

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. September 2018

743.

Dringliche Interpellation von Anjushka Früh, Luca Maggi und 1 Mitunterzeichnenden betreffend Formel-E-Rennen in der Innenstadt, Einschätzung der Eignung des Durchführungsorts und Voraussetzungen für eine erneute Bewilligung des Rennens sowie künftige Mitsprache der Anwohnerinnen und Anwohnern und des Gemeinderats

Am 13. Juni 2018 reichten Gemeinderätin Anjushka Früh (SP), Gemeinderat Luca Maggi (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden folgende Interpellation, GR Nr. 2018/221, ein (Dringlichkeit erklärt am 11. Juli 2018):

Am 10. Juni 2018 hat in der Stadtzürcher Innenstadt das Formel-E-Rennen und damit ein weiterer Grossevent stattgefunden. Der Bewilligungsprozess und die Nutzung des öffentlichen Raums hat bereits im Vorfeld des Rennens für intensive Diskussionen in Politik, Medien und unter Anwohner*innen geführt.

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

1. Erachtet der Stadtrat die Innenstadt nach Durchführung des Rennens grundsätzlich als geeigneten Durchführungsort für eine solche Veranstaltung? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung? Inwiefern und wie konkret haben die Erfahrungen aus der Durchführung des Rennens die Einschätzung des Stadtrats beeinflusst?
2. Die FIA hat auf ihrem Rennkalender bereits den 9. Juni 2019 als Austragungsdatum der nächsten Durchführung publiziert. Gibt es seitens der Stadt irgendeine Form der Verpflichtung, dieses Rennen zu bewilligen? Oder ist ev. davon auszugehen, dass mit dieser vorzeitigen Publikation des Datums Druck auf die Bewilligungsorgane ausgeübt werden soll?
3. Wird der Stadtrat eine weitere Durchführung erneut bewilligen? Wenn ja, aus welchen Gründen? Wenn nein, weshalb nicht? Welche Rückmeldungen plant der Stadtrat bei einem erneuten Bewilligungsgesuch zu berücksichtigen?
4. Wäre der Stadtrat bereit, eine referendumsfähige Vorlage über die Durchführung eines solchen weiteren Rennens zu erlassen?
5. Wie schätzt der Stadtrat nach der Durchführung des Rennens die Vereinbarkeit des Rennens mit den Bedürfnissen der Anwohner*innen ein? Erachtet der Stadtrat in Anbetracht der Dauer und der Intensität der Beeinträchtigung der Quartierbevölkerung, des Umfangs der baulichen Massnahmen, der Umweltbelastung, der Verkehrseinschränkungen etc. die Durchführung weiterer Rennen als sinnvoll und verhältnismässig? Welche Äusserungen der Anwohner*innen sind an den Stadtrat herangetragen worden?
6. Wie schätzt der Stadtrat mit den Strassensperren die Erreichbarkeit ihrer Räumlichkeiten für Anwohner*innen und Gewerbetreibende ein? War nach Ansicht des Stadtrates die Erreichbarkeit zu jeder Zeit immer zufriedenstellend gewährleistet? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung?
7. Wie schätzt der Stadtrat die Information der Betroffenen bezüglich der Strassensperren ein? In der Presse wurden 2 Veranstaltungen und 1 Flyer erwähnt. Die Veranstalter erreichten aber nur einen Teil der Betroffenen, die zu dem Zeitpunkt zudem nicht wussten, dass sie betroffen sind. Der Flyer erwähnte nur einen Teil der betroffenen Strassen im Vergleich zur Medienmitteilung der Stadtpolizei. Das führte nach unseren Informationen zu sehr viel Verwirrung und Ärger.
8. Ist dem Stadtrat bekannt, dass die Homepage des Veranstalters die Strassensperrungen ebenfalls nur unvollständig auflistete? Das machte es für die Betroffenen unmöglich, sich rechtzeitig um Alternativen zu bemühen. Wurde dies in den Gesprächen mit den Veranstaltern thematisiert?
9. Seitens der Anwohner*innen wurde insbesondere lärmintensive Nacharbeiten während der gesamten Auf- und Abbauphase beklagt. Weshalb wurden solche lärmintensiven Arbeiten in die Nachtstunden verlegt? Wurden Lärmmessungen durchgeführt?
10. Wie viele Beschwerden sind bei der Stadt Zürich im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Rennens eingegangen?
11. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass auch die Wohnbevölkerung in der Enge sich vor einer allfälligen erneuten Bewilligung äussern kann? Welche Rückmeldungen sind bis dato eingetroffen? Ist geplant, eine Umfrage unter den Anwohner*innen zu machen, bevor eine erneute Durchführung bewilligt wird?

12. Während insgesamt wie vielen Stunden war der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich wegen der Durchführung dieses Rennens unterbrochen resp. beeinträchtigt?
13. Wurde das Funktionieren der Telefonnummern für dringende Fälle überprüft? Gab es Telefonanrufe, die zu konkreten Aktionen führten? Anmerkung: Aufgrund von Rückmeldungen am Freitag vor dem Rennen, in denen sich empörte Anwohnerinnen und Anwohner bei Gemeinderät*innen meldeten, die von den falschen Angaben im Flyer irreführend wurden, haben diese selbst versucht, über die Hotline der Stadt bzw. der Organisatoren kurzfristig noch etwas zu erreichen, ohne irgendeine Person zu erreichen, die sich auch nur ansatzweise für zuständig erklärt hätte.
14. Wie hoch war die Umweltbelastung für Auf- und Abbau der Renninfrastruktur? Wie viele Lastwagenfahrten waren dafür nötig.
15. Seitens des Stadtrates wird die positive Ausstrahlung für die Stadt Zürich eines solchen Grossanlasses hervorgehoben. Ist dieser Effekt für die Stadt Zürich auf irgendeine Art messbar (z.B. Hotelübernachtungen und dergleichen). Evaluiert der Stadtrat diesen und auf welche Weise wird er darüber berichten?
16. Der Stadtrat hat im Rahmen des Bewilligungsprozesses viele Auflagen an die Veranstalter gestellt. Sieht der Stadtrat im Nachhinein sämtliche Auflagen als erfüllt an? Wir bitten um eine detaillierte Stellungnahme zu sämtlichen Auflagen.
17. Welches Fazit zieht der Stadtrat aus dem Rahmenprogramm „more than a race“? Welche inhaltlichen Botschaften wurden den Besucher*innen des Events in Bezug auf die Elektromobilität vermittelt.
18. Im Vorfeld des Rennens wurde bekannt, dass trotz der Auflage, dass keine Bäume gefällt werden dürfen, im Start-/Zielbereich am 28. Mai 2018 ein Baum gefällt wurde. Aus welchen Gründen hat der Stadtrat dennoch von der Auflage, dass keine Bäume gefällt werden dürfen, abgesehen? Aus welchen Gründen erfolgte die Kommunikation erst nachdem der Baum bereits gefällt war.
19. Welche Leistungen von Dienstabteilungen der Stadt Zürich wurden effektiv für das Rennen geleistet? Wir bitten um eine vollständige Auflistung der geleisteten Arbeiten nach Dienstabteilung und unter Angabe der finanziellen Aufwände dafür. Werden sich die Kosten für allfällige künftige Durchführungen eines solchen Rennens ebenfalls in dieser Höhe belaufen?
20. Wurden sämtliche Aufwendungen der Stadtkasse durch die Veranstalter beglichen? Wenn nein, weshalb nicht?
21. Wird auch in Zukunft ein zentraler Bewilligungsfaktor sein, dass die Veranstalter sämtliche Durchführungskosten tragen werden?
22. Wie stellt sich der Stadtrat zur Problematik, dass private Sponsoren mit Millionen von Franken den öffentlichen Raum für mehrere Wochen belegen können?
23. Hat eine Evaluation der Erfahrungen aus der Durchführung des Rennens stattgefunden? Wenn ja, mit welchen Stellen und was waren die Ergebnisse?
24. Inwiefern wurden im Nachhinein Gespräche mit den Organisatoren geführt? Was war der Inhalt der Gespräche und deren Fazit?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

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

In Ziffer 6 der Rahmenbewilligung hielt der Stadtrat zur Frage der Wiederholung des ePrix fest: Ergibt die Auswertung des ersten Anlasses keine Hinderungsgründe, ist der Stadtrat bereit, eine Wiederholung des Anlasses in Aussicht zu stellen.

Der Stadtrat hat das Formel-E-Rennen vom 10. Juni 2018 ausgewertet und beurteilt. In die Beurteilung eingeflossen sind die Rückmeldungen der involvierten Dienstabteilungen der Stadtverwaltung, der Bevölkerung, von Anrainer-Unternehmen, des Gewerbes und der Hoteliers.

Der Renntag selbst war ein Erfolg und ist dank grossem Einsatz vieler städtischer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Organisatoren problemlos abgelaufen. Es herrschte auf dem Gelände eine gute Stimmung und das Medienecho war riesig. Auch die Rahmenveranstaltungen waren ein Erfolg. Die meisten Auflagen wurden trotz engem Zeitplan eingehalten und die Verwaltung arbeitete gut mit dem Veranstalter und den privaten Baufirmen zusammen. Die Kosten für die Dienstleistungen der Stadt Zürich wurden dem Veranstalter verrechnet.

Die Planung war wegen des Zeitdrucks oft chaotisch und die Pläne und Konzepte des Veranstalters wurden zu spät eingereicht. Die Sperrzeiten für die Auf- und Abbauarbeiten mussten erweitert werden, und die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende war teilweise nicht mehr gewährleistet. Die Nacharbeiten führten zu erheblichen Belästigungen der Anwohnerinnen und Anwohner. Zudem zogen sich die Abbauarbeiten ungeplant in die Länge. Die denkmalgeschützte Parkanlage Arboretum eignete sich nicht für diese Art von Veranstaltung und wurde teilweise beschädigt. Auflagen von Grün Stadt Zürich wurden nicht eingehalten.

Nächstes Jahr wird der Druck auf den öffentlichen Raum in der Innenstadt besonders gross sein, weil zu den jährlich stattfindenden Veranstaltungen Ende Juni das 10-Jahre-Pride-Festival hinzukommt und Anfang Juli das Züri-Fäscht. Dieses beansprucht teilweise die gleichen Gebiete wie das Formel-E-Rennen (Hafendamm Enge, General-Guisan-Quai, Stadthausanlage) und bedingt Auf- und Abbauzeiten von zwei Wochen. Ein zusätzlicher Grossanlass wäre deshalb für die Bevölkerung eine zu grosse Belastung.

Zu den Fragen 1 und 5 («Erachtet der Stadtrat die Innenstadt nach Durchführung des Rennens grundsätzlich als geeigneten Durchführungsort für eine solche Veranstaltung? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung? Inwiefern und wie konkret haben die Erfahrungen aus der Durchführung des Rennens die Einschätzung des Stadtrats beeinflusst?»); («Wie schätzt der Stadtrat nach der Durchführung des Rennens die Vereinbarkeit des Rennens mit den Bedürfnissen der Anwohner*innen ein? Erachtet der Stadtrat in Anbetracht der Dauer und der Intensität der Beeinträchtigung der Quartierbevölkerung, des Umfangs der baulichen Massnahmen, der Umweltbelastung, der Verkehrseinschränkungen etc. die Durchführung weiterer Rennen als sinnvoll und verhältnismässig? Welche Äusserungen der Anwohner*innen sind an den Stadtrat herangetragen worden?»):

Die Erfahrungen aus der Durchführung des Rennens haben den Stadtrat zur Einsicht gebracht, dass die Innenstadt und insbesondere das Engequartier für eine Formel-E-Veranstaltung ungeeignet sind. Die Veranstaltung befand sich inmitten eines stark belebten Wohn- und Geschäftsviertels, in dem zahlreiche andere Veranstaltungen stattfinden.

Diverse Einmündungen, Ausfahrten und Fusswegübergänge waren durch die Aufbauten über längere Zeit eingeschränkt benutzbar. Die Platzverhältnisse am Durchführungsort waren während dem Aufbau und Rennwochenende eng. Darum mussten teilweise Trottoirs, Radwege, Parkplätze usw. gesperrt werden. Am Rennwochenende war zudem der Platz für die Zuschauerinnen und Zuschauer beschränkt.

Die Anwohnerinnen und Anwohner haben sich über diverse Erschwernisse wie z. B. die Lärmbelastungen, versperrte Wege und die Parkplatzsituation beschwert.

Während der Aufbauzeit wurden Strassensperrungen vorgenommen und Parkplätze wurden aufgehoben. Anwohnende hatten die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge auf einem vom Veranstalter organisierten Parkplatz abzustellen, jedoch war dies mit Umwegen verbunden. Um den Verkehr während der Spitzenzeiten möglichst wenig zu beeinträchtigen und aus Sicherheitsgründen fanden Auf- und Abbauarbeiten während der Nachtzeiten statt. Dies führte zu einer Belastung der Anwohnenden durch den Lärm in der sonst ruhigeren Nachtzeit.

Um das Rennen und die Rahmenveranstaltungen durchzuführen, mussten im Engequartier unverhältnismässig umfangreiche Bauarbeiten erbracht werden.

Zu Frage 2 («Die FIA hat auf ihrem Rennkalender bereits den 9. Juni 2019 als Austragungsdatum der nächsten Durchführung publiziert. Gibt es seitens der Stadt irgendeine Form der Verpflichtung, dieses Rennen zu bewilligen? Oder ist ev. davon auszugehen, dass mit dieser vorzeitigen Publikation des Datums Druck auf die Bewilligungsorgane ausgeübt werden soll?»):

Es gibt keine Verpflichtung für die Stadt Zürich, das Rennen zu bewilligen. Die FIA (Federation International de l'automobile) hat ohne Rücksprache und aus dem Stadtrat unbekanntem Grund dieses Datum in den Rennkalender gesetzt.

Zu Frage 3 («Wird der Stadtrat eine weitere Durchführung erneut bewilligen? Wenn ja, aus welchen Gründen? Wenn nein, weshalb nicht? Welche Rückmeldungen plant der Stadtrat bei einem erneuten Bewilligungsgesuch zu berücksichtigen?»):

Der Stadtrat hat den Anlass ausgewertet. Darin eingeflossen sind neben anderen die Rückmeldungen der betroffenen Dienstabteilungen und der Bevölkerung. Die Evaluation hat ergeben, dass das Seebecken kein geeigneter Durchführungsort ist.

Nächstes Jahr wird der Druck auf den öffentlichen Raum in der Innenstadt besonders gross sein, weil zu den jährlich stattfindenden Veranstaltungen Ende Juni das 10-Jahre-Pride-Festival hinzukommt und Anfang Juli das Züri-Fäscht. Dieses beansprucht teilweise die gleichen Gebiete wie das Formel-E-Rennen (Hafendamm Enge, General-Guisan-Quai, Stadthausanlage) und bedingt Auf- und Abbauphasen von zwei Wochen. Ein zusätzlicher Grossanlass wäre für die Bevölkerung eine zu grosse Belastung. Der Stadtrat hat deshalb beschlossen, für 2019 keine Bewilligung eines Formel-E-Rennens in Zürich in Aussicht zu stellen.

Für das Folgejahr 2020 kann eine Bewilligung in Aussicht gestellt werden. Es müssten allerdings, wie die Auswertung ergeben hat, bei der Planung und der Aufbauphase Optimierungen vorgenommen werden und für das Rennen müsste ein anderes Austragungsgelände gefunden werden. Das Gebiet um das Seebecken ist mit seinen kurzen Seitenstrassen zu eng, die Belastung für die Bevölkerung dort ist zu gross, besonders in Anbetracht der zahlreichen anderen Veranstaltungen und den engen Platzverhältnissen. Eine Arbeitsgruppe mit Fachleuten aus der Stadtverwaltung und dem Veranstalter unter der Leitung des Sicherheitsdepartements soll mögliche Veranstaltungsorte prüfen und dann dem Stadtrat zum Entscheid unterbreiten.

Zu Frage 4 («Wäre der Stadtrat bereit, eine referendumsfähige Vorlage über die Durchführung eines solchen weiteren Rennens zu erlassen?»):

Die Bewilligung von Anlässen dieser Grössenordnung fällt nach der allgemeinen Polizeiverordnung (AS 551.110) und den Veranstaltungsrichtlinien (AS 551.280) in die Kompetenz des Stadtrats. Der Stadtrat ist sich bei der Beurteilung von Gesuchen von Grossanlässen bewusst, dass sie je nach Örtlichkeit, Dauer und Ausmass zu einer Belastung der Anwohnenden führen können. Er wägt deshalb die verschiedenen Interessen sorgfältig gegeneinander ab.

Zu Frage 6 («Wie schätzt der Stadtrat mit den Strassensperren die Erreichbarkeit ihrer Räumlichkeiten für Anwohner*innen und Gewerbetreibende ein? War nach Ansicht des Stadtrates die Erreichbarkeit zu jeder Zeit immer zufriedenstellend gewährleistet? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung?»):

Sämtliche Aufbauarbeiten für die Absperrung der Rennstrecke wurden mehrheitlich nachts erledigt. Aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen wurden die jeweiligen Abschnitte für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr wurde jeweils mittels Verkehrsdienstesätzen umgeleitet. Für Anwohnende ergaben sich daraus Umwegfahrten.

Auch die meisten Tribünen, Aufbauten und Rennstreckeninstallationen erfolgten nachts. Vor allem im Mythenquai wurde der Verkehr vielfach via Alfred-Escher-Strasse umgeleitet.

Durch die enge Begleitung der Dienstabteilung Verkehr konnten die Zufahrten der Anwohnenden und Gewerbetreibenden mehrheitlich bis zum Zeitpunkt der Schliessung des Renngeländes am Freitag, 8. Juni 2018, ab 19.00 Uhr, gewährleistet werden. Dank dem Verkehrskonzept

konnten die erheblichen Beeinträchtigungen für den Individual und den Fuss- und Veloverkehr ausserhalb des Rennwochenendes minimiert werden.

Zu den Fragen 7 und 8 («Wie schätzt der Stadtrat die Information der Betroffenen bezüglich der Strassensperrungen ein? In der Presse wurden 2 Veranstaltungen und 1 Flyer erwähnt. Die Veranstalter erreichten aber nur einen Teil der Betroffenen, die zu dem Zeitpunkt zudem nicht wussten, dass sie betroffen sind. Der Flyer erwähnte nur einen Teil der betroffenen Strassen im Vergleich zur Medienmitteilung der Stadtpolizei. Das führte nach unseren Informationen zu sehr viel Verwirrung und Ärger.»); («Ist dem Stadtrat bekannt, dass die Homepage des Veranstalters die Strassensperrungen ebenfalls nur unvollständig auflistete? Das machte es für die Betroffenen unmöglich, sich rechtzeitig um Alternativen zu bemühen. Wurde dies in den Gesprächen mit den Veranstaltern thematisiert?»):

Am 23. Januar 2018 und am 18. April 2018 hat der Veranstalter den Quartierverein und die Anwohnenden zu zwei Informationsveranstaltungen eingeladen. Der Veranstalter hat im betroffenen Gebiet Flyer verteilt. In welchem genauen Perimeter die Flyer verteilt wurden, darüber hat der Stadtrat keine Kenntnis. Ferner haben die Dienstabteilung Verkehr und der Veranstalter auf ihren Internetseiten über die geplanten Sperrungen informiert.

Der Umfang für die Aufbauten war bis kurz vor dem Rennwochenende nicht vollständig bekannt, die Sperrungen mussten deshalb teilweise aufgrund von kurzfristigen Änderungen situativ vorgenommen werden. Deshalb waren die Strassensperrungen nur unvollständig aufgelistet. Das Problem ist dem Veranstalter bekannt.

Zu Frage 9 («Seitens der Anwohner*innen wurde insbesondere lärmintensive Nachtarbeiten während der gesamten Auf- und Abbauphase beklagt. Weshalb wurden solche lärmintensiven Arbeiten in die Nachtstunden verlegt? Wurden Lärmmessungen durchgeführt?»):

Um die Sicherheit und den Verkehrsfluss auf den Hauptachsen während den Spitzenzeiten am Tag möglichst wenig zu beeinträchtigen, musste für die Aufbauarbeiten auf die Nacht ausgewichen werden. Es mussten viele Lösungen spontan vor Ort besprochen werden, was zu mehreren ungeplanten Nachteinsätzen führte. Lärmmessungen wurden nur während den Trainings und dem Rennen durchgeführt.

Zu Frage 10 («Wie viele Beschwerden sind bei der Stadt Zürich im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Rennens eingegangen?»):

Die Interessengemeinschaft «Formel-E-ade» lancierte im Juni 2018 die Petition «Kein weiteres Formula-E-Rennen mitten in der engen Enge!». Es sind bis am 2. Juli 2018 rund 3500 Unterschriften eingegangen. Die schriftliche Petition wurde am 3. Juli der Sicherheitsvorsteherin übergeben. Auf der Homepage der Interessengemeinschaft «Formel-E-ade» wurden die Anwohnenden aufgefordert, E-Mails mit einem vorbereiteten Text an die Stadtpräsidentin und Stadträtin Rykart zu schreiben. Das entsprechende Formular konnte auf <http://formeleade.ch/home.html> heruntergeladen werden. Insgesamt gingen in diesem Zusammenhang 69 E-Mails ein, die zentral vom Sicherheitsdepartement beantwortet wurden. Es sind etwa weitere 40 Beschwerden bekannt.

Zu Frage 11 («Wie stellt der Stadtrat sicher, dass auch die Wohnbevölkerung in der Enge sich vor einer allfälligen erneuten Bewilligung äussern kann? Welche Rückmeldungen sind bis dato eingetroffen? Ist geplant, eine Umfrage unter den Anwohner*innen zu machen, bevor eine erneute Durchführung bewilligt wird?»):

Die Wohnbevölkerung hat sich im Rahmen einer Petition mit rund 3500 Unterschriften, wovon ein Grossteil aus dem Kreis 2 kam, negativ zum E-Prix geäussert. Der Stadtrat hat zusätzlich zahlreiche weitere negative und auch positive Mails dazu erhalten. Falls ein neues Gesuch für einen solchen Anlass eingehen würde, würden die gemachten Erfahrungen und die Bedenken in die Beurteilung einfließen (siehe Antwort zu Frage 3). Eine Umfrage ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 12 («Während insgesamt wie vielen Stunden war der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich wegen der Durchführung dieses Rennens unterbrochen resp. beeinträchtigt?»):

Die Linien 161 und 165 waren von Sonntag, 3. Juni 2018, bis Freitag, 8. Juni 2018, etwa 18.30 Uhr, jeweils über 100 Stunden beeinträchtigt. Die Linie 5 wurde etwa während 50 Stunden umgeleitet. Am Rennwochenende (ab Freitag, 8. Juni 2018, 18.30 Uhr) kam es bei den Linien 5, 161 und 165 zu Unterbrüchen am Mythenquai und am General-Guisan-Quai.

Zu Frage 13 («Wurde das Funktionieren der Telefonnummern für dringende Fälle überprüft? Gab es Telefonanrufe, die zu konkreten Aktionen führten? Anmerkung: Aufgrund von Rückmeldungen am Freitag vor dem Rennen, in denen sich empörte Anwohnerinnen und Anwohner bei Gemeinderät*innen meldeten, die von den falschen Angaben im Flyer irreführt wurden, haben diese selbst versucht, über die Hotline der Stadt bzw. der Organisatoren kurzfristig noch etwas zu erreichen, ohne irgendeine Person zu erreichen, die sich auch nur ansatzweise für zuständig erklärt hätte.»):

Die Dienstabteilung Verkehr hat während der Aufbauphase ab 18. April 2018, von Montag bis Freitag, jeweils von 7.30 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 17.00 Uhr, eine Kontaktstelle betrieben. Am Rennwochenende (Freitag, 19.00 Uhr, bis Montag, 5.00 Uhr) wurde diese Hotline 24 Stunden betreut. Die Telefonnummer der Hotline war auf den oben erwähnten Flyern ersichtlich. Die Mitarbeitenden der Stadt Zürich haben die Anliegen entgegengenommen, Auskünfte erteilt, Massnahmen angeordnet oder an die verantwortlichen Personen des Veranstalters weitergeleitet. Entsprechend wurde bei Bedarf gehandelt. Die Hotline des Veranstalters hat funktioniert, es fand aber keine regelmässige Überprüfung statt.

Zu Frage 14 («Wie hoch war die Umweltbelastung für Auf- und Abbau der Renninfrastruktur? Wie viele Lastwagenfahrten waren dafür nötig?»):

Gemäss Veranstalter waren 2550 Lastwagenfahrten (Hin- und Rückfahrt) für den Auf- und Abbau nötig. Wie gross die Umweltbelastung dadurch war, wurde nicht erhoben.

Zu Frage 15 («Seitens des Stadtrates wird die positive Ausstrahlung für die Stadt Zürich eines solchen Grossanlasses hervorgehoben. Ist dieser Effekt für die Stadt Zürich auf irgendeine Art messbar (z.B. Hotelübernachtungen und dergleichen). Evaluiert der Stadtrat diesen und auf welche Weise wird er darüber berichten?»):

Eine Evaluation zu den positiven Effekten fand nicht statt.

Zürich Tourismus dankte mit Schreiben vom 22. Juni 2018 dem Stadtrat für den Mut und den innovativen Weitblick, diesen Anlass zu unterstützen. Dieser herausragende Formel-E-Prix habe Zürich als vielfältige und attraktive Stadt gezeigt und die Wertschöpfung der Stadt erhöht. Mit dem Zürich E-Prix habe die Sonnenseite von Zürich in die Welt getragen werden können und es sei das Bild einer wunderschönen und smarten Destination am Puls der technologischen Entwicklung vermittelt worden. Weiter haben sich die Hotels und Gastrobetriebe der Stadt in rund 100 E-Mails an den Stadtrat positiv zum Anlass geäussert.

Der Gastroverband Zürich äusserte sich anlässlich einer Sitzung vom 18. Juni 2018 ebenfalls positiv.

Zu Frage 16 («Der Stadtrat hat im Rahmen des Bewilligungsprozesses viele Auflagen an die Veranstalter gestellt. Sieht der Stadtrat im Nachhinein sämtliche Auflagen als erfüllt an? Wir bitten um eine detaillierte Stellungnahme zu sämtlichen Auflagen.»):

Gemäss Stadtratsbeschluss vom 5. Oktober 2017 (STRB Nr. 846) galten folgende wesentlichen Auflagen:

- Die Strassensperrungen werden gemäss dem Verkehrskonzept vom 29. Januar 2018 angeordnet.

Das mit den beteiligten Parteien erstellte Verkehrskonzept wurde umgesetzt. Die Dienstabteilung Verkehr hat dem Veranstalter die Auflage gestellt, die Hauptachsen von Freitag, 8. Juni 2018, 18.30 Uhr, bis Montag, 11. Juni 2018, 5.00 Uhr, zu sperren. Der Veranstalter hat bereits

vor 18.30 Uhr auf einer Hauptachse die Aufbauarbeiten gestartet. Dies führte zu Verkehrsbehinderungen.

- Der Veranstalter wurde verpflichtet, bis am 30. Mai 2018 ein Sicherheitskonzept in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei zu erstellen.

Das Sicherheitskonzept musste für die erstmalige Durchführung dieses Anlasses neu erarbeitet werden. Aufgrund der relativ kurzen Vorbereitungszeit war das eine besondere Herausforderung. Das Sicherheitskonzept wurde erst kurz vor dem Event finalisiert und hat sich bewährt.

- Die Stadtpolizei legte Maximalbelegungen und Fluchtwege der verschiedenen Sektoren fest.

Die durch die Fachstelle Crowd Management in der Planungsphase auferlegten Einschränkungen bezüglich der maximalen Besucherkapazitäten und die weiteren Auflagen an den Veranstalter erwiesen sich als angemessen und nötig. Die umfangreichen Sperrkonzepte wurden teilweise auch ausgelöst. Die Auflagen insgesamt wurden grösstenteils eingehalten.

- Die Gebühren für die Benutzung des öffentlichen Grunds für Verkaufsflächen und Werbeflächen wurden gemäss der benutzten Flächen verrechnet.

Die Gebühren für die Verkaufsflächen wurden bezahlt. Die Berechnungen für die Werbeflächen sind teilweise noch umstritten.

- Der Veranstalter wurde verpflichtet, die Anwohnerschaft über die Veranstaltung und den Auf- und Abbau zu orientieren und ein Sorgentelefon zu betreiben.

In den Informationen für die Anwohnenden, die durch den Veranstalter verteilt wurden, wurde zu wenig präzise auf die nächtlichen Auf- und Abbauarbeiten hingewiesen. Die von der Stadt Zürich betriebene Hotline wurde genutzt und die Anfragen konnten an die zuständigen Personen weitergeleitet werden.

- Die im Arboretum benutzbaren Flächen und der Schutz der Grünflächen wurden von Grün Stadt Zürich definiert.

In Bezug auf den Schutz der Grünflächen und Bäume wurden Auflagen teilweise nicht eingehalten. Es kam zu Verzögerungen bei der Rückgabe des Arboretums. Die denkmalgeschützte Parkanlage Arboretum eignete sich nicht für diese Art von Veranstaltung. Obwohl beim Formel-E-Prix die Wetterbedingungen optimal waren, sind grosse Schäden entstanden, die Grünflächen konnten nicht genügend geschützt werden. Die Vegetation braucht zudem zwei bis drei Jahre zur Regeneration. Die Schäden müssen durch den Veranstalter beglichen werden.

- Die von den VBZ definierten Massnahmen für den Tramverkehr und die Sicherheitsabstände von den Fahrleitungen zu den temporären Bauten sind zu berücksichtigen.

Die Planungs- und Aufbauphasen waren aufgrund der zeitlichen Verhältnisse und den kurzfristigen Umdispositionen des Veranstalters für die VBZ schwierig. Die Massnahmen der VBZ haben sich aber bewährt und der öffentliche Verkehr funktionierte gut.

Zu Frage 17 («Welches Fazit zieht der Stadtrat aus dem Rahmenprogramm „more than a race“? Welche inhaltlichen Botschaften wurden den Besucher*innen des Events in Bezug auf die Elektromobilität vermittelt.»):

Das Rahmenprogramm eDays war ein Erfolg. Das Programm war hochwertig und international, öffentlich zugänglich, Forschung und Entwicklung im Bereich E-Mobilität wurden thematisiert. Wie von der Stadt verlangt, wurden die Hochschulen und andere Institutionen beigezogen und involviert. Für den Hochschul- und Wissensstandort Zürich dürfte das Rahmenprogramm seine Wirkung entfaltet haben, die Breitenwirkung ist allerdings schwierig einzuschätzen. Alle Events waren für jedermann zugänglich, limitiert nur durch die Platzzahl, kostenlos und die grossen Events wurden live übertragen.

Zu Frage 18 («Im Vorfeld des Rennens wurde bekannt, dass trotz der Auflage, dass keine Bäume gefällt werden dürfen, im Start-/Zielbereich am 28. Mai 2018 ein Baum gefällt wurde. Aus welchen Gründen hat der Stadtrat dennoch von der Auflage, dass keine Bäume gefällt werden dürfen, abgesehen? Aus welchen Gründen erfolgte die Kommunikation erst nachdem der Baum bereits gefällt war.»):

Ein Baum musste weichen, um die Infrastruktur im Start-/Ziel-Raum errichten zu können. Der Start-/Zielraum befand sich am Mythenquai, beim Hafen Enge. Dort wurde ein provisorisches Gebäude errichtet. Bei der Vorbereitung mussten die Organisatoren feststellen, dass sich dieses Provisorium nicht einrichten lässt, ohne einen Baum zu entfernen. Nach eingehender Diskussion über alle möglichen Varianten und einer Güterabwägung bewilligte der damalige Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements die Entfernung des Baums unter Auflagen. Am Standort des gefällten Baums ist auf Kosten der Organisatoren ein neuer Baum zu pflanzen. Darüber hinaus finanzieren die Organisatoren fünf zusätzliche Bäume auf Stadtgebiet. Dadurch soll der gefällte Baum (Bergahorn, 30 cm Durchmesser) kompensiert werden.

Die Stadt Zürich hat in einer Medienmitteilung vom 30. Mai 2018 entsprechend kommuniziert. Aufgrund des engen Zeitplans war die operative Entscheidung zum Fällen des Baums rasch nötig. Eine vorgezogene Kommunikation war nicht mehr möglich.

Zu den Fragen 19 und 20 («Welche Leistungen von Dienstabteilungen der Stadt Zürich wurden effektiv für das Rennen geleistet? Wir bitten um eine vollständige Auflistung der geleisteten Arbeiten nach Dienstabteilung und unter Angabe der finanziellen Aufwände dafür. Werden sich die Kosten für allfällige künftige Durchführungen eines solchen Rennens ebenfalls in dieser Höhe belaufen?»); («Wurden sämtliche Aufwendungen der Stadtkasse durch die Veranstalter beglichen? Wenn nein, weshalb nicht?»):

Der Veranstalter hat eine Bankgarantie hinterlegt und übernimmt sämtliche anfallenden Kosten. Anbei ein Kostenvergleich zu den geschätzten und effektiven Kosten:

Dienstabteilung	Geschätzte Grobkosten (Fr.)	Effektive Kosten (Stand 26.6.2018)	Bemerkungen
Stapo	70 000	78 372	Personalaufwand / übrige Kosten
SRZ	70 000	162 000	Personalaufwand
DAV	800 000	420 000	Umleitungen, Verkehrssignale und Verkehrsregelungsanlagen, Personalaufwand. Die in der Schätzung enthaltenen Verkehrsdienste wurden dem Veranstalter direkt verrechnet.
ERZ	15 000	22 000	Entsorgung usw.
GSZ	250 000–750 000	175 000 8 200	Wiederinstandstellung Arboretum, Hafen Enge, Wabengarten, weitere Anlagen
TAZ	600 000	10 400 ¹	Für Provisorien und wenige Strassenumbauten
ewz	125 000	200 000	Stromanschluss, Energieverbrauch und Dienstleistungen
VBZ	65 000	51 223	Bei einer Sperrzeit von Freitag, 19.00 Uhr, bis Montag, Betriebsbeginn
Gebühren	250 000	201 332	
Total	1 995 000–2 495 000	1 328 527	(teilweise exkl. MWST)

Es sind noch nicht alle Rechnungen der Stadt bezahlt. Die Kosten für die Stadt Zürich hängen wesentlich vom Veranstaltungsort ab.

¹ Bau- und Ingenieurleistungen für die Provisorien und Strassenumbauten wurden direkt vom Veranstalter bestellt und getragen.

Zu Frage 21 («Wird auch in Zukunft ein zentraler Bewilligungsfaktor sein, dass die Veranstalter sämtliche Durchführungskosten tragen werden?»):

Grundsätzlich soll der Veranstalter weiterer Formel-E-Rennen sämtliche Durchführungskosten tragen.

Zu Frage 22 («Wie stellt sich der Stadtrat zur Problematik, dass private Sponsoren mit Millionen von Franken den öffentlichen Raum für mehrere Wochen belegen können?»):

Dem Stadtrat ist bewusst, dass die starke Nutzung des öffentlichen Raums zu vermehrten Diskussionen führt und daher prüft er mit Sorgfalt und Umsicht Gesuche für Grossveranstaltungen (insbesondere zeitlich lange dauernde Anlässe). Veranstaltungen im öffentlichen Raum werden von Privaten organisiert und häufig von Firmen finanziell unterstützt. Ohne Sponsoren sind Grossanlässe finanziell heute kaum mehr zu bewältigen, da sich immer weniger ehrenamtliche Helferinnen und Helfer zur Verfügung stellen.

Zu Frage 23 («Hat eine Evaluation der Erfahrungen aus der Durchführung des Rennens stattgefunden? Wenn ja, mit welchen Stellen und was waren die Ergebnisse?»):

Alle involvierten Dienstabteilungen haben in einem Bericht an den Stadtrat Bilanz zur Durchführung des Rennens gezogen. Involviert waren: Präsidialdepartement, Sicherheitsdepartement (Dienstabteilung Verkehr, Schutz & Rettung Zürich, Stadtpolizei), Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, Grün Stadt Zürich, Tiefbauamt) Departement der Industriellen Betriebe (ewz, VBZ). Zusätzlich wurden die Rückmeldungen aus der Bevölkerung berücksichtigt.

Der Bericht liegt der Interpellationsantwort bei und wurde am 5. September 2018 veröffentlicht.

Zu Frage 24 («Inwiefern wurden im Nachhinein Gespräche mit den Organisatoren geführt? Was war der Inhalt der Gespräche und deren Fazit?»):

Die Auswertung der Stadt wurde Anfang Juli mit den Organisatoren besprochen, ebenfalls wurde ihnen mitgeteilt, dass im Jahr 2019 wegen des Züri-Fäschts keine Bewilligung in Aussicht gestellt werden kann und dass für eine allfällige Austragung im Jahr 2020 das Gebiet um das Seebecken nicht zur Verfügung stehen würde.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti