

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

09.06.2004

### **990. Interpellation von Luigi Leoni betreffend Velofahrende, Angaben über Übertretungen von Verkehrsvorschriften**

Am 17. Dezember 2003 reichte Gemeinderat Luigi Leoni (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2003/503 ein:

In der Stadt Zürich werden die Fussgänger oft von rücksichtslosen Velofahrern massiv bedroht. Damit die Strassenverkehrsordnung besser eingehalten wird, sollten die strafbaren Velofahrer vermehrt verzeigt werden, ohne dass zusätzliche finanzielle Kosten für die Stadt entstehen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Velofahrer, welche die Verkehrsvorschriften übertreten haben, wurden in den Jahren 2002 und 2003 verzeigt?
2. Welcher Bussenkatalog wird angewendet?
3. Werden die strafbaren Velofahrer beim Überfahren einer Kreuzung bei Rot gleich bestraft wie ein motorisierter Verkehrsteilnehmer?
4. Welchen Alterskategorien gehören die verzeigten Velofahrer an?
5. Was gedenkt der Stadtrat präventiv zu unternehmen, damit bereits Kinder und Jugendliche sensibilisiert werden?

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

Einleitend ist Folgendes anzumerken: Die Stadtpolizei Zürich verfügt – wenn ihr der Vollbestand zur Verfügung steht – über eine 65 Mann bzw. Frau starke Verkehrspolizei. Diese deckt einen 24-Stunden-Betrieb ab und führt jährlich über 400 Verkehrskontrollen durch. Aufgrund von Personalengpässen in anderen Bereichen der Polizeiarbeit wird die Verkehrspolizei überdies vermehrt und weisungsgemäss für allgemeine Einsätze im Bereich Grundversorgung hinzugezogen.

Mit der Einführung der Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich hat sich zusätzlich der Ruf nach Geschwindigkeitskontrollen massiv verstärkt. Der Bund verlangt nach vermehrten Kontrollen des Schwerverkehrs, der Gesetzgeber hat eine Reihe von so genannten „Fahrzeugähnlichen Geräten“ (FäG) wie Inlineskates, Minitrottinets, Kickboards usw. für die Verwendung im Verkehr zugelassen, die sich in der Regel auf dem Trottoir bewegen und daher erfahrungsgemäss zu Interessenkonflikten mit Fussgängern und Fussgängerinnen und damit ebenfalls zu einer verstärkten Notwendigkeit von Polizeipräsenz und Kontrolle führen.

Eine Verstärkung von Polizeipräsenz und Kontrolltätigkeit wird somit von verschiedenen Seiten gewünscht und verlangt. Gleichzeitig wird in der Regel darauf hingewiesen, dass die erwünschten zusätzlichen Dienstleistungen keine zusätzlichen Kosten verursachen dürfen, was natürlich nicht möglich ist.

Aufgabe der Polizei ist es stattdessen, im Rahmen ihres Generalauftrages und nach pflichtgemäßem Ermessen stets neu die richtigen Prioritäten zu setzen und bei all ihrem Handeln das Prinzip der Verhältnismässigkeit zu beachten: Gerade bei der Verfolgung von Fahrrädern mit Polizei-Motorrädern oder Streifenwagen ist die Abwägung zwischen einer konsequenten Ahndung von Übertretungen und einer nicht mehr verhältnismässigen Verfolgungsjagd mit allzu schwerwiegendem Gefährdungspotenzial für höherwertige Rechtsgüter oft eine schwierige und sensible Güterabwägung.

Wo Radfahrer, Inlineskater und Trottnettfahrer usw. indes die Verkehrsregeln verletzen und insbesondere da, wo sie andere Personen gefährden, schreitet die Verkehrspolizei unter Wahrung der obgenannten Grundsätze ein, um die Einhaltung der Strassenverkehrsregeln durchzusetzen.

**Zu den Fragen 1 und 4:** Die Fragen lassen sich leider nicht quantitativ beantworten, da die Mehrheit der Übertretungen von Radfahrerinnen und Radfahrern im anonymen so genannten Ordnungsbussenverfahren (Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996, OBV, SR 741.031) erledigt werden, wo bei sofortiger Bezahlung die Personalien der Bestraften nicht statistisch erfasst werden. Verfahren ausserhalb des Ordnungsbussenrahmens mit personalisierten Rapporten zuhanden der Untersuchungsbehörden (Bezirksanwaltschaft, Stattrichteramt, Statthalter) erfolgen lediglich in Fällen, wo der Radfahrer an einer Kollision beteiligt war.

**Zu Frage 2:** Die Polizei hat keine richterliche Funktion und damit kein Ermessen bei der Zumessung von Bussen anhand der Schwere des Verschuldens. Sie ist nur in Fällen, die im Ordnungsbussenverfahren (gemäss Ordnungsbussenverordnung OBV, SR 741.031) abgewickelt werden, zum Aussprechen von Geldbussen berechtigt. Die Höhe derselben lässt sich für sämtliche in Frage kommenden Tatbestände der besagten Ordnungsbussenverordnung entnehmen.

**Zu Frage 3:** Fahrradfahrer, die ein Lichtsignal missachten, werden gemäss den Bundesrechtlichen Vorschriften (OBV, Anhang I, Ziffer 615.1) mit einer Busse von Fr. 60.-- bestraft, Automobilisten hingegen mit einer höheren Busse von Fr. 250.-- (OBV, Anhang I, Ziff. 309.1).

**Zu Frage 5:** Die Fachgruppe Schulinstruktion der Abteilung Prävention der Stadtpolizei begleitet alle Stadtzürcher Schulkinder vom ersten Kindergarten tag bis zum letzten Tag der Oberstufe und setzt sich sehr dafür ein, den Kindern und Jugendlichen, unter anderem durch verschiedenste praktische Übungen auf der Strasse altersgemäss sicheres, korrektes und rücksichtsvolles Verhalten im Strassenverkehr beizubringen. Auch die Eltern werden durch das Abgeben unterstützenden Materials in Form von Broschüren und Merkblättern in diese wichtige Präventionsarbeit einbezogen.

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

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber