffener Tram-/Bushalte- und Anlegestellen muss vom Veranstalter zusammen mit der Stadt entwickelt werden.

Für den Rennsonntag müssen Umleitungen für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Fuss- und Veloverkehr entwickelt werden, die auch den Auflagen der Behindertenorganisationen genügen. Verkehrliche Anordnungen werden publiziert. Im Rahmen des Verkehrskonzepts ist auch zu klären, wie die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss an Verkehrsknoten mit demontierten Verkehrsregelungsanlagen und Signalisationen entweder mit temporären Anlagen oder Verkehrsdienstleistern gewährleistet werden kann. Zudem ist anzustreben, die Zeit, in der Parkplätze nicht zur Verfügung stehen oder nicht bewirtschaftet werden können (Entfernung der Parkuhren), möglichst kurz zu halten. Der Gebührenausschluss wird dem Veranstalter belastet. Das Verkehrskonzept mit den notwendigen Umleitungen ist vom Veranstalter in enger Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr, dem Tiefbauamt, den VBZ und der Stadtpolizei detailliert zu entwickeln.

Zu den Fragen 11, 12 und 13 («Welche finanziellen Aufwände werden für die Einschränkungen/Massnahmen von wem getragen?»); («Welche Kosten in welcher Höhe für welche Leistungen werden von der Stadtkasse getragen? Bitte um eine vollständige detaillierte Auflistung sämtlicher Kosten.»); («Falls Kosten durch die Stadtkasse getragen werden: Aus welchen Gründen ist der Stadtrat bereit, den Anlass finanziell zu unterstützen?»):

Dienstabteilung	Geschätzte Grobkosten (Fr.)	Bemerkungen
Stapo	70 000	Personalaufwand / Übrige Kosten
SRZ	70 000	Personalaufwand
DAV	800 000	Umleitungen, Verkehrssignale und Verkehrsregelungsanlagen, Personalaufwand
ERZ	15 000	Entsorgung usw.
GSZ	250 000–750 000	Wiederinstandstellung Arboretum, Hafen Enge, Wabengarten, weitere Anlagen
TAZ	600 000	Für Provisorien und wenige Strassenumbauten
ewz	125 000	Stromanschluss, Energieverbrauch und Dienstleistungen
VBZ	65 000	Bei einer Sperrzeit von Freitag, 19 Uhr, bis Montag, Betriebsbeginn
Total	1 995 000–2 495 000	

Hinzu kommen die Gebühren für den öffentlichen Grund von schätzungsweise rund Fr. 250 000.–. Sämtliche Kosten und Eigenleistungen inklusive Personalaufwand der Stadtverwaltung sind vollumfänglich vom Veranstalter zu tragen; er hat dazu eine Bankgarantie in Höhe von 2,5 Millionen Franken hinterlegt und eine explizite schriftliche Zusicherung bezüglich Übernahme sämtlicher bei der Stadt anfallenden Kosten abgegeben. Es wird festgehalten, dass es sich lediglich um Grobschätzungen handelt. Konkrete Zahlen sind beim heutigen Stand der Planung nicht möglich.

Zu Frage 14 («Welche Gefässe werden genutzt, damit sich die Bevölkerung zum geplanten Anlass äussern kann? Wie wird sichergestellt, dass die Bevölkerung eine Möglichkeit zur Äusserung erhält?»):

Der Veranstalter ist verpflichtet, die Bevölkerung regelmässig über das Projekt und die anstehenden Projektschritte zu orientieren und frühzeitig über die geplanten Sperrungen und Einschränkungen auf dem öffentlichen Grund zu informieren. Die Erteilung von Veranstaltungsbewilligungen fällt gemäss Art. 13 der Allgemeinen Polizeiverordnung (APV, AS 551.110) in die Kompetenz des Stadtrats. Selbstverständlich werden die Bedenken der Quartierbevölkerung ernst genommen und die Anliegen werden soweit als möglich berücksichtigt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti