

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 28. August 2013

774.

Schriftliche Anfrage von Kurt Hüssy (SVP) und Roland Scheck (SVP) betreffend Verkehrskontrollen für Velofahrende, Kontrollaufwand und Bussenpraxis

Am 29. Mai 2013 reichten Gemeinderat Kurt Hüssy (SVP) und Gemeinderat Roland Scheck (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/198, ein:

Die Stadtpolizei Zürich führt regelmässig Verkehrskontrollen durch. Am augenscheinlichsten sind Geschwindigkeitsmessungen und Kontrollen beim ruhenden Autoverkehr. Sicherlich werden aber auch andere Verkehrsteilnehmer kontrolliert und gebüsst.

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

1. Wie viel Polizeipersonal bzw. wie viele jährliche Personentage Aufwand werden in der Stadt Zürich zur Kontrolle des Veloverkehrs eingesetzt und wie viele für die Kontrolle des Autoverkehrs (inkl. des ruhenden Verkehrs)?
2. Wie hoch war die jährliche Bussensumme beim Veloverkehr im Vergleich zum Autoverkehr in den Jahren 2008-2012? (Bitte um Gegenüberstellung der Beträge pro Kalenderjahr).
3. Wie viele Velofahrende wurden in den Jahren 2008–2013 durch die Polizei kontrolliert und wie viele davon gebüsst? Von welcher Art waren die häufigsten Übertretungen?
4. Gibt es interne Anweisungen irgendwelcher Art, betreffend Kontrolle des Veloverkehrs Zurückhaltung zu üben? Falls ja: wer hat diese zu Händen von wem und aus welchen Gründen erlassen?
5. Weshalb werden Orte, die besonders dafür bekannt sind, dass sich Velofahrende systematisch nicht an die Verkehrsregeln halten (z.B. Schmiede Wiedikon, etc.), nicht häufiger kontrolliert?
6. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die laissez-faire Haltung das Image der Velofahrenden in der Bevölkerung in Mitleidenschaft zieht und welche Massnahmen gedenkt er inskünftig dagegen zu ergreifen?
7. Werden die Mitarbeitenden von der Kontrolle ruhender Verkehr auch für die Kontrolle des Veloverkehrs eingesetzt? Falls ja, wie viel Prozent des total geleisteten Arbeitsaufwands der KRV fallen derzeit auf die Kontrolle des Veloverkehrs?
8. Wird der Stadtrat die heutige Praxis der Veloverkehrskontrollen beibehalten oder gibt es Pläne, diese inskünftig zu ändern bzw. zu intensivieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie viel Polizeipersonal bzw. wie viele jährliche Personentage Aufwand werden in der Stadt Zürich zur Kontrolle des Veloverkehrs eingesetzt und wie viele für die Kontrolle des Autoverkehrs [inkl. des ruhenden Verkehrs]?»):

Über die Anzahl Fahrzeugkontrollen werden bei der Stadtpolizei Zürich keine detaillierten Zahlen erhoben. Meistens werden Velofahrende im Zuge von Schwerpunktkontrollen (Rotlicht, Fahrverbot usw.) zusammen mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden kontrolliert. Ebenso werden Velo- und Autofahrende bei Fehlverhalten oder auch routinemässig durch die patrouillierenden Einsatzkräfte wie Streifenwagen, Fusspatrouillen und Bike-Police kontrolliert.

Zu Frage 2 («Wie hoch war die jährliche Bussensumme beim Veloverkehr im Vergleich zum Autoverkehr in den Jahren 2008-2012? [Bitte um Gegenüberstellung der Beträge pro Kalenderjahr]?»):

In den Jahren 2008–2012 verzeichnete die Stadtpolizei folgende Bussenerträge:

Ertrag aus Ordnungsbussen (in Mio. Fr.)		davon Bussenerträge Velo und Mofa (in Fr.)	
2008	69,186	2008	etwa 23 000
2009	69,432	2009	etwa 42 000
2010	64,367	2010	etwa 55 000
2011	57,163	2011	etwa 57 000
2012	54,283	2012	etwa 33 000

Die Bussenerträge beim Veloverkehr können nicht separat aufgelistet werden, da Velo- und Mofafahrende unter derselben Bussenziffer erfasst werden. Die Bussenerträge aus dem Velo- und Mofaverkehr beschränken sich auf diejenigen Velofahrenden, die bei einer Kontrolle nicht direkt vor Ort ihre Ordnungsbusse bezahlen. Die Bussenerträge aus denjenigen Bussen, die direkt vor Ort bezahlt werden, werden auf einem allgemeinen Bussenkonto abgerechnet. Da es sich dabei um das anonyme und abgekürzte Bussenverfahren handelt (Ort, Zeit, Fahrzeug usw. werden nicht erfasst), kann dieser Anteil nicht beziffert werden. Die Bussen für Velofahrende bewegen sich meist zwischen Fr. 20.– und Fr. 80.–.

Zu Frage 3 («Wie viele Velofahrende wurden in den Jahren 2008-2013 durch die Polizei kontrolliert und wie viele davon gebüsst? Von welcher Art waren die häufigsten Übertretungen?»):

Die Stadtpolizei Zürich kann keine Aussage dazu machen, wie viele Velofahrerinnen und Velofahrer kontrolliert wurden (vgl. Antwort 1). Es kann lediglich zur Anzahl der gebüssteten Velo- und Mofafahrenden, die ihre Ordnungsbussen nicht direkt vor Ort bei der Kontrolle bezahlt haben, eine Aussage gemacht werden (vgl. Antwort 2).

Anzahl gebüsstete Velo- und Mofafahrende, die nicht vor Ort bezahlt haben	
2008	etwa 700
2009	etwa 1200
2010	etwa 1600
2011	etwa 1600
2012	etwa 1000

Zu Frage 4 («Gibt es interne Anweisungen irgendwelcher Art, betreffend Kontrolle des Veloverkehrs Zurückhaltung zu üben? Falls ja: wer hat diese zu Händen von wem und aus welchen Gründen erlassen?»):

Bei der Stadtpolizei Zürich gibt es keine internen Anweisungen, dass bei der Kontrolle des Veloverkehrs Zurückhaltung zu üben ist.

Zu Frage 5 («Weshalb werden Orte, die besonders dafür bekannt sind, dass sich Velofahrende systematisch nicht an die Verkehrsregeln halten [z.B. Schmiede Wiedikon, etc.], nicht häufiger kontrolliert?»):

Die personellen Ressourcen der Stadtpolizei lassen eine grössere Kontrolldichte nicht zu. Es finden aber regelmässig Schwerpunktkontrollen statt, bei denen explizit auf einzelne Tatbestände fokussiert wird.

Zu den Frage 6 und 8 («Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die laissez-faire Haltung das Image der Velofahrenden in der Bevölkerung in Mitleidenschaft zieht und welche Massnahmen gedenkt er inskünftig dagegen zu ergreifen?» «Wird der Stadtrat die heutige Praxis der Veloverkehrskontrollen beibehalten oder gibt es Pläne, diese inskünftig zu ändern bzw. zu intensivieren?»):

Leider trifft es zu, dass es Velofahrende gibt, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten und mit ihrer unbedachten Fahrweise gravierende Unfälle provozieren können. Der Stadtrat toleriert rücksichtsloses Verhalten im Strassenverkehr nicht. Auch Velofahrende – wie die übrigen Verkehrsteilnehmenden – haben sich an die Verkehrsregeln zu halten.

Des Weiteren ist Folgendes anzumerken: Um ein sicheres Nebeneinander im Verkehr zu gewährleisten, bedarf es einer guten Infrastruktur. Der Stadtrat setzt sich weiterhin dafür ein, dass die entsprechenden strassenbaulichen Voraussetzungen geschaffen werden. Die Planung und Realisierung dieser Infrastrukturen wollen jedoch sorgfältig durchdacht sein und nehmen auch eine gewisse Zeit in Anspruch. Im Masterplan Velo (<http://www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo>) wurde deshalb das Handlungsfeld «Attraktive und sichere Infrastruktur» definiert. Das Handlungsfeld «Verkehrsklima und -verhalten» des Masterplan Velo widmet sich der Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden und sieht auch deren gezielte und konsequente Ahndung im Allgemeinen und der Velofahrenden im Speziellen vor.

Zu Frage 7 («Werden die Mitarbeitenden von der Kontrolle ruhender Verkehr auch für die Kontrolle des Veloverkehrs eingesetzt? Falls ja, wie viel Prozent des total geleisteten Arbeitsaufwands der KRV fallen derzeit auf die Kontrolle des Veloverkehrs?»):

Die KRV-Mitarbeitenden werden nur für den ruhenden Verkehr ausgebildet und eingesetzt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti