

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter/Laura Binz, SP): Welche Lehren zieht der Gemeinderat aus den Fehlern beim E-Prix?

Das Autorennen E-Prix, das am 22. Juni 2019 mitten in einem Berner Wohnquartier durchgeführt worden ist, hat sowohl vorher als auch danach hohe Wellen geschlagen. Den Veranstaltern wurde bei der Organisation dieses Grossanlass weitgehend freie Hand gelassen – entsprechend gross waren die Einschränkungen für Anwohnenden, Gewerbe und (öffentlichen) Verkehr. Die Information durch die Veranstalter war ungenügend. Stadtpräsident Alec von Graffenried zeigte sich denn auch «enttäuscht von den Veranstaltern der Formel E»¹ und Gemeinderat Reto Nause räumte ein: «Es sind Fehler passiert, es gab erhebliche Probleme, und zum Teil hatten wir andere Vereinbarungen getroffen.»² Dabei ist insbesondere von Interesse, welche Auflagen den Veranstaltern vom Gemeinderat gemacht wurden, welche Vereinbarungen mit ihnen getroffen wurden und wie deren Einhaltung kontrolliert und durchgesetzt wurde. Im Hinblick auf zukünftige Veranstaltungen müssen Konsequenzen gezogen werden, damit ein geordneter Ablauf und die Einhaltung von Auflagen sichergestellt und die Einschränkungen für die Allgemeinheit minimiert werden können.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer hat die Verhandlungen auf Seiten der Stadt geführt? Wie beurteilt der Gemeinderat das Resultat der Verhandlungen?
2. Welche Auflagen und Vereinbarungen wurden von den Veranstaltern nicht eingehalten?
3. Welche Konsequenzen zieht dies nach sich?
4. Welche Fehler sind aus Sicht des Gemeinderats passiert? Wer trägt die Schuld daran?
5. Weshalb wurde kein lokales Organisationskomitee (wie z.B. bei der EURO 08) eingesetzt, wo sich die Betroffenen hätten einbringen können?
6. Beeinträchtigung des Verkehrs
 - a. Was wurde betreffend die Sperrung von Strassen (inkl. Hauptverkehrsachsen) und der Nydeggbücke vereinbart (Dauer, Kommunikation, Signalisation, Strassenraum als Materiallager, verbaute Velostreifen)?
 - b. Wie beurteilt der Gemeinderat die massive Beeinträchtigung des privaten Fuss-, Velo- und Autoverkehrs?
 - c. Wie beurteilt der Gemeinderat die Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs, über die selbst Bernmobil nicht informiert wurde? Müssen die Veranstalter gegenüber Bernmobil Schadenersatz leisten?
7. Kommunikation der Behörden
 - a. Weshalb wurde die Kommunikation (insbesondere der Verkehrsmassnahmen) von der Stadt und der KaPo allein den Veranstaltern überlassen?
 - b. Ist dies üblich? Wurde dies bereits bei früheren Veranstaltungen so gehandhabt?
 - c. Waren Stadt und KaPo überhaupt umfassend darüber informiert, welche (Haupt-) Verkehrsachsen in welchem Zeitraum gesperrt waren?
 - d. Wie beurteilt der Gemeinderat die Kommunikation durch die Veranstalter?
8. Beeinträchtigung der Anwohnenden und des Gewerbes.
 - a. Wie beurteilt der Gemeinderat die Einschränkungen für die Anwohnenden? Hat der Gemeinderat diesen so zugestimmt?
 - b. Wie beurteilt der Gemeinderat den Verzicht auf Recht am eigenen Bild, das Verbot von Aufnahmen und der Haftungsausschluss, der den Anwohnenden – notabene ausschliesslich auf Englisch – mitgeteilt wurden?

¹ <https://www.derbund.ch/bern/nervositaet-und-aerger-bis-vor-dem-rennstart/story/22176161>

² <https://www.derbund.ch/bern/formel-e-es-sind-fehler-passiert/story/25363133>

- c. Wie beurteilt der Gemeinderat die Einschränkungen für das Gewerbe in der unteren Altstadt?
 - d. Wie wurden die Betroffenen informiert? War dies aus Sicht des Gemeinderats genügend?
9. Wie steht das Autorennen zur Strategie von Bern Welcome?
 10. Welche (langfristige) Wertschöpfung konnte mit dem Autorennen erzielt werden?
 11. Wie steht es um die Nachhaltigkeit dieses Grossanlasses, insbesondere nach ökologischen und sozialen Gesichtspunkten?
 12. Welche Auflagen wurden betreffend den eingesetzten Arbeitnehmenden gemacht? Wurden diese eingehalten?³
 13. In welchem Verhältnis stehen die massiven Einschränkungen für die Bevölkerung und der fehlende Einbezug der Betroffenen zur «Stadt der Beteiligung» gemäss den Legislaturzielen des Gemeinderats?
 14. Hat das Autorennen aus Sicht des Gemeinderats zur erhofften «Imagekorrektur» der Elektromobilität und der Sensibilisierung der Bevölkerung in dieser Thematik beigetragen? Woran lässt sich dies festmachen?
 15. Welche Lehren zieht der Gemeinderat aus den Geschehnissen für zukünftige Veranstaltungen?

Bern, 27. Juni 2019

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Laura Binz

Mitunterzeichnende: Nadja Kehrli-Feldmann, Marieke Kruit, Szabolcs Mihalyi, Fuat Köçer, Martin Krebs, Bettina Stüssi, Katharina Altas, Lisa Witzig, Mohamed Abdirahim, Peter Marbet, Timur Akçasayar, Benno Frauchiger, Lena Sorg, Nora Krummen, Bernadette Häfliger

Antwort des Gemeinderats

Im Zusammenhang mit dem Formel-E-Rennen hat der Gemeinderat am 20. September 2019 den Bericht «Swiss E-Prix Bern 2019 – Auswertung des Anlasses durch die Stadt Bern» veröffentlicht. Darin hat er die Lehren aus der Grossveranstaltung gezogen. Der Gemeinderat verweist im Wesentlichen auf diesen Bericht, der auch auf Fragestellungen der vorliegenden Interpellation eingeht. Nachfolgend werden die Antworten deshalb kurzgehalten.

Zu Frage 1:

Die Verhandlungen hat die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie im Auftrag des Gemeinderats geführt. Die Vereinbarung und die Auflagen waren dem Anlass entsprechend.

Zu Frage 2:

Diesbezüglich wird auf den Bericht des Gemeinderats zum E-Prix verwiesen, insbesondere auf Ziffer 4 (Einhaltung der Auflagen).

Zu Frage 3:

Es kam zu einem Mehraufwand der Behörden. Dieser Aufwand ist durch den Veranstalter zu gleichen.

Zu Frage 4:

Die Situation wurde durch den Veranstalter teilweise falsch eingeschätzt. Aufgrund des engen Zeitplans war eine Korrektur nur bei den Sicherheitsaspekten möglich. Der Veranstalter steht für die Umsetzung der Konzepte in der Verantwortung. Im Auswertungsbericht betrachten sich jedoch

³ Offenbar wurden Lastwagenfahrer während Tagen auf einem Parkplatz im Berner Oberland ohne sanitäre Anlagen untergebracht. <https://www.frutiglaender.ch/2019/06/formel-e-parkiert-im-kandertal.html>

auch der Gemeinderat und die Behörden selbstkritisch. Beispielsweise muss die Rennstrecke im dicht besiedelten Gebiet rückblickend als zu ambitiös bezeichnet werden. Verbesserungspotential ortet der Gemeinderat sodann bei der Gestaltung des E-Village in der Unteren Altstadt. Mobile Bauten müssen der Ästhetik und den Gegebenheiten der Berner Altstadt besser Rechnung tragen. Schliesslich muss künftig die Signalisation durch die Stadt Bern selbst ausgeführt werden.

Zu Frage 5:

Es bestand eine grosse Projektorganisation. Im Unterschied zur EURO 08 trat hier die Stadt nicht als Organisatorin auf, sondern als Bewilligungsbehörde mit unterstützender Funktion.

Zu Frage 6a:

Die Strassensperrungen wurden im Umleitungskonzept detailliert geplant und entsprechend bewilligt. Es wurde kommuniziert was bewilligt wurde – unter anderem in der Informationsbroschüre für die Anwohnerinnen und Anwohner. Das Umleitungskonzept wurde bedauerlicherweise nicht optimal umgesetzt. Die Nydeggbücke war schlussendlich von Mittwoch vor dem Anlass bis Montag nach dem Anlass gesperrt.

Zu Frage 6b:

Der Verkehr wurde sehr stark beeinträchtigt. Wäre die Planung eingehalten worden, wären die Auswirkungen geringer ausgefallen.

Zu Frage 6c:

Das geplante Umleitungskonzept wurde nicht eingehalten, was zu massiven Einschränkungen führte. Der Veranstalter ist hier gegenüber BERNMOBIL verantwortlich.

Zu Frage 7a:

Grundsätzlich liegt die Kommunikation in der Verantwortung des Veranstalters. Da zu spät und ungenügend kommuniziert worden war, begannen auch die Kantonspolizei und BERNMOBIL mit der Kommunikation.

Zu Frage 7b:

Ja.

Zu Frage 7c:

Ja, es gab ein Umleitungskonzept, welches von den Behörden freigegeben wurde.

Zu Frage 7d:

Der Veranstalter hat zu spät und ungenügend kommuniziert.

Zu Frage 8a:

Die Einschränkungen für die Anwohnenden waren zu gross. Durch die falsche und zu späte Umsetzung der Massnahmen war die Einschränkung schlussendlich grösser also vom Gemeinderat zugestimmt.

Zu Frage 8b:

Dies ist bei internationalen Anlässen Standard.

Zu Frage 8c:

Die Einschränkungen für das Gewerbe waren gross.

Zu Frage 8d:

Im von der Rennstrecke direkt betroffenen Quartier 4 (Kirchenfeld-Schosshalde) wurden vor dem Anlass drei Anwohnerinformationen durchgeführt: Die Anwohnenden wurden ausserdem mit einer vom Veranstalter produzierten Anwohnerzeitung über Zeitplan, Sperrungen und Umleitungen informiert. Die Information für Anwohnende und Geschäfte im Bereich E-Village war ungenügend, wie sich im Nachhinein herausstellte.

Im Quartier 1 (Innere Stadt) fand Ende April 2019 eine Besprechung statt, bei welcher der Veranstalter die weiterführende Information mit den Vereinigten Altstadtleisten (VAL) besprach. Allerdings erhielten die VAL im Nachgang erst auf Nachfrage, zu spät und zu wenig detaillierte Informationen.

Zu Frage 9:

Zur Stadt Bern passende Grossanlässe entsprechen nach wie vor einem grossen Bedürfnis und sind auch erwünscht.

Zu Frage 10:

Die Wertschöpfung für Hotel- und Gastrobetriebe war gut und bis ins Berner Oberland spürbar.

Zu Frage 11:

Ein solcher Grossanlass kann – wie andere Grossanlässe auch – unter diesen Gesichtspunkten nicht nachhaltig sein. Der Swiss E-Prix vermochte aber einen Beitrag zur Diskussion und der Auseinandersetzung mit dem Thema, dem Potential, den Limiten und Negativeffekten der Elektromobilität zu leisten.

Zu Frage 12:

Es wurden die üblichen Auflagen gemacht. Der Gemeinderat hat keine Kenntnisse, dass diese nicht eingehalten wurden.

Zu Frage 13:

Es wurden in der Umsetzung Fehler gemacht, was zu grösseren Einschränkungen führte als geplant und angenommen. Der Gemeinderat steht weiterhin für die «Stadt der Beteiligung» ein.

Zu Frage 14:

Ja, das Formel-E-Rennen hat die Diskussion rund um Elektromobilität und neue Technologien angestossen und hat die Bevölkerung so zusätzlich für das Thema Mobilität der Zukunft sensibilisiert. Dies zeigen die Debatten, die zu diesem Thema in den vergangenen Monaten, insbesondere auch im Vorfeld des Rennens, geführt wurden. Am Renntag selbst war E-Mobilität für ein grosses Publikum im E-Village erfahrbar. Einen Mehrwert stellte insbesondere auch die Mitwirkung der Berner Fachhochschule dar.

Zu Frage 15:

Diesbezüglich verweist der Gemeinderat auf Ziffer 7 (Aus dem E-Prix gezogene Lehren) des Berichts Swiss E-Prix Bern 2019.

Bern, 16. Oktober 2019

Der Gemeinderat