



Beschluss des Stadtrats

vom 11. Juni 2025

GR Nr. 2025/115

Nr. 1773/2025

Schriftliche Anfrage von David Ondraschek und Sandro Gähler betreffend Diebstahldelikte von Fahrrädern und E-Bikes, Entwicklung der Anzahl Diebstähle und «Hotspots» solcher Meldungen, Aufklärungsquote, direkte und indirekte Kosten, Datenaustausch und Nutzung von Informationssystemen, Massnahmen zur Senkung der Diebstahlrate und Erfahrungen mit der Nutzung von Trackersystemen sowie Voraussetzungen für die Videoüberwachung von öffentlichen Veloabstellanlagen

Am 19. März 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats David Ondraschek (Die Mitte) und Sandro Gähler (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/115, ein:

Diebstahldelikte von Fahrrädern und E-Bikes kommen in der Stadt Zürich täglich vielfach vor. Die polizeiliche Aufklärungsarbeit ist kostenintensiv und wenig Effizient (z.B., weil die Täterschaft nicht bekannt ist). Alternative Lösungsansätze sind gefragt. Als Option zur Verhinderung und Aufklärung solcher Diebstähle wird u.a. die Videoüberwachung genannt. Diese ist an Datenschutzrichtlinien gebunden.

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

1. Wie hat sich die Anzahl von Diebstahldelikten von Fahrrädern und E-Bikes 25 und 45 km/h in den letzten 25 Jahren in der Stadt Zürich entwickelt?
2. Welches sind die «Hotspots» von solchen Diebstählen? An welchen Orten in der Stadt werden am häufigsten solche Diebstähle gemeldet? Bitte um eine Auflistung der 10 häufigsten Orte inkl. Häufigkeitsangaben.
3. Wie hoch ist die Aufklärungsquote der gemeldeten Diebstähle von Velos und E-Bikes?
4. Wie viele der bestohlenen Bürger ersetzen ihr Fahrrad/E-Bike nach dem Diebstahl nicht mehr und gehen dadurch als Nutzer von Fahrrad/E-Bike verloren? Wie viele Leute nutzen ihr Velo/E-Bike nicht oder seltener, da sie einen möglichen Diebstahl befürchten. Falls keine konkreten Zahlen vorhanden sind: bitte um eine Abschätzung; nach Möglichkeit unter Beizug von wissenschaftlichen Daten.
5. Wie hoch sind die direkten (z.B. Kosten für die Versicherung, die Bestohlenen) und indirekten (Verwaltungsaufwand Polizei; Zeitaufwand für Bestohlene) durchschnittlichen Kosten für die Besitzen und die Gesellschaft? Bitte um eine Auflistung für einen durchschnittlichen Fall und für das Total aller Fälle gemäss den jüngsten Zahlen für ein ganzes Jahr, und zwar sowohl gemäss der Anzahl gemeldeter Diebstähle als auch für die geschätzte Anzahl inklusive der nicht gemeldeten Diebstähle (als Schätzung). Wie hoch sind die Kosten die Stadt (Lohn; Verwaltung...) pro Jahr? Auf der Seite von [proiect529](#) wird ein Rechner für die Kosten angeboten: Welche sind für die Stadt Zürich realistische Zahlen? Ist der Stadtrat mit der entsprechenden Schätzung einverstanden?
6. Was für Auswirkungen auf psychologischer Ebene (z.B. Sicherheitsempfinden) vermutet der Stadtrat aufgrund der Diebstähle? Wie begegnet er dem?
7. Gibt es gesetzlich vorgeschriebene Identifizierungsnummern, welche die Hersteller an den Velos/E-Bikes z.B. eingravieren müssen? Welchen Standards müssen diese erfüllen? Ist klar vorgeschrieben, wo dieser Code am Rahmen hingehört?
8. Gibt es einen Datenaustausch bezüglich der als gestohlen gemeldeter Fahrräder/E-Bikes zwischen Stadt, Kanton, anderen Städten, Bund und weiteren Betreibern von Veloabstellanlagen, z.B. SBB, etc.?



2/12

9. Kann sich der Stadtrat vorstellen, Informationssysteme (z.B. KI) zu nutzen, um gestohlene Fahrräder/E-Bikes wieder ihren Besitzer zuzuführen? Bsp: Besitzer können Bilder ihrer Fahrräder/E-Bikes in einem Tool hochladen. Bürger können Fahrräder/E-Bikes, welche potenziell gestohlen sein könnten (z.B., weil sie seit Tagen an einem Ort stehen) fotografieren und in das Tool stellen. Mittels Bildanalyse wird geprüft, ob es einen Match gibt und benachrichtigt den Besitzer.
10. Sind dem STR Massnahmen wie das [«Project 529»](#) bekannt, welche die Diebstahlrate senken und/oder die Aufklärungsrate erhöhen? Kann sich der STR vorstellen, solche oder ähnliche Massnahmen für die Stadt Zürich zu etablieren?
11. Kann sich der Stadtrat vorstellen, Vereine oder Gemeinschaften mit Velobezug (z.B. Pro Velo; Chatgruppen im Umfeld von Critical Mass...) als Katalysatoren bei der Umsetzung solcher Massnahmen zu nutzen? Könnte die Involvierung der Gesellschaft («es geht uns alle an») ein wirksamer Ansatz sein?
12. Wie stellt sich der Stadtrat zur Idee, dass eine themenbezogene Stelle geschaffen wird, um ein solches für unsere Stadt angepasstes Projekt zu entwickeln und umzusetzen? Wie schätzt der Stadtrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Stelle ein?
13. Wie kann bei der Umsetzung verhindert werden, dass die Verantwortung auf andere abgeschoben wird (z.B. Polizei verweist auf Velohändler; Velohändler verweist auf Polizei etc.)?
14. Hat die Stadt Erfahrung, wie viel in den Velos verbaute Tracker beim Wiederfinden helfen? Kann sich die Stadt vorstellen, die Nutzung von Trackern zu empfehlen oder sogar finanziell zu unterstützen?
15. Gemäss Erfahrungen aus der Bevölkerung nimmt die Stadtpolizei keine Anzeigen entgegen, wenn sie mittels eines Trackers ein Velo dem Besitzer wieder zurückgeben konnte (auch wenn das Schloss geknackt worden ist). Gibt es Dienstanweisungen dazu? Richtet sich eine Anzeige gegen den Akt des Diebstahls oder gegen den Umstand, dass der Eigentümer nicht mehr Besitzer ist?
16. Unter welchen Voraussetzungen darf die Stadt Videoüberwachung bei öffentlichen Veloabstellanlagen betreiben? Falls es u.a. einen substantzieller Sachschaden braucht: wie kann dieser beziffert werden? Gibt es richterliche Urteile dazu? Falls ja, bitte um konkrete Angaben.
17. An wie vielen Orten (öffentliche Anlagen der Stadt Zürich; geschlossene Anlagen der Stadt Zürich; Anlagen anderer Betreiber, z.B. SBB) gibt es eine Videoüberwachung von Abstellplätzen für Velos/E-Bikes? Wo und seit wann? Wie hat sich an diesen Orten die Anzahl dieser Diebstahldelikte entwickelt? Was für Schlüsse zieht der Stadtrat daraus? Bitte um Zahlen je Ort zu den Jahren vor der Videoüberwachung und seither.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Wie hat sich die Anzahl von Diebstahldelikten von Fahrrädern und E-Bikes 25 und 45 km/h in den letzten 25 Jahren in der Stadt Zürich entwickelt?

Die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) reicht bis ins Jahr 2009 zurück und weist für die einzelnen Fahrzeuge folgende Zahlen aus:



Fahrzeugdiebstahl Stadt Zürich																	Veränderung 2023/2024	
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	absolut	in %
Schwere Fahrzeuge	5	7	11	8	5	11	8	2	6	10	4	5	13	5	3	8	5	166.7
Personenwagen	80	87	88	93	100	55	60	54	63	70	60	49	76	42	44	69	25	56.8
Motorräder	124	106	81	126	82	126	101	77	70	107	105	74	134	89	132	102	-30	-22.7
Motorfahrräder	72	41	45	56	52	115	156	154	178	347	649	813	681	951	1572	1769	197	12.5
davon mit Verbrennungsmotor	0	0	0	0	0	39	37	22	29	22	25	11	16	9	9	9	0	0
davon mit Elektromotor	0	0	0	0	0	76	119	132	149	325	624	802	665	942	1563	1760	197	12.6
Fahrräder	3327	2543	3213	2929	2778	3627	3271	2762	3146	3207	3131	3024	2417	2740	2532	2651	119	4.7
Übrige Fahrzeuge	9	14	4	14	17	7	18	16	26	27	24	68	74	197	128	24	-104	-81.3
Total Fahrzeugdiebstahl	3617	2798	3442	3226	3034	3941	3614	3065	3489	3768	3973	4033	3395	4024	4411	4623	212	4.8

Stand Daten: 31. Dezember 2024, Auswertung vom: 31. Januar 2025

Seit 2011 wird der Art. 94 SVG (Entwendung zum Gebrauch) bei den Fahrzeugdiebstählen nicht mehr berücksichtigt

Die statistische Unterscheidung der Motorfahrräder nach Antriebsart ist erst seit 2014 möglich.

Die Kategorie «Motorfahrräder mit Elektromotor» umfasst alle elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit zwei hintereinander angeordneten Rädern, deren Geschwindigkeit ohne Pedalunterstützung auf 30 km/h oder mit Pedalunterstützung auf 45 km/h begrenzt ist (z. B. E-Bikes, E-Scooter [E-Trottinets]; vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Jahresbericht 2024 der polizeilich registrierten Straftaten, Neuchâtel 2025, S. 80, Ziffer 5.2.8). Eine Statistik nur für E-Bikes ist nicht vorhanden.

Frage 2

Welches sind die «Hotspots» von solchen Diebstählen? An welchen Orten in der Stadt werden am häufigsten solche Diebstähle gemeldet? Bitte um eine Auflistung der 10 häufigsten Orte inkl. Häufigkeitsangaben.

Rang	Örtlichkeiten / Delikte	2022	2023	2024	Total	Differenz 2022/24
1	Hauptbahnhof Zürich	212	251	310	773	+46%
2	Bahnhof Oerlikon	62	107	78	247	+26%
3	Bahnhof Stadelhofen	22	37	30	89	+36%
4	Bahnhof Altstetten	17	37	32	86	+88%
5	Ecke Lang-/Zollstrasse	38	17	19	74	-50%
6	Helvetiaplatz	12	15	19	46	+58%
7	Hallenbad City	12	11	23	46	+92%
8	Flussbad Au-Höngg	13	13	10	36	-23%
9	Freibad Letzigraben	14	11	5	30	-64%
10	Kalanderplatz	10	16	6	32	-40%
	Total	412	515	532	1459	+29%

Quelle: Polis-Journal



4/12

Frage 3

Wie hoch ist die Aufklärungsquote der gemeldeten Diebstähle von Velos und E-Bikes?

Aufklärungsquote Stadt Zürich																
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Schwere Fahrzeuge	80.0%	28.6%	36.4%	12.5%	20.0%	36.4%	50.0%	0.0%	66.7%	30.0%	50.0%	60.0%	69.2%	80.0%	100.0%	50.0%
Personenwagen	27.5%	26.4%	34.1%	35.5%	33.0%	50.9%	48.3%	46.3%	46.0%	58.6%	63.3%	83.7%	68.4%	73.8%	52.3%	43.5%
Motorräder	12.9%	7.5%	7.4%	6.3%	8.5%	15.9%	8.9%	10.4%	21.4%	26.2%	29.5%	23.0%	40.3%	31.5%	24.2%	29.4%
Motorfahrräder	6.9%	9.8%	4.4%	14.3%	3.8%	5.2%	7.7%	5.8%	11.2%	6.6%	6.0%	11.4%	11.2%	7.2%	5.9%	8.6%
davon mit Verbrennungsmotor						10.3%	13.5%	0.0%	27.6%	13.6%	16.0%	9.1%	25.0%	11.1%	22.2%	22.2%
davon mit Elektromotor						2.6%	5.9%	6.8%	8.1%	6.2%	5.6%	11.5%	10.8%	7.1%	5.8%	8.6%
Fahrräder	8.0%	3.1%	2.3%	3.8%	1.8%	1.8%	1.7%	2.2%	1.4%	3.0%	3.0%	3.6%	3.0%	2.6%	3.0%	2.9%
Übrige Fahrzeuge	22.2%	28.6%	0.0%	7.1%	11.8%	28.6%	22.2%	0.0%	15.4%	11.1%	12.5%	10.3%	10.8%	7.6%	14.8%	8.3%
Total																
Fahrzeugdiebstahl	8.7%	4.3%	3.4%	5.1%	3.1%	3.2%	3.2%	3.3%	3.3%	5.2%	5.2%	6.7%	8.0%	5.4%	5.6%	6.4%

Stand Daten: 31. Dezember 2024, Auswertung vom: 16. Februar 2025

Seit 2011 wird der Art. 94 SVG (Entwendung zum Gebrauch) bei den Fahrzeugdiebstählen nicht mehr berücksichtigt
Die statistische Unterscheidung der Motorfahrräder nach Antriebsart ist erst seit 2014 möglich.

Vgl. im Übrigen die Bemerkungen zu Frage 1.

Frage 4

Wie viele der bestohlenen Bürger ersetzen ihr Fahrrad/E-Bike nach dem Diebstahl nicht mehr und gehen dadurch als Nutzer von Fahrrad/E-Bike verloren? Wie viele Leute nutzen ihr Velo/E-Bike nicht oder seltener, da sie einen möglichen Diebstahl befürchten. Falls keine konkreten Zahlen vorhanden sind: bitte um eine Abschätzung; nach Möglichkeit unter Beizug von wissenschaftlichen Daten.

Hierzu können keine Angaben gemacht werden. Es liegen auch keine wissenschaftlichen Daten vor, die eine Einschätzung erlauben würden.

Frage 5

Wie hoch sind die direkten (z.B. Kosten für die Versicherung, die Bestohlenen) und indirekten (Verwaltungsaufwand Polizei; Zeitaufwand für Bestohlene) durchschnittlichen Kosten für die Besitzen und die Gesellschaft? Bitte um eine Auflistung für einen durchschnittlichen Fall und für das Total aller Fälle gemäss den jüngsten Zahlen für ein ganzes Jahr, und zwar sowohl gemäss der Anzahl gemeldeter Diebstähle als auch für die geschätzte Anzahl inklusive der nicht gemeldeten Diebstähle (als Schätzung). Wie hoch sind die Kosten die Stadt (Lohn; Verwaltung...) pro Jahr? Auf der Seite von proiect529 wird ein Rechner für die Kosten angeboten: Welche sind für die Stadt Zürich realistische Zahlen? Ist der Stadtrat mit der entsprechenden Schätzung einverstanden?

Die Stadt Zürich verfügt über keine Daten, welche die direkten und indirekten Kosten für Bestohlene, Versicherungen, die Polizei und die Gesellschaft als Ganzes ausweisen würden. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Bestimmung des polizeilichen Aufwands mit Unsicherheiten verbunden wäre, da viele Akteure am Gesamtprozess beteiligt sind und der Aufwand sehr unterschiedlich ausfallen kann. Da in der Stadt Zürich die meisten Anzeigen online über das Suisse ePolice-Portal erfolgen, dürfte der Aufwand pro Anzeige im Regelfall



5/12

tief sein. In Fällen mit Tatverdächtigen und entsprechendem Ermittlungsaufwand stellt sich die Sachlage ganz anders dar.

Eine Einordnung des besagten Kalkulators («Bike Theft Calculator» des Projekts 529 / 529 Garage) erweist sich als schwierig. Einerseits gibt es keine vergleichbaren Tools oder Plattformen (aufgrund der Komplexität der jeweiligen Kostenfaktoren), andererseits müssen bei der Berechnung der Zahlen viele Annahmen getroffen werden, die teilweise nicht veränderbar sind, und vor allem bei den indirekten Kosten auf die Verhältnisse in Nordamerika abgestimmt sind, wo das Tool entwickelt wurde und in Anwendung steht.

Frage 6

Was für Auswirkungen auf psychologischer Ebene (z.B. Sicherheitsempfinden) vermutet der Stadtrat aufgrund der Diebstähle? Wie begegnet er dem?

Das Sicherheitsempfinden in der Stadtzürcher Bevölkerung darf aufgrund der Resultate aus den regelmässig stattfindenden Sicherheitsbefragungen generell als hoch bezeichnet werden. Es bemisst sich an zahlreichen Faktoren, die das entsprechende Gesamtbild ausmachen.

Das Entwenden eines Fahrrades ist für die Betroffenen ein sehr ärgerliches und unangenehmes Erlebnis. Der Stadtrat geht aber nicht davon aus, dass ein gesamthaft vorhandenes Sicherheitsempfinden dadurch massgeblich beeinträchtigt wird.

Frage 7

Gibt es gesetzlich vorgeschriebene Identifizierungsnummern, welche die Hersteller an den Velos/E-Bikes z.B. eingravieren müssen? Welchen Standards müssen diese erfüllen? Ist klar vorgeschrieben, wo dieser Code am Rahmen hingehört?

Im vorliegend interessierenden Kontext ist zwischen Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern (Elektro-Trottinett 20 km/h; E-Bike, Elektro-Roller und Elektor-Scooter 20 km/h bzw. 25 km/h mit Tretunterstützung) und Motorfahrrädern (E-Bike 30 km bzw. 45 km/h mit Tretunterstützung) zu unterscheiden. Gemäss Art. 18 lit. a und b Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) fallen unter die Fahrzeugkategorie «Motorfahrrad» sowohl Motorfahrräder als auch Leicht-Motorfahrräder

Leicht-Motorfahrräder benötigen wie Fahrräder keine Zulassung und kein Kontrollschild. Bei Motorfahrrädern, die ein Kontrollschild benötigen, muss dieses hinten möglichst senkrecht und von hinten gut sichtbar angebracht sein. Das Kontrollschild darf nicht verändert, verbogen, zerschnitten oder unleserlich gemacht werden (Art. 176 Abs. 4 VTS).

Gemäss Art. 213 Abs. 2 VTS muss beim Inverkehrbringen am Rahmen serienmässig hergestellter Fahrräder eine leicht feststellbare, individuelle Nummer eingeschlagen und der Name des Herstellers oder der Herstellerin oder eine Marke unverwischbar aufgetragen sein. Dasselbe gilt gemäss Art. 176 Abs. 1 VTS auch für Motorfahrräder und Leicht-Motorfahrräder. Je nach Hersteller variiert die Positionierung der Rahmennummer. Üblicherweise werden diese unter dem Tretlager, an den Seiten des hinteren Rahmenrohrs, an den Seiten der vorderen Rahmenrohre, an der Sattelstütze des Rahmens, an der hinteren Radaufhängung oder an der hinteren Radgabel angebracht.



6/12

Frage 8

Gibt es einen Datenaustausch bezüglich der als gestohlen gemeldeter Fahrräder/E-Bikes zwischen Stadt, Kanton, anderen Städten, Bund und weiteren Betreibern von Veloabstellanlagen, z.B. SBB, etc.

In der Schweiz können Zweiradbesitzerinnen und -besitzer, deren Fahrrad bzw. E-Bike abhandengekommen ist, sehr einfach und während 24 Stunden die Diebstahlsanzeige via das Internetportal Suisse e-Police ([Suisse ePolice – der Schweizer Online-Polizeiposten](#)) melden. Die gesuchten Fahrräder werden danach national im polizeilichen Fahndungsregister ausgeschrieben. Diese Fahrräder können sehr einfach identifiziert werden, sofern die benötigten Informationen von den Besitzerinnen oder Besitzern angegeben werden konnten. Die Polizeidatenbank ist für die Betreiberinnen und Betreiber von Veloabstellanlagen wie z. B. die SBB öffentlich nicht einsehbar. Sie können sich aber bei der Polizei melden und abklären lassen, ob ein Fahrzeug als gestohlen gemeldet ist oder nicht.

Ob Fahrräder gestohlen sind, überprüft die Stadtpolizei anlässlich von allgemeinen Kontrollen oder gezielten Velokontrollen bei Verdacht. Zudem sammeln Mitarbeitende von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) Velos ein, die mindestens dreissig Tage auf öffentlichem Grund nicht bewegt wurden. Die Fahrräder werden mit den bei der Polizei als gestohlen gemeldeten Fahrrädern abgeglichen und bei keiner Übereinstimmung registriert und für 90 Tage in ein Depot gestellt.

Einen Datenaustausch über die oben beschriebene Vernetzung hinaus besteht nicht.

Frage 9

Kann sich der Stadtrat vorstellen, Informationssysteme (z.B. KI) zu nutzen, um gestohlene Fahrräder/E-Bikes wieder ihren Besitzer zuzuführen? Bsp: Besitzer können Bilder ihrer Fahrräder/E-Bikes in einem Tool hochladen. Bürger können Fahrräder/E-Bikes, welche potenziell gestohlen sein könnten (z.B., weil sie seit Tagen an einem Ort stehen) fotografieren und in das Tool stellen. Mittels Bildanalyse wird geprüft, ob es einen Match gibt und benachrichtigt den Besitzer.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 8 festgehalten wurde, müssen Fahrraddiebstähle entweder über das Internetportal Suisse e-Police oder auf einer Polizeiwache gemeldet werden. Im Verlauf des Dateneingabeprozesses werden Betroffene aufgefordert, vorgängig über die Internetseite «VeloSuche» (<https://www.stadt-zuerich.ch/de/mobilitaet/velo/velo-parkieren/velosuche.html>) von ERZ zu prüfen, ob Ihr Fahrzeug eventuell eingezogen wurde. Diese Seite der Stadt Zürich kann auch unabhängig von einer Suisse e-Police-Meldung genutzt werden. Sowohl über die Suisse e-Police-Seite wie auch über die Seite von ERZ können Fotos von Fahrrädern hochgeladen werden. Auf keiner der beiden Seiten wird KI eingesetzt. Ebenso wenig ist vorgesehen, dass nicht von einem Fahrraddiebstahl betroffene Drittpersonen Fotos für einen Daten- bzw. Bilderabgleich hochladen.

Die Entwicklung eines Tools, in das Fahrradbesitzerinnen und -besitzer Angaben zu ihren Velos und E-Bikes (Rahmennummer, Bilder etc.) machen und allfällige Diebstähle melden können, die mit den Meldungen von Drittpersonen über potenziell gestohlene Fahrzeuge verglichen werden, erscheint verlockend. Ein solches Projekt bedürfte allerdings vertiefter



7/12

Abklärungen, insbesondere hinsichtlich der Schaffung rechtlicher Grundlagen. Dabei müsste je nach Ausgestaltung des Tools dem Datenschutz besondere Beachtung geschenkt werden.

Ergänzend ist anzumerken, dass in der Schweiz bereits diverse private Internet-Plattformen in Betrieb sind, die eine freiwillige Registrierung von Daten zu Fahrrädern ermöglichen. Zudem sind Meldungen über potenziell gestohlene Fahrräder möglich. Ob bei diesen Plattformen bereits KI zum Einsatz kommt, ist nicht bekannt. Eine Registrierung von Fahrrädern bieten z. B. folgende Tools an:

- bicycode.org
- trakyv.com
- velofinder.ch
- suisse-velo.ch
- velo-vignette.ch

Auf all diesen Seiten wird im Übrigen klargestellt, dass die Sicherung des eigenen Fahrrades entscheidend ist. Zudem wird darauf hingewiesen, dass bei einem Diebstahl eine Anzeige bei der Polizei zu erstatten ist.

Frage 10

Sind dem STR Massnahmen wie das «Project 529» bekannt, welche die Diebstahlrate senken und/oder die Aufklärungsrate erhöhen? Kann sich der STR vorstellen, solche oder ähnliche Massnahmen für die Stadt Zürich zu etablieren?

und

Frage 11

Kann sich der Stadtrat vorstellen, Vereine oder Gemeinschaften mit Velobezug (z.B. Pro Velo; Chatgruppen im Umfeld von Critical Mass...) als Katalysatoren bei der Umsetzung solcher Massnahmen zu nutzen? Könnte die Involvierung der Gesellschaft («es geht uns alle an») ein wirksamer Ansatz sein?

und

Frage 12

Wie stellt sich der Stadtrat zur Idee, dass eine themenbezogene Stelle geschaffen wird, um ein solches für unsere Stadt angepasstes Projekt zu entwickeln und umzusetzen? Wie schätzt der Stadtrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Stelle ein?

Das «Project 529» ist nicht im Detail bekannt. Aufgrund einer groben Sichtung der Website handelt es sich um eine von privater Seite angebotene und von privaten Versicherungen mitfinanzierte Möglichkeit, Fahrräder zu registrieren, einen Diebstahl zu hinterlegen und potenziell gestohlene Velos zu melden. Verbindungen mit staatlichen Polizeikörpern sind nicht ersichtlich. Ebenfalls ist nicht bekannt, wie der Datenschutz geregelt ist.

Die Einführung einer solchen städtischen Internetplattform, deren Betreuung und eine mögliche Abstimmung mit anderen Polizeikörpern hätte einen sehr grossen Aufwand zur Folge, der in



8/12

keinem Verhältnis zum Mehrwert stehen dürfte. Mit Blick auf die in der Antwort zu Frage 9 erwähnten privaten Internetplattformen ist festzuhalten, dass nur ein kleiner Teil der Bevölkerung ihre Fahrräder registriert und weitere persönliche Daten hinterlegt. Gemäss den Zahlen bei «velofinder.ch» und «velo-vignette.ch» sind momentan rund 430 000 Fahrzeuge registriert. Verglichen mit der Bevölkerungszahl und der in Betrieb stehenden Fahrräder ist dies ein eher tiefer Wert. Ob dieser Umstand z. B. auf die notwendige Registrierung («Datenschutz-Angst»), die sehr rasche Ausbezahlung von Versicherungsleistungen bei einem Diebstahl oder auf andere Gründe zurückzuführen ist, ist nicht bekannt. Zudem gilt es zu bedenken, dass eine Stadtzürcher Internetlösung die privaten Plattformen (unnötig) konkurrenzieren würde.

Gemäss Auskunft des Betreibers von velo-vignette.ch sollen die beiden vorgenannten Plattformen zusammengelegt werden. Eine Registrierung kostet einmalig Fr. 9.– pro Fahrzeug, was in Bezug auf die Kosten eines Zweirades gering ist. Ein Zugriff auf die entsprechende Datenbank könne der Polizei bzw. auch städtischen Institutionen gewährt werden, was in Basel der Fall ist (vgl. den Beitrag des SRF-Regionaljournals Basel Baselland vom 9. April 2024 «Mit Schloss und Strichcode vor Diebstahl schützen» [[Beitrag SRF](#)]). Ein solcher Zugriff wurde von der Stadtpolizei Zürich und von ERZ bereits geprüft und wird als nicht zielführend erachtet, da bei den Diebstahlsanzeigen auf Suisse e-Police nebst den allgemein benötigten Erkennungsmerkmalen auch die Nummer von velo-vignette.ch (sofern vorhanden) erfasst werden und somit schweizweit nach diesen gesucht werden kann, was keinen separaten Zugriff der Polizei auf diese Datenbank erfordert.

Unabhängig davon wäre eine Anbindung an bestehende schweizweite Plattformen jedenfalls zielführender als der Aufbau eines eigenen Internet-Tools und die Schaffung entsprechender Stellen. Geprüft werden könnten allenfalls finanzielle Zuwendungen an private Internet-Tools oder das gemeinsame Ergreifen präventiver Massnahmen. Dabei könnten sich allerdings Fragen der rechtsgleichen Behandlung der privaten Anbieterinnen und Anbieter stellen.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Sicherung der Fahrräder durch die Besitzerinnen und Besitzer selbst den grössten Schutz bietet, was auch von privater Seite immer wieder betont wird (z. B. geeignete Schlösser, Tracking der eigenen Velos). Leider wird diese Eigenverantwortung zu wenig wahrgenommen, so dass diesbezüglich präventive Massnahmen geprüft werden könnten. Relevant ist zudem, dass bei einem Diebstahl zuerst die Polizei informiert werden sollte.

Frage 13

Wie kann bei der Umsetzung verhindert werden, dass die Verantwortung auf andere abgehoben wird (z.B. Polizei verweist auf Velohändler; Velohändler verweist auf Polizei etc.)?

Die Polizei macht keine Schuldzuweisungen. Sie informiert wie die meisten Händlerinnen und Händler sowie Velo-Vereinigungen, dass die eigenverantwortliche Sicherung der Fahrzeuge im Vordergrund stehen muss. Zudem sollten die wichtigsten Angaben zu den Fahrzeugen wie Rahmennummer, Farbe und Typ in geeigneter Weise abgelegt sein, damit diese den Polizeibehörden bei einem Diebstahl angegeben werden können. In vielen Fällen können die Fahrradbesitzerinnen und -besitzer diese Informationen der Polizei bei einer Diebstahlsanzeige nicht angeben, was die Suche und Identifizierung der Fahrräder erschweren.



9/12

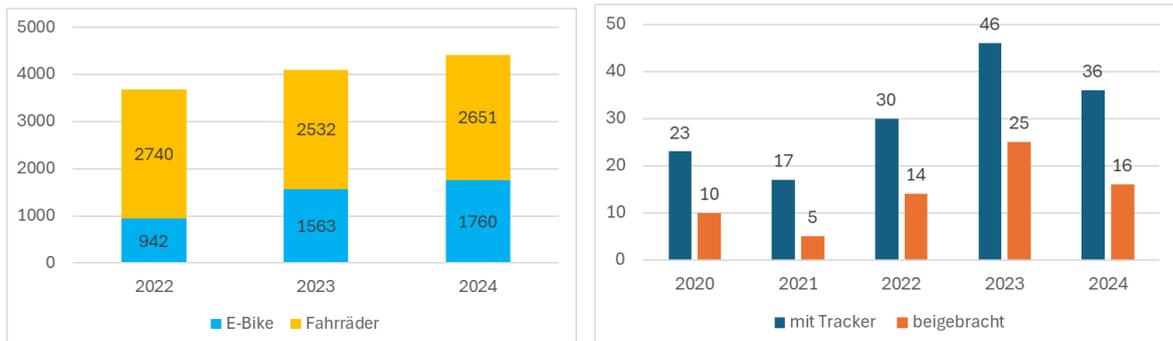
Die meisten Foren und Plattformen von Velo-Vereinigungen sowie Händlerinnen und Händlern weisen auf folgende relevante Punkte hin:

- Nach einem Velodiebstahl sollte unverzüglich eine Anzeige bei der Polizei erstattet und die Versicherung kontaktiert werden, um die Chancen auf Wiedererlangung des Fahrrads zu erhöhen oder eine finanzielle Entschädigung zu sichern.
- Zur Prävention von Velodiebstählen sollten individuelle Merkmale bei der Auswahl des Velos berücksichtigt und in hochwertiges Sicherheitszubehör wie Schlösser und GPS-Tracker investiert werden. Zudem sollten Informationen wie Rahmennummer, Farbe und Typ von den Besitzerinnen und Besitzern abgelegt sein.
- E-Bikes sind aufgrund ihres hohen Werts ein besonders beliebtes Ziel für Velodiebe. Es empfehlen sich deshalb spezielles Sicherheitszubehör und entsprechende Versicherungen für zusätzlichen Schutz.

Frage 14

Hat die Stadt Erfahrung, wie viel in den Velos verbaute Tracker beim Wiederfinden helfen? Kann sich die Stadt vorstellen, die Nutzung von Trackern zu empfehlen oder sogar finanziell zu unterstützen?

Die untenstehende erste Grafik gibt Auskunft über die Anzahl gestohlener Fahrräder, die zweite über die Zahl gestohlener Fahrräder, die mit einem Tracker ausgerüstet waren bzw. beigebracht werden konnten.



Die Aufklärungsquote (AQ) beim Fahrraddiebstahl ist seit jeher ausserordentlich tief und hat sich seit 2018 kaum verändert (rund 3%). Auch wenn das Wiederauffinden eines gestohlenen Fahrrads nicht direkt von der AQ abgeleitet werden kann (diese gibt Auskunft über den Anteil der polizeilich ermittelten Tatverdächtigen des jeweiligen Delikts), deutet die stabile Rate darauf hin, dass Tracker nicht sehr verbreitet sind und/oder keine grosse Rolle spielen. Die Angaben sind als Schätzung zu verstehen. Die Resultate wurden stichprobeweise geprüft und sind gut belastbar.

In rund 1,5% der Anzeigen (168) wurden angebrachte Ortungssysteme erwähnt. Dabei waren verbaute Systeme in der Unterzahl. In knapp der Hälfte der Fälle (78) konnten die Fahrräder



10/12

dank der Lokalisierung wieder beschafft und einige Tatverdächtige ermittelt werden. Aus polizeilicher Sicht wäre eine weitere Verbreitung von Trackern zu begrüssen. Von einer finanziellen Unterstützung ist allerdings abzusehen, ansonsten auch Beiträge an die Investition in andere Sicherheitssysteme geprüft werden müssten (z. B. Alarmanlagen für Geschäfte und Wohnungen).

Frage 15

Gemäss Erfahrungen aus der Bevölkerung nimmt die Stadtpolizei keine Anzeigen entgegen, wenn sie mittels eines Trackers ein Velo dem Besitzer wieder zurückgeben konnte (auch wenn das Schloss geknackt worden ist). Gibt es Dienstanweisungen dazu? Richtet sich eine Anzeige gegen den Akt des Diebstahls oder gegen den Umstand, dass der Eigentümer nicht mehr Besitzer ist?

Das Anzeigerecht ist abschliessend in der Strafprozessordnung (StPO, SR 312.0) geregelt. Entsprechend besteht hierzu keine Dienstanweisung. Gemäss Art. 301 Abs. 1 StPO ist jede Person berechtigt, Straftaten bei einer Strafverfolgungsbehörde schriftlich oder mündlich anzuzeigen (z. B. Diebstahl nach Art. 139 Strafgesetzbuch, StGB, SR 311.0). Gegenstand der Anzeige ist somit die Straftat. Die Strafverfolgungsbehörde – also auch die Polizei – ist nach Art. 302 Abs. 1 StPO grundsätzlich verpflichtet, die ihr gemeldeten Straftaten der zuständigen Behörde weiterzuleiten, soweit sie für die Verfolgung nicht selbst zuständig ist. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit ist die Polizei daher verpflichtet, die Ermittlungen auch bei unsicherer Beweislage und/oder Überlastung an die Hand zu nehmen, weiterzuverfolgen und weiterzuleiten. Einzig bei absoluten Bagatellübertretungen und offensichtlich unhaltbaren oder trölerischen Strafanzeigen kann ausnahmsweise davon abgesehen werden (NADINE HAGENSTEIN, in: Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, 3. Aufl. 2023, Art. 302 N 20).

Frage 16

Unter welchen Voraussetzungen darf die Stadt Videoüberwachung bei öffentlichen Veloabstellanlagen betreiben? Falls es u.a. einen substantieller Sachschaden braucht: wie kann dieser beziffert werden? Gibt es richterliche Urteile dazu? Falls ja, bitte um konkrete Angaben.

Gemäss Art. 9 Abs. 1 Datenschutzverordnung der Stadt Zürich (DSV, AS 236.100) darf ein öffentliches Organ Videoüberwachung einsetzen, soweit dies für die Erfüllung seiner öffentlichen Aufgaben erforderlich und geeignet ist, erhebliche Gefahr für Leib und Leben oder für Sachen mit grosser Schadensfolge besteht und keine überwiegenden schutzwürdigen Interessen entgegenstehen. Dabei stellt die Verhinderung oder Ahndung geringfügiger strafbarer Handlungen keinen hinreichenden Grund dar, um Videoüberwachung einzusetzen (Art. 9 Abs. 2 DSV). Der Begriff «erhebliche Gefahr für Sachen mit grosser Schadensfolge» ist auslegungsbedürftig. Der Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat vom 7. Dezember 2022 (GR Nr. 2022/629) sind keine Einzelheiten zu entnehmen, da die entsprechende Bestimmung erst in der gemeinderätlichen Debatte eingefügt worden ist. Da Art. 9 DSV erst am 1. November 2024 in Kraft getreten ist, wird sich zu dieser neuen Bestimmung erst noch eine Praxis entwickeln müssen. Gerichtsurteile liegen diesbezüglich keine vor bzw. sind nicht bekannt.



11/12

Im Zusammenhang mit der Velostation Stadttunnel wurde bei der Datenschutzstelle der Stadt Zürich (DAS) abgeklärt, ob Videoüberwachung möglich wäre. Die DAS ist bei der Velostation Stadttunnel zum Schluss gekommen, dass die Voraussetzung der erheblichen Gefahr für Leib und Leben oder für Sachen mit grosser Schadensfolge nicht erfüllt sei. Der Diebstahl von Velos falle nach Einschätzung der DAS in den Bagatellbereich. Zudem sei nicht anzunehmen, dass im stark frequentierten Velotunnel im Hauptbahnhof eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben bestehe, die sich von anderen öffentlichen unterirdischen Standorten unterscheide, zumal die Velostation über Nacht geschlossen sei.

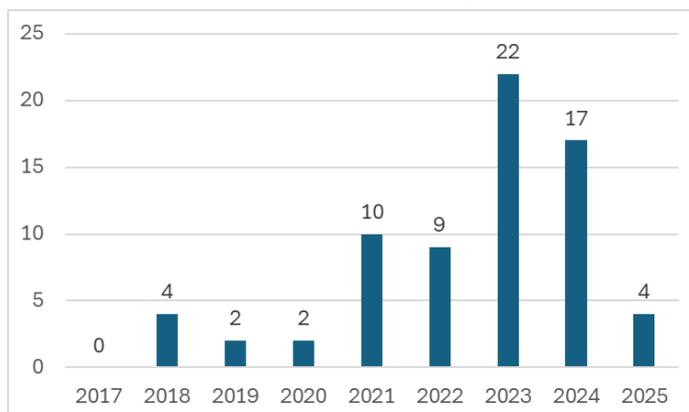
Frage 17

An wie vielen Orten (öffentliche Anlagen der Stadt Zürich; geschlossene Anlagen der Stadt Zürich; Anlagen anderer Betreiber, z.B. SBB) gibt es eine Videoüberwachung von Abstellplätzen für Velos/E-Bikes? Wo und seit wann? Wie hat sich an diesen Orten die Anzahl dieser Diebstahldelikte entwickelt? Was für Schlüsse zieht der Stadtrat daraus? Bitte um Zahlen je Ort zu den Jahren vor der Videoüberwachung und seither.

Die aktuelle Auflistung von Videokameras der Stadtverwaltung Zürich findet sich auf der entsprechenden, öffentlich einsehbaren Open-Data-Plattform der Stadt Zürich (abrufbar unter: https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/prd_stez_liste_videokameras_stadtverwaltung). Es besteht nur in der Velostation Europaplatz eine Videoüberwachung; diese wurde mit der Inbetriebnahme im September 2017 eingeführt. Welche Anlagen die SBB oder andere Betreiber mit Videogeräten überwachen, ist nicht bekannt.

Gemäss Mitteilung der Betreiberin der Velostation Europaplatz findet seit 2022 tendenziell eine Zunahme der Diebstähle statt. Es werden subjektiv zunehmend vermehrt Entwendungen von Fahrrädern wahrgenommen. Es bestehen keine Vergleichszahlen zum Betrieb ohne Videoüberwachung.

Die untenstehende Grafik gibt Auskunft über die bei der Polizei angezeigten Diebstähle von Fahrrädern und E-Bikes aus oder bei der Velostation Europaplatz (explizite Erwähnung als Tatörtlichkeit bzw. Ortsbezeichnung des Delikts).



Im Namen des Stadtrats



Stadt Zürich
Stadtrat

12/12

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter