

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 6. Mai 2009

587. Interpellation von Ursula Uttinger und Monjek Rosenheim betreffend Velopolizei, Auswertung Tätigkeit. Am 29. Oktober 2008 reichten Gemeinderätin Ursula Uttinger (FDP) und Gemeinderat Monjek Rosenheim (FDP) folgende Interpellation, GR Nr. 2008/494, ein:

Fussgängerinnen und Fussgänger sind bekanntlich, ob jung oder alt, unsere schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Darum müssen gerade sie besser geschützt werden. Theoretisch ist der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden gut, in der Praxis sieht es anders aus. Eine unterschätzte Gefahr geht von weiteren, ebenfalls schwachen Verkehrsteilnehmenden aus, nämlich den Velofahrenden. Fussgänger müssen immer damit rechnen, dass sie von den kaum hörbaren Velofahrenden erschreckt werden, da letztere leider zu oft das Trottoir für ihren Weg nutzen, vielfach weder Klingel noch Licht besitzen und insbesondere in der Innenstadt in grosser Häufigkeit Rotlichter und Vortritte bei Fussgängerstreifen einfach missachten.

Eigentlich hätten sich auch Velofahrende an die Verkehrsregeln zu halten. Dies ist zwar von der Stadtpolizei grundsätzlich anerkannt und es wurde ein eigenes Velopolizeiteam eingeführt, welches u. a. die Einhaltung der bundesgesetzlichen Vorschriften bei Velofahrenden kontrollieren soll. Kennzahlen dazu werden aber kaum veröffentlicht.

Wir bitten den Stadtrat deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

1. Existiert eine Dienstvorschrift und/oder ein Pflichtenheft bezüglich der Tätigkeit unserer Velopolizei? Wenn ja, welches sind die wichtigsten Aufgaben und Kompetenzen?
2. Wie ist der Einsatz der Velopolizei auf Jahreszeiten und Witterung abgestimmt?
3. Wie viele Stadtpolizisten sind jeweils ca. wann und schwergewichtig in welchen Stadtteilen/Quartieren mit hauptsächlich welchen Aufgaben im Einsatz? Wie sieht der Erfolg aus und wie wird er gemessen?
4. Gibt es Zahlen bezüglich Übertretungen und Unfällen durch und/oder mit Velofahrenden? Wenn ja, welche Kennzahlen mit welchen Resultaten? (Falls vorhanden, bitte aufgeteilt bezüglich Fussgängern, Autos, anderen Zweirädern etc.)
5. Welche wichtigsten Erfahrungen konnte die Velopolizei Zürichs seit Beginn ihres Bestehens sammeln?
6. Welche wichtigsten Erfolge konnte die Velopolizei bisher bezüglich Steigerung der Verkehrssicherheit – speziell auch für die Fussgänger – verbuchen?
7. Auf Grund der bisher gesammelten Erfahrungen, welches sind die Hauptziele der Velopolizei für die kommenden Jahre?

Auf Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Einleitung

Die Bike-Police (Velopolizei) ist – wie beispielsweise auch die Skating-Police – eine Spezialformation der polizeilichen Grundversorgung und steht zusätzlich zum normalen Streifen- und Patrouillendienst im Einsatz. Sie ist flexibel einsetzbar und geniesst in der Bevölkerung Sympathie und Akzeptanz. Hauptsächlich wird die Bike-Police in den Seeuferanlagen eingesetzt, in der Innenstadt und in Grünanlagen wie beispielsweise dem Irchelpark. In taktischer Hinsicht schliesst sie eine Lücke zwischen Streifendienst und Fusspatrouille.

Zu Frage 1: Der Einsatz der Bike-Police ist jeweils in speziellen Dienstbefehlen festgehalten, eine eigentliche Dienstanweisung existiert nicht. Generell haben die Mitarbeitenden der Bike-Police dieselben Kompetenzen und Aufgaben wie die übrigen Patrouillenkraften der Grundversorgung. Der Einsatzleitung sind bei der Disposition lediglich dort gewisse Grenzen gesetzt, wo schwere Ausrüstungsgegenstände mitgeführt werden müssen, die nur in einem Motorfahrzeug transportiert werden können.

Zu Frage 2: Die Bike-Police steht hauptsächlich zwischen etwa Ende April und November und bei praktisch jedem Wetter im Einsatz.

Zu Frage 3: Die Velopolizistinnen und -polizisten sind täglich in ihren zugeteilten Gebieten unterwegs. Je nach personeller Verfügbarkeit werden zwei bis vier Patrouillen eingesetzt. Vor allem tagsüber, wenn nötig auch in die Nacht hinein. Hinweisen und Beschwerden aus der Bevölkerung kann so unmittelbar nachgegangen werden und die Bike-Police kann Präsenz zeigen und eingreifen, wo es gerade nötig ist.

Zu Frage 4: Die folgenden Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2008:

An einem Unfall beteiligte Velofahrende	287
Davon Unfallverursacher/innen	167
Getötete Velofahrende	1
Verletzte Velofahrende	229
davon schwer verletzt	47
Verunfallte Kinder auf dem Velo	15
Kollisionen auf Veloweg/Velostreifen	30
Kollisionen mit Fussgänger/innen	22
Kollisionen mit Personenwagen	167
Selbstunfälle auf Velo (z. B. Sturz)	54
Einfluss von Alkohol bei Velofahrenden	26
Kollision mit geöffneter Fahrzeugtüre	21
Missachten eines Rotlichts durch Velofahrende	23
Vortrittsmissachtung von Velofahrenden	33

Die Zahlen bewegen sich auf einem insgesamt niedrigen Niveau, verglichen mit der absoluten Anzahl an Verkehrsunfällen (für das Jahr 2008 insgesamt 3886). Der Anteil getöteter und verletzter Velofahrender ist mit 230 von 287 Fällen hingegen vergleichsweise sehr hoch (zum Vergleich: bei den 3886 Verkehrsunfällen insgesamt für das Jahr 2008 beläuft sich der Anteil verletzter, einschliesslich tödlich verletzter Verkehrsteilnehmender auf 1405). Weitere statistische Angaben werden im Übrigen auch durch die Kantonspolizei periodisch in der Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) veröffentlicht.

Zu Frage 5: Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Einsatzmittel sind sehr positiv. Der Kontakt zwischen Bevölkerung und Polizei konnte im Sinne einer bürgernahen Polizeiarbeit (Community Policing) spürbar verbessert werden.

Zu Frage 6: Nebst der beachtlichen präventiven Wirkung und ungezählten kleinen Hilfeleistungen auf der Strasse zugunsten von Passanten, Touristen usw. können für das Jahr 2007 folgende Zahlen genannt werden:

Polizeiliche Interventionen der Bike-Police

Ordnungsbussen ruhender Verkehr	175
Ordnungsbussen fliessender Verkehr	88
Ordnungsbussen Velo	139
Verzeigungen nach kantonaler kommunaler Ordnungsbussenliste	11
Ordentliche Verzeigungen Strassenverkehrsgesetz	4
Verzeigungen Betäubungsmittelgesetz	57
Verzeigungen Hundehalter	4
Verzeigungen Bettler	2
Verwaltungspolizeiliche Rapporte	2
Kriminalpolizeiliche Rapporte	22
Personenkontrollen	667
Verhaftungen	29
Aufträge Einsatzzentrale	73
Aufträge Kreischef	31

Zu Frage 7: Die Stadtpolizei wird das Einsatzmittel Bike-Police weiterhin in bewährter Weise einsetzen und strebt im Sinne einer Schwergewichtsbildung in belasteten Gebieten auch eine Ausdehnung der Nachtdienste an.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei sowie den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber