



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 171. Ratssitzung vom 24. November 2021

### 4644. 2020/328

**Interpellation von Roger Bartholdi (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 08.07.2020: Suche von Mitarbeitenden für die «Kontrolle Ruhender Verkehr», Entwicklung der Anzahl Mitarbeitenden in der Verkehrskontrollabteilung und der Fluktuationsrate und Angaben zum Aufgabengebiet, den aufgewendeten Stunden und zur Verhältnismässigkeit der Kontrollen im Kontext der eingesetzten Ressourcen für die Verkehrssicherheit sowie Strategie des Stadtrats für die Zukunft**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 4 vom 6. Januar 2021).

*Roger Bartholdi (SVP) nimmt Stellung: Die Ausgangslage war das damalige Inserat für die Suche nach Personen für den Lehrgang für die Kontrolle Ruhender Verkehr (KRV). Der ruhende Verkehr ist ein guter Verkehr, der niemandem wehtut, ausser man parkiert so, dass Drittpersonen beeinträchtigt oder gefährdet werden. Es ist eine stolze Anzahl von Personen, die nur der KRV nachgeht. Der Sollbestand beträgt 103 Stellen. Die Fluktuation liegt bei leicht über 10 Prozent pro Jahr und geschieht vor allem aufgrund von Pensionierungen. Besonders ist, was es ausmacht, wenn 120 bis 140 Personen tagtäglich in Heerscharen in ihren Gebieten kontrollieren. Zum Ziel schreibt der Stadtrat zur Frage 4: «Die Mitarbeitenden des Kommissariats KRV sind aber auch für eine flächendeckende Kontrolle der Parkvorschriften gemäss Ordnungsbussenliste zuständig.» Es ist eine flächendeckende Kontrolle, wie man sie in anderen Bereichen von Ordnungsbussen oder Strafdelikten nicht kennt. Es sind über 86 000 aufgewendete Stunden pro Jahr. Zu über 90 Prozent ist der ruhende Verkehr betroffen. Es ist scheinbar das Schlimmste, wenn dafür ein solch grosser Aufwand betrieben werden muss. Die genannten Ordnungsbussenziffern 200, 201, 202 und 203 sind genau die Dinge, die schnell geschehen können, und die wahrscheinlich die meisten bereits erlebt haben, die öfters in der Stadt parkieren: Die Parkzeit wird überschritten; man zahlt nach; die falsche Ankunftszeit wird angegeben oder das Ticket wurde nicht sichtbar angebracht. Es sind Bagatellen, die zu recht gebüsst werden müssen. Es scheint aber das Gravierendste in der Stadt zu sein, wenn dafür jedes Jahr 80 000 Stunden aufgeboden werden. Dass kontrolliert werden muss, ist hier unbestritten. Aber muss das in diesem Ausmass erfolgen? Es sind etwas mehr als 400 Parkplätze, die eine Person kontrollieren kann. Darum gibt es so viele Bussen: Es sind beinahe 400 000 pro Jahr. Davon wurden 366 000 im Zusammenhang mit den zeitlich begrenzten Parkflächen geahndet. Sie haben aus meiner Sicht nichts mit der Verkehrssicherheit zu tun. Der Stadtrat sieht das anders. Er sieht diesen Zusammenhang und begründet das mit dem Verhindern von Suchverkehr. Suchverkehr aber resultiert vor allem dadurch, dass wir zu wenige Parkplätze in der Stadt haben. Um Suchverkehr zu verhindern, braucht es mehr Parkplätze oder ein Parkleitsystem, wie wir es von den Parkhäusern her kennen. Bezüglich der Verkehrssicherheit muss vor allem bei den fahrenden Fahrzeugen angesetzt werden, dort entsteht die Unfallgefahr primär. Beim von Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) erwähnten Beispiel der Kreuzung kann es auch zu*



*Unfällen kommen, weil das Tram einen langen Bremsweg hat. Meistens führt das nur zu Sachschäden, es können aber auch Personenschäden sein. Der öffentliche Verkehr kann dadurch mehrere Stunden eingeschränkt werden. An solchen Stellen müsste vielmehr angesetzt werden oder wenn kein Blinker gesetzt oder zu wenig Abstand zum vorderen Auto eingehalten wird. Darum ist es für die SVP nicht nachvollziehbar, dass ein solcher Fokus gesetzt wird und über 80 000 Stunden für den ruhenden Verkehr eingesetzt werden. Interessant sind die bei der Frage 15 erwähnten regelmässigen Hilfestellungen beispielsweise bei gestürzten und verletzten Personen. Ich hoffe, dass das nicht regelmässig vorkommt und dass die Hilfe nicht nur von der KRV erfolgt, was sich kürzlich beim in die Limmat gestürzten Auto zeigte. Auch haben wir hoffentlich nicht viele verwirrte und demente Personen. Es ist fragwürdig, warum diese beiden Punkte als erstes bei den regelmässigen Hilfestellungen aufgezählt werden. In Zukunft wäre angebracht, dass das langfristig hinterfragt wird. Sollte ein solcher Aufwand in Zukunft nicht vermehrt dort eingesetzt werden, wo es um die Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung geht?*

Weitere Wortmeldungen:

**Walter Anken (SVP):** *Im Jahr 2019 wurden sage und schreibe 398 819 Bussen verteilt. Die Stadt Zürich ist ein Bussenhölle. Pro Tag sind das tatsächlich 1100 Bussen. Es wurden 86 700 Stunden bei einem Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent, FTE) von 103 Stellen geleistet. Das entspricht 841 Stunden pro FTE. Ich frage mich, was diese Leute daneben tun. Ich arbeite etwa 1800 Stunden pro Jahr. Mir muss noch jemand erklären, was diese in den rund 1000 Stunden arbeiten. Aus unserer Sicht ist klar, dass es zu viele Stellen in der KRV gibt. Für uns ebenfalls sehr unbefriedigend ist die Antwort zum Alter. Gemäss der Weisung können Personen im Alter zwischen 30 und 58 Jahren die Arbeit am besten machen, weil es teilweise Wegstrecken gibt, auf denen man zehn bis zwölf Kilometer pro Tag gehen muss. Ich bin überzeugt davon, dass die zwölf Kilometer für eine Person unter 30 Jahren einfacher sind. Auch sind die 58-Jährigen heute deutlich fitter als früher. In Anbetracht dessen, dass man ab dem Alter von 48 Jahren kaum noch eine Arbeitsstelle findet, wäre es gut, wenn die Altersspanne auf 20 bis 63 Jahre vergrössert wird. In der Frage 12 wird festgehalten, dass Personen die 59 Jahre alt werden selbstverständlich bis zur Vollendung des 65. Altersjahres weiterarbeiten können. Das widerspricht der Antwort zur Frage 13. Es muss somit andere Gründe haben, warum ältere Personen nicht mehr eingestellt werden.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Es ist evident, dass es in der Stadt immer weniger Parkplätze hat, während immer mehr Kontrolleure ausgesendet werden. Das ist ein gegensätzlicher Verlauf der beiden Angelegenheiten und macht das Ganze nicht sehr glaubwürdig. Walter Anken (SVP) hat eindrücklich darauf hingewiesen, wie viele Bussen in der Stadt ausgestellt werden. Es ist nicht weiter überraschend. Bald kommt die Budgetdebatte. Bei den Erträgen werden Sie wieder einen sehr hohen Millionenbetrag bei den Bussen sehen. Man kann das ins Budget einstellen, weil es erwartungsgemäss so ist. Das wird als Budgetwahrheit und Budgetklarheit bezeichnet. Eigentlich geht es dort aber um etwas Anderes: eine Zielvorgabe. Das Ziel soll möglichst erreicht werden, wenn es im Budget aufgenommen wird. Denn sonst hätte die Stadt weniger Einnahmen. Mit dem Budget wird also befeuert, dass mehr Bussen ausgestellt werden. Eigentlich*



3 / 3

*müssten Bussen nicht eingestellt werden. Wenn es trotzdem zu Bussen kommt, wären das ausserordentliche Erträge, die als solche nicht budgetiert werden sollten. Sie sollten für die Schuldentilgung eingesetzt werden. In der Stadt gibt es eine Bussenmanie, die so nicht gut herauskommt. Zur Glaubwürdigkeit muss man grosse Fragezeichen setzen.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat