



Swiss E-Prix Bern 2019

Auswertung des Anlasses durch die Stadt Bern

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Vorgeschichte	4
1.2	Wieso ein E-Prix in der Stadt Bern	4
2	Planung und Umsetzung des Anlasses	5
2.1	Planungsphase	5
2.2	Umsetzungsphase	5
2.3	Anlass selber	5
3	E-Prix aus Sicht der Bewilligungsbehörde	6
4	Einhaltung der Auflagen	7
4.1	Rennstrecke	7
4.2	Grobzeitplan	7
4.3	Keine Beeinträchtigungen der Durchlässigkeit der Quartiere	7
4.4	Einbezug der betroffenen Quartiere	8
4.5	Sicherheitskonzept	8
4.6	Umwelt / Energie	9
4.7	Schutz der Grünanlagen	9
4.8	Mobilitätskonzept / ÖV	9
4.9	CO ₂ -Neutralität	10
4.10	Zusammenarbeit	10
4.11	Rahmenprogramm E-Mobilität	10
4.12	Sensibilisierungskampagne	10
4.13	Keine Verbreiterung des Strassenraums	11
4.14	Werbung, City-Dressing	11
4.15	Gastronomie	11
4.16	Lärm	11
4.17	Kein Baustellenstopp	11
4.18	Finanzielles	11
4.19	Ticketing / Zugang / VIP-Zone	12
4.20	Haftung	12
5	E-Prix aus Sicht der Quartierbevölkerung	12
6	Kosten	13

7	Aus dem E-Prix gezogene Lehren	13
7.1	Information der Quartierbevölkerung	13
7.2	Rennstrecke	14
7.3	Ressourcen in der Umsetzungsphase	14
7.4	Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)	14
7.5	Signalisation	14
7.6	Grösse der Bauten	14
8	Fazit	15

1 Einleitung

1.1 Vorgeschichte

Im Herbst 2018 beschloss der Gemeinderat im Grundsatz, dass der Anlass Swiss E-Prix 2019 in der Stadt Bern stattfinden soll. Ein solcher Swiss E-Prix hatte kurz zuvor im Juni 2018 erstmals in Zürich stattgefunden. Wegen dem Zürifäscht 2019 lehnte der Stadtrat Zürich eine Wiederholung in Zürich ab. In mehreren direkten Kontakten versicherten jedoch Mitglieder des Stadtrats von Zürich glaubwürdig, dass die Organisatoren den Herausforderungen eines solchen Grossanlasses gewachsen seien. In der Folge wurde zwischen der Swiss E-Prix Operations AG (nachfolgend Veranstalterin) und der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die wichtigsten Punkte der Zusammenarbeit regelt. Bis zum Anlass fanden zahlreiche Sitzungen zwischen den involvierten Behörden und der Veranstalterin statt und es wurden verschiedenste Konzepte erarbeitet. Da es bei Grossanlässen erfahrungsgemäss bis kurz vor dem Anlass immer wieder zu Änderungen kommt, wurde der Veranstalterin standardgemäss erst kurz vor dem Anlass die Bewilligung erteilt.

1.2 Wieso ein E-Prix in der Stadt Bern

Der Gemeinderat war sich von Anfang an bewusst, dass dieser Grossanlass polarisieren wird. Aus Sicht des Gemeinderats war der Swiss E-Prix eine Chance für Bern, als Ort eines Grossanlasses international wahrgenommen zu werden. Gleichzeitig stiess das Formel-E-Rennen die Diskussion rund um Elektromobilität, generell Mobilität der Zukunft und neue Technologien an, welche die Entwicklung derselben weiterbringen können. Die Debatten, die zu diesem Thema in den vergangenen Monaten und schon im Vorfeld des Rennens geführt und die unzähligen Artikel, die dazu geschrieben wurden, sind aus Sicht des Gemeinderats ein wichtiger Teil dessen, was mit diesem Anlass in Bern bezweckt werden sollte. Der Swiss E-Prix vermochte einen Beitrag zur Diskussion und der Auseinandersetzung mit dem Thema, dem Potential, den Limiten und Negativeffekten der Elektromobilität zu leisten. Die Meinungen über die Elektromobilität gehen in Fachwelt, Wirtschaft und Politik auseinander. Es ist unbestreitbar, dass die Elektromobilität noch nicht so funktioniert wie es wünschbar wäre. Die Technologie und Innovation muss deshalb weiter vorangetrieben werden. Fest steht gleichzeitig, dass heute gut ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs der Schweiz aus dem Verkehr stammt. Knapp 95% dieses Verbrauchs stammt aus fossilen Energiequellen. Die Mobilität der Menschen wird die Weltbevölkerung in Zukunft – noch mehr als heute schon – vor grosse Herausforderungen stellen. Alternative Antriebe sind nötig, um die gesteckten Ziele der CO₂-Absenkung im Verkehr zu erreichen. Es ist unbestritten, dass ein Anlass wie der E-Prix CO₂-Emissionen verursacht, so wie dies alle Grossveranstaltungen tun. Im Gegensatz zu vielen anderen Grossveranstaltungen fokussierte sich die Wahrnehmung der Öffentlichkeit – im Zusammenhang mit dem Thema der Elektromobilität – deutlich stärker auf diesen Punkt. Selbstredend würde der Gemeinderat es bevorzugen, wenn Grossanlässe heute gänzlich CO₂-neutral möglich wären, leider ist dem nicht so. Gemäss dem Stand heutiger Möglichkeiten und Technologien machte er aber der Veranstalterin entsprechende Auflagen.

2 Planung und Umsetzung des Anlasses

2.1 Planungsphase

Die Planungsphase bis zirka zwei Wochen vor Beginn der Veranstaltung verlief sehr gut. Die Zusammenarbeit zwischen Behörden und der Veranstalterin war professionell, konstruktiv und angenehm; die regelmässigen Sitzungen bewährten sich. Auch die Strukturen und Verantwortlichkeiten bei der Veranstalterin waren klar geregelt. Hervorzuheben ist, dass die Veranstalterin jeweils rasch, kompetent und sachgerecht auf neue Anforderungen reagieren konnte und insgesamt mit kreativen Ideen zu überzeugen wusste. Zusätzliche Rahmenbedingungen wurden jeweils professionell zur Kenntnis genommen und in die Planung integriert.

Die während dieser Phase erarbeiteten umfangreichen Konzepte wurden sorgfältig vorbereitet und besprochen. Der Zeitaufwand hierfür kann als entsprechend hoch bezeichnet werden. Eventkonzept, Umleitungskonzept und Sicherheitskonzept wurden in Koordination mit den zuständigen Behörden und Stellen erarbeitet bzw. von diesen genehmigt. Dabei wurde versucht, die Probleme, die sich in der Stadt Zürich ergeben hatten, für die Stadt Bern nach Möglichkeit zu vermeiden oder zumindest möglichst gering zu halten.

2.2 Umsetzungsphase

Die Umsetzungsphase, welche zirka zwei Wochen vor dem Anlass begann, verlief entgegen den Erwartungen nicht den Vorstellungen und Abmachungen entsprechend. So wurden Konzepte zum Teil nicht eingehalten, Vorgaben nicht oder verspätet umgesetzt und auch die Information an die Bevölkerung funktionierte schlecht bzw. insbesondere zu spät, was zu einer Überlastung der Informationshotline und des für die Anwohnerinnen und Anwohner eingerichteten Informationscontainers führte. Die Bewilligungsbehörde und auch die Kantonspolizei mussten die Veranstalterin in vielen Fällen mahnen und neue Fristen ansetzen. Schliesslich konzentrierten sich die Behörden darauf, die wichtigsten Sicherheitsaspekte durchzusetzen, so dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet werden konnte. Es stellte sich heraus, dass die Veranstalterin entgegen den Erfahrungen aus der Planungsphase für die Umsetzungsphase zu wenig Ressourcen eingeplant hatte und es daher unmöglich war, alles Geplante fristgemäss umsetzen zu können. Ausserdem wurde der Zeitplan der Umsetzungsphase durch die Schäden, die die Velo-Demo verursachte, empfindlich gestört und kostete die Veranstalterin etliche Zeit, die nötigen Infrastrukturen wieder instand zu setzen.

2.3 Anlass selber

Der Anlass selbst kann als ein gelungenes, friedliches Fest ohne nennenswerte Zwischenfälle bezeichnet werden. Ein bunt durchmischtes Publikum (Schätzung: 130 000 Personen) besuchte Bern an diesem Renntag. Es waren viele interessierte Familien zugegen, welche sich den Anlass nicht entgehen lassen wollten. Die Besucherinnen und Besucher und auch die gegen 300 anwesenden Medienschaffenden waren fasziniert vom Anlass und werden diesen in guter Erinnerung behalten. Bern konnte sich mit seiner einmaligen Kulisse einem internationalen Publikum präsentieren.

3 E-Prix aus Sicht der Bewilligungsbehörde

Das Polizeiinspektorat hatte als Bewilligungsbehörde die Funktion einer Drehscheibe zur Koordination aller involvierten Stellen. Aus Sicht der Bewilligungsbehörde verlief der Anlass selbst ohne grössere Zwischenfälle und begeisterte ein grosses Publikum an der Rennstrecke und im E-Village.

Einem solchen Grossanlass geht eine anspruchsvolle und herausfordernde Planung voraus, welche in diesem Fall professionell verlief. Die Umsetzung der Planung wies allerdings deutliche Mängel auf. Aus Sicht des Polizeiinspektorats können insbesondere folgende Feststellungen gemacht werden:

- Die Kommunikation und Information an die Anwohnenden, die Geschäfte, Institutionen, Bürgerinnen und Bürger wurde zwar ausführlich geplant und versprochen, war in der Umsetzung allerdings ungenügend.
- Die Planungsarbeiten wurden bereits im November 2018 begonnen (und damit drei Monate früher als ein Jahr zuvor bei der Premiere in Zürich). Von den Erfahrungen aus Zürich konnte profitiert und wichtige Erkenntnisse gewonnen werden. Es erfolgte eine enge Zusammenarbeit zwischen der Bewilligungsbehörde, den weiteren städtischen Stellen, der Kantonspolizei Bern und der Veranstalterin.
- Die Nichteinhaltung oder teilweise verspätete Umsetzung von Vorgaben, Anweisungen und Abmachungen führte zu Mehraufwand bei verschiedenen Fachstellen und kostete wertvolle Zeit und Energie.
- Die rettungsdienstliche Kontrolle über den Anlass war jederzeit gewährleistet. Insgesamt hatte die Sanitätspolizei 16 Patientenkontakte im Veranstaltungssperimeter, wovon drei hospitalisiert werden mussten.
- Die feuerpolizeiliche Durchfahrtskontrolle durch das E-Village verlief positiv, dem Bereich vorbeugender Brandschutz wurde jedoch teilweise nicht genügend Beachtung geschenkt. Am Veranstaltungstag selber waren keine Einsätze der Berufsfeuerwehr im erweiterten Veranstaltungssperimeter nötig.
- Die Umsetzung des Umleitungskonzepts und insbesondere der Verkehrssignalisation durch die Veranstalterin funktionierte nicht wie notwendig und vorgesehen, entsprechend negative Auswirkungen auf den ÖV und den motorisierten Individualverkehr sowie ungenügende Kommunikation der Beeinträchtigungen waren die Folge.
- In den Auf- und Abbauphasen gestaltete sich die Verkehrsführung schwierig. Es fehlte an Verkehrsposten, korrekter Signalisation und Sperrmaterial. Dank dem Einsatz des Verkehrsdienstes der Kantonspolizei Bern konnte ein grösseres Verkehrschaos vermieden werden.
- Am Renntag selber funktionierte das Verkehrskonzept problemlos.

Exkurs Velodemo:

Am Donnerstagabend führte das Komitee „Formel E Ade“ eine Velodemo durch. Um eine Eskalation zu verhindern, wurde die ausdrücklich gewünschte Route auf der Rennstrecke von der Bewilligungsbehörde bewilligt. Die Rennstrecke hätte zu diesem Zeitpunkt nicht komplett gesperrt werden können und somit wäre eine Unterbindung durch die Kantonspolizei nur mit einem grösseren Mittelaufgebot möglich gewesen. Unter den 500 Velofahrenden befanden sich ein paar wenige Demonstrantinnen und Demonstranten, die auf Sachbeschädigung aus waren.

Diese rissen auf einer Strecke von ca. 1.5 km die Klebefolien von den Betonelementen herunter. Ein erster bezifferter Sachschaden belief sich nach Angaben der Veranstalterin auf zirka Fr. 400 000.00 (entgangene Werbeeinnahmen) inkl. Herstellungs- und Transportkosten.

4 Einhaltung der Auflagen

Gestützt auf die vom Gemeinderat beschlossenen Auflagen, welche der Veranstalterin auferlegt wurden, wurde zwischen der Stadt Bern und der Veranstalterin eine Vereinbarung abgeschlossen. Die vorgegebenen Punkte sind im Folgenden mit einer kurzen Stellungnahme dazu, wie diese erfüllt wurden, aufgeführt.

4.1 Rennstrecke

Ein Verlauf der Rennstrecke in der Innenstadt ist ausgeschlossen.

Stellungnahme: Die Rennstrecke mit der Streckenführung Obstberg führte nicht durch die Innenstadt, sondern über Aargauerstalden – Laubeggstrasse – Schosshaldenstrasse – Muristrasse – Grosser Muristalden.

4.2 Grobzeitplan

Mit dem Aufbau soll gemäss Konzept am 10. Juni 2019 begonnen werden. Der Abbau ist am Abend des 1. Juli 2019 beendet.

Stellungnahme: Der 10. Juni 2019 war ein Pfingstmontag und somit gesetzlich anerkannter Feiertag, deshalb wurde am 11. Juni 2019 mit den Aufbauarbeiten begonnen. Der Abbau des letzten Brückenübergangs konnte am 3. Juli 2019 beendet werden.

4.3 Keine Beeinträchtigungen der Durchlässigkeit der Quartiere

Die Durchführung des E-Prix 2019 darf zu keiner nennenswerten Beeinträchtigung der Durchlässigkeit der betroffenen Quartiere für Bewohnerinnen und Bewohner führen. Der Zu- und Weggang zum bzw. aus dem Innenbereich der Rundstrecke muss für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und Rollstuhlfahrende zu jedem Zeitpunkt uneingeschränkt möglich sein. Die motorisierte Zu- und Wegfahrt muss ausserhalb der Trainings- und Rennzeiten jederzeit gewährleistet sein.

Stellungnahme: Es wurden drei Brücken für die Anwohnerschaft installiert (Laubegg Schulhaus, Bärengaben, Rosengarten). Zwei davon waren für Menschen mit körperlichen Einschränkungen angelegt. Aufgrund der mangelhaften Verkehrssignalisation und ungenügender Information an die Bevölkerung waren die Beeinträchtigungen allerdings gross und die Durchlässigkeit der Quartiere nicht vollständig gewährleistet. Dies führte auch zu zahlreichen Beschwerden bei der Stadt Bern. Im Innen- und Aussenperimeter wurde ein Shuttleservice für die Anwohnenden angeboten. Auch dazu häuften sich die Beschwerden, da das Angebot sowie auch die Brückenhilfen nur zeitlich eingeschränkt verfügbar waren. Für die Bevölkerung fehlten weitgehend diesbezügliche Ansprechpersonen vor Ort.

4.4 Einbezug der betroffenen Quartiere

Die Veranstalterin legt gegenüber der Stadt Bern eine schriftliche Bestätigung der Stadtteilorganisationen der betroffenen Quartiere vor, dass sie aktiv in die Vorbereitung einbezogen worden sind.

Stellungnahme: Im von der Rennstrecke direkt betroffenen Quartier 4 (Kirchenfeld-Schosshalde) wurden vor dem Anlass drei Anwohnerinformationen durchgeführt: am 15. Oktober 2018, 14. Januar 2019 und am 28. März 2019. Die Einladung dazu erfolgte mittels Flyer in den Briefkästen und Anzeige in der Quartierzeitung. Bedauerlicherweise wurde die Quartierorganisation Quavier selber irrtümlich nicht zur ersten Information am 15. Oktober 2018 eingeladen. Die Anwohnenden wurden ausserdem mit einer von der Veranstalterin produzierten Anwohnerzeitung über Zeitplan, Sperrungen und Umleitungen informiert. Die Verteilung der Anwohnerzeitung war auf den 20. Mai 2019 geplant, verzögerte sich jedoch und erfolgte schliesslich am 8. Juni 2019. Der zeitliche Abstand der Informationen bis zum Beginn der Aufbauarbeiten stellte sich als zu knapp heraus. Die daraus resultierende Fülle an Anliegen aus dem Quartier war für die Veranstalterin schwer zu bewältigen.

Die Information für Anwohnende im Obstbergquartier und Geschäfte im Bereich E-Village in der Altstadt war ungenügend. Anwohnende, Geschäfte und Institutionen, welche vom Rennen betroffen und eingeschränkt waren, beschwerten sich bei der Stadt Bern, dass sie von Seiten Veranstalterin nicht informiert worden waren. Die Stadt war auf diese Anfragen ungenügend vorbereitet, da die Information der Veranstalterin oblag.

Im Quartier 1 (Innere Stadt) fand am 25. April 2019 eine Besprechung statt, bei welcher die Veranstalterin 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. Die Veranstalterin betrieb nebst einem physischen Infopoint im Quartier vom 17. bis 23. Juni auch eine Hotline und über eine noch längere Dauer einen 24-h-E-Mail Service für die Anliegen der Quartierbevölkerung. Diese Dienstleistungen funktionierten bis zu den Aufbauarbeiten. In der Rennwoche und am Renntag selbst waren sie allerdings grösstenteils überlastet, die Wartezeiten auf eine Antwort verlängerten sich, die Hotline war zumeist nicht erreichbar. Am Renntag musste der Infopoint geschlossen werden, da sich zahlreiche Passantinnen und Passanten einen Anwohnerpass ergatterten wollten, um bessere Plätze zu erhalten. In den Beschwerden an die Stadt Bern wurde zudem die Qualität der Auskünfte bemängelt.

4.5 Sicherheitskonzept

Im Sicherheitskonzept der Veranstalterin ist die Sicherheitsorganisation einer verantwortlichen Ressortleiterin oder einem verantwortlichen Ressortleiter unterstellt. Diese oder dieser stellt in der Planungsphase die Koordination mit allen externen Partnerinnen und Partnern gegenüber Behörden- und Partnerseite sicher. Sie oder er ist gleichzeitig für die konzeptionelle Erarbeitung des Sicherheitskonzepts und die Integration der verschiedenen Auflagen verantwortlich. Der Einsatz von privaten Sicherheitsdienstleistenden ist geplant. Die Zufahrt der Rettungsfahrzeuge ausserhalb des durch die Rennstrecke eingeschlossenen Perimeters soll jederzeit möglich sein. Innerhalb der Rennstrecke besteht am Samstag, während den verschiedenen Nutzungen der Rennstrecke, ein beschränkter Zugang. In diesem Gebiet soll ein medizinisch ausgebildetes Team bereitgestellt werden. In lebensbedrohlichen Notfallsituationen muss ein Rennabbruch erfolgen.

Stellungnahme: Eine erste Version des Sicherheitskonzepts wurde frühzeitig eingereicht. Die Konzepte der Ambulanz, Feuerwehr und für die Blaulichtzufahrten wurden erarbeitet. Bereits zu

Beginn der Planung wurde auf die Wichtigkeit des Crowd Managements aufmerksam gemacht. Die Detailplanung in diesem Bereich erfolgte erst sehr spät. Anlässlich der Sicherheitsbegehungen vom 19. und 21. Juni 2019 mussten diverse Mängel festgestellt werden. Die wichtigsten Mängel konnten behoben werden.

4.6 Umwelt / Energie

Es dürfen keine Generatoren zur Stromerzeugung verwendet werden (Ausnahme bilden sicherheitsrelevante Back-up Generatoren als auch das Twin Pack für den Broadcast): die Veranstaltung E-Prix soll auch als Botschafterin und Fördererin der Elektromobilität im Alltagsverkehr und damit einer ökologischen Mobilität wahrgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist eine fossile Produktion von Elektrizität vor Ort nicht geeignet. Die für die Betankung der Rennfahrzeuge verwendeten „Formula E Glycerine Generators“ sind, soweit CO₂-neutral bzw. aus nicht fossilen Quellen, zulässig. Der Formula E-Verband rechnet damit, dass während des Rennens pro Fahrzeug 42 kWh Energie aufgewendet werden wird.

Stellungnahme: Für die Betankung der Fahrzeuge wurden Glycerin-Generatoren verwendet. Energie Wasser Bern (ewb) lieferte der Veranstalterin im Zeitraum vom 19. Juni – 1. Juli 2019 zertifizierten Ökostrom (Produkt ewb.ÖKO.Strom) im Umfang von 16 843 kWh und verrechnete diesen der Veranstalterin im Betrag von Fr. 2 105.38.

4.7 Schutz der Grünanlagen

Die Veranstalterin wird verpflichtet

- die Hangseite des Aargauerstaldens als Trockenwiese von nationaler Bedeutung zu schützen (die Wiese darf nicht betreten werden) und darauf keine Anlagen (wie Zuschauertribünen) zu erstellen;
- die freie Zugänglichkeit des Rosengartens unter gleichzeitiger Gewährleistung der Personensicherheit und Vorbeugung vor Flurschäden sicherzustellen;
- den Baumschutz gemäss den in der Stadt üblichen Standards zu gewährleisten.
- bei der Definition der diesbezüglichen Massnahmen/Konzepte frühzeitig eine Vertretung von Stadtgrün Bern beizuziehen.

Stellungnahme: Die mit Stadtgrün Bern geplanten Massnahmen und Auflagen wurden grösstenteils eingehalten. Der Schutz des Aargauerstalden und Muristalden hat gut funktioniert. In beiden Gebieten wurden allerdings Bildschirme für Zuschauende aufgebaut, die nicht geplant waren. Der entstandene Schaden wird als gering eingestuft. Der Entscheid, den Rosengarten mit einer Familien-Zone zu bespielen, war richtig. Die Veranstalterin erstellte gestützt auf diese Bedingungen Zuschauerbereiche auf der Nydeggbücke und über dem alten Bärengraben. Die Auf- und Abbauarbeiten dieser sehr grossen Installationen führten zu weiteren Beeinträchtigungen, zu einer langen Sperrung der Nydeggbücke und zu unnötigem Unmut im Quartier.

4.8 Mobilitätskonzept / ÖV

Es wird von der Veranstalterin ein Mobilitätskonzept vorausgesetzt, das

- auf einer Anreise der Zuschauerinnen und Zuschauer mit dem ÖV basiert;
- zu diesem Zweck eine Partnerschaft mit BERNMOBIL angestrebt wird;
- während der gesamten Veranstaltung Beeinträchtigungen (von Linien) des ÖV soweit wie möglich ausschliesst.

Bei der Erarbeitung des Konzepts sind frühzeitig eine Vertretung von BERNMOBIL sowie der städtischen Verkehrsplanung beizuziehen.

Stellungnahme: Es wurden keine Parkplätze für Besuchende geschaffen, die Anreise der Zuschauenden erfolgte mit dem ÖV. Die Veranstalterin erarbeitete ein Umleitungskonzept auf dessen Basis in Absprache mit BERNMOBIL und dem RBS das ÖV-Konzept erarbeitet wurde. Da die Umsetzung des Umleitungskonzepts nicht wie geplant funktionierte, kam es zu einer deutlichen Beeinträchtigung des ÖVs (Linien 12 und 40).

4.9 CO₂-Neutralität

Die Veranstaltung E-Prix 2019 wird insgesamt (inkl. sämtliche baulichen Vorbereitungsarbeiten, Transporte, Fahrzeuglogistik, Zuschauerkonzept usw.) möglichst CO₂-neutral durchgeführt.

Stellungnahme: Um den CO₂-Ausstoss so gering wie möglich zu halten, wurden die Aufträge soweit möglich in der Berner Region vergeben. Der CO₂-Ausstoss wird von der Veranstalterin via MyClimate kompensiert. Die Berechnungen der Kompensation durch MyClimate laufen und sind zum Zeitpunkt dieses Berichts noch nicht abgeschlossen.

4.10 Zusammenarbeit

(Klimaforschung, E-Mobilität, Mobilitätsforschung, Stadt Bern)

Die Veranstalterin entwickelt in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern und weiteren Stakeholdern ein Zusammenarbeitskonzept mit der Universität Bern und der Berner Fachhochschule. Die Veranstalterin setzt sich für die weitere Planung mit den Ansprechpersonen der Dienststellen direkt in Verbindung.

Stellungnahme: Die Berner Fachhochschule nutzte den Anlass als Plattform, um den aktuellen Stand der Forschung im Bereich Elektromobilität und neue Technologien im E-Village vorzustellen. Die Universität Bern wurde angefragt, verzichtete jedoch auf eine Zusammenarbeit.

4.11 Rahmenprogramm E-Mobilität

Gleichzeitig zur Rennveranstaltung ist ein hochwertiges und öffentlich zugängliches Rahmenprogramm zu veranstalten. Das Rahmenprogramm hat insbesondere auch die aktuelle Forschung und Entwicklung im Bereich der E-Mobilität für das Publikum sichtbar und erfahrbar mit einzubeziehen. Zur Erarbeitung und Begleitung des Rahmenprogramms und des dazu notwendigen Konzepts sind auch mit der Thematik E-Mobilität befasste Hochschulen, Institutionen und Organisationen beizuziehen. Die Qualität des Rahmenprogramms wird bei der Auswertung des Anlasses besonders gewichtet.

Stellungnahme: Der Anlass bot durch das E-Village in der Gerechtigkeitsgasse und Kramgasse ein Rahmenprogramm, welches bei den Besuchenden auf grosses Interesse stiess. Die StartUp-Zone im E-Village wurde umgesetzt. Ebenso umgesetzt wurden die Movie Night am Klösterlistutz, die ABB Partner-Präsentation am Bahnhofplatz sowie die Kids-Zone im Rosengarten. Der Entscheid, den Rosengarten mit einer Familien-Zone zu bespielen, hat sich als richtig erwiesen. Die vielen kostenlosen Aktivitäten für Eltern und Kinder wurden rege genutzt. Ein Mehrwert stellte insbesondere auch die Mitwirkung der Berner Fachhochschule dar.

4.12 Sensibilisierungskampagne

Die Veranstalterin verpflichtet sich, im Kontext des E-Prix 2019 gemeinsam mit den Dienststellen der Stadt Bern eine Sensibilisierungskampagne im Bereich der Klimaneutralität durchzuführen.

Stellungnahme: Die MyClimate-Sensibilisierung wurde am Bahnhofplatz umgesetzt. Ausserdem wurde eine Zusammenarbeit mit dem Schulhaus Laubegg zum Thema Klimaschutz und nachhaltiges Leben definiert. In diesem Rahmen nahmen 11 Schulklassen an einem Nachhaltigkeitsprojekt teil.

4.13 Keine Verbreiterung des Strassenraums

Die Durchführung des E-Prix 2019 darf zu keinen permanenten Erweiterungen/Verbreiterungen des Strassenraums führen. Temporäre Umbauten um den Sicherheitsanforderungen der Rennstrecke gerecht zu werden sind erlaubt. Für die Planung und Umsetzung von baulichen Massnahmen im öffentlichen Strassenraum ist frühzeitig eine Vertretung des städtischen Tiefbauamts beizuziehen.

Stellungnahme: Für die Durchführung des Anlasses gab es nur wenige und temporäre Umbauten. Es wurden keine Strassenverbreiterungen vorgenommen.

4.14 Werbung, City-Dressing

Werbung im öffentlichen Raum ist soweit möglich auf das Notwendigste zu beschränken und dezent einzusetzen. Auf Alkohol- und Tabakwerbung ist zu verzichten. City-Dressing oder ähnliche Massnahmen sind nicht möglich.

Stellungnahme: Die Menge der Werbung wurde entsprechend der Grösse des Anlasses angemessen eingesetzt. Es fand kein City-Dressing statt. Die gesetzlichen Vorgaben in Zusammenhang mit Alkohol- und Tabakwerbung wurden eingehalten.

4.15 Gastronomie

Die ortsansässige Gastronomie ist soweit möglich miteinzubeziehen.

Stellungnahme: Es wurden verschiedene regionale Partnerinnen und Partner miteinbezogen, wie folgt: Klösterlistutz, Altes Tramdepot, Henry's, Brasserie Nydegg, Casa Novo, Obstberg Beck, Restaurant Rosengarten. Beim Street Food-Konzept konnten zudem vorwiegend regionale Anbieterinnen und Anbieter berücksichtigt werden.

4.16 Lärm

Die Veranstalterin kann nachweisen, dass sämtliche Lärmvorschriften jederzeit, auch während den Aufbauzeiten, eingehalten werden.

Stellungnahme: Ein Anlass dieser Grösse führt mit den Auf- und Abbauarbeiten grundsätzlich zu einer Lärmbelastung. Entsprechend gingen auch Lärmreklamationen bei der Stadt Bern ein. Die Auflagen bezüglich Lärm und insbesondere Nacht- und Sonntagslärm wurden weitestgehend eingehalten.

4.17 Kein Baustellenstopp

Laufende Bauprojekte Privater oder öffentlicher Organisationen können wie geplant umgesetzt werden.

Stellungnahme: Alle bekannten Bauprojekte wurden mit dem Anlass koordiniert, so dass kein Bauprojekt gestoppt werden musste.

4.18 Finanzielles

Ein finanzieller Beitrag der Stadt Bern an Swiss E-Prix 2019 oder an dessen Rahmenprogramm ist ausgeschlossen. Die anfallenden städtischen Gebühren werden vollumfänglich von der Veranstalterin übernommen. Leistungen der Stadt Bern und des Kantons Bern (u.a. im Bereich der

Bauplanung, der Sicherheit usw.) werden der Veranstalterin vollumfänglich verrechnet. Leistungen, welche von der Stadt Bern anfallen, sind im Vorfeld der Veranstalterin anzumelden.

Stellungnahme: vgl. unten Ziffer 5 Kosten.

4.19 Ticketing / Zugang / VIP-Zone

Es bestehen ausreichend und attraktive Möglichkeiten, um die Veranstaltung kostenlos zu besuchen. Die allfällige Einrichtung einer VIP-Zone darf zu keinen nennenswerten abschottenden Effekten im öffentlichen Raum führen.

Stellungnahme: Der Grossteil der Rennstrecke war gratis für einen Besuch zugänglich. Das Verhältnis zwischen VIP-Zone und attraktiven Möglichkeiten für einen kostenlosen Besuch der Veranstaltung wurde wie folgt geplant und umgesetzt: Total 35 500 Zuschauerplätze direkt an der Strecke. Davon befanden sich 30 000 kostenlose Stehplätze an der Rennstrecke und es gab 3 000 Tribünenplätze verschiedener Kategorien. VIP-Plätze waren 2 500 vorhanden.

4.20 Haftung

Bewilligungsinhabende haften gemäss den einschlägigen Bestimmungen des Bundes und der Kantone für Schäden, die infolge Ausübung der Bewilligung und den damit verbundenen Vorkehrungen an Personen und/oder Sachen – einschliesslich des öffentlichen Grunds welcher für die Veranstaltung belegt ist – entstehen. Muss die Stadt für einen solchen Schaden einstehen, hat die Veranstalterin vollen Ersatz zu leisten.

Stellungnahme: Die Veranstalterin hat eine Haftpflichtversicherung von 100 Millionen Franken während der Dauer der Auf- und Abbauarbeiten sowie während des Anlasses abgeschlossen.

5 E-Prix aus Sicht der Quartierbevölkerung

Am Montag, 1. Juli 2019, fand im Erlacherhof eine Sitzung mit Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem Obstbergquartier statt. Es nahmen über 40 Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner teil. Der Gemeinderat war durch den Stadtpräsidenten und den Direktor für Sicherheit, Umwelt und Energie vertreten. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben im Rahmen der Sitzung namentlich die folgenden Punkte kritisiert:

- Anlass war nicht ökologisch und hochkommerziell, ein Autorennen passt nicht zu Bern;
- Quartierbevölkerung wurde nicht im Voraus einbezogen, Mitwirkung der Bevölkerung war nicht vorhanden, Information an die Bevölkerung war ungenügend;
- Quartierbevölkerung wurde hinter Beton und Gitter eingesperrt;
- Zugangskontrollen im Quartier dürfen nicht an private Security ausgelagert werden;
- Badgesystem hat nicht funktioniert, war nicht geeignet und ist nicht in englischer Sprache umzusetzen;
- Versprechen wurden nicht eingehalten (Zugänglichkeit zum Quartier und den Liegenschaften, Liftbetrieb etc.);
- Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger war nicht gewährleistet.

Diese und weitere Kritikpunkte sind in die vorliegende Auswertung des Anlasses eingeflossen.

6 Kosten

Es wurde mit der Veranstalterin vereinbart, dass ein finanzieller Beitrag der Stadt Bern an Swiss E-Prix 2019 oder an dessen Rahmenprogramm ausgeschlossen ist und die anfallenden städtischen Gebühren vollumfänglich von der Veranstalterin zu übernehmen sind. Zudem werden Leistungen der Stadt Bern und des Kantons Bern (u.a. im Bereich der Bauplanung, der Sicherheit usw.) der Veranstalterin vollumfänglich verrechnet.

Um zu vermeiden, dass bei einer allfälligen Zahlungsunfähigkeit der Veranstalterin die Stadt Bern auf den Gebühren und entstandenen Kosten sitzen bleibt, gab die Veranstalterin eine unwiderrufliche Bankgarantie über Fr 900 000.00 ab. Die nachfolgend aufgeführten Kosten wurden der Veranstalterin in Rechnung gestellt.

Betrifft	Kosten
Bewilligungen	Fr. 2 615.00
Inanspruchnahme öffentlicher Boden	Fr. 89 200.00
Grünanlagen	Fr. 3 000.00
Feuerwehr / Zivilschutz	Fr. 97 122.15
Sanitätspolizei	Fr. 57 888.00
Stadtgrün Bern (Projektleitung, Kreisleitung, Leitung Baukompetenz, Baumpflegespezialist)	Fr. 12 237.85
Spezialabfuhr	Fr. 5 565.00
Kantonspolizei	Fr. 330 755.00
Tiefbauamt (Baubetrieb, Kanalnetzbetrieb, Leitung, Reinigung, Signalisation)	Fr. 47 679.20
Total	Fr. 646 062.20

7 Aus dem E-Prix gezogene Lehren

Aus dem E-Prix konnte die Stadt wesentliche Lehren ziehen. Im Folgenden sind die wichtigsten, welche auch für künftige Grossanlässe berücksichtigt werden, aufgeführt:

7.1 Information der Quartierbevölkerung

Eine frühzeitige, ausführliche und transparente Information der betroffenen Bevölkerung ist ein absolutes Muss. Die Bemühungen im Vorfeld waren gross. Die betroffene Quartierbevölkerung wurde unmittelbar bei Bekanntwerden, dass der E-Prix in Bern ausgetragen wird ein erstes Mal von insgesamt dreimal ausführlich und direkt von Veranstalterin und Stadt Bern informiert. Aufgrund der Komplikationen und nicht funktionierenden Information während der Umsetzungsphase führte die Veranstaltung allerdings bei vielen Anwohnenden zu grosser Verärgerung und verlor bei den Direktbetroffenen die Akzeptanz. Informationsfluss und Erreichbarkeit müssen insbesondere während der Umsetzungsphase zwingend gewährleistet sein und bei künftigen Grossanlässen prioritär behandelt werden.

7.2 Rennstrecke

Rückblickend muss die Streckenführung klar als zu ambitiös bezeichnet werden. So sportlich interessant und von den Altstadtbildern her hochattraktiv die Rennstrecke war, so beengt und dicht besiedelt waren die Verhältnisse. Die Kritik der anwohnenden Bevölkerung, sich im Innern der Rennstrecke eingeschlossen gefühlt zu haben, wird ernst genommen. Aus heutiger Sicht würde diese Strecke nicht mehr gewählt.

7.3 Ressourcen in der Umsetzungsphase

Es bedarf zwingend mehr Ressourcen in der Umsetzungsphase als sie beim Swiss E-Prix 2019 seitens der Veranstalterin vorhanden waren. Je näher der Anlass herannahte, umso mehr musste bei der Veranstalterin interveniert und darauf hingewiesen werden, dass sie zum Beispiel ihre Pflichten bezüglich Information und Betreuung der Anwohnenden wahrzunehmen habe. Die Ressourcenplanung der Stadt (inkl. Kantonspolizei) hat funktioniert. Eine professionelle Anwohnerinnen- und Anwohnerbetreuung mit einem Call-Center, sowie genügend Ansprechpersonen vor Ort, sind für einen Grossanlass unabdingbar und von grosser Wichtigkeit. Auch die Information an die Gewerbebetreibenden muss bei zukünftigen Grossanlässen ähnlicher Dimensionen ausführlich und frühzeitig erfolgen, so dass diese sich entsprechend auf die Veranstaltung vorbereiten und bestenfalls davon profitieren können.

7.4 Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)

Im Zusammenhang mit den durch den Anlass verursachten Ausfällen wurde ein möglichst strafes Konzept erstellt. Die Abmachungen konnten schlussendlich aber nicht eingehalten werden, was viele Klagen und unzufriedene Kundschaft mit sich brachte und die Glaubwürdigkeit in die abgegebenen Informationen erschütterte. Angekündigte Umleitungen müssen zwingend umgesetzt werden können. Der übliche hohe Standard der Berner Verkehrsunternehmen konnte nicht eingehalten werden.

7.5 Signalisation

Die Signalisation entsprach zum Teil nicht den Vorschriften oder war mangelhaft. In Zukunft muss die Signalisation durch die Stadt Bern selbst umgesetzt und kann nicht delegiert werden.

7.6 Grösse der Bauten

Im Nachhinein wird die Dimensionierung der Bauten, die für den E-Prix in der Berner Altstadt aufgestellt wurden, kritisch betrachtet. Aus sicherheitstechnischen Überlegungen zwar unbedenklich, gibt es hier vor allem Verbesserungspotential, ein Event-Village den Gegebenheiten und der Ästhetik der Berner Altstadt entsprechender sowie die Kunstbauten für die Publikumsbereiche (Nydeggbücke und Bärengaben) stadtbildverträglicher zu gestalten. Diesem Faktor soll mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

8 Fazit

Die Auflagen der Stadt Bern wurden von der Veranstalterin grossmehrheitlich erfüllt. Der Renn- tag verlief friedlich und in sehr guter, ausgelassener, aber jederzeit ausgesprochen friedlicher Stimmung. Die Bilder, welche von Bern in die Welt ausgestrahlt wurden, sind einzigartig und stellen eine positive Werbung für die Stadt Bern dar. Jedoch ist es nicht von der Hand zu wei- sen, dass bei der Umsetzung Fehler passiert sind und wichtige Abmachungen nicht eingehalten wurden. Die ungenügende Information und Kommunikation mit Quartierbevölkerung und Ge- werbe, insbesondere während dem Auf- und Abbau, führte zu unnötiger Verärgerung und Ein- schränkungen, was bedauert wird. Sowohl Streckenwahl als auch die Dimensionierung der Bauten sind rückblickend kritisch zu beurteilen. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass, wenn die erarbeiteten Konzepte und Vorgaben vollständig von der Veranstalterin umgesetzt worden wä- ren, die negativen Aspekte deutlich kleiner gewesen wären. Der Gemeinderat anerkennt eben- falls, dass bei der notwendig engen Begleitung eines Anlasses dieser Grössenordnung nur schwer unterschieden werden kann zwischen Auflagen machender Bewilligungsbehörde und ausführender Veranstalterin. Es wird aber auch in Zukunft zu unterscheiden sein, ob die Stadt Bern als Bewilligungsbehörde (mit unterstützender Funktion) oder als verantwortliche Organisa- torin (wie zum Beispiel beim Stadtfest 2016) auftritt. Gewisse Prozesse hätten direkt durch die Stadtverwaltung (zum Beispiel Signalisation) übernommen und sichergestellt werden müssen. Insbesondere positiv zu erwähnen ist die enge Zusammenarbeit, ständige Präsenz und das hohe Engagement der involvierten Fachstellen, die sich positiv auf die Durchführung der Ver- anstaltung auswirkte.

Die politischen Vorstösse wie auch die vielen Rückmeldungen und Schreiben aus der Bevölke- rung zeigen, dass der E-Prix in Bern polarisierte, kontrovers diskutiert und wahrgenommen wurde. Dabei bewegte sich die Auseinandersetzung zwischen den Themen Elektromobilität, Autorennen und dem Mehrwert von Grossanlässen.

Viele Rückmeldungen haben ergeben, dass in der Stadt Bern zur Stadt Bern passende Gross- anlässe nach wie vor einem grossen Bedürfnis entsprechen und auch gewünscht sind. Die Be- völkerung in den betroffenen Quartieren reagiert hingegen zunehmend kritisch auf Beeinträchti- gungen bei Grossanlässen. Bei künftigen Grossanlässen ist darauf zu achten, dass die «Opfer- symmetrie» in den Stadtteilen gewahrt wird. In einem anderen Stadtteil hätte dieser Anlass wohl quartierverträglicher durchgeführt werden können und hätte womöglich nicht zu solchen Widerständen geführt.

Die beim Swiss E-Prix 2019 gewonnenen Erkenntnisse werden bei künftigen Grossanlässen einfließen.