

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 9. Mai 2018

359.

Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker und Markus Knauss betreffend Rahmenbewilligung für das Formel-E-Rennen, Gründe für die zusätzliche Belastung der Quartierbevölkerung und des Seebeckens, mögliche Hinderungsgründe für eine Wiederholung des Anlasses und verstärkter Einbezug der Quartierbevölkerung sowie Vereinbarkeit mit dem Konzept der nachhaltigen Mobilität und der 2000-Watt-Gesellschaft

Am 7. Februar 2018 reichten Gemeinderätin Gabriele Kisker und Gemeinderat Markus Knauss (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/67, ein:

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 Renn-geschehen 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, Gott-hardstrasse) 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 Landiwiese 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 Begleiteerscheinungen 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, Littering oder Trittschäden in den Parkanlagen - alles Begleiterscheinungen, die sowieso eintreffen werden -, dann hätte die Veranstaltung gar nie bewilligt werden dürfen. Gebeten wird 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 allfällige 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 der 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 Rennanlass 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 Vernunftsgründen 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 Rennanlass etwas Tolles und Erstrebenswertes sei. Damit stellen sie alle, welche den Anlass als energiefressenden 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?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass Veranstaltungen in der Innenstadt ein sensibles Thema darstellen. Auf der einen Seite bringen Veranstaltungen insbesondere für die direktbetroffenen Anwohnenden eine Belastung mit sich. Auf der anderen Seite gehören Grossanlässe zu einer Stadt. Sie bereichern das Stadtleben und werden von einem grossen Publikum geschätzt. Der Stadtrat prüft Veranstaltungsgesuche entsprechend sorgfältig und wägt die verschiedenen Interessen im Einzelfall ab.

Der Stadtrat steht der Durchführung eines Formel-E-Rennens in der ersten Junihälfte 2018 in Zürich-Enge positiv gegenüber. Die Einschränkungen beim öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr erachtet der Stadtrat als verantwortbar.

Damit die Belastung für die Quartierbevölkerung möglichst gering bleibt und eine möglichst quartierverträgliche Durchführung des Anlasses sichergestellt ist, hat der Stadtrat restriktive Auflagen ausgearbeitet.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 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?»):

Es ist unbestritten, dass das Seebecken für Veranstaltungen ein äusserst attraktives Umfeld bietet und insbesondere in den Sommermonaten die Anwohnenden des Seebeckens mit den Begleiterscheinungen der Veranstaltungen konfrontiert sind.

In der Antwort des Stadtrats auf die Interpellation, GR Nr. 2017/267, vom 23. August 2017 wurde bereits eingehend auf die Gründe zur bewilligten Durchführung des Formel-E-Rennens 2018 eingegangen.

Die Bewilligung des Stadtrats für das Formel-E-Rennen bezieht sich nur auf das Jahr 2018. Bevor den Organisierenden eine Wiederholung in Aussicht gestellt werden kann, wird der Anlass von 2018 ausgewertet. Bei der Auswertung wird auch die Quartierbelastung berücksichtigt werden.

Zu Frage 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"?»):

Die Stadt Zürich verfügt über eine lange Erfahrung und grosses Expertenwissen im Crowdmanagement. Das Besucherlenkungskonzept und die Sicherheitskonzepte der Veranstaltenden wurden professionell erarbeitet und sind gegenwärtig noch in Prüfung, soweit beurteilbar aber realistisch und nachvollziehbar.

Die kostenlosen Zuschauersektoren an der Rennstrecke werden durch den Veranstalter laufend überwacht. Das Konzept sieht vor, dass jeder Sektor bei Erreichen der vorgegebenen Besucherkapazität einzeln geschlossen und die anstehenden Besuchenden in andere, noch freie Bereiche umgeleitet werden.

Sollten alle Zuschauerbereiche voll sein, wird das Festareal für den Zutritt gesperrt.

Für die Festbereiche am General-Guisan-Quai und im Arboretum wird dem Veranstalter die Auflage erteilt, dass für beide Bereiche eine Besucherzählung eingerichtet werden muss, damit die maximale Belegkapazität zu keinem Zeitpunkt überschritten wird.

Zu Frage 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?»):

Die Erfahrungen mit Veranstaltungen in den Seeanlagen zeigen, dass die Grünflächen je nach Witterung und Art der Veranstaltung stark leiden. Das Ausmass von Schäden an den Seeanlagen durch die geplante Veranstaltung «More than a race» kann im Voraus nur geschätzt werden. Auf jeden Fall werden die Rabatten und Gehölze im Arboretum so gesichert, dass hier keine Schäden entstehen sollten. Für die Wiederinstandstellung des Rasens mit Rollrasen (worst case) ist mit Kosten von Fr. 750 000.– zu rechnen, die vom Veranstalter zu tragen wären. Auch in diesem Fall wäre die Anlage aber relativ rasch wieder nutzbar. Die Befürchtung, das Arboretum könnte wegen der Veranstaltung «More than a race» der Bevölkerung über längere Zeit nicht zur Verfügung stehen, ist deshalb unbegründet. Sollten die Schäden viel grösser als erwartet sein, wäre dies für den Stadtrat allenfalls ein Grund, die Bewilligungspraxis für künftige Fälle zu überdenken.

Zu den Fragen 4 und 5 («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?«); («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?«):

Wie in der Antwort zur Interpellation, GR Nr. 2017/267, zu Antwort 1 bereits ausgeführt, ist der Stadtrat der Ansicht, dass eine solche Grossveranstaltung unter Einhaltung von strengen Auflagen möglich ist. Diese Auflagen stellen sicher, dass der Anlass möglichst quartierverträglich durchgeführt werden kann. Deshalb erachtet der Stadtrat den von den Veranstaltenden favorisierten Durchführungsort nicht als ungeeignet.

Eine der Auflagen der Rahmenbewilligung ist die regelmässige Information der Quartierbevölkerung und die frühzeitige Information zu Sperrungen und Einschränkungen auf öffentlichem Grund. Der Veranstalter hat die Anwohnenden an einer ersten Infoveranstaltung am 23. Januar 2018 informiert und die Fragen der rund 100 anwesenden Quartierbewohnerinnen und -bewohner beantwortet. Geplant ist eine weitere Orientierung vor dem Rennen, an der auch Mitglieder der Stadtverwaltung anwesend sein werden.

Wie bereits zu Frage 1 dieser Schriftlichen Anfrage ausgeführt wird, bezieht sich die Bewilligung des Stadtrats für das Formel-E-Rennen nur auf das Jahr 2018. Bevor den Organisierenden eine Wiederholung in Aussicht gestellt werden kann, wird der Anlass von 2018 ausgewertet. Bei der Auswertung werden auch die Quartierbelastung und die Rückmeldungen der direktbetroffenen Bevölkerung berücksichtigt werden.

Zu Frage 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, Littering oder Trittschäden in den Parkanlagen - alles Begleiterscheinungen, die sowieso eintreffen werden -, dann hätte die Veranstaltung gar nie bewilligt werden dürfen. Gebeten wird 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?«):

Die Auswertung wird Aspekte zu öffentlichem Verkehr, Verkehrsumleitungen, Parkierung, bauliche Massnahmen, Sicherheit, Grünflächen, Umwelt und Energie, Veranstaltungskonzept

(inklusive Recycling), Rahmenprogramm, Kosten, Bevölkerungsinformation, Rückmeldungen aus der Bevölkerung, nationale und internationale Ausstrahlung berücksichtigen. Da der Anlass erstmalig in Zürich durchgeführt wird und entsprechende Erfahrungen fehlen, können allenfalls weitere Aspekte dazu kommen. Die Auflistung und Gewichtung aller möglichen Hinderungsgründe bei einer Auswertung der Veranstaltung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Zurzeit sind im Jahr 2019 keine Baustelleneingriffe auf der Rennstrecke geplant. Baustellen um das Seebecken sind aber zukünftig zu erwarten. Lokale und zeitliche Überschneidungen von Baueingriffen oder Umleitungsrouten wären Hinderungsgründe, die E-Prix-Veranstaltung an dieser Örtlichkeit durchzuführen.

Ziel der Auswertung ist ein Gesamtbild zum Anlass. Die Ergebnisse der Auswertung unterstehen dem Öffentlichkeitsprinzip und werden öffentlich gemacht.

Zu den Fragen 7 und 8 («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 der 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?»); («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?»):

Die Verkehrsstrategie der Stadt Zürich ist im Stadtverkehr 2025 festgeschrieben und umfasst verschiedene Ziele. Neben der Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs sowie der Reduktion des MIV-Verkehrs sind auch die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umzusetzen sowie die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Diese Ziele werden mit verschiedenen Strategien umgesetzt: Diese umfassen neben der Verkehrsvermeidung und -verlagerung auch die verträgliche Abwicklung des künftig notwendigen motorisierten Verkehrs. Aufgrund der gegenwärtigen Einschätzung ist davon auszugehen, dass Elektrofahrzeuge zukünftig Teil einer nachhaltigen Mobilität sein dürften. Der Individualverkehr mit Elektrofahrzeugen ist deshalb eine mögliche Alternative zu den Verbrennungsmotoren, der gefördert werden soll.

Der Stadtrat hat die Durchführung des Rahmenprogramms «More than a race» zur Auflage gemacht, um das Publikum für die verschiedensten Aspekte der Elektromobilität zu sensibilisieren. In diesem Zusammenhang interessieren auch Lebensdauer, Ladekapazität sowie Entsorgung von Batterien, Herkunft und Produktion des Stroms oder neue Formen des Car-Sharings oder des autonomen Fahrens. Diese Aspekte haben durchaus Relevanz für die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität und spielen für die zukünftige Mobilität in der Stadt Zürich eine Rolle. 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. Die Elektromobilität ist denn auch Kernthema an den eDays vom 7. bis 9. Juni 2018. Der eDays Campus bietet ein ganztägiges Symposium am 7. Juni von 9.00 bis 17.30 Uhr an der ETH Zürich. Im Fokus steht dabei die eTechnologie beim Auto, Digital Cities (Mobilität und Energiemanagement), Visionen im Bereich Transport und Städtebau. Daneben werden Studierendenprojekte der ETH Zürich präsentiert. Die für die Öffentlichkeit zugänglichen Veranstaltungen sollen das Bewusstsein für nachhaltige Elektromobilität und Energie fördern (siehe auch <https://edays.ch>). Der Anlass eignet sich auch, Zürich im Bereich E-Mobilität international zu positionieren. Der Stadtrat ist der Meinung, dass ein solcher Anlass im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen steht.

Zu Frage 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 Rennanlass 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?»):

Im März 2018 hat die FIA (Federation International) ein weiterentwickeltes Fahrzeug für die ePrix-Serie vorgestellt. Neu ist ein Stromspeicher mit einer Kapazität von 54 kWh eingebaut. Unter der groben Vereinfachung, dass für Training, Qualifying und Rennen jede Fahrzeug-Batterie insgesamt drei Mal geladen wird, entsteht für die 20 am Rennen eingesetzten Fahrzeuge ein direkter Stromverbrauch von rund 3000 kWh, für den gesamten Anlass also etwas weniger als der von EKZ angenommene Jahresstromverbrauch eines durchschnittlichen 4-Personen-Haushalts. Diese Verbrauchszahl hängt von den getroffenen Annahmen ab.

Wird dafür Strom aus erneuerbaren Quellen eingesetzt, bleiben die Treibhausgasemissionen auf die Emissionen der Produktion beschränkt.

Folgende Annahmen sind für diese Berechnung getroffen worden:

- Es sind 20 Fahrzeuge am Start.
- Für Trainings und Qualifying wird je eine volle Batterieladung von 54 kWh verwendet.
- 3 Batterieladungen × 20 Fahrzeuge × 54 kWh (pro Fahrzeug und pro Ladung)
- Es ergibt sich aus $3 \times 20 \times 54 \text{ kWh} = 3240 \text{ kWh}$ → nicht ganz der von EKZ angegebene Durchschnittsstromverbrauch eines 4-Personen-Haushalts

Unbestritten ist, dass die E-Mobilität – sofern mit erneuerbarem Strom gespeisen – beim Ersatz der heute noch vorherrschenden fossilen individuellen Mobilität einen wichtigen Beitrag zu den Zielen der 2000-Watt-Ziele leisten muss. Dafür spricht u. a., dass in der Schweiz die CO₂-Emissionen im Gebäudebereich seit Langem rückläufig sind, beim MIV diese Trendwende aber noch nicht sichtbar ist. Heute sind die Fahrzeugbesitzenden in der Schweiz noch zurückhaltend beim Umstieg auf die E-Mobilität, was u. a. auf Bedenken hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Alltagstauglichkeit der E-Mobilität zurückzuführen ist. Das Ziel des E-Prix ist es daher, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit darauf zu richten, dass diese Kriterien bereits heute weitgehend erfüllt sind. Damit soll der Umstieg breiter Kreise auf die E-Mobilität unterstützt werden. Wettbewerbe dieser Art können dazu beitragen, neue Technologien schneller im Markt zu etablieren.

Zu Frage 10 («Die Zürcher Stadtbevölkerung nutzt aus Praktikabilitäts- und Vernunftsgründen überwiegend den öffentlichen Verkehr, das Velo oder Shared Mobility-Angebote (Mobility, Smide, Sharoo, eMO-TION 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 Rennanlass etwas Tolles und Erstrebenswertes sei. Damit stellen sie alle, welche den Anlass als energiefressenden 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?»):

Wie bereits verschiedentlich ausgeführt, entspricht die Thematisierung der E-Mobilität der städtischen Mobilitätsstrategie. Diese wird auch von den Zürcherinnen und Zürchern gutgeheissen. «More than a race» wird Plattform für spannende Diskussionen rund um das Thema Mobilität bieten. Neben dem Rennen werden weitere Aktivitäten im Zusammenhang mit Elektromobilität und den nötigen Anpassungen im Bereich Mobilität im städtischen Umfeld durchgeführt. Geplant ist ein Fachevent in Kooperation mit der ETH und Schweizer Unternehmen mit Fokus Elektromobilität und nachhaltige Entwicklung. Auf dem Gebiet der Robotik ist die ETH neben dem MIT (Massachusetts Institute of Technology) weltführend und ist aktuell daran, eine Forschungsgruppe zum Thema am Innovationspark in Dübendorf anzusiedeln. Zudem existiert seit 2010 eine eigene Klasse für Elektrofahrzeuge, deren Ziel es ist, den Ingenieurwachstum für die Zukunftstechnologie der elektrischen Antriebe zu rüsten und den Innovationsprozess voranzutreiben. Damit soll das Bewusstsein für Nachhaltigkeit mit Hilfe von elektrischer Mobilität in der Bevölkerung der Region Zürich sensibilisiert werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti