

GR Nr. 2009/69

GR Nr. 2009/70

GR Nr. 2009/71

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 9. September 2009

1152. Drei Interpellationen von Monjek Rosenheim betreffend Velorowdytum, Verwilderung der Verkehrssitten (GR Nrn. 2009/69, 2009/70 und 2009/71). Am 25. Februar 2009 reichte Gemeinderat Monjek Rosenheim (FDP) folgende Interpellation, GR Nr. 2009/69, ein:

In den vergangenen Jahren hörte man immer wieder von zunehmendem Velorowdytum in Zürich. Sei es auf Strassen, Trottoirs oder Plätzen. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das von der linken Polizeichefin zu verantwortende «Laisser-faire» der Zürcher Stadtpolizei zu einer zunehmenden Verwilderung der Verkehrssitten von Seiten der Velofahrer führte.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Wie sieht die Entwicklung der statistisch erfassten Unfälle, in die Velofahrer verwickelt waren, zwischen 1999 – 2008 aus? (Bitte Zahlen pro Jahr und grafische Visualisierung der Entwicklung)
2. Welches waren zwischen 1999 – 2008 die häufigsten drei Hauptursachen von Verkehrsunfällen in welche Fahrradfahrer verwickelt waren? (Bitte auch die Entwicklung der Hauptursachen pro Jahr übersichtlich aufzeigen.)
3. Welches waren zwischen 1999 – 2008 die häufigsten Unfalltypen von Velofahrern und wie viele Unfälle gab es pro Unfalltyp und Jahr? (Bitte übersichtlich die Zahlen aufzeigen.)
4. Mit wem oder was kollidierten zwischen 1999 – 2008 Velofahrer häufig? (Bitte die Unfälle jeweils pro Jahr und Hauptkollisionspartner auführen.)
5. Wie viele Unfälle mit wie vielen Verletzten, in welche Velofahrer involviert waren, gab es zwischen 1999 – 2008? Und wie viele Male war der Velofahrer der Unfallverursacher? (Bitte übersichtliche Aufstellung pro Jahr, Unfälle, Unfallart und jeweilige Aufteilung nach verletzten und schwer verletzten Personen, in absoluten Zahlen und Prozenten. Bitte auch die grafische Entwicklung gut visualisiert aufzeigen.)
6. Aufgrund der unter 1.– 5. gestellten Fragen und aufgezeigten Problemfelder, welchen Einfluss hatte die neu geschaffene «Bike Police» bisher mit welchem nachweisbaren Erfolg wahrgenommen um dem Velorowdytum und den damit verbundenen zahlreichen Unfällen entgegenzuwirken?
7. Bezüglich Velorowdytums, welche Hauptschwerpunkte mit welchen konkreten Zielen sieht der Stadtrat für die kommenden Jahre für den Einsatz der «Bike Police»?
8. Wie sieht die vergleichende Entwicklung der statistisch erfassten Verkehrsunfälle von Velofahrern und Autofahrern welche in der Stadt Zürich in Verkehrsunfälle verwickelt waren zwischen 1999 – 2008 aus? (Bitte in absoluten Zahlen und in Prozenten pro Jahr und mit gut visualisierter, vergleichender Grafik der Entwicklung, auch bezüglich der verletzten Personen.)

Am 25. Februar 2009 reichte Gemeinderat Monjek Rosenheim (FDP) weiter folgende Interpellation, GR Nr. 2009/70, ein:

In den vergangenen Jahren hörte man immer wieder von zunehmenden Velorowdytum in Zürich. Sei es auf Strassen, Trottoirs oder Plätzen, man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das von der linken Polizeichefin zu verantwortende «Laisser-faire» der Zürcher Stadtpolizei zu einer zunehmenden Verwilderung der Verkehrssitten von Seiten der Velofahrer führte. Ein immer grösser werdendes Fragezeichen muss man in diesem Zusammenhang auch hinter die Kenntnisse der gültigen Verkehrsregeln und Signale von Seiten der Fahrradfahrer setzen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass die Fahrradfahrer in der Stadt Zürich generell über ausreichende Kenntnisse über die allgemeinen Verkehrsregeln sowie die speziell betreffenden, einschlägigen Verkehrsregeln und Signale verfügen? Wenn ja, wie begründet er diese Ansicht?
2. Falls Frage 1 mit nein beantwortet wurde, was hat der Stadtrat wann, wo, wie und mit welchem Erfolg in den vergangenen Jahren unternommen um die Kenntnisse über die gesetzlichen Verkehrsregeln und Signale bei den Velofahrern zu verbessern?
3. Was hat der Stadtrat an Öffentlichkeitsarbeit zum Thema bisher gemacht und was hat er für wann konkret in Planung um Zürichs Velofahrer bezüglich bessere Kenntnisse der gesetzlichen Verkehrsregeln und Signale – nicht zuletzt auch zur persönlichen Sicherheit (!) – zu sensibilisieren?
4. Ganz im Gegensatz zu Auto- oder Motorradfahrern müssen Velofahrer weder eine praktische noch theoretische Fahrradprüfung ablegen und bestehen damit sie sich in Zürich fortbewegen dürfen. Was plant der Stadtrat konkret für wann und wie in den kommenden Jahren um die gesetzlichen Verkehrsregel- und Signal-Kenntnisse der Fahrradfahrer allgemein zu verbessern?
5. Was hat der Stadtrat mit welchem Erfolg in Sachen Verkehrserziehung in den Schulen der Stadt bisher unternommen? Was ist für die kommenden Jahre allenfalls neu geplant?
6. Werden jeweils beim seit einigen Jahren in der Stadt Zürich bestehenden Gratisverleih von städtischen Fahrrädern auch (mehrsprachige) Beilagen zu den gesetzlichen Verkehrsregeln und Signalen abgegeben? Wenn nein, warum nicht und was ist in dieser Hinsicht allenfalls geplant?

Am 25. Februar 2009 reichte Gemeinderat Monjek Rosenheim (FDP) schliesslich auch folgende Interpellation, GR Nr. 2009/71, ein:

In den vergangenen Jahren hörte man immer wieder von zunehmendem Velorowdytum in Zürich. Sei es auf Strassen, Trottoirs oder Plätzen. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das von der linken Polizeichefin zu verantwortende «Laisser-faire» der Zürcher Stadtpolizei in einer zunehmenden Verwilderung der Verkehrssitten von Seiten der Velofahrer führte. In der Bevölkerung zu Reden geben auch immer wieder die relativ bescheidenen Bussen, welche Velofahrer bei Übertretungen zu gewärtigen haben.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Wie sieht der heutige «Bussen-Katalog» für Fahrradfahrer aus, welcher bei ihnen bei Verletzung der Verkehrsregeln bzw. bei Vergehen zur Anwendung kommt? (Bitte Aufstellung der wichtigen bzw. häufigsten Verletzungen der Verkehrsregeln mit den dazugehörigen Bussen in CHF.)
2. Überall dort wo sich ein Vergleich anstellen lässt, wie sieht ein konkreter visualisierter Vergleich zwischen Autofahrern und Velofahrern bezüglich des Bussen-Kataloges bei den häufigsten Verletzungen der Verkehrsregeln aus?
(Bitte übersichtliche, vergleichende Aufstellung der Tarife beim jeweils gleichen Vergehen.)
3. Findet der Stadtrat das heutige Bussensystem und die unterschiedliche finanzielle (Bussen-) Behandlung zwischen Velofahrern und Autofahrern beim an und für sich selben Vergehen richtig und fair? (Dies unter dem Aspekt, dass es ja eigentlich egal sein muss, mit welchem Gefährt sich ein Mensch auf öffentlichem Grund vorwärts bewegt, Verkehrsbussen bei geringen Vergehen nicht vom Einkommen bzw. Status abhängig sein können und ökologische Aspekte ja eigentlich durch andere Anreize vielseitig genügend berücksichtigt werden.)
4. Welche Anpassungen hat der Stadtrat bezüglich der offensichtlich zu unterschiedlichen (Bussen) Behandlung zwischen Velo- und Autofahrern künftig vorgesehen?

Auf Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellationen wie folgt:

Einleitung

Neben dem Fussverkehr ist Velofahren die umweltfreundlichste Fortbewegungsart (Lärm, Abgase, Energieverbrauch, Raumbedarf). Auf kurzen bis mittleren Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehr und trägt so zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei. Im Interesse eines effizienten Gesamtverkehrssystems und zur Verbesserung der Umwelt- und Verkehrssituation wird der Veloverkehr mit Nachdruck gefördert. Die Stadt schafft die Voraussetzungen, damit in der Stadt vermehrt Wege per Velo zurückgelegt werden. Radfahren wird zum selbstverständlichen Teil der alltäglichen städtischen Mobilität. Dieses Ziel will die Stadt mit einer stetigen Verbesserung der Infrastruktur erreichen. Im Jahr 2000 wurden 7,3 Prozent aller Wege innerhalb der Stadt mit dem Velo zurückgelegt. Die Stadt möchte diesen Anteil stetig steigern. Bis 2010 wird ein Weganteil des Veloverkehrs im Binnenverkehr von 12 Prozent angestrebt.

Nichtsdestotrotz ist in den letzten Jahren leider auch die Unfallbeteiligung von Velofahrenden angestiegen. Dieser Entwicklung begegnet die Stadt mit zahlreichen Schulungsangeboten, die die Regelkenntnisse, den Verkehrssinn und die praktische Fahrkompetenz, besonders bei Kindern, aber auch bei den im Verhältnis überproportional gefährdeten Seniorinnen/Senioren (vgl. Antwort zu Frage 5 GR Nr. 2009/70) erhöhen und die Unfallzahlen reduzieren sollen. Zudem bildet auch die Bekämpfung von Verkehrsregelübertretungen durch die Velofahrenden selbst einen besonderen Schwerpunkt bei der Stadtpolizei.

Gleichzeitig gilt es, sich bewusst zu sein, dass sich die absolute Zahl von Velofahrenden, die an einem Unfall beteiligt sind bzw. einen Unfall verursachen, verglichen mit der absoluten Anzahl an Verkehrsunfällen (für das Jahr 2008 insgesamt 3886) auf einem insgesamt tiefen Niveau bewegt, wie auch die nachfolgende Statistik (aus der Antwort zur Interpellation, GR Nr. 2008/494, von Ursula Uttinger und Monjek Rosenheim, StRB Nr. 587/2009) nochmals deutlich in Erinnerung ruft.

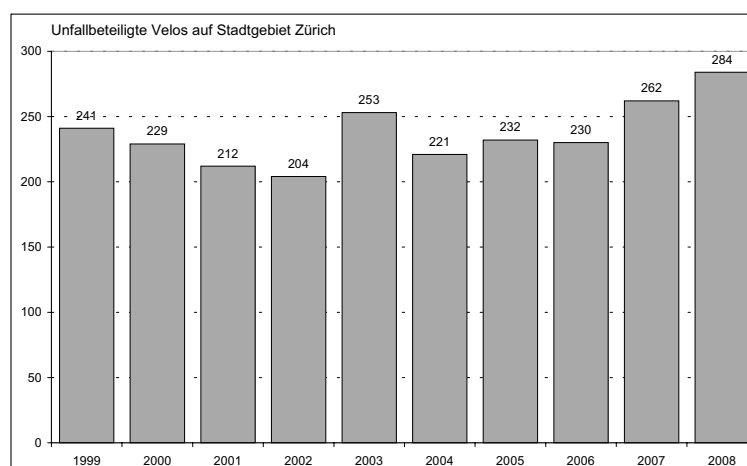
Unfallbeteiligte bzw. unfallverursachende Velofahrende 2008 in absoluten Zahlen:

An einem Unfall beteiligte Velofahrende	287
Davon Unfallverursachende	167
Getötete Velofahrende	1
Verletzte Velofahrende	229
Davon schwer verletzt	47
Verunfallte Kinder auf dem Velo	15
Kollisionen auf dem Veloweg/Velostreifen	30
Kollisionen mit Zufussgehenden	22
Kollisionen mit Personenwagen	167
Selbstunfälle auf Velo (z.B. Sturz)	54
Einfluss von Alkohol bei Velofahrenden	26
Kollisionen mit geöffneter Fahrzeugtür	21
Missachtung eines Rotlichts durch Velofahrende	23
Vortrittsmissachtung durch Velofahrende	33

Der Anteil verletzter Velofahrender ist mit 229 von 287 Fällen hingegen vergleichsweise sehr hoch (zum Vergleich: bei den 3886 Verkehrsunfällen insgesamt für das Jahr 2008 beläuft sich der Anteil verletzter, einschliesslich tödlich verletzter Verkehrsteilnehmenden auf 1405), liegt jedoch in der Natur der Sache: Verunfallte Velofahrende sind weniger gut geschützt als Automobilistinnen/Automobilisten. Von 1999 bis 2008 wurden insgesamt elf Velofahrende getötet, das entspricht im Durchschnitt einem Menschenleben pro Jahr.

Antworten zur Interpellation GR Nr. 2009/69

Zu Frage 1: Die nachstehende Grafik zeigt die Zahlen und die Entwicklung der polizeilich rapportierten Kollisionen in der Stadt Zürich unter Beteiligung von Velofahrenden zwischen 1999 und 2008 auf. Dargestellt ist die Anzahl unfallbeteiligter Velos.



Zu Frage 2: Die häufigsten Hauptursachen von Kollisionen unter Beteiligung von Velofahrenden zwischen 1999 und 2008 sind:

Hauptursache	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Missachten des Vortrittsrechts	91	64	89	73	90	82
... durch Velofahrende	32	21	33	21	34	31
... durch andere	59	43	56	52	56	51
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	32	36	34	41	26	
... beim Velofahrenden	28	32	29	36	21	
... bei anderen	4	4	5	5	5	
Befahren von Trottoirs und Fussgängerstreifen	26	21		19	34	37
Einwirkung von Alkohol			21			30
... beim Velofahrenden			18			25
... bei anderen			3			5

Anmerkung: Die Hauptursachen sind erst ab dem Jahr 2003 in der Verkehrsunfallstatistik VUSTA erfasst. Aufgeführt sind nur die drei häufigsten Hauptursachen jeden Jahres. Diese wird entweder dem Velofahrenden oder dem anderen zugewiesen.

Zu Frage 3: Die häufigsten Unfalltypen von Velofahrenden zwischen 1999 und 2008:

Unfalltyp	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Abbiegeunfall	55	49	41	46	44		42	47	35	41
Fahrerunfall	40		41			41	34	50	40	54
Überholunfall	40	34	28	32						
Überquerunfall		41	28	27	50	39			62	63
Einbiegeunfall					52	36	36	29		

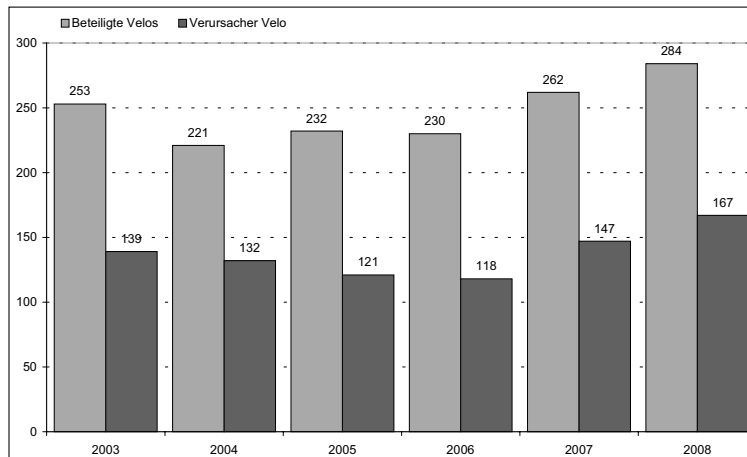
Zu Frage 4: Kollisionsgegnerinnen/-gegner von Velofahrenden zwischen 1999 und 2008 auf Stadtgebiet Zürich

Kollisionsgegner	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Zufussgehende	16	16	14	20	20	15	18	12	19	22
andere Velos	1	6	1	2	5	3	9	11	8	8
Mot. Zweiräder	10	4	9	7	6	2	8	8	7	5
Personenwagen	155	154	138	130	173	137	148	126	159	168
Schwerverkehr	18	17	5	10	17	14	7	14	25	12
Tram/Bus	10	7	9	11	14	6	5	7	12	10

Bemerkung: Selbstunfälle sind nicht aufgeführt, da es hier keinen Kollisionsgegner gibt.

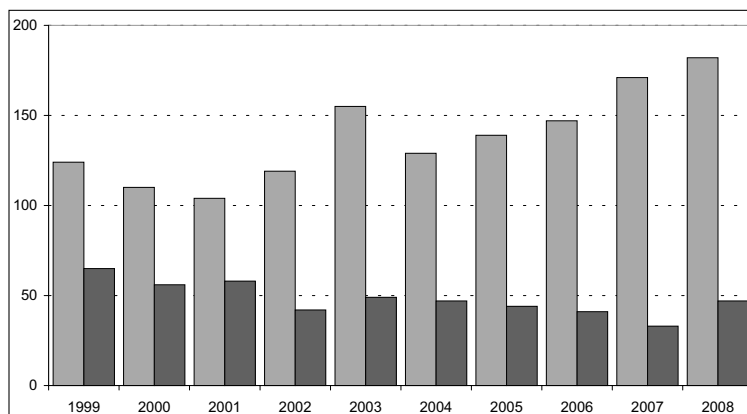
Zu Frage 5: Polizeilich rapportierte Kollisionen unter Beteiligung von Velofahrenden auf Stadtgebiet Zürich, aufgeschlüsselt nach a) Verursachende und b) Anzahl der Verletzten:

a) Verursachende von Kollisionen unter Beteiligung von Velos



Bemerkung: Die Verursachenden sind erst ab dem Jahr 2003 in der Verkehrsunfallstatistik VUSTA erfasst.

b) Anzahl verletzter Velofahrender

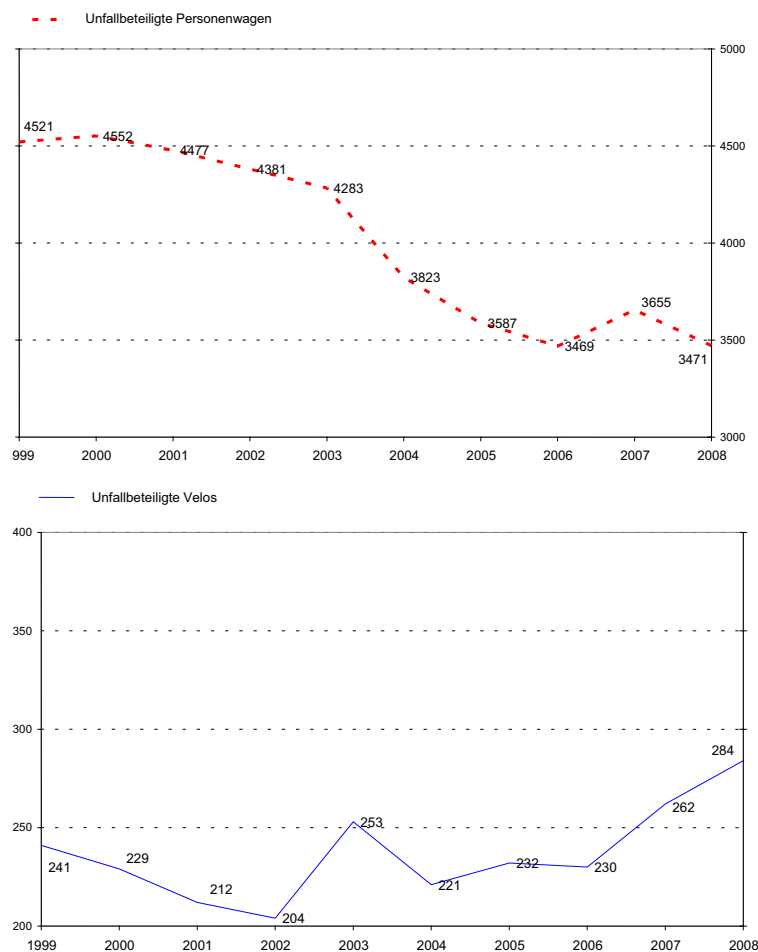


Zu Frage 6: Die Bike Police (Velopolizei) der Stadtpolizei Zürich ist keine Spezialeinheit zur Bekämpfung von Verkehrsregelverstössen von Velofahrenden, sondern eine Spezialformation der polizeilichen Grundversorgung und steht zusätzlich zum normalen Streifen- und Patrouillendienst im Einsatz. Die Polizistinnen und Polizisten der Bike Police erfüllen grundsätzlich dieselben Aufgaben wie alle übrigen Polizistinnen und Polizisten. Lediglich die schwere Ausrüstung, die nur auf den Patrouillenfahrzeugen mitgeführt werden kann, setzt der Aufgabenzuteilung an die Velopolizei gewisse Grenzen. Sie ist flexibel einsetzbar und geniesst in der Bevölkerung Sympathie und Akzeptanz. Im ersten Jahr ihrer Einführung (2007) verzeigten die Velopatrouillen der Stadtpolizei rund 140 Velofahrende. 2008 ging die Anzahl Verzeigungen aufgrund der ausserordentlichen Belastungen und Spezialeinsätze im EURO 2008-Jahr erwartungsgemäss zurück.

Zu Frage 7: Die Bekämpfung von Verkehrsregelübertretungen durch Velofahrende bildet wie eingangs erwähnt für die Jahre 2009/2010 einen besonderen Schwerpunkt bei der Stadtpolizei. Das Ziel ist eine spürbare Verbesserung in der Einhaltung der Verkehrsregeln. Die Polizistinnen und Polizisten werden entsprechend weiter auf dieses Thema sensibilisiert und instruiert.

Zu Frage 8: Vergleichende Entwicklung der Kollisionen unter a) Beteiligung von Velofahrenden und Personenwagen sowie b) der dabei Verletzten auf Stadtgebiet Zürich.

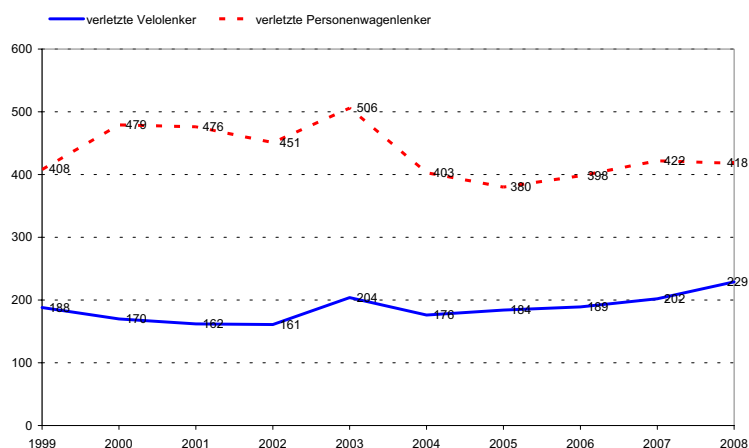
a) Velokollisionen vs. Personenkollisions



Wie die Grafik zeigt und wie eingangs erwähnt, ist die Unfallbeteiligung von Velofahrenden seit dem absoluten Tiefpunkt des Jahres 2002 um fast 40 Prozent angestiegen. Die Unfallbeteiligung von Personenwagen dagegen seit dem absoluten Höhepunkt des Jahres 2000 um fast ein Viertel (24 Prozent) gesunken. Allerdings haben die relativen Werte angesichts der völlig ungleichen absoluten Zahlen nur einen sehr beschränkten Aussagewert.

Die in der Einleitung genannten Massnahmen sollen diese Entwicklung stoppen, die Unfallzahlen senken und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden weiter optimieren.

b) Verletzte Velolenkende vs. verletzte Personenwagenlenkende



Anmerkung: Die Darstellung erfasst nur verletzte und getötete Fahrzeuglenkende, keine allfälligen Mitfahrenden.

Antworten zur Interpellation GR Nr. 2009/70

Zu den Fragen 1 und 2: Von den rund 1,04 Millionen Erwachsenen im Kanton Zürich besitzen 0,94 Millionen einen Führerschein. Schulkinder haben seit 1950 eine Veloprüfung zu absolvieren, bei der auch die Kenntnisse der Verkehrsregeln geprüft werden. Es darf somit davon ausgegangen werden, dass rund 90 Prozent der Erwachsenen in Zürich über ausreichende Kenntnisse der Verkehrsregeln und Signale verfügen.

Zu Frage 3: Die Velofachstelle des Tiefbauamtes der Stadt Zürich betreibt eine sehr aktive Öffentlichkeitsarbeit, in die auch die Abteilung Prävention der Stadtpolizei involviert ist. Unter dem Titel «Mobilität ist Kultur» veröffentlichte sie eine Vielzahl von Broschüren und Velokarten und führte auch Velorundfahrten durch. Eine gesamtstädtische Velokommission, in der alle Parteien und Nutzerorganisationen Einsitz haben, orientiert regelmässig und bietet Gelegenheit, Bedürfnisse einzubringen. Die Abteilung Prävention der Stadtpolizei ist auch in den Medien präsent, wie beispielsweise erst kürzlich auf Radio DRS 1, wo am 11. August 2009 eine 2-stündige Sendung zum Thema Velorowdytum ausgestrahlt wurde.

Zu Frage 4: Für die Beantwortung dieser Frage wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 5 verwiesen.

Zu Frage 5: Die Verkehrsinstruktorinnen/-instruktoren der Schulinstruktion unterrichten seit 1950 Kinder und Jugendliche vom Kindergarten bis zum Schulaustritt in Theorie und Praxis. Seither haben sich die Kinderunfälle von 677 (412 Velounfälle) auf 86 (13 Velounfälle)

fälle) reduziert (Zahlen: 2008). Ab der 1. Klasse wird die Broschüre «Kind und Velo» mit den einschlägigen Regeln an die Eltern abgegeben. Ab der 3. Klasse wird Signalkunde in einer Doppellektion behandelt. In der 4. Klasse erfolgt der praktische Velounterricht in der Verkehrsschulungsanlage Aubrugg und Ende der 5. Klasse absolvieren die Kinder die städtische Veloprüfung. Die Theorieprüfung ist für alle Schülerinnen und Schüler obligatorisch, die praktische Prüfung freiwillig, da sie jeweils an einem Samstag stattfindet. Von insgesamt 2622 Schülerinnen und Schülern nahmen 2008 55 Prozent daran teil. Die Themen in der 6. Klasse und Oberstufe befassen sich mit Gefahrentraining (so genannter Verkehrssinn).

Für die kommenden Jahre sind überdies folgende Projekte geplant:

- **Projekt Veloparcour auf Pausenplätzen:** Das Angebot richtet sich an Eltern, deren Kinder das Fahrradfahren auf einem vom übrigen Verkehr abgetrennten Platz (Schonraum) erlernen bzw. das Erlernte trainieren und festigen wollen. Bis Ende 2010 sind auf allen möglichen Pausenplätzen der Unterstufenschulhäuser Veloparcours aufgemalt. Weitere Informationen: www.stadt-zuerich.ch/schulinstruktion.
- **Zusatzangebote praktische Veloschulung:** Veloschulung auf dem Pausenplatz für die 3. Klasse; Veloschulung im Quartier für die 5. Klasse.
- **Pilotprojekt Velofahrkurs für Senioren:** In den letzten zehn Jahren haben die Unfälle von Velofahrenden in der Schweiz 20 Prozent abgenommen. Diejenigen der velofahrenden Senioren haben hingegen um 16 Prozent zugenommen. Jeder zweite tödliche Velounfall betrifft einen Senior. Die Schulinstruktion bietet daher in Zusammenarbeit mit Pro Senectute im Kanton Zürich dieses Jahr zwei Velofahrkurse für Seniorinnen und Senioren an.

Zu Frage 6: Ja. Bei jedem städtischen Veloverleih wird den Velofahrenden ein Ministadtplan mit den wichtigsten Verkehrsregeln abgegeben.

Antworten zur Interpellation GR Nr. 2009/71

Zu Frage 1: Übertretungen im Strassenverkehr werden in den gesetzlich dafür vorgesehenen Fällen durch das Bundesgesetz für Ordnungsbussen im Strassenverkehr vom 24. Juni 1970 (OBG, SR 741.03) und die zugehörige Verordnung (OBV, SR 741.031 mit Anhang 1, Ordnungsbussenkatalog) in einem anonymen, vereinfachten Verfahren geregelt.

Die häufigsten Verzeigungen, die Verkehrsregelverletzungen durch Velofahrende betreffen, sind:

	Fr.
Fahren ohne Licht bei beleuchteter Strasse nachts	40
Unerlaubtes Befahren des Trottoirs	40
Nichtbeachten eines Lichtsignals	60
Benützen eines Fahrrads ohne gültige Vignette	40
Fahren ohne Glocke	20

Zu Frage 2: Verkehrsregelverletzungen durch Automobilistinnen/Automobilisten:

	Fr.
Fahren ohne Licht bei beleuchteter Strasse	60
Nichtbeachten eines Lichtsignals	250

Das Fahren ohne Kontrollschilder wird bei Automobilistinnen/Automobilisten nicht mehr im vereinfachten, anonymen Ordnungsbussenverfahren geahndet, sondern mit einer Verzeigung nach Art. 96 Ziff. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).

Zu Frage 3: Angesichts des unterschiedlichen Gefahrenpotenzials der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere beim Vergleich eines Fahrrads mit einem motorisierten Fahrzeug, erscheint eine differenzierte Bussenhöhe richtig und angemessen.

Zu Frage 4: Das Ordnungsbussenverfahren gemäss OBG und OBV ist ein vereinfachtes Bussensystem, in dem die Höhe der Busse (anders als im ordentlichen Verfahren mit einer individuellen Strafzumessung bzw. Bemessung der Busse) unabhängig von der Schwere des Verschuldens oder den persönlichen und finanziellen Verhältnissen des Täters festgelegt ist. Jede Täterin bzw. jeder Täter erhält für die gleiche Verkehrsregelverletzung die gleiche Busse. Die konkrete Höhe wurde durch das Bundesparlament bzw. den Bundesrat in einem Bundesgesetz (OBV) bzw. der dazugehörigen Verordnung (OBV) festgelegt. Die Stadt Zürich verfügt über keinerlei Kompetenzen oder Ermessensspielräume, um von diesem übergeordneten gesetzlichen Bussenkatalog abzuweichen.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber

