

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 116. Ratssitzung vom 25. November 2020

3237. 2020/252

Weisung vom 17.06.2020:

Tiefbauamt, Sponsoringbeitrag und Teilnahme am Urban Bike Festival, jährlich wiederkehrende neue Ausgaben für die Jahre 2021–2025

Antrag des Stadtrats

Für das Sponsoring und die Teilnahme am Urban Bike Festival für die Jahre 2021–2025 werden jährlich wiederkehrende neue Ausgaben in Höhe von Fr. 194 240.– (einschliesslich Mehrwertsteuer) bewilligt.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Res Marti (Grüne): *Mit der vorliegenden Weisung wird ein Betrag von jährlich 194 240 Franken für die Durchführung und den städtischen Auftritt am Urban Bike Festival in den nächsten fünf Jahren gesprochen. Dabei sind jährlich 129 240 Franken als Sponsoring-Beitrag gekennzeichnet und 65 000 Franken für den städtischen Auftritt am Festival veranschlagt. Der städtische Auftritt umfasst Stände, ein Bikequiz, ein Safety-Parcours und das Urban Bike Labor. Wenn der Betrag für den städtischen Auftritt dem bisherigen Betrag entspricht, wird der Sponsoring-Beitrag um rund 42 000 Franken erhöht. Wie bei vielen Veranstaltungen verdüstert sich die Lage auch beim Urban Bike Festival aufgrund von COVID19. Bereits 2020 konnte der Anlass nur noch digital durchgeführt werden. Im nächsten Jahr soll der Anlass COVID19-tauglich dezentral organisiert und in Zürich in der realen Welt stattfinden, kombiniert mit einem digitalen Angebot. Das Urban Bike Festival wird zu einer fünftägigen Cycle-Week umfunktioniert und inkludiert auch die Bike Days, die bisher in Solothurn stattfanden. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen die Zustimmung zur unveränderten Weisung. Wir sind überzeugt, dass der Anlass es erlaubt, sowohl die verkehrspolitischen Anliegen der Stadt Zürich zu fördern, als auch zielgerichtete Präventionsarbeit im Bereich Verkehrssicherheit durchzuführen. Es ist ein deklariertes und vielfach demokratisch abgestütztes verkehrspolitisches Ziel der Stadt, das Velo als urbanes Verkehrsmittel zu fördern. An diesem Anlass wird bei jung und alt Begeisterung für das Velo geweckt – sei das durch die diversen Parcours für Kinder, Jugendliche und Erwachsene oder durch die Show von Danny MacAskill und seinen Kollegen. Die Velomobilität wird auch dadurch gefördert, dass man die neusten Velos und Elektrovelos testen kann. Bezüglich Präventionsarbeit könnte das Targeting nicht besser sein. Wer Verkehrssicherheitsprävention bei Velofahrenden machen will, muss Velofahrende – oder solche, die es noch werden wollen – ansprechen.*

Das ist beim Publikum dieser Veranstaltung sicherlich gegeben. Es ist beeindruckend, im Führerstand eines LKW zu sitzen und zu erleben, wie die Velos rund um den Lastwagen aus dem Blickfeld verschwinden. Ich bin überzeugt, dass diese Erfahrung deutlich besser wirkt, als 3D-Videos der Dienstabteilung Verkehr (DAV) oder die Grosi-Kampagne und ich glaube, dass sich die Velofahrenden nach diesem Erlebnis anders im Verkehr verhalten. Der Anlass ist zudem eine gute Kooperation zwischen der Stadt und dem Urban Bike Festival. Es ist ein Paradebeispiel für Public Private Partnership. Die öffentliche Hand und Private ergänzen sich mit ihren Anliegen und die verschiedenen Kompetenzen gestalten zusammen ein gutes Ergebnis.

Kommissionsminderheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Wir sollen insgesamt 194 000 Franken sprechen, wovon 65 000 Franken für den Betrieb des Safety-Parcours verwendet werden. Weniger detailliert wurde aber über die rund 80 000 Franken Standgebühren für die Stadt gesprochen. Die Differenz von 194 000 Franken zahlt Zürich als Host-City. Wir dürfen uns davon erwarten, dass wir in Facebook-Posts erwähnt werden und unser Stadtverkehr-2025-Logo auf jedem Post, Flyer und Plakat sichtbar ist. Die Minderheit anerkennt den Nutzen der Prävention – also die 65 000 Franken für den Safety-Parcours und die 80 000 Franken für die Standgebühren. Den Nutzen der 50 000 Franken für Medienmitteilung, Social-Media-Posts und unser Logo sehen wir allerdings nicht. Den Event als Public Private Partnership zu bezeichnen, ist ein Skandal; neben der Stadt Zürich ist der zweite Hauptsponsor die Elektrizitätswerke des Kantons (EKZ) – also Geld von Schlieren und Dübendorf. Da die Stadt ihre Social-Media-Zahlen nicht zur Verfügung stellt, können wir nur mutmassen, dass die städtische Facebook- und Instagram-Page mehr Reichweite generiert als das Urban Bike Festival. Wir zahlen also mehr, um weniger zu erhalten. Die GLP würde die 80 000 Franken und 65 000 Franken für den Safety-Parcours zahlen. Wir sehen aber nicht ein, weshalb wir für ein Logo und Erwähnungen bezahlen sollten. Die städtische Facebook-Page hat 46 000 Likes. Die des Urban Bike Festivals hat um die 3500 Likes. Der Hauptkommunikationskanal des Festivals ist Facebook. Social Media leben davon, dass man regelmässig postet und Content liefert – der letzte Post des Urban Bike Festivals ist auf den Mai datiert und hat ganze 15 Likes. Es macht also mehr Sinn, Content selbst zu posten, als über die Seiten des Urban Bike Festivals zu gehen. Dennoch zahlen wir dem Festival 50 000 Franken. Mein Vorredner sagte, dass die 3D-Videos des DAV nicht die gleiche Wirkung haben, wie wenn man sich in den Lastwagenführerstand setzt. Einer der vier Stände ist aber genau eine Virtual-Reality-Station, an dem die erwähnten Videos gezeigt werden. Meine subjektive Beobachtung zeigte, dass der VBZ-Stand kaum besucht war. Trotzdem wären wir bereit gewesen, diesen Teil zu zahlen, weil Prävention nicht immer gut ankommt und den Menschen schmackhaft gemacht werden muss. Auch wenn wir heute die Beträge bis 2025 sprechen, lassen das Konzept und die Voten vermuten, dass wir die Beträge nicht bis 2025 auszahlen werden.*

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): Wenn ein Löwenanteil der 20 000 Franken für Facebook-Werbung verwendet werden soll, muss ich Sie fragen: Hat Facebook eigentlich noch nicht genug Geld? Wo bleibt bei diesem Sponsoring die lokale Wertschöpfung? Wo bleibt unser lokales Gewerbe? Bitte verstehen Sie mich nicht falsch; die SVP ist nicht gegen das Festival – ganz im Gegenteil, wir befürworten die private GmbH. Im Gegensatz zu allen anderen ist es für die SVP nicht von grosser Bedeutung, für wie viele Räder – ob Zweirad oder Vierrad – sich ein Festival einsetzt. Verkehrssicherheit geht alle an. Das Festival soll aber für einen einzigen Verkehrsträger durchgeführt werden, der notabene für weniger als ein Prozent der ganzen Logistik in der Stadt Zürich verantwortlich ist. Der Stadtrat schreibt, dass der Masterplan Velo den Stadtrat zur Veloförderung beauftragt – von Subventionen ist in den Abstimmungsunterlagen aber nirgends die Rede. Der Stadtrat will sich mit fremdem Geld und mit ein wenig Umverteilung ein gutes Gewissen verschaffen. Die SVP spricht sich nicht nur gegen Subventionen aus, sondern auch gegen die einseitige Politik des Stadtrats. Verkehrssicherheit steht nämlich auch in Verbindung mit Repressionen. Als Nutzer des motorisierten Individualverkehrs (MIV) habe ich da einiges an Erfahrung. Die Repressionen beim Veloverkehr sind hingegen extrem gering. Wir werden alle aufgerufen, eine Vorbildfunktion einzunehmen. Man kann nicht die Vernichtung von 70 Parkplätzen feiern und sich anschliessend ohne reflektierende Kleidung, ohne Helm oder passive Sicherheitsvorkehrungen auf ein Velo setzen. Sie können so fahren, wie wenn das Grosi dabei wäre, aber die SVP findet den Slogan «Kluge Köpfe schützen sich» besser.

Pascal Lamprecht (SP): Das Urban Bike Festival ist enorm attraktiv. Nicht nur begeistert das Festival zahlreiche Velofreaks, sondern – wichtiger – auch den Nachwuchs. Es ist ein willkommener Farbtupfer in der Veranstaltungslandschaft der Stadt. Bedeutet das aber auch, dass die Stadt den Anlass finanziell unterstützen soll? Die SP war in der Bejahung dieser Frage weniger euphorisch als über das Festival selbst. Bei Sponsoring-Beiträgen sollte auch etwas für den Sponsor rausspringen. Welchen Beitrag die hier eingesetzten Gelder an die städtische Verkehrssicherheit leisten können, ist nicht ganz einfach quantifizierbar und deshalb auch nicht punktgenau prognostizierbar. Man kann das Ergebnis nicht nur über Facebook-Likes messen. Es wäre natürlich schön, wenn die städtische Unterstützung gar nicht notwendig wäre und das Urban Bike Festival auf eigenen Beinen stehen würde und wir als Stadt als Standortgemeinde gratis profitieren könnten. Wir machten uns deshalb einerseits Gedanken über die Zweckbindung dieser Gelder und andererseits fragten wir uns, wie die Beträge über die Laufzeit abnehmen könnten. Beides musste aber verworfen werden, weil es zu stark in das Operative eingegriffen hätte und das Festival mit grossen Unsicherheiten behaftet worden wäre. Unter dem Strich stehen wir zum Urban Bike Festival und wollen ihm eine Heimat in unserer Stadt bieten. Wir stehen zum Velo als platzsparendes, gesundheitsförderndes und umweltgerechtes Verkehrsmittel. Dazu gehören nicht nur Lippenbekenntnisse, sondern neben den üblichen erforderlichen, verkehrlichen Velomassnahmen auch eine konkrete Unterstützung der Partner und Partnerinnen, die sich für das Velo einsetzen. Beim Urban Bike Festival profitieren ausserdem auch Klein- und Kleinstgewerberlerinnen und -Gewerbler; sei das als Bikekomponenten-Anbieter oder auch als Betreiber eines Hotdog-Stands.

Unsere Unterstützung fürs Urban Bike Festival ist auch ein Bekenntnis zum Gewerbe, und zwar nicht nur während der Coronakrise. Unter dem Titel der Veloförderung, der Verkehrssicherheit, als Standortmarketing und auch ein Stück weit als Wirtschaftsförderung unterstützt die SP-Fraktion den Sponsoring-Beitrag der Stadt an das Urban Bike Festival.

Andreas Egli (FDP): *Wir hatten fraktionsintern ein kleines Kolloquium zu unserer Stellungnahme. Wir hätten die Situation gar nicht ungern gesehen, dass die GLP und die SVP die gleiche Position vertreten. Im Ergebnis kommen aber auch wir zum Schluss, dass es in dieser Situation die richtige Position ist und sein muss. Man muss sich fragen, ob es in Zeiten der kommenden Schwierigkeiten aufgrund von Corona richtig ist, rund 200 000 Franken pro Jahr für einen Event auszugeben, dessen Funktion – positive Konnotation des Velofahrens, moderne Ideen – bis vor kurzem das Freestyle.ch übernahm. Das Freestyle.ch wurde aus meiner Sicht mit einer gewissen Fahrlässigkeit vernachlässigt. Deshalb nun mit Geldern einen Anlass zu sponsern, der durchaus nur mässigen Erfolg verzeichnet, scheint nicht die richtige Lösung zu sein. Wir anerkennen, dass letztlich Private diesen Anlass durchführen. Würde die Stadt mit dem Geld einen eigenen Event organisieren, würde sie bei weitem nicht das erreichen, was sie hier in Zusammenarbeit mit Privaten erreicht. Aber es ist letztlich trotz allem zu wenig, als dass wir von der FDP das Festival unterstützen könnten. Wir lehnen die Weisung deshalb ab – auch weil nicht gezeigt werden konnte, wie man mit abnehmenden städtischen Beiträgen die Veranstaltung erhalten kann. Sven Sobernheim (GLP) hat es bereits angetönt: Der Sargnagel ist wahrscheinlich nicht die fehlende Finanzierung von Seiten der Stadt, sondern mangelndes Interesse insgesamt. Corona bringt zusätzliche Schwierigkeiten. Man muss den Gegebenheiten Rechnung tragen und nicht alles theoretisch Finanzierbare auch tatsächlich finanzieren.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Wir unterstützen hier das grösste und wichtigste Urban Bike Festival und damit Velopolitik als einer der Schwerpunkte unseres Legislaturprogramms. Wir wollen das Velofahren fördern, zu sicherem Veloverkehr beitragen und Zürich als Stadt darstellen, in der Velofahren geschätzt, ernst genommen und gefördert wird. Wenn die Stadt ein ähnliches Festival in dieser Grössenordnung selbst organisieren würde, würde das ein Mehrfaches kosten. Das Urban Bike Festival ist eine Privatinitiative. Engagierte Menschen haben es mit unheimlich viel Herzblut und über Jahre hinweg aufgebaut. Auch wenn das Festival jedes Jahr grössere Erfolge verzeichnet, ist es noch nicht selbsttragend. Wie viele andere Veranstaltungen ist auch dieses Festival eine Veranstaltung, die Sponsoren sucht, die das Anliegen unterstützen möchten und auch ein wenig selbst davon profitieren. Einer dieser Sponsoren – Hauptsponsor – ist die Stadt Zürich. Logisch verlangen wir dafür auch einen entsprechenden Auftritt mit Logo und Präsenz. Wir können die Themen mitbestimmen und haben einen Stand und viele Vorteile zu einem sehr günstigen Preis. Es handelt sich also um eine Win-Win-Situation und eine Privatinitiative,*

5 / 5

bei der viele Gewerbler zu einem guten Auftritt kommen und die ein Schaufenster für das Velo und die Stadt Zürich bietet. Das stellt schon fast ein Idealfall einer Kooperation dar, bei dem beide Seiten profitieren. Ich lege Ihnen nahe, das Festival zu unterstützen und diese wunderbare Veranstaltung nicht aufgrund von Klickzahlen abzulehnen.

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Res Marti (Grüne), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Olivia Romanelli (AL)
Minderheit:	Sven Sobernheim (GLP), Referent; Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für das Sponsoring und die Teilnahme am Urban Bike Festival für die Jahre 2021–2025 werden jährlich wiederkehrende neue Ausgaben in Höhe von Fr. 194 240.– (einschliesslich Mehrwertsteuer) bewilligt.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 2. Dezember 2020 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 1. Februar 2021)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat