

Bild: Dienstabteilung Verkehr

# Geschäftsbericht 2012

## Polizeidepartement

# Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Polizeidepartement

<b>1.</b>	<b>Vorwort</b>	<b>111</b>
<b>2.</b>	<b>Jahresschwerpunkte</b>	<b>113</b>
<b>3.</b>	<b>Kennzahlen Polizeidepartement</b>	<b>116</b>
<b>4.</b>	<b>Departementssekretariat, Dienstabteilungen</b>	<b>117</b>
<b>4.1</b>	<b>Departementssekretariat</b>	<b>117</b>
4.1.1	Aufgaben	117
4.1.2	Jahresschwerpunkte	117
4.1.3	Spezifische Kennzahlen	117
<b>4.2</b>	<b>Stadtpolizei</b>	<b>118</b>
4.2.1	Aufgaben	118
4.2.2	Jahresschwerpunkte	118
4.2.3	Allgemeine Kennzahlen	120
4.2.4	Spezifische Kennzahlen	121
<b>4.3</b>	<b>Schutz &amp; Rettung</b>	<b>122</b>
4.3.1	Aufgaben	122
4.3.2	Jahresschwerpunkte	122
4.3.3	Allgemeine Kennzahlen	124
4.3.4	Finanzkennzahlen	126
<b>4.4</b>	<b>Dienstabteilung Verkehr</b>	<b>126</b>
4.4.1	Aufgaben	126
4.4.2	Jahresschwerpunkte	127
4.4.3	Allgemeine Kennzahlen	128
4.4.4	Spezifische Kennzahlen	129
<b>4.5</b>	<b>Stadtrichteramt</b>	<b>130</b>
4.5.1	Aufgaben	130
4.5.2	Jahresschwerpunkte	130
4.5.3	Spezifische Kennzahlen	131
4.5.4	Allgemeine Kennzahlen	132
<b>5.</b>	<b>Parlamentarische Vorstösse</b>	<b>134</b>

# 1. Vorwort



Daniel Leupi. (Bild: Luca Zanier)

Die (Über-)Nutzung des begehrten öffentlichen Grunds mit all ihren erwünschten und weniger erwünschten Nebenerscheinungen war auch 2012 eine der zentralen Fragen, die das Polizeidepartement und seine Mitarbeitenden herausforderten. Teils konnten Lösungen gefunden werden, teils sind solche schwierig zu erzielen. Aus der Vielzahl der Projekte und Themen möchte ich nur die nachfolgenden erwähnen.

Die Rotlicht-Thematik hat fast alle Dienstabteilungen, aber auch das Departementssekretariat beschäftigt. Meilensteine waren dabei ohne Zweifel die Teilkraftsetzung der Prostitutionsgewerbeverordnung (PGVO) und die Errichtung der Barriere zur Reduktion des Freier- und Gafferverkehrs an der Zähringerstrasse. Die Teilkraftsetzung der PGVO betrifft insbesondere die Einsetzung einer breit abgestützten beratenden Fachkommission (Art. 3 PGVO), bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der städtischen und kantonalen Behörden, der Fachorganisationen, der Salonbetreibenden und der Quartiere. Seit dem 1. Juli 2012 können zudem Freier gebüsst werden, welche die Dienstleistung von Strassenprostituierten ausserhalb der zugelassenen Strichzonen nachsuchen oder in Anspruch nehmen.

Das Phänomen der Gewalt im Umfeld von Sportveranstaltungen, insbesondere von Fussballspielen, wurde in verschiedenen Gremien intensiv diskutiert – auch im Zusammenhang mit dem Konkordat und mit der Planung eines neuen Stadions. Substantielle Verbesserungen zeichnen sich allerdings (noch) nicht ab.

Das Stadtrichteramt hatte zum Ziel, für den ganzen Kanton Zürich Rechtssicherheit in der Anwendbarkeit der einschlägigen Normen beim Ladenöffnungsgesetz herzustellen. Nachdem das Bezirksgericht in neun Verfahren entschieden hatte, der unbestimmte Rechtsbegriff des Reisendenbedarfs eigne sich nicht als Strafnorm, musste die Frage dem Obergericht unterbreitet werden. Dieses hat Ende Jahr befunden, die Strafnorm sei anwendbar, allerdings weit auszulegen; ein Sortiment mit 38 Sorten Wein, über zwanzig Sorten Bier sowie fünfzehn Sorten Wodka gehöre gerade noch zu den spezifischen Bedürfnissen von Autoreisenden.

Im Zusammenhang mit Veranstaltungen erarbeitete eine departementsübergreifende Arbeitsgruppe einen Bericht über die Handhabung der Stadt bei der Verrechnung oder dem Erlass von Gebühren und städtischen Dienstleistungen und über die Zahlung von Beiträgen. Der Bericht wird Anfang 2013 dem Gemeinderat unterbreitet.

Die Zentrale Ausnüchterungsstelle (ZAS) und das VRZ konnten zusammengelegt werden. Die beiden bisher getrennten Organisationen werden unter dem Namen ZAS+ gemeinsam als verlängertes Pilotprojekt weitergeführt. Im Berichtsjahr liefen zudem die Vorbereitungen für den Sieben-Tage-Betrieb der ZAS+, der per 1. Januar 2013 eingeführt wurde.

Seit dem Jahr 2009 steht der Polizei nach kantonalem Polizeigesetz das Mittel der Wegweisung zur Verfügung. Nach der sorgfältigen Einführung des neuen Instruments in begrenzten Räumen im Jahr 2009 nahm die Stadtpolizei Wegweisungen auf dem ganzen Stadtgebiet vor, was zu einem sehr starken Anstieg der ausgesprochenen Massnahmen führte. Angesichts dieser hohen Zahlen und aufgrund von berechtigten Beschwerden in Einzelfällen nahm das Kommando der Stadtpolizei verschiedene Anpassungen in der Anwendung vor. Ausserdem beauftragte ich die Stadtpolizei mit einer umfassenden Evaluation im Laufe des Jahres 2013.

Aber auch weniger medienräftige Themen als die bisher genannten haben uns im vergangenen Jahr beschäftigt. So hat etwa die Zürcher Polizeischule bereits im Frühjahr ihren Betrieb aufgenommen – unter der gemeinsamen Leitung von Stadt- und Kantonspolizei. Die neue Einsatzleitzentrale von Schutz & Rettung konnte im Herbst ebenfalls in Betrieb genommen werden. Jahrelange Vorbereitungsarbeiten von hoher Komplexität mündeten in eine reibungslose Umschaltung der Anrufe auf die Nummern 118 und 144 von den beiden alten

Zentralen auf die neue in der Nacht vom 12. auf den 13. November 2012.

Der Bericht «Sicherheit 2020» soll aufzeigen, welche (neuen) Aufgaben die Stadtpolizei in den nächsten Jahren zu bewältigen hat, welche Ressourcen sie dafür benötigt und wo diese eingesetzt werden. Er wird zwar erst im Frühjahr dieses Jahres fertiggestellt werden können, aber schon jetzt ist klar, dass die Stadtpolizei vor allem während der Nacht und an Wochenenden mehr Präsenz zeigen muss.

Auch im Jahr 2012 standen der Verkehr und damit vor allem das Verkehrsmanagement im Fokus der Politik und der Öffentlichkeit. Mit der Präsentation des Masterplans Velo – unter der Co-Projektleitung der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und Tiefbauamt – konnte ein bedeutender Meilenstein in der Veloförderung gesetzt werden. Der Masterplan Velo, der die Förderung eines sicheren Veloverkehrs zum Ziel hat, sieht neben der Planung und dem Bau velogerechter Infrastruktur unter anderem auch Massnahmen in den Bereichen Verkehrsregelung, Signalisierung, Markierung und Baustellen vor. Die DAV wird

bei der nun folgenden Umsetzung des Masterplans Velo eine leitende Funktion übernehmen.

Erfreulich gestartet ist der Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10», der eine verkehrliche Gesamtschau zum Ziel hat. Zusammen mit den lokalen Exponenten eruiert die Verwaltung die Problempunkte. Man darf auf die Ergebnisse, die im Laufe des Jahres 2013 feststehen, gespannt sein. Bei zahlreichen weiteren Projekten konnte die Dienstabteilung Verkehr ihre Fachkompetenz einbringen.

All diese und viele weitere Aktivitäten führen dazu, dass Zürich weltweit nach wie vor eine der Städte mit höchster Lebensqualität ist. Ich bin überzeugt, dass dies dank dem Engagement der städtischen Mitarbeitenden auch in Zukunft so bleiben wird!



Stadtrat Daniel Leupi  
Vorsteher des Polizeidepartements

## 2. Jahresschwerpunkte

### Neue Einsatzleitzentrale für die Notrufe 118 und 144

Im Rahmen des Projekts «ELZ 2011» wurde die Erweiterung und Implementierung des bestehenden Einsatzleitsystems (ELS) von Schutz & Rettung (SRZ) am neuen Standort am Flughafen Zürich ermöglicht. Die beiden bisherigen Zentralen für die Notrufe 118 (Feuerwehr) und 144 (Rettungsdienst) konnten systemisch und örtlich vereint werden. Nach einer intensiven Phase der Projektierung in Zusammenarbeit mit der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) konnte in der Nacht vom 12. auf den 13. November 2012 die Einsatzleitzentrale im Operation Center 1 (OPC 1) am Flughafen Zürich ihren Betrieb aufnehmen. Die Inbetriebnahme verlief reibungslos. Davor mussten minutiöse Vorbereitungsarbeiten zusammen mit Partnern und Lieferanten durchgeführt werden. Zum einen wurden alle technischen Systeme überprüft und abgenommen. Zum anderen wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Einsatzleitzentrale, der IT sowie alle Angehörigen des Führungsstabs von Schutz & Rettung an den neuen Systemen ausgebildet. Zudem wurden alle neuen Betriebsprozesse, teilweise auch über Schutz & Rettung hinaus, neu definiert und angepasst. Auch wurden entsprechende Notfallkonzepte für die Umschaltung vorbereitet. Am 27. November wurde die neue ELZ in feierlichem Rahmen eingeweiht und den Medien vorgestellt. Im Frühling und im Herbst 2013 erfolgt jeweils noch ein Wartungsrelease; die administrativen Arbeiten um das Projekt «ELZ 2011» können voraussichtlich im Jahr 2014 abgeschlossen werden.

Die Erweiterungen und Anpassungen bilden die Basis für die Erfüllung verschiedener Leistungsvereinbarungen mit Partnerorganisationen (GVZ, Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich, Flughafen Zürich AG, Kantone Schwyz und Schaffhausen).

### Konzept «Sicherheit 2020»

Verschiedene Vorstösse des Gemeinderats beschäftigten sich über einen längeren Zeitraum hinweg mit der Sicherheitslage in der Stadt Zürich und dem Mittelbedarf der Stadtpolizei. Im Konzept «Sicherheit 2020» wurden sicherheitsrelevante Veränderungen in der Stadt Zürich sowie deren Konsequenzen für die Arbeit der Stadtpolizei sorgfältig analysiert. Im Konzept wird das angestrebte Sicherheitsniveau dargelegt, welche Leistungen die Stadtpolizei erbringt und welcher Mittelbedarf sich daraus für eine weiterhin erfolgreiche Arbeit für die nächsten Jahre ableitet.

Die Analysen ergaben, dass die Stadtpolizei trotz interner Optimierungen künftig zusätzliche Stellen benötigt. Gründe dafür sind die nicht mehr weiter kompensierbare Überzeit, der Mehraufwand durch die neue Strafprozessordnung sowie die Präsenz an Abend- und Nachtstunden am Wochenende (24-Stunden-Gesellschaft). Diese im Konzept «Sicherheit 2020» umfassend beschriebenen sicherheits- und personalpolitischen Gründe ergeben einen zusätzlichen Bedarf von 58 Stellen. Davon hat der Gemeinderat bereits dreissig Stellen im Rahmen der Budgets 2012 und 2013 bewilligt. Der Soll-Stellenbestand würde mit diesen insgesamt 58 neuen Stellen auf 1923 steigen.

### Jugendbewilligungen

Während der Sommersaison 2012 hatten Jugendliche und junge Erwachsene in der Stadt Zürich die Möglichkeit, im Rahmen des Pilotprojekts «Jugendbewilligung» Outdoor-Partys unter festgelegten Bedingungen legal durchzuführen. Diese

Massnahme hat die Stadt Zürich als Reaktion auf verschiedene Konflikte bei der Auflösung von Outdoor-Partys im Sommer 2011 sowie die Vorfälle rund um die beiden illegalen Partys am Bellevue und am Central im September 2011 eingeführt. Seit der Einführung Ende April 2012 wurden 33 Gesuche für eine «Jugendbewilligung» beantragt, wovon 30 Partys bewilligt wurden.

Die grosse Mehrheit der bewilligten Partys lief innerhalb der vorgegebenen Richtlinien ab, und die Jugendlichen und jungen Erwachsenen zeigten sich verantwortungsbewusst. Als kritische Punkte im Pilotprojekt erweisen sich die beschränkte Anzahl möglicher Plätze (Distanz zu Wohngebiet, Belastung für Natur, Infrastruktur usw.).

Das Pilotprojekt wird evaluiert, und der Stadtrat wird zu Beginn des Jahres 2013 über das weitere Vorgehen entscheiden.

### «Sport ohne Gewalt»

Die Gewalt spielte sich eher im Umfeld der Stadien und bei der An- und Abreise als im Letzigrundstadion ab. Die Stadtpolizei konnte an Risikospielen dank massiven Aufgebots und weiteren Massnahmen, wie z. B. Einschränkungen des Alkoholverkaufs bei Hochrisikospielen, Ausschreitungen von gewalttätigen Fans verhindern. In den Stadien werden nach wie vor verbotene pyrotechnische Gegenstände verwendet.

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) beschloss am 2. Februar 2012 eine Revision des «Konkordats über Massnahmen gegen Gewalt anlässlich von Sportveranstaltungen». Darin sind unter anderem eine Ausdehnung der Rayonverbote auf die ganze Schweiz und auf maximal drei Jahre sowie die Einführung einer Bewilligungspflicht für Sportveranstaltungen der obersten Ligen im Fussball und Eishockey vorgesehen. Eine Arbeitsgruppe der KKJPD unter Mitarbeit von Vertretern des Polizeidepartements, der Stadt- und Kantonspolizei und der Justiz erarbeitete eine Musterbewilligung für die Bewilligungsbehörden der Kantone und Städte und verabschiedete diese im November. Vorgehen sind saisonale Rahmenbewilligungen für die Clubs mit verschiedenen, je nach Risiko des Spiels abgestuften Massnahmen. Der Kantonsrat von Zürich beschloss am 5. November 2012 mit grossem Mehr den Beitritt zum geänderten Konkordat. Allerdings wurde dagegen das Referendum ergriffen, so dass es im Jahr 2013 zu einer kantonalen Volksabstimmung kommen wird.

### «Masterplan Velo»

Die Dienstabteilung Verkehr hatte im Jahr 2012 zusammen mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich die Co-Projektleitung bei der Ausarbeitung des Masterplans Velo inne. Das entwickelte Konzept soll im Strassennetz der Stadt Zürich markante Verbesserungen für den Veloverkehr bewirken. Im Oktober 2012 erfolgte mittels Weisung der Auftrag des Stadtrats, die vorgeschlagenen Massnahmen in den kommenden Jahren umzusetzen. Das Polizeidepartement leistet mit der Dienstabteilung Verkehr und der Stadtpolizei seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele, insbesondere bei der Erhöhung der Sicherheit, bei der Verbesserung der Routenführung sowie bei der Ausbildung in den Schulen und bei weiteren Bevölkerungskreisen. Das Programm zur Förderung eines sicheren Veloverkehrs sieht neben der Planung und dem Bau velogerechter Infra-

struktur unter anderem auch Massnahmen in den Bereichen Verkehrsregelung, Signalisierung, Markierung und Baustellen vor. Im Rahmen des Masterplans Velo wurde auch das Projekt «Veloparcours» mit der Erstellung der restlichen 24 Parcours von insgesamt 79 damit ausgerüsteten Pausenplätzen bei Schulhäusern realisiert. Nach dem erfolgreichen Versuch in Höngg, die Veloprüfung durch die Schulinstruktion durchzuführen, erfolgte zusätzlich die Veloprüfung in Wollishofen durch die Schulinstruktion. Die zehn Veloprüfungstrecken wurden neu im Online-Stadtplan aufgeschaltet. Regelwidrigkeiten von Fahrradfahrenden werden ebenso konsequent geahndet wie Regelverstösse anderer Strassenverkehrsteilnehmender.

Die Dienstabteilung Verkehr und die Stadtpolizei werden auch bei der nun folgenden Umsetzung des Masterplans Velo eine leitende Funktion übernehmen und sich in den verschiedenen Handlungsfeldern des Programms engagieren.

### **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 erfolgreich bewährt. Kanton und Stadt Zürich sind nun daran, die gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen zu schaffen, um dem Institut ein passendes Rechtskleid zu geben. Im Vordergrund steht die Rechtsform einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt. Der entsprechende Vereinbarungsentwurf wurde Anfang des Berichtsjahrs in die Vernehmlassung gegeben. In der Folge geht es darum, die ausgewerteten Ergebnisse der Vernehmlassung in die Projektarbeit umzusetzen und die notwendigen normativen Grundlagen zu schaffen.

FOR-intern wurden die Abläufe in der neuen Projektstruktur weiter optimiert und der Prozess der Schnittstellenbereinigung mit den beiden Stammkorps vorgebracht.

Nachdem das Zürcher Stimmvolk dem Bau des kantonalen Polizei- und Justizzentrums (PJZ) erneut zugestimmt hat, ist der Standort des Forensischen Instituts dort vorgesehen.

### **Zürcher Polizeischule**

Mit der Novelle von §23a des Polizeiorganisationsgesetzes wurde die gesetzliche Grundlage geschaffen, um die Grundausbildung von Kantonspolizei und Stadtpolizei zusammenzuführen. Die gemeinsame Zürcher Polizeischule hat als eine unselbständige öffentlich-rechtliche Anstalt des kantonalen Rechts mit dem Kanton und der Stadt als Trägerschaft ihren Betrieb auf der Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung am 2. April 2012 mit einem festlichen Akt aufgenommen. 156 Aspirantinnen und Aspiranten, davon hundert von der Kantonspolizei Zürich, 49 von der Stadtpolizei Zürich und sieben von der Stadtpolizei Winterthur, haben ihre Ausbildung in den drei Lehrgängen mit Start im April, Juli und Oktober begonnen. Das Schulkonzept konnte gemäss Projektplanung umgesetzt werden. Der Schulbetrieb verlief ohne grössere Probleme.

Parallel zum Schulstart wurden die Arbeitsprozesse dokumentiert und das Qualitätsmanagement aufgebaut.

### **Wegweisungen**

Seit der Inkraftsetzung des kantonalen Polizeigesetzes (PolG; LS 550.1) hat die Polizei im Kanton Zürich die Möglichkeit, Personen für eine gewisse Zeit von einem bestimmten Gebiet wegzuweisen. Die Wegweisung ist eine polizeirechtliche Massnahme. Sie findet ihre gesetzliche Grundlage in den §§33f. des Polizeigesetzes des Kantons Zürich (PolG; LS 550.1). Das PolG definiert als eine der Hauptaufgaben der Polizei die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (§3 PolG). Um diesem Auftrag nachkommen zu können, werden der Polizei durch das Gesetz verschiedene Massnahmen und Mittel zugewiesen. Mit der Schaffung der Wegweisung beabsichtigte der Gesetzgeber, der Polizei ein zusätzliches Mittel in die Hand zu geben, um den öffentlich zugänglichen Raum sicher zu halten. Dies nicht, um begangene Straftaten festzustellen oder aufzuklären, sondern vielmehr zur Verhütung strafbarer Handlungen sowie zur Abwehr von Gefahren für Mensch und Umwelt und zur Beseitigung entsprechender Störungen. Am 19. Oktober 2009 wurde das Instrument flächendeckend bei der Stadtpolizei eingeführt. Beschwerden, Rechtsverfahren und Medienberichte zeigten auf, dass es sich um ein heikles Instrument handelt, und es mussten Anpassungen in der Anwendung primär im zeitlichen und räumlichen Bereich vorgenommen werden. Der Vorsteher des Polizeidepartements verlangte eine Qualitäts- und Erfolgskontrolle, um allfällige weitere Anpassungen zu prüfen.

### **Marktvorschriften**

Mit Beschluss vom 12. Januar 2011 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, die Einzelinitiative von René Merz betreffend «Lebensmittelmärkte, Vorschriften» abzulehnen. Im Laufe der Beratungen der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr (SK PD/V) des Gemeinderats und von deren Subkommission zur Einzelinitiative von René Merz hat sich gezeigt, dass eine Totalrevision der Vorschriften über die Märkte vom 27. November 2002 (AS 935.310) sinnvoll wäre. Dabei sollen vor allem der Rahmen der Verkaufszeiten erweitert und das Prinzip der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden bei der Zuteilung der Standplätze gestärkt werden. Dies entspricht einem Wunsch der Spezialkommission PD/V. Die konkreten Orte und Termine der Märkte sollen künftig in den Ausführungsbestimmungen zur Marktverordnung geregelt werden. An den bisherigen bewährten Standorten und Terminen soll sich dadurch grundsätzlich nichts ändern. Mit Zuschrift vom 8. August 2012 gab der Vorsteher des Polizeidepartements einen Entwurf zur Totalrevision der Marktvorschriften in die Vernehmlassung an interessierte Kreise. Im Rahmen der Vernehmlassung wurden insbesondere die Einführung des Rotationsprinzips und die Gebührenerhöhung bei den Lebensmittelmärkten in der Innenstadt und im Zentrum Oerlikon beanstandet. Nach Eingang der Rückmeldungen wurde der Entwurf überarbeitet, und das Rotationsprinzip wurde präzisiert. Das Geschäft wurde im November 2012 vom Stadtrat an den Gemeinderat überwiesen.

### **Nachhaltigkeit und 2000-Watt-Gesellschaft**

Die Geschäftsleitungen der Dienstabteilungen des Polizeidepartements konnten Anfang Jahr im Rahmen eines Workshops Vorschläge für die Schwerpunkte der Nachhaltigkeit im Polizeidepartement definieren. Neben der ökologischen Beschaffung und Bewirtschaftung ist die interne Mobilität ein Schwerpunkt. Im Jahre 2012 wurde der Kontakt mit der verantwortlichen Person der IMMO hergestellt, um das Thema Energiereduktion in den Gebäuden gemeinsam anzugehen. Die Daten über die Entwicklung des Energieverbrauchs (Strom, Heizung, Wasser) der wichtigsten Gebäude des Polizeidepartements wurden erhoben und den Dienstabteilungen zur Verfügung gestellt. Die Interpretation der Zahlen läuft, und mögliche Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs werden erarbeitet.

Die Erhebung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs der Fahrzeuge des Polizeidepartements ergab hohe Werte von

12,2 l/100 km bei der Stadtpolizei, 18,3 l/100 km bei SRZ und 12,8 l/100 km bei der DAV. Die Statistik muss noch verfeinert werden, damit spezifische Massnahmen ausgearbeitet werden können.

### **Enterprise-Content-Management (ECM PD/TED)**

Mit der zunehmenden Regelungsdichte und den Anforderungen an Transparenz, einhergehend mit der immer grösser werdenden Menge an elektronischen Daten, sind die Departemente und Dienstabteilungen dazu gezwungen, ihre traditionelle Administration hin zu E-Government und damit zu einer transparenten Aktenführung auszurichten. Im Projekt ECM PD/TED wurde mit einer dienstabteilungsübergreifenden Arbeitsgruppe (Polizei- sowie Tiefbau- und Entsorgungsdepartement) und mit der Co-Projektleitung der OIZ im Herbst 2012 die öffentliche Ausschreibung durchgeführt und der Lieferant evaluiert. Die Geschäftsprozesse wurden in Workshops angepasst, und das Detailkonzept ist in Erarbeitung.

### 3. Kennzahlen Polizeidepartement

	2008	2009	2010	2011	2012
Mitarbeitende total	2 769	2 791	2 785	3 038	3 106
– davon Frauen	722	738	748	910	935
– davon Männer	2 047	2 053	2 037	2 128	2 171
Ø Stellenwert-Äquivalent	2 613	2 611	2 612	2 604	2 637
Führungskader total	644	638	628	637	650
– davon Frauen	57	62	58	58	64
– davon Männer	587	576	570	579	586
Lernende total	17	17	17	18	18
– davon Frauen	11	11	12	11	12
– davon Männer	6	6	5	7	6
<b>Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90.00 % (Vollzeitstellen)</b>					
Total	2 372	2 376	2 358	2 346	2 395
Frauen	424	425	420	416	419
Männer	1 948	1 951	1 938	1 930	1 976
Frauen in %	17.9	17.9	17.8	17.7	17.5
Männer in %	82.1	82.1	82.2	82.3	82.5
<b>Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50.00–89.99 % (Teilzeitstellen I)</b>					
Total	295	318	331	349	323
Frauen	221	240	250	255	241
Männer	74	78	81	94	82
Frauen in %	74.9	75.5	75.5	73.1	74.6
Männer in %	25.1	24.5	24.5	26.9	25.4
<b>Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0.01–49.99 % (Teilzeitstellen II)</b>					
Total	144	156	115	372	431
Frauen	83	85	83	251	295
Männer	61	71	32	121	136
Frauen in %	57.6	54.5	72.2	67.5	68.4
Männer in %	42.4	45.5	27.8	32.5	31.6
<b>Personalaufwand</b>					
Personalaufwand	354 910 468	364 311 265	368 120 890	360 598 249	378 747 458
Sachaufwand	79 689 981	74 674 540	79 505 423	70 106 026	74 508 865
Übriger Aufwand	106 959 118	111 971 580	109 845 108	104 774 053	104 003 474
Total Aufwand	541 559 567	550 957 385	557 471 421	535 478 328	557 259 797
<b>Bruttoinvestitionen</b>					
Bruttoinvestitionen	30 368 416	18 269 097	21 348 393	21 788 047	12 918 505

Definition:  
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

##### «Rotlicht»

Der Gemeinderat beschloss am 7. März 2012 mit 111 gegen 8 Stimmen die Prostitutionsgewerbeverordnung. Mit diesem Erlass unterstehen die Strassenprostitution und die Salonprostitution neu einer Bewilligungspflicht, und der Stadtrat erhielt die Kompetenz zum Erlass von Strassen- und Fensterprostitutionszonen. Für die Beratung des Stadtrats wurde die Fachkommission Prostitutionsgewerbe geschaffen, die sich aus fünfzehn Personen (Fachleute der Verwaltung von Stadt und Kanton, der NGOs und der Salonbetreibenden sowie einer Vertreterin und einem Vertreter aus den Quartiervereinen) zusammensetzt. Die Ausführungsbestimmungen zur Prostitutionsgewerbeverordnung wurden zusammen mit der Fachkommission Prostitutionsgewerbe erarbeitet und vom Stadtrat am 14. November 2012 verabschiedet. Die Stadtpolizei, die Sozialen Einrichtungen und Betriebe des Sozialdepartements und das Amt für Baubewilligungen erarbeiteten bis Ende 2012 gemeinsam die Prozesse und die technischen Voraussetzungen für die Einführung der Bewilligungspflicht auf den 1. Januar 2013.

Wegen den vielen Lärmbelästigungen durch den Freiverkehr und parkplatzsuchende Autos in der Zähringer- und Häringstrasse im Bereich der Strassenstrichzone Niederdorf wurde bereits im Herbst 2011 ein Nachtfahrverbot erlassen. Weil dieses schlecht beachtet wurde, musste im November 2012 eine bediente Schranke errichtet werden. Mit dieser und weiteren polizeilichen Massnahmen sowie sip züri wurde eine deutliche Beruhigung der Situation erreicht.

Der am 27. Juli 2011 vom Vorsteher des Polizeidepartements verfügte Strichplan wurde angefochten. Die beiden dagegen erhobenen Rekurse wurden vom Statthalteramt abgewiesen, und der Strichplan ist inzwischen rechtskräftig. Damit können

die bisherigen Strassenstrichzonen mit Ausnahme von Allmend Brunau und Niederdorf mit der Eröffnung des Strichplatzes aufgehoben werden.

Die Federführung für das Projekt «Strichplatz» liegt beim Sozialdepartement, Soziale Einrichtungen und Betriebe.

#### Ausbildungszentrum Rohwiesen

Der Aus- und Neubau des ehemaligen Zivilschutzentrums Rohwiesen (Opfikon) zu einer eigentlichen Ausbildungsstätte für Blaulichtorganisationen soll auf städtischer Ebene die Ausbildung aller Berufe (mit Ausnahme der Aspirantenschule der Stadtpolizei, die neu durch die Zürcher Polizeischule übernommen wird) und aller Milizfunktionen im Blaulichtbereich unter einem Dach vereinen. Das neue Zentrum soll sich als Lehrstätte für alle Sicherheitsberufe etablieren und ein Renommee weit über die Stadtgrenzen hinaus entwickeln. Das Betriebskonzept wurde erarbeitet. In einem nächsten Schritt wird das Raumprogramm überprüft, um die Grundlagen für den notwendigen Projektierungskredit zu erhalten.

#### Zentrale Ausnüchterungsstelle (ZAS+)

Der Gemeinderat bewilligte am 29. Februar 2012 einen Projektkredit für einen weiteren dreijährigen Pilotbetrieb (ZAS+), um berauschte Personen, die sich und andere ernsthaft und unmittelbar gefährden, in polizeilichen Gewahrsam zu nehmen und bis zur Entlassung unter ärztlicher Aufsicht zu betreuen. Die ZAS+-Phase begann Anfang Mai 2012 und dauert bis März 2015. Sie dient unter anderem dazu, das Leistungsangebot definitiv festzulegen sowie die personellen und finanziellen Ressourcen für die zukünftige Zürcher Ausnüchterungs- und Betreuungsstelle (ZAB) zu definieren. Die Betriebsaufnahme der ZAB ist per April 2015 geplant. Die Öffnungszeiten der ZAS+ wurden 2012 schrittweise erweitert: Seit dem 1. Juli 2012 ist die ZAS+ auch in der Nacht von Donnerstag auf Freitag offen. Ab dem 1. Januar 2013 nimmt die ZAS+ jede Nacht Klientinnen und Klienten auf. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 413 Klientinnen und Klienten in der ZAS+ betreut, 361 Männer und 52 Frauen im Alter zwischen 16 und 82 Jahren.

Des Weiteren stimmte der Gemeinderat am 29. Februar 2012 dem Antrag des Stadtrats zu, das Vermittlungs- und Rückführungszentrum (VRZ) per Ende Juni 2012 zu schliessen. Die Arbeiten wurden gemeinsam mit dem Gesundheits- und Umweltschutzdepartement in Angriff genommen, und das VRZ konnte fristgerecht aufgelöst werden.

#### 4.1.3 Spezifische Kennzahlen

	2008	2009	2010	2011	2012
Finanzen in Fr.	4 327 000	4 031 000	4 105 608	4 135 011	4 381 203

## 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, den Kinder- und Jugendproblemen und dem Sexmilieu über umfassende Ermittlungskompetenzen. Auch in den weiteren kriminalpolizeilichen Belangen erfolgt die Erstaufnahme immer durch die Stadtpolizei.

Die polizeiliche Grundversorgung wird durch zwei Regionen (Region West und Region Ost) gewährleistet. Damit die sicherheitspolizeilichen und kriminalpolizeilichen Aufgaben im Verbund gelöst werden können, verfügen beide Regionen sowohl über sicherheits- als auch über kriminalpolizeiliche Elemente.

Die beiden Regionen werden durch weitere Abteilungen unterstützt. Wenn in der Stadt Zürich Brennpunkte (z. B. lokale Drogenszenen) entstehen, wird die Abteilung Brennpunkt dort überlagert eingesetzt. Die Abteilung Spezial verfügt über Interventionskräfte zur Bewältigung besonderer Situationen. Die Abteilung Bewilligungen regelt die vorübergehende Benützung des öffentlichen Grunds (insbesondere durch Veranstaltungen) und beaufsichtigt das Gastgewerbe. Die Abteilung Sonderleistungen überwacht den ruhenden Verkehr und führt automatische Geschwindigkeits- und Rotlichtkontrollen durch. Die Abteilung Operationen und Prävention koordiniert die Operationen, führt das Lagezentrum, konzipiert die Präventionskampagnen und stellt die Verkehrsinstruktion in den Schulen sicher. Die Abteilung Zentrale Dienste schliesslich gewährleistet den internen Support (Finanzen, Rechtsdienst, Human Resources sowie Logistik und Informatik).

Um die städtische Sicherheit optimal gewährleisten zu können, wird in der Stadtpolizei gleichermassen Gewicht gelegt auf die dienstleistungsorientierte, bürgernahe Polizeiarbeit einerseits wie auch auf ein konsequentes und professionelles Ein- und Durchgreifen andererseits.

Die Stadtpolizei Zürich arbeitet eng mit anderen städtischen Diensten zusammen, insbesondere mit dem Sozialdepartement, dem Gesundheits- und Umweltdepartement sowie dem Schul- und Sportdepartement. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass gesellschaftliche Probleme in den Städten nicht mit der Polizei allein, sondern nur im Verbund mit anderen städtischen Diensten erfolgreich gelöst werden können.

Für weitere Angaben: [www.stadtpolizei.ch](http://www.stadtpolizei.ch)

### 4.2.2 Jahresschwerpunkte

#### Raumstrategie

Im Jahr 2012 wurde eine Task Force «Zentralisierung Polizei und/oder Neues Verwaltungszentrum» (ZEP/NVZ) gegründet mit dem Ziel, die räumlichen Bedürfnisse der Verwaltung zu erfassen und eine Liste mit möglichen Standorten zu erstellen und zu bewerten. Die Stadtpolizei erarbeitete einen Masterplan und ein Betriebskonzept für das ZEP. Für das Duttweilerareal

wurde zusätzlich eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben; der Standort Güterbahnhof wurde nicht weiterverfolgt. Entscheide bezüglich Prioritäten waren noch keine gefallen.

#### Kala

Das Projekt konnte erfolgreich beendet und mit einem Abschlussbericht verabschiedet werden. Der Wissenstransfer aus dem Projekt wurde zugunsten des Projekts Prozessmanagement, Teilprojekt Mars, erfolgreich vorgenommen und mündet nun in einer gesamtheitlichen Betrachtung. Dazu konnte aus Kala ein Projektauftrag formuliert und bewilligt werden. Kala brachte zudem zusätzliche Handlungsfelder für die Stadtpolizei zum Vorschein, die in separaten Projekten aufgenommen werden (internes Kontrollsystem, Einsatzkonzepte, Bereichs- und Abteilungsstrategien).

#### Prozessmanagement

Das Projekt wurde im Juni 2012 gestartet. Die Konzepte für das Prozessmanagement beinhalten ein Grundkonzept, ein integriertes Kontrollsystem sowie den kontinuierlichen Verbesserungsprozess und wurden im Herbst 2012 vom Projektausschuss und der Geschäftsleitung abgenommen. Das erste Kick-off-Meeting mit der Region West (Kripo) fand am 22. November 2012 statt. Die Kick-off-Meetings dienen der Sensibilisierung der Kader der Führungsstufen 1+2 betreffend die Thematik Prozessmanagement. Als nächster Schritt werden bis Mitte 2013 die Prozesse der fünfzig am häufigsten verwendeten Einsatzstichworte dokumentiert und publiziert.

#### Reduktion Überzeit

Seit der Euro 08 konnten die Überzeiten nie abgebaut werden. Durch ein entsprechendes Controlling durch HR und die Führungskräfte konnten die Überzeitsaldi in den letzten drei Jahren von ursprünglich rund 80 000 auf rund 28 000 Stunden gesenkt werden. Aufgrund einmaliger Budgetgutsprachen des Parlaments und einer entsprechenden Weisung der Stadtpolizei wurde im Frühling 2012 eine zwangsweise Auszahlung der nicht bezogenen beziehungsweise nicht verplanten Nachbezugsstunden angeordnet, was zum Jahresende zu einem Abbau von rund 20 000 Stunden (davon die Hälfte ausbezahlt) führte. Die Überprüfung der künftigen Entwicklung der Zeitsaldi wird durch die Führungskräfte wahrgenommen und durch monatliche Auswertungen von HR unterstützt.

#### Neue Schutzausrüstung OD (Ordnungsdienst)

Die neue Schutzausrüstung OD bewährte sich im ersten Einsatzjahr sehr. Die Akzeptanz bei den Polizistinnen und Polizisten war gut, obwohl das Gesamtgewicht der Ausrüstung deutlich höher liegt als bei der alten Ausrüstung. Die gute Ergonomie wirkt sich aber positiv auf den Tragekomfort aus, trotzdem müssen flankierende Massnahmen für die Gesundheitsprävention bei den Mitarbeitenden ergriffen werden. Mit einer detaillierten Umfrage bei den OD-Pflichtigen wurden Erkenntnisse über punktuelle Optimierungsmöglichkeiten an der Ausrüstung gewonnen, die so weit als möglich umgesetzt werden. In Polizeikreisen war das Interesse an der OD-Schutzausrüstung gross. Mehrere Korps beabsichtigen, diese Ausrüstung, beziehungsweise einzelne Komponenten davon, ebenfalls zu

beschaffen. Die Stadtpolizei Zürich ist im Bereich OD-Schutzausrüstung und im vorhandenen Know-how im Schweizer Polizeiumfeld führend.

### **Führungskennzahlen**

Die Führungskennzahlen informieren die Geschäftsleitung dreimal pro Jahr über wichtige betriebliche Kennzahlen. Hierfür wurden insgesamt vierzehn Kennzahlen aus den Bereichen Personal, Finanzen und teilweise aus dem Operativen ausgesucht. Da das Polizeidepartement während des Jahres 2012 ebenfalls ein Führungscockpit erarbeitet hat, wurden die Kennzahlen und Definitionen teilweise von diesem übernommen. Für die Kennzahlen wurde jeweils ein Zielwert festgelegt. Dadurch kann bei jeder Kennzahl der effektive Wert mit dem Zielwert verglichen und anhand eines Ampelsystems (grün, orange, rot) beurteilt werden. Die Geschäftsleitung erkennt anhand des Ampelsystems sofort, ob bei einem Bereich Handlungsbedarf besteht oder ob alles im «grünen Bereich» ist. Sie ist damit in der Lage, gegebenenfalls korrigierende Massnahmen einzuleiten.

### **Stapro (Institutionalisiertes Projektmanagement)**

Das Projektportfolio- und -management wurde im Jahr 2012 erfolgreich weiterentwickelt. Weiterbildungen und Instruktionen fanden auf allen Führungsstufen statt und zeigen eine erhöhte Sensibilisierung für das Thema. Führung über Projekte bleibt wichtig. Entsprechende IT-Werkzeuge sind in Betrieb und werden gut genutzt. Erste Erfolge konnten in Bezug auf das Projektcockpit erreicht werden. Die Übergabe in einen laufenden Betrieb steht für 2013 in der Planung.

### **Feedbackmanagement**

Die Gesamtzahl der Feedbacks blieb 2012 gegenüber der Vorjahresperiode unverändert (rund 1600). Die Beschwerden zur Polizeiarbeit haben erfreulicherweise um 15% abgenommen. Durch die strategische Nutzung von Social Media wurden zusätzliche Möglichkeiten geschaffen, um niederschwellig mit der Polizei in Kontakt zu treten. Diese neuen Kanäle wurden rege genutzt (rund 10500 Rückmeldungen bis 12.12.2012), und die Reaktionen zum polizeilichen Engagement auf Facebook und Twitter waren durchwegs positiv.

## 4.2.3 Allgemeine Kennzahlen

	2008		2009		2010		2011		2012	
	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen
Einbruchdiebstähle; Straftaten/ Massnahmen	7 032	50 <sup>1</sup> 1 <sup>2</sup> 3 <sup>3</sup> 520 <sup>4</sup>	6 800	67 <sup>1</sup> 3 <sup>2</sup> 3 <sup>3</sup> 631 <sup>4</sup>	5 400	36 <sup>1</sup> 3 <sup>2</sup> 2 <sup>3</sup> 328 <sup>4</sup>	5 615	43 <sup>1</sup> 8 <sup>2</sup> 8 <sup>3</sup> 490 <sup>4</sup>	9 384	40 <sup>1</sup> 3 <sup>2</sup> 4 <sup>3</sup> 356 <sup>4</sup>
Unzulässige Prostitution (Strassenstrich); Verzeigungen/ Massnahmen	263	466 <sup>1</sup> 3 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	368	532 <sup>1</sup> 5 <sup>2</sup> 1 <sup>3</sup>	755	557 <sup>1</sup> 4 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	602	568 <sup>1</sup> 4 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	540	515 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>
Betäubungsmittel- kriminalität; Straftaten/ Massnahmen	9 656	700 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	12 190	750 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	11 558	690 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	11 757	710 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	11 475*	705 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>
Verkehrsdelikte; Anzeigen/ Massnahmen	24 245	0 <sup>1</sup> 6 <sup>2</sup> 8 <sup>3***</sup>	19 228	0 <sup>1</sup> 2 <sup>2</sup> 8 <sup>3***</sup>	20 045	0 <sup>1</sup> 3 <sup>2</sup> 7 <sup>3***</sup>	20 718	0 <sup>1</sup> 3 <sup>2</sup> 10 <sup>3***</sup>	20 822	0 <sup>1</sup> 2 <sup>2</sup> 6 <sup>3***</sup>
Jugendkriminalität; Angeschuldigte/ Arrestanten/ Massnahmen	528/310	154 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 1 <sup>3</sup>	540/352	164 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>	501/320	206 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 2 <sup>3</sup>	475/330	184 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 1 <sup>3</sup>	661/324	172 <sup>1</sup> 0 <sup>2</sup> 0 <sup>3</sup>
Gewässer- und Umweltkriminalität; Anzeigen/ Massnahmen	608	–	742	–	559	–	535	–	775	–
Gezielte Aktionen in Brennpunkten	39**	–	43**	–	25**	–	35**	–	79**	–
Bewilligungs- pflichtige Fest- anlässe und Veranstaltungen	1 272	–	1 290	–	1 106****	–	1 082****	–	1 089****	–
Grosskontrollen und Razzien im Gastgewerbe; Nachtpatrouillen	17	281 <sup>1</sup>	27	255 <sup>1</sup>	8	169 <sup>1</sup>	15	167 <sup>1</sup>	15	155 <sup>1</sup>
Notrufe Einsätze	n/a 62 887	– –	n/a 62 664	– –	156 521 62 875	– –	145 209 61 498	– –	157 982 62 878	– –
Ausgestellte Ordnungsbussen	1 006 753	–	987 516	–	895 681	–	922 946	–	860 000*	–
Anzahl Wegweisungen	–	–	–	–	–	1 703*****	5 770	–	5 232	–

### Definitionen:

<sup>1</sup> Spezialpatrouillen

<sup>2</sup> Aktionen

<sup>3</sup> Kampagnen

<sup>4</sup> 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

### Erläuterungen:

**Spezialpatrouillen:** schwerpunktspezifische Einsätze<sup>1</sup>

**Aktionen:** schwerpunktspezifische Massnahmen<sup>2</sup>

**Kampagnen:** schwerpunktspezifische präventive Massnahmen<sup>3</sup>

#### 4.2.4 Spezifische Kennzahlen

Beträge in 1000 Fr.	Saldoentwicklung der laufenden Rechnung				
	2008	2009	2010	2011	2012
Rechnung					
Ausgaben	339 650	340 475	345 440	328 137	345 146
Erträge	-173 072	-173 647	-171 623	-166 273	-111 917
<b>Saldo</b>	<b>166 578</b>	<b>166 828</b>	<b>173 817</b>	<b>161 864</b>	<b>233 229</b>

#### Kommentar

Nach der Budgetrückweisung des Gemeinderats im Jahr 2011 konnte die Stadtpolizei im vergangenen Jahr wieder mit einem ordentlichen Budget planen. Deshalb ist die Stadtpolizei bei den Ausgaben auf das Niveau des Jahres 2010 zurückgekehrt. Die tieferen Erträge sind hauptsächlich auf den Wegfall des Lastenausgleichs (50,8 Mio. Fr.) zurückzuführen. Dieser wird ab dem Jahr 2012 zentral dem Finanzdepartement gutgeschrieben. Zudem gab es einen erneuten Rückgang bei den Einnahmen von Ordnungsbussen.



Die neue Schutzausrüstung der Stadtpolizei. (Bild: Stadtpolizei)

## 4.3 Schutz & Rettung

### 4.3.1 Aufgaben

Unter dem Dach der Dienstabteilung Schutz & Rettung sind seit 2001 Feuerwehr, Rettungsdienst, Zivilschutz, Feuerpolizei sowie die Einsatzleitzentrale 144/118 vereint. Schutz & Rettung ist weit über die Stadtgrenze hinaus im Einsatz. Mit den zugewiesenen Einsatzgebieten und Dienstleistungen ist Schutz & Rettung die grösste zivile Rettungsorganisation der Schweiz. Sie ist Teil der Notfall- und Katastrophenorganisation von Stadt Zürich, Kanton Zürich und Bund. Zudem sind die Rettungsorganisationen des Flughafens Zürich mit ihren Einsatzgebieten und Dienstleistungen integriert.

Die **Einsatzleitzentrale** nimmt die Notrufe 118 sowie 144 entgegen, alarmiert und disponiert Feuerwehren, Rettungsdienste sowie weitere Einsatzkräfte von Zivilschutz und Partnerorganisationen. Das Dispositionsgebiet des Sanitätsnotrufs 144 umfasst die Kantone Zürich, Schaffhausen und Schwyz. Das Dispositionsgebiet des Feuerwehrnotrufs 118 erstreckt sich über den ganzen Kanton Zürich. Die Einsatzleitzentrale nahm im Berichtsjahr 520 804 Anrufe entgegen.

Der **Rettungsdienst** von Schutz & Rettung ist in der Stadt Zürich, auf dem Flughafen und in siebzehn nördlichen sowie sieben südlichen Vertragsgemeinden zuständig für die medizinische Notfallversorgung. Ausserdem führt der Rettungsdienst Transporte von Verunfallten und Kranken durch. 2012 leistete er 34 374 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 Schutz & Rettung beauftragt, die rettungsdienstliche Führung und Verantwortung bei nicht planbaren sanitätsdienstlichen Grossereignissen zu übernehmen. Dem Kanton Schwyz stellt Schutz & Rettung bei Ereignissen mit vielen Verletzten Material und Personal zur Verfügung.

Die **Feuerwehr** leistet rund um die Uhr Hilfe – nicht nur bei Bränden, sondern auch bei Personenbergungen, Tierrettungen, Öl- und Chemieunfällen, Strahlenwehr, Sturm-, Schnee- und Wasserschäden sowie weiteren Rettungsaufgaben. Sie besteht in der Stadt Zürich aus der Berufs- und der Milizfeuerwehr. Im Jahr 2012 bestritt die Berufsfeuerwehr von Schutz & Rettung insgesamt 4676 Einsätze. Sie wird in der Stadt Zürich unterstützt von acht Kompanien der Milizfeuerwehr mit über 350 Angehörigen.

Der **Zivilschutz** der Stadt Zürich hilft bei natur- und zivilisationsbedingten, lange andauernden Katastrophen und Notlagen. Im Jahr 2012 unterstützte er mit 2320 Dienstpflichtigen die professionellen Rettungskräfte und die Polizei, stellte Betreuungsformationen für Altersheime sowie Grossanlässe und führte verschiedene andere Aufgaben zum Wohl der Gemeinschaft durch, wie z. B. die begleiteten Patiententransporte Aktiv Plus. Im Rahmen dieser Leistungen wurden durch den Zivilschutz 2012 insgesamt 10 360 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 Mitarbeitenden der Feuerpolizei Kontrollen von Gebäuden und Freizeiteinrichtungen durch. Sie wendet bei ihren Tätigkeiten die internationalen, nationalen und kantonalen Erlasse an.

Die **Höhere Fachschule für Rettungsberufe** ist zuständig für die einsatzorientierte Grundausbildung sowie für Fort- und Weiterbildung. Diese Dienstleistungen bietet sie auch Partnerorganisationen an. Sie wendet dabei den Grundsatz «Profis bilden Profis» an. Hinzu kommen die Beratung und Ausbildung für Arbeitssicherheit (Ekas) und die präventive Arbeit in Kindergärten und Schulen (Kigaschu). Der Betrieb und die Restauration des Ausbildungszentrums sowie die Vermietung von Übungsanlagen, Schulungsräumen und 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](http://www.stadt-zuerich.ch/srz)

### 4.3.2 Jahresschwerpunkte

#### 75 Jahre Brandwache Manesse

Rund 10 000 Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, am Wochenende vom 28. und 29. April 2012 hinter die Kulissen der Berufsfeuerwehr zu blicken. Wer sich auf einen Rundgang durch die Brandwache begab, trat eine Zeitreise durch die Geschichte des Gebäudes und damit der Berufsfeuerwehr an: Überall im Gebäude waren Fotos, Geräte und Utensilien aus den 75 Jahren ausgestellt. In einem speziellen Ausstellungsbereich konnte man anhand ausgesuchter Gegenstände die Entwicklung der Feuerwehrentechnik erleben. Neben den Rundgängen durch die Wachen waren es insbesondere die Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Rettungsdienst, welche die Besucherinnen und Besucher besonders in ihren Bann zogen.

