



Bild: Guinandimage Fotografie

Geschäftsbericht 2015

Polizeidepartement

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Polizeidepartement

1.	Vorwort	105
2.	Jahresschwerpunkte	106
3.	Kennzahlen Polizeidepartement	107
4.	Departementssekretariat, Dienstabteilungen	108
4.1	Departementssekretariat	108
4.1.1	Aufgaben	108
4.1.2	Jahresschwerpunkte	108
4.1.3	Spezifische Kennzahlen	108
4.2	Stadtpolizei	108
4.2.1	Aufgaben	108
4.2.2	Jahresschwerpunkte	108
4.2.3	Allgemeine Kennzahlen	110
4.2.4	Spezifische Kennzahlen	111
4.3	Schutz & Rettung	111
4.3.1	Aufgaben	111
4.3.2	Jahresschwerpunkte	112
4.3.3	Allgemeine Kennzahlen	113
4.3.4	Finanzkennzahlen	115
4.4	Dienstabteilung Verkehr	116
4.4.1	Aufgaben	116
4.4.2	Jahresschwerpunkte	116
4.4.3	Allgemeine Kennzahlen	117
4.4.4	Spezifische Kennzahlen	118
4.5	Stadtrichteramt	119
4.5.1	Aufgaben	119
4.5.2	Jahresschwerpunkte	119
4.5.3	Spezifische Kennzahlen	120
4.5.4	Allgemeine Kennzahlen	120
5.	Parlamentarische Vorstösse	122

1. Vorwort



Dr. Richard Wolff. (Bild: Polizeidepartement)

Mit den Attentaten in Paris standen am Ende des Jahres, wie auch an seinem Anfang, zwei Ereignisse, die ein Schlaglicht auf die Arbeit im Polizeidepartement geworfen haben. Wir sind in Zürich zwar nicht direkt betroffen, sitzen aber quasi in der ersten Reihe als Zuschauende, und es ist allen klar: Auch wir könnten gemeint sein. Deshalb stellen wir uns im Polizeidepartement die Frage: Wie sicher ist Zürich? Sind unsere Dienstabteilungen gerüstet für einen derartigen Anschlag? Wir sind – soweit dies überhaupt möglich ist – vorbereitet, und die Lage wird fortlaufend überprüft.

Richte ich den Blick vom Weltgeschehen zu den Arbeiten im Polizeidepartement, fallen mir die grossen Projekte auf, die meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abschliessen konnten oder erfolgreich weitergeführt haben. Zur Jahresmitte schloss die Stadtratsdelegation «Stadtleben im öffentlichen Raum» das Projekt Rotlicht ab. Die Ziele, die vier Jahre zuvor gesetzt worden waren, sind erreicht. Ein ausführlicher Bericht zur Entwicklung des Prostitutionsgewerbes konnte dem Gemeinderat überwiesen werden.

Ein weiterer Markstein im letzten Jahr war der definitive Start der Zentralen Ausnüchterungs- und Betreuungsstelle (ZAB) im Amtshaus I am 1. April. Nach der im Jahr 2014 gewonnenen Volksabstimmung bestand die nötige rechtliche Grundlage für diese Einrichtung. Im Sommer wurde sie plangemäss umgebaut. Seit dem 1. November ist die ZAB täglich geöffnet.

Das Projekt Nachtleben hat im vergangenen Jahr richtig Fahrt aufgenommen. Nachdem die Spannungen zwischen Anwohnenden der Langstrasse und Partygängerinnen und -gängern beziehungsweise Clubbetreibenden auch in der Öffentlichkeit sichtbar wurden, ermöglichten wir mit Runden Tischen eine erste Entspannung der Lage. Die Probleme sind nicht gelöst, aber es werden nun erste Massnahmen umgesetzt, und ihre Wirksamkeit wird im kommenden Sommer vor Ort getestet.

Im letzten Jahr wurde mit dem Bellevue eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt saniert. Mit der Organisation der Grossbaustelle, wo im Sommer während Wochen quasi am offenen Herzen operiert wurde, gelang der Dienstabteilung Verkehr eine Meisterleistung, die beispielhaften Charakter hat für künftige Herausforderungen.

Das Projekt Ausbildungszentrum Rohwiesen, einer Schule für alle Blaulichtorganisationen, ist gut auf Kurs. Die Vertreterinnen und Vertreter der Dienstabteilungen Schutz & Rettung und Stadtpolizei arbeiten eng mit der Projektleitung sowie den Architektinnen und Architekten zusammen. Anfang Jahr hat der Gemeinderat einstimmig dem Projektierungskredit für das Ausbildungszentrum zugestimmt.

Gegen Jahresende stimmte das Zürcher Stimmvolk einer geänderten Gemeindeordnung und damit auch der Umbenennung des Polizeidepartements zu. Was für Aussenstehende kaum ein bedeutender Vorgang ist, hat jedoch für das Departement und das Zusammengehörigkeitsgefühl meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Dienstabteilungen Gewicht. Der neue Departementsname – Sicherheitsdepartement – hat etwas Verbindendes, das man hoffentlich auch in der alltäglichen Arbeit spüren wird.

Ich freue mich über die Leistung meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bin beeindruckt von ihrem Sachverstand und dem Willen, diesen jeden Tag einzusetzen. An dieser Stelle danke ich allen ganz herzlich für das im Jahr 2015 Geleistete.

Stadtrat Dr. Richard Wolff
Vorsteher des Polizeidepartements

2. Jahresschwerpunkte

Forensisches Institut

Per 1. März 2010 haben sich der Wissenschaftliche Dienst der Stadtpolizei und die kriminaltechnische Abteilung der Kantonspolizei zum Forensischen Institut Zürich (FOR) zusammengeschlossen. Die faktische Fusion hat sich bereits sehr bewährt. Kanton und Stadt Zürich sind daran, die gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen zu schaffen, um dem Institut ein passendes Rechtskleid zu geben, nämlich jenes einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt. Der entsprechende Vereinbarungsentwurf ist erstellt. Bevor mit Weisungen die Errichtung der Anstalt dem Kantonsrat beziehungsweise dem Gemeinderat der Stadt Zürich vorgeschlagen werden kann, gilt es, die Revision des eidgenössischen Mehrwertsteuergesetzes abzuwarten. Andernfalls würden die Saläre der ans Institut abkommandierten Polizistinnen und Polizisten mehrwertsteuerpflichtig. Gemäss neuem Art. 21 Abs. 2 Ziff. 28 lit. c sind Leistungen zwischen Anstalten, die ausschliesslich von Gemeinwesen gegründet wurden, und den an der Gründung beteiligten Gemeinwesen von der Mehrwertsteuer ausgenommen. Die entsprechende Gesetzesnovelle wurde in der Herbstsession 2015 vom Nationalrat gutgeheissen; die Beratung im Ständerat steht noch aus. Auch wenn die zeitliche Verzögerung der ursprünglichen Planung zuwiderläuft, so ist aber immerhin zu erwähnen, dass die Kriminaltechnische Abteilung der Kantonspolizei (KTA) und der Wissenschaftliche Dienst der Stadtpolizei (WD/WFD) sich faktisch verschmolzen haben und ihre Aufträge einwandfrei erfüllen.

Nachtleben in Zürich

Die 24-Stunden-Gesellschaft und ihre Auswirkungen wurden an den Brennpunkten des Nachtlebens in Zürich intensiv und kontrovers diskutiert. Unter der Leitung des Polizeidepartements wurde im Sommer 2014 das interdepartementale Projekt «Nachtleben» gestartet, das sich zum Ziel setzt,

- das Gleichgewicht an Ausgeh-Orten (besonders bezüglich Lärm) unter Einbezug der direkt Betroffenen auszuhandeln und
- eine enge departementsübergreifende Zusammenarbeit zu etablieren.

Im Jahr 2015 wurden die zwei Bereiche «Bewilligungen im Nachtleben» und «Konfliktmanagement» schwerpunktmässig bearbeitet.

Bewilligungen im Nachtleben: Die Zusammenarbeit der beteiligten Dienstabteilungen konnte verbessert werden. Ausserdem wird in diesem Bereich ein Urteil des Baurekursgerichts

umgesetzt. Danach ist für neue Betriebe mit dauernd hinausgeschobener Schlussstunde neu eine Baubewilligung nötig.

Konfliktmanagement: Besonders im Gebiet rund um die Langstrasse kommt es immer wieder zu grossen Diskussionen zwischen der Party- und der Wohnnutzung. Nach Reklamationen von Anwohnenden und einer darauffolgenden Petition aus dem Umfeld des Nachtlebens fand für das Geviert Diener- und Zwinglistrasse (zwischen Langstrasse und Kanongasse) im September der erste Runde Tisch statt. Es wurden die wichtigsten Problem- und Handlungsfelder gemeinsam erarbeitet.

Der Stadtrat hat das Projekt «Nachtleben» im Herbst 2015 neben fünf anderen Themen zum Strategieschwerpunkt bestimmt.

Projekt Rotlicht

Das Projekt konnte am 16. Juni 2015 von der Stadtratsdelegation Stadtleben im öffentlichen Raum abgeschlossen werden. Die im Jahre 2011 vom Stadtrat gesetzten Ziele für das Projekt Rotlicht konnten – wenn auch teils mit Verzögerung – grösstenteils erreicht werden:

- Das Prostitutionsgewerbe wird mehrheitlich in den von der Stadt vorgegebenen Gebieten ausgeübt. Illegale Strassenprostitution findet noch im Langstrassengebiet statt und es gibt nach wie vor Salons in Gebieten mit einem Wohnanteil über 50%.
- Die staatlichen Steuerungsmassnahmen im Rahmen von Prostitutionsgewerbeverordnung (PGVO) und Strichplan beschränken sich auf den Schutz der öffentlichen Ordnung, der Gesundheit und der sozialen Integrität der Sexarbeiterinnen.
- Menschenhandel und organisierte Kriminalität beschränken sich auf Einzelfälle; Opfer des Menschenhandels werden von der Stadtpolizei, Flora Dora und dem Fraueninformationszentrum (FIZ) beraten und betreut.
- Das Sozialdepartement und private Organisationen bieten Unterstützung beim Aus- oder Umstieg aus der Prostitution. Soziale und präventiv-medizinische Beratung sowie gezielte Weitervermittlung bei Bedarf sind sowohl durch städtische Fachleute als auch durch von der Stadt mitfinanzierte NGOs abgedeckt.

Ein ausführlicher Bericht zum Postulat «Bericht über die Entwicklung des Prostitutionsgewerbes mit der neuen Prostitutionsgewerbeverordnung» konnte Anfang 2015 dem Gemeinderat überwiesen werden.

3. Kennzahlen Polizeidepartement

	2011	2012	2013	2014	2015
Mitarbeitende total	3 038	3 106	3 121	3 150	3 155
– davon Frauen	910	935	954	995	1 004
– davon Männer	2 128	2 171	2 167	2 155	2 151
Ø Stellenwert-Äquivalent	2 604	2 637	2 649	2 641	2 645
Führungskader total	637	650	642	638	631
– davon Frauen	58	64	65	69	69
– davon Männer	579	586	577	569	562
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90,00 % (Vollzeitstellen)					
Total	2 346	2 395	2 376	2 356	2 342
Frauen	416	419	422	424	419
Männer	1 930	1 976	1 954	1 932	1 923
Frauen in %	17,7	17,5	17,8	18,0	17,9
Männer in %	82,3	82,5	82,2	82,0	82,1
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50,00–89,99 % (Teilzeitstellen I)					
Total	349	323	373	399	393
Frauen	255	241	266	287	280
Männer	94	82	107	112	113
Frauen in %	73,1	74,6	71,3	71,9	71,2
Männer in %	26,9	25,4	28,7	28,1	28,8
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0,01–49,99 % (Teilzeitstellen II)					
Total	372	431	416	447	482
Frauen	251	295	287	310	338
Männer	121	136	129	137	144
Frauen in %	67,5	68,4	69,0	69,4	70,1
Männer in %	32,5	31,6	31,0	30,6	29,9
Lernende					
Total	18	18	20	19	19
– davon Frauen	11	12	11	10	11
– davon Männer	7	6	9	9	8
Personalaufwand	360 598 249	378 747 458	384 324 371	386 747 566	384 347 141
Sachaufwand	70 106 026	74 508 865	83 740 980	69 282 102	64 781 233
Übriger Aufwand	104 774 053	104 003 474	109 276 180	108 265 553	109 319 915
Total Aufwand	535 478 328	557 259 797	577 341 531	564 295 221	558 448 289
Bruttoinvestitionen	21 788 047	12 918 505	24 949 928	15 168 722	13 795 680

Definitionen:

In den jeweiligen Zahlen sind diejenigen Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil genannt sind. Es werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Mehrfachanstellungen werden einzeln mit dem entsprechenden Beschäftigungsgrad ausgewiesen.

4. Departementssekretariat, Dienstabteilungen

4.1 Departementssekretariat

4.1.1 Aufgaben

Zentrale Aufgabe des Departementssekretariats ist es, den Departementsvorsteher bei seiner Geschäftsführung zu unterstützen. Als Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Bevölkerung hat das Departementssekretariat die verschiedenen Interessen im Auge zu behalten und den Ausgleich zu suchen. Daneben sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stabs in zahlreiche Projekte involviert. Die breite politische Thematisierung städtischer Anliegen in der Sicherheitspolitik wird mit einer transparenten, sachlichen und aktiven Kommunikation unterstützt.

4.1.2 Jahresschwerpunkte

Ausbildungszentrum Rohwiesen

Das Projekt Ausbildungszentrum Rohwiesen ist auf Kurs.

- Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 14. Januar 2015 einstimmig und ohne Enthaltungen mit 121 : 0 Stimmen dem Projektierungskredit für das künftige Ausbildungszentrum zugestimmt.
- Bis zum Frühling 2016 ist ein Vorprojekt zu erarbeiten und durch den Projektsteueraussschuss zu genehmigen.
- Die Arbeiten im Rahmen des Vorprojekts verliefen sehr konstruktiv. Die Vertreterinnen und Vertreter von Schutz & Rettung und Stadtpolizei arbeiteten jeweils eng mit der Projektleitung und den Architektinnen/Architekten zusammen.

4.1.3 Spezifische Kennzahlen

	2011	2012	2013	2014	2015
Rechnung in Fr.	4 135 011	4 381 203	4 279 215	4 239 552	4 236 407

4.2 Stadtpolizei

4.2.1 Aufgaben

Auf dem Gebiet der Stadt Zürich sind zwei Polizeikorps tätig: die Kantonspolizei Zürich und die Stadtpolizei Zürich. Die Aufgabenteilung zwischen den beiden Polizeikorps ist im Polizeiorganisationsgesetz vom 29. November 2004 geregelt. Im sicherheitspolizeilichen Bereich handelt die Stadtpolizei ohne Einschränkungen. Im kriminalpolizeilichen Bereich stellt sie die Grundversorgung sicher. Zur Bewältigung stadtspezifischer Kriminalität verfügt sie bei Verfahren im Zusammenhang mit der Betäubungsmittelszene, Kinder- und Jugendproblemen und dem Sexualmilieu über umfassende Ermittlungskompetenzen. Auch in den weiteren kriminalpolizeilichen Belangen erfolgt die Erstaufnahme immer durch die Stadtpolizei.

Die Stadtpolizei Zürich arbeitet eng mit anderen städtischen Diensten zusammen, insbesondere mit dem Sozialdepartement, dem Gesundheits- und Umweltschutzdepartement sowie dem Schul- und Sportdepartement. Gesellschaftliche Probleme können in den Städten nicht mit der Polizei allein, sondern

Zentrale Ausnüchterungs- und Betreuungsstelle (ZAB)

An der Volksabstimmung vom 30. November 2014 sprachen sich 67 % der Zürcher Stimmbewölkerung für die Einrichtung einer ZAB aus. Der Pilotbetrieb mit der Zentralen Ausnüchterungsstelle (ZAS) hatte sich bis Ende März 2015 bewährt, die Abläufe funktionierten, und es kam während der ganzen Projektzeit zu keinen gravierenden Zwischenfällen. Das Kostendach konnte eingehalten werden. Die Verträge mit der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich und zahlreichen Gemeinden des Kantons Zürich über die Zuführung von Klientinnen und Klienten wurden unterzeichnet. Der ZAB-Betrieb konnte definitiv am 1. April 2015 gestartet werden. Im Sommerhalbjahr 2015 standen die geplanten Umbauarbeiten an, die termingerecht fertiggestellt wurden. Seit November ist die ZAB im Vollbetrieb und täglich geöffnet.

ECM

Das Polizeidepartement beabsichtigte die Ablösung der bestehenden Geschäftskontrolle durch eine benutzerfreundliche Fachapplikation, die die visualisierte, strukturierte und prozessgesteuerte Verwaltung von Akten und Dokumenten unterstützt. Die Dokumente sollen digitalisiert und elektronisch unterschrieben werden können. Von Januar bis Ende August 2015 fanden umfangreiche Tests statt; sie fielen positiv aus. Die Applikation wurde nun mit sämtlichen Funktionalitäten im September 2015 in Betrieb genommen. Das Projekt war ein gesamtstädtisches Pilotprojekt, das nun abgeschlossen ist.

nur im Verbund mit anderen städtischen Diensten gelöst werden.

Für weitere Angaben: www.stadt-zuerich.ch/stadtpolizei

4.2.2 Jahresschwerpunkte

Reorganisation MOVE

Die seit dem 1. April 2015 bestehende Organisation der Stadtpolizei Zürich hat sich etabliert und gefestigt. Das Projekt konnte per Ende 2015 erfolgreich abgeschlossen werden. Die Detailkonzepte aller am Projekt beteiligten Abteilungen wurden in hoher Qualität erstellt und von der Geschäftsleitung genehmigt. Die Mehrheit der Konzepte konnte bereits realisiert werden. Die Veränderungen der Organisationsstrukturen in den Frontabteilungen haben bereits Wirkung gezeigt. Die testweise Inbetriebnahme des Arbeitszeitmodells «Nachtstadt» hat sich bewährt und wird 2016 weitergeführt. Die Sicherheitsabteilung richtet den Mitteleinsatz konsequent an der aktuellen Lage aus. Die Neugestaltung der Kriminalabteilung findet breite

Akzeptanz und bewährt sich in der täglichen Polizeiarbeit. Die Konzepte der Spezialabteilung für die Verkehrspolizei und das Diensthunde-Kompetenz-Zentrum überzeugen durch hohe Professionalität. Die Reorganisation MOVE wurde praxisnah, pragmatisch und unter Einbezug der Abteilungen durchgeführt und gewinnbringend abgeschlossen.

Nachtstadt

In der Stadt Zürich ist vor allem an den Wochenenden die 24-Stunden-Gesellschaft Realität. Vielfältige Freizeit-, Unterhaltungs-, Vergnügungs- und ÖV-Angebote, verlängerte Öffnungszeiten der Geschäfte und Restaurants sowie veränderte Arbeitszeiten lassen das Leben rund um die Uhr pulsieren. Zürich ist die Ausgehstadt für eine grosse Region. Viele öffentliche Räume sind Tag und Nacht genutzt, je nach Uhrzeit durch jeweils verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen. An verschiedenen Orten in der Stadt lösen diese unterschiedlichen Ansprüche immer wieder Nutzungskonflikte aus. Generell steigt die Anzahl der Zwischenfälle mit polizeilicher Relevanz in den Ausgangsgebieten der Stadt mit der zunehmenden Besucherzahl in den Nächten von Donnerstag bis Sonntag ab Frühling bis Herbst stark an.

Die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum ist durch diese Umstände anspruchsvoller geworden und bedingt eine situativ angepasste Reaktion der Polizei. Es war geplant, dieses Bedürfnis mit der Einstellung von zusätzlichen dreissig Polizistinnen und Polizisten als Night Police abzudecken, was vom Gemeinderat nicht bewilligt wurde. Gestützt auf die Neuausrichtung der Einsatzabteilung, insbesondere des Kommissariats SOKO (Sonderkommissariat), konnte nun eine andere Lösung gefunden werden. Diese Kräfte wurden vom Einsatz in der Drogenmissbrauchsbekämpfung entlastet und können deshalb verstärkt in der Nachtstadtproblematik eingesetzt werden. Von Mai bis September arbeitete das SOKO in einem speziellen Schichtdienst. Durch eine Verdoppelung der Schichtdienstleistungen in den Nächten von Freitag und Samstag konnte ein spürbarer Mehrwert an Präsenz und Effektivität erreicht werden. Die nachtstadtypischen Deliktszahlen (z. B. Raub, Tötlichkeiten oder Sachbeschädigungen) stiegen trotz heisser Sommernächte nur gering an (3747; 2014: 3639). Es ist vorgesehen, auch im Jahre 2016 in den Sommermonaten das Arbeitszeitmodell Nachtstadt im SOKO anzuwenden.

Bedrohungsmanagement

Das Bedrohungsmanagement der Stadtpolizei blickt auf ein intensives Jahr zurück. Im Rahmen des Projekts MOVE wurde beschlossen, die Fachstelle in eine Fachgruppe umzuwandeln und diese von 500 auf 800 Stellenprozente aufzustocken. Bis Ende Jahr konnten die Stellen besetzt werden. Lediglich die Stelle der Psychologin/des Psychologen wird erst im Jahr 2016 besetzt.

Das Bedrohungsmanagement bezweckt die Verhinderung schwerer Gewalttaten. Eskalations- oder Gefährdungspotenzial soll frühzeitig erkannt, eingeschätzt und mit den geeigneten Massnahmen entschärft werden. Das Bedrohungsmanagement kam hauptsächlich nach erfolgten Delikten gegen die körperliche, psychische oder sexuelle Integrität zur Anwendung, schwergewichtig bei Fällen häuslicher Gewalt. Hier geht es vor allem darum, weitere Straftaten oder Rückfälle zu verhindern und den Opfern Schutz und Sicherheit zu bieten. Bearbeitet wurden aber auch Fallkonstellationen, bei denen (noch)

kein strafbares Verhalten vorlag oder lediglich diffuse verbale Drohungen. Bei Vorliegen von Anhaltspunkten für ein konkretes Eskalations- oder Gefährdungspotenzial wurden auch hier Gefährdungseinschätzungen durchgeführt und entsprechende einzelfalladäquate Deeskalations- und Entschärfungsmassnahmen getroffen.

Durch den zunehmenden Bekanntheitsgrad und verstärkte amtsstellenübergreifende Vernetzung haben die Anfragen und Meldungen über drohende und bedrohliche Personen zugenommen – auch durch städtische Institutionen.

Weiter wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Datenschutzbeauftragten intensiv an offenen Fragen im Bereich gesetzliche Grundlagen des Bedrohungsmanagements und Datenschutz gearbeitet. Der Geschäftsprüfungskommission wurden dazu Ende Jahr ein Bericht und ein erster Entwurf für eine mögliche Regelung in Form einer Verordnung abgegeben.

ICoP (Internet-Community-Polizei)

Das Internet und insbesondere die sozialen Netzwerke sind zu einem wichtigen Lebensbereich vieler Menschen in der Stadt Zürich geworden. Da sich dieser Bereich mindestens teilweise in der Öffentlichkeit verbreitet, ist die Verwaltung mehr und mehr gefordert, sich dieser gesellschaftlichen Veränderung anzupassen und da zu sein, wo die Bevölkerung ist. Die Stadtpolizei Zürich setzt daher nach einer erfolgreichen Pilotphase seit 1. Januar 2016 einen spezialisierten Internet-Community-Polizisten ein, um diesen neuen Anforderungen gerecht zu werden. Dies als Ergänzung zum bestehenden Engagement der Stadtpolizei Zürich auf verschiedenen Plattformen (YouTube, Facebook, Twitter und Instagram).

Im Rahmen eines sechsmonatigen Versuchs hat die Stadtpolizei Zürich im Jahre 2015 den Einsatz eines Internet-Community-Polizisten getestet und ausgewertet. Der Pilotversuch hat gezeigt, dass eine grosse Nachfrage nach dieser Art von Community-Policing besteht und sich dadurch neue Möglichkeiten und Chancen für die moderne Polizeiarbeit ergeben. Während der Pilotphase hat der ICoP rund achtzig eigene Beiträge verfasst, rund 5000 Freunde und Follower gewonnen und über 600 direkte Dialoge mit Userinnen und Usern geführt.

Es fällt dabei auf, wie gross das Vertrauen der Community in ICoP ist. Viele, insbesondere jüngere Bürgerinnen und Bürger, wandten sich mit ihren Anliegen gerne an den Online-Polizisten. Dieser informierte, klärte auf oder vermittelte und funktionierte so als niederschwellige Zugangsmöglichkeit für Menschen, die es sich gewohnt sind, sich im Netz zu bewegen. Anzeigen können zwar nicht direkt via Soziale Medien erstattet werden, aber der ICoP vermittelte an die richtigen Stellen innerhalb oder ausserhalb des Korps.

Bei Anliegen oder Streitereien ausserhalb des strafrechtlichen Bereichs schritt der ICoP während der Pilotphase oft schlichtend ein.

Der ICoP aus dem Pilotversuch hat sich etabliert und bleibt bestehen. Zusätzlich wird voraussichtlich ab Frühling 2016 eine Polizistin als zweite ICoP eingesetzt. Die beiden werden regelmässig in Wort und Bild über ihre Arbeit als Uniformpolizistin und Uniformpolizist berichten. Dabei gewähren sie Interessierten einen persönlichen Einblick in ihre Arbeit, fördern so das Verständnis für die Polizeiarbeit und sind Ansprechpartner für die wachsende Online-Community.

4.2.3 Allgemeine Kennzahlen

	2011		2012		2013		2014		2015	
	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen
Einbruchdiebstähle; Straftaten/ Massnahmen	4 122	43 ¹ 8 ² 8 ³ 490 ⁴	6031	40 ¹ 3 ² 4 ³ 356 ⁴	3511	30 ¹ 21 ² 1 ³ 230 ⁴	3876	37 ¹ 19 ² 1 ³ 214 ⁴	4055	46 ¹ 18 ² 1 ³ 300 ⁴
Unzulässige Prostitution (Strassenstrich); Verzeigungen/ Massnahmen	602	568 ¹ 4 ² 0 ³	540	515 ¹ 0 ² 0 ³	1 140	571 ¹ 2 ² 0 ³	746	385 ¹ 3 ² 0 ³	793	504 ¹ 6 ² 0 ³
Betäubungsmittel- kriminalität; Straftaten/ Massnahmen	11 757	710 ¹ 0 ² 0 ³	11 475*	705 ¹ 0 ² 0 ³	11 429	730 ¹ 0 ² 0 ³	9 211	720 ¹ 0 ² 0 ³	9 391	740 ¹ 0 ² 0 ³
Verkehrsdelikte; Anzeigen/ Massnahmen	20 718	0 ¹ 3 ² 10 ^{3***}	20 822	0 ¹ 2 ² 6 ^{3***}	20 577	0 ¹ 3 ² 9 ^{3***}	21 007	0 ¹ 0 ² 4 ^{3***}	19 712	0 ¹ 0 ² 5 ^{3***}
Jugendkriminalität; Angeschuldigte/ Arrestanten/ Massnahmen	475/330	184 ¹ 0 ² 1 ³	661/324	172 ¹ 0 ² 0 ³	537/327	179 ¹ 0 ² 0 ³	495/340	166 ¹ 0 ² 2 ³	523/311	167 ¹ 0 ² 0 ³
Gewässer- und Umweltkriminalität; Anzeigen/ Massnahmen	535	–	775	–	1 432	–	1 645	–	1 828	–
Gezielte Aktionen in Brennpunkten	35**	–	79**	–	128**	–	52*****	–	153**	–
Bewilligungs- pflichtige Fest- anlässe und Veranstaltungen	1 082****	–	1 089****	–	1 116****	–	1 057****	–	1 140****	–
Grosskontrollen und Razzien im Gastgewerbe; Nachtpatrouillen	15	167 ¹	15	155 ¹	19	125 ¹	7	138 ¹	2	115 ¹
Notrufe Einsätze	145 209 61 498	– –	157 982 62 878	– –	156 817 58 220	– –	155 217 56 460	– –	138 095 57 610	–
Ausgestellte Ordnungsbussen	922 946	–	852 991	–	895 000	–	862 000	–	882 000*	–
Anzahl Wegweisungen	5 770	–	5 232	–	2 572	–	1 879	–	2 159	–

Definitionen:

¹ Spezialpatrouillen

² Aktionen

³ Kampagnen

⁴ Beratungen

* provisorische Kennzahl

** Der Begriff «Aktion» wurde neu definiert. Ab 2008 wird unter einer «Aktion» eine verordnete, schwerpunktspezifische Massnahme verstanden. Eine verordnete «Aktion», die mehrmals durchgeführt wurde, wird nur einmal als Kennzahl vermerkt.

*** Kampagnen der Abteilung Prävention im Bereich Verkehrssicherheit

**** Filmdrehbewilligungen werden nicht mehr mitgezählt (neu nicht mehr Veranstaltungen, sondern gewerbliche Bewilligungen).

***** Start 2. Semester 2010

***** Zeitspanne 1.1.–30.4.2014. Danach wurde die Abt. Brennpunkt umstrukturiert.

Erläuterungen

– Spezialpatrouillen: schwerpunktspezifische Einsätze¹

– Aktionen: schwerpunktspezifische Massnahmen²

– Kampagnen: schwerpunktspezifische präventive Massnahmen³

4.2.4 Spezifische Kennzahlen

Beträge in 1000 Fr.	Saldoentwicklung in der laufenden Rechnung				
	2011	2012	2013	2014	2015
Aufwand	328 137	345 163	349 737	349 069	343 445
Ertrag	-166 273	-111 917	-111 424	-118 522	-122 346
Saldo	161 864	233 246	238 313	230 547	221 099

Kommentar

Beim Aufwand hat der Unterbestand beim Polizeilichen Assistenzdienst zu tieferen Personalausgaben geführt. Eine neue Bewertung (zu Einstandspreisen) der Dienstkleider sowie eine Erweiterung der bewerteten Lager, führten zu einem höheren Wert der aktivierten Lagerbestände und somit zu einer Entlastung der Rechnung. Zudem war die Ausgabendisziplin ausser-

ordentlich hoch. Im Jahr 2015 konnten höhere Einnahmen beim öffentlichen Grund (Bewilligungen) und bei den Ordnungsbussen verzeichnet werden. Die tieferen Erträge im Jahr 2012 sind hauptsächlich auf den Wegfall des Lastenausgleichs (50,8 Millionen Franken) zurückzuführen. Dieser wird ab dem Jahr 2012 zentral dem Finanzdepartement gutgeschrieben.

4.3 Schutz & Rettung

4.3.1 Aufgaben

Unter dem Dach der Dienstabteilung Schutz & Rettung (SRZ) sind Feuerwehr, Rettungsdienst, Zivilschutz, Feuerpolizei, sowie die Einsatzleitzentrale 144/118 und die Höhere Fachschule für Rettungsberufe (HFRB) vereint. Als grösste zivile Rettungsorganisation der Schweiz ist SRZ in die Notfall- und Katastrophenorganisation von Stadt und Kanton Zürich sowie des Bundes integriert.

Die **Einsatzleitzentrale** nimmt die Notrufe 118 und 144 entgegen, alarmiert und disponiert Feuerwehren, Rettungsdienste sowie weitere Einsatzkräfte von Zivilschutz und Partnerorganisationen. Das Dispositionsgebiet des Sanitätsnotrufs 144 umfasst die Kantone Zürich, Schaffhausen, Schwyz und neu seit dem 1. Januar 2015 Zug. Das Dispositionsgebiet des Feuerwehrnotrufs 118 erstreckt sich über den ganzen Kanton Zürich. Die Einsatzleitzentrale nahm im Berichtsjahr 145 880 Notrufe auf die Nummern 118 und 144 entgegen.

Der **Rettungsdienst** von SRZ ist in der Stadt Zürich, auf dem Flughafen, in zehn nördlichen und sieben südlichen Vertragsgemeinden zuständig für die medizinische Notfallversorgung. Ausserdem führt der Rettungsdienst Transporte von Verunfallten und Kranken durch. Von Februar bis Dezember 2015 übernahm SRZ zusätzlich die Notarztversorgung im Gebiet Horgen. 2015 leistete der Rettungsdienst insgesamt 35 616 Einsätze. An zahlreichen Grossveranstaltungen, wie beispielsweise der Street Parade oder dem Züri Fäscht, gewährleistet er die sanitätsdienstliche Versorgung. In den Kantonen Zürich und Schaffhausen ist SRZ beauftragt, die rettungsdienstliche Führung und Verantwortung bei nicht planbaren sanitätsdienstlichen Grossereignissen zu übernehmen. Dem Kanton Schwyz stellt SRZ bei Ereignissen mit vielen Verletzten Material und Personal zur Verfügung. Mit dem Kanton Zug besteht eine Vereinbarung über gegenseitige Unterstützung mit Personal und Einsatzmitteln im Grossereignisfall.

Die **Feuerwehr** leistet rund um die Uhr Hilfe – nicht nur bei Bränden, sondern auch bei Personenbergungen, Tierrettungen, Öl- und Chemieunfällen, Sturm-, Schnee- und Wasserschäden, als Strahlenwehr sowie bei weiteren Rettungsaufgaben. Das Haupteinsatzgebiet der Feuerwehr von SRZ umfasst die Stadt Zürich sowie den Flughafen. In der Stadt Zürich wird die Berufsfeuerwehr von der Milizfeuerwehr mit gegen 420 Angehörigen unterstützt. Im Jahr 2015 bestritt die Feuerwehr 4402 Einsätze.

Der **Zivilschutz** der Stadt Zürich hilft bei natur- und zivilisationsbedingten, lange andauernden Katastrophen und Notlagen. Im Jahr 2015 unterstützte er mit 2094 Dienstpflichtigen die professionellen Rettungskräfte und die Polizei, stellte Betreuungsinformationen für Altersheime sowie zugunsten von Grossanlässen und erfüllte verschiedene andere Aufgaben zum Wohl der Gemeinschaft, wie z. B. die begleiteten Patiententransporte im Rahmen der Dienstleistung «Aktiv Plus». Für diese Leistungen wurden durch die Angehörigen der Zivilschutzorganisation im Jahr 2015 7660 Dienstage erbracht.

Die **Feuerpolizei** sorgt mit ihren Expertinnen und Experten dafür, dass in Zürich brandsicher gebaut wird und auch der Brandverhütung in bestehenden Gebäuden und an Anlässen aller Art die notwendige Beachtung geschenkt wird. Zudem führen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Feuerpolizei Kontrollen an Gebäuden und Freizeiteinrichtungen durch. Die Feuerpolizei wendet bei ihren Tätigkeiten die internationalen, nationalen und kantonalen Erlasse an.

Die **Höhere Fachschule für Rettungsberufe (HFRB)** ist zuständig für die einsatzorientierte Grundausbildung sowie für die Fort- und Weiterbildung. Diese Dienstleistungen bietet sie auch Partnerorganisationen an, ganz nach dem Grundsatz «Für Profis von Profis». Hinzu kommen die Beratung und Ausbildung für Arbeitssicherheit (EKAS – Eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitssicherheit) und die prä-

ventive Arbeit in Kindergärten und Schulen (Kigaschu). Der Betrieb und die Restauration des Ausbildungszentrums Rohwiesen einschliesslich der Vermietung von Übungsanlagen, Schulungsräumen und weitere Dienstleistungen runden das Aufgabengebiet ab. Im «Hot Pot» stehen Trainingsanlagen für Einsatzfahrten mit Blaulicht (Fahrsimulatoren) sowie für Atemschutzübungen, Absturzsicherungen, Höhenrettungen und Höhenarbeiten zur Verfügung. Diese Einrichtungen können gegen Entgelt auch von Dritten genutzt werden.

Für weitere Angaben: www.stadt-zuerich.ch/srz

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Strategie SRZ 2013plus

Anfang März 2015 wurde eine Strategiereview durchgeführt. Auftrag, Vision und Mission von SRZ sowie die 2013 definierten sieben strategischen Ziele wurden von der Geschäftsleitung bestätigt und die daraus abgeleiteten Handlungsschwerpunkte, Massnahmen und Projekte aktualisiert. Dieser formale Prozess wird künftig jährlich stattfinden. Im April fanden zwei Informationsanlässe statt, an denen der Direktor die Mitarbeitenden über aktuelle strategische Themen orientierte und diese sich bereichs- und stufenübergreifend dazu austauschen konnten.

Standortstrategie Schutz & Rettung

SRZ hat den Auftrag, Menschen, Tiere, Sachwerte und die Umwelt zu schützen und zu retten – rund um die Uhr. Für Feuerwehr und Rettungsdienst gilt dabei die Vorgabe, dass die Einsatzkräfte innert zehn Minuten ab ihrer Alarmierung am Unfallort eintreffen sollen. Um dieses Ziel für eine wachsende Stadtbevölkerung auf dem ganzen Stadtgebiet zu erreichen, plant SRZ zusätzliche Wachen im Norden (einschliesslich Zentraler Einsatzlogistik), Westen und Osten der Stadt sowie den Ausbau der bestehenden Wache Süd. Die entsprechenden Planungen wurden 2015 weitergetrieben und die Standortstrategie Schutz & Rettung SRZ-intern, in verschiedenen politischen Gremien, bei städtischen Dienstabteilungen und Drittorganisationen vorgestellt.

Projekt Leistungserfassung Rettungsdienst (LE RD)

Im Bereich der Einsatzunterstützung wurde 2015 das Projekt Leistungserfassung Rettungsdienst (LE RD) gestartet. Die Rettungssanitäterinnen und -sanitäter sollen künftig mit Tablet-ähnlichen Geräten ausgerüstet werden, auf denen sie während des Einsatzes, durch ein System geführt, alle für die Dokumentation des Einsatzes und die spätere Abrechnung nötigen Daten direkt elektronisch eingeben. Dadurch steigt die Qualität der Dokumentation, der administrative Aufwand für Erfassung und Nachbearbeitung sinkt, und es stehen vollständige Daten für Auswertungen und Statistiken zur Verfügung.

Mitarbeit im Projekt «Optimierung des Rettungswesens im Kanton Zürich» der Gesundheitsdirektion

Die Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich will mit einem 2015 lancierten Projekt die flächendeckende Qualität der präklinischen Versorgung der Patientinnen und Patienten im Kanton erhöhen. Es soll eine gute Mindestqualität aller im Kanton Zürich tätigen Rettungsdienste sichergestellt werden. Die Effizienz des Zürcher Rettungswesens soll verbessert und die Hilfsfristen sollen verkürzt werden. SRZ arbeitet in ver-

schiedenen Rollen im Projekt mit. 2015 wurden in einem ersten Teilprojekt die massgeblichen personellen, organisatorischen und materiellen Qualitätsanforderungen an die bodengebundenen Rettungsdienste erarbeitet und in die Vernehmlassung gegeben.

Schrittweise Anpassung der Organisation von Milizfeuerwehr und Zivilschutz

Die Milizfeuerwehr und der Zivilschutz sollen künftig enger mit den Berufskräften zusammenarbeiten und besser in die Ereignisbewältigung eingebunden werden.

Auf den 1. Januar 2015 wurden die zwei bisherigen Abteilungen «Milizfeuerwehr» und «Zivilschutz» innerhalb des Bereichs «Feuerwehr und Zivilschutz» zu einer neuen Abteilung «Milizfeuerwehr & Zivilschutz» zusammengelegt.

In den nächsten Jahren sollen Ausbildung und Führung der Milizfeuerwehr schrittweise professionalisiert werden. Im Hinblick auf die Standortstrategie werden die Einheiten zudem als Regionen Norden, Osten, Süden, Westen und Zentrum organisiert. Längerfristig werden auch die Zivilschutzeinheiten von Profis ausgebildet und geführt. Damit wird die Qualität in Ausbildung und Führung gefördert, und die Kaderangehörigen von Miliz und Zivilschutz werden entlastet. Dies erhöht insbesondere im Bereich Milizfeuerwehr die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Engagement für die Gemeinschaft. Im Übergangsjahr 2015 wurden die Strukturen der bisherigen Abteilungen «Milizfeuerwehr» und «Zivilschutz» aufeinander abgestimmt und die Einsatzformationen im Zivilschutz aufgebaut.

Grosseinsätze

Die Rettungskräfte von Schutz & Rettung waren auch im Berichtsjahr durch grosse und komplexe Einsätze gefordert. Zu erwähnen sind beispielsweise der Bahnunfall in Rafz am 20. Februar, der Austritt von Formaldehyd im Uetlibergtunnel am 2. Juni, der Brand in einer Liegenschaft an der Münstergasse mitten in der Altstadt am 22. Oktober und der Kabelbrand in der Notfallaufnahme des Universitätsspitals am 28. Oktober.

Einführung Grossklassenmodell im Lehrgang «Dipl. Rettungssanitäter/-in HF»

Der Bedarf an zusätzlichen qualifizierten Fachkräften in den Schweizer Rettungsdiensten ist weiterhin hoch. Um die Nachfrage nach Studienplätzen an der Höheren Fachschule für Rettungsberufe (HFRB) abzudecken, startete im Herbst 2015 die erste Grossklasse mit 28 Studierenden im Lehrgang zur dipl. Rettungssanitäterin/zum dipl. Rettungssanitäter HF. Die Theorievermittlung erfolgt im Plenum, technische und praktische Ausbildungseinheiten werden wie bis anhin in Kleingruppen vermittelt. Für das neue Grossklassenmodell mussten die didaktischen Konzepte angepasst werden.

Start interne Förderprogramme

SRZ hat zwei Förderprogramme für Mitarbeitende entwickelt. Das «Führungs- und Entwicklungsprogramm» schafft die Grundlage, um Führungskräfte von SRZ in ihrer fachlichen und menschlichen Kompetenz praxisorientiert zu fördern. Mittelfristig soll dadurch ein substanzieller Teil der Nachfolgeplanung

durch geeignete interne Kandidatinnen und Kandidaten abgedeckt werden können. Das Förderprogramm «Talentmanagement» will Fähigkeiten von Mitarbeitenden erkennen und fördern, die (noch) keine Führungsfunktion ausüben.

Neuer Vorbereitungslehrgang zur Höheren Fachprüfung als «Diplomierte Führungsperson in Rettungsorganisationen»

Nach der 2014 erfolgten Genehmigung des Prüfungsreglements für den neuen Lehrgang durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) wurden 2015 die konkreten Inhalte der einzelnen Ausbildungssequenzen erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Die Ausschreibungsunterlagen wurden erstellt, und erste Anmeldungen für die erste Durchführung ab April 2016 sind eingegangen.

Harmonisierung Berufsfeuerwehrlehrgänge in der Deutschschweiz

Im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung der Städte Zürich, Bern, St. Gallen und Winterthur sowie des Kantons Basel-Stadt zur rettungsdienstlichen Zusammenarbeit wird an der Harmonisierung der Berufsfeuerwehrlehrgänge in der deutschen Schweiz gearbeitet. Im Januar 2015 entschieden sich die politischen Verantwortlichen für die Umsetzung des «Filialmodells»: Die Höhere Fachschule für Rettungsberufe (HFRB) von SRZ übernimmt die Rolle einer zentralen Schulbetreiberin für die Berufsfeuerwehrausbildung in der Deutschschweiz. Die anderen Städte wirken in einer Schulkommission mit und ordnen Fachlehrkräfte ab bzw. führen einzelne Ausbildungssequenzen an ihren «Filialstandorten» durch. 2015 wurden die

nötigen Rahmen- und Leistungsvereinbarungen zur Regelung von Zusammenarbeit und Vergütung erarbeitet.

Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2008 und eduQua

Nach einem Wechsel der Zertifizierungsstelle bestand SRZ die Neuzertifizierung nach ISO 9001:2008 durch SQS. In ihrem Bericht hat die Zertifizierungsstelle insbesondere die hohe Motivation der SRZ-Mitarbeitenden, die spürbar offene Unternehmenskultur und die Durchgängigkeit der Strategie von der Planung über die Umsetzung bis zur Überprüfung hervorgehoben. Aufbauend auf dem Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001 fand am 25. März 2015 in der HFRB das Zertifizierungsaudit nach eduQua statt. Das eduQua-Zertifikat ist ein schweizerisches Qualitätszertifikat, das gute Weiterbildungsinstitutionen auszeichnet. Es trägt dazu bei, die Qualität dieser Institutionen zu sichern und zu entwickeln. Zudem schafft es Transparenz für Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Auch diese Neuzertifizierung wurde ohne Auflagen erteilt.

Neue Einsatzbekleidung für die Mitarbeitenden im Rettungsdienst

Seit dem 7. Juli sind die Rettungssanitäterinnen und -sanitäter von Schutz & Rettung in neuer Einsatzbekleidung unterwegs. Damit verbunden ist ein Wechsel vom vertrauten blauweissen Erscheinungsbild zu einem neuen Auftritt in Anthrazit-Leuchtgelb. Die alte, bald 15-jährige Ausrüstung entsprach nicht mehr den Anforderungen an Sicherheit und Funktionalität. Die neuen Bekleidungsstücke sind in der Schweiz entwickelt und im EU-Raum produziert worden.

4.3.3 Allgemeine Kennzahlen

Einsätze Rettungsdienst	2011	2012	2013	2014 ²	2015
Einsätze in der Stadt Zürich	24 201	25 848	25 464	24 687 ²	26 415
davon mit Notarzt	1 244 ¹	1 351 ¹	1 545 ¹	1 596 ²	1 852
Einsätze ausserhalb der Stadt Zürich	8 045	8 526	8 846	8 573 ²	9 201
davon mit Notarzt	651 ¹	711 ¹	526 ¹	946 ²	1 219 ³
Total	32 246	34 374	34 310	33 260²	35 616

¹ Hinweis zur Vergleichbarkeit: Bis und mit 2013 wurde die Anzahl der sogenannten K1-Einsätze (höchste medizinische Dringlichkeitsstufe) als Einsatz mit Notarzt ausgewiesen.

Ab 2014 ist die effektive Anzahl Notarzteinsätze, unabhängig von der Einsatzkategorie, ausgewiesen. Die Zahlen 2014 und 2015 sind deshalb nicht mit den Vorjahren vergleichbar.

² Korrektur zum Geschäftsbericht 2014: Es wurde festgestellt, dass in den Jahren bis und mit 2014 eine falsch programmierte Datenbankabfrage zum Einsatz kam.

Die ausgewiesenen Zahlen waren deshalb tendenziell zu hoch. Die Zahl für 2014 wurde mit einer Nachauswertung korrigiert, für die Vorjahre ist dies nicht mehr möglich.

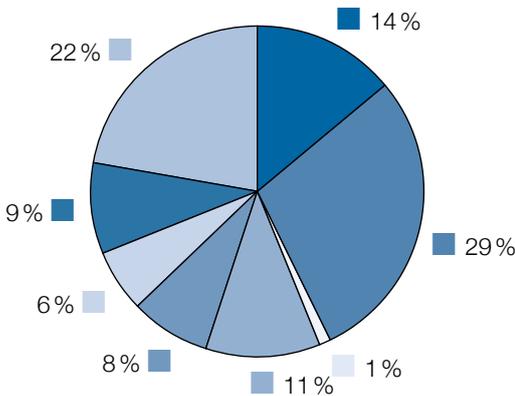
³ Erklärung zum Anstieg gegenüber dem Vorjahr: Im Jahr 2015 übernahm der Rettungsdienst von SRZ von Februar bis Dezember zusätzlich zu den Vorjahren die notärztliche Abdeckung des Gebiets Horgen.

Einsätze Feuerwehr	2011	2012	2013	2014	2015
Brände	671	587	644	660	678
Brandmeldeanlagen (BMA)	1 184	1 339	1 241	1 347	1 171
Unfälle (Strassen, Strom, Bahn)	41	69	89	60	43
Elementarereignisse (Unwetter, Wasser)	354	787	777	520	570
Umweltgefährdung	308	421	412	380	380
Firstresponder	191	147	132	261	347
Tierrettungen/Insekten	306	213	373	430	259
Weitere Hilfeleistungen/Rettungen	1 075	1 113	1 098	999	954
Total	4 130	4 676	4 766	4 657	4 402

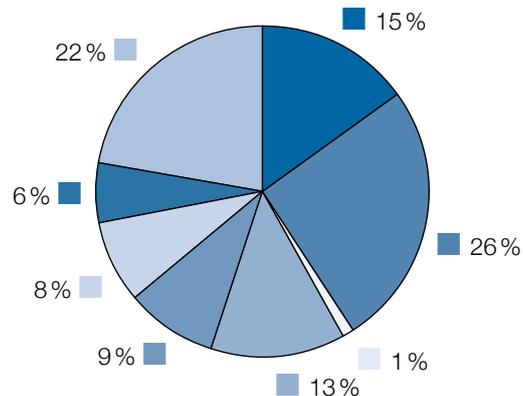
Anrufe	2011	2012	2013	2014	2015
Notrufe 118 (Feuerwehr)	47 440	45 979	43 943	34 404	38 772
Notrufe 144 (Rettungsdienst)	98 962	101 095	99 459	99 330	107 108
Brandmeldeanlagen (BMA): Statusänderungen für Wartung und/oder Umarbeiten	38 983	42 501	47 193	44 312	43 415
Aufträge Krankentransporte	29 839	30 984	29 135	33 022	38 393
Übrige Anrufe	288 699	300 245	319 703	195 794 ¹	188 567 ¹
Total	503 923	520 804	539 433	406 862¹	416 255¹

¹ Seit 2014 werden bei den übrigen Anrufen nur noch die eingehenden Anrufe berücksichtigt und keine abgehenden Anrufe, z. B. im Rahmen von Rückfragen; die Zahlen ab 2014 sind deshalb nicht mit den Vorjahreszahlen vergleichbar.

Einsätze Feuerwehr 2014



Einsätze Feuerwehr 2015



- Brände
- Unfälle (Strassen, Strom, Bahn)
- Umweltgefährdung
- Tierrettungen/Insekten
- Brandmeldeanlagen
- Elementarereignisse (Unwetter, Wasser)
- Firstresponder
- Weitere Hilfeleistungen/Rettungen

Dispositionen der Einsatzleitzentralen

	Feuerwehren 2014	Rettungs- dienste 2014	Feuerwehren 2015	Rettungs- dienste 2015
Stadt Zürich (inkl. Flughafen)	12 598	42 436	11 908	42 216
Übriges Dispositionsgebiet ¹	12 247	53 337	13 839	62 631
Total	24 845	95 773	25 747	104 847

¹ Das Dispositionsgebiet für die Notrufnummer 144 umfasst seit dem 1.1.2015 zusätzlich zu den bisherigen Kantonen Zürich, Schaffhausen und Schwyz neu den Kanton Zug.

Einsatztage Zivilschutz

Allgemeine Kennzahlen	2011	2012	2013	2014	2015
Zivilschutzangehörige (Istbestand)	2 342	2 320	2 205	2 082	2 094
Diensttage ¹	12 148	10 360	10 025	11 098	7 660

¹ Aufgrund der Vorgaben des Gemeinderats aus der Budgetdebatte wurde die Dauer der Wiederholungskurse 2015 auf das gesetzliche Minimum von zwei Tagen gekürzt.

4.3.4 Finanzkennzahlen

Schutz & Rettung	2011	2012	2013	2014	2015
Aufwand	121 583 000	126 477 000	133 120 300	127 163 930	127 552 228
Ertrag	-72 180 000	-73 830 000	-75 530 200	-77 656 830	-81 029 349
Saldo	49 403 000	52 647 000	57 590 100	49 507 100	46 522 879

Schutzraumbautenfonds	2011	2012	2013	2014	2015
Aufwand	4 000	240 000	200 000	193 600	0
Ertrag	-4 000	-240 000	-200 000	-193 600	0
Saldo	0	0	0	0	0

Der Schutzraumbautenfonds dient als zweckgebundene Spezialfinanzierung für Aus- und Umbauten an öffentlichen Schutzräumen. Er wurde bis Ende 2011 aus Ersatzabgaben für den Schutzraumbau geöffnet. Neu fliessen die Ersatzabgaben direkt an den Kanton Zürich. Sobald der städtische Schutzraumbautenfonds vollständig geleert ist, wird auch die Stadt Zürich an kantonalen Beiträgen partizipieren können.



Angehörige der Milizfeuerwehr üben das Abschleppen eines Tramwagens mit dem Seilzugapparat. (Bild: Schutz & Rettung)



Angehörige der Unterstützungskompanie des Zivilschutzes bergen eine verletzte Person im Rahmen einer Übung. (Bild: Schutz & Rettung)

4.4 Dienstabteilung Verkehr

4.4.1 Aufgaben

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) ist für das Verkehrsmanagement in der Stadt Zürich zuständig. Dazu gehören neben der Verkehrssteuerung und -lenkung auch der Erlass von Verkehrsanordnungen und -vorschriften, das Anbringen von Signalisationen und Markierungen sowie die Bereitstellung verkehrstechnischer Infrastruktur. Daneben zählen die Parkraumbewirtschaftung und die Herausgabe von Sonderbewilligungen für Gewerbe und Anwohnerinnen und Anwohner zu den Hauptaufgaben der DAV. Die Fachgruppe Verkehrssicherheit liefert für alle Bereiche der DAV – aber auch für andere Dienstabteilungen – wichtige Grundlagen und Hinweise. Die Reduktion der Unfälle auf den Zürcher Strassen ist ein erklärtes Ziel der DAV.

In Zusammenarbeit mit den anderen Dienstabteilungen, die sich ebenfalls mit Verkehrsfragen befassen, ist die DAV bestrebt, ein leistungsfähiges und effizientes Verkehrssystem zu betreiben und tagtäglich die grossen Verkehrsmengen – auch bei Ausnahmesituationen wie Grossveranstaltungen und Baustellen – zu bewältigen. Die Knappheit des Strassenraums und die sich teilweise widersprechenden Bedürfnisse stellen dabei eine grosse Herausforderung dar, der sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DAV mit Engagement und Sorgfalt annehmen.

Für weitere Angaben: www.stadt-zuerich.ch/dav

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Zebra-Safari

Alle Fussgängerstreifen der Stadt Zürich werden im Rahmen des Projekts «Zebra-Safari» auf ihre Sicherheit überprüft. Im Jahr 2015 konnte die erste Projektphase abgeschlossen werden, in der Mitarbeitende der DAV am Bildschirm erste Daten wie zum Beispiel Lage und Ausstattung des Fussgängerstreifens erfassten. Einfache Verbesserungen an der Markierung, den Signalen, der Beleuchtung, dem Grünwuchs und den Trottoirkanten wurden sofort umgesetzt. In der nächsten Projektphase wird die Erfassung der Fussgängerstreifen durch Beobachtungen im Feld ergänzt und abgeschlossen. Eine erste Bewertung aller Fussgängerstreifen wird im Jahr 2017 vorliegen.

Verkehrsklima-Kampagne «generell freundlich»

Die DAV trägt zusammen mit der Stadtpolizei sowie zwölf Verkehrs- und Interessenverbänden die Kampagne «generell freundlich». Diese hat zum Ziel, alle Verkehrsteilnehmenden aufzufordern, mit Freundlichkeit und Toleranz einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten. Dabei koordiniert die DAV insbesondere die Zusammenarbeit mit den zwölf Verbänden (ACS, Behindertenkonferenz Kanton Zürich, City Vereinigung Zürich, Fussgängerverein Zürich, Fussverkehr Schweiz, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Industrie-Verband

Zürich, Pro Velo Kanton Zürich, RoadCross Schweiz, TCS, umverkehrR, VCS). Diese Partnerschaft führt zu einer breiten Akzeptanz der Kampagne. Die Kampagne wurde im September 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt und erzeugte insbesondere durch eine Darbietung auf der Strasse und den anschliessend auf Facebook veröffentlichten Film viel Aufmerksamkeit. Rund 500 städtische Dienstfahrzeuge tragen den Kampagnenaufkleber. Im November 2015 erhielten rund 45 000 Haushalte der Stadt Zürich von der DAV den Flyer der Kampagne zusammen mit der Jahreserneuerung der Parkkarten und Bewilligungen. Die Kampagne ist auf eine Laufzeit von drei Jahren ausgelegt.

Verkehrsrerchner

Die DAV muss die seit 1992 im Einsatz stehenden Verkehrsrerchner ersetzen. Der Stadtrat hat dafür Ausgaben in der Höhe von 13,5 Millionen Franken bewilligt. Die Verkehrsrerchner bilden zusammen mit dem Verkehrsleitrerchner das Herzstück der städtischen Verkehrssteuerung. Im Mai 2014 wurde der erste, im November 2015 der letzte Verkehrsrerchner ausgeliefert und in Betrieb genommen. Termine und Kosten konnten eingehalten werden. Das zu Beginn des Projekts eingeführte Qualitätsmanagementsystem hat sich ausgezahlt; die 400 Verkehrsregelungsanlagen, die Tunnelsteuerungen und das angeschlossene Parkleitsystem funktionieren einwandfrei.

Lichtsignalanlage Rosengarten-/Bucheggstrasse

An der Rosengarten-/Bucheggstrasse wurde auf der Höhe der Röschibachstrasse eine neue Lichtsignalanlage mit Busschleuse in Betrieb genommen. Zudem wurde die Busspur stadtauswärts auf der Hardbrücke bis zur Lichtsignalanlage verlängert. Stadteinwärts wurde auf der Höhe der Wibichstrasse zur Verkehrsdosierung ebenfalls eine Lichtsignalanlage erstellt, die gleichzeitig den Bus priorisiert. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde ausserdem die Einfahrt ab Bucheggplatz in den Hirschwiesentunnel mittels Sicherheitslinie unterbunden. Die Wegweisungen wurden entsprechend angepasst. Das neue Verkehrsregime ist seit August 2015 in Betrieb.

Grossbaustellen Bellevue/Quaibrücke und Albisriederplatz

Das Jahr 2015 war von einigen Grossbaustellen geprägt und stellte die DAV vor grosse Herausforderungen. Die im Vorfeld detailliert ausgestalteten Verkehrskonzepte für die Baustellen Bellevue/Quaibrücke und Albisriederplatz haben sich bewährt. Erstmals wurde für die beiden Baustellen durch eine externe Firma eine RSI-Sicherheitsinspektion («Road Safety Inspection») durchgeführt, die zum Ziel hatte, Gefahrenstellen insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende zu identifizieren sowie weitergehende Massnahmen für eine sichere Infrastruktur vorzuschlagen. Die DAV wird die Erkenntnisse auch in die künftige Baustellenplanung einfließen lassen.



Baustelle Bellevue/Quaibrücke. (Bild: DAV)



Neues Kreisellregime Albisriederplatz nach dem Umbau. (Bild: Guinandimage Fotografie)

Barrieren

Zur Durchsetzung von (Nacht-)Fahrverboten wurden seit Ende der Achtzigerjahre in einigen Gebieten und Strassenzügen der Stadt Zürich über siebzig bediente und zum Teil überwachte Barrieren oder ähnliche Absperrungen installiert. Um die Verhältnismässigkeit dieser aufwendigen Massnahme zu überprüfen, hat die DAV im Jahr 2015 einen Verkehrsversuch initiiert, bei dem die Barrieren entfernt wurden und die Einfahrten nicht

mehr durch einen externen Bewachungsdienst kontrolliert werden; die geltenden Verkehrsregimes bleiben jedoch bestehen. Der Versuch dauert rund ein halbes Jahr und sollte im Frühjahr 2016 abgeschlossen sein. Er wird von einem Ingenieurbüro begleitet und ausgewertet. Sollte sich zeigen, dass ein Verzicht der Barrieren möglich ist, könnte die Stadt jährlich Kosten von über 1 Million Franken einsparen

4.4.3 Allgemeine Kennzahlen

Verkehrssicherheit	2011	2012	2013	2014	2015
Strassenverkehrsunfälle	3420	3251	3375	3293	4529
Verletzte Verkehrsteilnehmende	1256	1238	1192	1235	1355
Verkehrstote	11	6	9	4	6

Kommentar

Die überaus starke Zunahme der erfassten Strassenverkehrsunfälle ist durch eine Änderung der Rapportierungspraxis bei der Stadtpolizei ab 1. Juli 2015 zu erklären. Seit diesem Zeitpunkt werden alle gemeldeten Verkehrsunfälle – auch Bagatellen mit geringem Sachschaden – rapportiert und fliessen somit in die Statistik ein. Auch die Zahl der Verletzten hat sich im Jahr 2015 nach langer Abwärtstendenz wieder markant erhöht. Das ist vor allem auf eine Zunahme der verunfallten Personen auf Velos und E-Bikes zurückzuführen, aber auch in Personenwagen verunfallten mehr Personen als in den Jahren zuvor. Geringe Abweichungen nach unten im Vergleich zu vergangenen Statistiken sind auf den Wechsel zu MISTRA, dem Erfassungssystem des Bundes zurückzuführen. Zum Beispiel werden Verkehrsunfälle auf den Autobahnen der Stadt Zürich neu nur noch von der Kantonspolizei ausgewiesen.

Bewilligungen	2011	2012	2013	2014	2015
Anwohnerparkkarten	36 644	36 538	35 354	35 262	35 295
Gewerbeparkkarten	4 901	5 403	6 346	7 228	7 917
Spezialbewilligungen	5 573	5 650	5 760	6 988	6 836

Kommentar

Der Verkauf von Anwohnerparkkarten liegt im Mehrjahresdurchschnitt. Die Zahl der Gewerbeparkkarten nahm gegenüber dem Vorjahr erneut um rund zehn Prozent zu. Bei den Spezialbewilligungen ist eine leichte Abnahme zu verzeichnen.

4.4.4 Spezifische Kennzahlen

Finanzkennzahlen

Dienstabteilung Verkehr	2011	2012	2013	2014	2015
Ausgaben	31 838 000	31 729 000	35 149 000	34 395 000	33 256 000
Erträge	-13 503 000	-12 844 000	-12 622 000	-13 463 000	-13 979 000
Saldo	18 335 000	18 885 000	22 527 000	20 932 000	19 277 000

Kommentar

Die Saldoentwicklung liegt rund 2,4 Millionen Franken unter dem Budget. Aufgrund der unbesetzten Stellenwerte wurde der Personalaufwand unterschritten. Mit der Inbetriebnahme der neuen Verkehrsrechner konnte die Wartung ab Juli 2015 ausgesetzt werden. Der Sachaufwand wurde um 0,6 Millionen Franken unterschritten. Die Abschreibungen auf den Investitionen liegen aufgrund der tieferen Nettoausgaben rund 1,2 Millionen Franken unter dem Budget.

Blaue Zonen	2011	2012	2013	2014	2015
Ausgaben	14 477 000	15 008 000	21 565 000	15 731 000	16 263 000
Erträge	-14 477 000	-15 008 000	-21 565 000	-15 731 000	-16 263 000
Saldo	0	0	0	0	0

Kommentar

Im Berichtsjahr konnte die Ersatzbeschaffung der mobilen Datenerfassungsgeräte (MDE) für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs nicht wie geplant realisiert werden. Die durchgeführte Submission hat mehr Zeit beansprucht als geplant. Es wurde ein Ertragsüberschuss von rund 1,4 Millionen Franken erwirtschaftet. Auf Januar 2013 erfolgte die Inkraftsetzung der Gebührenordnung (Parkkartenverordnung AS 551.310). Zur Abdeckung des zusätzlichen Reinigungsaufwands wurden aus dem angewachsenen Überschuss der Spezialfinanzierung «Blaue Zonen» im Jahr 2013 einmalig rückwirkend 7 Millionen Franken an Entsorgung + Recycling, Stadtreinigung, überwiesen (STRB Nr. 967/10). Ab dem Jahr 2014 erfolgt die ordentliche Entschädigung an die Stadtreinigung.

Parkgebühren	2011	2012	2013	2014	2015
Ausgaben	16 204 000	16 243 000	15 409 000	15 494 000	15 167 000
Erträge	-16 204 000	-16 243 000	-15 409 000	-15 494 000	-15 167 000
Saldo	0	0	0	0	0

Kommentar

Die Erträge aus Parkgebühren sind in den vergangenen Jahren mehr oder weniger konstant geblieben. Im Berichtsjahr war eine leichte Abnahme der Einnahmen zu verzeichnen. Die Ersatzbeschaffung bei den Sammelparkuhren musste aufgrund der Budgetkürzung auf die Hälfte reduziert werden. Es wurde ein Ertragsüberschuss von rund 0,36 Millionen Franken in der Spezialfinanzierung Parkgebühren erwirtschaftet. Der Nettoertrag wird zum Ausgleich in das Konto «Einlage in das Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung» gebucht und erhöht somit das Kapital aus den Parkgebühren.

4.5 Stadtrichteramt

4.5.1 Aufgaben

Das Stadtrichteramt ist zum einen eine Übertretungsstrafbehörde. Zum anderen werden im Stadtrichteramt Verlustscheine für die Stadtverwaltung von Zürich bewirtschaftet.

Das Stadtrichteramt als Strafverfolgungsbehörde

Obwohl Verwaltungsbehörde, gehört das Stadtrichteramt zu den Strafbehörden. Es ist mit der Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen des Bundesrechts (z. B. Strafgesetzbuch, Betäubungsmittel-, Transport- und Strassenverkehrsgesetz) und von Übertretungen des kantonalen und kommunalen Rechts betraut (z. B. Allgemeine Polizeiverordnung der Stadt Zürich). Es handelt sich dabei zumeist um Vorschriften, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit oder zum Schutz von Personen, Tieren, Umwelt und Eigentum gegen Schädigungen und Gefahren jeder Art erlassen wurden. Für die Zuständigkeit des Stadtrichteramts ist darüber hinaus entscheidend, dass die Übertretung auf dem Gebiet der Stadt Zürich begangen wurde. Ob die beschuldigte Person Wohnsitz in der Schweiz oder im Ausland hat, ist unerheblich.

Als kommunale Behörde beschränkt sich die Strafbefugnis des Stadtrichteramts auf das Aussprechen von Bussen in der Höhe von maximal 500 Franken. Für den Fall, dass eine ausgesprochene Busse schuldhaft nicht bezahlt wird, muss immer auch eine Ersatzfreiheitsstrafe ausgesprochen werden, deren Vollzug gegebenenfalls angeordnet werden muss. Nicht bezahlte Bussen werden zunächst jedoch in der Regel auf dem Weg der Betreibung geltend gemacht.

Übertretungsstrafverfahren richten sich nach den Vorschriften für das Strafbefehlsverfahren. Strafbefehle sind Urteilsofferten. Gegen vom Stadtrichteramt erlassene Strafbefehle kann Einsprache erhoben werden. Im Einsprachefall führt die zuständige Stadtrichterin oder der zuständige Stadtrichter ein eigentliches Vorverfahren durch und nimmt unter Beachtung der Rechte der Parteien weitere Beweise ab, falls solche zur Beurteilung des Sachverhalts erforderlich sind. Danach ergeht der Entscheid, ob am Strafbefehl festgehalten, das Verfahren eingestellt, ein neuer Strafbefehl erlassen oder Anklage beim Bezirksgericht als erstinstanzlichem Gericht erhoben wird.

Das Stadtrichteramt als Kompetenzzentrum für die Bewirtschaftung der Verlustscheine der Stadtverwaltung

Das Stadtrichteramt ist nicht nur im Besitz von Verlustscheinen aus nicht bezahlten Bussen/Kosten, es verfügt auch über Verlustscheine aus der übrigen Stadtverwaltung. Aufgabe der Fachgruppe Verlustscheininkasso ist es, für die möglichst effektive Bewirtschaftung dieser Verlustscheine besorgt zu sein: Es gilt, die Schuldnerinnen und Schuldner zur Bezahlung der Verlustscheinbeträge anzuhalten, damit die ausstehenden Forderungen endgültig getilgt sind. Dazu können auch Ratenzahlungen vereinbart werden. Andernfalls können offene Forderungsbeträge erneut auf dem Weg der Betreibung geltend gemacht werden. Damit leistet das Stadtrichteramt einen wirkungsvollen Beitrag zur Kostenrechnung der Stadt Zürich.

Für weitere Angaben: www.stadt-zuerich.ch/stadtrichteramt

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Verhalten gegenüber der Bevölkerung

Die Kommunikationskultur wurde stetig verbessert, und die Gesprächspartnerinnen und -partner wurden vermehrt direkt kontaktiert bzw. informiert.

Diversity Management

Der hohe Frauenanteil im Kader konnte gehalten werden, auch gerade angesichts der Möglichkeit von Teilzeitanstellungen.

E-Government/Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen

Die Plattform, auf der Personen und Parteien rechtsgültig elektronische Eingaben an das Stadtrichteramt machen können, läuft stabil und reibungslos.

Die Anzahl elektronischer Eingaben, die den gesetzlichen Vorschriften entspricht, ist seit Einführung dieses Angebots allerdings sehr klein geblieben. Nach wie vor verfügen nur wenige Personen über eine gültige elektronische Signatur, um ihre Eingabe vor der elektronischen Übermittlung rechtskonform unterzeichnen zu können.

Eine Weiterentwicklung von elektronisch durchgängigen Prozessen mit Partnerinnen und Partnern des Stadtrichteramts erscheint hingegen erst dann sinnvoll, wenn die dazu benötigten Ressourcen auch tatsächlich zu den angestrebten Vereinfachungen in den Abläufen des Stadtrichteramts führen.

Vor diesem Hintergrund werden die Entwicklungen von speziell gesicherten E-Government-Abläufen einweilen beobachtet. Dies gilt auch bezüglich der Schnittstellen mit Partnerorganisationen. Bei geeignet erscheinenden Projekten von Partnerorganisationen strebt das Stadtrichteramt auch Teilnahme und Mitarbeit an.

Verlustscheininkasso

Alle neu eingehenden Verlustscheine werden effizient und systematisch bearbeitet. Ausnahmen bildeten zum Beispiel die Verlustscheine, deren Schuldnerinnen und Schuldner im Moment über keine aktuelle und dem Amt bekannte Adresse verfügen oder bei denen aufgrund des Dossiers ersichtlich war, dass sie bereits von verschiedenen anderen Dienstabteilungen der Stadt Zürich Verlustscheine aufweisen. Bei solchen Konstellationen ist eine individuelle Verlustschein-Bearbeitung unabdingbar.

Seit Mitte 2015 werden mehr Verlustscheine, die kurz vor der Verjährung stehen, überprüft. Dies erfolgt nach bestimmten Kriterien (kann eine aktuelle Adresse ermittelt werden?, Höhe des Verlustscheinbetrags, Alter der Schuldnerin/des Schuldners, Einkommens- und Vermögensverhältnisse usw.). Erscheint eine Eintreibung der ausstehenden Beträge dann erfolgsversprechend, werden die Schuldnerinnen und Schuldner vor einer erneuten Betreibung über ihren Ausstand informiert.

4.5.3 Spezifische Kennzahlen

Rechnung in Fr.	2011	2012	2013	2014	2015
Aufwand	19010343	17958603	17812266	17899787	18420600
Ertrag	-28411060	-26184766	-26112999	-27074789	-28314500
Saldo	-9400716	-8226163	-8300333	-9175002	-9893900

Kommentar

Gegenüber dem Vorjahr ist beim Aufwand eine Erhöhung um rund eine halbe Million Franken und beim Ertrag eine Zunahme um rund 1,2 Millionen Franken zu verzeichnen. Diese Veränderungen sind hauptsächlich auf eine Zunahme der erledigten Rechtsgeschäfte (+1989) zurückzuführen.

4.5.4 Allgemeine Kennzahlen

Eingang Geschäfte (Anzahl)	2011	2012	2013	2014	2015
Übertrag aus dem Vorjahr	5708	4666	3055	4001	3973
Statistikbereinigung nach Systemüberprüfung	-	76	-	-	-
Rapporte aus dem Übertretungsstrafrecht (Sicherheits-, Gewerbe-, Wirtschaftspolizei, Meldewesen usw.)	79435	77076	83937	85681	89484
Total	85143	81818	86992	89682	93457
Erledigung					
Strafbefehle, Verweise usw.	69581	68082	72499	75714	77152
Einstellung des Verfahrens ¹	1661	1133	1428	1218	1087
Überweisungen an Statthalterämter	5874	5743	5794	5331	5864
Überweisungen an Staatsanwaltschaften ²	-	-	-	2	86
Überweisungen an andere Amtsstellen	285	186	211	198	171
Vereinigung mit anderen Geschäften der gleichen Täterschaft	3076	3589	2901	3234	3320
Sonstige Erledigungen		30	158	12	18
Übertrag aufs nächste Jahr	4666	3055	4001	3973	5759
Total	85143	81818	86992	89682	93457
Einsprachen					
Übertrag aus dem Vorjahr	2416	2225	1761	931	513
Eröffnete Untersuchungen	-	-	-	556	297
Einsprachen	7362	6494	6137	6420	6585
Total	9778	8719	7898	7907	7395
Erledigung					
Nichteintreten	684	578	571	639	707
Rückzug der Einsprachen	605	652	750	846	650
Eingestellte Strafverfahren ³	3525	3302	3081	3051	3140
Sonstige Erledigungen ⁴	2420	2051	2226	2400	1937
Überweisungen ans Bezirksgericht	319	375	339	458	292
Total	7553	6958	6967	7394	6726
Pendente Fälle	2225	1761	931	513	669
Total	9778	8719	7898	7907	7395

¹ einschliesslich Nichtanhandnahmeverfügungen

² Die hier früher mitaufgeführten Bezirksanwaltschaften gibt es nicht mehr. Aufgrund eines Fehlers im Zusammenhang mit dieser Änderung im Statistikprogramm sind die 86 Geschäfte von 2015 in den Vorjahren unter den «Überweisungen an andere Amtsstellen» ausgewiesen worden. Die beiden 2014 ausgewiesenen Geschäfte sind im System falsch erfasst und ebenfalls an eine andere Amtsstelle überwiesen worden.

³ entspricht den früher angeführten aufgehobenen Bussen

⁴ einschliesslich aller Entscheide nach Eröffnung einer Untersuchung

Erledigungen vor Bezirksgericht	2011	2012	2013	2014	2015
Einsprache abgelehnt	183	238	117	173	91
Einsprache zugelassen	24	13	6	14	4
Strafbefehl bestätigt ⁵	15	44	51	37	60
Im Schuldpunkt bestätigt, jedoch von Bestrafung Umgang genommen	–	–	–	–	–
Vor Gericht anerkannt	14	34	22	35	38
Freisprüche ⁶	13	18	42	42	59
An das Stadtrichteramt zurückgewiesen/abgewiesen	2	8	2	3	–
Ausstehende Entscheide	71	80	98	153	34
Total	323	435	338	457	292

Vollzug	2011	2012	2013	2014	2015
Mahnungen	21 128	19 567	21 626	23 109	24 195
Betreibungen	13 503	10 905	10 614	10 525	11 076
Fortsetzungsbegehren	10 460	8 122	7 369	7 873	8 536
Rechtsöffnungsbegehren	289	228	233	171	263
Fälligkeitsanzeigen ⁷	14 300	12 247	13 080	13 896	14 467
Vollzugsabtretungen ⁸	7 167	6 380	6 254	7 574	7 529

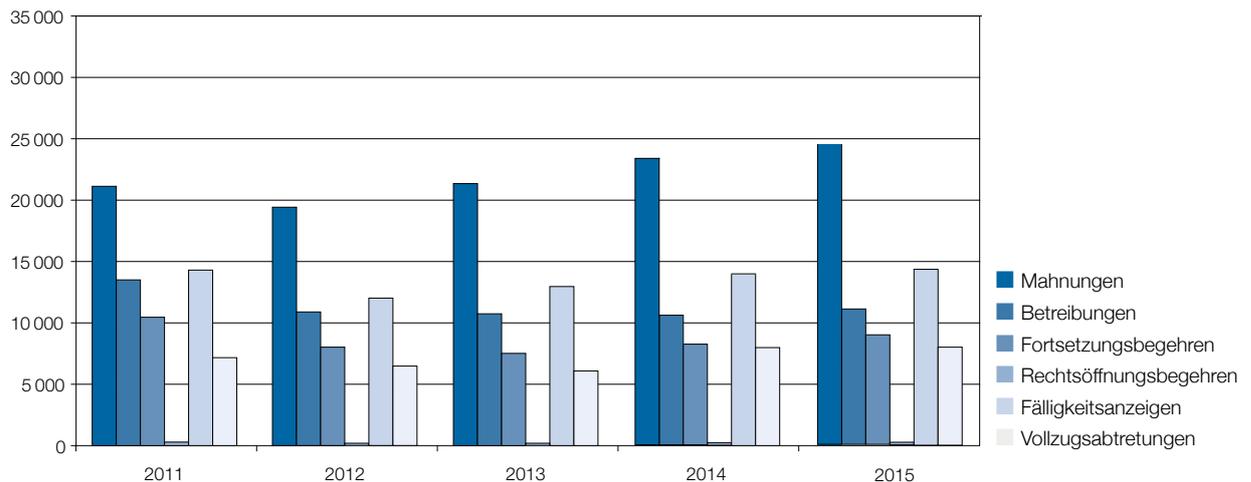
⁵ präzisiert den bisherigen Eintrag «Bestätigt»

⁶ entspricht den hier früher aufgeführten «Aufhebungen»

⁷ entspricht den früher angeführten «Umwandlungs-/Fälligkeitsverfügungen»

⁸ entspricht den früher angeführten «Verhaltensbefehlen»

Vollzug 2011–2015



Kommentar zum Rapporteingang aus dem Übertretungsstrafrecht und aus dem Vollzug

Die Steigerung bei den eingegangenen Geschäften gegenüber dem Vorjahr um etwa 3800 ist zum grössten Teil auf eine Zunahme um fast 3400 bei den Fällen der Zentralstelle für Verkehrs- und Ordnungsbussen (ZVO) zurückzuführen. Die Gründe für diese Veränderungen sind dem Stadtrichteramt nicht bekannt. Wegen des höheren Geschäftseingangs ist nebst einem Anstieg beim Übertrag auf das nächste Jahr auch bei fast allen Inkassomassnahmen ein Zuwachs zu verzeichnen.

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2015)

Motionen und Postulate, die vom Gemeinderat dem Stadtrat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen wurden und noch unerledigt sind.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1985/000005	04.12.1985 20.08.1986	Ramer Silvia Zähringer- und Predigerplatz, Umwandlung in eine Fussgängerzone

Der Stadtrat wird eingeladen, alle Möglichkeiten, die zur Verminderung der heutigen Verkehrsgefährdung zu Fuss gehender Bewohner und Besucher der Altstadt beitragen und zudem ganz allgemein die Situation der Fussgänger in den betreffenden Altstadtbereichen verbessern, zu prüfen, insbesondere

- die Umwandlung des Zähringer- und Predigerplatzes in eine autofreie und fussgängerfreundliche Zone im Zusammenhang mit dem Neubau der Zentralbibliothek;
- die Schaffung einer den Seilergraben zwischen Predigerplatz und Hirschengraben überquerenden, gut gestalteten Fussgängerbrücke.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, das Postulat aus den Achtzigerjahren abzuschreiben und das Anliegen eines parkplatzfreien Zähringerplatzes im Rahmen des Postulats 2014/188 (Ersatzlose Aufhebung der Parkplätze auf dem Prediger- und dem Zähringerplatz) zu prüfen.

POS 2000/000249	24.05.2000 05.06.2002	Kuhn Rolf Breitensteinstrasse und Strasse Am Wasser, Verbesserung der Sicherheit
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer entlang und auf der Breitensteinstrasse und der Strasse Am Wasser grundlegend verbessert werden kann.

Der Stadtrat hat sich im Rahmen des Konzepts «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung» für Tempo 30 auf der ganzen Strecke ausgesprochen. Die Massnahme soll im Rahmen der Strassenlärmsanierung umgesetzt werden.

Das geplante Strassenbauprojekt Am Wasser wurde ins Jahr 2023 verschoben. Das Strassenbauprojekt Breitensteinstrasse wurde sistiert.

Der Engpass für Fussgängerinnen und Fussgänger vor dem Haus Am Wasser 108 kann beseitigt werden. Hangseitig soll ein Gehweg hinter der bestehenden Mauer geschaffen werden.

Die im Postulat formulierten Anliegen können noch nicht abschliessend beantwortet werden.

POS 2004/000455	01.09.2004 06.06.2007	Bucher Gregor Universitätstrasse/Huttensteig, sichere Gestaltung der Strassenübergänge
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er den Strassenübergang der Universitätsstrasse beim Huttensteig sicherer gestalten kann. Zu prüfen ist die Realisierung von zwei Schutzinseln.

Das Postulat kann mit dem Strassenbauprojekt Nr. 06275, «Universitätstrasse, Haltestelle Winkelried», erfüllt werden. Im Jahr 2016 wird die Projektauflage nach § 16 Strassengesetz erfolgen. Die Abschreibung des Postulats wird danach mit der entsprechenden Weisung beantragt.

POS 2007/000452	29.08.2007 03.10.2007	Reimann Beatrice und Leupi Daniel Langstrasse, Ausdehnung des Nachtfahrverbots
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, ob das Nachtfahrverbot in den an die Langstrasse angrenzenden Wohnquartiere im Kreis 4 (namentlich die Gvierte der die Sihlhallen-, Roland-, Diener-, Brauer-, Hellmut- und Hohlstrasse sowie die Tell-, Zwingli- und Dienerstrasse) auch mit der Einführung des neuen Verkehrsregimes an der Langstrasse (siehe Weisung 99, GR Nr. 2007/207) weiterhin ab 22.00 Uhr beibehalten und auf bis 05.30 Uhr ausgedehnt werden kann.

Die Umsetzung des Projekts «verkehrsarme Langstrasse» ist aufgrund negativer Stellungnahmen des Kantons in der Begehrensäusserung weiterhin blockiert. Der Stadtrat hat mit der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage von Matthias Probst (GR Nr. 2014/344) über die Hintergründe Auskunft gegeben.

Eine stadtinterne Arbeitsgruppe versucht, das Projekt zu optimieren und so weit zu modifizieren, dass es genehmigt werden kann. Dabei wird insbesondere auch die im Postulat geforderte Anpassung der Zeiten des Nachtfahrverbots in den Quartieren (22.00–5.30 Uhr) bei gleichzeitiger Anpassung des Tagfahrverbots in der Langstrasse (5.30–22.00 Uhr) geprüft, um eine bessere Verständlichkeit des Verkehrsregimes zu erzielen und den Schutz des Quartiers weiterhin gewährleisten zu können.

Da die im Postulat geforderte Anpassung der Zeiten des Nachtfahrverbots im direkten Zusammenhang mit der Einführung des Regimes «verkehrsarme Langstrasse» steht und dieses blockiert ist, kann das Postulat nicht abgeschrieben werden.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2009/000258	10.06.2009 08.02.2012	Bloch Süss Monika und Butz Marlène Höhere Verkehrssicherheit auf dem Bahnhofplatz des Bahnhofs Enge
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verkehrssituation im Bahnhofplatz des Bahnhofs Enge gestaltet werden kann, so dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden kann.

Die Motion GR Nr. 2011/222 zur «Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie» hat eine Untersuchung ausgelöst, wie die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr bei den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen verbessert werden kann. Dies insbesondere im Hinblick auf die inzwischen in Betrieb genommene Durchmesserlinie. In der Folge hat das Tiefbauamt auch für den Bahnhof Enge eine Analyse über die Defizite erstellt. Diese hat gezeigt, dass beim Bahnhof Enge Handlungsbedarf besteht. Aufgrund der künftigen Entwicklung (Wachstum) sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind Massnahmen notwendig.

Verschiedene verkehrsorganisatorische Massnahmen sowie kleine bauliche Anpassungen zur Verbesserung der heutigen Situation werden zurzeit geplant. Ziel ist, die verkehrsorganisatorischen und baulichen Anpassungen nach erfolgter Vernehmlassung und Zustimmung der massgebenden Entscheidungsträger zügig umzusetzen.

POS 2009/000519	11.11.2009 25.11.2009	Frei Dorothea und Graf Davy Verbesserung der Einsatzzeiten der Feuerwehr in den Quartieren Stettbach, Witikon sowie im Stadtteil Zürich West
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Einsatzzeiten der Feuerwehr in den Quartieren Stettbach, Witikon sowie im Stadtteil Zürich West so verbessert werden können, dass sie den durchschnittlichen Einsatzzeiten in der Innenstadt entsprechen.

Die Vorgabe, wonach die Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst innert zehn Minuten ab Alarmeingang am Einsatzort eintreffen sollen, wird heute bereits in 6 von 12 Stadtkreisen verfehlt. Abhilfe kann nur durch einen Wechsel von den heute zentralen Wachstandorten zu einem System mit dezentralen Wachen geschaffen werden. Die Standortstrategie von Schutz & Rettung sieht zusätzlich zu den bestehenden Standorten am Flughafen, an der Weststrasse und am Neumühlequai den Bau von drei neuen Wachen im Norden, Osten und Westen der Stadt sowie einen Ausbau der bestehenden Brandwache Süd (Weststrasse) zur Ablösung des Standorts Triemli für den Rettungsdienst vor. In der neuen Wache Nord wird gleichzeitig die heute stark verzettelte Einsatzlogistik zusammengeführt. Nur damit können die Anfahrtswege und -zeiten genügend verkürzt werden, um in der ganzen Stadt die Grundversorgung auf dem gleich guten Niveau zu sichern.

Für die Bauprojekte sind in der städtischen Investitionsplanung knapp 100 Millionen Franken eingestellt, die Inbetriebnahme der Wachen soll gestaffelt bis 2028 erfolgen. Dank einem Wechsel des Einsatzkonzepts wird der Betrieb der 6 (statt heute 3) vollwertigen Wachen mit lediglich 20 Prozent Personalaufbau bei der Berufsfeuerwehr und mit gleich vielen Haupteinsatzfahrzeugen wie heute erfolgen können. Auch der Flächenbedarf von SRZ bleibt annähernd gleich, da zahlreiche Kleinstandorte mit Mietkosten von 2,5 bis 3 Millionen Franken pro Jahr aufgegeben werden können.

POS 2010/000008	06.01.2010 08.02.2012	Nüssli-Danuser Andrea und Brander Simone Frankentalerstrasse, durchgängig eigene Busfahrspur vom Rütihof ins Frankental
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Busspur auf der Frankentalerstrasse ab der Haltestelle Riedhofstrasse bis zur Einmündung in die Haltestelle Frankental bei der Konrad-lig-Strasse weitergeführt werden kann, so dass der Bus 89 und 485 durchgängig vom Rütihof bis ins Frankental eine eigene Fahrspur benutzen kann.

Das vorgesehene Bauprojekt «Frankentalerstrasse, Busspur und Velomassnahmen» wurde sistiert und bisher nicht wieder aufgenommen. Ein reines Ummarkieren einer Fahr- in eine Busspur wäre bis auf den Einmündungsbereich bei der Imbisbühlstrasse möglich. Im Zusammenhang mit der baubedingten Vollsperrung der Wehntalerstrasse ist dies beim Auftreten zusätzlicher Verlustzeiten für die ÖV-Linien aufgrund des Mehrverkehrs in der Frankentalerstrasse temporär auch so vorgesehen. Um die Busspur anschliessend permanent einrichten zu können, sind noch Abklärungen bezüglich Leistungsfähigkeit und Ausgestaltung der Einmündung Frankentaler-/Limmatstrasse nötig. Dies wird zurzeit erarbeitet.

POS 2010/000426	06.10.2010 31.08.2011	Kälin Simon Überbauung Stadtraum HB, Benennung eines Maurice-Bavaud-Platzes anstelle des geplanten Le-Corbusier-Platzes
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Strasse oder ein Platz in Zürich nach Maurice Bavaud benannt werden kann.

Der Le-Corbusier-Platz wurde am 6. Juli 2011 in Europaplatz umbenannt. Der Antrag, eine Strasse oder einen Platz in Zürich nach Maurice Bavaud zu benennen, ist in der Strassenbenennungskommission noch pendent.

POS 2011/000126	13.04.2011 31.10.2012	Schönbächler Marcel und Meier Daniel Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Limmatstrasse zwischen Limmatplatz und Escher-Wyss-Platz
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Verkehrssicherheit auf der Limmatstrasse zwischen Limmatplatz und Escher-Wyss-Platz – insbesondere zwischen Limmatplatz und Quellenstrasse – nachhaltig verbessert werden kann.

Im Jahr 2015 ist die Situation auf der Limmatstrasse im Bereich zwischen Limmatplatz und Fabrikstrasse bezüglich Verkehrssicherheit beurteilt worden. Es liegt eine Umbauvariante vor, die dem bisherigen Unfallgeschehen Rechnung trägt und in Zukunft Unfälle verhindern kann. Die Projektierung ist im Gange.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 2011/000219	22.06.2011 31.10.2012	Von Planta Gian und Knauss Markus Strassenparkplätze in der Innenstadt, Preiserhöhung für eine lenkungswirksame und effiziente Nutzung

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, die eine Preiserhöhung für die Strassenparkplätze in der Innenstadt vorsieht, welche eine lenkungswirksame und effiziente Nutzung der Parkplätze ermöglicht.

Mit Weisung vom 1. Oktober 2014 hat der Stadtrat dem Gemeinderat einen Lösungsvorschlag im Sinne der Motion vorgelegt und die dazu nötigen Änderungen der Vorschriften über die Park- und Parkuhrkontrollgebühren (AS 551.330) sowie die Abschreibung des Vorstosses beantragt (GR Nr. 2014/306).

POS 2011/000316	31.08.2011 30.01.2013	Knauss Markus und Dubno Samuel Erweiterung der Tempo-30-Zone auf Abschnitten der Alfred-Escher-Strasse, der Breitingenstrasse und der Sternenstrasse im Rahmen des privaten Gestaltungsplans «Hauptsitz Swiss Re»
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Strassenraumes im Rahmen des privaten Gestaltungsplans «Hauptsitz Swiss Re» auf der Alfred-Escher-Strasse im Abschnitt zwischen Mythenquai und General-Wille-Strasse Tempo 30 eingeführt werden kann. In diese Erweiterung der Tempo-30-Zone sollen auch die Abschnitte der Breitingenstrasse und Sternenstrasse zwischen Mythenquai und Alfred-Escher-Strasse, die heute noch Tempo 50 sind sowie die Marsstrasse einbezogen werden.

Im Rahmen der Strassenlärmsanierung im Kreis 2 wurde die Einführung von Tempo 30 auf der Alfred-Escher-Strasse im betreffenden Abschnitt geprüft und anhand der Kriterien des Konzepts «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung» verworfen. Das sogenannte akustische Projekt der Strassenlärmsanierung im Kreis 2 wurde mit Tempo 50 (also ohne Massnahme an der Quelle) in der Alfred-Escher-Strasse aufgelegt. Dagegen wurde Einsprache erhoben. Der Stadtrat hat die Einsprache im Jahr 2013 mit folgender Begründung abgewiesen:

«Bei der Alfred-Escher-Strasse handelt es sich um eine überkommunale Hauptachse. Im Abschnitt Bleicherweg bis General-Wille-Strasse ist sie vier-spurig und wurde eben erst baulich erneuert. Die Beibehaltung der heutigen vier Spuren wurde vom Kanton im Rahmen der Entwicklung des bewilligten (STRB Nr. 987 vom 24. August 2011) und kürzlich fertig realisierten Strassenprojekts Alfred-Escher-Strasse explizit verlangt. Der Strassenraum ist auf Tempo 50 ausgelegt. Eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von nur 30 km/h trotz vier breiter Spuren wäre für die Verkehrsteilnehmenden nicht nachvollziehbar. Die eben erneuerte Strasse müsste komplett umgestaltet und zurückgebaut werden. Dies wäre angesichts der Investitionen von über 4 Millionen Franken nicht verhältnismässig und würde vom Kanton nicht genehmigt.»

Dieser Entscheid ist rechtskräftig. Das Anliegen wurde geprüft.

Die Einführung von Tempo 30 in der Breitinger- und der Sternenstrasse hingegen wird weiterverfolgt. Die notwendigen Gutachten sind in Auftrag gegeben.

POS 2011/000360	28.09.2011 30.01.2013	von Planta Gian und Wüthrich Katrin Einführung von Tempo 30 auf der Hardturmstrasse zwischen den beiden Verzweigungen mit der Förrlibuckstrasse
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf der Hardturmstrasse im Abschnitt zwischen den beiden Verzweigungen mit der Förrlibuckstrasse Tempo 30 eingeführt werden kann.

Das Anliegen des Postulates soll koordiniert mit dem Bauprojekt Hardturmstrasse umgesetzt werden. Die Realisierung ist für die Jahre 2018/2019 geplant.

POS 2012/000166	11.04.2012 30.01.2013	Trevisan Guido und Uttinger Ursula Beschränkung der Parkzeit für Velos im Gebiet der Grossbahnhöfe in der Stadt Zürich
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen wie unmittelbar rund um Zürcher Grossbahnhöfe von Montag bis Freitag eine beschränkte Parkzeit für Velos eingeführt werden kann.

Zum Thema Beschränkungen der Parkzeit für Velos im Gebiet der Grossbahnhöfe in der Stadt Zürich können bis jetzt noch keine definitiven Aussagen gemacht werden. Hinsichtlich der Umsetzung stellen sich verschiedene praktische wie auch juristische Fragen. Die Prüfung ist noch in Erarbeitung.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2012/000338	12.09.2012 27.03.2013	Fehr Urs und Schatt Heinz Effizientere Bewirtschaftung der Bootsplätze und Bojen im Zürcher Seebecken
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine bessere Bewirtschaftung der Bootsplätze inkl. Bojen im Zürcher Seebecken erzielt werden kann. Speziell sollen die Vorschriften über das Stationieren von Schiffen auf dem Gebiet der Stadt Zürich (747.110) so geändert werden, dass mehr Anreize bestehen, Schiffe gemeinsam zu nutzen und nicht mehr fahrtüchtige Boote schneller von den Standplätzen zu entfernen. Zudem soll geprüft werden, ob die Kontrolle zur Einhaltung der geltenden Vorschriften intensiviert werden kann – insbesondere, was die Untervermietung von Bootsplätzen betrifft.</i></p> <p>Der Kanton Zürich ist Gewässereigentümer und erteilt den Gemeinden Konzessionen für die Stationierungsanlagen. Die Zuteilung freier Standplätze erfolgt nach Massgabe der kantonalen Stationierungsverordnung (LS 747.4) sowie der städtischen Schiffsstationierungsvorschriften. Das Vorgehen mit Wartelisten ist im Wesentlichen kantonal geregelt.</p> <p>Der Vorsteher des Polizeidepartements hat sich 2015 an den Kanton gewandt, um Möglichkeiten einer Änderung der geltenden Vorschriften zu prüfen. Namentlich stellte er dem Kanton mit Verweis auf die Prüfaufträge des Gemeinderats die Frage, ob Schiffseignergemeinschaften gefördert und bevorzugt werden können (POS GR Nr. 2012/338) und wie eine städtische Regelung zur Bevorzugung von Bewerberinnen und Bewerbern aufgrund ihres Wohnsitzes ausgestaltet sein müsste (POS GR Nr. 2015/286).</p> <p>Der für das Stationierungswesen zuständige Vorsteher der kantonalen Baudirektion nahm zu den Fragen mit Schreiben vom 23. November 2015 Stellung und hielt fest, dass bei der Vergabe von Liegeplätzen für Boote in konzessionierten kommunalen Stationierungsanlagen strikt nach der Warteliste vorgegangen werden müsse. Eine Bevorzugung von Personen aufgrund ihres Wohnsitzes sei nicht zulässig. Gemeinsame Nutzungen von Schiffen seien auf privater Basis zu organisieren. Bootseigner und Liegeplatzmieter müssten immer ein und dieselbe Person sein. Durch die Möglichkeit einer Weitergabe des Liegeplatzes innerhalb einer Nutzergemeinschaft würde die Warteliste praktisch ausser Kraft gesetzt.</p> <p>Die Stadt Zürich hat somit zurzeit keine Möglichkeit, Anreize für eine gemeinsame Nutzung zu schaffen. Sie wird das Anliegen aber gemeinsam mit dem Kanton weiter prüfen.</p> <p>Systematische Kontrollen mit Blick auf das verbotene Untervermieten von Bootsplätzen sind der Stadtpolizei nicht möglich. Sie geht aber Verdachtsfällen nach.</p>		
POS 2014/000175	23.10.2013 04.06.2014	Hug Christina und Kisker Gabriele Allgemeine Polizeiverordnung (APV), Beschränkung des Einsatzes von Laubbläsern und Laubsaugern auf die Monate Oktober und November
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zur Anpassung der Allgemeinen Polizeiverordnung (APV) vorzulegen, welche regelt, dass im Sinne des Lärm- und Gesundheitsschutzes der Einsatz von Laubbläsern und Laubsaugern für alle Anwenderinnen und Anwender auf dem ganzen Gebiet der Stadt Zürich auf die Monate Oktober und November eingeschränkt wird.</i></p>		
POS 2013/000407	20.11.2013 04.12.2013	Fehr Urs und Regli Daniel Verzicht auf die Demontage der blauen Inselschutzpfosten ausserhalb der City
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die sofortige Demontage der blauen Inselschutzpfosten (beleuchtet) ausserhalb der City gestoppt werden kann.</i></p> <p>Der Stadtrat legt dem Gemeinderat das Ergebnis seiner Prüfung mit separater Weisung vor.</p>		
POS 2014/000009	08.01.2014 22.01.2014	CVP-Fraktion Fahrverbotszonen der Stadt, Verzicht auf eine Zufahrtsbewilligung mit Gebührenerhebung für die Zufahrtsberechtigten
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Zufahrt für sämtliche Zufahrtsberechtigten in die jeweiligen Fahrverbotszonen der Stadt Zürich, analog der Regelung bezüglich der Nachtfahrverbotszone «Baumgasse/Ausstellungsstrasse (Hafnerstrasse bis Baumgasse)», ohne Zufahrtsbewilligung mit Gebührenerhebung ermöglicht werden kann.</i></p>		
POS 2014/000060	05.03.2014 04.06.2014	Brander Simone und Trevisan Guido Durchgehende Veloverbindung aus dem Lettenquartier durch die Rousseaustrasse bis zur Nordbrücke
<p><i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Velolücke aus dem Lettenquartier durch die Rousseaustrasse bis zur Nordbrücke geschlossen werden kann.</i></p>		
POS 2014/000293	26.03.2014 17.09.2014	Vocat Fabienne Einführung von Qualitätssicherungs- und Entlastungsmassnahmen für die Polizistinnen und Polizisten der Stadt
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, mit der Qualitätssicherungs- und Entlastungsmassnahmen wie Supervision, Coaching oder ähnliches für die Polizistinnen und Polizisten der Stadt Zürich eingeführt werden können.</i></p>		
POS 2014/000107	02.04.2014 17.09.2014	Knauss Markus und Probst Matthias Verbesserung der Sicherheit zwischen Stauffacher und Sihlporte mit einem Velostreifen
<p><i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Verbindung zwischen Stauffacher und Sihlporte (Sihlbrücke und Sihlstrasse bis zur Verzweigung mit dem Talacker) mit einem Velostreifen sicherer gemacht werden kann.</i></p>		

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2014/000118	09.04.2014 17.09.2014	Lamprecht Pascal und Sangines Alan David Markierung eines Fussgängerstreifens auf der Albisriederstrasse auf der Höhe Lyrenweg/Im Kratz
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob an der Albisriederstrasse auf der Höhe Lyrenweg/Im Kratz wieder ein Fussgängerstreifen angebracht werden kann.

POS 2014/000164	21.05.2014 11.06.2014	Scherr Niklaus und Schiller Christina Liberale Handhabung der Bewilligungspflicht für Einzelsalons sowie Aufhebung des Grundsatzverbots für sexgewerbliche Nutzungen in Zonen mit mindestens 50 % Wohnanteil
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert, folgende Massnahmen zu prüfen:

- Liberale Handhabung der polizeilichen Bewilligungspflicht für Einzelsalons resp. entsprechende Anpassung der stadträtlichen Ausführungsbestimmungen (AS 551.141);
- Aufhebung des Grundsatzverbots für sexgewerbliche Nutzungen in Zonen mit mindestens 50% Wohnanteil (Art. 16 Abs. 3, 18a Abs. 2, 24c Abs. 3 und 41 Abs. 3 BZO) generell resp. nur in der Quartiererhaltungszone und der Kernzone Altstadt resp. in speziell bezeichneten Gebieten.

POS 2014/000203	18.06.2014 02.07.2014	Silberring Pawel und Steger Heinz F. Erweiterung der Gültigkeit der Jahres-Gewerbeparkkarte
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Gültigkeit der Jahres-Gewerbeparkkarte erweitert werden kann, so dass die Fahrzeuge von Montag bis Freitag auch auf weissen Parkplätzen mit Parkuhr abgestellt werden dürfen, wenn die Parkplätze eine maximale Parkdauer von 2 Stunden oder mehr aufweisen. Die Bedingungen sollen dabei ergänzt werden, so dass die Karte nur für dienstliche Einsätze verwendet werden darf.

POS 2014/000227	02.07.2014 17.09.2014	Knauss Markus und Moser Felix Personalwerbung der Stadtpolizei, Ausrichtung auf das Anforderungsprofil sowie Berücksichtigung der gesellschaftlichen Wertschätzung
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Personalwerbung der Stadtpolizei so ausgerichtet wird, dass sie dem Anforderungsprofil der PolizeibeamtInnen entspricht und eine gesellschaftliche Wertschätzung für diese Aufgabe zum Ausdruck bringt.

POS 2014/000271	03.09.2014 05.11.2014	Küng Peter und Utz Florian Rechtliche Regelung der privaten Überwachung des öffentlichen Raums durch Videokameras
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Überwachung des öffentlichen Raums durch Videokameras Privater rechtlich geregelt werden kann. Dabei soll – analog zur Regelung der Videoüberwachung durch die Verwaltung in der Datenschutzverordnung der Stadt Zürich – eine Lösung gewählt werden, welche den Schutz vor übermässiger Überwachung wirksam gewährleistet.

POS 2014/000294	17.09.2014 05.11.2014	Merki Markus und Sobernheim Sven Verbesserung der Sicherheit auf dem Trottoir der Schaffhauserstrasse zwischen der Bühlwiesenstrasse und der Bahnunterführung
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Sicherheit auf dem stadtauswärtsführenden Trottoir für die Zufussgehenden und die Velofahrenden an der Schaffhauserstrasse zwischen der Bühlwiesenstrasse und der Bahnunterführung bzw. unter der Bahnunterführung Schaffhauserstrasse verbessert werden kann.

POS 2014/000351	05.11.2014 19.11.2014	Steger Heinz F. und Ackermann Ruth Ausrückkonzept der Feuerwehr von Schutz & Rettung in den Stadtkreisen 11 und 12, Weiterführung des bestehenden Konzepts bis zur Inbetriebnahme der Berufsfeuerwehr-Wache an der Binzmühlestrasse
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das bewährte Ausrückkonzept der Feuerwehr von Schutz & Rettung im Kreis 11 und 12 nicht verändert wird und somit die Kompanie Glattal bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Berufsfeuerwehr-Wache an der Binzmühlestrasse zeitgleich mit der Berufsfeuerwehr auch mit einem Tanklöschfahrzeug bei Grossalarmen aufgeboden wird.

POS 2014/000385	26.11.2014 12.12.2014	Leitner Verhoeven Andrea und Angst Walter Höhere Fachschule für Rettungsberufe (HFRB), Einführung eines eigenen Rechnungskreises ab 2016
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert, die Höhere Fachschule für Rettungsberufe HFRB ab 2016 in einem eigenen Rechnungskreis zu führen.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2015/000020	21.01.2015 18.03.2015	Silberring Pawel und Wyler Rebekka Passantenstopper bei Läden in Seitengassen von Kernzonen, Anpassung der Bewilligungskriterien

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die besondere Lage von Läden in Seitengassen bei der Erteilung von Bewilligungen für sogenannte Passantenstopper berücksichtigt werden kann, so dass ein Hinweis mit einem Passantenstopper oder einem Hinweisschild auf diese Läden an der Passantenlage möglich wird.

POS 2015/000104	08.04.2015 01.07.2015	Bär Linda und Silberring Pawel Sechseläutenplatz, Zulassung von künstlerischen Darbietungen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Sechseläutenplatz, der Marktplatz, der Max-Bill-Platz, der Helvetiaplatz, der Bürkliplatz, der Heimplatz, der Hunzikerplatz und die Europaallee zu dem Gebiet integriert werden können, in dem künstlerische Darbietungen auf öffentlichem Grund gestattet sind.

POS 2015/000105	08.04.2015 01.07.2015	Altinay Petek und Probst Matthias Strassenkunst in der Stadt, Liberalisierung der Praxis
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Praxis betreffend Strassenkunst in der Stadt Zürich liberalisiert werden kann.

POS 2015/000107	15.04.2015 01.07.2015	Sangines Alan David und Bär Linda Verhinderung von auf «Racial Profiling» basierten Kontrollen durch die Stadtpolizei
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf «Racial Profiling» basierende Kontrollen durch die Stadtpolizei Zürich vollständig verhindert werden können.

POS 2015/000110	15.04.2015 01.07.2015	Urben Michel und Meier-Bohrer Karin Buseinfahrt an der Schaffhauserstrasse Höhe Tramendstation Seebach, Verbesserung der Signalisation für die Fussgängerinnen und Fussgänger
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu veranlassen, die Signalisation der Buseinfahrt an der Schaffhauserstrasse Höhe Tramendstation Seebach zu verbessern und eine entsprechende Bodenmarkierung anzubringen, um die BusfahrerInnen auf die vortrittsberechtigten FussgängerInnen aufmerksam zu machen.

POS 2015/000137	20.05.2015 19.08.2015	Marti Min Li und Dubno Samuel Polizeimeldungen und Kommunikation der Stadtpolizei, Verzicht auf die Angabe der Nationalität von Täterinnen und Tätern sowie von Opfern
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie in den Polizeimeldungen und der öffentlichen Kommunikation der Stadtpolizei auf die Angabe der Nationalität von Täterinnen und Tätern sowie von Opfern verzichtet werden kann, ausser sie sei für die begangene Tat relevant. Interne Statistiken und Auswertungen zu wissenschaftlichen und kriminalistischen Zwecken sollen weiterhin möglich sein.

POS 2015/000216	24.06.2015 19.08.2015	Akyol Ezgi und Schiller Christina Durchführung eines Pilotprojekts gegen Racial Profiling durch Abgabe von Quittungen bei Personenkontrollen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie mit folgendem Pilotprojekt gegen Racial Profiling vorgegangen werden kann. Während der Dauer des Pilotprojektes sollen bei sämtlichen Personenkontrollen in der Stadt Zürich den Betroffenen Quittungen abgegeben werden. Die Quittungen sollen namentlich folgende Kategorien enthalten:

- Angaben zur kontrollierten Person
- Angaben zu den kontrollierenden PolizeibeamtInnen (Dienststelle, Dienstnummer)
- allgemeine Angaben zur Kontrolle (Datum, Zeit, Ort, Leibesvisitation: Ja/Nein)
- Anlass der Kontrolle (allgemeine Kontrolle, Erregung öffentlichen Ärgernisses, Eigentumsdelikt, Gewaltdelikt, Verletzung örtlicher Anordnung, Prostitution, Gesuchtenfahndung, Verkehrswidrigkeiten, Drogendelikt, Verstoß gegen das Ausländergesetz...)
- Kontrollergebnis (Bestätigung des Anfangsverdachts: Ja/Nein)

Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat Bericht über den Verlauf des Projektes (Wirksamkeit, Beurteilung des administrativen Aufwands usw.).

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2015/000232	01.07.2015 19.08.2015	Probst Matthias Verstärkte Verfolgung von Velodiebstählen durch eine Verlagerung von Stellen aus der Drogenfahndung

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie dem Velodiebstahl in der Stadt Zürich Einhalt geboten werden kann.

POS 2015/000233	01.07.2015 30.09.2015	Sobernheim Sven und Dubno Samuel Errichtung einer Begegnungszone auf der Löwenstrasse zwischen dem Löwenplatz und der Sihlporte
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Löwenstrasse auf dem Abschnitt zwischen Löwenplatz und Sihlporte zu einer Begegnungszone umgestaltet werden kann

II. Abschreibungsanträge für Postulate

Postulate, für die der Stadtrat dem Gemeinderat den Antrag auf Abschreibung stellt.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1999/000434	15.09.1999 29.11.2000	Mettler Christian und Schilter Armin Kreiswache 12, Verzicht auf die Schliessung an Wochenenden

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die geplante Schliessung der Kreiswache 12 an Wochenenden verzichtet werden kann.

Die Kreiswache 12 existiert seit 2002 nicht mehr. Die Prüfung des Postulats aus dem Jahr 1999 ist in der vorliegenden Form nicht mehr möglich. Die Stadtpolizei hat im Zuge des Reorganisationsprojekts MOVE beschlossen, für die acht bestehenden Quartierwachen individuelle Betriebskonzepte zu entwickeln. Bei der Erarbeitung dieser Konzepte hat sie den Bedürfnissen in den einzelnen Quartieren, der Nutzung der Schalterdienstleistungen durch die Bevölkerung sowie den vorhandenen Ressourcen Rechnung getragen. Die Betriebskonzepte sollen voraussichtlich im Frühjahr 2016 eingeführt werden.

POS 2000/000222	10.05.2000 21.03.2001	Tuena Mauro und Casparis Jürg 1. Mai, Verlegung des Festplatzes
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob das offizielle 1.-Mai-Fest statt wie bis anhin auf dem Zeughausareal an einen anderen Ort verlegt werden kann.

Die positiven Entwicklungen der letzten Jahre bekräftigen den Stadtrat in seiner Einschätzung, dass bei der mit Blick auf die Ereignisse vom 1. Mai 2000 aufgeworfenen Frage nach einer örtlichen Verschiebung des 1.-Mai-Festes kein Handlungsbedarf besteht. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadtpolizei und den Verantwortlichen des 1.-Mai-Festes funktioniert gut. Wie bereits in den vergangenen Jahren erwähnt gibt es in der Stadt Zürich kaum geeignete Alternativen zum Zeughausareal. Andere Standorte weisen entweder ein höheres Gefährdungsrisiko auf oder sind aufgrund ihrer peripheren Lage für die friedlichen Festbesucherinnen und -besucher nicht attraktiv.

POS 2000/000420	30.08.2000 20.09.2000	Rosenheim Monjek und Schmid Ronald Ausländerinnen und Ausländer, Massnahmenkatalog zur Verhinderung illegaler Anwesenheit
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob ohne zeitliche Verzögerung Massnahmen getroffen werden können, um illegal anwesende Ausländerinnen und Ausländer wirkungsvoller als bisher eruieren zu können und deren Wohnsitznahme zu verhindern bzw. aufzuheben. Zu diesem Zweck soll ein entsprechender Massnahmenkatalog unter Angabe einer eventuellen Kostenfolge erstellt werden.

Die Stadtpolizei Zürich befasst sich seit Jahren in vielerlei Hinsicht mit der Problematik «illegale Anwesenheit von Ausländern» und arbeitet dabei eng mit anderen Behörden zusammen. Sie trägt der Vielschichtigkeit des Themas Rechnung und setzt ihrerseits gezielt Mittel in diesem Bereich ein. Die Stadtpolizei Zürich verfügt als eines von wenigen Polizeikorps der Schweiz mit der Fachgruppe Ausländerbelange über einen spezialisierten Dienst für die Bearbeitung von Widerhandlungen gegen die Ausländer- und Asylgesetzgebung. Wie bereits in den Vorjahren ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der gesamten polizeilichen Tätigkeit Ausländerinnen und Ausländer auf ihre rechtmässige Einreise und Anwesenheit überprüft werden. Beispielhaft zu erwähnen sind – neben der täglichen Präsenz im öffentlichen Raum – Baustellenkontrollen, Kontrollen von Gastro- und Unterhaltungsbetrieben oder im Bereich des Rotlichtmilieus.

Mit Blick auf die grosse Zahl flüchtender Menschen in Europa, die im Jahr 2015 auch in der Stadt Zürich bemerkbar war, ist festzuhalten, dass repressive Massnahmen der Strafverfolgungsorgane unmittelbar nach der Einreise kein tauglicher Ansatz sind. Viele Flüchtlinge reisen ohne gültige Papiere oder Visum in die Schweiz ein. Die betreffenden Personen haben sich nach der Einreise unverzüglich bei den Behörden zu melden (etwa mit Meldung in einer Aufnahmestelle); in diesem Fall ist die Einreise straflos. Je nach Beurteilung werden sie später als Flüchtling anerkannt oder vorläufig aufgenommen. Abgewiesene und nicht ausgeweiste Bewerberinnen und Bewerber, die später aufgegriffen werden, werden durch die Polizei konsequent zur Anzeige gebracht und für die weiteren Massnahmen der Staatsanwaltschaft zugeführt.

Eine Ergänzung der bestehenden, breit gefächerten Massnahmen in diesem Bereich ist auch nach wiederholter Prüfung nicht angezeigt.

POS 2001/000232	09.05.2001 20.11.2002	Tuena Mauro und Casparis Jürg 1.-Mai-Fest, Verlegung des Standortes
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob in Zukunft das offizielle 1.-Mai-Fest vom Kasernenareal an einen anderen Standort, ausserhalb des Kreises 4, verlegt werden kann.

Die positiven Entwicklungen der letzten Jahre bekräftigen den Stadtrat in seiner Einschätzung, dass bei der mit Blick auf die Ereignisse vom 1. Mai 2000 aufgeworfenen Frage nach einer örtlichen Verschiebung des 1.-Mai-Festes kein Handlungsbedarf besteht. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadtpolizei und den Verantwortlichen des 1.-Mai-Festes funktioniert gut. Wie bereits in den vergangenen Jahren erwähnt gibt es in der Stadt Zürich kaum geeignete Alternativen zum Zeughausareal. Andere Standorte weisen entweder ein höheres Gefährdungsrisiko auf oder sind aufgrund ihrer peripheren Lage für die friedlichen Festbesucherinnen und -besucher nicht attraktiv.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2004/000482	11.09.2002 08.09.2004	Liebi Roger und Schwyn Markus Vermummungsverbot, Durchsetzung

Der Stadtrat wird aufgefordert, Anordnungen zu treffen, die es ermöglichen, konsequent polizeilich gegen Personen, welche einzeln oder in Gruppen gegen das am 12. März 1995 vom Souverän beschlossene Vermummungsverbot verstossen, vorzugehen.

Das kantonale Straf- und Justizvollzugsgesetz vom 19. Juni 2006 definiert das Vermummungsverbot in § 10 wie folgt: «Wer sich bei bewilligungspflichtigen Versammlungen, Demonstrationen und sonstigen Menschenansammlungen auf öffentlichem Grund unkenntlich macht, wird mit Busse bestraft. Die Untersuchung und Beurteilung der Übertretung steht dem Statthalter zu.» Demonstrationen, an denen Vermummte teilnehmen, enthalten in der Regel ein hohes Gewaltpotenzial. Um darauf taktisch geschickt reagieren zu können, muss der Polizei ein Handlungsspielraum zugestanden werden. In der Regel hat sie es bei bewilligten Demonstrationen mit mehrheitlich friedlichen Teilnehmenden zu tun. Unter diese mischt sich dann in einigen Fällen eine Gruppe vermummter Personen. Der polizeiliche Einsatzleitende muss abwägen: die Vermummten mit Polizeikräften herauszuholen, was erfahrungsgemäss eine Eskalation und Sachschäden nach sich zieht und ein Gefahrenpotenzial für die friedlichen Demonstrationsteilnehmenden bergen kann, oder die Demonstration laufen zu lassen. Ein Herauspiicken einzelner Vermummter ohne Eskalation ist nicht realistisch und – da daraus eine Gefährdung Dritter resultieren kann – auch nicht verhältnismässig, sofern die vermummte Person keine andern Straftaten begeht oder begangen hat. Die Ahndung des Vermummungsverbots ist deshalb nur in Fällen möglich, wo Demonstrierende aufgrund anderer Tatbestände, wie beispielsweise Landfriedensbruch, verhaftet werden. Dann kann der Übertretungstatbestand das Strafmass zusätzlich erhöhen, wobei aber hohe Anforderungen an die Beweissicherung gestellt werden. Die Stadtpolizei hat mit dieser Praxis in den letzten Jahren gute Erfahrungen gemacht.

POS 2003/000099	19.03.2003 09.03.2005	Im Oberdorf Bernhard Strassenverkehr, Durchsetzung der Rechtsgleichheit
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Strassenverkehr das Prinzip der Rechtsgleichheit durchgesetzt werden kann.

Mit der Durchsetzung des Prinzips der Rechtsgleichheit im Strassenverkehr verlangt das Postulat sinngemäss, dass die Polizei mit gleicher Wirkung sowohl den motorisierten Verkehr als auch den Veloverkehr kontrollieren soll. Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, werden Motorfahrzeuge und Velos im Strassenverkehr vom Gesetzgeber aber nicht gleich behandelt, da Motorfahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmende ein wesentlich höheres Gefahrenpotenzial darstellen. Für Motorfahrzeuge sind Kontrollschilder vorgeschrieben, für Velos nicht. Velos können daher nicht von automatischen Verkehrskontrollanlagen (insbesondere Rotlichtkameras) erfasst werden. Unterschiedlich ist auch die Höhe der Ordnungsbussen. Für das Nichtbeachten eines Lichtsignals (Rotlicht) beträgt die Ordnungsbusse für den Motorfahrzeugverkehr 250 Franken, für den Fahrradverkehr 60 Franken. Beim Allgemeinen Fahrverbot beträgt die Ordnungsbusse für Motorfahrzeuge 100 Franken, für den Fahrradverkehr 30 Franken. Um in der Stadt Zürich eine wesentlich bessere Einhaltung der Verkehrsregeln durch die Velofahrenden durchzusetzen, müsste die Polizei wegen der vorgenannten Unterschiede ungleich mehr Personal für die Velokontrollen einsetzen. Wie bereits in den Vorjahren festgehalten, ist eine solche Verschiebung personeller Ressourcen aus dem Sicherheitsbereich zugunsten der Velokontrollen nicht zu verantworten.

Die Stadtpolizei führt im Rahmen der Möglichkeiten jedes Jahr Aktionen gegen fehlbare Velofahrende durch. Mit der im Frühling 2007 eingeführten Bike-Police kontrolliert sie stets auch den Fahrradverkehr. Um ein sicheres Nebeneinander im Verkehr zu gewährleisten, bedarf es auch einer guten Infrastruktur. Planung und Realisierung dieser Infrastrukturen müssen sorgfältig durchdacht sein und nehmen Zeit in Anspruch. Bei der Gesamtplanung repressiver und präventiver Massnahmen wird darauf geachtet, sowohl die Pflichten als auch die Rechte der Velofahrenden einzubeziehen. Auch Velofahrende erleben tagtäglich auf der Fahrbahn Ähnliches seitens Autofahrerinnen und Autofahrern, die ihre Sicherheit gefährden. Unter den gegebenen Umständen ist also bei der Durchführung von Verkehrskontrollen durch die Stadtpolizei weder eine Verletzung des Grundsatzes der Rechtsgleichheit noch eine Verletzung des Willkürverbots ersichtlich.

POS 2005/000258	29.06.2005 13.07.2005	Amacker Bruno Central, manuelle Verkehrssteuerung
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert zu überprüfen, wie am Central die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch erweiterte manuelle Verkehrssteuerung erhöht werden kann.

Die geforderte Prüfung ist erfolgt und ergab folgendes Ergebnis: Die manuelle Verkehrsregelung am Central erfolgt durch die Stadtpolizei zu bedarfsmässig festgelegten Zeiten. Dabei geht es vor allem darum, übermässige ÖV-Behinderungen zu vermeiden. Gefährliche Situationen sind an diesem anspruchsvollen Verkehrsknoten sowohl während als auch ausserhalb der Regelungszeiten zu beobachten. Insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger nehmen den winkenden Polizisten oder die winkende Polizistin teilweise gar nicht wahr. Eine Ausdehnung der Regelungszeit bedeutet deshalb nicht automatisch grössere Sicherheit.

Mit dem nun rechtskräftigen Bauprojekt am Central (Umsetzung geplant für 2017) wird die Verkehrssicherheit erhöht (weniger Konfliktpunkte, kürzere Fussgängerübergänge).

POS 2005/000343	31.08.2005 14.01.2009	Sidler Bruno und Hauri Theo Taxi-Standplatz Schulstrasse, Kompensation für die vorgesehene Aufhebung
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Schulstrasse von Taxi-Standplätzen befreit werden könnte.

Die Verschiebung der Taxistandplätze an der Schulstrasse vor dem Swissôtel wurde bisher nicht realisiert. Die Hotelvorfahrt und die Taxistandplätze wurden so geändert, dass die Hotelbusse und die Taxis besser aneinander vorbeikommen. Dadurch konnten die verschiedenen Bedürfnisse besser erfüllt werden. Mit dem geplanten Bau der neuen Personenunterführung beim Bahnhof Oerlikon und der damit verbundenen Neugestaltung der Schulstrasse werden sich jedoch Änderungen bezüglich der Taxistandplätze ergeben.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000344	31.08.2005 14.01.2009	Sidler Bruno und Hauri Theo Schulstrasse, Erstellen eines Fussgängerstreifens

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob an der Schulstrasse in Oerlikon – zwischen den Eingängen des Swissôtel und des Einkaufszentrums «Neumarkt» – die schmale Insel in der Fahrbahn entfernt und die Sicherheit der Fussgänger z. B. durch Anbringen von Fussgängerstreifen gewährleistet werden kann.

Das betreffende rund 55 Meter lange Strassenstück wird erfahrungsgemäss an vielen Stellen überquert. Eine Kanalisierung der Fussgängerinnen und Fussgänger erscheint weder möglich noch sinnvoll. 2014 wurden provisorische bauliche Massnahmen sowie Tempo 30 umgesetzt. Umso mehr ist die Forderung des Postulats – insbesondere ein Fussgängerstreifen – nicht im Sinne des geplanten Nutzungskonzepts im Gebiet um den Bahnhofplatz Oerlikon Süd. Verschiedene Umstände verzögern leider die Planung definitiver Massnahmen und eine neue Verkehrsführung in der Schulstrasse seit Jahren. Die vorhandene Lösung entspricht eher den Bedürfnissen der Nutzenden als jene, die mit dem Postulat verlangt wird. Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sind umgesetzt und werden von der Bevölkerung akzeptiert.

POS 2005/000453	09.11.2005 15.03.2006	Knauss Markus und Nielsen Claudia Hardbrücke, Auswertung der Sanierung für die künftige Verkehrsführung
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er die Erfahrungen bei der Sanierung der Hardbrücke nutzen kann, um die heutige Verkehrsführung bei Wiederöffnung nach der Unterhaltssanierung auf zwei Fahrspuren für den Individualverkehr anzupassen.

Auf dem städtischen Strassennetz wurde der Verkehrsfluss von Ende 2008 bis Ende Oktober 2011 durch die drei Grossbaustellen Tram Zürich West, flankierende Massnahmen Westumfahrung (FlaMa West) und Sanierung Hardbrücke beeinträchtigt. Während die Arbeiten für das Tram Zürich West und die Sanierung Hardbrücke den Verkehrsfluss nur temporär beeinflussten, haben die FlaMa West das städtische Strassennetz dauerhaft verändert. Das Verkehrsmanagement wurde auf diese neue Situation ausgerichtet. Auf allen Hauptzufüssen in die Stadt Zürich wurde eine angebotsorientierte, zuflussregulierende Verkehrssteuerung eingerichtet. Auf der Rosengartenstrasse musste hierzu eine Verkehrsregelungsanlage erstellt werden, da auf dieser Achse der Verkehr zuvor ungesteuert zufließen konnte.

Nach Beendigung der Bauarbeiten wurde das Verkehrsmanagement angepasst. Das Verkehrsangebot wurde so gewählt, dass der Verkehrsfluss auf dem innerstädtischen Strassennetz – und insbesondere auf den Hauptachsen – aufrechterhalten werden kann. Stadtauswärts ist die Steuerung so ausgelegt, dass der Verkehr auf den Hauptachsen möglichst ungehindert und zügig abfließen kann.

Die im Postulat angeregte Prüfung, wie die Erfahrungen bei der Sanierung der Hardbrücke genutzt werden können, ist erfolgt und abgeschlossen.

POS 2006/000415	27.09.2006 29.09.2010	Bartholdi Roger und Stucker Rolf Velofahrverbot, Durchsetzung in den Fussgängerzonen
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert, das Velofahrverbot in den Fussgängerzonen abseits der für den Veloverkehr geöffneten Abschnitte durchzusetzen ist.

Bei der Durchführung der Verkehrskontrollen berücksichtigt die Stadtpolizei alle Verkehrsteilnehmenden, d. h. neben den motorisierten Verkehrsteilnehmenden wird auch der sogenannte Langsamverkehr kontrolliert. Es können aber nicht sämtliche in der Stadt Zürich auftretenden Missachtungen der Verkehrsregeln systematisch geahndet werden. Die Stadtpolizei Zürich nimmt eine inhaltliche Gewichtung und eine örtliche Auswahl vor, die sich vornehmlich nach dem Ergebnis der Unfallsauswertung sowie den festgestellten Gefährdungs- oder Behinderungspotenzialen richten. Daraus resultieren auch immer wieder Verkehrskontrollen im ganzen Stadtgebiet, die das Einhalten der Velofahrverbote bezwecken.

Betreffend Verkehrssicherheit ist festzuhalten, dass pro Jahr nur zwei bis drei polizeilich gemeldete Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr in den Fussgängerzonen der Altstadt zu verzeichnen sind. Da üblicherweise jeder Unfall mit Personenschaden der Polizei gemeldet wird, ist davon auszugehen, dass die Sicherheit des Fussverkehrs in der Altstadt durch Velofahrende nicht ernsthaft gefährdet ist. Die statistischen Zahlen zur Unfallhäufigkeit mit Beteiligung Fahrradführender in Fussgängerzonen belegen die praktisch nicht vorhandene Unfallrelevanz.

POS 2007/000106	07.03.2007 29.09.2010	Im Oberdorf Bernhard und Bartholdi Roger Veloverkehr, Durchsetzung des Verbots auf Trottoirs
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Verbot des Velofahrens auf dem Trottoir wirksam durchgesetzt werden kann.

Vorab ist festzuhalten, dass nicht auf allen Trottoirs Fahrverbot gilt, sondern dass einzelne Trottoirs in der Stadt Zürich für den Veloverkehr geöffnet sind. Wo ein Fahrverbot gilt, erachtet der Stadtrat eine Missachtung keinesfalls als Kavaliärsdelikt. Bei der Durchführung der Verkehrskontrollen berücksichtigt die Stadtpolizei alle Verkehrsteilnehmenden. Es können aber nicht sämtliche in der Stadt Zürich auftretenden Missachtungen der Verkehrsregeln systematisch geahndet werden. Velofahrende werden seit 2010 verstärkt durch die Stadtpolizei kontrolliert. Somit wird auch ein Signal gesetzt, dass Verstösse sanktioniert werden. Die Massnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsregeln können jedoch nicht rein repressiver Natur sein, sondern müssen auch den Bereich der Prävention umfassen, weshalb die Stadtpolizei diverse Aktionen zur Sensibilisierung zu diesem Thema durchführt.

Velofahrende fahren erfahrungsgemäss auf der rechten Fahrbahnseite. Unsichere Velofahrende weichen aufs Trottoir aus. Hier liegt der Fehler oftmals bei den Autofahrenden, da sie in einer stehenden Kolonne den Velofahrenden nicht genügend Platz lassen. Deshalb wurde 2006 die Aktion «Partnerschaft im Strassenverkehr – Eine Gasse für das Velo» ins Leben gerufen und mehrmals an ausgesuchten Örtlichkeiten in der Innenstadt durchgeführt. Die im Jahr 2015 lancierte Kampagne «Generell freundlich im Strassenverkehr» fördert die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmerinnen -teilnehmer. Des Weiteren findet seit Jahren die Aktion Velo-Checkpoint statt. Dabei können Velofahrende ihr Velo gratis von Velomechanikerinnen und -mechanikern kontrollieren lassen. Gleichzeitig suchen Mitarbeitende der Stadtpolizei das Gespräch mit den Velofahrenden und geben Informationsmaterial zum sicheren und richtigen Verhalten im Strassenverkehr ab.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2008/000033	16.01.2008 11.06.2008	Butz Marlène und Hirzel Astrid Rigiplatz, Erhalt bisheriger und Erstellen zusätzlicher Fussgängerstreifen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie alle bestehenden Fussgängerstreifen am Rigiplatz erhalten werden können und ein zusätzlicher Fussgängerstreifen über die Universitätstrasse im Bereich des alten Löwen angebracht werden kann.

Es ist kein Abbau eines bestehenden Fussgängerstreifens vorgesehen, sodass das diesbezügliche Anliegen des Postulats erfüllt werden kann. Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen kann hingegen, insbesondere unter Berücksichtigung der neuen VSS-Norm (SN 640 241) nicht eingerichtet werden. Es müssten zwei MIV- und zwei ÖV-Spuren gequert werden. Platz für Schutzinseln ist nicht vorhanden.

Die Prüfung des Anliegens hat somit ergeben, dass das Anbringen eines zusätzlichen Fussgängerstreifens unter den gegebenen Umständen nicht möglich ist.

POS 2008/000142	26.03.2008 11.06.2008	Stucker Rolf und Garzotto Bruno Bootsvermietungen, Anzahl der Angebote
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, auf seinen Entscheid zurück zu kommen, die sechs Bootsvermietungen im unteren Zürichsee-Becken im Jahr 2010 auf vier zu reduzieren, beziehungsweise mit der diesjährigen Aufhebung der Bootsvermietung am Bürkliplatz die Anzahl der Boots-Vermieter auf neu fünf zu definieren. Mit nur noch vier Boots-Vermietungen kann das Angebot der Nachfrage nicht gerecht werden.

Für den Entscheid des Stadtrats, die vormals sechs Bootsvermietungen auf vier zu reduzieren, waren Sicherheitsgründe sowie städtebauliche und wirtschaftliche Überlegungen ausschlaggebend. Die Bootsvermietung (BV) Utoquai II wurde zurückgebaut und je ein Floss der BV Utoquai I und der BV Seefeldquai angegliedert. Dadurch und durch die Neuzuteilungen der Bojenplätze konnten diese beiden BV ihr Angebot erweitern. Mit der Sanierung der BV Limmat ist die Umsetzung abgeschlossen. Alle vier Bootsvermietungen können wirtschaftlich betrieben werden. Durch die Erweiterungen und die vom kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) ausgestellten Konzessionen stehen heute gleich viele Bojenplätze und Mietboote im Einsatz wie vor der Reduktion von sechs auf vier Bootsvermietungen.

Dem Anliegen des Postulats – Erhaltung des Angebots der Bootsvermietungen – konnte somit Rechnung getragen werden. Für eine Erhöhung der Anzahl der Bootsvermietungen von vier auf sechs wäre primär der Konzessionsgeber, also der Kanton Zürich, zuständig.

POS 2008/000157	02.04.2008 03.11.2010	Kuhn Rolf Rousseaustrasse, Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Lettenquartier (zwischen Rotbuch-, Kornhaus-, Wasserwerkstrasse und Bahnlinie Wipkingen-Hauptbahnhof) Höchstgeschwindigkeit so rasch wie möglich auf 30 km/h gesenkt werden kann. Begegnungszonen sind davon auszunehmen.

Das bereits im Vorjahr erwähnte Rechtsmittelverfahren gegen die im August 2013 ausgeschriebenen Tempo-30-Strecken ist noch nicht abgeschlossen. Der Stadtrat hat mit der erstinstanzlichen Ablehnung der betreffenden Einsprache sämtliche in seiner Zuständigkeit liegenden Massnahmen zur Erfüllung des Postulats vollzogen.

Die Einführung von Tempo 30 ist eine Massnahme an der Quelle zur Lärmreduktion gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung. Diese Verordnung schreibt vor, dass solche Massnahmen bei der Quelle prioritär umzusetzen sind, um die Lärmgrenzwerte einzuhalten.

Die im Postulat angeregte Prüfung ist erfolgt und abgeschlossen.

POS 2008/000159	02.04.2008 03.11.2010	Rykart Sutter Karin und Sarbach Martin Einbahnstrassen, Verbesserung der Signalisation für Radfahrende in der Gegenrichtung
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei jenen Einbahnstrassen, welche für Velos in beiden Richtungen geöffnet sind, Massnahmen ergriffen werden können (z. B. Bodenmarkierung, Vergrösserung der Signaltafeln, Anpassung der Einmündungsbereiche), damit auch nicht ortskundige oder unachtsame Autofahrende die Verkehrsanordnung realisieren.

In der Stadt Zürich sind annähernd 500 Einbahnstrassen für den Veloverkehr geöffnet. Meistens handelt es sich dabei um Quartierstrassen mit tiefen Geschwindigkeitsregimes (30 km/h). Diese Praxis wird allgemein als positiv bewertet und nicht in Frage gestellt. Es kann aber zu heiklen Situationen kommen, wenn Velofahrende, die sich zwar absolut korrekt verhalten, von andern Verkehrsteilnehmenden nicht erwartet werden. So kommt es etwa an der Josefstrasse verschiedentlich zu solchen Situationen.

Die im Postulat angeregten Bodenmarkierungen waren bisher nicht oder nur in Ausnahmefällen zulässig. Per 1. Januar 2016 tritt die revidierte Signalisationsverordnung in Kraft. Neu darf ausserhalb von Radwegen und Radstreifen das Velosymbol für die Kennzeichnung von Fahrradgegenverkehr in Einbahnstrassen markiert werden, wenn kein Radstreifen vorhanden ist. Die nun erlaubten Piktogramme werden in der Josefstrasse aufgetragen und sollen so die Gefahrensituation verdeutlichen. Selbstverständlich werden danach schrittweise die anderen Einbahnstrassen begutachtet und bedarfsmässig mit zusätzlicher Markierung verdeutlicht.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2008/000325	02.07.2008 03.11.2010	Feuillet Dominique und Probst Matthias Triemlistrasse und Letzigraben, Senkung der Höchstgeschwindigkeiten

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob in der Triemlistrasse, dem Letzigraben, sowie den angrenzenden Strassen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden kann, ohne die bestehenden Fussgängerstreifen aufzuheben.

Im Rahmen der Strassenlärmsanierung im Kreis 9 wurden im März 2014 für den Letzigraben und die Triemlistrasse gemäss dem Stadtratsentscheid zur «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion: Zonenkonzept kommunale Strassen» Erleichterungen gemäss Art. 14 der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (SR Nr. 814.41) gesprochen, da Massnahmen an der Quelle aufgrund der ÖV-Mehrkosten wirtschaftlich nicht tragbar sind. Dagegen wurde Einsprache erhoben. Es wurde in beiden Strassen die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme gefordert. So lange dieses Verfahren hängig ist, können keine Anpassungen des Geschwindigkeitsregimes vorgenommen werden.

Die Prüfung von ÖV-Verlustzeiten erfolgte nicht standardisiert, vielmehr wurde bei allen Strassen mit ÖV geprüft, wie gross die Zeitverluste durch Tempo 30 sein würden und ob diese Zeitverluste innerhalb des bestehenden Fahrplans kompensiert werden können (durch Verkürzung der Pausen an den Endhaltestellen) oder ob zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Der ZVV hat sich mehrfach dazu geäussert, dass er kein zusätzliches Geld für die Beibehaltung der Angebotsqualität beisteuert, wenn die Stadt aufgrund der Einführung von Tempo 30 die Fahrzeiten verlängert. Folglich würde die Einführung von Tempo 30 im Letzigraben und in der Triemlistrasse entweder zu einer Reduktion des ÖV-Angebots in der Stadt Zürich führen (weil die VBZ die entsprechenden Kosten irgendwo einsparen müssten), oder die Stadt selber müsste die Mehrkosten übernehmen. Deshalb kam der Stadtrat zum Entschluss, dass Tempo 30 an den genannten Strassen wirtschaftlich nicht tragbar ist.

Des Weiteren sind in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen gemäss eidgenössischer Verordnung (SR 741.213.3) grundsätzlich unzulässig. Die im Postulat vorgeschlagenen Erweiterungen bestehender Tempo-30-Zonen unter Beibehaltung der bestehenden Fussgängerstreifen wären rechtlich nicht zulässig. Einzig bei den Kindergärten und Schulen könnten die Fussgängerstreifen beibehalten werden.

Da auf dem Gerichtsweg entschieden wird, welches Temporegime auf dem Letzigraben und auf der Triemlistrasse gelten soll, ist das Postulat abzuschreiben.

POS 2008/000338	09.07.2008 08.12.2010	Bartholdi Roger und Liebi Roger Stadtpolizei, Fusspatrouillen im Langstrassenquartier
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie – gleich wie während der Fussballeuropameisterschaft – mehrere gut erkennbare Fusspatrouillen der Stadtpolizei im Langstrassenquartier beibehalten werden können.

Während der EURO 08 wurden in der Stadt Zürich in der Innenstadt und im Langstrassenquartier Fusspatrouillen in grosser Dichte eingesetzt. Diese Dichte war nur aufgrund folgender Massnahmen möglich: begrenzte Dauer des Einsatzes dieser Patrouille; mehrere involvierte Polizeikörper (Stadtpolizei Zürich, Kantonspolizei Zürich, Ostschweizer Polizeikonkordat, Polizeikräfte aus Deutschland); Zurückstellen anderer Tätigkeiten (z. B. Polizeiwachen und -posten geschlossen); Anordnung von Urlaubssperren und Überzeiteinsätzen. In regulären Zeiten sind Patrouillen in diesem Ausmass («gleich wie während der Fussballeuropameisterschaft») aus Kapazitätsgründen nicht möglich.

Im Rahmen des Konzepts «Sicherheit 2020» (STRB Nr. 1560 vom 5.12.2012) war zur Steigerung der Polizeipräsenz wegen der 24-Stunden-Gesellschaft eine Personalaufstockung um 28 Stellen vorgesehen. Es war ursprünglich geplant, diese 28 Stellen im Budget 2014 (15 Stellen) und im Budget 2015 (13 Stellen) zu beantragen. Aufgrund der Budgetvorgaben (Plafond) wurde die Planung geändert. Für das Jahr 2014 wurden nur 8 statt 15 Stellen beantragt. Die übrigen Stellen sollten später beantragt werden (je 10 Stellen im Budget 2015 und 2016).

In der Budgetdebatte vom 11.12.2013 hat der Gemeinderat die beantragten 8 Stellen für das Budget 2014 nicht bewilligt. Aufgrund der angespannten Finanzlage der Stadt Zürich hat das Polizeidepartement – im Einvernehmen mit dem Kommando der Stadtpolizei – seither darauf verzichtet, zusätzliche Stellen zu beantragen.

Bei der Ablehnung der Aufstockung für das Jahr 2014 ging der Gemeinderat davon aus, dass die Stadtpolizei die Steigerung der Polizeipräsenz budgetneutral, d. h. ohne Personalaufstockung, umsetzen kann. Nach dem Reorganisationsprojekt MOVE arbeitete das Sonderkommissariat (SOKO) der Einsatzabteilung während den Sommermonaten 2015 nach einem neuen Arbeitszeitmodell. Dieses erlaubte es, an den Wochenenden lagebedingt zusätzliche uniformierte Kräfte im Langstrassenquartier einzusetzen. Dieses Konzept hat sich bewährt und wird auch in den folgenden Jahren angewandt.

POS 2009/000330	08.07.2009 22.06.2011	Bartholdi Roger und Liebi Roger Überwälzung von Kosten für Polizeieinsätze nach Verursacherprinzip
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie für die Täter im unfriedlichen Ordnungsdienst – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – die durch die Polizei und Feuerwehr entstehenden Kosten, die ihnen individuell zugerechnet werden können bzw. für die sie selbst verantwortlich sind, abgewälzt werden können.

Gemäss § 58 Abs. 1 des Polizeigesetzes kann die Polizei Kostenersatz verlangen «von der Verursacherin oder vom Verursacher eines Polizeieinsatzes, wenn diese oder dieser vorsätzlich oder grobfahrlässig gehandelt hat». Diese Vorschrift hat denjenigen Fall im Auge, wo ein einzelner Täter oder eine einzelne Täterin einen Polizeieinsatz verursacht hat. Zu denken ist etwa an eine Bombendrohung. Im unfriedlichen Ordnungsdienst liegt meist eine andere Konstellation vor: Dort sind in der Regel mehrere Täter oder Täterinnen vorhanden. Werden beispielsweise im Rahmen einer unbewilligten und gewalttätigen Demonstration mehrere Steinwerfer oder Steinwerferinnen verhaftet, so ist es nicht möglich, die Kosten für die einzelnen Verhaftungen separat auszuweisen und zuzuordnen. Eine gesetzliche Grundlage für eine Solidarhaft, wie sie im Privatrecht in Art. 50 Abs. 1 des Obligationenrechts statuiert ist, ist im Polizeigesetz nicht vorhanden.

Schutz & Rettung verrechnet die Kosten der Feuerwehr an Dritte, wo dies aufgrund der Rechtslage möglich ist: Voraussetzung ist, dass sich die Täterschaft einwandfrei ermitteln lässt und Schutz & Rettung von einer rechtskräftigen Verurteilung Kenntnis erhält. Gesetzliche Grundlage für die Verrechnung ist die Weisung für die Rechnungsstellung bei Feuerwehreinsätzen der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ). Gemäss §§ 27–29 des Gesetzes über die Feuerpolizei und das Feuerwehrwesen (FFG; LS 861.1) werden die Kosten eines Feuerwehreinsatzes der Verursacherin oder dem Verursacher bei vorsätzlicher, rechtswidriger Handlung oder Unterlassung sowie bei ABC-Ereignissen in Rechnung gestellt.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2010/000061	27.01.2010 19.09.2012	Bloch Süss Monika und Jüsi Bernhard Buslinie 66, Verbesserte Verkehrsführung an der Brandschenkestrasse in den Morgen- und Abendspitzenzeiten

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verkehrsführung an der Brandschenkestrasse so verändert werden kann, dass der Bus 66 in den Morgen- und Abendspitzenzeiten priorisiert wird und zügig vorwärts fahren kann.

Die Prüfung von Massnahmen zur Reduktion der Wartezeiten der Buslinie 66 ist erfolgt und hat folgendes ergeben: Die Markierung einer separaten Busspur wurde geprüft, sie ist aber aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse nicht möglich. Im Herbst 2015 hat die Dienstabteilung Verkehr zusätzliche Staudetektoren in der Brandschenkestrasse installiert. Aufgrund dieser Informationen kann der Verkehrszufluss besser gesteuert und der Rückstau in der Brandschenkestrasse reduziert werden. Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr durch neu installierte Bussensoren priorisiert: Die Grünzeiten an den Verkehrsregelungsanlagen Brandschenke-/Freigutstrasse werden verlängert, bis der Bus das Lichtsignal passiert hat. Eine stets behinderungsfreie Durchfahrt der Busse ist damit zwar nicht erreicht, aber mit den ergriffenen Massnahmen ist es gelungen, die Fahrzeiten der Linie 66 zu stabilisieren und die Situation zu verbessern.

POS 2010/000266	16.06.2010 12.01.2011	Utz Florian und Trevisan Guido Einführung von Tempo 30 auf der Strasse Am Wasser/ Breitensteinstrasse
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf der gesamten Länge der Breitensteinstrasse sowie der Strasse Am Wasser Tempo 30 eingeführt werden kann.

Die im Postulat angeregte Prüfung, ob auf der gesamten Länge der Breitensteinstrasse sowie der Strasse Am Wasser Tempo 30 eingeführt werden kann, ist abgeschlossen. Der Stadtrat hat sich mit dem «Konzept Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung» für Tempo 30 auf der ganzen Strecke entschieden. Die Massnahme wird im Rahmen der Strassenlärmsanierung umgesetzt.

POS 2011/000098	30.03.2011 24.10.2012	Bourgeois Marc und Trevisan Guido Ausschluss der Teilnahme von uniformierten Angehörigen der Stadtpolizei Zürich an politischen Versammlungen, Kundgebungen oder Propaganda
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie für Angehörige der Stadtpolizei Zürich die Teilnahme an politischen Versammlungen, Kundgebungen oder Propaganda irgendwelcher Art sowie das Sammeln von Unterschriften für Wahlvorschläge, Volksinitiativen, Referenden und Petitionen in Uniform untersagt werden kann.

Die Teilnahme an politischen Versammlungen ist durch verschiedene in der Bundesverfassung garantierte Freiheitsrechte (Meinungs- und Informationsfreiheit sowie Versammlungsfreiheit) geschützt. Für ein Verbot brauchte es daher zwingend ein Gesetz im formellen Sinn. Es müsste sachlich begründet sein und in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Ziel stehen.

Aus Sicht des Stadtrats besteht in dieser Sache nach wie vor kein Regelungsbedarf. Im Übrigen würde ein solches Verbot nicht in der Kompetenz der Exekutive liegen. Hinsichtlich der Kundgebung vom 8. Dezember 2010 vor dem Rathaus hat der Stadtrat in seiner Beantwortung der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2010/534 dargelegt, dass die Beteiligung von Angehörigen der Stadtpolizei in dieser Form zulässig war: Es war ohne Weiteres erkennbar, dass die Polizistinnen und Polizisten im gewerkschaftlichen Sinne von ihren Rechten Gebrauch machten und nicht hoheitlich auftraten. Fälle, in denen Angehörige der Stadtpolizei ohne persönliche Betroffenheit uniformiert an einer politischen Demonstration teilgenommen hätten, sind nach wie vor nicht bekannt. Auch das angesprochene Sammeln von Unterschriften in Uniform für Wahlvorschläge, Volksinitiativen, Referenden oder Petitionen ist bislang nicht erfolgt und stellt damit in der Realität kein Problem dar.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2011/000159	18.05.2011 31.10.2012	Probst Matthias und Hug Christina Anpassung der Grünen Welle auf Hauptverkehrsachsen auf Tempo 20 km/h
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in der Stadt Zürich auf ausgewählten Hauptverkehrsachsen die Grüne Welle bei Ampelsignalisationen so eingestellt werden kann, dass sie von Velofahrenden zweckmässig genutzt werden kann.

In der Stadt Zürich sind insgesamt 18 Grüne Wellen für den motorisierten Individualverkehr eingerichtet. Sie werden vor allem an den grossen Radialachsen (Pfungstweidstrasse, Wehntalerstrasse, Bellerivestrasse usw.) betrieben. Die Wellen sind auf eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 50 km/h ausgerichtet und in einzelne Blöcke von fünf bis sieben Verkehrsanlagen zusammengefasst.

Damit Grüne Wellen funktionieren, muss zwischen den Verkehrsregelungsanlagen ein gleichmässiger Verkehrsfluss gewährleistet sein. Das bedeutet, dass möglichst keine Hindernisse vorhanden sind und dass die Fahrgeschwindigkeit möglichst einheitlich auf die Welle ausgerichtet ist.

Grüne Wellen sind daher für Velos eher ungünstig, weil deren Fahrgeschwindigkeiten sehr unterschiedlich sind. Das ist ein Grund, warum die Stadt Zürich vergleichsweise wenig Grüne Wellen für den motorisierten Verkehr einrichtet.

Damit Velofahrende in einer Grünen Welle von rund 20 km/h fahren können, müsste die Hauptstrasse folgende verkehrstechnische Bedingungen erfüllen:

- keine grossen Steigungen
- eigener Radstreifen oder Radweg
- kein parallelfahrender öffentlicher Verkehr
- keine Fussgängerstreifen ohne Lichtsignale

Von den 18 Grünen Wellen erfüllen lediglich drei Hauptstrassen obige Kriterien: die Dreikönigstrasse, die Dörflistrasse und die Uraniastrasse.

Bei den drei genannten Hauptstrassen hätte die Umsetzung der Grünen Welle auf Tempo 20 km/h allerdings erhebliche negative Auswirkungen auf das Verkehrsnetz:

- Die Entleerung der Innenstadt zur Abendspitzenstunde würde stark behindert.
- Es ist ein Ausweichen auf Tempo-30-Zonen zu befürchten, da dort ohne Verkehrsregelungsanlage 30 km/h gefahren werden darf.
- Die Reduktion der Leistungsfähigkeit würde die Verzweigungen in angrenzenden Knoten überstauen.
- Der Nutzen für den Veloverkehr wäre insgesamt nicht vorhanden, weil auch der Veloverkehr durch überstaute Knoten behindert wird. Zudem führen die sehr unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten beim Veloverkehr dazu, dass nur eine kleine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden profitieren könnten, während der grosse Teil – auch bei den Velofahrenden und den Zufussgehenden – negative Folgen hinzunehmen hätte.

Die Dienstabteilung Verkehr versucht in der Stadt Zürich, alle Verkehrsteilnehmenden optimal in die Verkehrsregelungsprogramme einzubinden. Es sind daher für Velofahrende und auch für Zufussgehende Grüne Wellen eingerichtet, wo dies sinnvoll und möglich ist. Sämtliche Lichtsignalanlagen werden bei jeder Regimeänderung überprüft und optimiert. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs geniessen dabei einen hohen Stellenwert.

POS 2011/000264	06.07.2011 31.10.2012	Probst Matthias und Schönbächler Marcel Versuchsweise Einführung des Rechtsabbiegens für Velofahrende an ausgewählten Strassenkreuzungen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob versuchsweise an ausgewählten Strassenkreuzungen bei Rotlicht das Rechtsabbiegen für die Velofahrenden möglichst, unterstützt durch entsprechende Signalisation und evtl. baulichen Massnahmen, ermöglicht werden kann. Das neue Verkehrsregime soll primär bei anstehenden Strassensanierungen angewandt werden.

Die Stadt Zürich hat beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) beantragt, bei der aktuellen Versuchsreihe zum Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende mitzumachen. Das ASTRA hat diesen Antrag mit einem Schreiben vom 2. Juni 2015 abgelehnt. Die Einführung des Rechtsabbiegens an neuen Örtlichkeiten, an denen es heute gesetzlich nicht erlaubt ist, ist folglich nicht möglich.

Mit den geltenden Gesetzesgrundlagen kann das Anliegen nur erfüllt werden, wenn separate Spuren mit eigenen Veloampeln angeboten werden können. Dabei ist auch der mögliche Konflikt mit querenden Zufussgehenden zu beachten, da die Rotphase für den motorisierten Individualverkehr häufig Querungsgrün für den Fussverkehr beinhaltet.

Da in der Regel bauliche Massnahmen zur Abtrennung der Velospur nötig sind, kann das gewünschte neue Verkehrsregime häufig nur im Zusammenhang mit Strassensanierungen eingeführt werden. Mögliche Umsetzungen ohne oder nur mit minimalen baulichen Anpassungen werden im Rahmen von Stadtverkehr 2025 in der Arbeitsgruppe integriertes Verkehrsmanagement geprüft («Flüssiges Velofahren» als Massnahme im Aktionsplan 2015).

Das Anliegen wird im Einzelfall geprüft. Eine versuchsweise Einführung des neuen Regimes in grösserem Rahmen ist jedoch aufgrund des negativen Bescheids des ASTRA nicht möglich.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2011/000265	06.07.2011 24.08.2011	Hagger Joachim und Jäger Alexander Automatisierung von Dienstleistungen für Parkplatzbenutzer via Internet oder Mobiltelefon
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er folgende Dienstleistungen für Parkplatzbenutzer mit einer elektronischen Lösung via Internet oder Mobiltelefon automatisieren kann: Bezahlen von Parkgebühren auf städtischen Parkplätzen, Lösen und Hinterlegen von Parkkarten Blaue Zone und das Bezahlen von Parkplatzkarten in den Velostationen.

Die Prüfung des Anliegens hat ergeben, dass die Umrüstung auf ein System, mit dem Parkgebühren via Mobiltelefon bezahlt werden könnten, bedeutende finanzielle Investitionen zur Folge hätten. Da die Bedienung der Parkuhren mittels Münzgeld mindestens vorderhand weiterhin möglich sein müsste, entstünde auch im Betrieb ein erheblicher Mehraufwand (Ausrüstung, Wartung, Lizenzen usw.) gegenüber heute. Die Kosten für die Bewirtschaftung der Parkplätze würden somit insgesamt steigen.

Die Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements beobachtet die Entwicklungen auf diesem Gebiet intensiv und wird spätestens im Rahmen der Ablösung der heutigen Generation von Parkuhren die Einführung neuer Zahlungsoptionen evaluieren.

Die im Postulat angeregte eGovernment-Lösung für Parkkarten der Blauen Zone ist teilweise seit Jahren realisiert. So können Privatpersonen und im System erfasste Firmen diverse Parkierungsbewilligungen (nicht nur der Blauen Zone) und Zufahrtsbewilligungen elektronisch beziehen. Wollte man nun auch die jährlich rund 6000 Parkkartenhinterlegungen sowie die etwa 3000 Zonenwechsel pro Jahr auf elektronischem Weg ermöglichen, müsste zwingend von den bewährten Papierbewilligungen auf elektronische Vignetten umgestellt werden. Eine komplette Systemumstellung wäre mit erheblichen Kosten und Risiken verbunden. Angesichts des geringen Mehrwerts erscheint die Lancierung eines entsprechenden zeitaufwendigen und risikobehafteten IT-Projekts als nicht angebracht. Zudem würde eine Lösung auf elektronischer Basis eine Reihe von Fragen mit grosser Tragweite – wie etwa Datenschutzaspekte – aufwerfen.

Eine Einbindung der Parkhäuser der Stadt Zürich und der Benützer der Velostationen würde die soeben beschriebenen Risiken und die Komplexität eines derartigen Projekts erheblich erhöhen.

Die Prüfung des Anliegens hat ergeben, dass aufgrund der Kostenfolge keine radikale und kurzfristige Änderung bei der Bedienung der Parkuhren und der Bewirtschaftung der Blauen Zonen angezeigt ist. Die Anregungen werden jedoch bei der Beschaffung einer neuen Generation Parkuhren zum gegebenen Zeitpunkt in die Evaluation einbezogen.

POS 2011/000429	16.11.2011 30.01.2013	Wyler Rebekka Massnahmen zur Verhinderung von Velodiebstählen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadt Zürich Massnahmen gegen die grosse Zahl von Velodiebstählen ergreifen kann: Diebstähle sind möglichst zu verhindern, das Wiederauffinden gestohlener Velos ist zu erleichtern. Dabei ist die Stadtpolizei aktiv miteinzubeziehen. Dabei ist auf Massnahmen mit Subventionscharakter und Veloregister auf städtischer Ebene zu verzichten.

Die Stadtverwaltung hat dem Anliegen in verschiedener Hinsicht Rechnung getragen:

Im Jahr 2014 hat die Stadtpolizei eine Analyse der Problematik Velodiebstähle durchgeführt. Im Vergleich zu den frühen Neunzigerjahren liegt das Niveau der angezeigten Velo-Entwendungen seit 2009 konstant 50 bis 60 % tiefer. Im Jahr 2014 gab es einen auffälligen Anstieg um 33 %. Da jedoch im Vergleich zu den Vorjahren keine wesentlich veränderten Muster oder Vorgehensweisen verzeichnet werden konnten, ist davon auszugehen, dass diese Zunahme auf die Einführung von Suisse ePolice im November 2013 und nicht auf eine veränderte Kriminalitätswirklichkeit zurückgeht. Im Einführungsjahr der vereinfachten Anzeigemöglichkeit betrug der ePolice-Anteil 7 %, im Folgejahr bereits 50 %. 2015 machten die ePolice-Meldungen bereits mehr als die Hälfte der Anzeigen aus (61 %), wobei die gemeldeten Straftaten wieder um 8,5 % abgenommen haben.

Das Tiefbauamt hat mit geeigneten Abschliessvorrichtungen an Velostandplätzen die Infrastruktur für nicht bewachte Velostandplätze angepasst.

Die Vorteile sicherer Veloschlösser werden durch die Präventionsstelle der Stadtpolizei an diversen Veranstaltungen, bei Medienauftritten und beim Velocheck immer wieder thematisiert.

Rund um Bahnhöfe sind bewachte Veloeinstellplätze gebaut worden.

Auch wenn die Stadtpolizei keine speziellen Patrouillen mit Blick auf die Problematik der Velodiebstähle durchführt, werden im Rahmen der normalen Patrouillentätigkeit natürlich auch die Veloabstellplätze berücksichtigt.

Mit der Eröffnung des virtuellen Schalters von Suisse ePolice kann bei Velodiebstählen seit Herbst 2013 auf unkomplizierte Weise Anzeige erstattet werden. Das Tiefbauamt verweist auf seiner Website auf die beiden Anbieter «Bikefinder» und «Velofinder». Über diese Plattformen können gestohlene Velos gesucht und gefunden werden.

Mit dem Postulat GR Nr. 2015/232 hat der Gemeinderat dem Stadtrat einen weiteren Prüfauftrag zur Verhinderung von Velodiebstählen überwiesen.

POS 2011/000496	14.12.2011 25.01.2012	Steiner Kathy und Brander Simone Bericht über die Entwicklung des Prostitutionsgewerbes mit der neuen Prostitutionsgewerbeverordnung
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat in 2 Jahren einen Bericht – unter Anhörung einer Fachkommission gemäss Art. 3 Prostitutionsgewerbeverordnung – vorzulegen, der die Entwicklung des Prostitutionsgewerbes mit der neuen Prostitutionsgewerbeverordnung darstellt.

Mit Weisung vom 3. Juni 2015 hat der Stadtrat dem Gemeinderat seinen Bericht über die Entwicklung des Prostitutionsgewerbes mit der neuen Prostitutionsgewerbeverordnung vorgelegt (GR Nr. 2015/151).

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2011/000503	21.12.2011 08.02.2012	Schönbächler Marcel und Weyermann Karin Verbesserung der Sicherheit durch die Anordnung neuer Fussgängerstreifen
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Sicherheit nachhaltig an ausgewählten Orten sowie im allfällig nötigen Einvernehmen mit den übergeordneten Behörden, vorerst versuchsweise durch die Anordnung neuer Fussgängerstreifen, die Verschiebung bestehender Fussgängerstreifen oder die Neugestaltung von Fussgängerstreifen verbessert werden kann.

Fussgängerstreifen werden gemäss Art. 77 Signalisationsverordnung (SR 741.21; SSV) durch eine Reihe gelber Balken parallel zum Fahrbahnrand gekennzeichnet. Eine andersartige Markierung ist gemäss Art. 101 Abs. 1 SSV unzulässig.

In der Stadt Zürich ist – im Gegensatz zu ländlichen Gebieten – nach wie vor keine auffällige Häufung von Verkehrsunfällen auf Fussgängerstreifen zu beobachten. Trotzdem werden alle Fussgängerstreifen der Stadt im Rahmen des Projekts «Zebra-Safari» einer eingehenden Inspektion unterzogen, um etwaige Mängel an der Infrastruktur zu erkennen und zu beheben.

Im Jahr 2015 konnten diejenigen Tätigkeiten der «Zebra-Safari» durch Mitarbeitende der Dienstabteilung Verkehr komplett abgeschlossen werden, die vom Büro aus erledigt werden können. Auch im Feld konnten bereits 500 Fussgängerstreifen aufgenommen werden. Bis zum Ende des Jahres 2016 sollen alle rund 3500 Fussgängerstreifen vollständig erfasst sein. Im Anschluss werden die aufwendigeren Sanierungsmassnahmen in Angriff genommen und die erfassten Daten dem betrieblichen Unterhalt zur Verfügung gestellt. Kleinere Mängel (z.B. Signale, Markierung, Grünwuchs) werden laufend sofort nach ihrer Erkennung behoben.

Die versuchsweise Anwendung von Symbolen, Signalen und Markierungen bedarf einer Bewilligung des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Solche Versuche müssen wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden. Da ein allfälliger Nutzen einer neuen Markierung eher im ländlichen Umfeld zu erwarten ist, wird ein aufwendiger Versuch in der Stadt Zürich als ineffizient erachtet.

Die Ziele des Postulats werden mit dem laufenden Projekt «Zebra-Safari» erfüllt.

POS 2012/000099	14.03.2012 30.01.2013	von Planta Gian und Trevisan Guido Einrichtung einer Begegnungszone mit Tempo 20 an der Regensdorferstrasse zwischen Brühlweg und Holbrigstrasse
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er an der Regensdorferstrasse zwischen Brühlweg und Holbrigstrasse eine Begegnungszone mit Tempo 20 einrichten kann.

Im Zusammenhang mit dem Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung» wurde die Herabsetzung der Geschwindigkeit im besagten Abschnitt der Regensdorferstrasse geprüft. Es ist zu befürchten, dass die Einführung einer Begegnungszone (mit Tempo 20 und Vortritt für den Fussverkehr) zu Leistungseinbussen auf dem Meierhofplatz und zu einer Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr führen würde. Diese negativen Auswirkungen sind mit Tempo 30 nicht zu erwarten. Der Polizeivorsteher hat daher im Jahr 2014 Tempo 30 für die Strecke zwischen Gsteigstrasse und Wieslergasse angeordnet. Aufgrund von Einsprachen konnte die Geschwindigkeitsreduktion bis jetzt nicht umgesetzt werden.

Die Prüfung ist erfolgt und abgeschlossen.

POS 2012/000195	09.05.2012 30.01.2013	Küng Peter und Huber Patrick Hadi Verbesserung der Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger an der Bullingerstrasse zwischen Herdernstrasse und Bullingerplatz
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er an der Bullingerstrasse zwischen Herdernstrasse und Bullingerplatz durch Fussgängerstreifen und anderweitige Massnahmen die Sicherheit der die Strasse querenden Fussgängerinnen und Fussgänger – unter ihnen zahlreiche kleine Kinder, welche die benachbarten Kindergärten, Primarschulhäuser, Betreuungsstätten, kirchlichen Einrichtungen und Spielplätze frequentieren – verbessern kann.

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone wurden die Fussgängerstreifen gemäss den Vorgaben der eidg. Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.213.3) aufgehoben. Diese Verordnung besagt, dass die Anordnung von Fussgängerstreifen unzulässig ist. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Die Sachverständigen der verschiedenen betroffenen Dienstabteilungen haben das Anliegen verschiedentlich besprochen und die Entwicklung beobachtet. Aufgrund von Messungen und Beobachtungen vor Ort sind sie zum Schluss gekommen, dass auf das Anbringen der Fussgängerstreifen aus nachfolgenden Gründen verzichtet werden kann.

Die gesetzlich vorgeschriebene Nachkontrolle des Geschwindigkeitsverhaltens des motorisierten Individualverkehrs hat einen V85-Wert von 30 km/h ergeben. Somit konnte das Ziel (V85 % < 38 km/h) erreicht werden. Massgeblich dazu beigetragen haben die in den Jahren 2012 und 2013 nachträglich umgesetzten Markierungs- und Signalisationsanpassungen.

Fussgängerstreifen müssen im Umkreis von 50 m vor und nach dem Streifen benützt werden und kanalisieren dadurch den Fussgängerverkehr. Erst der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Zufussgehenden das Recht, die Fahrbahn überall zu queren. Gerade in Tempo-30-Zonen besteht ein starkes Bedürfnis nach flächigem Queren der Fahrbahn.

Fussgängerstreifen sind eine reine Markierung und zeigen einzig die juristische Umkehr des Vortrittsrechts auf der Fahrbahn zugunsten des querenden Fussverkehrs an. Sollen querende Fussgängerinnen und Fussgänger wirkungsvoll geschützt werden, sind entsprechende bauliche Massnahmen unumgänglich. Solche Alternativen für den physischen Schutz des Fussverkehrs wurden mit dem Bau mehrerer Schutzinseln in der Bullingerstrasse erreicht. Durch das akzeptable Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeuglenkenden, den neu angebrachten Mehrzweckstreifen, die Signalisationsanpassungen sowie die Schutzinseln ist ein sicheres Queren für die Fussgängerinnen und Fussgänger möglich. Zudem steht für die besonders zu schützenden Schulkinder mit einer verkehrsfreien Überführung eine sichere Schulweginfrastruktur zur Verfügung.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------	----------------------------	--

POS 2012/000285	04.07.2012 30.01.2013	Schönbächler Marcel Einrichtung eines Durchfahrverbots auf dem Marstallweg sowie Sperrung der Parkplätze der Berufsschule Reishauer ausserhalb der Schulzeit
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein Durchfahrverbot (mit Ausnahme des Zubringerdienstes) auf dem Marstallweg eingerichtet werden kann und die Parkplätze der Berufsschule Reishauer ausserhalb der Schulzeit mit baulichen Einrichtungen gesperrt werden können.

Nach sorgfältiger Prüfung und Rücksprache mit dem Immobilienamt des Kantons Zürich hat der Polizeivorsteher an der betreffenden Stelle ein Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder verfügt (Zubringerdienst gestattet). Die Publikation im städtischen Amtsblatt erfolgte am 9. Januar 2013. Es gingen keine Einsprachen ein, sodass das Fahrverbot am 25. Februar 2013 signalisiert werden konnte. Das Anliegen, die Parkplätze ausserhalb der Schulbetriebszeiten abzusperrern, wurde dem kantonalen Immobilienamt übermittelt. Die städtischen Behörden haben nicht die Kompetenz, diese Massnahme umzusetzen.

POS 2012/000320	29.08.2012 12.09.2012	Schmid Michael und Egger Urs Verunreinigung und Beschädigung der Parkanlagen rund um das Seebecken, Anordnung von zweckmässigen Massnahmen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Verunreinigung und Beschädigung der Parkanlagen rund um das städtische Seebecken wirksam begegnet werden kann.

Die Parkanlagen rund um das städtische Seebecken wurden aufgrund des schönen Sommerwetters 2015 besonders intensiv genutzt. Der Nutzungsdruck ist gross, und entsprechend hoch ist auch der Aufwand seitens Stadtpolizei, Entsorgung + Recycling Zürich und Grün Stadt Zürich. Alle drei städtischen Abteilungen gewährleisten die tägliche Präsenz für die Sicherheit wie auch für Auf- und Wegräumarbeiten und die Anlagenpflege. Im Sommer 2015 waren keine besonderen Vorfälle von Gewaltdelikten oder Vandalismus zu verzeichnen. Es konnte eine durchwegs friedliche Stimmung unter den zahlreichen Benutzenden festgestellt werden. Seit Jahren besteht die Gruppe SISA (Sicherheit und Sauberkeit) mit Beteiligung der relevanten städtischen Abteilungen. Sie ermöglicht rasche koordinierte Reaktionen bei Problemen an aktuellen Brennpunkten. SISA wird auch 2016 für Sicherheit und Sauberkeit rund ums Seebecken besorgt sein.

POS 2012/000329	05.09.2012 27.03.2013	Trevisan Guido und Dubno Samuel Temporäre Nutzung von Parkplatzflächen in Begegnungszonen oder an Strassen in Tempo-30-Zonen für die Bewirtung von Gästen während der Ferienzeit
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er während den Frühlings-, Sommer- und Herbstferien Restaurants, die sich in Begegnungszonen oder direkt an Strassen mit Tempo 30-Regime befinden, anliegende Parkplatzflächen unbürokratisch gegen eine Gebühr zur Bewirtung von Gästen zur Verfügung stellen kann.

Bei der Bezeichnung der in Frage kommenden Parkflächen wird darauf geachtet, dass Fussgängerinnen und Fussgänger, Menschen mit Behinderung, Verkehr und Sicherheit durch eine gastronomische Nutzung nicht stärker beeinträchtigt werden, als durch das Parkieren von Motorfahrzeugen.

Das Anliegen wurde geprüft. Die Nutzung von öffentlichen Parkplätzen für die Boulevardgastronomie wäre aufgrund der geltenden Rechtslage mit zahlreichen Hindernissen verbunden. Der Aufwand für das Erlangen einer Erlaubnis für einen wenige Wochen dauernden Betrieb eines Boulevardcafés wäre gross, da verschiedene Bewilligungen (z. B. Baubewilligung, Polizeibewilligung für die Nutzung des öffentlichen Grundes) erforderlich sind. Der im Jahr 2015 überarbeitete städtische «Leitfaden Boulevardgastronomie» gibt einen Überblick über die Rahmenbedingungen und die Kontaktstellen.

Das Parkregime müsste mittels temporärer polizeilicher Verkehrsanordnung eigens publiziert und signalisiert werden (im Frühling und Herbst beträfe dies lediglich die Dauer von zwei Wochen Ferien). Gegen solche Verkehrsanordnungen könnte Einsprache erhoben werden, mit der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerung.

Zudem stellen sich ungelöste Fragen zur Sicherheit, zumal die Gäste oft in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn sitzen dürften.

Eine generelle, stadtweite Regelung im Sinne des Postulates kann daher nicht umgesetzt werden. Dies schliesst jedoch Lösungen im Einzelfall nicht aus.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2012/000394	31.10.2012 27.03.2013	Trevisan Guido und Hüni Guido Verhinderung einer Weitervererbung oder einer Untervermietung von Schiffstandplätzen auf dem Gebiet der Stadt Zürich

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Weitervererben und das Untervermieten von Schiffstandplätzen auf dem Gebiet der Stadt Zürich verhindert werden kann.

Die Zuteilung und Verwaltung von Standplätzen erfolgt nach Massgabe der kantonalen Stationierungsverordnung (LS 747.4) sowie der städtischen Schiffsstationierungsvorschriften.

Die Vorschriften über das Stationieren von Schiffen auf dem Gebiet der Stadt Zürich (AS 747.110) sehen für den Fall, dass der Bewilligungsinhaber oder die Bewilligungsinhaberin eines Bootsplatzes stirbt, die Möglichkeit vor, dass der Platz auf schriftliches Gesuch hin auf den Ehepartner, den Partner einer standesamtlich eingetragenen Partnerschaft oder die Kinder übertragen wird (Art. 13 Abs. 4).

Nachfolgende Übersicht zeigt, dass von dieser Möglichkeit im Schnitt in rund der Hälfte der betreffenden Fälle Gebrauch gemacht wird.

Jahr	Erlosene Bewilligungen	Erlosene Bewilligung wegen Tod	An Familienangehörige übertragen
2012	237	7	3
2013	263	29	19
2014	306	18	11
2015	242	22	10

Gemessen an der gesamten Fluktuation machen die Fälle einer Übertragung an Angehörige nur einen geringen Anteil aus (4 Prozent). Es ist nicht davon auszugehen, dass eine Änderung die Wartezeit wesentlich verkürzen würde. Der Stadtrat vertritt zudem die Ansicht, dass die heutige Lösung einen pietätvollen Umgang in solchen Situationen erlaubt.

Betreffend Wartezeiten ist festzuhalten, dass diese je nach Grösse des Boots unterschiedlich sind: zwanzig Jahre und mehr muss nur warten, wer einen Platz für ein sehr grosses Boot (Breite über 2,44 Meter) oder einen ganz bestimmten Standort will. Kleinere Boote finden teilweise schon nach drei Jahren einen Platz.

Systematische Kontrollen mit Blick auf das verbotene Untervermieten von Bootsplätzen sind der Stadtpolizei nicht möglich. Sie geht aber Verdachtsfällen nach.

POS 2013/000005	09.01.2013 23.01.2013	Straub Esther und Steiner Kathy Verkehrsberuhigende Massnahmen auf dem an das Areal Kronenwiese angrenzenden Teilstück der Kronenstrasse
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf dem ans Areal Kronenwiese angrenzenden Teilstück der Kronenstrasse der Verkehr mit griffigen Massnahmen beruhigt werden kann, so dass insbesondere Kinder das Strassenstück ohne Gefahr queren können.

Die zuständigen Fachpersonen der Stadtverwaltung (Kerngruppe Begegnungszonen) haben die Einrichtung einer Begegnungszone im betreffenden Teilstück der Kronenstrasse geprüft. Sie sind zum Schluss gekommen, dass insbesondere aus Sicherheitsgründen auf diese Massnahme zu verzichten ist: Die Strasse weist ein grosses Gefälle auf, was Kinder zu gefährlichen Fahrten mit Kickboards o. ä. animiert. Ein weiterer Grund ist das bestehende Trottoir. Dies führt in Begegnungszonen oft zu Missverständnissen, da sich die Zufussgehenden auf der ganzen Fahrbahnfläche aufhalten dürfen und Vortritt haben.

Das Bedürfnis nach Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt ist aber erkannt, und deshalb wurde am 22. August 2013 im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung entlang der Nordstrasse sowie auf dem betreffenden Teilstück der Kronenstrasse Tempo 30 verfügt. Gegen diese Geschwindigkeitsreduktion sind Einsprachen eingegangen, sodass sie zurzeit nicht umgesetzt werden kann. Sobald Tempo 30 rechtskräftig wird, können kleinere bauliche Anpassungen an der Strasse vorgenommen werden, um das Strassenbild dem neuen Geschwindigkeitsregime anzupassen.

Mit der Publikation von Tempo 30 und der erstinstanzlichen Abweisung der Einsprachen hat der Stadtrat das Anliegen aufgenommen. Die Umsetzung erfolgt nach Erlangen der Rechtskraft.

POS 2013/000039	06.02.2013 27.03.2013	Sangines Alan David und Mariani Mario Fahrverbot auf dem Trottoir bei der Bushaltestelle des Bahnhofs Altstetten
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie unverzüglich ein Fahrverbot auf dem Trottoir hinter der Bushaltestelle stadteinwärts beim Bahnhof Altstetten angeordnet werden kann; allenfalls ist zu Gunsten einer nachhaltigen Verkehrssicherheit, die Aufhebung der Parkplätze zu prüfen.

Die Prüfung ist erfolgt und hat Folgendes ergeben: Bei der zur Diskussion stehenden Aufenthalts-, Geh- und Fahrfläche vor den Liegenschaften Bristenstrasse Nr. 2, Hohlstrasse Nr. 561 und Saumackerstrasse Nr. 2 handelt es sich um öffentlichen Grund, auf dem seit 1976 verschiedene Nutzungen möglich sind. Die Fläche ist in folgende drei Längsbereiche unterteilt: eine rund 3,20 m breite Geh-/Fahrfläche entlang der genannten Häuserfassaden, eine 2 m breite Längsparkierung (neun kostenpflichtige Längsparkfelder mit einer maximalen Parkierungsdauer von 2 Stunden), unterbrochen durch die VBZ-Wartehalle, und schliesslich einen rund 3,20 m breiten Wartebereich für die umsteigenden ÖV-Passagiere.

Trotz dieser ungewohnten Raumaufteilung sind in den letzten fünf Jahren keine Ereignisse mit Personenschäden registriert worden. Die besondere und teilweise auch intensive Beanspruchung durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (motorisierte Fahrzeuglenkende, Zufussgehende und wartende ÖV-Passagiere) funktioniert somit ohne nennenswerte Sicherheitsprobleme.

Ein Raumgewinn für die Zufussgehenden am Bahnhof Altstetten ist durchaus wünschenswert, und er wird mit dem Bau der Limmattalbahn (LTB) auch realisiert. Die vorgezogene und separate Anordnung eines Fahrverbots und die damit verbundene Aufhebung der Parkplätze können nicht erfolgen, weil sie sich inhaltlich mit dem zurzeit laufenden Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die LTB überschneiden würden.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2013/000087	13.03.2013 27.03.2013	Bourgeois Marc und Lauber Tamara Casino Zürich, bessere Erschliessung mit Taxis

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Erschliessung des neuen Casinos mit Taxis verbessert werden kann. Dabei soll das Aus- und Einladen von Fahrgästen in der Nähe des Casino-Eingangs ermöglicht werden. Zudem soll die Schaffung eines Taxistandplatzes in Geh- und Sichtweite des Casino-Eingangs geprüft werden.

Der Haupteingang des Casinos befindet sich auf der Sihlstrasse, einer wichtigen und vielbefahrenen Verbindungsachse zwischen der Innenstadt und Zürich-West. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist es nicht möglich, Taxistandplätze direkt beim Eingang einzurichten, ohne andere Verkehrsteilnehmende zu behindern oder gar zu einem Spurwechsel zu zwingen. Motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr müssten auf die Tramgleise ausweichen. Erfahrungsgemäss birgt dies ein erhebliches Unfallrisiko. Vor dem Eingang des Casinos ist deshalb auf der Sihlstrasse ein Halteverbot in Kraft. Im Mai 2015 fand mit Vertretern des Tiefbauamts der Stadt Zürich und der Dienstabteilung Verkehr ein Augenschein vor Ort statt mit dem Ziel, eine sinnvolle Lösung für einen Taxistandplatz zu finden. Auf dem Trottoir der Gessnerallee, gegenüber der Liegenschaft Nr. 3, bot sich die Möglichkeit, das Halteverbot im Zeitraum 21.00–5.00 Uhr zugunsten von Taxistandplätzen freizugeben. Dieser Standort befindet sich in unmittelbarer Nähe zum «Casino Zürich». In dieser Zeit wird das Trottoir kaum begangen, zudem können die Zufussgehenden auf die chaussierte Fläche des Platzes ausweichen. Bei diesem Standort können die Taxifahrgäste ungehindert ein- und aussteigen, und der Casinooingang kann via Fussgängerstreifen gefahrlos erreicht werden. Zudem können sich die Taxis von diesem Ort aus problemlos wieder in den Fahrverkehr einfügen und in alle Richtungen wegfahren.

Mit Verfügung vom 12. Oktober 2015 wurde die oben erwähnte Lockerung des Halteverbots zugunsten von Taxistandplätzen gegenüber der Liegenschaft Gessnerallee Nr.3 am 21. Oktober 2015 im Städtischen Tagblatt publiziert. Es wurden keine Rechtsmittel ergriffen. Am 1. Dezember 2015 wurde die neue Regelung signalisiert und damit umgesetzt.

POS 2013/000393	13.11.2013 27.11.2013	Anhorn Ruth und Haller Margrit Verflüssigung des Verkehrs zu Stosszeiten auf der Hohlstrasse beim Altstetterplatz
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Verkehr auf der Hohlstrasse beim Altstetterplatz durch manuelle Verkehrssteuerung morgens und abends zu Stosszeiten am Fussgängerübergang Bristenstrasse–Altstetterplatz verflüssigt werden kann.

2007 wurde probeweise eine Regelung des Fussgängerübergangs durch Mitarbeitende des Polizeilichen Assistenzdienstes (PAD) eingeführt. Diese manuelle Regelung führte zu einer gewissen Verflüssigung des Verkehrs. Im Jahr 2009 wurde der Einsatz des PAD wieder eingestellt, da sich zeigte, dass die ÖV-Zeitverluste vermehrt auf Eigenbehinderungen der VBZ-Fahrzeuge zurückzuführen waren, bedingt durch Fahrplan- und Fahrzeugänderungen seitens der VBZ. Die ÖV-Zeitverluste entstehen in erster Linie durch gegenseitige Behinderungen der fünf Buslinien, die sich zwei Bushaltekanten teilen, und nicht durch den Fussgängerstreifen. Substanzielle Verbesserungen können deshalb erst mit umfangreichen baulichen Massnahmen (zusätzliche Haltekante, Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage) herbeigeführt werden.

Im Bauprojekt Limmattalbahnhof (Start 2017) werden die Bedürfnisse eines möglichst reibungslosen Verkehrsablaufs berücksichtigt. Vorgesehen sind eine zusätzliche Haltekante für die Buslinien sowie die Ausstattung des Fussgängerübergangs mit einer Lichtsignalanlage. Aufgrund des baldigen Baustarts erachtet der Stadtrat vorgezogene bauliche Verbesserungsmaßnahmen als nicht sinnvoll.

POS 2014/000020	22.01.2014 04.06.2014	SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und GLP-Fraktion Bericht über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10»
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert nach der Veröffentlichung des Schlussberichts Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10 vom 2. Mai 2013, dem Gemeinderat jeweils spätestens nach zwei und vier Jahren Bericht über die Umsetzung zu den nachfolgenden Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» zu erstatten:

- 1: Übergeordnete Verkehrsströme: Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse abklassieren
- 7: Am Wasser/Breitensteinstrasse: Den Engpass sanieren/die Trottoirlücken schliessen
- 10: Am Wasser/Breitensteinstrasse: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern
- 11: Am Wasser/Breitensteinstrasse: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern
- 12: Wipkingerplatz: Zugang zum Wipkingerplatz verbessern
- 13: Wipkingerplatz: Den MIV besser lenken
- 14: Wipkingerplatz: Prozess zur Zukunft starten
- 15: Bahnhof Wipkingen/Quartierzentrum Nordbrücke: Das Quartierzentrum aufwerten
- 16: S-Bahn-Verlust kompensieren
- 17: Bahnhof Wipkingen/Quartierzentrum Nordbrücke: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen

Falls Empfehlungen nicht umgesetzt werden, soll dies detailliert begründet werden. Die Empfehlung 2 (Tunnel) soll nicht weiterverfolgt werden. Zudem soll im Zusammenhang mit Empfehlung 10 (Am Wasser/Breitensteinstrasse: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern) auch die Zufahrt von der Rosengartenbrücke in die Trottenstrasse verbessert werden.

Mit Weisung vom 17. Juni 2015 hat der Stadtrat dem Gemeinderat seinen Bericht über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» vorgelegt (GR Nr. 2015/190). Eine zweite Berichterstattung erfolgt im Jahr 2017.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2014/000177	04.06.2014 18.06.2014	Regli Daniel und Bertozzi Roberto Parkplätze bei der Kirche Unterdorf in Zürich-Affoltern, Umwandlung in bezahlte Parkplätze mit günstigen Tarifen

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Parkplätze bei der Kirche Unterdorf an der Zehntenhausstrasse in Zürich-Affoltern von einer Blauen Zone in bezahlte Parkplätze mit günstigen Tarifen umgewandelt werden können.

Mit Verfügung des Polizeivorstehers vom 15. April 2015 wurde dem Anliegen des Postulats entsprechend folgende Verkehrsvorschrift am 20. Mai 2015 im Städtischen Tagblatt publiziert:

Zehntenhausstrasse
Parkflächen

Das Stehenlassen von Personenwagen ist gestattet, Montag bis Sonntag 8.00–19.00 Uhr, aber nur bis 4 Stunden und auf Parkuhrenfeldern gegen Gebühr: auf dem östlichen Fahrbahnrand in den zwei Strasseneinbuchtungen ab der Grundstückgrenze der Liegenschaft Nr. 66/Friedhof bis Höhe Kirche Unterdorf, gemäss örtlicher Signalisation und Markierung.

Es wurden in der Folge keine Rechtsmittel ergriffen, somit konnte die Umsetzung der gebührenpflichtigen Parkplätze am 23. Juni 2015 realisiert werden. Das Anliegen des Postulats ist erfüllt und die gewünschte Massnahme vollzogen.

POS 2015/000286	02.09.2015 30.09.2015	Widmer Katharina und Richter Derek Warteliste für einen Bootsplatz in Zürich, bevorzugte Behandlung von Personen mit Wohnsitz in der Stadt
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Personen, die den Erst-Wohnsitz und Steuersitz in der Stadt Zürich haben, auf der Warteliste für einen Bootsplatz in der Stadt Zürich bevorzugt behandelt werden können.

Der Kanton Zürich ist Gewässereigentümer und erteilt den Gemeinden Konzessionen für die Stationierungsanlagen. Die Zuteilung von freien Standplätzen erfolgt nach Massgabe der kantonalen Stationierungsverordnung (LS 747.4) sowie der städtischen Schiffsstationierungsvorschriften. Das Vorgehen mit Wartelisten ist im Wesentlichen kantonal geregelt.

Der Vorsteher des Polizeidepartements hat sich 2015 an den Kanton gewandt, um Möglichkeiten einer Änderung der geltenden Vorschriften zu prüfen. Namentlich stellte er dem Kanton mit Verweis auf die Prüfaufträge des Gemeinderats die Frage, wie eine städtische Regelung zur Bevorzugung von Bewerberinnen und Bewerbern aufgrund ihres Wohnsitzes ausgestaltet sein müsste (POS GR Nr. 2015/286) und ob Schiffseignergemeinschaften gefördert und bevorzugt werden können (POS GR Nr. 2012/338).

Der für das Stationierungswesen zuständige Vorsteher der kantonalen Baudirektion nahm zu den Fragen mit Schreiben vom 23. November 2015 Stellung und hielt fest, dass bei der Vergabe von Liegeplätzen für Boote in konzessionierten kommunalen Stationierungsanlagen strikt nach der Warteliste vorgegangen werden müsse. Er wies ausdrücklich darauf hin, dass eine Bevorzugung von Personen aufgrund ihres Wohnsitzes nicht zulässig sei. Es bestehe diesbezüglich weder ein Interpretationsspielraum noch die Absicht, die einschlägigen kantonalen Vorschriften zu ändern.

Der Stadtrat hat somit keine Möglichkeit, Personen mit Erstwohnsitz und Steuersitz in der Stadt Zürich bei der Vergabe von Schiffstandplätzen bevorzugt zu behandeln. Der Prüfung dieses Anliegens ist damit abgeschlossen.

