



## Beschluss des Stadtrats

vom 23. Juni 2021

GR Nr. 2021/130

### Nr. 632/2021

#### **Schriftliche Anfrage von Alexander Brunner und Dominique Zygmont betreffend Autoposer-Szene, Entwicklung in den letzten zwei Jahren, Ziele im Umgang mit dieser Szene und Beurteilung der bisher getroffenen Massnahmen sowie Haltung zur Bewilligungspflicht dieser Treffen und Erfahrungen anderer Kantone und Städte**

Am 24. März 2021 reichten Gemeinderat Alexander Brunner und Gemeinderat Dominique Zygmont (beide FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/130, ein:

In den letzten Jahren bildete sich um das Seebecken (Seefeld, Utoquai, Talstrasse und Beethovenstrasse) sowie verteilt über die ganze Stadt (Waidbadstrasse und Hohlstrasse) an Wochenenden eine Autoposer-Szene. Die beteiligten Personen treffen sich in Gruppen und fahren gemeinsam in mehreren Fahrzeugen durch die Stadt. Diese Autoposer fallen durch starke Beschleunigungen, hohe Tempi und damit verbundene Lärmentwicklungen negativ auf. Die Bewohnerinnen und Bewohner werden dadurch in ihrer Ruhe gestört.

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

1. Wie erklärt sich der Stadtrat das Auftreten von Autoposern in Zürich? Wie entwickelte sich die Autoposer-Szene in Zürich in den letzten zwei Jahren?
2. Welche Ziele verfolgt die Stadtpolizei im Umgang mit der Autoposer-Szene? Wie kann im Vorfeld verhindert werden, dass bekannte Routen und Standplätze angefahren werden?
3. Welche Massnahmen wurden in den letzten zwei Jahren getroffen, um den negativen Auswirkungen des Autoposer-Phänomens auf Zürcher Stadtgebiet zu begegnen?
4. Welche Massnahmen erwiesen sich als wirkungsvoll, welche nicht?
5. Wie viele Ordnungsbussen und Verzeigungen ergingen in den letzten zwei Jahren in Verbindung mit Autoposern? Wie viele Fahrzeuge wurden eingezogen?
6. Welche technischen Hilfsmittel werden eingesetzt, wie beispielsweise sogenannte «Lärmblitzer»?
7. Beurteilt der Stadtrat das gemeinsame Befahren von Zürcher Strassen als bewilligungspflichtig im Sinne des Demonstrations- und Kundgebungsrechts oder als Behinderung des übrigen Verkehrs, inklusive des öffentlichen Verkehrs?
8. Inwiefern können Erfahrungen aus anderen Kantonen und Städten herangezogen werden und inwiefern werden die Zürcher Erfahrungen mit anderen Kantonen und Städten geteilt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Problematik der sog. Autoposer und -poserinne(n) ist dem Stadtrat bekannt: Vornehmlich männliche Lenker fahren mit heulenden Motoren und oftmals lauter Musik durch die Strassen und verursachen dabei Lärm. Regelmässig gehen dazu Beschwerden aus der Bevölkerung ein. Im September 2020 fanden an der Hohlstrasse, einem bei Autoposern und -poserinne(n) beliebten Strassenabschnitt, Lärmmessungen, Tonaufzeichnungen und Verkehrszählungen



2/6

statt (vgl. Medienmitteilung vom 28. April 2021). Die lautesten Poser-Fahrten erzeugten in einer Distanz von zwölf Metern zum Mikrofon Lärmimmissionen von 99 dB(A). Das ist, direkt neben dem Fahrzeug stehend, in etwa gleich laut, wie wenn man neben einem Presslufthammer stehen würde oder wenn 80 normal fahrende Fahrzeuge gleichzeitig vorbeifahren würden. Im Durchschnitt weisen Vorbeifahrten von Posern einen um 24 dB(A) höheren Maximalpegel auf als normale Vorbeifahrten und werden damit viermal lauter wahrgenommen.

Vermeidbarer Lärm ist grundsätzlich verboten (Art. 42 Strassenverkehrsgesetz [SVG], SR 741.01, und Art. 33 Verkehrsregelverordnung [VRV], SR 741.11). Die Stadtpolizei (Stapo) ahndet im Rahmen von Kontrollen nicht vorschriftsgemässes Verhalten im Strassenverkehr. Die Handhabe für die Bekämpfung von verbotenem Autoposing ist allerdings beschränkt. So kann die Polizei den Lärm gemäss heutigem Stand von Technik und Rechtslage nicht so messen, dass die Resultate gerichtlich verwendbar wären. Die Ahndung von vermeidbarem Lärm ist herausforderungsreich und mit hohem Aufwand verbunden. Die Zulassung von stark motorisierten Fahrzeugen mit sog. Klappensystemen ist zwar mit der von der Schweiz übernommenen EU-Verordnung Nr. 540/2014 reguliert. Seit dem 1. Juli 2016 müssen neue Fahrzeuge die Geräuschanforderungen in allen Betriebsarten erfüllen. Allerdings gelten diese Regeln nicht rückwirkend und nicht für bereits zugelassene Modelle.

Aus Sicht des Stadtrats ist vor diesem Hintergrund zu begrüssen, dass National- und Ständerat den Bundesrat jüngst damit beauftragt haben, Massnahmen gegen übermässig laute Fahrzeuge und Fahrstile auszuarbeiten (Motion 20.4339 UREK-N Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren).

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

### **Frage 1**

**Wie erklärt sich der Stadtrat das Auftreten von Autoposern in Zürich? Wie entwickelte sich die Autoposer-Szene in Zürich in den letzten zwei Jahren?**

Autoposer und -poserinnen suchen Aufmerksamkeit und Anerkennung. Dazu setzen sie auf eine auffallende Erscheinung, auffallende Geräusche und auffallendes Fahrverhalten. Die Szene der Autoposer und -poserinnen überschneidet sich zum Teil mit der Szene der sog. Autotuner. Beim Autotuning stehen das Fahrzeug als technisches Gerät und technische Modifikationen im Vordergrund. Autoposer und -poserinnen benötigen ein Publikum. Ein solches finden sie in den Städten. Das klassische Posing findet in der Stadt Zürich schon seit Jahren statt. Es beschränkte sich jedoch meist auf schöne Sonntagnachmittage, an denen eben auch ein grosses Publikum vorhanden ist. Die Corona-Pandemie und die Massnahmen zu ihrer Bekämpfung haben auch das Phänomen der Autoposer und -poserinnen verändert. Durch die Schliessung der Clubs und Bars fielen beliebte Treffpunkte für die Präsentation der Fahrzeuge und das Kennenlernen mit Gleichgesinnten weg. Das Phänomen verlagerte sich auch in die späten Abendstunden am Wochenende. Die Pandemie führte somit zu einem erhöhten Poser-Aufkommen in der Stadt Zürich und andernorts. Zudem dürften die damit verbundenen Emissionen augenfälliger geworden sein, weil sich das Stadtleben im öffentlichen Raum auch in anderer Hinsicht verändert hat. Nicht zuletzt dürfte die gesellschaftliche Situation bei jungen



3/6

Menschen zwischen 18 und 25 Jahren tendenziell eine Zunahme der Autoposing-Szene begünstigen. Auch der einfache Zugang zu teuren und leistungsstarken Fahrzeugen ist mitverantwortlich.

### **Frage 2**

**Welche Ziele verfolgt die Stadtpolizei im Umgang mit der Autoposer-Szene? Wie kann im Vorfeld verhindert werden, dass bekannte Routen und Standplätze angefahren werden?**

Die Stapo setzt ihre Ressourcen in Abhängigkeit zur Entwicklung des Phänomens des Autoposings ein. Sie will primär gefährliche Situationen verhindern, insbesondere massive Tempoüberschreitungen und waghalsige Manöver. Emissionen an bekannten Standplätzen – zu denen neben Lärm auch Littering gehören – will die Stapo regulieren und dabei andere Nutzer und Nutzerinnen möglichst nicht tangieren. Daher sperrt die Stapo beliebte Parkplätze der Autoposer und -poserinnen situativ und zeitlich beschränkt. Eine ähnliche Situation stellt sich bei beliebten Fahrrouten dar.

An mehreren Wochenenden im Frühjahr 2021 führte das wiederholte Kreisen der Autoposer und -poserinnen am unteren Seebecken, jeweils an den späten Freitag- und Samstagabenden, zu stehendem Kolonnenverkehr an der Bellerivestrasse und somit zu starken Lärmemissionen in Form von Hupkonzerten und hochdrehenden Motoren. Am Wochenende vom 16. und 17. April 2021 wendete die Stapo erstmals ein spezielles Verkehrslenkkonzept an, um die Situation im Seefeldquartier zu entschärfen. Durch das Sperren von Querstrassen (ausgenommen für Zubringer) und weiteren Wendemöglichkeiten konnte das mehrfache Befahren der Bellerivestrasse und damit ein Rückstau verhindert werden. Der Verkehr lief durch die Lenk-massnahmen flüssiger und es entstanden keine Lärmzonen mehr. Die Stapo will solche Verkehrslenkkonzepte bei entsprechender Lageentwicklung auch künftig anwenden.

Weiter verfolgt die Stapo das Ziel, Fahrzeuge, die nicht der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) entsprechen, zu erkennen. Im Vordergrund stehen dabei Manipulationen an den Abgasanlagen und Steuergeräten, die dazu führen, dass mit dem Fahrzeug zusätzlicher Lärm erzeugt werden kann. Solche Fahrzeuge werden vorübergehend stillgelegt und die Kontrollschilder und der Fahrzeugausweis zuhanden des Strassenverkehrsamts eingezogen. Die Fahrzeuge müssen durch den Halter oder die Halterin bei der Polizei abgeholt, wieder in den ordentlichen Zustand gesetzt und anschliessend beim Strassenverkehrsamt erneut geprüft und eingelöst werden. Parallel verzeigt die Polizei den Halter oder die Halterin bzw. den Lenker oder die Lenkerin.

### **Frage 3**

**Welche Massnahmen wurden in den letzten zwei Jahren getroffen, um den negativen Auswirkungen des Autoposer-Phänomens auf Zürcher Stadtgebiet zu begegnen?**

In Ergänzung zu den in der Antwort zu Frage 2 angesprochenen Massnahmen sind repressive Massnahmen und gezielte Kontrollaktionen, teilweise in Zusammenarbeit mit dem Strassenverkehrsamt, zu erwähnen.



4/6

- Die Stapo überwacht bekannte Routen punktuell mit Geschwindigkeitsmessungen.
- Bekannte Poser-Hotspots (Parkplätze) werden punktuell und zeitlich beschränkt gesperrt.
- Auffällige Fahrzeuge werden auf technische Mängel oder Manipulationen überprüft. Insbesondere werden Lärmmessungen, Abgasmessungen und optische Unterbodenkontrollen durchgeführt, um Hinweise auf manipulierte Abgasanlagen oder Steuergeräte zu finden. Zu laute, nicht den Vorschriften entsprechende Fahrzeuge werden vorübergehend stillgelegt. Nach der amtlichen Messung im Strassenverkehrsamt werden die Fahrzeuge entweder ausser Verkehr gesetzt und der Halter oder die Halterin bzw. der Lenker oder die Lenkerin zur Anzeige gebracht. Manipulierte Abgasanlagen werden sichergestellt.
- Entspricht ein Fahrzeug den Vorschriften, verursacht der Lenker oder die Lenkerin jedoch vermeidbaren Lärm, z. B. durch mehrmaliges Hochdrehen des Motors, bringt die Stapo den fehlbaren Lenker oder die fehlbare Lenkerin nach Möglichkeit zur Anzeige.
- Gestützt auf die Covid-19-Verordnungen wurden spontane Ansammlungen oder unzulässige Treffen kontrolliert und aufgelöst und Verzeigungen ausgesprochen.
- Punktuell spricht die Stapo Wegweisungen (Fernhaltung) aus (Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, Szenenbildung).

#### **Frage 4**

##### **Welche Massnahmen erwiesen sich als wirkungsvoll, welche nicht?**

Die in der Antwort zur Frage 3 aufgezählten Massnahmen zeigen alle Wirkung. Die Stapo wählt die jeweiligen Massnahmen situativ nach Tageszeit, Wochentag und Örtlichkeit aus. Grundsätzlich zeigen repressive Massnahmen die grösste Wirkung. Mit der öffentlichen Information zu repressiven Massnahmen strebt die Polizei auch eine präventive Wirkung an.

Herausforderungsreich erweist sich der polizeiliche Vollzug insbesondere in folgenden zwei Punkten:

1. Die Ahndung des Lenkerverhaltens (Verursachen von vermeidbarem Lärm) ist oft schwierig. Der subjektiv wahrgenommene Lärm muss in einer objektivierbaren Weise dokumentiert werden. Weiter muss das Verhalten eindeutig dem verursachenden Fahrzeug bzw. dem Lenker oder der Lenkerin zugewiesen werden können. Erst wenn diese Anforderungen erfüllt sind, kann ein Lenker oder eine Lenkerin schriftlich verzeigt und durch das Stadtrichteramt gebüsst werden.
2. Bei technischen Beanstandungen bezüglich Lärmvorschriften erweisen sich die unterschiedlichen Typengenehmigungen und Gültigkeiten als sehr komplex und setzen ein ausgeprägtes Fachwissen voraus. Jeder Fahrzeugtyp hat gemäss seiner Typengenehmigung eine andere Lärmobergrenze. Diese kann je nach Jahrgang, geprüftem Fahrmodus und genehmigtem Zubehör wiederum abweichen. Das Spektrum von zugelassenen dB-Werten bewegt sich von 70 bis etwa 113 dB.



5/6

Verzichtet hat der Stadtrat bisher auf breit angelegte Sensibilisierungskampagnen, da er davon ausgeht, dass Autoposer und -poserinnen willentlich Lärm verursachen und damit in Kauf nehmen, andere Menschen zu stören. Von behördlichen Aufrufen zur Rücksichtnahme verspricht sich der Stadtrat kaum eine Verhaltensänderung.

#### **Frage 5**

**Wie viele Ordnungsbussen und Verzeigungen ergingen in den letzten zwei Jahren in Verbindung mit Autoposern? Wie viele Fahrzeuge wurden eingezogen?**

Lärmverursachende Tatbestände im Strassenverkehr können nach geltender Rechtslage nicht im Ordnungsbussenverfahren abgewickelt werden. Die Polizei muss solche Verstösse im ordentlichen Verfahren schriftlich zuhanden einer Untersuchungsbehörde zur Anzeige bringen.

Die Stapo zählte diesbezüglich folgende Verzeigungen:

#### **2020:**

- 82 Lenkerverhalten (vermeidbarer Lärm)
- 352 technische Abänderungen (VTS)
- 36 Fahrzeuge stillgelegt
- 9 Auspuffanlagen sichergestellt

#### **2021 (erstes Quartal):**

- 36 Lenkerverhalten (vermeidbarer Lärm)
- 216 technische Abänderungen (VTS)
- 35 Fahrzeuge stillgelegt
- 30 Auspuffanlagen sichergestellt

#### **Frage 6**

**Welche technischen Hilfsmittel werden eingesetzt, wie beispielsweise sogenannte «Lärmblitzer»?**

Bei der Stapo werden geeichte Lärmmessgeräte für die sog. Vormessung anlässlich konkreter Fahrzeugkontrollen eingesetzt. «Lärmblitzer» bedürfen einer gesetzlichen Grundlage im Bundesrecht und müssen den Bestimmungen der Messmittelverordnung (MessMV, SR 941.210) entsprechen. Gemäss Wissensstand der Stapo bietet der Markt aktuell noch keine solche Geräte an. Im Rahmen der einleitend erwähnten Motion hat der Bundesrat den Auftrag, darzulegen, mit welchen Instrumenten die Vollzugstätigkeit noch besser unterstützt werden kann – auch durch die Entwicklung und den Einsatz von «Lärmblitzern», die wie Radarkontrollen funktionieren – und welche rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind.

Geschwindigkeitsmessgeräte sind im Einsatz.



6/6

#### **Frage 7**

**Beurteilt der Stadtrat das gemeinsame Befahren von Zürcher Strassen als bewilligungspflichtig im Sinne des Demonstrations- und Kundgebungsrechts oder als Behinderung des übrigen Verkehrs, inklusive des öffentlichen Verkehrs?**

Es kann zu Stau und damit zu Einschränkungen des öffentlichen sowie des Individualverkehrs kommen, wenn übermässig viele Fahrzeuge in die Stadt fahren. Sobald ein gemeinsames Befahren von öffentlichen Strassen nicht mehr bestimmungsgemäss und gemeinverträglich ist, ist es nach Art. 13 Allgemeine Polizeiverordnung (APV, AS 551.110) grundsätzlich bewilligungspflichtig. Wann diese Schwelle erreicht ist, muss mit Blick auf den konkreten Einzelfall beurteilt werden. Bewilligungen für Autoposing sind aus Sicht des Stadtrats jedoch kaum realistisch. Zum einen wäre dazu eine klar erkennbare Organisation der gemeinsamen Fahrten und ein öffentliches Interesse für eine Bewilligung nötig. Ein öffentliches Interesse am Autoposing, das eine Störung des Verkehrsflusses oder gar temporäre Sperrungen ganzer Strassenzüge rechtfertigen würde, erschliesst sich für den Stadtrat nicht.

#### **Frage 8**

**Inwiefern können Erfahrungen aus anderen Kantonen und Städten herangezogen werden und inwiefern werden die Zürcher Erfahrungen mit anderen Kantonen und Städten geteilt?**

Wie der Austausch der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements in der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD) zeigt, beschäftigt das Phänomen diverse grössere Schweizer Städte und hat mit den Corona-Massnahmen zugenommen. Patientenzeppe sind auch andernorts nicht vorhanden. Je nach örtlichen Begebenheiten gibt es Besonderheiten, wie z. B. die Situation um das Zürcher Seebecken.

Die Verkehrspolizei der Stadt Zürich tauscht sich regelmässig mit anderen Polizeikörpern über Erfahrungen und Lösungsansätze aus und arbeitet insbesondere mit der Kantonspolizei Zürich zusammen. Der Austausch zeigt, dass nicht nur in der Stadt Zürich Herausforderungen im Vollzug bestehen (Feststellung von technischen Manipulationen, insbesondere via Software/Steuergeräte, typenspezifische sowie modell- und Jahrgangabhängige dB-Grenzwerte, beweisführende Dokumentation des Lenkerverhaltens bezüglich vermeidbaren Lärms).

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti