



Beschluss des Stadtrats

vom 8. Januar 2025

GR Nr. 2024/487

Nr. 3/2025

Schriftliche Anfrage von Ruedi Schneider und Severin Meier betreffend Problematik der Autoposer-Szene in der Stadt, aktuelle Erhebungen zur Entwicklung, betroffene Standorte, Anzahl Verzeigungen, Wegweisungen und weitere ergriffene Massnahmen sowie ergänzende Möglichkeiten für die Lösung des Problems

Am 23. Oktober 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Ruedi Schneider und Severin Meier (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/487, ein:

Die Problematik der sogenannten Autoposer*innen ist in der Stadt Zürich bereits bekannt. Entsprechend gab es bereits 2021 eine schriftliche Anfrage (2021/130) sowie politische Vorstösse (2022/102 und 2022/424) in dieser Sache. In der Zwischenzeit hat sich das Problem weiter zugespitzt und die Belastung für die Bevölkerung nimmt weiter zu. Die Lärmemissionen sind insbesondere rund um das Seebecken sowie an der Hohlstrasse eine grosse Belastung für die Quartierbewohner*innen. Gerade auch beim Stadthaus und in der Umgebung Bürkliplatz verursachen die Autoposer*innen auch immer häufiger Staus und behindern sowohl den motorisierten Verkehr als auch Velofahrende und Fussgänger*innen.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Gibt es aktuelle Erhebungen zum Aufkommen von Autoposer*innen? Kann der Stadtrat Angaben zur Anzahl und zeitlichen Mustern von Ansammlungen von Autoposer*innen machen?
2. Verfügt der Stadtrat über Kenntnisse der Szene und kann Angaben dazu machen, welche Standorte besonders betroffen sind?
3. Wie viele Verzeigungen und Wegweisungen im Zusammenhang Autoposer*innen wurden in den vergangenen Jahren ausgesprochen?
 - Wie wirksam und nachhaltig schätzt der Stadtrat die Verzeigungen und Wegweisungen ein?
 - Gibt es Erkenntnisse dazu, ob die gleichen Personen mehrfach zu verschiedenen Zeitpunkten wegge-wiesen wurden? Konsequenzen
 - Was sind die von mehrfachen Wegweisungen für Betroffene?
 - Haben, gemäss Einschätzung des Stadtrats, Verzeigungen und Wegweisungen eine abschreckende Wirkung?
4. Hat der Stadtrat Massnahmen wie
 - begrenzte Verkehrsmassnahmen,
 - Temporeduktionen,
 - Strassensperrungen zu spezifischen Uhrzeiten,
 - Kommunikations- oder Sensibilisierungsmassnahmen oder bauliche Vorkehrungen getroffen? Wenn ja, wurden diese ausgewertet und welche Massnahmen haben sich als erfolgreich erwiesen und welche nicht? Wenn nein, wieso wurde darauf verzichtet?
5. Welche weiteren Massnahmen hat der Stadtrat ergriffen oder geprüft, um die betroffenen Quartiere vor Lärm-belästigungen zu schützen?
6. Wie gedenkt der Stadtrat in Zukunft gegen das Problem vorzugehen und welche ergänzenden Massnahmen sind geplant?



2/4

Frage 1

Gibt es aktuelle Erhebungen zum Aufkommen von Autoposer*innen? Kann der Stadtrat Angaben zur Anzahl und zeitlichen Mustern von Ansammlungen von Autoposer*innen machen?

Es sind keine Kennzahlen verfügbar, wie viele Autoposerinnen und Autoposer sich jeweils an den Treffpunkten bzw. «Hot Spots» aufhalten. Die Anzahl der vor Ort anzutreffenden Fahrzeuge hängt stark vom Wetter ab und ist an Feiertagen sowie während den Ferien höher. Die Problematik mit dieser Art von Fahrzeuglenkenden zeigt sich in der Regel am Wochenende von Freitag- bis Sonntagabend.

Frage 2

Verfügt der Stadtrat über Kenntnisse der Szene und kann Angaben dazu machen, welche Standorte besonders betroffen sind?

Kenntnisse der Szene sind insofern vorhanden, als die aktuellen Standorte der Autoposer-Szene bekannt sind. Diese können jedoch nach Jahreszeit variieren. Zudem führen Polizeieinsätze zu einer Verlagerung der Standorte. Zurzeit ist der Raum Stadthausquai/Fraumünsterstrasse/Quaibrücke ein sehr beliebter Treffpunkt. Weiter sind im Teilbereich der Hohlstrasse (Hardgutstrasse bis Bahnhof Altstetten) und an der Friesstrasse in Zürich-Oerlikon Autoposerinnen und Autoposer anzutreffen.

Frage 3

Wie viele Verzeigungen und Wegweisungen im Zusammenhang Autoposer*innen wurden in den vergangenen Jahren ausgesprochen?

- **Wie wirksam und nachhaltig schätzt der Stadtrat die Verzeigungen und Wegweisungen ein?**
- **Gibt es Erkenntnisse dazu, ob die gleichen Personen mehrfach zu verschiedenen Zeitpunkten weggewiesen wurden?**
- **Was sind die Konsequenzen von mehrfachen Wegweisungen für Betroffene?**
- **Haben, gemäss Einschätzung des Stadtrats, Verzeigungen und Wegweisungen eine abschreckende Wirkung?**

Die Anzahl Wegweisungen kann nur vom 3. Quartal 2024 an ausgewiesen werden, da dieser Wert in den vorherigen Jahren nicht erfasst wurde. Es liegen 32 Wegweisungen zum Thema Autoposerinnen bzw. Autoposer vor (Stand November 2024). Im Zusammenhang mit Verzeigungen in den vergangenen vier Jahren kann das Folgende festgehalten werden:

2020:

- 57 Kontrollen mit Schwerpunkt Lärm/Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41)
- 36 Fahrzeuge wurden sichergestellt (hohe Lärmemission/technische Mängel)
- 352 Verzeigungsrapporte betreffend VTS/technische Mängel
- 82 Verzeigungsrapporte betreffend Lärm (Verursachung durch Verhalten)

2021:

- 105 Kontrollen mit Schwerpunkt Lärm/VTS
- 112 Fahrzeuge wurden sichergestellt (hohe Lärmemission/technische Mängel)



3/4

- 540 Verzeigungsrapporte VTS/technische Mängel
- 136 Verzeigungsrapporte Lärm (Verursachung durch Verhalten)

2022:

- 81 Kontrollen mit Schwerpunkt Lärm/VTS
- 111 Fahrzeuge wurden sichergestellt (hohe Lärmemission/technische Mängel)
- 498 Verzeigungsrapporte VTS/technische Mängel
- 161 Verzeigungsrapporte Lärm (Verursachung durch Verhalten)

2023:

- 48 Kontrollen mit Schwerpunkt Lärm/VTS
- 56 Fahrzeuge wurden sichergestellt (hohe Lärmemission/technische Mängel)
- 390 Verzeigungsrapporte VTS/technische Mängel
- 94 Verzeigungsrapporte Lärm (Verursachung durch Verhalten)

2024:

- 45 Kontrollen mit Schwerpunkt Lärm/VTS
- 24 Fahrzeuge wurden sichergestellt (hohe Lärmemission/technische Mängel)
- 382 Verzeigungsrapporte VTS/technische Mängel
- 75 Verzeigungsrapporte Lärm (Verursachung durch Verhalten)
- 32 Wegweisungen

Verzeigungen und Wegweisungen sind nachhaltig und haben eine abschreckende Wirkung. Ob die gleichen Personen mehrfach zu verschiedenen Zeitpunkten weggewiesen wurden, wurde nicht ausgewertet. Mehrfache Wegweisungen sind bislang nicht vorgekommen, hätten aber bei einer Wiederhandlung gegen diese Massnahme eine Verzeigung an das Stadtrichteramt zur Folge.

Frage 4

Hat der Stadtrat Massnahmen wie: begrenzte Verkehrsmassnahmen, Temporeduktionen, Strassensperrungen zu spezifischen Uhrzeiten, Kommunikations- oder Sensibilisierungsmassnahmen oder bauliche Vorkehrungen getroffen? Wenn ja, wurden diese ausgewertet und welche Massnahmen haben sich als erfolgreich erwiesen und welche nicht? Wenn nein, wieso wurde darauf verzichtet?

Die Stadt hat in den vergangenen Jahren diverse Massnahmen zur Eindämmung des Problems getestet und eingeführt wie etwa Strassen- bzw. Gebietssperrungen. Als Beispiel kann das Sperrkonzept in der Umgebung Fraumünster erwähnt werden. Bei «baulichen» Massnahmen werden beispielsweise farbige Fahrbahnschwellen eingesetzt, um tiefer gelegte Fahrzeuge fernzuhalten. Zudem werden in den bekannten und betroffenen Gebieten vermehrt punktuelle Radarkontrollen durchgeführt.

Die eingesetzten Massnahmen wurden ausgewertet und in Bezug auf den Erfolg kritisch hinterfragt. So hat sich gezeigt, dass sich bei temporären Strassensperrungen sofort eine Verbesserung der Situation vor Ort abzeichnet. Allerdings ist bei solchen Sperrungen ein gewisser



4/4

«Verdrängungseffekt» feststellbar. Die Einführung von Tempo-30-Zonen beispielsweise um das Fraumünster hat zu keiner Verbesserung geführt, da der störende Lärm nicht auf die gefahrene Geschwindigkeit zurückzuführen ist, sondern auf den Motorenlärm.

Fragen 5 und 6

Welche weiteren Massnahmen hat der Stadtrat ergriffen oder geprüft, um die betroffenen Quartiere vor Lärmbelastigungen zu schützen? Wie gedenkt der Stadtrat in Zukunft gegen das Problem vorzugehen und welche ergänzenden Massnahmen sind geplant?

Die Stadtpolizei analysiert jede bekannte Örtlichkeit einzeln und leitet die dort am besten geeigneten Massnahmen ein. Dies kann von einer Geschwindigkeitsreduktion, gezielten Radarkontrollen bis hin zu baulichen Massnahmen reichen. Weiter wäre allenfalls ein «Lärmblitzer» ein adäquates Gegenmittel, jedoch fehlen hierfür zurzeit die rechtlichen Grundlagen. Vorstösse zu Gesetzesanpassungen sind auf Bundesebene hängig. Dennoch sollen auch in Zürich Erfahrungen im Umgang mit «Lärmblitzern» gesammelt werden. Aktuell werden Einsatzmöglichkeiten geprüft. Hinzuweisen ist schliesslich auf die kürzlich vom Bundesrat beschlossene und am 1. Januar 2025 in Kraft getretene Verschärfung der Verkehrslärmvorschriften. Gemäss neuem Art. 33 lit. e Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) ist das Verursachen von vermeidbarem Lärm der Auspuffanlage verboten. Untersagt ist insbesondere das Erzeugen von Knallgeräuschen durch Schalten oder abrupte Gaswegnahme.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter