

5. Juli 2017

Schriftliche Anfrage

von Derek Richter (SVP)
und Walter Anken (SVP)

Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat in einem Urteil vom 4. Mai 2017 (Geschäftsnummer: VB.2016.00615) betreffend einer Beschwerde der im Submissionsverfahren unterlegenen Partei gegen die Stadt Zürich betreffend Abschleppaufträgen auf Stadtgebiet der Beschwerdeführerin Recht gegeben. In diesem Urteil wurde festgestellt, dass unter anderem das Gleichbehandlungs- und das Transparenzgebot verletzt wurde.

Bereits im Bericht der GPK (2007/219) vom 29. Februar 2008 «Polizeidepartement, Untersuchung der GPK über das Verhältnis zur Autohilfe» wurde explizit die Vergabe einer Submission für Abschleppaufträge untersucht, welche in der Folge drei konkrete Empfehlungen in Bezug auf Abschleppungen sowie künftige Submissionsvergaben vorgaben.

Die damalige Vorsteherin der Stadtpolizei, Frau Esther Maurer, gab im Zuge dieser Untersuchung zu Protokoll, dass die Submission «nicht optimal» verlaufen sei.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Empfehlung 1 «Aufnahme einer Schulung zum Thema Nötigung und Abschleppen in die Aus- bzw. Weiterbildung der Polizeiangehörigen.»:
Welche konkreten Massnahmen wurden aufgrund dieser Empfehlung umgesetzt? Sollten keine Massnahmen umgesetzt worden sein: Weshalb nicht?
2. Empfehlung 2 «Eine kundenorientierte Vorgehensweise der Polizeiangehörigen bei Auskünften oder Anfragen zu abgeschleppten Fahrzeugen. Das Abschleppen von Fahrzeugen wird in der Öffentlichkeit als eine Art von «hoheitlicher Tätigkeit» wahrgenommen. Dabei wird aber nicht unterschieden, ob durch ein Privatunternehmen wie die Autohilfe Zürich oder im Auftrag der oder durch die Stadtpolizei abgeschleppt wird»:
Welche Verbesserungen wurden aufgrund dieser Empfehlung umgesetzt? Ist sich der Stadtrat der Tatsache bewusst, dass das Abschleppen eines Fahrzeugs einen sehr schwerwiegenden Eingriff in die Privatsphäre und/oder die Besitzumsverhältnisse darstellen kann? Wird zum Beispiel jederzeit vorgängig versucht, das heisst vor der Entfernung des Fahrzeuges, den Fahrzeugführer und/oder den Fahrzeughalter zu kontaktieren? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, weshalb nicht?
3. Wie viele Anzeigen aufgrund von Nötigung und/oder Diebstahl wurden von Fahrzeugführern des MIV, welche ihre Fahrzeuge auf öffentlichem Grund abgestellt hatten und abgeschleppt wurden, seit Verabschiedung des GPK-Berichtes zur Anzeige gebracht?
Wie konnte der Vorwurf der «systematischen Ablehnung» solcher Anzeigen entkräftet werden?
4. Aufgrund welcher Sach- oder anderen Zwängen wird ein Fahrzeug in der Stadt Zürich abgeschleppt?
5. Wie viele Fahrzeuge werden in der Stadt Zürich jährlich abgeschleppt, von denen keine unmittelbare Gefahr für Mensch, Tier oder Umwelt ausgeht?
Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung seit Verabschiedung des GPK-Berichtes, unterteilt jeweils in Motorfahrzeuge und Fahrräder.

6. Welche Kosten haben Autofahrer und Autofahrerinnen zu tragen, deren Fahrzeuge abgeschleppt werden? Wie errechnen sich jeweils Arbeits- und Sachaufwand?
7. Welche Kosten haben Velofahrerinnen und Velofahrer zu tragen, deren Fahrzeuge abgeschleppt werden? Wie errechnen sich jeweils Arbeits- und Sachaufwand?
8. Empfehlung 3: «Die Bezeichnung eines Kompetenzzentrums für Submissionsfragen als zentrale Anlaufstelle für Mitarbeitende, die wenig mit solchen Fragen konfrontiert werden.» Weshalb wurde eine Submission in ein und derselben Angelegenheit trotz der eindeutigen Empfehlung der GPK offensichtlich erneut «nicht optimal» durchgeführt? Wie kann es angesichts des enormen Personalbestandes von über 28'000 staatlich Beschäftigten in der Stadt Zürich zu solch einer erneuten Blamage kommen?

M. Paul

D. R. L.