#### Operationskonzept

Im Zuge des Wachstums der Stadt Zürich gilt es, neue Standorte so zu wählen, dass Schutz & Rettung den Grundauftrag erfüllen kann: Menschen, Tiere, Sachwerte und Umwelt zu schützen und zu retten – rund um die Uhr. In der Stadt Zürich sind dabei Interventionszeiten von unter zehn Minuten flächendeckend einzuhalten.

Das zukünftige «Operationskonzept Schutz & Rettung Zürich 20XX» sieht vor, dass SRZ in einigen Jahren mit drei Hauptwachen (Weststrasse, Flughafen, Neumühlequai) und zusätzlich zwei Nebenwachen im Osten und im Westen funktioniert und dass SRZ im Norden von Oerlikon die Zentrale Einsatzlogistik (ZEL) betreibt. Sie soll eine optimale Versorgung der Haupt- und Nebenstandorte gewährleisten sowie eine ökonomische und ökologische Bewirtschaftung der Einsatzstützpunkte ermöglichen. An allen Standorten werden auch Rettungstransportwagen (RTW) stationiert und überall, ausser am Neumühlequai, auch mindestens ein Tanklöschfahrzeug (TLF) sowie eine Autodrehleiter (ADL). Für die Nebenwachen sind Standorte in Abklärung.

Das neue Operationskonzept basiert weiterhin auf einer gut aufgestellten Milizfeuerwehr, trägt aber auch dem Umstand Rechnung, dass die Bestandzahlen der Milizfeuerwehr in den letzten Jahren stark rückläufig waren und auch in Zukunft voraussichtlich rückläufig sein werden. Mit einer leichten

Erhöhung des Bestands der Berufsfeuerwehr soll dieser Tendenz begegnet werden, und mit einer Integration der Milizmittel an die Standorte der Berufsfeuerwehr wird die Milizfeuerwehr noch näher an die Berufsfeuerwehr heranwachsen.

Im Sommer wurde dem Gesamtstadtrat von Zürich das Grobkonzept präsentiert. Er hat es zur Kenntnis genommen, und es wird nun im räumlichen Masterplan berücksichtigt.

#### **Strategische Initiativen: «SRZ 2013plus»**

Unter dem Projektdach «SRZ 2013plus» wurden verschiedene strategische Initiativen gebündelt, welche die Zukunft von Schutz & Rettung prägen: neue Organisationsstruktur, Vision und Mission, Strategie und Kulturwandel. Zusätzlich wurden das Gradierungskonzept und die Kaderstruktur neu bestimmt. Alle Initiativen zusammen formen die Basis dafür, dass Schutz & Rettung die Aufträge noch besser erfüllen kann und auch in zehn bis fünfzehn Jahren zu den führenden Rettungsorganisationen gehören wird. Alle Prozesse werden nach Möglichkeit unter Mitwirkung von Kaderangehörigen und Mitarbeitenden vollzogen.

#### **Neue Organisationsstruktur und personelle Neuerungen**

Das Organigramm von Schutz & Rettung umfasst seit 2013 neu drei Stabs- und fünf Linienbereiche. Durch die Vertretung der neuen Bereiche «Sanität» und «Ausbildung» werden diese beiden Themen mit der nötigen Gewichtung direkt in der Geschäftsleitung vertreten. Im Bereich «Zentrale Dienste» werden zukünftig ICT, Recht, Immobilienbewirtschaftung, Material, die Fahrzeuge und eine Kanzlei integriert. Der Zivilschutz ist neu der Berufsfeuerwehr angegliedert.

#### **Vision, Mission, Strategie**

Die Geschäftsleitung hat 2012 zusammen mit dem Kader in einem partizipativen Prozess den SRZ-Auftrag geklärt sowie eine neue Vision und Mission entwickelt. Die Ergebnisse wurden zu Beginn des Jahres 2013 an einer Kick-off-Veranstaltung allen Mitarbeitenden bekannt gegeben. 2013 werden alle

Mitarbeitenden Gelegenheit haben, sich mit den Inhalten auseinanderzusetzen. Zur Förderung einer kooperativen Zusammenarbeit werden die Themen Führungskultur, Dialog und Partizipation in die Führungsausbildungen von SRZ integriert.

#### **Wissensmanagement**

2011 wurde das strategische Projekt Wissensmanagement lanciert. Das Projekt umfasst als Ziele die Einführung eines Wissensmanagements, eines Prozesses strategischer Einsatzbesprechung sowie der Methoden einer lernenden Organisation. Das Projektteam hat sich im vergangenen Jahr auf die Einführung eines einsatzrelevanten Wissensmanagements beschränkt. Wissenswertes aus Einsätzen soll mit Hilfe einer allen Mitarbeitenden zugänglichen «Wissensliste» festgehalten, diskutiert und schliesslich durch ein Redaktionsteam ausgewertet werden. Fernziel ist eine SRZ-interne «Wiki-Bibliothek», in der Wissen schnell und übersichtlich nachgeschlagen und genutzt werden kann. Zukünftig soll ein/e «Wissenskoordinator/in» die Wissensliste vermehrt bekannt machen und vorantreiben. Zusätzlich sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine «Fehlerkultur» sensibilisiert werden, die es möglich macht, in einen ehrlichen und offenen Austausch über Wissen und Nichtwissen zu treten.

#### **Feuerpolizei**

2012 wurden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Feuerpolizei rund 32 000 Stunden für die Begleitung von Neu- und Umbauten aufgewendet, von der Planung über die Ausführung und die Fertigstellung bis zum Bezug. Die Gebäudeversicherung Kanton Zürich hat die Weisung «Feuerpolizeiliche Kontrollen» überarbeitet und neu in Kraft gesetzt. Verschiedene Gebäudenutzungen (z.B. Bürobauten, industrielle und gewerbliche Betriebe ohne erhöhtes Brandrisiko, private Autoeinstellhallen unter 4000 m<sup>2</sup>, Gastwirtschaftsbetriebe für unter hundert Personen usw.) sind in die Eigenverantwortung der Gebäudeeigentümerschaft beziehungsweise von deren Nutzerinnen und Nutzern übergeben worden. Das bedeutet, dass diese Nutzungen nicht mehr periodisch von der Feuerpolizei kontrolliert werden.

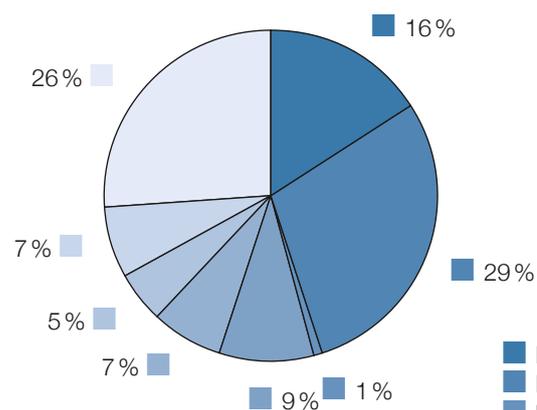
### 4.3.3 Allgemeine Kennzahlen

Einsätze Rettungsdienst in der Stadt Zürich	2009	2010	2011	2012
durch den Rettungsdienst	22 392	22 215	22 957	24 497
ergänzende Notarzteinsätze	1 189	1 139	1 244	1 351
<b>Total in der Stadt Zürich</b>	<b>23 581</b>	<b>23 354</b>	<b>24 102</b>	<b>25 848</b>

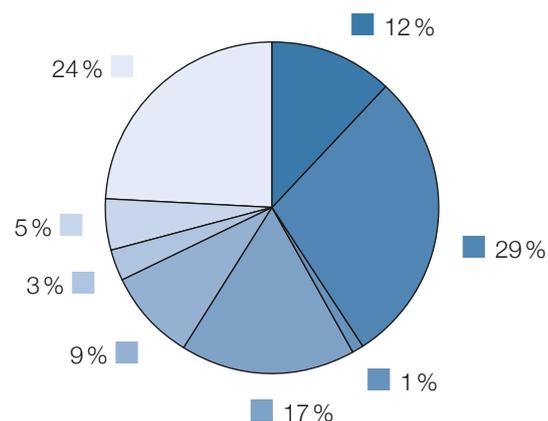
Einsätze ausserhalb der Stadt Zürich	2009	2010	2011	2012
durch den Rettungsdienst	8 347	8 005	7 394	7 815
ergänzende Notarzteinsätze	430	711	651	711
<b>Total ausserhalb der Stadt Zürich</b>	<b>8 777</b>	<b>8 716</b>	<b>8 045</b>	<b>8 526</b>
<b>Total</b>	<b>32 358</b>	<b>32 070</b>	<b>32 246</b>	<b>34 374</b>

Einsätze Feuerwehr	2009	2010	2011	2012
Brände	667	577	671	587
Brandmeldeanlagen (BMA)	1 205	1 159	1 184	1 339
Unfälle (Strassen, Strom, Bahn)	55	73	41	69
Elementarereignisse (Unwetter, Wasser)	432	664	354	787
Umweltgefährdung	376	385	308	421
Firstresponder	201	210	191	147
Tierrettungen/Insekten	261	283	306	213
Weitere Hilfeleistungen/Rettungen	1 145	1 164	1 075	1 113
<b>Total</b>	<b>4 342</b>	<b>4 515</b>	<b>4 130</b>	<b>4 676</b>

Einsätze Feuerwehr 2011



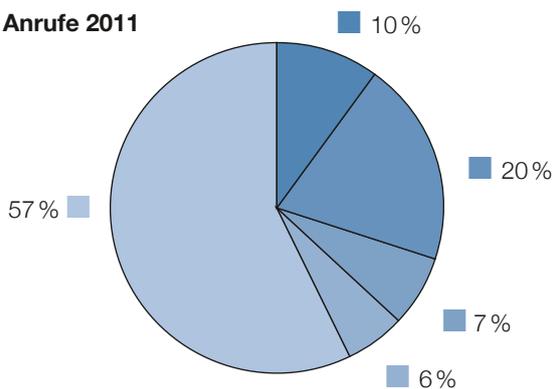
Einsätze Feuerwehr 2012



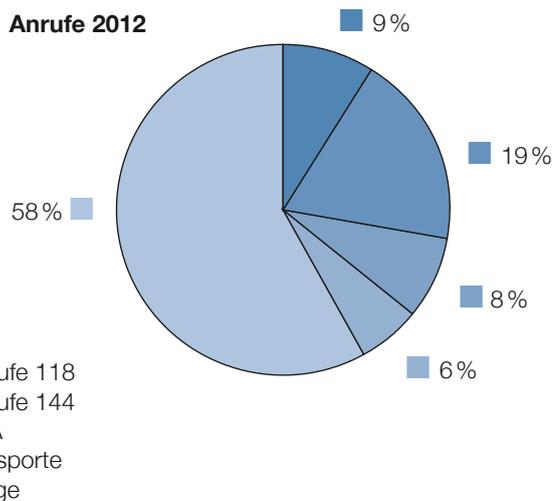
- Brände
- BMA
- Unfälle
- Elementarereignisse
- Umwelt
- First-Responder
- Tierrettung
- Weitere

Anrufe	2009	2010	2011	2012
Notrufe 118 (Feuerwehr)	55 355	49 510	47 440	45 979
Notrufe 144 (Rettungsdienst)	114 689	100 485	98 962	101 095
Brandmeldeanlagen (BMA): Statusänderungen für Wartung und/oder Umarbeiten	42 293	38 130	38 983	42 501
Aufträge Krankentransporte	34 220	30 703	29 839	30 984
Übrige Anrufe	279 112	293 748	288 699	300 245
<b>Total</b>	<b>525 669</b>	<b>512 576</b>	<b>503 923</b>	<b>520 804</b>

Anrufe 2011



Anrufe 2012



#### Dispositionen der Einsatzleitzentralen

	Feuerwehren 2011	Rettungs- dienste 2011	Feuerwehren 2012	Rettungs- dienste 2012
Stadt Zürich (inkl. Flughafen)	12 368	41 570	13 093	42 289
Übriges Dispositionsgebiet	10 070	47 052	11 905	61 815
<b>Total</b>	<b>22 483</b>	<b>88 622</b>	<b>24 998</b>	<b>104 104</b>

#### Einsatztage Zivilschutz

Allgemeine Kennzahlen	2008	2009	2010	2011	2012
Istbestand	3 078	2 832	2 700	2 342	2 320
Teilnehmertage	16 974	13 122	13 244	12 148	10 360

#### 4.3.4 Finanzkennzahlen

<b>Schutz &amp; Rettung</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Aufwand	114 511 000	123 672 000	125 091 000	121 583 000	126 477 000
Ertrag	-57 873 000	-61 519 000	-67 046 000	-72 180 000	-73 830 000
<b>Saldo</b>	<b>56 638 000</b>	<b>62 153 000</b>	<b>58 045 000</b>	<b>49 403 000</b>	<b>52 647 000</b>

Der Saldo hat sich durch die bessere Stellenplanausschöpfung erhöht.

<b>Schutzraumbautenfonds</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Aufwand	0	3 000	15 000	4 000	240 000
Ertrag	-0	-3 000	-15 000	-4 000	-240 000
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Gestützt auf Art. 23 der Verordnung über den Zivilschutz (ZSV) wurde die Ersatzabgabe des Objektes «Bauvorhaben für Schutzräume des Kaufmännischen Verbandes Zürich» aufgehoben. Diese Ersatzabgabe, basierend auf der Vereinbarung vom 20. Januar 1972 zwischen der Stadt Zürich (vertreten

durch das damalige Amt für baulichen Zivilschutz) und dem Kaufmännischen Verein Zürich, wurde seitens der Stadt Zürich nie erhoben, da diese die erforderlichen 1600 Schutzplätze nie realisiert hat. Diese Debitorenforderung wird nun abgeschlossen.



Die neue Einsatzleitzentrale von Schutz & Rettung. (Bild: Schutz & Rettung)



Die neue Einsatzleitzentrale von Schutz & Rettung. (Bild: Schutz & Rettung)

## 4.4 Dienstabteilung Verkehr

### 4.4.1 Aufgaben

Die Dienstabteilung Verkehr ist für das Verkehrsmanagement in der Stadt Zürich zuständig und vereinigt die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse. Priorität genießt dabei die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Dienstabteilung Verkehr verhindert durch sicheres Einrichten und Bewirtschaften der Verkehrsräume Unfälle. Durch eine vernetzte Verkehrssteuerung wird der Verkehrsfluss laufend optimiert. In Notfällen können jederzeit lebensrettende Rettungs- und Interventionswege freigeschaltet werden. Die Dienstabteilung Verkehr gliedert sich in vier Fachbereiche sowie drei Stabsfunktionen. Die Direktion, die Bereichs- und die Stabsleitenden bilden die Geschäftsleitung.

Der Bereich «Analyse + Planung» beurteilt Verkehrsprojekte der Stadt Zürich auf der Basis praxisbezogener und wissen-

schaftlich erhärteter verkehrlicher Grundlagen und Analysen, insbesondere Modellrechnungen und Unfallstatistik. Die Planung von Verkehrskonzepten sowie die verkehrstechnische Bewertung von Verkehrs- und Hochbauprojekten, die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Zürich haben, obliegen diesem Bereich. Er wertet die Verkehrsunfälle der Stadt Zürich aus und schlägt Sanierungsmassnahmen vor. Auch die Planung von Verkehrszonen (Tempo 30, Begegnungszonen, Altstadt, Quartierzentren) gehört dazu.

«Regelung + Entwicklung», zertifiziert nach ISO 9001, koordiniert den Fliessverkehr mit dynamischen Signalisationsanlagen. Die Abteilung entwickelt und fördert neue Verkehrstechnologien in Zusammenarbeit mit Hochschulen und Industrie. Es werden unter Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmenden neue Verkehrsregelungsanlagen projektiert und in Betrieb genommen. Regelung + Entwicklung erarbeitet auch

die Software für die verkehrsabhängige dynamische Steuerung der rund 400 Lichtsignalanlagen der Stadt Zürich.

Der Bereich «Mobilität + Recht» setzt sich mit strassenverkehrsrechtlichen Fragen auseinander. Er beobachtet und analysiert Mobilitätsentwicklungen. Seine Mitarbeitenden bereiten permanente Verkehrsanordnungen und die Umsetzung der entsprechenden Signalisation vor. Er bewirtschaftet die gebührenpflichtigen Parkplätze und die Blauen Zonen und stellt Sonderbewilligungen für den ruhenden Verkehr und die Zufahrt zu Sperrzonen aus. Schliesslich beurteilt «Mobilität + Recht» Bau- und Reklamegesuche in Bezug auf Verkehrstechnik und -sicherheit.

Die Abteilung «Ausführung + Unterhalt» erarbeitet in Koordination mit anderen Stellen innerhalb der städtischen und der kantonalen Verwaltung (Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe usw.) Umleitungs- und Signalisationskonzepte für Baustellen und Anlässe und plant Markierungen. Sie stellt Signalisations-, Wegweisungs- und Absperrmaterial aller Art bereit, liefert dieses an seinen Bestimmungsort und wartet es sach- und fachgerecht.

Für weitere Angaben: [www.stadt-zuerich.ch/dav](http://www.stadt-zuerich.ch/dav)

#### 4.4.2 Jahresschwerpunkte

##### Rahmenprogramm Verkehrssicherheit

Das im Januar 2012 von der Dienstabteilung Verkehr initiierte Rahmenprogramm Verkehrssicherheit hat zum Ziel, die Zahl der auf dem Stadtgebiet im Strassenverkehr verletzten Personen markant zu reduzieren. Im ersten Halbjahr 2012 wurden dazu zwölf Verkehrssicherheitsprogramme europäischer Grossstädte analysiert und in einem Zwischenbericht dokumentiert. Im nächsten Schritt soll die bestehende Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Zürich dargestellt werden. Dazu wurden im zweiten Halbjahr 2012 Interviews mit verschiedenen Stellen der Stadtverwaltung geführt. Der Zwischenbericht zum Stand der Verkehrssicherheitsarbeit erscheint im Frühling 2013. Bis Ende 2013 sollen dann Vorschläge vorliegen, mit welchen Massnahmen organisatorischer und operativer Natur eine Reduktion der Verunfallten erzielt werden kann. Darunter fallen unter anderem alle Massnahmen, die vom Eidgenössischen Handlungsprogramm «Via Sicura» vorgesehen sind, so zum Beispiel die systematische Überprüfung und Sanierung der Infrastruktur, insbesondere im Bereich von Fussgängerstreifen.

##### Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich

Die Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL VRZ) übernimmt im Auftrag des Bundes das Verkehrsmanagement im Grossraum Zürich. Die Trägerschaftsvereinbarung regelt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung zwischen Bund, Kanton Zürich, Stadt Winterthur und Stadt Zürich. Die RL VRZ ist integriert in die Verkehrsleitzentrale der Kantonspolizei Zürich. Die beiden städtischen Zentralen der Dienstabteilung Verkehr und der Stadtpolizei Winterthur sind über den «Citylink» angeschlossen. Seit rund eineinhalb Jahren ist die Organisation aktiv. Eine Herausforderung stellte der hohe Abstimmungs- und Koordinationsaufwand dar. Der Informationsaustausch wurde mit Prozessbeschreibungen dokumentiert und in mehreren Fällen praxisnah erprobt. In den kommenden Jahren sind die Vernetzung der technischen Systeme und die Verfeinerung der Prozesse vorgesehen. Eine Fallübung im 2013/2014 mit allen Beteiligten soll die Einsatzbereitschaft der RL VRZ unter Beweis stellen.

##### «Weniger ist mehr» –

##### Reduktion der Strassensignalisation

Die Dienstabteilung Verkehr verfolgt mit dem strategischen Projekt «Weniger ist mehr» (WIM) das Ziel, alle nicht notwendigen Signaltafeln zu entfernen. Die Massnahmen aus dem Projekt leisten einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Stadtbild. Auf die Dauer können auch die Kosten für den Unterhalt des Signalisationsmaterials gesenkt werden. Im Jahr 2012 konnten im «Schilderwald Zürich» 1094 Verkehrsschilder (10 % davon sind Wegweiser, 90 % Signalisationen), 269 Ständer und 450 Signalrahmen demontiert werden. Knapp 50 % des entfernten Materials resultierten aus der Umsetzung von vier «WIM-Zonen» (bestehend aus Tempo-30-/Parkverbots-/Blaue Zonen): Zone «Eichbühl» (Kreis 4), Zone «Konrad» (Kreis 5), Zone «Lyrenweg» (Kreis 9) und Zone «Grosswiesen» (Kreis 12). Nächstes Jahr stehen weitere «WIM-Zonen» zur Umsetzung an: die Zonen «Erismann-/Kanzleistrasse» (Kreis 4), «Riedhof» (Kreis 10) und «Lerchenhalde» (Kreis 11). Im Bereich «Wegweisung» sollen der Bucheggplatz und das Bellevue optimiert werden.

##### Bevorzugung von Blaulichtfahrzeugen

Fahrzeuge von Schutz und Rettung (SRZ) können im Einsatz behindert werden, wenn auf den Strassen ein hohes Verkehrsaufkommen herrscht. Der Einsatzzentrale von SRZ stehen heute zwölf Routen zur Verfügung, auf denen die Lichtsignalanlagen so geschaltet werden können, dass der Verkehr abfließt und die nachfolgenden Einsatzfahrzeuge nicht blockiert werden. Seit 2012 können die Fahrzeuge auch auf Eigenstrasse des öffentlichen Verkehrs auf zwei Routen (Langstrasse und General-Guisan-Quai) bevorzugt werden. Sie melden sich an den entsprechenden Lichtsignalanlagen analog zum öffentlichen Verkehr als «Tram» oder «Bus» an. Mit dem Code «SRZ» werden bei einer Anmeldung die Bus-/Tram-signale auf freie Fahrt gestellt. Die Durchfahrt der mit Blaulicht fahrenden Fahrzeuge wird registriert. Anschliessend erfolgt die Freigabe für den restlichen Verkehr. Die Bevorzugung von Blaulichtfahrzeugen wird in enger Zusammenarbeit mit SRZ und den Verkehrsbetrieben (VBZ) realisiert.

##### Fussgängersicherheitskampagne

Im Winter 2010/2011 kam es auf den verschneiten Strassen der Stadt Zürich zu ungewöhnlich vielen Unfällen, weil Autofahrerinnen und -fahrer ihr Verhalten zu wenig den Gegebenheiten anpassten oder mit unzureichend wintertauglichen Reifen unterwegs waren. Als Reaktion auf dieses Problem hat die Dienstabteilung Verkehr im Oktober 2012 an 9000 zufällig ausgewählte Besitzerinnen und Besitzer einer Parkkarte einen Jeton und Tipps für die Fahrt im Winter versandt. Mit dem Jeton kann nicht nur das Reifenprofil überprüft werden; er kann auch für Einkaufswagen benutzt werden. Darüber hinaus war die Dienstabteilung Verkehr massgeblich an der von der Stadtpolizei durchgeführten Fussgängerstreifenkampagne im November 2012 beteiligt, deren Tanzvorführungen grosse Resonanz in der Öffentlichkeit hatten.

##### «Velogrid» – Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastruktur

Ziel des im Jahr 2011 lancierten Projekts «Velogrid» ist es, die bestehenden innerstädtischen Velorouten, die intensiv genutzt werden, besser sichtbar zu machen sowie Lücken zu schliessen. Durch

den Ausbau der permanenten sowie baustellenbedingten Veloinfrastruktur soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Akzeptanz für Velofahrerinnen und -fahrer verbessert werden. In den Jahren 2011 bis 2012 sind auf neun Routen auf einer Gesamtlänge von 21,3 km rund 500 Massnahmen umgesetzt worden. Es wurden neue Radstreifen und bestehende neu markiert, neue Velowegweiser mit Zielangaben montiert, Signalisationen ergänzt und Anpassungen an Verkehrsregelungsanlagen vorgenommen. Um die Förderung des Veloverkehrs weiter voranzutreiben, werden im Jahr 2013 weitere neun Routen mit einer Gesamtlänge von insgesamt 29 km saniert.

### Velogerechte Baustellen

Da für Velofahrende, insbesondere bei Baustellen, Optimierungspotenzial besteht, wurde im Jahr 2012 das Projekt «Velogerechte Baustellen» ins Leben gerufen. Die bisherige Umleitungssignalisation für den Veloverkehr wurde in Think-tanks und Sitzungen überarbeitet. Darauf folgend stellten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Werkhofs der Dienstabteilung Verkehr die Prototypen für eine neue Umleitungssignalisation für Velos her. Die Prototypen bestanden die kritische Prüfung durch die Fachleute. Die erste Serie neuer oranger Veloumleitungssignale wird Anfang 2013 einsatzbereit sein. Im Jahr 2013 werden erste Erfahrungen gesammelt und ausgewertet. Das

Produktesortiment für die Velowegweisung wird in der Folge durch den Werkhof definiert.

### Innovationsmanagement

Das Innovationsmanagement wurde in den Jahren 2008–2012 lanciert, um Neuerungen und somit die Geschäftsentwicklung zu fördern, damit das Verkehrsmanagement der Schweizer Wirtschaftsmetropole langfristig den Herausforderungen der Zeit gewachsen ist. Eine wichtige Prämisse ist dabei die Entwicklung von Methoden zur systematischen Erarbeitung neuartiger Lösungen in operativen Aufgaben und organisatorischen Fragen. Dazu braucht es den Aufbau eines neuerungsfreundlichen Betriebsklimas mit der entsprechenden Mitverantwortung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das Etablieren eines antizipierenden, offenen Dialogs. Gegenwärtig sind projektspezifische Lösungsansätze zur Verbesserung der Veloführung und -parkierung aus dem Projekt Innovationsmanagement heraus entstanden. In einem Themenspeicher befinden sich über siebenzig weitere Mitarbeiterideen für neuartige Lösungen, deren Stand regelmässig nachgeführt wird. Nach der Aufbauphase wird das Projekt in die Standardorganisation übergeführt. Ein heterogen zusammengesetztes Team stellt den Fortbestand des Innovationsgedankens sicher.

### 4.4.3 Allgemeine Kennzahlen

Verkehrssicherheit	2008	2009	2010	2011	2012
Strassenverkehrsunfälle	3 886	4 050	3 803	3 666	3 550
Verletzte Verkehrsteilnehmende	1 394	1 360	1 372	1 301	1 290
Verkehrstote	11	9	11	12	6

Die Zahl der gemeldeten Strassenverkehrsunfälle hat im Jahr 2012 erneut abgenommen und einen historischen Tiefstand erreicht. Die Abnahme betrifft in erster Linie Unfälle, bei denen nur Sachschaden entstand. Die Zahl der Verletzten hingegen

hat fast stagniert, mit einer leichten Tendenz nach unten. Mit sechs im Strassenverkehr getöteten Personen wurde der zweit-tiefste Stand nach 2005 mit damals fünf Getöteten erreicht.

Sicherheitsvorkehrungen	2008	2009	2010	2011	2012
Bei Baustellen und Verkehrsumleitungen	1 610	1 691	1 629	1 753	1 827

Die Anzahl Sicherheitsvorkehrungen an Baustellen ist angestiegen und aufgrund der starken Bautätigkeit weiterhin auf einem hohem Stand.

Verkehrsvorschriften	2008	2009	2010	2011	2012
Umgesetzte Verkehrsvorschriften	156	137	131	216	182

Die Anzahl der umgesetzten Verkehrsvorschriften steht in direkter Abhängigkeit zur Anzahl realisierter Strassenbauprojekte des Tiefbauamts.

Bewilligungen	2008	2009	2010	2011	2012
Anwohnerparkkarten	37 152	36 559	35 551	36 644	36 538
Gewerbeparkkarten	3 968	4 101	4 352	4 901	5 403
Spezialbewilligungen	5 667	5 594	5 495	5 573	5 650

Die Anzahl verkaufter Anwohnerparkkarten im Berichtsjahr liegt auf dem Vorjahreswert. Bei den Gewerbeparkkarten ist

wiederum eine Zunahme zu verzeichnen. Die Spezialbewilligungen sind seit Jahren konstant.

#### 4.4.4 Spezifische Kennzahlen

##### Finanzkennzahlen

Dienstabteilung Verkehr	2008	2009	2010	2011	2012
Ausgaben	33 344 000	31 875 000	32 235 000	31 838 000	31 729 000
Erträge	-14 138 000	-13 200 000	-13 522 000	-13 503 000	-12 844 000
<b>Saldo</b>	<b>19 206 000</b>	<b>18 675 000</b>	<b>18 713 000</b>	<b>18 335 000</b>	<b>18 885 000</b>

Die Saldoentwicklung liegt rund 2 Mio. Fr. unter Budget. Der Personalaufwand entwickelte sich nach Plan. Der Sachaufwand wurde aufgrund einer durchgeführten Submission für die

Sanierung von Lichtsignalanlagen (LSA) und geringerer Unterhaltskosten unterschritten. Die Abschreibungen auf den Investitionen liegen aufgrund der tieferen Ausgaben unter Budget.

Blaue Zonen	2008	2009	2010	2011	2012
Ausgaben	12 447 000	13 606 000	13 999 000	14 477 000	15 009 000
Erträge	-12 447 000	-13 606 000	-13 999 000	-14 477 000	-15 009 000
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

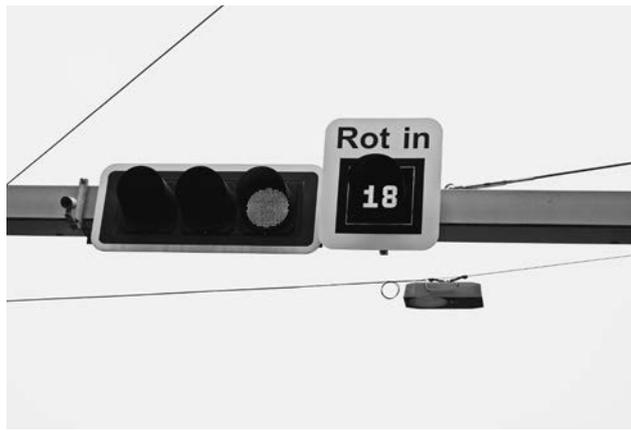
In den vergangenen Jahren waren keine grösseren Ersatzbeschaffungen für die Infrastruktur in den Blauen Zonen nötig, weshalb wiederum ein Überschuss erwirtschaftet wurde.

Der Ertrag aus den Parkkartengebühren ist im Berichtsjahr über Budget.

Parkgebühren	2008	2009	2010	2011	2012
Ausgaben	16 241 000	15 842 000	16 581 000	16 204 000	16 243 000
Erträge	-16 241 000	-15 842 000	-16 581 000	-16 204 000	-16 243 000
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Die Ersatzbeschaffung von Parkuhren wird aus der Spezialfinanzierung getragen. Der Ertrag aus den Parkgebühren ist

im Berichtsjahr konstant geblieben. Der Aufwandüberschuss von rund 0,6 Mio. Fr. ist knapp unter Budget.



Neue Verkehrsinfrastruktur 2012: Veloampel an der Kreuzung Falken-/Bellerivestrasse, Begegnungszonen-Rack auf einem Betonsockel am Bullingerplatz und Rotlicht-Countdown an der Verzweigung Rosengarten-/Nordstrasse. (Bilder: Heiko Ciceri, Dienstabteilung Verkehr)

## 4.5 Stadtrichteramt

### 4.5.1 Aufgaben

Das Stadtrichteramt stellt die weltweite Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Übertretungen des eidgenössischen, des kantonalen und des kommunalen Rechts sicher, die in die örtliche, sachliche und funktionale Zuständigkeit der Stadt Zürich fallen. Es sorgt für die rechtlich einwandfreie und zeitgerechte Behandlung und Erledigung dieser Übertretungsstrafverfahren sowie für eine einheitliche Rechts- und Strafpraxis. Damit gewährleistet es auf dem Gebiet der Stadt Zürich Rechtssicherheit und stärkt das Rechtsbewusstsein nicht nur der Allgemeinheit, sondern auch des Individuums. In diesem Sinne betreibt es sowohl General- als auch Spezialprävention.

Im Rahmen dieses Kerngeschäfts beteiligt sich das Stadtrichteramt an der Gestaltung von Gesetzgebung und Rechtsprechung auf kommunaler, kantonalen und nationaler Ebene und vertritt die Interessen und Bedürfnisse einer urbanen Bevölkerung sowie die speziellen Anliegen einer Grossstadt. In der Erfüllung dieser Hauptaufgaben ist das Stadtrichteramt selbständig und geniesst den Schutz der richterlichen Unabhängigkeit. Deshalb ist das Stadtrichteramt dem Polizeidepartement nur administrativ unterstellt; die Aufsicht über die richterliche Tätigkeit obliegt dem Statthalteramt.

Daneben gewährleistet das Stadtrichteramt den Aufbau und den Betrieb eines Kompetenzzentrums für Verlustscheinbewirtschaftung für die Verwaltung der Stadt Zürich. Es sorgt damit für die rechtlich einwandfreie und zeitgerechte Eintreibung der Verlustscheinforderungen der allermeisten Dienstabteilungen der Stadtverwaltung.

Für weitere Angaben: [www.stadt-zuerich.ch/stadtrichteramt](http://www.stadt-zuerich.ch/stadtrichteramt)

### 4.5.2 Jahresschwerpunkte

#### Verlustscheinbewirtschaftung

Der Bereichsleiter verliess nach vierjähriger Tätigkeit auf Ende September 2011 das Verlustscheininkasso. Da nebst der Einarbeitung der neuen Führung vor allem die reibungslose Weiterführung dieses Bereichs an erster Stelle stand, konnte das Stadtrichteramt erste Angaben zur Werthaltigkeit der im September 2010 zu Testzwecken übernommenen 152 Verlustscheine der Sozialen Dienste erst im zweiten und nicht wie vorgesehen im ersten Trimester machen. Zur Validierung dieser Angaben, hauptsächlich aber, um noch mehr Informationen über die Menge, die einzelnen Kategorien, die Altersstruktur sowie Berechnungen über den zeitlichen und finanziellen Aufwand für die Übergabe und die Übernahme usw. zu erhalten, wurde im Oktober der Firma PricewaterhouseCoopers AG der Auftrag für das Projekt «Validierung Werthaltigkeit Verlustscheine Soziale Dienste» erteilt. Erste Feststellungen und Empfehlungen liegen zwar vor, aber aufgrund der Komplexität dieser Thematik und einiger neuer Erkenntnisse konnte das Projekt nicht mehr im Jahr 2012 abgeschlossen werden. Das Stadtrichteramt strebt an, dass dies in der ersten Jahreshälfte 2013 der Fall sein wird. Wegen dieser Verzögerung war es auch nicht möglich, einen Antrag für einen schrittweisen Ausbau des Verlustscheininkassos einzureichen.

Auch die Reorganisation der Dokumentenvorlagen und der hinterlegten Prozesse konnten aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt werden.

Dadurch, dass nach dem Weggang des Bereichsleiters sowohl die Nachfolgerin als auch der neue Stellvertreter zuerst in ihre neuen Aufgabengebiete eingearbeitet werden mussten, und aufgrund der Umstände, dass einerseits trotz intensiver Suche 2,8 Stellenwerte fast das ganze Jahr nicht besetzt werden konnten und andererseits ein Mitarbeiter krankheitsbedingt für mehrere Wochen ausfiel, waren die geplanten Einnahmen von mindestens 2,8 Mio. Fr. nicht erreichbar. Dass das Ziel lediglich um rund Fr. 400 000.– verfehlt wurde und somit effektive Einnahmen von doch etwa 2,4 Mio. Fr. (davon Fr. 452 745.90 für Verlustscheine anderer Dienstabteilungen) mit einem Gewinn von ungefähr Fr. 640 000.– resultierten, war nur dank einem vorbildlichen Einsatz des vorhandenen Personals möglich.

#### Rückführung in eine Remo-Dienstabteilung

Sowohl die Budgetierung als die Rechnungslegung erfolgten reibungslos.

#### Gesetzesnovellen

Der bereits zu Beginn der Berichtsperiode schon erfreulich hohe Stand an Konsolidierung der in letzter Zeit in Kraft getretenen Gesetzesänderungen konnte noch einmal gesteigert und vor allem gefestigt werden. Dazu beigetragen hat die Einführung neuer Standardabläufe und Verfügungstypen im elektronischen Workflow.

Insgesamt jedoch hat der Zeitaufwand, der seit der Einführung des neuen allgemeinen Teils des Strafgesetzbuchs (AT StGB) per 1. Januar 2007, aber vor allem mit der Einführung der neuen Schweizerischen Strafprozessordnung (CH StPO) per 1. Januar 2011 für die juristische Bearbeitung pro Geschäftsfall betrieben werden muss, angesichts der nicht zu unterschätzenden Tragweite der Neuerungen markant zugenommen. Ganz grundsätzlich ist auch das Bedürfnis der – in der Regel rechtsschutzversicherten – beschuldigten Personen, Einsprache zu erheben und ihren Fall vom Bezirksgericht beurteilen zu lassen, signifikant gestiegen. Dies vor allem dort, wo das Übertretungsstrafverfahren auch noch zivilrechtliche Wirkung zeitigt. Die amtsintern getroffenen Massnahmen zur Effizienzsteigerung brachten zwar wieder eine erhöhte Erledigungszahl bei den Einsprachen. Sie genügt aber klar nicht, um die Einsprachependenzen innert vernünftiger Frist abzubauen und zu bewältigen. Um den Eintritt einer Strafverfolgungsverjährung, die nebst einem finanziellen Verlust einen enormen Reputationsschaden zur Folge hat, zu vermeiden und unter dem Aspekt, dass nicht wie vermutet ab 2014, sondern bereits ab 1. Dezember 2012 die jährlich etwa 10 000 Schwarzfahrerfälle, die seit einem Bundesgerichtsentscheid vom 25. Januar 2011 nicht mehr bestraft werden konnten, wieder dazukommen, hat das Stadtrichteramt für das Jahr 2013 eine zusätzliche Juristenstelle (ausserordentliche Stellvertretung des Stadtrichters, ao. Stv. StRi) beantragt, die der Gemeinderat mit dem Budget 2013 bewilligte.

In Bezug auf die anstehende Revision des AT StGB hatte sich das Stadtrichteramt an der Vernehmlassung beteiligt und mit Erfolg beantragt, die gemeinnützige Arbeit müsse als Vollzugsform auch für Übertretungsbussen unbedingt beibehalten werden. Zudem sei auf einen gesetzlich festgeschriebenen Umwandlungssatz für Ersatzfreiheitsstrafen bei Übertretungsbussen zu verzichten. Die dabei geltend gemach-

ten Argumente sind auch von anderen Vernehmlassungsbeteiligten analog vorgebracht worden. Der Bundesrat hat jene aufgenommen und in seine Botschaft an die Eidgenössischen Räte vom 4. April 2012 einfließen lassen. Folgen die Räte dem Antrag des Bundesrats, dürfte sich der mit der Novellierung verbundene Aufwand in Grenzen halten.

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Regierungsratsverordnung über die Gebühren, Auslagen und Entschädigungen der Strafverfolgungsbehörden (GebV StrV, LS323.1) auf die Stadtrichterämter erfolgte zwar nicht wie erwartet auf den 1. Januar 2012, wurde jedoch mit dem Erlass der «Richtlinien Gebührenansätze der Übertretungsstrafbehörden» vom 18. Mai 2012 durch die Direktion der Justiz und des Innern gestützt auf § 13 GebV StrV dennoch im Berichtsjahr realisiert und auf den 1. August in Kraft gesetzt. Damit ist das Ziel der einheitlichen Bemessung der Gebühren der Übertretungsstrafbehörden im Kanton Zürich innerhalb der gegebenen Gebührenrahmen erreicht. Die Ablösung der bisherigen Spruch-, Schreib- und Zustellgebühren durch die neuen Gebührenpauschalen konnte im Stadtrichteramt samt der entsprechenden Übergangsregelung rechtzeitig und ohne nennenswerte Probleme ins System implementiert werden und hat sich bislang weitgehend bewährt.

Der Stadtrat hat die vom Gemeinderat mit Beschluss vom 7. März 2012 erlassene Prostitutionsgewerbeverordnung mit STRB 0611/2012 teilweise bereits auf den 1. Juli 2012 in Kraft gesetzt. Die wichtigste der damit bereits geltenden Änderungen besteht darin, dass neu auch Freier bestraft werden können.

#### **Einführung und Konsolidierung der Allgemeinen Polizeiverordnung der Stadt Zürich**

Die Einführung und Konsolidierung der neuen, per 1. Januar 2012 in Kraft getretenen Allgemeinen Polizeiverordnung der Stadt Zürich verlief reibungslos, und auch die Herstellung von Rechtssicherheit sowie die Förderung einer einheitlichen Praxis im Einflussbereich des Stadtrichteramts sind auf gutem Weg.

#### **E-Government**

Strafbehörden sind nach der Schweizerischen Strafprozessordnung gehalten, an Verfahren Beteiligten Entscheide auf Verlangen elektronisch zuzustellen. Um den technischen Anforderungen zu genügen, musste das Stadtrichteramt die nötigen Voraussetzungen schaffen. Weitere Angaben können dem

Geschäftsbericht 2011 entnommen werden. Im Jahr 2012 wurden nach den Testphasen per 1. August die amtsinternen Abläufe ausgerollt. Seit dem 2. August 2012 werden Entscheide der verfügungsberechtigten Personen ins vom Gesetz vorgeschriebene Archiv-Format PDF/A konvertiert und mit deren elektronischer Signatur, die ihre Zeichnungskompetenz ausweist, versehen. Was so einfach scheint, greift bei näherer Prüfung jedoch tief in die Systemarchitektur des Stadtrichteramts ein. Es gibt daher nach wie vor Anpassungsbedarf, und die involvierten Fachkräfte werden neben ihrem täglichen Arbeitspensum noch immer bei der Suche nach Optimierung gefordert. Damit der elektronische Zugang zum Stadtrichteramt für Verfahrensbeteiligte gesetzeskonform verläuft, ist der Bau eines Online-Schalters zwingend. Hier sind die ersten Entwicklungen erfolgt, und eine Einführung ist im Jahr 2013 geplant.

#### **Schnittstelle zum Unfalltechnischen Dienst (UTD) der Stadtpolizei**

Das Projekt «Schnittstelle zum Unfalltechnischen Dienst (UTD) der Stadtpolizei» mit dem Ziel, Zugriff auf alle Fotos der UTD-Bilderdatenbank zu erlangen, die im Stadtrichteramt penden- te Geschäfte betreffen, konnte nicht weiterverfolgt werden, weil die Projektleitung beim Kanton liegt und das Stadtrichteramt auf den Lauf der Dinge keinen Einfluss hat. Die für die Erreichung des Projektziels nötige Einbindung dieser Bilderdatenbank in die kantonale Polizeidatenbank «Polis» ist Rahmen des kantonalen Projekts «Performance» vorgesehen. Es setzt entsprechende Schnittstellen zwischen den beteiligten kantonalen und kommunalen Polizei- und Justizbehörden voraus.

#### **IT**

Der Ausbau der Schnittstelle zum Kommissariat «Zentralstelle für Verkehrs- und Ordnungsbussen (ZVO)» der Stadtpolizei mit dem Ziel, auch Aktenergänzungen durch die ZVO (Anforderung von digitalen Fotos, Einholung von Nachtragsrapporten usw.) mit einem der Rückweisung ähnlichen Verfügungstyp und Verfahren papierlos darüber abwickeln zu können, musste aufgrund dringenderer Vorhaben erneut zurückgestellt werden. Der Grund dafür liegt hauptsächlich im Umstand, dass die Umsetzung der vom Gesetzgeber im Rahmen von E-Government geforderten Systemanpassungen in der Berichtsperiode erheblich mehr Ressourcen band als vorgesehen. Das Anliegen bleibt jedoch auf der Pendenzenliste.

#### **4.5.3 Spezifische Kennzahlen**

Rechnung in Fr.	2008	2009	2010	2011	2012
Aufwand	20 980 322	21 356 322	19 884 466	19 010 343	17 958 603
Ertrag	-33 335 108	-30 170 170	-31 739 368	-28 411 060	-26 184 766
<b>Saldo</b>	<b>-12 354 786</b>	<b>-8 813 848</b>	<b>-11 854 902</b>	<b>-9 400 716</b>	<b>-8 226 163</b>

#### **Kommentar**

Der Minderaufwand ist hauptsächlich auf eine Reduktion einerseits bei den Betreibungskosten um rund Fr. 300 000.– (Rückgang sämtlicher Inkassomassnahmen) andererseits bei den Abschreibungen um rund Fr. 800 000.– (fehlende Schwarzfahrerfälle sowie eine vermutlich verbesserte Zahlungsfähigkeit der Beschuldigten) zurückzuführen.

Der Minderertrag ist einerseits auf eine Reduktion bei den Bussen und den Gebühren um rund 1,3 Mio. Fr., wo eine Abnahme

der erledigten Rechtsgeschäfte (-1714) vor allem aber ein um Fr. 10.82 tieferer Durchschnitt bei den verfügbaren Totalbeträgen zu verzeichnen ist, begründet. Andererseits haben rund Fr. 600 000.– bei den Rückerstattungen Dritter (Rückgang der Rechtsgeschäfte und aller Inkassomassnahmen) und weitere rund Fr. 400 000.– wegen tieferer Erträge beim Verlustscheininkasso (Führungswechsel) zu Buche geschlagen.

#### 4.5.4 Allgemeine Kennzahlen

<b>Eingang Verzeigungen (Anzahl)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012<sup>1</sup></b>
Übertrag aus dem Vorjahr	1 921	4 361	5 881	5 708	4 666
Statistikbereinigung nach Systemüberprüfung	–	–1 060	–	–	76 <sup>2</sup>
Rapporte aus dem Übertretungsstrafrecht (Sicherheits-, Gewerbe-, Wirtschaftspolizei, Meldewesen usw.)	93 669	90 862	91 034	79 435	77 076
<b>Gesamtzahl der Verzeigungen</b>	<b>95 590</b>	<b>94 163</b>	<b>96 915</b>	<b>85 143</b>	<b>81 742</b>
<b>Erledigung</b>					
Bussen, Verweise usw.	79 699	77 204	79 822	69 581	68 082
Einstellung des Verfahrens	1 651	1 314	1 367	1 661	1 133
Überweisungen an Statthalterämter	6 686	5 924	6 555	5 874	5 743
Überweisungen an Bezirks- bzw. Staatsanwaltschaften	–	–	–	–	–
Überweisungen an andere Amtsstellen	195	201	228	285	186
Vereinigung mit anderen Verzeigungen der gleichen Täterschaft	2 998	3 637	3 235	3 076	3 589
sonstige Erledigungen	–	–	–	–	30
Übertrag auf das nächste Jahr	4 361	5 881	5 708	4 666	3 055
<b>Total</b>	<b>95 590</b>	<b>94 163</b>	<b>96 915</b>	<b>85 143</b>	<b>81 818</b>

<b>Begehren um gerichtliche Beurteilung</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Übertrag aus dem Vorjahr	986	1 276	1 616	2 416	2 225
Einsprachen	7 722	7 158	6 867	7 362	6 494
<b>Total</b>	<b>8 708</b>	<b>8 434</b>	<b>8 483</b>	<b>9 778</b>	<b>8 719</b>

<b>Erledigung</b>					
Nichteintreten	1 502	1 443	1 429	684	578
Rückzug der Einsprachen	963	813	571	605	652
aufgehobene Bussen	3 751	3 282	3 065	3 525	3 302
sonstige Erledigungen	1 216	1 150	943	2 420	2 051
Weisungen an das Bezirksgericht	129	130	59	319	375
<b>Total</b>	<b>7 432</b>	<b>6 818</b>	<b>6 067</b>	<b>7 553</b>	<b>6 958</b>
Pendente Fälle	1 276	1 616	2 416	2 225	1 761
<b>Total</b>	<b>8 708</b>	<b>8 434</b>	<b>8 483</b>	<b>9 778</b>	<b>8 719</b>

<b>Erledigungen der Weisungen an das Bezirksgericht</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Einsprache abgelehnt	–	–	–	183	238
Einsprache zugelassen	–	–	–	24	13
bestätigt	29	32	31	15	44
im Schuldpunkt bestätigt, jedoch von Bestrafung Umgang genommen	–	–	–	–	–
vor Gericht anerkannt	37	31	21	14	34
aufgehoben	17	20	13	13	18
an das StRAZ <sup>3</sup> zurückgewiesen/abgewiesen	6	13	4	2	8
Ausstehende Entscheide	41	37	27	71	80
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>133</b>	<b>95</b>	<b>323</b>	<b>435</b>

<sup>1</sup> Per 1. Januar 2012 Rückführung vom WOV-Pilotprojekt in eine Remo-Dienstabteilung

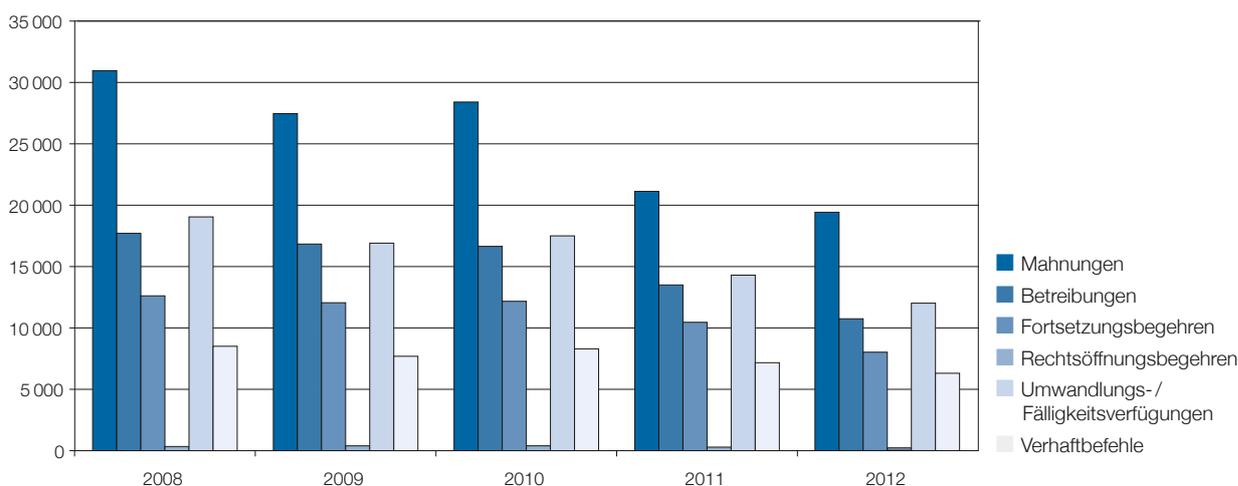
<sup>2</sup> Diese Statistikbereinigung wurde nötig, da es bei der Integration der mit der Einführung der Schweizerischen Strafprozessordnung seit Anfang 2011 neu dazu gekommenen Verfügungstypen «Eröffnung Verfahren» und «Nichtanhandnahme» in die Statistiken für den Geschäftsbericht zu Missverständnissen kam, die zur Folge hatten, dass die Ende 2011 zwar mit dem Verfügungstyp «Eröffnung Verfahren» verfügten, im Entscheid aber noch offenen, also insofern dennoch pendente Geschäfte weder als verfügt noch als pendent Eingang in die Statistik fanden.

Da die Verfahrenseröffnung eine reine Aktenverfügung darstellt, die nicht nach aussen in Erscheinung tritt, werden solche zwar verfügten, im Entscheid aber offenen Geschäfte im Geschäftsbericht inskünftig als pendent geführt.

<sup>3</sup> Die Erweiterung der Abkürzung StRA auf StRAZ drängte sich auf, da es seit der Einführung der neuen Strafprozessgesetzgebung allein im Kanton Zürich mehrere Stadtrichterämter gibt.

Vollzug	2008	2009	2010	2011	2012
Mahnungen	30954	27459	28404	21128	19567
Betreibungen	17707	16835	16646	13503	10905
Fortsetzungsbegehren	12616	12054	12171	10460	8122
Rechtsöffnungsbegehren	340	393	397	289	228
Umwandlungs- / Fälligkeitsverfügungen	19047	16907	17503	14300	12247
Verhaftbefehle	8507	7692	8294	7167	6380

### Vollzug 2008–2012



### Kommentar zu Eingang Rapporte aus Übertretungsstrafrecht und Vollzug

Die Abnahme bei den eingegangenen Rapporten gegenüber dem Vorjahr um rund 2300 ist hauptsächlich auf den Rückgang bei den sogenannten «Schwarzfahrten» (Benützen eines öffentlichen Verkehrsmittels ohne gültigen Fahrausweis) um rund 1700 Geschäfte zurückzuführen, wurden doch bis zur Veröffentlichung des im Geschäftsbericht 2011 gewürdigten Bundesgerichtsurteils Ende Februar 2011 noch alle «Schwarzfahrten» ans Stadtrichteramt rapportiert, wenn die Strafverfahren in den vom Gerichtsentscheid erfassten Fällen auch alle mit Nichtanhandnahmeverfügungen erledigt wurden mussten. Zudem war bei den Rapporten von der Zentralstelle für Verkehrs- und Ordnungsbussen eine Reduktion um rund 400 zu verzeichnen.

Der hohe Rückgang beim gesamten Vollzug kann bis auf die Abnahme beim Geschäftseingang nicht schlüssig erklärt werden.

Da das Benützen eines öffentlichen Verkehrsmittels ohne gültigen Fahrausweis seit dem 1. Dezember 2012 wieder in

allen Fällen strafbar ist, geht das Stadtrichteramt davon aus, dass ab 2013 sowohl beim Geschäftseingang als auch beim gesamten Vollzug wieder eine erhebliche Steigerung erfolgen wird.



Das Stadtrichteramt an der Gotthardstrasse. (Bild: Lukas Roth, Stadtrichteramt)

## 5. Parlamentarische Vorstösse

### I. Unerledigte Initiativen

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2012)

Volks- und Einzelinitiativen, die vom Gemeinderat dem Stadtrat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen wurden und noch unerledigt sind.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
EIS 2008/001165 2008/000468	29.10.2008 08.04.2009	Merz René Lebensmittelmärkte, Vorschriften

Antrag:

Anpassung der «Vorschriften über die Märkte» (AS 935.310)

1. *Betreffend die Lebensmittelmärkte (Art. 1, Ziff. 1) sollten die Vorschriften über die Verkaufszeiten (Art. 2, Abs. 1) so geändert werden, dass Lebensmittelmärkte an ihren Standorten und -tagen durchgehend bis 18 Uhr betrieben werden können.*
2. *Die Gebührenordnung (Art. 6, Abs. 1, Ziff. 1) sollte so umgestaltet werden, dass Gebühren entweder für vormittags (6 bis 12 Uhr), nachmittags (12 bis 18 Uhr) oder ganztags (6 bis 18 Uhr) erhoben werden.*
3. *Die Zuteilung der Standplätze (Art. 5) sollte so angepasst werden, dass sich zwei Marktfahrende den gleichen Standplatz tageshäftig teilen können («Marktsharing»), sofern der/die eine davon nur vormittags, der/die andere nur nachmittags tätig sein möchte.*

Am 12. Januar 2011 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die Einzelinitiative abzulehnen. Im Laufe der Beratungen der gemeinderätlichen Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr (SK PD/V) hat sich gezeigt, dass eine Totalrevision der Vorschriften über die Märkte vom 27. November 2002 (AS 935.310) sinnvoll wäre. Da die Revision der Marktvorschriften gemäss dem Wunsch der SK PD/V über die Ausdehnung der Verkaufszeiten hinausgeht und auch andere Bereiche wie das Prinzip der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden bei der Zuteilung der Standplätze im Rahmen einer Totalrevision neu regeln soll, ist der Sachzusammenhang mit dem ursprünglichen Anliegen der Einzelinitiative einer eng begrenzten Teilrevision nicht mehr gegeben. Der Gemeinderat kann unter diesen Umständen nicht mehr von sich aus einen Gegenvorschlag ausarbeiten. Deshalb hat der Stadtrat mit Weisung vom 14. November 2012 (GR Nr. 2012/411) dem Gemeinderat einen indirekten Gegenvorschlag zur Totalrevision der Marktvorschriften unterbreitet. Das Geschäft ist in der SK PD/V pendent.

## II. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2012)

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

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2000/000377 2000/000073	09.02.2000 29.05.2002	Dettli Reto und Bögle Heinz Heinrichstrasse, Befreiung vom Durchgangsverkehr

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Heinrichstrasse vom Durchgangsverkehr befreit werden kann.*

Anlässlich eines Workshops im Jahr 2010 wurde in Zusammenarbeit mit den eingeladenen Gästen (Gemeinderäte, Quartier- und Gewerbevereine, Genossenschaften, Stadtpolizei Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich sowie Kommissionen und Verbände) ein «Nachtfahrverbot Kreis 5» ausgearbeitet. Das Nachtfahrverbot (22.00 bis 3.00 Uhr) umfasst den Perimeter Limmat-/Langstrasse/Gleisfeld/Hard-/Gerold-/Viaduktstrasse. Die Zufahrt für die Anwohnerschaft sowie (wo nötig) für die Zulieferer bleibt weiterhin erlaubt.

Seitens Tiefbauamt der Stadt Zürich sind in den Strassenzügen Quellen-/Motoren-/Gasometer-/Josef-/Heinrichstrasse Bestrebungen im Gange, die Gestaltung des Strassenraumes inklusiv Alleenkonzept zu verbessern, um das Wohngebiet aufzuwerten. In der Heinrichstrasse sind zudem Fahrtrichtungsänderungen geplant, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Das Teilstück Heinrichstrasse, zwischen der Ottostrasse und der Röntgenstrasse, könnte eventuell neu nur noch stadteinwärts befahren werden. Ebenfalls möchte man die Fahrtrichtung im Teilstück Röntgen-/Fabrikstrasse ändern. Am 6. April 2011 wurde das Strassenprojekt Quellen-/Motoren-/Gasometer-/Josef-/Heinrichstrasse zeitgleich mit dem «Nachtfahrverbot Kreis 5» gemäss § 16 Strassengesetz im städtischen Amtsblatt ausgeschrieben. In der Folge wurden zwar gegen das Strassenbauprojekt fristgerecht Einsprachen erhoben, nicht jedoch gegen das «Nachtfahrverbot Kreis 5», das in Rechtskraft erwachsen ist. Die Einsprachen konnten gemäss Tiefbauamt der Stadt Zürich in der Zwischenzeit erledigt werden, und das Projekt wurde entsprechend angepasst. Es ist vorgesehen, die Umsetzung des Nachtfahrverbots nach Abschluss des Strassenbaus im Jahr 2014 umzusetzen.

POS 2000/001110 2000/000266	07.06.2000 19.06.2002	Bögle Heinz Josefstrasse zwischen Gasometerstrasse und Luisenstrasse, teilweise Sperrung
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird höflich gebeten zu prüfen, wie halbjährlich in der Zeit zwischen Frühlings- und Herbstferien auf möglichst einfache und kostengünstige Art und Weise das Teilstück der Josefstrasse zwischen Gasometer- und Luisenstrasse im Kreis 5 für den Durchgangsverkehr und den ruhenden Verkehr gesperrt werden könnte. Die Sperrung sollte täglich zwischen 11.00 Uhr und 6.00 Uhr erfolgen, so dass der morgendliche Güterumschlag gewährleistet bleibt.*

Anlässlich eines Workshops im Jahr 2010 wurde in Zusammenarbeit mit den eingeladenen Gästen (Gemeinderäte, Quartier- und Gewerbevereine, Genossenschaften, Stadtpolizei Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich sowie Kommissionen und Verbände) ein «Nachtfahrverbot Kreis 5» ausgearbeitet. Das Nachtfahrverbot (22.00 bis 3.00 Uhr) umfasst den Perimeter Limmat-/Langstrasse/Gleisfeld/Hard-/Gerold-/Viaduktstrasse. Die Zufahrt für die Anwohnerschaft sowie (wo nötig) für die Zulieferer bleibt weiterhin erlaubt.

Da Bestrebungen seitens Tiefbauamt der Stadt Zürich infolge Oberflächen-/Neugestaltung im darin befindlichen Perimeter im Gange sind, wurde das Strassenprojekt Quellen-/Motoren-/Gasometer-/Josef-/Heinrichstrasse zeitgleich mit dem «Nachtfahrverbot Kreis 5» gemäss § 16 Strassengesetz im städtischen Amtsblatt am 6. April 2011 ausgeschrieben. In der Folge wurden zwar gegen das Strassenbauprojekt fristgerecht Einsprachen erhoben, nicht jedoch gegen das «Nachtfahrverbot Kreis 5», das in Rechtskraft erwachsen ist. Die Einsprachen konnten gemäss Tiefbauamt der Stadt Zürich in der Zwischenzeit erledigt werden, und das Projekt wurde entsprechend angepasst. Es ist vorgesehen, die Umsetzung des Nachtfahrverbots nach Abschluss des Strassenbaus im Jahr 2014 umzusetzen.

POS 2002/000187 2002/000044	30.01.2002 17.04.2002	Freisinnig-Demokratische-Partei-Fraktion Kreuzplatz, Optimierung der Verkehrsführung und -steuerung
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob durch eine Optimierung der Verkehrsführung und -steuerung am Kreuzplatz, insbesondere auch durch eine zweispurige Einfahrt aus der Zollikerstrasse, der Verkehrsfluss stadteinwärts derart verbessert werden kann, dass der Verkehr aus dem Quartier, insbesondere der gewerbliche, auch zu Hauptverkehrszeiten flüssig und ohne Verzögerung aus der Zollikerstrasse über den Kreuzplatz abfließen kann. Dabei sollen solche Massnahmen getroffen werden, die erstens die Situation für den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und für die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht verschlechtern, zweitens in den angrenzenden Wohnquartieren keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen – z.B. durch Eröffnung neuer Schleichwege – erzeugen.*

Die Verkehrsführung am Kreuzplatz ist mit vier Einmündungen und den verschiedenen dort verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln sehr komplex und muss dementsprechend gesteuert werden. Nur durch einen optimal abgestimmten Verkehrsfluss kann der Busbetrieb im Zeltweg ohne grössere Zeitverluste und ein ungehinderter Betrieb der übrigen Verkehrsmittel rund um und auf dem Kreuzplatz gewährleistet werden. Zudem muss die Verkehrssteuerung den gesamten Verkehr inkl. Individualverkehr so lenken, dass der Verkehr in der Innenstadt durch die anfallenden Verkehrsströme nicht zum Erliegen kommt. Das bestehende Projekt zur Umgestaltung des Kreuzplatzes ist aufgrund von Einsprachen weiterhin blockiert. Bis heute sind jedoch die Gleisanlage der Verkehrsbetriebe Zürich ersetzt und die Haltestelle behindertengerecht angepasst worden. Nach Angaben des Tiefbauamts der Stadt Zürich wird auch eine neue, ganzheitliche Betrachtung in Erwägung gezogen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 2003/001682 2003/000231	25.06.2003 20.04.2005	Stäbler Anton und Schönbächler Robert Meierhofplatz, Aufwertung

*Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die zum Ziel hat, den Meierhofplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufzuwerten.*

Mit der Weisung GR Nr. 2012/312 vom 29. August 2012 beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, vom Bericht betreffend Meierhofplatz, Aufwertung, Kenntnis zu nehmen und die Motion, GR Nr. 2003/231, als erledigt abzuschreiben. Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Polizeidepartements sowie der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

POS 2005/001023 2005/000333	10.09.2003 24.08.2005	Nielsen Claudia Westtangente, Vorlage für eine effiziente Verkehrssteuerung
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage für eine effizientere Verkehrssteuerung an der Westtangente zu unterbreiten. Durch geeignete Modernisierung der Installation soll eine zeitweise Spurreduktion zwischen Buchegg- und Hardplatz ermöglicht werden. Geeignete Massnahmen sollen eine Zusatzbelastung durch die Spurreduktion in anliegenden Quartieren verhindern.*

Grundsätzlich wäre zu Nachtzeiten eine Redimensionierung der Anzahl Fahrstreifen möglich. Die Vorteile lägen in einem gleichmässigeren, stetigen Verkehrsfluss, einer voraussichtlichen leichten Reduktion der Unfallstatistik und einer (wenn auch nicht allzu massiven) Reduktion der Lärmemission. Stau bildende oder den öffentlichen Verkehr behindernde Situationen wären dadurch nicht zu befürchten. Neben dem vorliegenden Postulat ist nach wie vor ein Begehren für einen oberirdischen Fussgängerübergang an der Rosengartenstrasse hängig. Beide Vorhaben schliessen sich nicht aus, ergeben aber auch keine Synergien und müssten zudem zusätzlich vom Kanton bewilligt werden.

POS 2004/001403 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.*

In der Vorstudie des Strassenbauprojekts «Universitätstrasse» zeichnet sich für den Übergang Höhe Huttensteig eine Lösung ab. Diese ermöglicht zumindest einen Stützpunkt für die Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen den Gleisen, bedingt aber eine Verschiebung der talseitigen Haltestelle «Winkelriedstrasse» in Richtung stadteinwärts und die Ausbildung einer Kaphaltestelle (Mischverkehr im Haltestellenbereich). Die Ausführung war in den Jahren 2014/15 vorgesehen. Da entschieden wurde, dass die Vorhaben rund um den Rigiplatz in das vorliegende Projekt einbezogen werden sollen, verzögert sich die Umsetzung. Die Bauausführung ist nun im Jahr 2017 vorgesehen.

POS 2005/001353 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 Wiedereröffnung nach der Unterhaltssanierung auf zwei Fahrspuren für den Individualverkehr anzupassen.*

Um den öffentlichen und privaten Fahrzeugverkehr sicher und ökonomisch abzuwickeln, ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur nötig, die nicht an ihrer Leistungsgrenze betrieben werden muss, sondern idealerweise eine gewisse Reserve aufweist. Nur so bleibt es auch in Zukunft möglich, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (dies betrifft nicht nur die Hardbrücke, sondern das ganze städtische Verkehrssystem) weiterhin auf hohem Niveau zu gewährleisten. Eine Reduktion der Fahrspuren auf der Hardbrücke hätte zwangsläufig eine Verlagerung des Verkehrs, Mehrbelastungen auf anderen Verkehrsachsen und schlimmstenfalls in verkehrsberuhigten Quartierstrassen zur Folge. Eine solche Strategie wird zurzeit weder als opportun noch zielführend erachtet, da auch die kantonalen Instanzen einer derartigen Verkehrspolitik nicht zustimmen würden. Die Wirkungsanalyse Hardbrücke hat aufgezeigt, dass die Beibehaltung der provisorischen Verkehrsführung am Rosengarten sinnvoll wäre. Das städtische Verkehrsnetz hat sich mit den flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung «FlaMa West» dauerhaft verändert. Die Westtangente durch die Stadt Zürich wurde aufgehoben, und die umgebauten Schimmel-, Seebahn- und Hohlstrasse sind primär auf den innerstädtischen Binnen- und Ziel-/Quellverkehr (Gewerbe- und Pendlerverkehr) ausgerichtet.

Die Dienstabteilung Verkehr hat aus verkehrspsychologischen und ökonomischen Gründen sowie im Hinblick auf die in rund einem Jahr geplante Kanalsanierung in der Rosengartenstrasse vorgesehen, die Zufahrtsdosierung für die Stadtzufahrt via Rosengartenstrasse auch nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Hardbrücke weiter zu betreiben (separate Busspur und eine MIV-Spur). Mit dieser Steuerung können die Überlastungen des innerstädtischen Verkehrsnetzes begrenzt werden. 2012 wurde zudem an der der Zufahrtsdosierung dienenden Lichtsignalanlage Rosengartenstrasse Höhe Lehensteig eine Grünsekunden-Anzeige angebracht. Dabei handelt es sich um eine «Countdown-Anzeige», bei der die letzten 20 Grünsekunden zurückgezählt werden und bei null das Gelblicht aufleuchtet. Dies fördert den Verkehrsfluss und erhöht vor allem die Sicherheit, da klar ersichtlich ist, wann die kommende Gelb- oder Rotphase folgt. In der Gegenrichtung werden die wieder zur Verfügung stehenden zwei Fahrspuren so betrieben, dass die Hardbrücke die Funktion eines Verkehrsteilers übernimmt, sodass die Verkehrsströme nicht auf die Quartierstrassen ausweichen.

Im Rahmen der Regionalen Verkehrsleitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL VRZ) haben im Berichtsjahr Sitzungen stattgefunden. Das Thema Rosengarten ist Gegenstand der Ausarbeitung der Verkehrsmanagementpläne. Für das Berichtsjahr liegen noch keine konkreten Ergebnisse vor.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 2007/000906 2007/000452	29.08.2007 03.10.2007	Reimann Beatrice und Leupi Daniel Langstrasse, Ausdehnung des Nachtfahrverbots
<p><i>Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, ob das Nachtfahrverbot in den an die Langstrasse angrenzenden Wohnquartiere im Kreis 4 (namentlich die Gevierte 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 5.30 Uhr ausgedehnt werden kann.</i></p> <p>Die für das Projekt «verkehrsarme Langstrasse» erlassenen bzw. geänderten Verkehrsvorschriften sind seit dem 23. August 2010 rechtskräftig. Zurzeit wird die Realisierung dieses Projekts vorbereitet. Verschiedene im Umfeld der Langstrasse befindliche Projekte werden ab Mitte 2014 umgesetzt. Sobald die Umfahrrouten zur Verfügung stehen, kann auch das Verkehrsregime «verkehrsarme Langstrasse» umgesetzt werden. Eine Ausdehnung des Nachtfahrverbots kann erst geprüft werden, wenn das Verkehrskonzept «Langstrasse ohne Durchgangsverkehr während der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs» (sog. Tagkonzept) bzw. «Langstrasse mit Öffnung für den Durchgangsverkehr in der Nacht» (sog. Nachtkonzept) umgesetzt ist und sich bewährt hat.</p>		
POS 2008/000060 2008/000033	16.01.2008 11.06.2008	Butz Marlène und Hirzel Astrid Rigiplatz, Erhalt bisheriger und Erstellen zusätzlicher Fussgängerstreifen
<p><i>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.</i></p> <p>Nach einem Unterbruch wurde durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich die Planung über den Rigiplatz – neu vereint mit dem Projekt «Universitätstrasse» – wieder aufgenommen. Die Machbarkeit eines sicheren Fussgängerübergangs auf der Höhe des eigentlichen Rigiplatzes (Restaurant zum alten Löwen) ist noch nicht nachgewiesen. Es ist jedoch nicht geplant, einen der bestehenden Fussgängerübergänge bei der Haltestelle «Rigiblick» aufzuheben. Die Projektausführung ist fürs Jahr 2017 geplant.</p>		
POS 2008/000342 2008/000157	02.04.2008 03.11.2010	Kuhn Rolf Rousseaustrasse, Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
<p><i>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.</i></p> <p>Die Forderung aus dem Postulat konnte in einem Teilstück der Rousseaustrasse 2010 umgesetzt werden. Offen ist die Forderung nach Tempo 30 im anderen Teil der Rousseaustrasse sowie in Teilen der Nordstrasse und im Teilstück Kornhaus- bis Rotbuchstrasse. Inzwischen steht fest, dass auch diese Strassen im Zuge der Lärmsanierung in die Tempo-30-Zone einbezogen werden sollen. Die entsprechende Ausschreibung wird in den nächsten beiden Jahren erfolgen. Somit wird im Lettenquartier flächendeckend Tempo 30 eingeführt, ausgenommen in der Begegnungszone Imfeldstrasse. Das schulzeitenabhängige Tempo 30 in der Rousseaustrasse im Bereich des Schulhauses wird aufgehoben und ebenfalls durch das permanente Tempo 30 ersetzt.</p>		
POS 2009/000341 2009/000120	01.04.2009 22.06.2011	Bachmann Hans und Anderegg Peter Pannenhilfefahrzeuge, Verkehr auf Bus- und Tramspuren
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Pannenhilfefahrzeuge die von der Einsatzzentrale der Polizei oder Feuerwehr an einen Unfallort aufgeboden werden um verunfallte Fahrzeuge zu entpannen, wegzuschaffen bzw. abzutransportieren, künftig die Möglichkeit haben, auf den Bus- und Tramspuren so schnell als möglich an den Unfallort zu gelangen.</i></p>		
POS 2009/000557 2009/000222	27.05.2009 22.06.2011	Uttinger Ursula und Pflüger Severin Intensivierung der Polizei-Zusammenarbeit
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Zusammenarbeit mit weiteren Polizeikorps intensiviert werden könnte, insbesondere bei Spezialaufgaben. Diese könnten einerseits durch die Stadtpolizei für andere Polizeikorps ausgeführt werden, andererseits könnte man gewisse Aufgaben an andere Korps auslagern.</i></p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000591 2009/000240	03.06.2009 17.06.2009	Ackermann Ruth und Meier Daniel Änderung von Ortsschildern in Zürich Nord

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Ortschilder an der Thurgauerstrasse (8052) sowie beim Fernsehstudio (8052) und – falls vorhanden – weitere Schilder, die in Seebach auf das falsche Quartier hinweisen, auf «Zürich (Seebach)» geändert werden können.

Da sich immer mehr Fahrzeuglenkende bei der Zielsuche auf ihre Navigationsgeräte verlassen, ist eine nochmalige Überprüfung der im Postulat erwähnten Ortsschilder zwischen der Dienstabteilung Verkehr und der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich angebracht. Die Fahrspurentafeln und die Ortstafel «Zürich (Oerlikon)» bei der Verzweigung Thurgauerstrasse/Glattparkstrasse sind im Besitz des Kantons Zürich. Um den Zielverkehr zur Messe Zürich und ins Quartier Oerlikon auf der Hauptverkehrsachse Thurgauerstrasse zu kanalisieren, wird die Dienstabteilung Verkehr den Kanton Zürich bitten, auf der rechten Fahrspurentafel stadteinwärts eine zusätzliche Zielbezeichnung mit dem Text «Zentrum Oerlikon» anzubringen. Mit dieser Massnahme und im Wissen darum, dass Ortsunkundige immer öfters Navigationsgeräte benutzen, sollte eine Änderung des Ortsschildes «Zürich (Oerlikon)» in «Zürich (Seebach)» auch keine Verwirrung mehr hervorrufen. Nach der Umsetzung dieser Massnahmen durch die Kantonspolizei Zürich könnten auch die anderen in Frage gestellten Ortsschilder an der Leutschenbachstrasse und an der Hagenholzstrasse, die sich auf dem Gebiet der Stadt Zürich befinden, von «Zürich (Oerlikon)» in «Zürich (Seebach)» abgeändert werden.

POS 2009/000641 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.

POS 2009/000793 2009/000284	24.06.2009 22.06.2011	Katumba Andrew und Butz Marlène Vermehrter Temporär-Einsatz mobiler Geschwindigkeitsanzeigen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo 30-Zonen vermehrt mobile Geschwindigkeitsanzeigen temporär eingesetzt werden können.

POS 2009/000937 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.

POS 2009/000939 2009/000332	08.07.2009 21.10.2009	Jüsi Bernhard Sofortmassnahmen zur Entlastung von Quartier- und Durchgangsstrassen in den Quartieren Enge und Wollishofen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie mit Sofortmassnahmen die Quartier- und Durchgangsstrassen in den Quartieren Enge und Wollishofen, namentlich die Brunau- und die Albisstrasse, vom seit der Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels erhöhten Durchgangsverkehr entlastet werden können.

Es wurden sämtliche Massnahmen regelungs- und markierungstechnischer Art ergriffen und umgesetzt. Alle übrigen mittel- und langfristigen Massnahmen sind nur mit gestalterischen und/oder baulichen Mitteln (z. B. Umgestaltung von Strassenabschnitten und/oder Verzweigungen, Strassenverengungen sowie Bau von Trottoirnasen oder Aufpflasterungen) im Zusammenhang mit Infrastrukturerneuerungen (Kanal-, Werkleitungs- oder Strassenbau) umzusetzen. In der Zwischenzeit wurde durch ein Planungsbüro unter Leitung des Tiefbauamts und unter Mitwirkung der Dienstabteilung Verkehr ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorstudie) erarbeitet. Als nächster Schritt sollen die erarbeiteten Varianten beurteilt und eine Bestvariante bestimmt werden. Liegt dieser Entscheid vor, wird das Tiefbauamt der Stadt Zürich ein Projekt ausarbeiten lassen. Der Baubeginn ist aus finanziellen Gründen voraussichtlich auf das Jahr 2016 verschoben worden.

POS 2009/001176 2009/000404	16.09.2009 30.09.2009	Rechsteiner Urs und Virchaux Jean-Claude Sicherstellung der feuerwehrtechnischen Versorgung der Quartiere Stettbach und Witikon bis zum Bau einer Brandwache Ost
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bis zu einem in Aussicht gestellten Bau einer Brandwache Ost (gem. Antworten zur schriftlichen Anfrage 2009/75) zum Beispiel mit den Gemeinden Dübendorf (für Stettbach) und Maur (für Witikon) Vereinbarungen getroffen werden können, um die feuerwehrtechnische Versorgung in den Quartieren Stettbach und Witikon zu verbessern.

Dank laufender Einsatzoptimierung liegen die Einsatzzeiten der Berufsfeuerwehr in Stettbach und Witikon schon heute zu einem guten Teil innerhalb der von der Gebäudeversicherung Zürich (GVZ) vorgegebenen zehn Minuten und werden auch in den übrigen Fällen nur wenig überschritten. In Dübendorf und Maur stehen nur Milizfeuerwehren zur Verfügung, die von der Alarmierung über den Weg ins Depot bis zum Eintreffen vor Ort mehr Zeit brauchen. Mit Wallisellen wurden verschiedene Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit geprüft. Die Stationierung eines Tanklöschfahrzeugs von Schutz & Rettung in der neuen Wache Wallisellen wurde dabei wieder verworfen.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 2009/001261 2009/000445	30.09.2009 31.08.2011	Rosenheim Monjek und Hohl Marc Stadtpolizei, Verbesserung der Effizienz innerhalb der Notrufzentrale
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er die Effizienz innerhalb der Notrufzentrale der Stadtpolizei verbessern kann, ohne dass dabei die Qualität beeinträchtigt wird. Hierbei soll man u. a. von den bei Schutz &amp; Rettung gewonnenen Erfahrungen der Effizienzsteigerungen (Vergleich Anzahl Anrufe, Anzahl Mitarbeiter und Raumbedarfkosten etc.) profitieren.</i>		
POS 2009/001395 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
<i>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.</i>		
Für die Stadt als Ganzes und insbesondere die urbanen Entwicklungsgebiete Zürich-West und -Ost braucht es Vorkehrungen, damit überall kurze Interventionszeiten eingehalten werden können. Voraussichtlich braucht es neue Wachen in diesen Entwicklungsgebieten und zusätzlich, oder an einem der Standorte integriert, eine effiziente technische Wache mit Logistikzentrum für die Gesamtbewirtschaftung von Fahrzeugen und Material für Feuerwehr und Rettungsdienst. Schutz & Rettung hat dem Stadtrat im Juni 2012 das auf die wachsende Stadt ausgerichtete Operationskonzept SRZ 20XX präsentiert. Der Stadtrat hat das Konzept wohlwollend zur Kenntnis genommen. Das Thema wird weiterverfolgt.		
POS 2009/001461 2009/000562	25.11.2009 11.12.2009	Hüssy Kurt und Anderegg Peter Reklametafeln vor Ladengeschäften, Verzicht auf Gebührenerhebung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob auf eine Gebührenerhebung für Werbe- bzw. Reklametafeln unmittelbar vor Ladengeschäften verzichtet werden kann.</i>		
Die neuen Vorschriften über das Anbringen von Reklameanlagen im öffentlichen Grund (VRöG) wurden per 1. Juni 2009 und die dazugehörige Gebührenordnung am 11. November 2009 in Kraft gesetzt. Gegen die Gebühren für Reklametafeln in dieser Gebührenordnung wurden in der Folge durch verschiedene Verbände Rechtsmittel erhoben. Das Verwaltungsgericht hielt im Urteil vom 2. Februar 2011 fest, dass die Verrechnung grundsätzlich zulässig ist, dass aber Werbung erst ab einer Grösse von 1m <sup>2</sup> einer Bewilligungs- und Gebührenpflicht unterstehen würde. Das Polizeidepartement hielt aufgrund der klaren Bestimmung daran fest, dass Reklamestände mit einer Werbefläche von weniger als 1m <sup>2</sup> ebenfalls unter die Bewilligungs- und Gebührenpflicht fallen würden.		
In einem weiteren Urteil hielt das Verwaltungsgericht am 21. November 2012 fest, dass die Frage, ob eine Beanspruchung von öffentlichem Grund durch Reklametafeln einen gesteigerten Gemeingebrauch darstellt und demnach einer Bewilligungs- und Gebührenpflicht unterstellt werden darf, bei gegebener gesetzlicher Grundlage im Einzelfall von verschiedenen Faktoren abhängt. Massgebend sei unter anderem etwa die Befestigungsart, Höhe und Breite der Werbetafeln oder auch Zeitpunkt und Dauer der Beanspruchung; zusätzlich können aber auch der Beanspruchungszweck (kommerziell oder ideell), die konkrete Lage (City- oder Randlage), die verkehrstechnische Situation sowie mutmassliche Bedürfnisse anderer Ansprecher eine Rolle spielen. Bei einer bloss marginalen Beanspruchung des öffentlichen Raums sieht das Verwaltungsgericht keinen gesteigerten Gemeingebrauch. Gegen das Urteil wurden Rechtsmittel ergriffen, weshalb der Fall momentan vor Bundesgericht hängig ist.		
POS 2010/000036 2010/000008	06.01.2010 08.02.2012	Nüssli-Danuser Andrea und Brander Simone Frankentalerstrasse, durchgängig eigene Busfahrspur vom Rütihof ins Frankental
<i>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-Ilg-Strasse weitergeführt werden kann, so dass der Bus 89 und 485 durchgängig vom Rütihof bis ins Frankental eine eigene Fahrspur benutzen kann.</i>		
POS 790.120.120-43 2010/000137 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
<i>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.</i>		
MOT 2010/000199 2010/000094	10.02.2010 16.12.2011	FDP-Fraktion Stadtpolizei, Aufstockung des Polizeibestands, Schaffung einer Polizei-Pikett-Gruppe und Verbesserung der Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die von der FDP bereits in der Budgetdebatte 09 geforderte Aufstockung des Polizeibestands für den normalen Polizeieinsatz an der Front beinhaltet.</i>		
Mit der Weisung GR Nr. 2012/450 vom 5. Dezember 2012 beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, vom Konzept «Sicherheit 2020» Kenntnis zu nehmen und die Motion GR Nr. 2010/94 als erledigt abzuschreiben. Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Polizeidepartements übertragen.		

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

POS 2010/000668 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.*

POS 2010/000816 2010/000314	14.07.2010 22.09.2010	Katumba Andrew und Kisker Gabriele Einführung einer Tempo-30-Zone im Bereich des Schulhauses Hirschengraben
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Bereich des Schulhauses Hirschengraben, Abschnitt Künstlergasse bis Auf der Mauer, umgehend eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden kann.*

Gemäss «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume» ist vorgesehen, die Strassenzüge Hirschengraben (Künstlergasse bis Auf der Mauer), Auf der Mauer, Leonhardshalde und Künstlergasse in einer Tempo-30-Zone zusammenzufassen. Ein Gutachten ist in Vorbereitung. Es ist geplant, die entsprechende Verfügung in der ersten Hälfte des Jahres 2013 zu beantragen.

POS 780.100.120-01 2010/000875 2010/000344	25.08.2010 08.09.2010	Tognella Roger und Jäger Alexander Überarbeitung der städtischen Richtlinien und Gebührenordnungen für die Durchführung von Veranstaltungen auf öffentlichem Grund
---	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die städtischen Richtlinien und Gebührenordnungen für die Durchführung von Veranstaltungen auf öffentlichem Grund überarbeitet und den aktuellen Bedürfnissen der Quartierbevölkerung und auch den Bedürfnissen der verschiedenen Veranstalter angepasst werden können.*

Eine aus verschiedenen Dienstabteilungen zusammengesetzte Arbeitsgruppe hat die im Postulat aufgeworfenen Fragen eingehend analysiert und dem Stadtrat einen Vorgehensvorschlag unterbreitet. Der Stadtrat wird anfangs 2013 dem Gemeinderat einen Bericht vorlegen. Der Bericht erläutert die rechtlichen Grundlagen und die momentane Handhabung von Gebühren und Dienstleistungen sowie deren Erlass. Er enthält auch eine Darstellung zur Frage der städtischen Beiträge sowie der Auflagen in den Bewilligungen. Des Weiteren legt der Bericht die stadträtliche Grundhaltung zum Erlass von Gebühren und städtischen Dienstleistungen dar.

POS 650.130.100-02 2010/001049 2010/000471	17.11.2010 24.10.2012	Fehr Urs und Bartholdi Roger Verzicht auf Anhebung der städtischen Hundesteuer
---	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die Anhebung der städtischen Hundesteuer verzichtet und diese auf dem Niveau von 2009 beibehalten werden kann.*

POS 720.110.100-24 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.*

POS 790.140.120-13 2012/000378	30.03.2011 24.10.2012	Katumba Andrew und Wyler Rebekka Flächendeckende und durchgehende Einfärbung der Radstreifen auf dem gesamten Stadtgebiet
--------------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie an besonders neuralgischen Stellen die Velostreifen eingefärbt werden können, damit die Sicherheit der Velofahrenden objektiv erhöht werden kann.*

POS 790.140.100-30 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.*

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 610.150.100-19 2011/000124	13.04.2011 18.05.2011	FDP-Fraktion eGovernment für die Meldung von Ausweisverlusten sowie für weitere Bagatellanzeigen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Meldung von Ausweisverlusten sowie weitere Bagatellanzeigen bei der Stadtpolizei durch eine eGovernment-Lösung ermöglicht werden können.</i>		
POS 790.140.100-34 2011/000159	18.05.2011 31.10.2012	Probst Matthias und Hug Christina Anpassung der Grünen Welle auf Hauptverkehrsachsen auf Tempo 20 km/h
<i>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.</i>		
MOT 790.140.140-26 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
<i>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.</i>		
POS 790.140.140-31 2011/000265	06.07.2011 24.08.2011	Hagger Joachim und Jäger Alexander Automatisierung von Dienstleistungen für Parkplatzbenützer via Internet oder Mobiltelefon
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er folgende Dienstleistungen für Parkplatzbenützer 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.</i>		
POS 790.140.120-19 2011/000264	06.07.2011 31.10.2012	Probst Matthias und Schönbächler Marcel Versuchsweise Einführung des Rechtsabbiegens für Velofahrende an ausgewählten Strassenkreuzungen
<i>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.</i>		
MOT 630.120.150-01 2011/000289	13.07.2011 31.10.2012	Lauber Tamara und Bourgeois Marc Neuerlass einer Taxiverordnung
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, eine vollständig neue Taxiverordnung zu erlassen. Dabei ist insbesondere auch eine Koordination der gesetzlichen Grundlagen mit den angrenzenden Gemeinden oder dem Kanton Zürich zu prüfen.</i>		
POS 630.120.110-25 2011/000274	13.07.2011 31.08.2011	Bourgeois Marc und Simon Claudia Bewilligung der Boulevardgastronomie an der Dufourstrasse sowie an vergleichbaren Lagen im bisherigen Umfang
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob die Boulevardgastronomie an der Dufourstrasse sowie an vergleichbaren Lagen auch künftig im bisherigen Umfang und in der bisherigen Form bewilligt werden kann.</i>		
POS 720.110.100-42 2011/000350	21.09.2011 30.11.2011	Tueno Mauro und Liebi Roger Stadtpolizei Zürich, Möglichkeiten zur Auszahlung oder Kompensation der Überzeit-Saldi
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Überzeitsaldi der Mitarbeitenden der Frontdienste der Stadtpolizei Zürich – nur auf eigenen Wunsch der betroffenen Mitarbeitenden – unkompliziert wahlweise kompensiert oder ausbezahlt werden können. Zur Verbesserung der Situation soll der Stadtrat eine personelle Aufstockung der Stadtpolizei prüfen.</i>		

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 790.140.100-59 2011/000443	30.11.2011 16.12.2011	Bartholdi Roger und Scheck Roland Sicherstellung der Submissionsverfahren bei der Sanierung der Lichtsignalanlagen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Sanierung der Lichtsignalanlagen (LSA) sichergestellt werden kann, dass ordnungsgemäss das Submissionungsverfahren mit öffentlicher Ausschreibung durchgeführt wird.</i>		
POS 630.120.140-12 2011/000496	14.12.2011 25.01.2012	Steiner Kathy und Brander Simone Bericht über die Entwicklung des Prostitutionsgewerbes mit der neuen Prostitutionsgewerbeverordnung
<i>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.</i>		
POS 790.140.110-16 2011/000503	21.12.2011 08.02.2012	Schönbächler Marcel und Weyermann Karin Verbesserung der Sicherheit durch die Anordnung neuer Fussgängerstreifen
<i>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.</i>		
POS 720.110.100-64 2012/000015	18.01.2012 29.02.2012	Schönbächler Marcel Verrechnung der anfallenden Sicherheitskosten für eingelieferte, berauschte Personen in den Regionalwachen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob den aufgrund Eigen- und Fremdgefährdung in die Regionalwachen eingelieferten berauschten Personen die anfallenden Sicherheitskosten in Form einer Gebühr auferlegt werden können, ähnlich wie dies bereits bei den in die ZAS (Zentrale Ausnüchterungsstelle) aus denselben Gründen eingelieferten Personen gehandhabt wird.</i>		
POS 630.120.140-14 2012/000135	28.03.2012 30.05.2012	Bourgeois Marc und Schmid Michael Zeitliche Beschränkung der Strassenprostitution im Gebiet Zähringerstrasse/Häringstrasse sowie Anpassung des Nachtfahrverbots
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie unmittelbar nach Inkraftsetzung der Prostitutionsgewerbeverordnung die folgenden Massnahmen getroffen werden können: – Zeitliche Beschränkung der Strassenprostitution im Gebiet Zähringerstrasse/Häringstrasse auf die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 2.00 Uhr (gestützt auf PGVO Art. 7).</i>		
POS 630.120.140-15 2012/000269	27.06.2012 11.07.2012	Bartholdi Roger und Haller Margrit Strichplatz Altstetten, Verhinderung der Prostitution in den umliegenden Quartieren
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie verhindert werden kann, dass die Auto- bzw. «Outdoor»-Prostitution und die Bedienung der Kunden (Freier) ausserhalb des geplanten Strichplatzes Depotweg in den umliegenden Quartieren (u. a. Grünau, Altstetten und Höngg) durchgeführt wird.</i>		
POS 700.110.100-27 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
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Verunreinigung und Beschädigung der Parkanlagen rund um das städtische Seebecken wirksam begegnet werden kann.</i>		

### III. Abschreibungsanträge für Postulate

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

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1994/003815 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.

Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, ist die im Jahr 1993 verfügte Fahrverbotszone (heute Fussgängerzone) für die Altstadt rechts der Limmat Ende 2004 rechtskräftig geworden. Auf dem Prediger- und Zähringerplatz gilt zwischen 19.00 und 5.00 Uhr ein Nachtfahrverbot. Der Zähringerplatz wurde unter Beibehaltung der dort vorhandenen Parkplätze (Gemeinderatsbeschluss «Historischer Kompromiss» vom 22. Mai 1996) neu gestaltet und in Betrieb genommen. Eine Beruhigung des gesamten Wohnquartiers Zähringer im Kreis 1 mittels der im vorliegenden Postulat geforderten Fussgängerzone hätte zur Folge, dass in den betroffenen Strassen und Plätzen jegliches Parkieren verboten wäre, d. h. dass sämtliche besucher- und kundenorientierten Parkfelder ersatzlos aufgehoben werden müssten. Dies würde jedoch im Bereich Zähringerplatz dem Gemeinderatsbeschluss «Historischer Kompromiss» vom 22. Mai 1996 in Ergänzung zum Gemeinderatsbeschluss betreffend Änderung des Kapitels Parkierung im kommunalen Verkehrsplan vom 28. Februar 1990, wonach die Anzahl der Parkplätze in der City und den citynahen Gebieten auf dem Stand von 1990 bleiben soll, zuwiderlaufen. Die Parkplatzaufhebungen wären nur möglich, wenn – wie im Postulat richtig angemerkt – ein neues Parkhaus errichtet oder ein bestehendes (Urania, Central) vergrössert würde. Zum heutigen Zeitpunkt besteht jedoch bezüglich Erweiterung oder Neubau eines Parkhauses in der näheren Umgebung kein Bauprojekt. Da diese Grundvoraussetzung für eine Parkplatzaufhebung entsprechend dem «Historischen Kompromiss» nach wie vor nicht gegeben ist, kann das Gebiet Zähringer-/Predigerplatz nicht in eine Fussgängerzone umgewandelt werden.

POS 1994/003827 1991/000228	04.04.1990 17.04.1991	Baur Toni und Schoch Hans Autofreie Innenstadt, Realisierung
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird eingeladen, etappenweise eine autofreie Innenstadt zu realisieren.*

In den letzten 20 Jahren wurden verschiedene Anstrengungen unternommen, die Innenstadt gemäss politischem Auftrag aufzuwerten. Zu diesen etappenweise realisierten, wichtigen Elementen gehören insbesondere die Schaffung von Fussgängerzonen (z. B. Altstadt), die Erweiterung von Fussgängerbereichen, die weitere Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, die Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs und die Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs, teilweise mit abschnittsweiser Unterbindung von Durchfahrten. Das vom Stadtrat genehmigte «Verkehrskonzept Innenstadt» präzisiert die Zielsetzungen zur Aufwertung, insbesondere bezüglich der Zuordnung von Verkehrszonen für die ganze Innenstadt, indem die Fussgängerzonen erweitert und benachbarte Gebiete in verkehrsberuhigte Zonen wie Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen umgestaltet werden sollen. Im «Verkehrskonzept Innenstadt» ist auch das Projekt «Uraniastrasse im Gegenverkehr» einbezogen.

Bei der Verwirklichung dieser Verkehrszonen muss man sich jedoch bewusst sein, dass sie aufgrund des Anliefer- und Anwohnendenverkehrs nie völlig autofrei sein werden, selbst wenn die Parkierung auf öffentlichem Grund und in Übereinstimmung mit dem «Historischen Kompromiss» (GRB vom 22. Mai 1996, wonach die Anzahl der Parkplätze in der City und den citynahen Gebieten auf dem Stand von 1996 bleiben soll) ganz aufgehoben werden könnte. Hinzu kommt, dass gewisse Hauptachsen für den motorisierten Verkehr immer noch durch die Innenstadt führen werden. Insofern bilden die bisher umgesetzten Massnahmen und das vom Stadtrat verabschiedete «Verkehrskonzept Innenstadt» das zur Zeit Machbare ab.

POS 1995/000545 1995/000049	08.02.1995 22.03.1995	Prelicz-Huber Katharina und 8 Mitunterzeichnende Hardturmstrasse, teilweise Sperrung
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen:*

- ob die Hardturmstrasse zwischen den Tramstationen Förrlibuckstrasse und Hardturm während der Nacht in beiden Richtungen für den privaten Durchgangsverkehr gesperrt werden kann
- ob für dieses Stück der Hardturmstrasse (tagsüber) und die Förrlibuckstrasse das Verkehrsregime so geführt werden kann, dass der private Durchgangsverkehr über die Pflingstweidstrasse ausweicht.

Mit der Inbetriebnahme der umgestalteten Pflingstweidstrasse und der Instandstellung der Hardturmstrasse Ende Oktober 2011 steht ein leistungsfähiges übergeordnetes Verkehrssystem zur Verfügung, wodurch die Hardturmstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet wird und vor allem während der Nacht grösstenteils Ziel- und Quellverkehr aufweist. Das Verkehrsaufkommen liegt wieder auf dem Niveau, das vor dem Umbau der Pflingstweidstrasse und der Instandstellung der Hardturmstrasse herrschte. Dies entspricht der damaligen verkehrspolitischen Zielsetzung. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass bei verkehrsorientierten Strassen die geforderten Massnahmen zur Zeit nicht realistisch sind.

Eine restriktivere Ausführung des bereits heute bestehenden Nachtfahrverbots (in Richtung stadtauswärts) erachtet der Stadtrat nach wie vor als nicht notwendig. Insbesondere wäre der Aufwand für die Kontrolle und Durchsetzung eines solchen Verkehrsregimes sowohl aus organisatorischen als auch aus ökonomischen Gründen unverhältnismässig. Erschwerend kommt der Umstand hinzu, dass Folgebegehren, wie z. B. von Anwohnenden aus der Förrlibuckstrasse, der Strasse Am Wasser und der Breitensteinstrasse aus Gründen der Rechtsgleichheit ebenfalls auf die gleiche Art behandelt werden müssten.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1999/001645 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.*

Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, ist seit der Einführung der Quartierwache Schwamendingen am 1. Juli 2002 die Wache analog dem gesamtstädtischen Quartierwachenkonzept von Montag bis Freitag jeweils 7.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. An grösseren Quartieranlässen (wie beispielsweise der Schwamendinger Chilbi) werden die Öffnungszeiten den Bedürfnissen entsprechend flexibel angepasst und auf die Wochenenden ausgedehnt. Die Bevölkerung hat sich an diese Zeiten gewöhnt. Mit dem Umzug an die neue Örtlichkeit per März 2009 ist die Quartierwache zu einem rege benutzten Dienstleistungszentrum für die Quartierbevölkerung geworden. Wünsche auf eine Ausdehnung der Öffnungszeiten ins Wochenende wurden weiterhin nicht geäussert, da die Regionalwache Oerlikon gleichzeitig einen 24-Stunden/365-Tage-Betrieb gewährleistet. Die Interventionsbereitschaft wird rund um die Uhr und an den Wochenenden durch mindestens zwei Streifenwagen, die sowohl Oerlikon wie Schwamendingen ab der Regionalwache Oerlikon abdecken, sowie weitere Einsatzkräfte sichergestellt. Das Konzept «Regionalwachen im Verbund mit Quartierwachen» hat sich in den letzten zehn Jahren bewährt und hat zu keiner Verschlechterung bezüglich der polizeilichen Präsenz und Bewirtschaftung des Stadtkreises 12 geführt.

POS 2000/000940 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.*

Eine örtliche Trennung zwischen dem Besammlungsort der unbewilligten Nachdemonstration und der Festveranstaltung wäre aus Sicherheitsgründen sinnvoll. Wie bereits mehrfach ausgeführt, gibt es in der Stadt Zürich aber nur wenige Alternativstandorte zum Zeughausareal. Diese weisen entweder ein tendenziell höheres Gefährdungsrisiko auf oder befinden sich an allzu peripherer und damit auch für alle friedlichen Teilnehmenden nicht mehr attraktiver Lage. Aufgrund der positiven Entwicklung in den letzten Jahren und der guten Zusammenarbeit zwischen Stadtpolizei und den Verantwortlichen für das 1.-Mai-Fest besteht in der Frage aber zur Zeit kein Handlungsbedarf.

POS 2000/001031 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.*

Auf dem erwähnten Strassenzug soll die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrenden mit drei Teilprojekten erhöht werden (Radstreifen, Trottoirbau). Zwei Projekte sind ausgearbeitet, das Projekt Breitensteinstrasse ist in Planung. Aus Anwohnerkreisen ist jedoch Widerstand gegen die Strassenraumverbreiterung der auf Tempo 50 ausgelegten Projekte entstanden. Zur Diskussion steht nun die Einführung von Tempo 30. Im Rahmen der Verzichtplanung und den möglicherweise anstehenden Anpassungen wurden die Projekte durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich gestoppt und die Umsetzung auf einen Zeitpunkt ab 2021 verschoben. Des Weiteren ist anzumerken, dass gemäss «Masterplan Velo» eine Hauptroute durch den Strassenzug führt. Eine Änderung bzw. Verbesserung des Strassenzugs wird deshalb unabdingbar sein.

POS 2000/001655 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 eruiieren zu können und deren Wohnsitznahme zu verhindern bzw. aufzuheben. Zu diesem Zweck soll ein entsprechender Massnahmenkatalog unter Angabe einer eventuellen Kostenfolge erstellt werden.*

Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, ist die Problematik «illegale Anwesenheit von Ausländern» sehr vielschichtig und kann nicht für sich isoliert betrachtet werden. Im Rahmen der gesamten polizeilichen Tätigkeit in allen Deliktsbereichen und bei der Kontrolltätigkeit auf der Strasse werden ausländische Staatsangehörige immer auf ihre rechtmässige Einreise und Anwesenheit überprüft. Dieser ganzheitliche Ansatz ist das richtige Rezept. Die Stadtpolizei verfügt mit der auf das Ausländerrecht spezialisierten Fachgruppe «Ausländerbelange» schon lange über ein geeignetes Mittel. Diese Fachgruppe führt täglich solche Verfahren durch und arbeitet mit der Kantonspolizei und dem Migrationsamt sehr eng und gut zusammen. Im Jahr 2012 bearbeiteten die Detektive der Fachgruppe 1262 Haftfälle. In dieser Zahl sind die von der Kantonspolizei bearbeiteten Fälle mit Verstössen gegen das Ausländer- und oder Asylgesetz nicht enthalten. Die Kantonspolizei ist in der Stadt z.B. im Hauptbahnhof präsent.

Die Stadtpolizei analysiert die Situation laufend und ergreift lagegerechte, geeignete Massnahmen, die meistens mehrschichtiger Natur sind. Ein zusätzlicher, spezieller Massnahmenkatalog erscheint zur Zeit nicht notwendig.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 2001/000953 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.*

Eine örtliche Trennung zwischen dem Besammlungsort der unbewilligten Nachdemonstration und der Festveranstaltung wäre aus Sicherheitsgründen sinnvoll. Wie bereits mehrfach ausgeführt, gibt es in der Stadt Zürich aber nur wenige Alternativstandorte zum Zeughausareal. Diese weisen entweder ein tendenziell höheres Gefährdungsrisko auf oder befinden sich an allzu peripherer und damit auch für alle friedlichen Teilnehmenden nicht mehr attraktiver Lage. Aufgrund der positiven Entwicklung in den letzten Jahren und der guten Zusammenarbeit zwischen Stadtpolizei und den Verantwortlichen für das 1.-Mai-Fest besteht in der Frage aber zur Zeit kein Handlungsbedarf.

POS 2004/001434 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 gegebenenfalls eine Gruppe vermummter Personen. Der polizeiliche Einsatzleitende muss abwägen: die Vermummten mit Polizeikräften herausholen, 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 Herauspicken einzelner Vermummter ohne Eskalation ist nicht realistisch und soweit daraus eine Gefährdung Dritter resultieren könnte 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 2003/000867 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 Kontrollschilde 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 Fr. 250.-, für den Fahrradverkehr Fr. 60.-. Beim Allgemeinen Fahrverbot beträgt die Ordnungsbusse für Motorfahrzeuge Fr. 100.-, für den Fahrradverkehr Fr. 30.-. 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 von personellen 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. Die Planung und Realisierung dieser Infrastrukturen müssen sorgfältig durchdacht sein und nehmen Zeit in Anspruch. Bei der Gesamtplanung von repressiven und präventiven Massnahmen wird darauf geachtet, sowohl die Pflichten als auch die Rechte der Velofahrenden einzubeziehen. Auch Velofahrende erleben tagtäglich auf der Fahrbahn ähnliche Erlebnisse seitens Autofahrender, 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 des Willkürverbots ersichtlich.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 2003/001088 2003/000138	09.04.2003 09.03.2005	Marolf Hans und Stucker Rolf Fischer-Weg und Kloster-Fahr-Weg, Durchsetzung des Fahrverbots

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das geltende Fahrverbot auf dem Fischer-Weg und dem Kloster-Fahr-Weg nachhaltig durchgesetzt werden kann und auf mindestens einer Seite des Flusses eine attraktive Fahrgelegenheit für Velofahrende geschaffen werden kann.*

Die Problematik betrifft zurzeit vor allem den Kloster-Fahr-Weg. Der Fischer-Weg wurde 2011 zwischen der Europabrücke (Hönggerwehr) und dem Hardturmsteg auf eine Breite von 3.5 Metern verbreitert und mit einem separaten, parallel zum Fussweg führenden Radweg ausgestattet. Somit ist der Fischerweg für Velofahrende offiziell durchgehend befahrbar. Auf dem Kloster-Fahr-Weg sind hingegen gemäss Angaben des Tiefbauamts der Stadt Zürich keine baulichen Massnahmen projektiert. Der Kloster-Fahr-Weg ist prädestiniert für Wander- und Radtouren, lässt aber aufgrund einiger sehr schmalen Stellen keine Doppelnutzung zu. Theoretisch könnte das Befahren durch Fahrräder auf dem Kloster-Fahr-Weg mit geschwindigkeitssenkenden Schwellen, Drehkreuzen oder ähnlichem verhindert werden. Realistischerweise können diese Massnahmen jedoch nicht umgesetzt werden, da der Fussweg für jede Person (Rollstuhlfahrende, Spaziergängerinnen und Spaziergänger mit Kinderwagen, ältere Menschen, Rettungs- und Einsatzfahrzeuge) passierbar sein muss. Da der Fischerweg zwischenzeitlich mit einem Radweg ausgestattet wurde, ist ein durchgehendes Fahrverbot auf dem Kloster-Fahr-Weg sicherlich zu prüfen. Die Vorschriftssignale «Fussweg» beim Kraftwerk Höngg «Am Giessen» und bei der Einmündung Winzerhalde müssten hierzu ersetzt und einheitliche Fahrverbotsbeschilderungen (allg. Fahrverbot) auf dem ganzen Kloster-Fahr-Weg angebracht werden. In diesem Teilstück sind vier Signale «Fussweg» angebracht. Die Beschilderungen «Fussweg» werden durch die Fahrradfahrenden zu wenig beachtet. Regelmässige Kontrollen durch die Stadtpolizei Zürich sind auch 2013 vorgesehen.

POS 2004/000045 2004/000008	07.01.2004 25.02.2004	Butz Marlène und Schmid Georg, Dr. Scheuchzerstrasse, Durchsetzung von Tempo 30
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, welche Massnahmen ergriffen werden können, damit auf der Scheuchzerstrasse Tempo 30 eingehalten wird und «Trottoirfahrten» verhindert werden. Des Weiteren wird er gebeten zu prüfen, wie diese Massnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden können, so dass sie bereits bei der anstehenden Teilspernung der Weinbergstrasse greifen.*

Die Dienstabteilung Verkehr hat in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich über Jahre hinweg immer wieder Massnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 und zur Verhinderung des Befahrens der Trottoirs ergriffen. Nachmessungen im November 2009 zwischen Sonnegg- und Riedtlistrasse ergaben bezüglich der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ausgezeichnete Werte (V85 von 31 km/h) sowie eine Abnahme des Verkehrsvolumens von rund 25 Prozent. Wo möglich wurde das Trottoirbefahren, das in der Regel dem Vorbeifahren an Entsorgungsfahrzeugen diente, mit Pfosten verhindert. Auf Grund von Zufahrten können aber nicht alle Möglichkeiten unterbunden werden. Kontrollen im Strassenverkehr werden also, wie überall, auch in Zukunft nötig bleiben. Seit dem Setzen der Pfosten gingen weder in der Dienstabteilung Verkehr noch beim Kreischef entsprechende Reklamationen ein. Auch bei den zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen des Verkehrsforums Kreis 6 wurde das Thema nicht mehr eingebracht.

POS 2004/000617 2004/000166	31.03.2004 16.06.2004	Virag Jansen Eva, Dr., und Nagel Ueli, Dr. Helikopterlandungen auf dem Uetliberg, Verbot für Private
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten, womöglich gemeinsam mit den Gemeinden Adliswil, Stallikon und Uitikon beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vorstellig zu werden, mit dem Ziel, dass Helikopterlandungen von Privaten auf dem Uetliberg verboten werden.*

Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, gibt es auf dem Gebiet der Stadt Zürich keinen Helikopterlandeplatz auf dem Uetliberg. Der Landeplatz beim Hotel Uto Kulm befindet sich auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Stallikon und die Stadt Zürich hat keine Möglichkeiten, Landungen zu verhindern. Wie u. a. bereits in der Interpellationsantwort Nagel/Abele (GR-Nr. 2006/224) betreffend Nutzungskonflikte am Uetliberg ausgeführt wurde, ist der Stadtrat wiederholt bei den kantonalen Behörden vorstellig geworden und hat seinen Unmut über die fortgesetzte Missachtung klaren Rechts geäussert. Ein Grossteil der Immissionen auf dem Uetliberg rührt von der Nutzung des Hotels Uto Kulm her, das sich nicht auf Stadtgebiet befindet. Da die Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone liegen, ist grundsätzlich der Kanton zuständig. 2006 wurde unter der Leitung der kantonalen Baudirektion ein Nutzungskonzept für den Uetliberg erarbeitet, das einen kantonalen Gestaltungsplan vorsieht. Die Stadt Zürich, die Gemeinden Uitikon, Stallikon sowie die Betreiber und Eigentümer des Hotels Uto Kulm waren in dieser Arbeitsgruppe vertreten. Mit dem Gestaltungsplan Uto Kulm sollen die öffentlichen Interessen an der Nutzung des Aussenraums gesichert werden (Wanderwege, Ausflugsrestaurant, Aussichtspunkt), die zulässige Nutzung der Bauten und Anlagen festgelegt sowie die notwendigen verkehrlichen Regelungen getroffen werden. Zudem ist eine klare Trennung zwischen Gastgewerbebetrieb und öffentlich zugänglichem Ausflugsbereich vorgesehen. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Landschaft/Uto Kulm wurde zwischenzeitlich durch Beschluss des Kantonsrats vom 28. Juni 2010 festgesetzt und durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) genehmigt. Gemäss kantonalem Gestaltungsplan Uto Kulm sind pro Jahr zwölf Helikopterflüge zulässig; ausgenommen sind Rettungsflüge.

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

POS 2004/001906 2004/000669	15.12.2004 12.01.2005	Bachmann Hans und 59 Mitunterzeichnende Güterumschlagsplätze, vermehrte Schaffung durch entsprechende Strassensignalisation
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie für das Gewerbe und dessen Güterumschlag auf Stadtgebiet mehr Güterumschlagsplätze mittels entsprechender Strassensignalisation geschaffen werden können.*

Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, ist der Güterumschlag, sofern er nicht ausserhalb des Strassenraumes abgewickelt werden kann, überall dort gestattet, wo der Verkehr dadurch nicht behindert oder gefährdet wird. Der öffentliche Grund ist in Ballungszentren wie der Stadt Zürich ein knappes Gut, weshalb ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Interessen zu finden und zu erhalten ist. Auf Begehren aus der Bevölkerung und von Gewerbetreibenden sowie bei Neugestaltungen von Verkehrsflächen werden wo immer möglich laufend neue Güterumschlagsflächen in Form von Markierungen oder Signalisationen eingerichtet. Auch im «Verkehrskonzept Innenstadt» sind solche Anlieferungsflächen eingeplant und teilweise auch bereits umgesetzt worden. Im Zusammenhang mit dem Projekt «Weniger ist mehr – Strassensignalisation in der Stadt Zürich» macht es zudem keinen Sinn, bei den bereits vorhandenen Güterumschlagsmöglichkeiten weitere zusätzliche Signalisationen, ohne konkreten Nachweis auf Bedarf, anzubringen. Der Polizeivorsteher hat die Dienstabteilung Verkehr zusätzlich beauftragt, den Bestand der markierten Güterumschlagplätze zu erheben. Der Bestand soll mindestens gehalten werden.

POS 2005/000841 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 Situation am Central wird durch die Dienstabteilung Verkehr laufend analysiert und ausgewertet. Aus Sicht der Stadtpolizei, der Verkehrsbetriebe Zürich und der Dienstabteilung Verkehr hat sich am Central keine neue Situation ergeben. Die Einsatzzeiten der manuellen Verkehrszeichengabe werden im Rahmen der Einsatzzeiten des Polizeilichen Assistenzdienstes in Absprache mit allen Nutzern des Centrals angepasst, falls diesbezüglich ein Bedarf besteht.

POS 2005/001070 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. Wann der Bau dieser Personenunterführung in Angriff genommen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch unklar.

POS 2005/001071 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.*

Die im Postulat erwähnte Insel wurde bereits 2005 an der meistbegangenen Stelle abgebaut, resp. auf das Fahrbahnniveau abgesenkt. Das Anbringen eines Fussgängerstreifens macht hingegen keinen Sinn, da die meisten Fussgängerquerungen schräg über die Fahrbahn erfolgen, jeweils ab Hofwiesenstrasse oder der Parkhauserschliessung. Damit würde ein Grossteil der Fussgängerinnen und Fussgänger eine verbotene Querung vornehmen. Zudem müsste die Hotelvorfahrt (Car und Taxi) unterbrochen werden, was aus Platzgründen nicht möglich ist. Die Schulstrasse wird neu gestaltet und in eine rechtskräftige Tempo-30-Zone integriert. Fussgängerstreifen und Mittelinsel sollen dann entfernt werden. Dieses Projekt war ursprünglich in dasjenige des Bahnhofplatzes Süd eingebettet worden. Aus verschiedenen Gründen erfolgte nun eine Aufteilung, so dass die Schul- und Hofwiesenstrasse (Schulbis Franklinstrasse) ein separates Projekt mit dem Ausführungshorizont 2016 bilden.

POS 2006/000544 2006/000186	17.05.2006 21.06.2006	Amacker Bruno und Traber Christian Milizfeuerwehr, Angleichung der Ausrüstung an die Berufsfeuerwehr
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die persönliche Einsatzrüstung der Milizfeuerwehreinheiten derjenigen der Berufsfeuerwehr angeglichen werden kann.*

Die persönliche Einsatzrüstung einschliesslich Einsatzstiefel der Milizfeuerwehr wurde im Jahr 2012 derjenigen der Berufsfeuerwehr angeglichen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/000587 2006/000210	31.05.2006 18.11.2009	Angst Walter Politische Veranstaltungen und Festbetriebe, Reorganisation des Bewilligungsverfahrens

*Ich bitte den Stadtrat eine Reorganisation der Bewilligungsverfahren für politische Veranstaltungen und Festbetriebe auf öffentlichem Grund zu prüfen. Ziel der Reorganisation soll die teilweise Rückgabe der Kompetenz für die Bearbeitung und Koordination dieser Bewilligungsverfahren vom «Büro für Veranstaltungen» an die Kreischefs der Stadtpolizei sein.*

Mit Inkrafttreten der neuen Allgemeinen Polizeiverordnung per 1. Januar 2012 sind für Standaktionen für politische Zwecke in den vom Stadtrat definierten Gebieten keine Bewilligungen mehr notwendig. Die Koordination der übrigen Antragsgesuche in Bezug auf das Einholen der Stellungnahmen liegt beim Büro für Veranstaltungen. Bevor die Bewilligung für eine Veranstaltung erteilt wird, wird unter anderem beim zuständigen Kreischef eine Vernehmlassung durchgeführt. Der Kreischef äussert sich also zu den Veranstaltungen, die Administration der Bewilligung wird zentral und durch automatisierte und strukturierte Abläufe effizient durch das Büro für Veranstaltungen erledigt. Von Ende April 2010 bis Anfang Mai 2011 wurde durch ein unabhängiges Befragungsinstitut eine Kundenzufriedenheitsbefragung im Auftrag des Polizeidepartements durchgeführt: Insbesondere die politischen Parteien zeigen sich sehr zufrieden mit der Arbeit des Büros für Veranstaltungen. 95 % der politischen Parteien und Gruppierungen, die an der Umfrage teilgenommen haben, beurteilen die Koordination des Büros für Veranstaltungen als Erleichterung in der Gesuchstellung.

Die Koordination und die kundenorientierte Umsetzung der Bewilligungsverfahren durch das Büro für Veranstaltungen haben sich bewährt. Der Stadtrat hat daher keinen Anlass, von dieser bewährten Praxis abzuweichen.

POS 2006/000879 2006/000316	12.07.2006 08.09.2010	Seiz-Gut Silvia und Elmer Lück Annamarie Wehntalerstrasse, Verkehrsberuhigung zwischen Glaubtenstrasse und Zehntenhausplatz
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie an der Wehntalerstrasse zwischen der Glaubtenstrasse und dem Zehntenhausplatz Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Sicherheit umgesetzt werden können. Insbesondere soll Tempo 50 eingehalten werden.*

Die Wehntalerstrasse kann als sehr stark belasteter Hauptverkehrsträger nicht beliebig beruhigt werden. Unfallmässig ist sie unauffällig. Die Fussgängerübergänge sind lichtsignalgeregt. In verschiedenen Projekten (Gesamtverkehrskonzept Affoltern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Wehntalerstrasse, Tramlinienkonzept usw.) wird zurzeit über das zukünftige Erscheinungsbild der Strasse diskutiert. Im erwähnten Teilstück der Wehntalerstrasse befinden sich drei Standorte für automatische Geschwindigkeitskontrollen. Einer dieser Standorte ist immer in Betrieb. Auffälligkeiten sind keine vorhanden, zumal die Lichtsignalanlagen auf eine grüne Welle mit 50 km/h ausgerichtet sind.

POS 2006/001079 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 Abschnitten durchzusetzen ist. Ursprünglich lautete das Postulat folgendermassen (27. September 2006):*

*«Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Velofahrverbot in den Fussgängerzonen durchzusetzen und auf Velorouten in den Fussgängerzonen in der Altstadt zu verzichten ist.»*

Nachdem die im Kantonalen Richtplan festgelegten Veloverbindungen durch die Fussgängerzone rechts der Limmat am 28. November 2006 und durch die Fussgängerzone links der Limmat am 16. August 2007 umgesetzt worden waren, war das Postulat in dieser Form gar nicht mehr erfüllbar. In der Folge hat der Gemeinderat am 29. September 2010 das Postulat in abgeänderter Form erneut dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen. Der aktuelle Wortlaut des Postulats lautet:

*«Der Stadtrat wird aufgefordert, das Velofahrverbot in den Fussgängerzonen abseits der für den Veloverkehr geöffneten Abschnitten durchzusetzen.»*

Bei der Durchführung der Verkehrskontrollen berücksichtigt die Stadtpolizei alle Verkehrsteilnehmenden, d. h. neben den motorisierten Verkehrsteilnehmenden wird auch der 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 Unfallauswertung sowie den festgestellten Gefährdungs- oder Behinderungspotenzialen richten. Daraus resultieren auch immer wieder Verkehrskontrollen im ganzen Stadtgebiet, die das Einhalten der Velofahrverbote zum Zweck haben.

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.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 2007/000259 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 Kavaliersdelikt. 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 der Thematik durchführt:

Velofahrende fahren erfahrungsgemäss auf der rechten Fahrbahenseite. Nur 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 die Aktion «Partnerschaft im Strassenverkehr – Eine Gasse für das Velo» ins Leben gerufen und bereits mehrmals an ausgesuchten Örtlichkeiten in der Innenstadt durchgeführt. Das gemeinsame Auftreten der Bike Police und Pro Velo sowie die Unterstützung durch Fussverkehr Schweiz, ACS und TCS fördert die Akzeptanz sowohl der Velofahrenden als auch der Autolenkerinnen und Autolenker. Des Weiteren findet seit Jahren die Aktion Velo-Checkpoint statt. Dabei können Velofahrende gratis ihr Velo von Velomechanikern kontrollieren lassen. Gleichzeitig suchen Mitarbeitende der Stadtpolizei das Gespräch mit den Velofahrenden und geben Informationsmaterial zum sicheren und richtigen Verhalten im Strassenverkehr ab.

POS 2007/000317 2007/000147	21.03.2007 18.04.2007	Mariani Mario und Schönbächler Robert Parkhäuser in Zürich West, neues Parkleitsystem
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die bestehenden öffentlich zugänglichen Parkhäuser in Zürich West (Welti-Furrer, KV Business School, Förrlibuckstrasse, Hardturm, Neuhard, Schiffbau, Technopark, Puls 5, etc.) im Zusammenhang mit den geplanten (Toni-Areal, Maag-Areal, Coop-Überbauung, usw.) in ein neues Parkleitsystem eingebunden werden können.*

Das Parkleitsystem ist seit 2003 installiert und wurde seither sukzessive erweitert. Das technische Konzept hat sich bewährt, und das System kann ohne grosse Aufwendungen ausgebaut werden. In Zürich-West wurden die beiden Parkhäuser P-West und Welti Furrer im Dezember 2010 in das Parkleitsystem eingebunden. Den damals vorgesehenen Bauprojekten im Gebiet Pfingstweidstrasse wird nun der Anschluss an das Leitsystem mit der Fertigstellung des Grossprojekts Tram Zürich-West und Pfingstweidstrasse ermöglicht. Die Inbetriebnahme wurde im Dezember 2011 erfolgreich abgeschlossen. Nach Rücksprache mit dem Geschäftsführer der Parkleitsystem Zürich AG ist es neben den zwei erwähnten Parkhäusern zu keiner Erweiterung des Systems gekommen. In den kommenden drei Jahren wird mit keinen weiteren Abschlüssen gerechnet. Dass die Parkleitsystem Zürich AG ein vitales Interesse an der Ergänzung des Systems hat, zeigen die intensiven Bemühungen der Geschäftsleitung um weitere Vertragsabschlüsse.

POS 2007/000354 2007/000167	28.03.2007 29.09.2010	Pauli Pascal und Sarbach Martin Verkehrsregelverordnung, Durchsetzung von Art. 8 Abs. 4
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie und mit welchen konkreten verkehrspolizeilichen Massnahmen die Einhaltung von Art. 8 Abs. 4 der Verkehrsregelverordnung (VRV) durchgesetzt werden kann.*

Art. 8 Abs. 4 der VRV verpflichtet die Motorfahrzeuge auf dem gleichen Fahrstreifen links, die Radfahrenden rechts zu fahren. Eine Bestrafung gestützt auf diese Bestimmung ist nicht möglich. Damit das Fahren, ohne eine Gasse frei zu lassen, bestraft werden könnte, wäre eine Änderung dieses Artikels auf eidgenössischer Ebene notwendig.

Art. 8 Abs. 4 VRV lässt sich weder mit verkehrspolizeilichen noch mittels baulicher Massnahmen vollumfänglich durchsetzen. Wo immer möglich soll aber mit baulichen Massnahmen und der Markierung von Radstreifen die Situation für die Velofahrenden verbessert werden. Im Weiteren geht es um die Sensibilisierung der Autofahrenden für eine Verhaltensänderung. Im Rahmen der Umsetzung des «Masterplans Velo» werden die Anliegen des Postulats ins Handlungsumfeld Verkehrsklima und -verhalten aufgenommen, unter anderem in der Massnahme «Kampagne – Eine Gasse für das Velo». Die Bike-Patrouillen der Stadtpolizei machen die Autofahrenden regelmässig auf die «Gasse für das Velo» aufmerksam. Des Weiteren hat die Stadtpolizei im Jahre 2012 einen Fernseh-Werbespot geschaffen, mit dem die Autofahrerinnen und Autofahrer ersucht werden, auf freiwilliger Basis eine Gasse für das Velo zu gewähren.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/000439 2007/000213	18.04.2007 29.09.2010	Recher Alecs und Abele Martin und 16 Mitunterzeichnende Stadtpolizei, Ausbildungsblock «Homosexualität und antischwule Gewalt»

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, im Ausbildungsteil «Gesellschaft», welchen angehende PolizistInnen im Rahmen ihres Aspirantenjahres besuchen, den Block «Homosexualität und antischwule Gewalt» dauerhaft als obligatorischen Bestandteil zu erhalten und den heutigen Kursinhalt auf den Umgang mit transsexuellen Menschen auszudehnen. Dabei soll diese Thematik umfassend berücksichtigt werden und über die bisher rein begriffliche Definition von Transsexualität hinausgehen. Die Vermittlung der Kursinhalte soll durch eine fachkundige Person erfolgen.*

Das Thema Homosexualität wird in der Grundausbildung an der Zürcher Polizeischule ZHPS seit 2012 mit einem neuen Konzept unterrichtet. Im Modul «Gesellschaftslehre/Homosexualität» werden Aspekte wie Homosexualität in der Geschichte, Begrifflichkeiten (so auch Transgender), Homophobie usw. thematisiert. Ziel dieses Moduls ist die Akzeptanzförderung durch das Thematisieren, den Mensch dahinter und nicht nur seine sexuelle Neigung zu erkennen.

In der Weiterbildung wird neu in Zusammenarbeit mit der Polizeiseelsorgerin Jeanine Kosch das Thema «Umgang mit Homosexualität und Trans-Menschen im polizeilichen Alltag» behandelt. Ziel ist es unter anderem, die Thematik aufzufrischen, den gesellschaftlichen Wandel aufzuzeigen, Wertekonflikte und Konflikte in der Polizeiarbeit zu erkennen und zu behandeln. Zudem wurde der Fachstelle für Transgender-Fragen der Stadt Zürich eine Plattform gegeben, um die Fachstelle und ihre Arbeit vorzustellen.

POS 2007/001289 2007/000644	05.12.2007 03.11.2010	Bloch Süss Monika und Kisker Gabriele Schulhausstrasse, Verringerung des Verkehrs
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Massnahmen eingeführt werden können, die eine wesentliche Verringerung des Verkehrs an der Schulhausstrasse bewirken.*

In der Zwischenzeit wurden die Schulhaus-, die Bürgli- und die Grütlistrasse im Teilstück zwischen der Schulhaus- und der Gablerstrasse neu gebaut. Das Bauprojekt wurde seinerzeit vom Tiefbauamt der Stadt Zürich gemäss § 16 Strassengesetz aufgelegt. Es gingen keine Einsprachen ein. Dieser Neubau beinhaltete unter anderem Anpassungen an den Verkehrsflächen. So wurden auf der Schulhausstrasse das Trottoir zu Lasten der Fahrbahn verbreitert und die Blaue-Zone-Parkplätze zwecks Geschwindigkeitsreduktion optimaler angeordnet. Im Weiteren wurden die Übergänge in die See- und die Bürglistrasse taillierter ausgestaltet. Somit sind sie für Fussgängerinnen und Fussgänger besser überblickbar. Der Anteil an Schwerverkehr hat sich in dieser Strasse auf den üblichen Tempo-30-Durchschnitt reduziert. In den Jahren 2008 bis 2012 wurden keine Kollisionen zwischen Personen- bzw. Lastwagen und Fussgängerinnen/Fussgängern registriert.

POS 2008/000311 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.*

Ausschlaggebend für den Entscheid des Stadtrats, die vormaligen sechs Bootsvermietungen auf vier zu reduzieren, waren Sicherheitsgründe, städtebauliche und wirtschaftliche Überlegungen. Deshalb wurde die Bootsvermietung Utoquai II gemäss Entscheid des Stadtrats zurückgebaut. Je ein Floss der zurückgebauten Bootsvermietung wurden der Bootsvermietung Utoquai I und Bootsvermietung Seefeldquai angegliedert und so für die beiden Betreiber die Möglichkeit geschaffen, zusätzliche Mietboote anzuschaffen und das Angebot auszuweiten. Auch wurden die ursprünglichen Bojenplätze der Bootsvermietung Utoquai II den verbliebenen Bootsvermietungen zugeteilt. Alle entsprechenden Konzessionen wurden durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich angepasst und bewilligt. Somit sind im Seebecken der Stadt Zürich vier Bootsvermietungen (Utoquai I, Seefeldquai, Enge und Limmat) mit entsprechendem Angebot in Betrieb. Die ursprüngliche Anzahl Bojenplätze sowie die Anzahl Flosse für Mietboote (Pedalos) sind aufgrund der Umverteilung in etwa gleich geblieben.

POS 2008/000344 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.*

Von den rund 680 Strassen, die als Einbahnstrassen mit den Signalen «Einfahrt verboten» und «Einbahnstrasse» signalisiert sind, wurden bislang über 480 für den Veloverkehr geöffnet. Wesentliche Nachteile sind keine bekannt. In der Verkehrsunfallauswertung der Dienstabteilung Verkehr sind keine gefährlichen Situationen bei diesen Anordnungen erkennbar. Verkehrsunfälle in Einbahnstrassen mit Gegenverkehr für die Velofahrenden sind praktisch keine registriert. In diesem Zusammenhang ist auf das Projekt «Velo-Grid» zu verweisen das im August 2011 in Angriff genommen wurde. Ziel sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Akzeptanz durch Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastrukturen, insbesondere das Sichtbarmachen von Velorouten. So wurden in einigen Einbahnstrassen bei genügend breiter Fahrbahn Radstreifen inkl. Piktogrammen markiert.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 2008/000383 2008/000173	09.04.2008 03.11.2010	Rosenheim Monjek Einbahnstrassen, Verbesserung der Signalisation für Radfahrende betreffend Verbot des Gegenverkehrs
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei jenen Einbahnstrassen, welche für Velos nicht in beiden Richtungen geöffnet sind, Massnahmen ergriffen werden können (z. B. Bodenmarkierungen, Vergrösserung der Signaltafeln, Anpassungen der Einmündungsbereiche), damit auch nicht ortskundige oder unachtsame Velofahrende die Verkehrsanordnung realisieren.</i></p> <p>Von den rund 680 Strassen, die als Einbahnstrassen mit den Signalen «Einfahrt verboten» und «Einbahnstrasse» signalisiert sind, wurden bislang über 480 für den Veloverkehr geöffnet. Wesentliche Nachteile sind keine bekannt. In der Verkehrsunfallauswertung der Dienstabteilung Verkehr sind keine gefährlichen Situationen bei diesen Anordnungen erkennbar. Verkehrsunfälle in Einbahnstrassen mit Gegenverkehr für die Velofahrenden sind praktisch keine registriert. In diesem Zusammenhang ist auf das Projekt «Velo-Grid» zu verweisen, das im August 2011 in Angriff genommen wurde. Ziel sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Akzeptanz durch Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastrukturen, insbesondere das Sichtbarmachen von Velorouten. So wurden in einigen Einbahnstrassen bei genügend breiter Fahrbahn Radstreifen inkl. Piktogrammen markiert.</p>		
POS 2008/000738 2008/000325	02.07.2008 03.11.2010	Feuillet Dominique und Probst Matthias Triemlistrasse und Letzigraben, Senkung der Höchstgeschwindigkeiten
<p><i>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.</i></p> <p>Im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung «Massnahmen an der Quelle» wurden verschiedene Strassen hinsichtlich der möglichen Einführung von Tempo 30 beurteilt. So wurden unter anderem auch die Triemlistrasse und der Letzigraben in diese Prüfung aufgenommen. Der Entscheid des Stadtrats fiel dahingehend aus, dass sowohl in der Triemlistrasse, Abschnitt Triemlistrasse–Püntstrasse, als auch im Letzigraben, Abschnitt Hubertus–In der Ey, das Geschwindigkeitsregime Tempo 50 beizubehalten ist.</p>		
POS 2008/000805 2008/000338	09.07.2008 08.12.2010	Bartholdi Roger und Liebi Roger Stadtpolizei, Fusspatrouillen im Langstrassenquartier
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie – gleich wie während der Fussballeuropameisterschaft – mehrere gut erkennbare Fusspatrouillen der Stadtpolizei im Langstrassenquartier beibehalten werden können.</i></p> <p>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 Polizeikorps (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 Anschluss an die EURO 08 hat die Stadtpolizei begonnen, mit vertretbarem Aufwand eine sichtbare Präsenz im Langstrassenquartier aufzuziehen. Dabei wird u. a. auch ein mobiler Polizeiposten eingesetzt. Wie dem Konzept «Sicherheit 2020» (GR Nr. 2012/450) zu entnehmen ist, will der Stadtrat die präventive Präsenz sowie die Patrouillentätigkeiten der Uniformpolizei aufgrund der sich stark angehäuften Vorfälle an den Wochenendnächten weiter verstärken. Hierfür prüft die Stadtpolizei die Schaffung einer speziellen Einsatzmöglichkeit mit einem den Bedürfnissen angepassten, eigenen Arbeitszeitmodell. Bei Vorliegen eines ausgearbeiteten Konzepts «Night Police» wird der Polizeivorsteher dem Gemeinderat gemäss «Sicherheit 2020» weitere Stellen beantragen.</p>		
POS 2009/000421 2009/000144	29.04.2009 16.09.2009	Knauss Markus und Wyss Thomas Zufahrt Richtung Zürich im Bereich Heizkraftwerk Aubrugg, Spurreduktion
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit der Überdeckung Schwamendingen die Zufahrt Richtung Zürich im Bereich des Heizkraftwerkes Aubrugg um eine Spur reduziert und damit auch die Umfahrungsfunktion verstärkt werden kann.</i></p> <p>Ein Spurabbau auf der Autobahn wurde durch die Dienstabteilung Verkehr anlässlich der Projektierung der Einhausung Schwamendingen als Vorschlag eingebracht. Ein solcher Abbau hätte nämlich die Möglichkeit geboten, die Einfahrt Aubrugg beizubehalten. Die kantonalen Instanzen lehnten diesen Vorschlag damals ab mit der Begründung, dass drei Spuren als Stauraum nötig seien, um den Autobahnverkehr aus Richtung Winterthur nach Bern/Basel/Flughafen nicht zu beeinträchtigen. Die Einsprachefrist zur Projektauflage der Einhausung Schwamendingen ist im April 2011 abgelaufen. Auch wenn das Projekt noch nicht rechtskräftig ist, handelt es sich um ein laufendes Verfahren, in das nicht mehr eingegriffen werden kann. Eine erweiterte Projektauflage erfolgte im Herbst 2012, betraf aber nur noch Anpassungen ausserhalb der Einhausung auf Stadtgebiet sowie Landumlegungen.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000792 2009/000283	24.06.2009 08.07.2009	SVP-, FDP- und CVP-Fraktionen Tankstellenshops, Beibehaltung des Status quo bezüglich Öffnungszeiten und Produkteangebot

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er den «Status quo» bezüglich Öffnungszeiten und Produkteangebot bei sämtlichen Tankstellenshops in der Stadt Zürich beibehalten kann.*

Was das Warenangebot an öffentlichen Ruhetagen betrifft, wurde gemäss einem Urteil des Bezirksgerichtes Zürich vom 15. Dezember 2011 eine Tankstellenbetreiberin vom Vorwurf der Übertretung des Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes freigesprochen. Mit Urteil vom 26. November 2012 hat das Obergericht des Kantons Zürich den Freispruch der Tankstellenbetreiberin bestätigt. Der Bundesrat hat eine Liberalisierung der Öffnungszeiten von Tankstellenshops gutgeheissen. Diesbezüglich soll künftig das ganze Sortiment eines Tankstellenshops auch während der Nacht angeboten werden können. An der bisherigen Voraussetzung der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz, wonach eine solche Regelung nur für Tankstellenshops gilt, die an «Hauptverkehrswegen mit starkem Reisendenverkehr» liegen, soll jedoch weiterhin festgehalten werden. Damit will der Bundesrat der unkontrollierten Ausbreitung von sogenannten 24-Stunden-Shops vorbeugen. Abschliessend ist festzuhalten, dass auch zum heutigen Zeitpunkt das momentane Produktangebot beibehalten werden kann, weil immer noch keine abschliessende Klarheit besteht. Es ist davon auszugehen, dass die bestehenden Vorschriften in absehbarer Zeit ohnehin liberalisiert werden dürften.

POS 2009/001567 2009/000603	16.12.2009 13.01.2010	Mariani Mario und Kunz Hanspeter Quartierbezeichnungen auf Ortstafeln an der Stadtgrenze
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie für Strassen-Ortstafeln an der Stadtgrenze nebst der Anschrift «Zürich» auch der Zusatz des entsprechenden (Stadt-)Quartiers aufgeführt werden kann.*

Seit dem Bau der Glattalbahn und dem Entwicklungsgebiet in Zürich-Nord wurden neue Ortsbeschilderungen «Zürich» mit den entsprechenden Stadtquartieren angebracht. In der Zwischenzeit wurden von den insgesamt 60 Ortstafeln an der Stadtgrenze im Zusammenhang mit Bauprojekten, Schadenfällen oder im Rahmen der periodischen Erneuerungen rund 45 Tafeln mit den entsprechenden Stadtquartieren umgerüstet. Bis im Frühjahr 2013 werden die restlichen 15 Tafeln ebenfalls angepasst sein.

POS 2010/000204 2010/000099	10.02.2010 17.03.2010	Bartholdi Roger und Tuena Mauro Stadtpolizei, Personalaufstockung bei Grosseinsätzen, Prüfung eines Pikettdienstes und Beizug von Personal anderer Korps
-----------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadtpolizei bei nicht planbaren Grosseinsätzen zusätzlich Personal für den Frontdienst aufbieten und einsetzen kann. Insbesondere soll ein (erweiterter) Pikettdienst innerhalb der Stadtpolizei geprüft werden und den Beizug von Personal aus anderen Korps.*

Der Stadtrat legte dem Gemeinderat im Dezember 2012 das Konzept «Sicherheit 2020» vor (GR Nr. 2012/450). Dieses Konzept beinhaltet eine Einschätzung der Sicherheitslage, eine Darstellung des angestrebten Sicherheitsniveaus, welche Leistungen die Stadtpolizei erbringt und welcher Mittelbedarf sich daraus für die nächsten Jahre ableitet. Die Analysen ergaben, dass die Stadtpolizei trotz internen Optimierungen künftig zusätzliche Stellen benötigt. Gründe dafür sind die nicht mehr weiter kompensierbare Überzeit, der Mehraufwand durch die neue Strafprozessordnung sowie die Präsenz an Abend- und Nachtstunden am Wochenende (24-Stunden-Gesellschaft). Diese im Konzept «Sicherheit 2020» umfassend beschriebenen sicherheits- und personalpolitischen Gründe ergeben einen zusätzlichen Bedarf von 58 Stellen. Davon hat der Gemeinderat bereits 30 Stellen im Rahmen der Budgets 2012 und 2013 bewilligt.

Des Weiteren ist die Stadtpolizei gemäss Stadtratsbeschluss 1456/2012 an der Umsetzung des Pilotprojekts «Neues Alarmierungskonzept». Möglichst viele Mitarbeitende der Stadtpolizei werden künftig unter ihrer privaten Handynummer telefonisch oder per SMS erreichbar sein, womit die Erreichbarkeit und damit die Verfügbarkeit der Mitarbeitenden verbessert werden. Somit sollte es in Zukunft möglich sein, bei Bedarf in ausserordentlichen Lagen ausreichende Personalbestände zur Verfügung zu haben, um einer Gefahrenlage adäquat entgegenzuwirken. Zudem wurde die Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei für spontane Einsätze verstärkt.

POS 720.110.100-86 2012/000351	03.03.2010 19.09.2012	Anhorn Ruth und Tuena Mauro Stadtpolizei, Erhöhung der Anzahl Polizisten mit Fähigkeitszeugnis
--------------------------------------	--------------------------	---

*Der Stadtrat wird aufgefordert, bei der Stadtpolizei die Anzahl der Polizisten mit Fähigkeitszeugnis (Anforderungsprofil BBT) den Anforderungen entsprechend zu erhöhen.*

Der Stadtrat legte dem Gemeinderat im Dezember 2012 das Konzept «Sicherheit 2020» vor (GR-Nr. 2012/450). Dieses Konzept beinhaltet eine Einschätzung der Sicherheitslage, eine Darstellung des angestrebten Sicherheitsniveaus, welche Leistungen die Stadtpolizei erbringt und welcher Mittelbedarf sich daraus für die nächsten Jahre ableitet. Die Analysen ergaben, dass die Stadtpolizei trotz internen Optimierungen künftig zusätzliche Stellen benötigt. Gründe dafür sind die nicht mehr weiter kompensierbare Überzeit, der Mehraufwand durch die neue Strafprozessordnung sowie die Präsenz an Abend- und Nachtstunden am Wochenende (24-Stunden-Gesellschaft). Diese im Konzept «Sicherheit 2020» umfassend beschriebenen sicherheits- und personalpolitischen Gründe ergeben einen zusätzlichen Bedarf von 58 Stellen. Davon hat der Gemeinderat bereits 30 Stellen im Rahmen der Budgets 2012 und 2013 bewilligt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2010/000634 450.250.130-04 2010/000254	09.06.2010 08.09.2010	Walker Sacha und Wyler Rebekka Streetparade, erweiterte Nutzung von Boulevard-Cafés

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, unter welchen Auflagen und Rahmenbedingungen die erweiterte Nutzung von Boulevard-Cafés anlässlich der Streetparade zu gewähren ist.*

Der Stadtrat hat aufgrund der Auswertungen von Zahlenmaterial der Stadtpolizei und Schutz & Rettung der Jahre 2004 bis 2011 entschieden, dass er an der Street Parade auch in Zukunft keine Outdoor-Bars und Musikanlagen im Freien bewilligen wird. Ziel dieser Massnahme ist, den Alkoholkonsum während der Street Parade zu reduzieren und damit Gewaltvorfälle zu verhindern, wie sie in früheren Jahren sehr häufig beklagt wurden. Die Statistiken belegen, dass die beschlossenen Massnahmen Wirkung zeigen: Seit der Aufhebung der Sonderbewilligungen im Jahre 2008 sind sowohl die Anzahl der Körperverletzungen als auch der Behandlungen durch Schutz & Rettung markant zurückgegangen.

Die Boulevardcafés sind durch diesen Entscheid gegenüber ihrem normalen Betrieb nicht eingeschränkt: Sie können auf den bewilligten Flächen auf öffentlichem Grund wie üblich offen halten und profitieren von den grossen Besucherströmen der Street Parade.

POS 2010/000753 2010/000300	07.07.2010 14.07.2010	Wüthrich Karin und Wyler Rebekka Projekt «Langstrasse Plus», neue Grundlage für die Projektorganisation
-----------------------------------	--------------------------	--

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Weiterführung des Projektes «Langstrasse PLUS» die Projektorganisation auf eine neue Grundlage gestellt werden kann. Sie soll insbesondere folgende Elemente umfassen:*

- Formulierung konkreter, überprüfbarer Ziele,
- Umfassende Evaluation des Projekts,
- Regelmässige Dokumentation des Projekts,
- Transparente institutionelle Verankerung.

Im Sommer 2011 wurde das Projekt Langstrasse PLUS mit einem Bericht über die erreichten Ziele abgeschlossen. Langstrasse PLUS wurde 2001 gestartet, um den zunehmenden Immissionen durch den Drogenhandel und -konsum und das Sexmilieu entgegenzuwirken und diesen koordiniert durch Massnahmen und Interventionen zu begegnen. In den zehn Jahren hat sich im Langstrassenquartier vieles zum Besseren gewendet, und mit dem Projekt Langstrasse PLUS konnte die Lebensqualität im Quartier gesteigert werden. Angesichts dieses Erfolgs entschied der Vorsteher des Polizeidepartements, das Projekt Langstrasse PLUS in dieser Form nicht weiterzuführen. Trotzdem wird auch in Zukunft intensiv in und mit dem Quartier gearbeitet. Das Grundanliegen einer direkten Ansprechperson für die Bevölkerung im Polizeidepartement wird neu für die ganze Stadt aufgenommen. Dazu wurde neu die Funktion der Delegierten für Quartiersicherheit geschaffen. Die Delegierte für Quartiersicherheit ist Ansprechperson für Anliegen der Bevölkerung und des Gewerbes zu Fragen der Sicherheit im öffentlichen Raum und Nutzungskonflikten. Unter anderem leitet sie die Arbeitsgruppe «Quartiersicherheit im Langstrassengebiet», welche die Arbeiten des Projekts Langstrasse PLUS weiterführt.

POS 2010/000982 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.*

Die Mitglieder der Strassenbenennungskommission haben sich sehr eingehend mit der Person von Maurice Bauvaud, dem Schweizer Hitler-Attentäter (8. November 1938), auseinandergesetzt. Das Studium der vorhandenen Literatur zum Thema zeigt, dass sich die Forschung gerade über die Motivation Bavauds zum Attentat nicht einig ist. Zweifellos ist richtig, was Nationalrat Paul Rechsteiner am 19. Juni 1997 in seiner «Einfachen Anfrage» an den Bundesrat sagte, wobei er nachfragte, wie die heutige Landesregierung den Fall Bavaud beurteile: «Wäre Bavauds Attentatsversuch erfolgreich verlaufen, hätte Hitler weder einen Angriffskrieg auslösen noch die Ermordung von Millionen von europäischen Jüdinnen und Juden anordnen können.» Richtig ist auch, dass sich weder die Berliner Gesandtschaft mit Botschafter Hans Frölicher noch die Schweizer Behörden nach Maurice Bavauds Verurteilung genügend für ihn eingesetzt haben.

Über seine Motivation – und dies hält die Strassenbenennungskommission als einen wesentlichen Punkt für oder gegen eine Strassenbenennung – kann heute jedoch aufgrund der zur Verfügung stehenden Unterlagen keine definitive Antwort gegeben werden. Die hochemotionale Diskussion um Bavauds Motive zur Tat zeigt, dass die Fakten für eine objektive Beurteilung nicht vorliegen oder nicht genügend erforscht sind. Zudem darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass Maurice Bavaud zur Zeit seines Attentatsversuchs erst 22-jährig war; seine Gesinnung ist daher ohnehin schwer abzuschätzen. Genau diese Umstrittenheit und die divergierenden Meinungen in den Medien und in der Bevölkerung bewogen die Kommission seinerzeit, die Ehrung von Le Corbusier an der zentralen Lage beim Hauptbahnhof zurückzuziehen. Auch wenn kein Mensch je über alle Zweifel erhaben sein wird, so möchte die Kommission mit einer Ehrung von Maurice Bavaud keine erneute Diskussion auslösen. Vor diesem Hintergrund wird in jüngster Zeit auch Zurückhaltung geübt bei der Ehrung von Personen. Auch legt die Kommission stets Wert auf einen Bezug zu Zürich; ein solcher ist bei Maurice Bavaud, der aus Neuchâtel stammte und sich nie aktenkundig in Zürich aufhielt, nicht gegeben. Der Le-Corbusier-Platz wurde zwischenzeitlich in «Europaplatz» umbenannt.

<b>Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.</b>	<b>Einreichung Überweisung</b>	<b>Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung</b>
POS 720.120.120-01 2010/001026 2010/000461	03.11.2010 24.11.2010	Widler Josef und Virchaux Jean-Claude Sicherheitsbericht bezüglich der aktuellen Sicherheitslage in der Stadt Zürich

*Der Stadtrat wird gebeten, einen umfassenden Sicherheitsbericht vorzulegen. Darin soll einerseits die stadträtliche Einschätzung der aktuellen Sicherheitslage in der Stadt Zürich aufgezeigt werden, andererseits sollen die möglichen Szenarien der nächsten zehn Jahren analysiert und die sich daraus ergebenden personellen und organisatorischen Konsequenzen aufgezeigt und die notwendigen finanziellen Mittel beantragt werden.*

Der Stadtrat legte dem Gemeinderat im Dezember 2012 das Konzept «Sicherheit 2020» vor (GR-Nr. 2012/450). Dieses Konzept beinhaltet eine Einschätzung der Sicherheitslage, eine Darstellung des angestrebten Sicherheitsniveaus, welche Leistungen die Stadtpolizei erbringt und welcher Mittelbedarf sich daraus für die nächsten Jahre ableitet. Die Analysen ergaben, dass die Stadtpolizei trotz internen Optimierungen künftig zusätzliche Stellen benötigt. Gründe dafür sind die nicht mehr weiter kompensierbare Überzeit, der Mehraufwand durch die neue Strafprozessordnung sowie die Präsenz an Abend- und Nachtstunden am Wochenende (24-Stunden-Gesellschaft). Diese im Konzept «Sicherheit 2020» umfassend beschriebenen sicherheits- und personalpolitischen Gründe ergeben einen zusätzlichen Bedarf von 58 Stellen. Davon hat der Gemeinderat bereits 30 Stellen im Rahmen der Budgets 2012 und 2013 bewilligt.