



# **e-Prix 2018 – Erfahrungsbericht aus Sicht der involvierten Dienstabteilungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung**

**Verfasser/in: mod/AM**

Zürich, 9. Juli 2018

## **Impressum**

### **Herausgeberin**

Stadt Zürich

Departementssekretariat SID

Postfach Bahnhofquai 3

8021 Zürich

[stadt-zuerich.ch/sid](http://stadt-zuerich.ch/sid)

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Stadtratsbeschluss STRB Nr. 846 vom 5.10.2017	4
1.2	Detailbewilligung des Vorstehers des Sicherheitsdepartements	4
1.3	Stand Gesuch 2019	5
1.4	Veranstaltungen 2019 und 2020 in der Stadt Zürich	5
<b>2</b>	<b>Rückmeldungen involvierter Dienstabteilungen</b>	<b>6</b>
2.1	Präsidialdepartement (PRD)	6
2.2	Sicherheitsdepartement (SID)	7
2.3	Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED)	10
2.4	Departement der Industriellen Betriebe (DIB)	12
2.5	Kostenvergleich geschätzte und effektive Kosten	13
<b>3</b>	<b>Rückmeldungen aus der Bevölkerung</b>	<b>14</b>
3.1	Petition «Kein weiteres Formula-E-Rennen mitten in der engen Enge!»	14
3.2	Auswertung der Bevölkerungsanliegen	15
3.3	Rückmeldungen von Zürich Tourismus	15
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>16</b>
4.1	Kritikpunkte	16
4.2	Verbesserungsvorschläge für eine allfällige Wiederholung	17

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Stadtratsbeschluss STRB Nr. 846 vom 5.10.2017

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 Ziff. 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.

In Ziff. 6 hielt der Stadtrat in der Rahmenbewilligung 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 rechnete mit provisorischen Kosten von CHF 1'995'000 bis 2'495'000.

Sämtliche Kosten und Eigenleistungen inkl. Personalaufwand der Stadtverwaltung sind vollumfänglich vom Veranstalter zu tragen. Der Veranstalter hat dazu eine Bankgarantie in der Höhe von 2,5 Mio. Franken hinterlegt und eine explizite schriftliche Zusicherung bezüglich Übernahme sämtlicher bei der Stadt anfallenden Kosten abgegeben.

## 1.2 Detailbewilligung des Vorstehers des Sicherheitsdepartements

Der Vorsteher des Sicherheitsdepartements erliess im Einvernehmen mit den zuständigen Amtsstellen, ohne präjudizielle Wirkung für gleiche oder ähnliche Gesuche, am 14. Mai 2018 die Detailbewilligung für die Formel E-Rennveranstaltung.

Bewilligt wurde:

- Rennveranstaltung Formel E durchzuführen
- Flat-Screens zu betreiben
- Betrieb einer Festwirtschaft mit Alkoholausschank
- Nacharbeiten Auf-/Abbau gemäss separater Lärmbewilligung
- Lautsprechereinsatz am Samstag und Sonntag entlang der Rennstrecke und auf dem definierten Veranstaltungspereimeter
- Warenverkaufsstände zu betreiben
- Eintrittsgebühren in den partiellen Bereichen zu erheben
- Landiwiese als Installationsfläche zu benützen

Es galten folgende wesentlichen Auflagen:

- Die Strassensperrungen wurden gemäss dem Verkehrskonzept der DAV vom 29. Januar 2018 angeordnet.
- Der Veranstalter wurde verpflichtet, bis am 30. Mai 2018 ein Sicherheitskonzept in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei zu erstellen.
- Die Stadtpolizei legte Maximalbelegungen und Fluchtwege der verschiedenen Sektoren fest.
- Die Gebühren für die Benützung des öffentlichen Grundes für Verkaufsflächen und Werbeflächen wurden gemäss der benutzten Flächen verrechnet.
- Der Veranstalter wurde verpflichtet, die Anwohnerschaft über die Veranstaltung und den Auf- und Abbau zu orientieren und ein Sorgentelefon zu betreiben.
- Die im Arboretum benutzbaren Flächen und der Schutz der Grünflächen wurden von Grün Stadt Zürich definiert.
- Die von den VBZ definierten Massnahmen für den Tramverkehr und die Sicherheitsabstände von den Fahrleitungen zu den temporären Bauten.

### 1.3 Stand Gesuch 2019

Ein konkretes Gesuch ist bis jetzt nicht eingegangen. Der Veranstalter hat öffentlich angekündigt, dass der Anlass 2019 am Pfingstsonntag, den 9. Juni stattfinden sollte. Gemäss kantonalem Ruhetagsgesetz sind Sportveranstaltungen im Freien an hohen Feiertagen ausgeschlossen (§ 3 Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz, LS 822.4).

### 1.4 Veranstaltungen 2019 und 2020 in der Stadt Zürich

In den Jahren 2019 und 2020 sind während der Sommermonate bereits folgende für den ePrix relevanten Grossveranstaltungen bekannt.

Datum, ohne Auf-/Abbau	Anlass	Ort
<b>2019</b>		
2. Mai bis 3. Juni 2019	Zirkus Knie	Sechseläutenplatz
21. – 22. Juni 2019	Zurich Pride Festival und Demonstration (Jubiläum)	Münsterhof, Helvetiaplatz, Innenstadt
5. – 7. Juli 2019	Züri Fäscht/Caliente	Seebecken, Innenstadt
20. – 28. Juli 2019	Ironman, evt. anderes Datum	Seebecken, Münsterhof
Juli 2019	Seeüberquerung	Seebecken
<b>2020</b>		
Mai/Juni 2020	Zirkus Knie	Sechseläutenplatz
Juni 2020	Zurich Pride Festival	Helvetiaplatz, Innenstadt
Mai bis Juli 2020	ZKB Jubiläum	Landiwiese

3. bis 5. Juli 2020	Kantonales Musikfest, Blasmusiktage	Münsterhof, Innenstadt
3. bis 5. Juli 2020	Caliente	Kreis 4
Juli 2020	Seeüberquerung	Seebecken
Juli 2020	Ironman	Seebecken, Münsterhof
12. Juni bis 12. Juli 2020	Fussballeuropameisterschaft	Public Viewings

Hinweis der Stadtpolizei Zürich: Zwischen dem Abbau E-Prix und dem Aufbau «Züri-Fäscht» braucht es einen mindestens vier wöchigen Abstand, da sich die Veranstaltungsgelände teilweise decken.

## 2 Rückmeldungen involvierter Dienstabteilungen

### 2.1 Präsidialdepartement (PRD)

#### Auswertung Rahmenprogramm

- 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 gestreamt.
- Das E-Village auf dem Veranstaltungsgelände ist – mit Ausnahme des ETH-Auftritts – wohl eher als Präsentation der E-Mobilitäts-Anbieter zu werten.

#### Medienberichterstattung

- Vom 31.5.2018 bis 20.6.2018 verzeichnete die Schweizer Mediendatenbank insgesamt 235 Artikel zum Stichwort «E-Prix».
- Die Sonderbeilagen von Tages-Anzeiger, NZZ am Sonntag und Blick erreichten zusammen 1.24 Millionen Leserinnen und Leser.
- 365'000 (SRF) respektive 70'000 (Mysports) Zuschauerinnen und Zuschauer am Renntag.
- Eine Schätzung des Werts und des Nutzens der Berichterstattung für die Stadt Zürich als Standort und Destination ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend möglich. Insgesamt trug die Berichterstattung aber positiv zur nationalen und internationalen Positionierung der Stadt Zürich bei.

- Die ausgestrahlten und gedruckten Bilder zeigten ein ideales Bild von Zürich als grüner Stadt am See unter blauem Himmel.

## **2.2 Sicherheitsdepartement (SID)**

### **2.2.1 Schutz & Rettung Zürich (SRZ)**

Schutz & Rettung Zürich zieht eine positive Bilanz zum Formel E-Wochenende. Weil SRZ vom Veranstalter mehr als ursprünglich vorgesehen eingesetzt wurde, erhöhten sich die Gesamtkosten für den Personalaufwand von den geschätzten CHF 70'000 auf ca. CHF 162'000. Im Einzelnen sind folgende Punkte hervorzuheben:

- Die sanitätsdienstliche Abdeckung im Eventbereich umfasste 2 fixe Posten, an und in der Rennstrecke waren zusätzlich 6 Rettungswagen, 3 Tanklöschfahrzeuge und eine Autodrehleiter im Einsatz. Insgesamt standen 85 Mitarbeitende im Einsatz.
- Um die Einsatzzeiten der Feuerwehr in der Stadt Zürich auf der rechten Limmatseite einzuhalten, wurde zusätzlich ein Löschzug an die Unionstrasse verlegt.
- Der Rettungsdienst wurde mit einer Wachverstärkung am Neumühlequai aufgestockt, um die Grundversorgung sicherzustellen.
- Die Zusammenarbeit mit dem Veranstalter während des Auf- und Abbaus war immer kooperativ und zielführend.
- Die rollende Planung bewirkte immer wieder neue Herausforderungen, im Speziellen für die Feuerpolizei.
- Wegen des Zeitdrucks sowie der Kreativität seitens des Veranstalters brauchte es überdurchschnittliche Efforts.
- Schutz & Rettung hatte insgesamt 54 Patientinnen und Patienten an den Sanitätsposten sowie einen Patienten auf der Rennstrecke behandelt, zwei Patienten wurden direkt ins Spital eingewiesen. Das häufigste Verletzungsmuster waren Schnitt- und Schürfwunden (27).
- Die Berufsfeuerwehr in Zusammenarbeit mit der Miliz FW hatte einige kleinere Einsätze rund um das Renngeschehen zu bewältigen.

### **2.2.2 Stadtpolizei (Stapo)**

Die Stadtpolizei bezeichnet die Erstaustragung des E-Prix 2018 in Zürich grundsätzlich als gelungenen Grossanlass. Aus den Erfahrungen müssten für ein nächstes Mal diverse Korrekturen in Absprache mit dem Veranstalter vorgenommen werden. Dies bezieht sich vor allem auf den Auf- und Abbau der gesamten Infrastruktur. Die relativ kurze Vorbereitungszeit wird als spezielle Herausforderung bewertet, da das Sicherheitskonzept neu erarbeitet werden musste. Zudem

führten unklare Angaben bezüglich Besucherzahlen dazu, dass das Sicherheitskonzept erst kurz vor dem Event akzeptiert werden konnte. Die anlassbezogenen Personalkosten für den Polizeieinsatz belaufen sich nach Abzug der Kosten für die polizeiliche Grundversorgung auf CHF 78'372.

Die Stadtpolizei hielt im Wesentlichen Folgendes 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.
- Ebenso war es richtig, umfangreiche Sperrkonzepte vorbereitet zu haben. Diese wurden teilweise auch ausgelöst.
- Die Auflagen wurden grösstenteils eingehalten, oftmals sehr zeitknapp und manchmal erst nach mehrmaliger Aufforderung.
- Eine übergeordnete Steuerung der Planung analog dem «Züri Fäscht» fehlte. Der Bereich Sicherheit wurde von der Stadtpolizei, der Verkehr über die Dienstabteilung Verkehr und die VBZ einzeln abgewickelt.
- Der Veranstalter hat zu knappe personelle und materielle Mittel für die Einlässe und Kontrollen der frei zugänglichen Bereiche und Zuschauersektoren zur Verfügung gestellt.
- An der Rennstrecke waren ca. 7500 frei zugängliche Plätze vorhanden. Diese reichten für den grossen Besucheransturm nicht aus. Die Sektoren mussten deshalb rasch geschlossen werden, in der Folge suchten sich die Besucherinnen und Besucher Wege durch Vorgärten, umgingen Gitter oder drängten die einzelnen Sicherheitsleute zurück und gelangten in gesperrte Bereiche, kletterten auf Dächer, Baugerüste und Bäume.
- Diese Herausforderungen führten zu viel Unmut bei den Besucherinnen und Besucher, was sich in den diversen negativen Rückmeldungen und Reklamationen zeigte.
- Die Auf- und Abbauplanung musste sich dem Verkehrskonzept unterordnen. Dies ging zu Lasten der Nachtruhe der Anwohnerschaft. In der Einsatzzentrale der Stadtpolizei Zürich wurden insgesamt 13 Lärmklagen verzeichnet. Der Renntag verlief aus Sicht der Lärmbekämpfung gut.
- In den Informationen zu Händen der Anwohnenden, die durch den Veranstalter verteilt wurden, wurde kaum respektive wenig präzise auf die nächtlichen Auf- und Abbauarbeiten hingewiesen. Lärmverursachende Aufbauarbeiten dauerten mehrere Nächte.
- Die Stadtpolizei hat an diversen Orten direkt an der Strecke Schalldruckpegelmessungen durchgeführt. Während den Trainings, den Qualifyings sowie dem Rennen wurde ein Höchstwert von 106 dB gemessen. Mitbeeinflusst wurden die Messergebnisse aber auch durch das Publikum sowie die über dem Veranstaltungsgebiet rotierenden Helikopter.
- Es ist zu einem Zwischenfall am Renntag gekommen, als ein Zuschauer vom Dach stürzte.



### 2.2.3 Dienstabteilung Verkehr (DAV)

Die Dienstabteilung Verkehr hat die enge Zusammenarbeit mit dem E-Prix Veranstalter und den beteiligten Amtsstellen (über 30 Personen) geschätzt. Die kooperativen und zielführenden Besprechungen mit allen Beteiligten, sowie die Einhaltung der Abmachungen wurden als positiv erachtet. Alle beteiligten Personen haben versucht, in diesem engen Zeitrahmen, die erteilten Aufgaben zeitgerecht zu erledigen. Bei unzähligen aussergewöhnlichen Situationen mussten und wurden Lösungen vor Ort getroffen. Aufträge, die vom Veranstalter falsch ausgeführt wurden, wurden von der DAV umgehend korrigiert, so dass es zu keinen Unfällen kam. Dank der Flexibilität und der hohen Verfügbarkeit einer qualifizierten Verkehrsdienstfirma konnten Gefahrenstellen umgehend entschärft werden. Weiter positiv zu vermerken ist, dass der Veranstalter einen qualifizierten Rennstreckenbauer verpflichtet hat und dass ein Eventspezialist jederzeit für Begehungen und Rückfragen zur Verfügung stand. Es gab keine oder nur leichte Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und die Verkehrsumleitung für den motorisierten Verkehr funktionierte einwandfrei und es gab insgesamt nur wenige Verkehrsbehinderungen. Durch die Sperrung stadteinwärts auf der Seestrasse konnte das Quartier Enge erfolgreich vor Schleichverkehr und Parkplatzsuchverkehr geschützt werden.

#### Wesentliche Punkte:

- Zuviel Zeitdruck: Die Vorbereitungs- und Aufbau und Abbauphase war knapp bemessen, wodurch eine hohe Arbeitslast in der DAV entstand, Terminpläne erst kurzfristig verfügbar waren und die Zeiten für den Auf- und Abbau länger dauerten und mehr Platz in Anspruch nahmen (Parkplätze) als geplant. Vor allem der zögerliche und teilweise unsaubere Abbau verärgerte viele Anwohnende.
- Es mussten zusätzliche Parkplätze gesperrt werden.
- Der Radweg stadteinwärts musste aus Sicherheitsgründen bereits eine Woche vor dem Event ausserplanmässig weiträumig umgeleitet werden. Die Veloumleitung hat nur teilweise funktioniert, am Renntag überhaupt nicht mehr. Viele Velofahrende fuhren entlang des Sees, was zu engen Platzverhältnissen führte, der General-Guisan-Quai war für die Velofahrenden nicht mehr befahrbar und die Umleitung von Wollishofen Richtung Zentrum funktionierte nicht und war unklar signalisiert.
- Das finale Sicherheitskonzept stand erst drei Tage vor dem Rennen zur Verfügung.
- Aufbaupläne waren teilweise noch nicht fertiggestellt, viele Lösungen mussten spontan vor Ort besprochen werden, was zu mehreren ungeplanten Nachteinsätzen führte.
- Zuliefernde Fahrzeuge blockierten immer wieder die zu Fussgehenden, Velofahrenden und Busspuren.

- Aufgrund der Aufbauten waren diverse Einmündungen, Ausfahrten und Fusswegübergänge nur eingeschränkt sichtbar, was das Unfallrisiko erhöht hat.

## **2.3 Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED)**

### **2.3.1 Entsorgung und Recycling (ERZ)**

Aus Sicht ERZ wird ein positives Fazit gezogen. Die finanziellen Aufwendungen lagen im erwarteten Rahmen, die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten war sehr gut, und wenn einige Verbesserungsmassnahmen umgesetzt werden, steht einer Durchführung des Rennens im 2019 nichts im Weg.

- Die Kosten für die Aufwände beliefen sich auf CHF 22'000 (ursprünglich geschätzte Kosten: CHF 15'000)
- Die von der Dienstabteilung Verkehr organisierten Koordinationssitzungen mit den städtischen Dienstabteilungen und dem Veranstalter ermöglichten eine breit abgestützte Planung und die Organisation ist gelungen.
- Bessere Information der Bevölkerung betreffend Dauer des Abbaus und den damit verbundenen Einschränkungen sind wünschenswert.
- Ebenso eine bessere Terminierung und Planung der Auf- und Abbauarbeiten am Hafen Enge.

### **2.3.2 Grün Stadt Zürich (GSZ)**

Grün Stadt Zürich ist der Meinung, dass das Formel-E-Rennen nicht mehr an diesem Ort in der Stadt Zürich durchgeführt werden sollte. Das Arboretum und die angrenzenden Anlagen sind, will man sie als wichtiges Gartenkulturerbe langfristig und in der heutigen Qualität erhalten, aus Sicht GSZ für solche Veranstaltungen nicht geeignet. Das Schadensausmass an Wiesenflächen und Bäumen ist erheblich, die Auf- und Abbauarbeiten aber auch die Veranstaltung stellten eine grosse Belastung dar. Der im Vorfeld der Veranstaltung trotz gegenteiliger Auflage gefällte Baum (Bergahorn, 30 cm Durchmesser) ist in den Kosten berücksichtigt. Wie das Departement in einer Medienmitteilung vom 30. Mai 2018 kommuniziert hat, sollen fünf neue Bäume diese Fällung kompensieren.

- Die Stundenaufwendungen wurden auf ca. CHF 20'000 bis 25'000 geschätzt, insgesamt sind CHF 8'250 an Stundenaufwendungen angefallen (Stichtag 31.5.2018) und die Sanierungskosten zur Behebung der Schäden belaufen sich auf ca. CHF 175'000.
- Verzögerung Rückgabe Arboretum. Eine Sanierung grosser Teile der Rasenfläche ist absehbar. Die Sanierungskosten belaufen sich aufgrund einer vorläufigen Schätzung von GSZ auf ca. CHF 175'000. Begünstigt durch das schöne Wetter ohne nennenswerte Niederschläge und nicht zu

heissen Temperaturen ist der Schaden zwar erheblich, aber begrenzt. Die auszuführenden Sanierungsarbeiten werden sich über die nächsten zwei bis drei Monate erstrecken. Die definitive Schlussbilanz und Kostenauswertung ist deshalb nicht vor Ende September zu erwarten.

- Teilweise wurden Auflagen nicht eingehalten respektive mussten durch die Polizei durchgesetzt werden (Baumschutz).
- Bei einer jährlichen Wiederholung eines solchen Anlasses reicht eine Vegetationsperiode nicht aus, um die reparablen Schäden der Anlagen wieder Instand zu stellen. «Diese Park- und Grünanlagen sind nicht dazu geeignet die Belastungen durch solche Veranstaltungen ohne gravierende Schäden an den Bäumen und sonstigen Infrastrukturen zu tragen. Alleine schon die Trittbelastungen mehrerer tausend Zuschauer schädigen die Bäume durch Verdichtungen des Wurzelraumes nachhaltig» (Prof. Dr. Dirk Dujesiefken, Gründer und Leiter des Institutes für Baupflege, Hamburg).
- Arboretum und die angrenzenden Anlagen sind deshalb aus Sicht GSZ nicht für solche Grossveranstaltungen geeignet (E-Prix, Züri-Fäscht).

### 2.3.3 Tiefbauamt Zürich (TAZ)

Die Zusammenarbeit mit den Organisatoren und die gewählten Baumethoden und -techniken zur Ermöglichung des Rennens waren gut und zweckmässig. Bei gleicher Ausgangslage und dem gleichen Zusammenarbeitswillen der Organisatoren wie im 2018 steht seitens TAZ einem weiteren Rennen nichts im Weg. Besonders zu beachten wäre künftig die Koordination mit Kanalbauarbeiten des TAZ im Raum Mythenquai/Marsstrasse/Alfred-Escher-Strasse, die gemäss heutiger Planung im Zeitraum um den 9. Juni 2019 stattfinden werden. Der Aufwand der drei involvierten TAZ-Mitarbeitenden für die bauliche Oberaufsicht des Rennens vom 10. Juni 2018 beträgt 80 Stunden. Die Bauaufträge wurden vom Veranstalter direkt vergeben.

Da TAZ weist im Wesentlichen auf folgende Punkte hin:

- Verbreiterung von Strassen und Ein-/Ausfahrt Parkplatz Hafen Enge mit prov. Belägen: Unter dem Vorbehalt der erfolgreichen Entfernung der Beläge am 30.6./1.7.2018 ist kein Schaden entstanden. Die Arbeiten wurden professionell geplant und ausgeführt.
- Bäume Genferstrasse: Die sieben Bäume wurden noch nicht gepflanzt. Sollte im 2019 wieder ein Rennen stattfinden, gibt es zwischenzeitlich Baumprovisorien.
- Fussgängerinseln: 15 Stück wurden entfernt und als demontierbar ausgestaltet, so wie es sie auch andernorts in der Stadt gibt. Die Behindertengerechtigkeit ist gewährleistet.

- Das Baumodell mit privatem Ingenieurbüro und Bauunternehmen hat gut funktioniert. Beide Involvierten kennen die Stadt Zürich und deren Eigenheiten gut. Die Zusammenarbeit war angenehm, kooperativ und gut. Die Vorgaben des TAZ wurden umgesetzt.

## **2.4 Departement der Industriellen Betriebe (DIB)**

### **2.4.1 ewz**

Das ewz hat mit 19 Mitarbeitenden aus dem Geschäftsbereich Verteilnetz zum reibungslosen Ablauf des Rundstreckenrennens in Zürich beigetragen. Kurzfristig wurden zusätzlich vier Personen aus dem Bereich Energiedienstleistungen aufgeboten. Trotz verschiedener Herausforderungen kam es zu keinen Versorgungsunterbrüchen und es zeigte sich, dass die interdepartementale Zusammenarbeit im Vorfeld wie auch vor Ort sehr gut funktionierte.

Der Anlass wurde alles in allem als sehr positiv wahrgenommen und kann mit einigen Learnings aus Sicht ewz wieder durchgeführt werden.

Die Gesamtkosten des ewz, welche an die Veranstalter weiter verrechnet werden, belaufen sich auf ca. CHF 200'000 (geschätzter Aufwand STRB 846: CHF 125'000).

Wesentliche Punkte aus Sicht ewz:

- Fehlende zentrale Ansprechperson vor Ort. Fehlende Kontaktliste Ansprechpersonen und Markthändler.
- Durch ungeplante Installationen, unklare Bestellungen und spontane Verschiebungen bei den Marktstandorten kam es zu Terminkonflikten. Die Standorte der einzelnen Markthändler müssen im Vorfeld besser auf die Realisierbarkeit geprüft werden.
- Bessere Planung der Zutrittsberechtigungen.
- Bereitstellung zentraler Unterlagen zu Baukörpern fehlten teilweise und es kam zu Verzögerungen.

### **2.4.2 Verkehrsbetriebe (VBZ)**

Die VBZ waren seitens Betrieb mit Streckensperrungen, Umleitungen von Linien und mit hohem Besucher- bzw. Fahrgastaufkommen und seitens Infrastruktur mit Fahrleitungsschaltungen, Überfahren von Gleisen und Schachtdeckeln betroffen.

Dem gut funktionierenden öV vor, während und nach der Veranstaltung gingen sehr hektische, wenn nicht sogar chaotische Planungs- und Aufbauphasen voran.

Gemessen an den letztendlich resultierenden Auswirkungen auf den Tram- und Busbetrieb war der Personaleinsatz auf verschiedenen Ebenen der VBZ gross, wie auch die geforderte Flexibilität und die damit verbundenen Restrisiken.

Die folgenden Punkte sind festzuhalten:

- Ungenaue Pläne, fehlende Informationen und Erfahrungswerte.
- Schwer erreichbare Kontaktpersonen und verantwortliche Entscheidungsträger vor Ort (vor allem während der Aufbauphase), spärliche oder fehlende Antworten zu unklaren Punkten. Nicht einhalten von Lieferterminen
- Tiefer Qualitätsstand der Unterlagen, die der Bewilligung zugrunde liegen.
- Tiefe Planqualität. Im weiteren Umkreis des Festbetriebs wurden Bauten aufgestellt, die vorher nicht bekannt waren (z. B. Promotionsstand von Renault am Bahnhof Stadelhofen).
- Das Sicherheitskonzept lag nicht rechtzeitig vor.
- Problemloser Zu- und Abtransport der Besucherinnen und Besucher.
- Zusätzliche und ungeplante Einschränkung des Busbetriebs (Linie 161 und 165) vor und nach den Renntagen.
- Übergabe Fahrleitungen und Gleisanlage verliefen problemlos, die Sitzungen während der Planungsphase verliefen konstruktiv.
- Die Gleisanlage weist einen Schaden auf: ein defektes Fugenband ist auf ca. 1 Meter herausgerissen.

## 2.5 Kostenvergleich geschätzte und effektive Kosten (Stand 30.6.18)

Dienstabteilung	Geschätzte Grobkosten (CHF)	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.
ERZ	15 000	22 000	Entsorgung usw.
GSZ	250 000 – 750 000	175 000 8 200	Wiederinstandstellung Arboretum, Hafen Enge, Wabengärten, weitere Anlagen
TAZ	600 000	10 400 <sup>1</sup>	Für Provisorien, und wenige Strassenumbauten

---

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

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	
<b>Total</b>	1 995 000 – 2 495 000	<b>1 328 527</b>	(tw. Exkl. MwSt)

### 3 Rückmeldungen aus der Bevölkerung

#### 3.1 Petition «Kein weiteres Formula-E-Rennen mitten in der engen Enge!»

Die Interessensgemeinschaft «Formel-E-ade» lancierte im Juni 2018 die Petition „Kein weiteres Formula-E-Rennen mitten in der engen Enge!“. Es sind 1'572 Unterschriften eingegangen (Stand 25. Juni 2018). Die Unterschriftensammlung läuft noch bis am 2. Juli. Die schriftliche Petition wird am 3. Juli Stadträtin Karin Rykart übergeben. Auf der Homepage der Interessensgemeinschaft Formel-E-ade“ wurden die Anwohnenden aufgefordert, Mails mit einem vorbereiteten Text an die Stadtpräsidentin und Stadträtin Rykart zu schreiben. Das entsprechende Formular kann auf [www.formeleade.ch](http://www.formeleade.ch) heruntergeladen werden. Insgesamt gingen in diesem Zusammenhang 69 Mails ein, die zentral vom Sicherheitsdepartement beantwortet wurden. Folgende Argumente gegen eine weitere Durchführung des Anlasses werden aufgeführt:

01. Die fast zweimonatige Auf- und Abbauphase für das Formel-E-Rennen und die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen, Staus, Umleitungen, Lärmimmissionen und Nachtarbeiten stehen in absolut keinem Verhältnis zum eintägigen Event.
02. Das Platzangebot des öffentlichen Raums in der Stadt Zürich ist schlichtweg zu klein und nicht geeignet für einen Grossanlass wie das Formel-E-Rennen. Der öffentliche Raum stösst auch ohne dieses Autorennen oft an seine Kapazitätsgrenzen.
03. Der vom Veranstalter angepriesene ökologische Aspekt des Formel-E-Rennens wird durch die massiven Auf- und Abbauarbeiten der für das Autorennen erforderlichen riesigen Infrastruktur mehr als zunichte gemacht.
04. Zürich ist der einzige Austragungsort in Europa, wo ganze bewohnte Strassenviertel durch das Autorennen umrundet werden und während des Rennens vollständig abgesperrt sind.
05. Der Entscheid des Stadtrats für diesen Grossanlass fand praktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt.
06. Der Stadtrat entschied sich im Rekordtempo von nur 3 Monaten für diesen Grossanlass, ohne die Bevölkerung in diesen Entscheidungsprozess mit einzubeziehen. Der ganze Event wurde vom Stadtrat im Eilverfahren

- «durchgewunken» Ein politischer Diskurs bzw. ein demokratischer Entscheidungsprozess pro oder kontra Autorennen in der Stadt Zürich fand nie statt.
07. Die Umstände des Entscheidungsprozesses des Stadtrats für das Formel-E-Rennen sind nicht nachvollziehbar und müssen nun aufgearbeitet werden, bevor der Entscheid für ein mögliches weiteres Rennen in Zukunft gefällt wird.
  08. Der Stadtrat gewichtet das Bedürfnis der Veranstalter (und Sponsoren) anscheinend höher als das der betroffenen Bevölkerung, was einen bitteren Nachgeschmack hinterlässt.
  09. Wir verlangen einen fairen Meinungsbildungsprozess, in den Betroffene miteinbezogen werden.

## **3.2 Auswertung der Bevölkerungsanliegen**

### **Auswertung Bevölkerungsanliegen**

Es sind 30 Rückmeldungen ans Präsidialdepartement eingegangen, mehrheitlich sind sie negativ. Die wichtigsten Kritikpunkte betreffen die Quartierbelastung, den Lärm, Autorennen generell den Mangel an Information und grundsätzliche Kritik an Grossveranstaltungen. Neben den unter Ziff 3.1 erwähnten 69 Mails im Zusammenhang mit der Petition sind beim Sicherheitsdepartement vereinzelte Beschwerden eingegangen, Die Beschwerden betrafen die Themen Quartierbelastung (Zugang, auch für das Kleingewerbe, Dauer, usw.) und die mangelnde Information an die Anwohnerinnen und Anwohner, die Nacharbeit und die damit verbundene Ruhestörung, Nachhaltigkeit, Werbeveranstaltung und generelle Meinungen zu Autorennen. Es wurde auch bemängelt, dass es sich um einen VIP Anlass handelte, da es nur sehr wenige (und dementsprechend rasch volle) frei zugängliche Stellen mit Blick auf das Rennen gab.

## **3.3 Rückmeldungen von Zürich Tourismus Zürich und Gastro Zürich**

### **Zürich Tourismus und Gastro Zürich**

Zürich Tourismus dankt mit Schreiben vom 22. Juni 2018 dem Stadtrat für den Mut und den innovativen Weitblick, diesen Anlass zu unterstützen. Dieser herausragende Formel E-Prix hat Zürich als vielfältige und attraktive Stadt gezeigt und die Wertschöpfung der Stadt erhöht. Mit dem Zürich E-Prix konnte die Sonnenseite von Zürich in die Welt getragen werden, die das Bild einer wunderschönen und smarten Destination am Puls der technologischen Entwicklung vermittelt hat. Die Quartierverträglichkeit muss ernst genommen werden. Doch das darf aus Sicht von Zürich Tourismus nicht den ganzen Anlass gefährden. Der Gastroverband Zürich äusserte sich anlässlich einer Sitzung vom 18. Juni 2018 ebenfalls positiv.

## 4 Zusammenfassung

Die in der Rahmenbewilligung des Stadtrates vom 5. Oktober 2017 definierten Auflagen wurden weitgehend erfüllt. Insbesondere das ausgearbeitete Verkehrskonzept und die Umleitungen des öffentlichen Verkehrs funktionierten grossmehrheitlich, es wurde auf die Verwendung von Diesel- und Benzingeneratoren verzichtet, das Auffüllen der in der Rennstrecke liegenden Tramgleise war nicht nötig. Das gleichzeitig zum Rennen als Auflage geforderte öffentlich zugängliche Rahmenprogramm wurde zur Zufriedenheit der Stadt Zürich umgesetzt. Der Kostenrahmen wurde unterschritten und die geforderte Bankgarantie geleistet. Die Mehrheit der involvierten Dienstabteilungen hat sich positiv zum Formel E-Prix vom 8. bis 10. Juni geäussert. Besonders hervorgehoben wird die Zusammenarbeit zwischen den Dienstabteilungen, der vielerorts geleistete Zusatzeffort der im Einsatz stehenden Mitarbeitenden und dass trotz grossem Zeitdruck und vielen Kurzfristigkeiten ein gelungener Anlass durchgeführt werden konnte. Obwohl wertvolle Erfahrungswerte gefehlt haben, hat es die Stadt Zürich geschafft, einen mehrheitlich positiv empfundenen Grossanlass durchzuführen.

### 4.1 Kritikpunkte

Insgesamt wurden die folgenden wesentlichen Punkte kritisiert:

- Zu kurze Vorbereitungszeit.
- Ungenügende Information des Veranstalters an die Bevölkerung und betroffenen Unternehmen und fehlende Ansprechpersonen (vor allem betreffend Dauer des Auf- und Abbaus). Dieser Auflage ist der Veranstalter nur ungenügend nachgekommen.
- Verkehrskonzept vs. Lärmkonzept: Die Nachtruhe der Bewohnerinnen und Bewohner war während des Auf- und Abbaus beeinträchtigt, was zu unverhältnismässig vielen Lärmklagen führte. Die Stadt Zürich verlangte in der Rahmenbewilligung vom 5. Oktober, dass die Vorbereitungsarbeiten unter Beachtung des Lärmschutzes auf die Nachtstunden verlagert werden. Da teilweise die Aufbaupläne nicht rechtzeitig fertig waren, mussten viele Lösungen zum Aufbau spontan vor Ort besprochen werden, was zu mehreren ungeplanten Nachteinsätzen führte.
- Fehlende Gesamtkoordination zwischen Verwaltung und Veranstaltern analog «Züri-Fäscht».
- Die Einhaltung verschiedener Auflagen musste mehrmals eingefordert werden.
- Sicherheitskonzept: Die Besucherzahlen wurden bis zuletzt korrigiert, so dass das Sicherheitskonzept erst im letzten Moment unterzeichnet werden konnte.
- Allgemein bemängelt wurden die Qualität der Pläne, Unterlagen und Konzepte.
- Grosser Unmut bei der Anwohnerschaft primär zum Auf- und Abbau und entsprechend viele negative Rückmeldungen bei der Stadt Zürich.



- Pärke wie das Arboretum mit Baumbestand und Rasenflächen sind für solche Grossanlässe nicht geeignet. 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.
- Es musste ein Baum gefällt werden.
- Die Veloumleitung und –parkierung muss besser gelöst werden.
- Verbindliche Ausführungspläne der temporären Hochbauten frühzeitig (6 Monate) in die Vernehmlassung geben.
- Anlieferungskonzept mit geschultem Personal umsetzen.

## 4.2 Verbesserungsvorschläge für eine allfällige Wiederholung

Verbesserungsvorschläge für eine allfällige Wiederholung des Formel E-Rennens in der Stadt Zürich ergeben sich grundsätzlich aus den oben aufgeführten Kritikpunkten. Die wichtigsten Vorschläge sind nachfolgende zusammengetragen:

- Längere Vorbereitungs- und Planungszeit: Bei einer längeren Planungsphase können präzisere und verbindliche Pläne und Konzepte ausgearbeitet werden, die zur Vernehmlassung abgegeben und bei Bedarf optimiert werden können.
- Auf städtischer Ebene eine Gesamtkoordination gemäss «Züri-Fäscht» einsetzen. Damit könnte auch die Problematik der Ansprechpersonen und der klaren Zuordnung der Verantwortlichkeiten begegnet werden.
- Platzbedarf realistisch einschätzen: ein Event dieser Grössenordnung parallel zum herkömmlichen Verkehrsaufkommen, Velofahrenden und Zufussgehenden stattfinden zu lassen braucht eine realistische Beurteilung der Platzbedürfnisse. Da nur eine zeitweise und partielle Sperrung des Verkehrs in der Bauphase geplant wurde, hat dies teilweise zu riskanten Situationen geführt. Zu überlegen wäre, auch während der Aufbauphase keinen Verkehr entlang der Strecke durchzuleiten.
- Zum Schutz der Parkanlagen müssen bessere Konzepte überlegt werden. Die Food- und Promotionsstände sowie die Public Viewing Bereiche müssten an andere Orte verlagert werden, damit die Pärke auch während der Durchführung von Grossanlässen eine Oase der Ruhe bieten können. Die Durchführung von zwei Grossanlässen nacheinander mit starker Beanspruchung des Arboretums ist nicht zu empfehlen.
- Der betroffenen Bevölkerung sollte transparent kommuniziert werden, dass sie durch die vielen Bauten über längere Zeit in ihrem Alltag eingeschränkt werden.