



2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
------	-------------	------	------	------	------	------

Bild: Stadtpolizei

Geschäftsbericht 2011

Polizeidepartement

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Polizeidepartement

1.	Vorwort	109
2.	Jahresschwerpunkte	110
3.	Kennzahlen Polizeidepartement	112
4.	Departementssekretariat, Dienstabteilungen	113
4.1	Departementssekretariat	113
4.1.1	Aufgaben	113
4.1.2	Jahresschwerpunkte	113
4.1.3	Spezifische Kennzahlen	113
4.2	Stadtpolizei	114
4.2.1	Aufgaben	114
4.2.2	Jahresschwerpunkte	114
4.2.3	Allgemeine Kennzahlen	116
4.2.4	Spezifische Kennzahlen	117
4.3	Schutz & Rettung	118
4.3.1	Aufgaben	118
4.3.2	Jahresschwerpunkte	118
4.3.3	Allgemeine Kennzahlen	120
4.4	Dienstabteilung Verkehr	122
4.4.1	Aufgaben	122
4.4.2	Jahresschwerpunkte	122
4.4.3	Allgemeine Kennzahlen	124
4.4.4	Spezifische Kennzahlen	125
4.5	Stadtrichteramt	126
4.5.1	Aufgaben	126
4.5.2	Jahresschwerpunkte	126
4.5.3	Allgemeine Kennzahlen	127
5.	Parlamentarische Vorstösse	130

1. Vorwort



Daniel Leupi. (Bild: Luca Zanier)

Die aktuelle Mercer-Studie weist Zürich – zusammen mit Bern – als zweitsicherste Stadt der Welt aus (am sichersten ist Luxemburg). Das ist bei 221 beurteilten Städten ein Glanzresultat, auf das wir stolz sein können. Es ist eine Bestätigung für all die Menschen, die Tag und Nacht für diese Sicherheit sorgen: die Polizei, die Rettungskräfte, die Verkehrsfachleute und viele mehr. Und für all die Menschen, die hier leben, arbeiten oder zu Besuch in der Stadt sind.

Er ist aber auch eine Herausforderung, denn die Mercer-Studie beurteilt nur die Sicherheitsfaktoren, die für ihre Kunden, also für international tätige Firmen, von Bedeutung sind. Unser Anliegen muss jedoch die Sicherheit für alle sein – also nicht nur für Unternehmen, sondern für die ganze Bevölkerung. Dass uns dies weitgehend gelingt, zeigen die regelmässig hohen Werte beim Thema Sicherheit in Bevölkerungsumfragen.

Zürich soll auch in Zukunft die sicherste Stadt der Schweiz und eine der sichersten der Welt bleiben. So lautet unsere Vision.

Der vorliegende Geschäftsbericht beschreibt Ereignisse und Projekte, die vielleicht besonders geeignet waren und sind, das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung positiv zu beeinflussen. Dazu gehört – im Zusammenhang mit dem Projekt Rotlicht – der Entwurf zur neuen Prostitutionsgewerbeverordnung, der Ende Jahr an den Gemeinderat überwiesen wurde. Dazu gehören aber auch die Verhandlungen und Gespräche mit den Vertretern der beiden grossen Zürcher Fussballclubs und der ZSC Lions, die zu einer deutlichen Reduktion der Gewalt im Umfeld von Sportveranstaltungen führen sollen, die neue Allgemeine Polizeiverordnung oder die neu geschaffene Funktion einer Delegierten für Quartiersicherheit.

Zur objektiven Sicherheit trägt ohne Zweifel das Projekt «ELZ-2011» bei, das die Zusammenführung der beiden Einsatzleitzentralen von Schutz&Rettung zum Ziel hat. Das Projekt wurde im Berichtsjahr vorangetrieben und soll Ende des laufenden Jahres seinen Abschluss mit der Inbetriebnahme der Einsatzleitzentrale am Flughafen finden. Dannzumal wird eine optimale Infrastruktur für eine optimale Arbeit der SRZ-Mitarbeitenden zur Verfügung stehen.

Eine Bestätigung durch die Bevölkerung erfuhrt das Polizeidepartement mit der Annahme der Vorlage zu einer neuen Gebührenordnung in den Blauen Zonen der Stadt.

Die Mitarbeitenden des Polizeidepartements haben mit ihrer Arbeit wesentlich zum Spitzenplatz der Stadt Zürich bei der Sicherheit beigetragen – und sie werden das mit gleichbleibendem Engagement auch in Zukunft tun.

Stadtrat Daniel Leupi
Vorsteher des Polizeidepartements

2. Jahresschwerpunkte

Bürgerfreundliche Bewilligungsverfahren

Die Abteilung Bewilligungen der Stadtpolizei und die Bewilligungsstelle der Dienstabteilung Verkehr (DAV) führten 2010 und 2011 eine Befragung ihrer Kundschaft durch. Die Ergebnisse lagen im Sommer vor und wurden den interessierten Kreisen präsentiert. Die Arbeit und die Kundenfreundlichkeit der Bewilligungsstelle der DAV und des Büros für Veranstaltungen der Abteilung Bewilligungen wurden mehrheitlich positiv gewertet. Bei den Parkkartenbewilligungen wird insbesondere die Möglichkeit des elektronischen Bezugs positiv beurteilt. Die zum Teil umfangreichen Bedingungen und Auflagen bei den Veranstaltungsbewilligungen wurden als angemessen, die Reaktionszeit des Büros für Veranstaltungen teilweise als zu lang empfunden. Verbesserungsbedarf besteht bei beiden Stellen im Bereich der Kundenfreundlichkeit des Internetauftritts.

«Rotlicht»

Im Rahmen des interdepartementalen Projekts «Rotlicht» wurde ein Entwurf für eine städtische Prostitutionsgewerbeverordnung in eine breite Vernehmlassung gegeben, und die zahlreichen Rückmeldungen wurden verarbeitet. Die überarbeitete Verordnung wurde vom Stadtrat dem Gemeinderat überwiesen. Die Spezialkommission PD/V befasste sich intensiv mit der Vorlage und stellte die entsprechenden Anträge an den Gemeinderat, der Anfang 2012 über die Prostitutionsgewerbeverordnung berät.

Am 27. Juli 2011 wurde vom Vorsteher des Polizeidepartements ein stark reduzierter Strichplan verfügt. Anstelle der bisherigen 16 Strichzonen soll es für den Autostrich neu neben dem Strichplatz am Depotweg nur noch eine Strichzone in der Allmend Brunau geben. Gegen diese Verfügung wurden zwei Einsprachen erhoben; die Verfahren sind noch pendent. Die bisherige Strichzone im Niederdorf kann erst angepasst werden, wenn der Stadtrat in der Prostitutionsgewerbeverordnung die Kompetenz erhält, diese zu verändern.

Die Federführung für das Projekt «Strichplatz» wurde vom Polizeidepartement an das Sozialdepartement übertragen, weil die «Sozialen Einrichtungen und Betriebe» den Betrieb des Strichplatzes übernehmen werden. Der Kredit für das Bauprojekt wurde vom Gemeinderat gutgeheissen; es wurde aber das Referendum dagegen ergriffen, und am 11. März 2012 findet darüber eine Volksabstimmung statt. Die Bauausschreibung für einen Strichplatz erfolgte am 27. Juli 2011; dagegen wurden drei Rekurse eingereicht.

«Sport ohne Gewalt»/Verrechnung von Polizeieinsätzen

Die Verhandlungen über die Verrechnung der Polizeieinsätze bei Fussballspielen mit den Fussballclubs FCZ und GC konnten am 4. März 2011 erfolgreich zu Ende geführt werden. Die Clubs haben eine Vereinbarung über die partnerschaftliche Zusammenarbeit unterzeichnet und sich bereit erklärt, Präventionsmassnahmen gegen die Gewalt bei Sportveranstaltungen zu ergreifen. Im Gegenzug wird ihnen ein Teil der Kosten für die Polizeieinsätze erlassen und es wurde ein maximales jährliches Kostendach von je 500 000 Fr. für die nationalen Spiele vereinbart. Im Herbst konnte ein analoges Abkommen auch mit dem Eishockeyclub ZSC Lions abgeschlossen werden, wobei wegen der kleineren Polizeiaufgebote das maximale Kostendach auf 80 000 Fr. pro Jahr für Heimspiele im Rahmen der National League festgelegt wurde.

Die Verordnung über die polizeiliche Datenbank Gamma zu Sportveranstaltungen in der Stadt Zürich wurde in der Volksabstimmung vom 27. September 2009 mit über 72 % der Stimmen angenommen. Zweck von Gamma war die Früherkennung und Verhinderung von Gefährdungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Sportveranstaltungen. Die Verordnung trat auf den 1. Januar 2010 in Kraft, wobei deren Anwendung bis 31. Dezember 2010 befristet war. Weil die Stadtpolizei bis zu diesem Datum zu wenig Erfahrungen mit der Datenbank sammeln konnte, war eine definitive Aussage über deren Wirksamkeit nicht möglich. Der Stadtrat beantragte deshalb dem Gemeinderat, die Anwendbarkeit der Verordnung zu verlängern. An seiner Sitzung vom 22. Juni 2011 lehnte das Parlament diesen Antrag ab, und die Datenbank wurde gelöscht. Die Frage, ob und wie weit Gamma als zusätzliches Mittel zur Gewaltverhinderung hätte taugen können, wird nun unbeantwortet bleiben müssen.

Die Gewaltbereitschaft in und um die Fussballstadien, insbesondere der regelmässige Einsatz von pyrotechnischem Material, nahm im Jahr 2011 nicht ab und stellte die Polizei, das Sicherheitspersonal und die Fussballclubs vor grosse Herausforderungen. Gemeinsam wollen die beteiligten Parteien nun wirksame Lösungen zur «Pyro-Problematik» erarbeiten. Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren strebt eine Revision des «Konkordats über Massnahmen gegen Gewalt anlässlich von Sportveranstaltungen» an.

Bussenstreik bei der Stadtpolizei, Runder Tisch schafft Grundlagen für künftige Verbesserungen

Der Polizeibeamtenverband (PBV) beschloss am 7. April 2011 einen «Bussenstreik», wenn seine verschiedenen Forderungen an die Geschäftsleitung der Stadtpolizei und den Stadtrat nicht bis zum 15. April 2011 erfüllt würden. Eine so kurzfristige Umsetzung von Massnahmen war unrealistisch. Der vom Vorsteher des Polizeidepartements eingesetzte «Runde Tisch» mit der Geschäftsleitung der Stadtpolizei und dem PBV unter der Moderation von Peter Arbenz erarbeitete eine Vereinbarung und bestimmte das weitere Vorgehen. Die wichtigsten Themen sind die Kompensation von Nacht- und Wochenendeinsätzen, die Vereinfachung des Rapportwesens und die interne Kommunikation. Die a.o. Generalversammlung des PBV unterstützte die Vereinbarung mit grosser Mehrheit und beschloss, den Streik abzuberechnen.

Einführung des neuen digitalen Funknetzes «Polycom»

Die Umsetzung erfolgte wie geplant. Die Ausbildung im digitalen Funknetz (Polycom) und die Abgabe der Funkgeräte an die Mitarbeitenden der Stadtpolizei konnten rechtzeitig vor dem Einführungsstermin am 8. Juni 2011 durchgeführt werden. Im Nachgang zur Umsetzung wurden nun noch Fehler am Einsatzleitsystem behoben. Der Projektabschluss ist bis spätestens Ende März 2012 vorgesehen.

Forensisches Institut

Per 1. März 2010 haben sich der Wissenschaftliche Dienst der Stadtpolizei und die kriminaltechnische Abteilung der Kantonspolizei zum Forensischen Institut Zürich zusammengeschlossen. Die faktische Fusion hat sich bereits sehr bewährt. Kanton und Stadt Zürich sind nun daran, die gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen zu schaffen, um das Institut in

die Rechtsform einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt zu kleiden. Der entsprechende Vereinbarungsentwurf wurde am 17. November 2011 in die Vernehmlassung gegeben. Die notwendigen Revisionen des kantonalen Polizeiorganisationsgesetzes sowie der städtischen Gemeindeordnung werden 2012 an die Hand genommen. Nachdem das Zürcher Stimmvolk dem Bau des PJZ erneut zustimmte, 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 wird als eine unselbständige öffentlich-rechtliche Anstalt des kantonalen Rechts mit dem Kanton und der Stadt als Trägerschaft ihren Betrieb im April 2012 aufnehmen.

Ausbildungszentrum Rohwiesen

Der Aus- und Neubau des ehemaligen Zivilschutzentrums Rohwiesen (Opfikon) zu einer eigentlichen Ausbildungsstätte für Blaulichtorganisationen soll auf städtischer Ebene die Ausbildungen 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. Ein Betriebskonzept ist in Erarbeitung.

«ELZ-ZH 2011»

Im Rahmen des Projekts «ELZ-ZH 2011» soll die Erweiterung und Implementierung des bestehenden Einsatzleitsystems (ELS) von Schutz & Rettung am neuen Standort im Prime Center 2 am Flughafen Zürich ermöglicht werden. Ebenso soll damit die Grundlage für die notwendigen Anpassungen für die Stadtpolizei im Zusammenhang mit dem bisherigen, gemeinsamen Betrieb der ELS-Infrastruktur gelegt werden. Diese Erweiterungen und Anpassungen bilden die Basis für die Erfüllung verschiedener Leistungsvereinbarungen mit Partnerorganisationen für den Betrieb der Notfallnummern 118 und 144 für den ganzen Kanton Zürich. Schutz & Rettung, als künftige Betreiberin, ist massgeblich in die Projektleitung involviert. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2012 vorgesehen.

Zentrale Ausnüchterungsstelle (ZAS) und Vermittlungs- und Rückführungszentrum (VRZ)

Der einjährige Pilotbetrieb der ZAS wurde im März 2011 vom Stadtrat für ein weiteres Jahr verlängert, um berauschte Personen, die sich und andere ernsthaft und unmittelbar gefährden, in polizeiliches Gewahrsam zu nehmen und bis zur Entlassung unter ärztlicher Aufsicht zu betreuen. Das ursprüngliche Ziel, die ZAS und das VRZ in einen gemeinsamen Betrieb in der alten Kaserne zu überführen (ein sogenanntes VRZ+), konnte

nicht realisiert werden, da vom Kanton keine genügend lange Mietdauer zugesichert werden konnte und zudem durch den Kanton neu ein Mietzins erhoben werden sollte. Trotz umfangreichen Bemühungen gelang es nicht, andere geeignete Räumlichkeiten zu finden. Aufgrund der stark rückläufigen Fallzahlen im VRZ und der Tatsache, dass es zu praktisch keinen Rückführungen mehr kommt, beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat am 23. November 2011, auf die Weiterführung des VRZ zu verzichten. Das Angebot der ZAS soll jedoch aufgrund der bisherigen positiven Erfahrungen aufrechterhalten werden, damit Ausnüchterungen unter fachkundiger medizinischer Aufsicht und Betreuung weiterhin sichergestellt bleiben. Das Projekt ZAS+ bezeichnet die dreijährige Weiterführung des Pilotbetriebs der ZAS, in dessen Rahmen sowohl die Öffnungszeiten als auch die medizinischen Dienstleistungen ausgebaut werden sollen. Im Jahr 2011 wurden insgesamt rund 510 Klientinnen und Klienten in der ZAS betreut,

«Masterplan Velo»

Das in Co-Leitung mit dem Tiefbau- und Entsorgungsdepartement zu entwickelnde Projekt soll im Strassennetz der Stadt Zürich markante Verbesserungen für den Veloverkehr bewirken. Das Polizeidepartement leistet mit der Dienstabteilung Verkehr und der Stadtpolizei seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele, insbesondere bei der Erhöhung der Sicherheit, der Verbesserung der Routenführung sowie der Ausbildung in den Schulen und weiteren Bevölkerungskreisen.

Enterprise-Content-Management (ECM PD)

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 und rechtskonformen Aktenführung auszurichten. Zudem wird in der Stadt Zürich seit geraumer Zeit die Einführung einer Records Management Policy vorbereitet. Das Projekt ECM PD wurde mit einer dienstabteilungsübergreifenden Arbeitsgruppe (Polizei- und Tiefbau- und Entsorgungsdepartement) und durch die Projektleitung der OIZ im Berichtsjahr gestartet. Gemeinsam wurden ein Grobkonzept und die Ausschreibungsunterlagen mit dem Pflichtenheft erstellt. Die öffentliche Ausschreibung erfolgte im Herbst 2011 unter Führung der OIZ.

Nachhaltigkeit und 2000-Watt-Gesellschaft

Die Dienstabteilungen des Polizeidepartements verfassten eine Zusammenstellung ihrer bisherigen Massnahmen im Rahmen der Nachhaltigkeit. An einer Klausurtagung der Geschäftsleitung wurden die Massnahmen diskutiert und Wege aufgezeigt, wie das Thema Nachhaltigkeit und 2000-Watt-Gesellschaft in der Strategie und in den Zielen des Polizeidepartements besser verankert werden kann.

3. Kennzahlen Polizeidepartement

	2007	2008	2009	2010	2011
Mitarbeitende total	2739	2769	2791	2785	3038
– davon Frauen	739	722	738	748	910
– davon Männer	2000	2047	2053	2037	2128
Ø Stellenwert-Äquivalent ²	2422	2613	2611	2612	2604
Führungskader total	590	644	638	628	637
– davon Frauen	55	57	62	58	58
– davon Männer	535	587	576	570	579
Lernende total	16	17	17	17	18
– davon Frauen	9	11	11	12	11
– davon Männer	7	6	6	5	7
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90.00 % (Vollzeitstellen)¹					
Total	2370	2372	2376	2358	2346
Frauen	448	424	425	420	416
Männer	1922	1948	1951	1938	1930
Frauen in %	18.9	17.9	17.9	17.8	17.7
Männer in %	81.1	82.1	82.1	82.2	82.3
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50.00–89.99 % (Teilzeitstellen I)¹					
Total	327	295	318	331	349
Frauen	260	221	240	250	255
Männer	67	74	78	81	94
Frauen in %	79.5	74.9	75.5	75.5	73.1
Männer in %	20.5	25.1	24.5	24.5	26.9
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0.01–49.99 % (Teilzeitstellen II)¹					
Total	42	144	156	115	372
Frauen	31	83	85	83	251
Männer	11	61	71	32	121
Frauen in %	73.8	57.6	54.5	72.2	67.5
Männer in %	26.2	42.4	45.5	27.8	32.5
Personalaufwand	318017963	354910468	364311265	368120890	360598249
Sachaufwand	66589224	79689981	74674540	79505423	70106026
Übriger Aufwand	94439151	106959118	111971580	109845108	104774053
Total Aufwand	479046338	541559567	550957385	557471421	535478328
Bruttoinvestitionen	20137261	30368416	18269097	21348393	21788047

Definitionen:

In den jeweiligen Zahlen sind diejenigen Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratteil genannt sind. Ab 2008 werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Bis 2007 wurden nur jene mit aktiver Anstellung und Lohnzahlung im Dezember gezählt.

¹ Bis 2007 wurden Mehrfachanstellungen pro Mitarbeitenden zuerst addiert und dann als eine einzige Anstellung ausgewiesen. Mit der Einführung von SAP werden ab 2008 alle Anstellungen einzeln mit dem entsprechenden Beschäftigungsgrad ausgewiesen. Das Total aller Anstellungen entspricht somit nicht mehr dem Total aller Mitarbeitenden. Die Anzahl der Anstellungen 2008 wurden entsprechend korrigiert und mit den Werten von 2009 vergleichbar gemacht.

² Die Stellen der Stadträtinnen und Stadträte werden wieder in der Institution 1015 Stadtrat mitgezählt; die durchschnittlichen Stellenwert-Äquivalente 2008 reduzieren sich dadurch um 1 Stellenwert.

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 Mitarbeitenden 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

Allgemeine Polizeiverordnung

Die Beratungen über die neue allgemeine Polizeiverordnung konnten im Frühjahr in der Spezialkommission abgeschlossen werden. Am 6. April 2011 stimmte der Gemeinderat der abgeänderten Vorlage zu, und der Stadtrat setzte die Allgemeine Polizeiverordnung (APV) per 1. Januar 2012 in Kraft und hob die mit ihr im Widerspruch stehenden alten Erlasse auf. Das Polizeidepartement vereinfachte die bisherigen Ausführungsverordnungen zur APV und fasste die Erlasse in einer Benutzungsordnung samt Gebührenordnung zusammen. Diese wurden mit Stadtratsbeschluss vom 23. November 2011 verabschiedet und treten ebenfalls Anfang 2012 in Kraft.

4.1.3 Spezifische Kennzahlen

	2007	2008	2009	2010	2011
Finanzen in Fr.	3 992 000	4 327 000	4 031 000	4 105 608	4 135 011

Abschluss Projekt Langstrasse Plus / Aufbau Quartiersicherheit

Im Sommer 2011 wurde das Projekt Langstrasse Plus mit einem Bericht über die Zielerreichung abgeschlossen. Langstrasse Plus wurde 2001 gestartet, um den zunehmenden Immissionen durch Drogenhandel und -konsum sowie 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 im und mit dem Quartier gearbeitet. Das Grundanliegen einer direkten Ansprechperson 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.

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

4.2.2 Jahresschwerpunkte

Entwicklungsgebiete «Zürich-Nord» und «Zürich-West»

Im Projekt «Zürich-Nord» und «Zürich-West» werden die mittel- und langfristigen sicherheitsrelevanten Auswirkungen betreffend Quartierentwicklungen und deren Folgen für die Stadtpolizei Zürich aufgezeigt. Aus diesen Entwicklungen sind Vorschläge für eine mittel- und langfristige Planung zur nachhaltigen Steuerung der Sicherheit zu erarbeiten.

Im Jahre 2010 wurden die Rohdaten nach speziellen – die Grundversorgung betreffenden – Einsatzstichworten extrahiert und nach einer speziellen Matrix bewertet. Daraus wurde ein Trend bis 2015 abgeleitet. Gleichzeitig wurden Daten des Statistischen Amtes und der Stadtentwicklung Zürich (Bevölkerungsentwicklung, Neubauszenarien usw.) in den entsprechenden Gebieten bis 2025 herangezogen. Im Jahre 2011 wurde der Einfluss der einzelnen Bereiche auf die gebietspezifische Grundversorgung entsprechend gewichtet. Daraus werden die benötigten Ressourcen und Kosten abgeleitet sowie mögliche Verteilungsmodelle (Sicherheitspolizei/Kriminalpolizei) entworfen.

Räumliche Masterplanung

Das Projekt «Zentralisierung der Stadtpolizei» wurde aus finanziellen Gründen um zehn Jahre aufgeschoben. Als Standort für die zeitgemässe und notwendige Zentralisierung aller nicht standortgebundenen Einheiten der Stadtpolizei steht das Duttweilerareal nach wie vor an erster Stelle. Die Realisierung an diesem Standort hängt aber von verschiedenen externen Faktoren ab, wie z. B. dem Projekt Waidhaldentunnel. Bis zur Realisierung der Zentralisierung können die Amtshäuser I und II nicht freigegeben werden.

«Kala»

Das Projekt «Kala» konnte im Jahr 2011 in verschiedenen Teilprojekten erfolgreich weiterentwickelt werden. Im Vordergrund standen dabei Prozessoptimierungen. Für die zwölf häufigsten Einsatzstichworte (Körperverletzung, Tötlichkeiten, Raub, Familien-/häusliche Gewalt, Drohung, vermisst, entlaufen, aussergewöhnlicher Todesfall, Ladendiebstahl, Einbruchdiebstahl, Entreisssdiebstahl, Sachbeschädigung) wurden neue, optimierte Prozesse definiert und während fünf Wochen in der Praxis getestet. Dabei hat sich gezeigt, dass allein die Uniformmannschaft des Kommissariats Industrie durch den früheren Beizug der Detektive und den Einsatz eines Kastenwagenpools um insgesamt rund 375 Stunden entlastet wurde. Die gewonnene Zeit wurde gemäss einem neu erarbeiteten Dispositionskonzept gezielt für Zehnminutenhalte und Fusspatrouillen eingesetzt.

Nebst der prioritären Optimierung der Prozesse wurde im Projekt ein Schwerpunkt auf die Erarbeitung von Einsatzkonzepten gelegt. Das Konzept Kriminalpolizei-Grundversorgung ist fertig erstellt und wird planmässig ab 1. Januar 2012 realisiert. Nach Abschluss von «Kala» im Frühjahr 2012 werden zudem die Einsatzkonzepte Brennpunkt und Spezial sowie das neue Einsatzkonzept Brandtour in Kraft gesetzt.

«Crowd Management»

In der Stadt Zürich kommt es bei Grossveranstaltungen an verschiedenen Örtlichkeiten zu grösseren Menschenansammlungen. Dabei kann es zu Gedränge kommen, das für die Anwesenden gefährlich werden kann. Im Projekt «Crowd Management» wurde analysiert, welche Dichte auf den Anlagen entstehen kann und welche Indikatoren auf eine problematische Situation hinweisen. Untersucht wurde der Raum Bellevue/Bürkliplatz. In einer ersten Phase wurde ein Modell zur Erfassung von Personenströmen im genannten Gebiet erstellt. In der zweiten Phase wurde ein Messkonzept erarbeitet und

umgesetzt. Mit dem bisher erstellten Modell wurde aufgezeigt, dass ein Grossanlass im Voraus katalogisiert werden kann. Das bestehende Modell muss nun so erweitert werden, dass derartige Szenarien simuliert und ihre Wirkung vorausgesagt werden können.

«Masterplan Velo»

Der «Masterplan Velo» soll im Strassennetz der Stadt Zürich markante Verbesserungen für den Veloverkehr bewirken. Die Stadtpolizei leistet ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele insbesondere bei der Erhöhung der Sicherheit sowie bei der Ausbildung in den Schulen und bei weiteren Bevölkerungskreisen. Die Massnahmen werden im Jahr 2012 definiert. Im Berichtsjahr konnte in Höngg das Pilotprojekt einer Veloprüfung für Schülerinnen und Schüler während der Unterrichtszeit erfolgreich durchgeführt werden.

Reduktion von Überzeit

Trotz der auch im Berichtsjahr gegebenen unplanbaren äusseren Einflüsse (Sport- und Grossveranstaltungen, Auswüchse im Nachtleben) konnte das jährliche Anwachsen von Überzeit gestoppt werden. Ein verstärktes Controlling, die Sensibilisierung der Führungskräfte sowie zielorientierte Massnahmen führten dazu, dass die Überzeitsaldi im Vergleich zur Vorjahresperiode trotz unveränderter personeller Ressourcen um rund 23 % reduziert werden konnten.

Neue Schutzausrüstung für den Ordnungsdienst (OD)

Mitte November bis Mitte Dezember 2011 wurde den OD-pflichtigen Polizistinnen und Polizisten eine neue Schutzausrüstung OD abgegeben. Die Umrüstaktion verlief ohne Probleme. Gleichzeitig wurden die alten Ausrüstungskomponenten eingezogen und der Entsorgung zugeführt. Das Feedback der Mannschaft zur neuen Ausrüstung war durchwegs positiv. Die Vorbereitungen für die von der Allgemeinen Polizeiverordnung geforderte Kennzeichnungspflicht konnten abgeschlossen werden.

Leistungserfassung

Im vergangenen Jahr wurde die Leistungserfassung flächendeckend in allen Wachen eingeführt. Insgesamt erfassen somit seit April 2011 rund 460 Personen die von ihnen erbrachten Leistungen. Der Leistungskatalog wurde nochmals überarbeitet und auf die wesentlichen Tätigkeiten beschränkt. Generell werden die Leistungen in einer guten Qualität erfasst, sodass aussagekräftige Statistiken erstellt werden können. Die Auswertungen wurden laufend weiterentwickelt und den Bedürfnissen der jeweiligen Empfänger angepasst. Es wurde zudem eine Arbeitsgruppe gebildet, die anhand der Resultate Verbesserungen vorschlägt. Mit Hilfe der Leistungserfassung kann künftig die Wirksamkeit der Prozessoptimierungen gemessen werden.

Forensisches Institut Zürich (FOR)

Im forensischen Alltag hat sich die seit 1. März 2010 bestehende provisorische gemeinsame Organisation bereits bewährt. Die Entwürfe der Rechtsgrundlagen zur Schaffung des Forensischen Instituts Zürich (Änderung des Polizeiorganisationsgesetzes [POG] und Vereinbarungsentwurf) konnten am 17. November 2011 in die Vernehmlassung gegeben werden. Der Prozess der Überführung des Personals ins neue Institut muss sorgfältig vorbereitet und begleitet werden.

Zürcher Polizeischule (ZHPS)

In einer Serie von Workshops wurden durch Fachverantwortliche der Partnerkorps Inhalte und Prozesse vereinheitlicht und die Lektionsbeschreibungen erstellt. Der Masterstundenplan ist erarbeitet und bildet die Grundlage für reibungsfreie Abläufe der quartalsweise startenden Lehrgänge. Anfang November hat der neue Schuldirektor die Arbeit aufgenommen und wurde die personelle Besetzung des Schulstabs bestimmt. Am 2. April 2012 startet der erste Lehrgang der ZHPS planmässig.

Kommunikation

Die Produktion der Stapo-Info musste aufgrund der Budget-Einschränkungen Anfang Jahr angepasst werden. Das Layout, das früher von einer externen Firma erstellt worden war, wurde neu stapointern erarbeitet. Da sich diese Lösung bewährt hat, wurde sie beibehalten.

Das Intranet der Stadtpolizei war die zentrale Info-Drehscheibe für die verschiedensten operativen, taktischen und strategischen Informationen. Inzwischen hat sich das StapoNet zum wichtigsten Nachschlagewerk für die Mitarbeitenden aller Hierarchiestufen entwickelt. Erste Vorbereitungsarbeiten für die bevorstehende Migration sämtlicher Inhalte in ein neues Content-Management-System (CMS) und die Einführung eines einheitlichen Prozessmanagements haben begonnen.

Gesundheitsförderung und Case Management

Im Berichtsjahr wurde die konzeptionelle Entwicklung im Projekt «Fit im Job» abgeschlossen. Erste Umsetzungen hinsichtlich Gesundheitsschutz und Verbesserungen der körperlichen Belastbarkeit für die Uniformpolizei erfolgen ab April 2012. Für die Rekrutierung neuer Polizistinnen und Polizisten wird seit 2011 eine neue Sportprüfung eingesetzt, die besser auf die physischen Belastungen im unfriedlichen Ordnungsdienst abgestimmt wurde.

Beibehalten wurden folgende bewährte gesundheitsfördernde Massnahmen:

- verschiedenste Angebote im Breitensport
- Fachveranstaltungen zum Thema Gesundheit und Sport
- Sensibilisierung der Führungskräfte im Rahmen der Kaderausbildung
- rund 100 Büromobiliaranpassungen
- Einbau von AED-Defibrillationsgeräten in den Gebäuden der Stadtpolizei Zürich

Das Case Management verzeichnete mit 205 Meldungen eine gegenüber 2010 (156) deutlich höhere Anzahl Fallmeldungen. Diese Erhöhung ist auf eine strikere Einhaltung der 14-tägigen Abwesenheitsmeldepflicht gegenüber dem Case Management zurückzuführen.

Feedbackmanagement

Die Einführung des Feedbackmanagements war im Jahr 2010 abgeschlossen. Die Auswertung der Feedbacks als fortlaufender Management-Prozess sowie interne Rückmeldungen führten teilweise zu kleineren Anpassungen der Abläufe. 2011 wurden 1616 Feedbacks aus der Bevölkerung behandelt, was gegenüber dem Vorjahr einer Abnahme von 3 % entspricht. Die interne Akzeptanz und das Verständnis für die Funktion des Feedbackmanagements sind gestiegen; der Kulturwandel hin zu einer gelebten lernenden Organisation ist aber noch nicht abgeschlossen. Ende Berichtsjahr wurden Soziale Medien als zusätzliche Feedback-Kanäle eingeführt (Pilotversuch für 6 Monate).

4.2.3 Allgemeine Kennzahlen

	2007		2008		2009		2010		2011	
	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen	Anzahl	Massnahmen
Einbruchdiebstähle; Straftaten/ Massnahmen	6 492	¹ 45 ² 5 ³ 2 ⁴ 612	7 032	¹ 50 ² 1 ³ 3 ⁴ 520	6 800	¹ 67 ² 3 ³ 3 ⁴ 631	5 400	¹ 36 ² 3 ³ 2 ⁴ 328	5 615	¹ 43 ² 8 ³ 8 ⁴ 490
Unzulässige Prostitution (Strassenstrich); Verzeigungen/ Massnahmen	403	¹ 412 ² 7 ³ 0	263	¹ 466 ² 3 ³ 0	368	¹ 532 ² 5 ³ 1	755	¹ 557 ² 4 ³ 0	602	¹ 568 ² 4 ³ 0
Betäubungsmittelkriminalität; Straftaten/ Massnahmen	11 327	¹ 670 ² 0 ³ 0	9 656	¹ 700 ² 0 ³ 0	12 190	¹ 750 ² 0 ³ 0	11 558	¹ 690 ² 0 ³ 0	11 757	¹ 710 ² 0 ³ 0
Verkehrsdelikte; Anzeigen/ Massnahmen	26 465	¹ 0 ² 5 ³ 0	24 245	¹ 0 ² 6 ³ ***8	19 228	¹ 0 ² 2 ³ ***8	20 045	¹ 0 ² 3 ³ 7	20 718	¹ 0 ² 3 ³ ***10
Jugendkriminalität; Angeschuldigte/ Arrestanten/ Massnahmen	752/273	¹ 174 ² 0 ³ 1	528/310	¹ 154 ² 0 ³ 1	540/352	¹ 164 ² 0 ³ 0	501/320	¹ 206 ² 0 ³ 2	475/330	¹ 184 ² 0 ³ 1
Gewässer- und Umweltkriminalität; Anzeigen/ Massnahmen	640	–	608	–	742	–	559	–	535	–
Gezielte Aktionen in Brennpunkten	462	–	**39	–	**43	–	**25	–	**35	–
Bewilligungspflichtige Feste und Veranstaltungen	1 220	–	1 272	–	1 290	–	****1 106	–	****1 082	–
Grosskontrollen und Razzien im Gastgewerbe; Nachtpatrouillen	51	¹ 141	17	¹ 281	27	¹ 255	8	¹ 169	15	¹ 167
Notrufe	141 548	–	n/a	–	n/a	–	156 521	–	145 209	–
Einsätze	62 710	–	62 887	–	62 664	–	62 875	–	61 498	–
Ausgestellte Ordnungsbussen	980 588	–	1 006 753	–	987 516	–	*970 000	–	*902 000	–

¹ Spezialpatrouillen

² Aktionen

³ Kampagnen

⁴ 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).

Erläuterungen

- Spezialpatrouillen: schwerpunktspezifische Einsätze¹
- Aktionen: schwerpunktspezifische Massnahmen²
- Kampagnen: schwerpunktspezifische präventive Massnahmen³

4.2.4 Spezifische Kennzahlen

Beträge in 1000 Fr.	Saldoentwicklung der laufenden Rechnung				
	2007	2008	2009	2010	2011
Rechnung					
Ausgaben	319340	339650	340475	345440	328137
Erträge	-162729	-173072	-173647	-171623	-166273
Saldo	156611	166578	166828	173817	161864

Kommentar

Die Budgetrückweisung des Gemeinderates und die damit verbundenen Kürzungen haben das Rechnungsjahr stark beeinflusst. Die Stadtpolizei musste das Budget um über 13 Mio. Fr. (u. a. Lunchchecks, Reka-Checks, reduzierte Ausbildungs- und Personalwerbekosten, starke Reduktion der Beschaffungen und Dienstleistungen) kürzen. Zudem stand bis zur Genehmigung des Budgets im März 2011 nur ein Notbudget zur Verfügung. Es durften nur die für den Betrieb absolut notwendigen Ausgaben getätigt werden. Die tieferen Erträge sind auf den Rückgang der Einnahmen bei den Ordnungsbussen zurückzuführen.



Die Stadtpolizei im Dienste der Verkehrssicherheit. (Bild: Stadtpolizei)

4.3 Schutz & Rettung

4.3.1 Aufgaben

Schutz & Rettung (SRZ) gewährleistet als zivile Rettungsorganisation bestmöglichen Schutz und Sicherheit für die Bevölkerung – sowohl im Alltag als auch bei Grossereignissen. Unter dem Dach von Schutz & Rettung sind Feuerwehr, Rettungsdienst, Zivilschutz, Einsatzleitzentralen und Feuerpolizei der Stadt Zürich vereinigt. Ausserdem sind die Rettungsorganisationen des Flughafens Zürich mit ihren Einsatzgebieten und Dienstleistungen sowie das Ausbildungszentrum mit der Höheren Fachschule für Rettungsberufe integriert. Schutz & Rettung ist eine Dienstabteilung des Polizeidepartements der Stadt Zürich sowie Teil der Notfall- und Katastrophenorganisation von Stadt und Kanton Zürich beziehungsweise des Bundes. Mit den zugewiesenen Einsatzgebieten und Dienstleistungen ist Schutz & Rettung als grösste zivile Rettungsorganisation der Schweiz weit über die Stadtgrenze hinaus im Einsatz, insbesondere auch auf dem Flughafen Zürich.

Die beiden Einsatzleitzentralen (Stadt Zürich und Flughafen) nehmen die Notrufe 118 und 144 entgegen, alarmieren und disponieren Feuerwehren, Rettungsdienste sowie weitere Einsatzkräfte von Zivilschutz und Partnerorganisationen. Die Dispositionsgebiete der beiden Notrufe sind verschieden. Das Dispositionsgebiet des Sanitätsnotrufes 144 umfasst die Kantone Zürich, Schaffhausen und den Grossteil des Kantons Schwyz. Das Dispositionsgebiet des Feuerwehrnotrufes 118 erstreckt sich über den ganzen Kanton Zürich. Die Einsatzleitzentralen nahmen im Jahr 2011 total 503'923 Anrufe entgegen.

Der Rettungsdienst von Schutz & Rettung zählt zu den grössten der Schweiz. Er ist in der Stadt Zürich, auf dem Flughafen und in 28 nördlichen sowie neun südlichen Vertragsgemeinden (Stand 2011) zuständig für die medizinische Notfallversorgung. Ausserdem führt der Rettungsdienst Transporte von Verunfallten und Kranken durch. 2011 leistete er 32'246 Einsätze. Der Rettungsdienst gewährleistet zudem den Sanitätsdienst an zahlreichen Grossveranstaltungen, wie beispielsweise der Street Parade oder dem Züri Fäscht.

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 und weiteren Rettungsaufgaben. Die Berufsfeuerwehr von Schutz & Rettung erbrachte im Berichtsjahr insgesamt 4'130 Einsätze. Sie wird in der Stadt Zürich unterstützt von acht Kompanien der Milizfeuerwehr mit rund 400 Angehörigen.

Der Zivilschutz der Stadt Zürich leistet Hilfe bei natur- und zivilisationsbedingten, lange andauernden Katastrophen und Notlagen. Im Jahr 2011 unterstützte er mit 2'342 Dienstpflichtigen die professionellen Rettungskräfte und die Polizei, stellte Betreuungsförderung für Altersheime sowie Grossanlässe und führte Patiententransporte im Rahmen von insgesamt 12'148 erbrachten Diensttagen durch.

Die Feuerpolizei ist präventiv tätig. Sie sorgt dafür, dass in Zürich brandsicher gebaut wird und auch der Brandverhütung

in bestehenden Gebäuden und an Anlässen aller Art die notwendige Beachtung geschenkt wird. Sie wendet dabei die internationalen, nationalen und kantonalen Erlasse an.

In das Ausbildungszentrum Rohwiesen in Zürich-Opfikon ist die Höhere Fachschule für Rettungsberufe eingebettet. Ausserdem wird ein grosser Teil der Zivilschutzkurse, der Polizeiweiterbildung sowie der internen Rettungsdienst- und Feuerwehrfortbildung hier durchgeführt. 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. Im Ausbildungszentrum wird ausserdem ein haus-eigenes Restaurant geführt, das auch für die Verpflegung der Einsatzkräfte SRZ sorgt.

Die Höhere Fachschule für Rettungsberufe (HFRB) bildet Fachkräfte von Rettungsdiensten und Berufsfeuerwehren nach dem Grundsatz «Profis bilden Profis aus». Dabei führen alle angebotenen Bildungsgänge nach den Bestimmungen des Bundesamts für Bildung und Technologie (BBT) zu eidgenössisch anerkannten Abschlüssen. Zum Bildungsangebot der HFRB gehören auch hochstehende, professionelle Fort- und Weiterbildungen sowie Kurse und Beratungen in Arbeitssicherheit (Ekas).

Für weitere Angaben: www.stadt-zuerich.ch/srz

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Jubiläumsjahr

Im Berichtsjahr feierte Schutz & Rettung das 10-jährige Bestehen. Höhepunkt des Jubiläumsjahres war ein Anlass am 13. und 14. Mai in der Halle des Hauptbahnhofs Zürich, an dem sich Schutz & Rettung einem breiten Publikum präsentierte. Über 100'000 Personen nutzten die Gelegenheit, die Ausstellungen der verschiedenen Abteilungen zu besuchen oder sich eine moderierte Vorführung anzusehen. Auf dem Programm standen beispielsweise Höhen- sowie Strassenrettungen, eine Präventionslektion mit Kindern, Führungen der Feuerpolizei in den Untergrund des Hauptbahnhofs oder Fahrten mit dem Lösch- und Rettungszug der SBB. Neben den öffentlichen Anlässen in der Bahnhofshalle fanden verschiedene Festivitäten für spezifische Gruppen statt. Kunden und Partner wurden zu einem Apéro begrüsst, und für die Mitarbeitenden fanden tagsüber verschiedene Kleinanlässe und jeweils am Abend ein Fest statt. Ausserdem wurde die Gelegenheit genutzt, um für dringend benötigte neue Milizkräfte zu werben. Der Jubiläumsanlass stiess in der Öffentlichkeit auf ein grosses, durchwegs positives Echo. Ausserdem förderte er als gemeinsamer Anlass der gesamten Organisation den Zusammenhalt unter den Mitarbeitenden.

Direktorenwechsel

Im Berichtsjahr kam es zu einem Wechsel an der Spitze von Schutz & Rettung. Auf Rudolf Krauer, der Schutz & Rettung in

den ersten zehn Jahren aufgebaut und massgeblich geprägt hatte, folgte am 1. November Hanspeter Fehr als neuer Direktor. Der 48-jährige diplomierte Maschineningenieur ist seit 1995 für die Stadt Zürich tätig, die letzten neun Jahre davon als Direktor der Dienstabteilung Verkehr.

Standortstrategie

Im Rahmen der städtischen Standortstrategie gilt es, für die Erfüllung des Generalauftrags «Schützen und Retten» die optimalen Voraussetzungen zu schaffen. Dazu gehört ein Standort für eine «Umweltschutz- und Technikwache» mit Logistikzentrum zur effizienten Bewirtschaftung der Wachen von Feuerwehr und Rettungsdienst. Für die urbanen Entwicklungsgebiete «Zürich-West» und «Zürich-Ost» sind Vorkehrungen zu treffen, um die Interventionszeiten von maximal zehn Minuten einhalten zu können. Zu prüfen ist demnach die Errichtung neuer Wachen als Stützpunkte West und Ost. Mögliche Standorte müssen sich dazu eignen, die vorgegebenen Interventionszeiten zu erreichen.

«ELZ-ZH 2011»

Das Projekt «ELZ 2011» beinhaltet die Zusammenführung der beiden Einsatzleitzentralen Flughafen und Weststrasse zu einer gemeinsamen Zentrale mit Sitz am Flughafen. Im vergangenen Jahr wurde hauptsächlich an der Erstellung der detaillierten Anforderungen (Detailspezifikationen) für die Erweiterung des Einsatzleitsystems gearbeitet. Auf der baulichen Seite wurden sämtliche Klima- und Energieversorgungsanlagen konzipiert und eingebaut, ebenso die Innenausstattung. Die IT-Anlagen konnten bereits zu einem grossen Teil in Betrieb genommen werden. Weiter wurden im personellen Bereich Anpassungen geplant und bekanntgemacht, da die Führungsspanne abnimmt und die Teams neu zusammengesetzt werden. Zudem wurde ein neues Schichtmodell entwickelt, das besser an die Schwankungen des Anrufvolumens angepasst ist und zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme (voraussichtlich Mitte November 2012) umgesetzt wird.

Mobile Datenkommunikation und GIS

Das Projekt «ZiM – Zielnavigation + Mobile Datenkommunikation» beinhaltet die Ablösung der bestehenden «Mitis»-Datenkommunikationsgeräte (Lebenszyklus abgelaufen) als einheitliche Lösung für ganz Schutz & Rettung (primär Feuerwehr und Rettungsdienst) und damit eine Optimierung des gesamten Einsatzablaufes ab Disposition via Einsatzleitzentrale. Meilensteine waren der bewilligte Projektantrag durch die IT-Delegation sowie die Bewilligung der Mittel durch den Vorsteher des Polizeidepartements am 3. Februar 2011. So konnten aus der Submission im Einladungsverfahren im Sommer 2011 die Verträge mit den Lieferanten abgeschlossen und die ersten Lieferlose ausgelöst werden. Die Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb wurden umgesetzt, erkannte Fehler behoben. Damit konnte im letzten Quartal die Betriebsphase gestartet werden. Bis Ende des Berichtsjahres wurden mit sechs externen Rettungsdiensten Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Die beantragte zusätzliche Stelle für einen Mechatroniker wurde vom Gemeinderat bewilligt und wird 2012 besetzt.

Neue Software für Qualitätsmanagement

Die alte Softwareapplikation zur Abbildung von Prozessen sowie zur Dokumentation von Formularen wurde durch eine bedienungsfreundliche und umfassende neue Lösung ersetzt. Diese beinhaltet Möglichkeiten zur Bearbeitung des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses und der Kundenreaktionen. Die Schulung der Mitarbeitenden und die Übertragung der Daten auf das neue System sind zur grossen Zufriedenheit aller erfolgt. Die hohe Akzeptanz der neuen Lösung ist auf die Möglichkeit der Volltextsuche sowie auf das sehr einfache Handling zurückzuführen. Der Wiederholungsaudit vom Frühjahr zeigte auf, dass das Niveau wiederum verbessert werden konnte. Als Vorbereitung für die Rezertifizierung 2012 werden nun noch die Managementprozesse überarbeitet.

EFQM (European Foundation for Quality Management)

Die Selbstbewertung 2011 hat sich zeitlich etwas nach hinten verschoben, sodass die Resultate erst 2012 vorliegen werden. Im Berichtsjahr wurden wiederum mehrere Verbesserungsinitiativen durchgeführt. Insbesondere zu erwähnen ist die Schaffung einer Balanced Scorecard (BSC) als Cockpit, d.h. die Definition von wenigen signifikanten Kennzahlen, die für den Unternehmenserfolg entscheidend sind und allfälligen Handlungsbedarf sofort signalisieren. Zudem ist jeder Kennzahl eine Zielsetzung hinterlegt, mit der die kontinuierliche Verbesserung aufgezeigt und gemessen werden kann.

Transferorientiertes Bildungscontrolling (Trabico)

2011 wurde ein transferorientiertes Bildungscontrolling eingeführt. Dabei geht es in erster Linie darum, einen Transferfahrplan zur Planung und Gestaltung von Bildungsmassnahmen zu erstellen. Der Fahrplan zeigt auf, welche Phase eine Weiterbildung durchlaufen muss und welche Ziele dabei erreicht werden sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei klar beim Transfer, so dass zukünftig der Erfolg der Weiterbildung messbar gemacht werden kann. Im Strategischen Plan wurde festgehalten, dass primär der Transferfahrplan für die Kompetenz-, Transfer- und Controlling-orientierte Gestaltung der neuen Führungskräfteausbildung genutzt wird. Dies konnte im Berichtsjahr umgesetzt werden. In einem nächsten Schritt soll der Transferfahrplan verallgemeinert werden, damit er langfristig und nachhaltig für alle Bildungsangebote von SRZ angewendet werden kann. Das Projekt soll 2014 vollständig umgesetzt sein.

Erfolgreicher Abschluss des Anerkennungsverfahrens Höhere Fachschule für Rettungsberufe (HFRB)

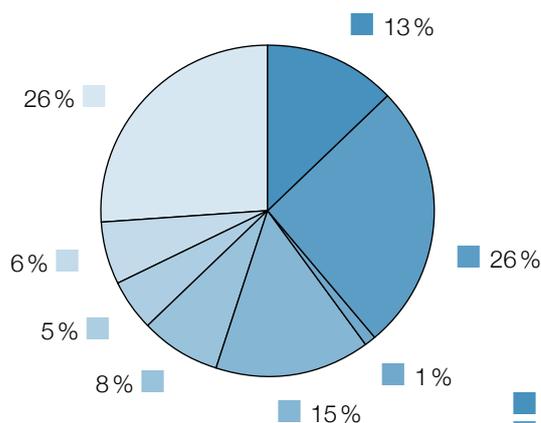
2011 wurde der Bildungsgang «dipl. Rettungssanitäter/in HF» der HFRB durch das Bundesamt für Bildung und Technologie ohne Auflage anerkannt. Damit ist auch der Titel Höhere Fachschule (HF) für die HFRB definitiv. Die Schule hat sich in der schweizerischen Rettungsszene etabliert und ist zu einem wichtigen Partner für die Blaulichtorganisationen geworden, was sich unter anderem in den markant steigenden Studierendenzahlen im Bildungsgang «dipl. Rettungssanitäter/in HF» zeigt. In Anbetracht der stetig steigenden Ansprüche wird auch zukünftig die zentrale Aufgabe sein, hochstehende und professionelle Aus-, Fort- und Weiterbildungen anzubieten.

4.3.3 Allgemeine Kennzahlen

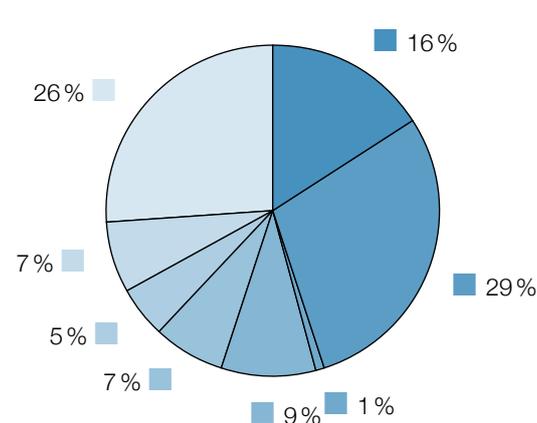
Einsätze Rettungsdienst in der Stadt Zürich	2008	2009	2010	2011
durch den Rettungsdienst	22 457	22 392	22 215	22 957
ergänzende Notarzteinsätze	1 284	1 189	1 139	1 244
Total in der Stadt Zürich	23 741	23 581	23 354	24 102
Einsätze ausserhalb der Stadt Zürich				
durch den Rettungsdienst	7 942	8 347	8 005	7 394
ergänzende Notarzteinsätze	319	430	711	651
Total ausserhalb der Stadt Zürich	8 261	8 777	8 716	8 045
Gesamthaft	32 002	32 358	32 070	32 246

Einsätze Feuerwehr	2008	2009	2010	2011
Brände	651	667	577	671
Brandmeldeanlagen (BMA)	1 286	1 205	1 159	1 184
Unfälle (Strassen, Strom, Bahn)	57	55	73	41
Elementarereignisse (Unwetter, Wasser)	520	432	664	354
Umweltgefährdung	419	376	385	308
Firstresponder	146	201	210	191
Tierrettungen/Insekten	181	261	283	306
Weitere Hilfeleistungen/Rettungen	1 165	1 145	1 164	1 075
Total	4 425	4 342	4 515	4 130

Einsätze Feuerwehr 2010



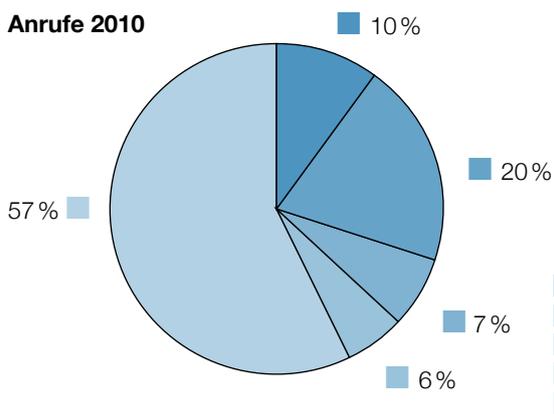
Einsätze Feuerwehr 2011



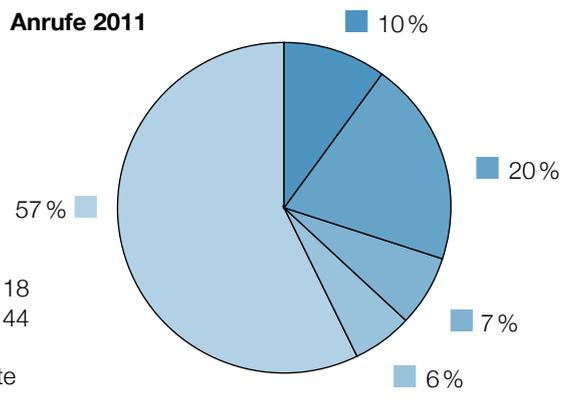
- Brände
- BMA
- Unfälle
- Elementarereignisse
- Umwelt
- First-Responder
- Tierrettung
- Weitere

Anrufe	2008	2009	2010	2011
Notrufe 118 (Feuerwehr)	52 900	55 355	49 510	47 440
Notrufe 144 (Rettungsdienst)	92 388	114 689	100 485	98 962
Brandmeldeanlagen (BMA): Statusänderungen für Wartung und/oder Umarbeiten	31 457	42 293	38 130	38 983
Aufträge Krankentransporte	26 679	34 220	30 703	29 839
Übrige Anrufe	286 517	279 112	293 748	288 699
Total	489 941	525 669	512 576	503 923

Anrufe 2010



Anrufe 2011



Dispositionen der Einsatzleitzentralen

	Feuerwehren	Rettungs- dienste	Feuerwehren	Rettungs- dienste
	2010	2010	2011	2011
Stadt Zürich (inkl. Flughafen)	12 326	40 681	12 368	41 570
Übriges Dispositionsgebiet	9 908	44 026	10 070	47 052
Total	22 234	84 707	22 483	88 622

Einsatztage Zivilschutz

Allgemeine Kennzahlen	2007	2008	2009	2010	2011
Istbestand	3 184	3 078	2 832	2 700	2 342
Teilnehmertage	14 439	16 974	13 122	13 244	12 148



Jubiläumsveranstaltung Schutz & Rettung in der Bahnhofshalle Zürich. (Bilder: 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 Verkehrsteilnehmenden. 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 wissenschaftlich 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 Reklamesuche 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

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich

Im Rahmen der Vereinbarungen zur Regionalen Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL VRZ) werden die bewährte Zuständigkeit und Zusammenarbeit bezüglich Verkehrsmanagementaufgaben, Feinabstimmung zwischen den Verkehrsnetzen und Auslösen von Verkehrsmanagementplänen bei besonderen Ereignissen in Form eines einzigen Ansprechpartners gegenüber dem Bund fortgeführt. Das Betriebshandbuch dokumentiert dabei die Kernprozesse der drei Organisationen Kanton Zürich, Stadt Winterthur und Stadt Zürich und stellt die Qualität sicher. Per 1. Juli 2011 wurde die Trägerschaftvereinbarung zwischen dem Astra und der Trägerschaft unterzeichnet und die RL VRZ gleichentags offiziell in Betrieb genommen. Der Betrieb der RL VRZ wird bezüglich seiner Wirksamkeit und der Erfüllung seiner Zielsetzung mittels eines jährlichen Berichts beurteilt.

Blaue Zonen

Die ab 1989 in der Stadt Zürich eingeführten Blauen Zonen dienen der Anwohnerbevorzugung. Die Gebühren, die für die Ausgabe der Bewilligungen verlangt werden, unterlagen bisher dem Kostendeckungsprinzip und wurden vom Vorsteher des Polizeidepartements festgesetzt. Neu wurde durch den Gemeinderat eine formell-gesetzliche Grundlage geschaffen, was eine Loslösung vom Kostendeckungsprinzip bedeutet. Die Anpassung der Gebühren basiert auf der Teuerung und dem Einbezug der Aufwendungen für die Reinigung und den Unterhalt der Blauen-Zone-Parkplätze. Für das Gewerbe können die Tarife markant reduziert werden. In Zukunft wird der Stadtrat die Gebühren für die Bewilligungen innerhalb einer vom Gemeinderat definierten Bandbreite festlegen. Am 27. November 2011 hat das Stimmvolk die Vorlage mit 58,5% Ja-Stimmen angenommen. Die Inkraftsetzung der Verordnung erfolgt voraussichtlich auf den 1. Januar 2013.

Generationenmanagement

Demografischer Wandel bedeutet, dass der Anteil älterer Menschen in der Gesellschaft grösser wird. Als Folge davon werden im Verhältnis weniger Menschen erwerbstätig sein. Dies stellt die Arbeitswelt vor anspruchsvolle Aufgaben in der Rekrutierung, in der Zusammenarbeit und im Wissenstransfer. Das Zusammentreffen unterschiedlicher Generationen in der

Arbeitswelt beinhaltet ein Konfliktpotenzial in Bezug auf Werte und Verhalten. Es muss auf beiden Seiten um Verständnis für die Eigenarten der anderen Generationen geworben werden. Ziel des strategischen Projekts Generationenmanagement ist, die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Jung und Alt sowie insbesondere den Wissenstransfer zwischen den Generationen zu fördern. Im Berichtsjahr wurde dieser Aspekt an einem Workshops thematisiert. Dabei wurden mögliche Engpässe bzw. das Risiko des drohenden Know-how-Verlusts in diesen Bereichen in zwei Fachgruppen erkannt. Massnahmen sind für das Jahr 2012 in Planung.

«Weniger ist mehr – Strassensignalisation in der Stadt Zürich»

Mit dem strategischen Projekt «Weniger ist mehr – Strassensignalisation in der Stadt Zürich» werden die Strassensignalisationen und Wegweisungen in der Stadt Zürich auf das notwendige Minimum beschränkt. In der Zone Segantini in Höngg wurde 2011 ein Pilotversuch umgesetzt. Rund 50 % der Signalisationen konnten durch die kombinierte Zonensignalisation eingespart werden. Es folgten die Zonen «Ulmerberg» im Kreis 2 und «Konrad» im Kreis 5. Weitere Zonen in der Innenstadt, in Schwamendingen und in Albisrieden wurden überprüft und nicht notwendige Signalisationen und Wegweiser teilweise demontiert. 2011 konnten 568 Verkehrsschilder entfernt werden, obwohl das Projekt erst in einem sehr kleinen Teil des Stadtgebiets umgesetzt wurde. Die Reduktion von Signalisationen und Wegweisern leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Aufwertung des Stadt- und Quartierbilds. Auf die Dauer können durch dieses Projekt auch Kosten, insbesondere die Unterhaltskosten, reduziert werden.

«Innovationsmanagement»

Das strategische Projekt «Innovationsmanagement» hat zum Ziel, Ideen zu fördern, dank denen langfristig der Erfolg der Dienstabteilung Verkehr beim Verkehrsmanagement sichergestellt ist. Mittels kurzer und bereichsübergreifender Thinktanks wurde der Austausch zwischen den Mitarbeitenden gefördert. Der damit verbundene Perspektivenwechsel regt zu Denkmäulen an. Nebst diesen Plattformen wurde die nationale Vernetzung verbessert, etwa mit Referentenbeiträgen, Werksbesichtigungen, Workshops mit Hochschulen und Industrie sowie dem Austausch mit anderen Städten und Ämtern. Erste Ergebnisse sind bereits sichtbar: Das Projekt «Weniger ist mehr» ist in der Umsetzungsphase, und die Idee «Shared Space in Quartierzentren» soll geprüft werden. Eine bessere Vernetzung lässt sich beispielsweise anhand der Anzahl Kooperationen mit Hochschulen und Delegationen aus anderen Städten, die empfangen wurden, zeigen. Mittelfristig sollen die Mitarbeitenden durch eine erweiterte Mitwirkung Ideen und Lösungsvorschläge zu komplexen Fragestellungen in Bezug auf das Verkehrsgeschehen beitragen. Langfristig wird eine Vertrauensbasis mit

den entsprechenden Verantwortlichkeiten geschaffen, die es der einzelnen Mitarbeiterin bzw. dem einzelnen Mitarbeiter ermöglicht, in ihrem/seinem Umfeld Optimierungen im Sinne einer Erweiterung des betrieblichen Know-hows vorzunehmen.

«Modellierung und Simulation»

Das strategische Projekt «Modellierungs- und Simulationskompetenz» bezweckt die effektive und effiziente Nutzung neuer Methoden und Tools im Bereich Verkehrsmodellierung und -simulation. Dabei gilt es, für die Komplexität der heutigen Fragestellungen adäquate Instrumente und Hilfsmittel bereitzustellen. Mikrosimulationstools bilden den Verkehr auf der Ebene der Fahrzeuge, Trams, Velos, Fussgängerinnen und Fussgänger ab und erlauben die dynamische Analyse des Verkehrsgeschehens. Auf der Basis des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich wurde ein Mikrosimulationsmodell der Zürcher Innenstadt aufgebaut, das die von der Fachgruppe Verkehrssteuerung der Dienstabteilung Verkehr programmierten Lichtsignalsteuerungs-Programme beinhaltet. Dieses Modell steht unmittelbar vor der Vollendung und wird künftig die Bearbeitung von Fragestellungen zum Betrieb oder auch im Rahmen von Projekten vereinfachen. Das in der Mikrosimulationsumgebung abgebildete Gebiet soll künftig sukzessive auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden.

Sanierung Hardbrücke/Tram Zürich-West

Die Grossprojekte Sanierung Hardbrücke und Umbau Pfingstweidstrasse/Tram Zürich-West konnten im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen werden. Während der rund zweieinhalb Jahre dauernden Bauzeit gelang es der Dienstabteilung Verkehr dank einem hochstehenden Verkehrsmanagement, sichere und stabile Verkehrsführungen anzubieten. Ende Oktober konnte der neue Grundzustand eingerichtet werden.

«Masterplan Velo»

Im April 2011 erteilte der Stadtrat der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbaumamt den Auftrag, einen Plan zur systematischen Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Zürich auszuarbeiten. Die Förderung des Veloverkehrs und seine Sicherheit hängen eng zusammen. Die Dienstabteilung Verkehr ist mit der Co-Projektleitung des «Masterplan Velo» massgeblich am städtischen Veloförderprogramm beteiligt mit dem Ziel, dass die Zunahme des Veloverkehrs in einem verkehrssicheren Rahmen stattfindet. Mit der Präsentation des Massnahmenplans ist im Sommer 2012 zu rechnen.

Zur Förderung des Veloverkehrs trägt bereits eine technisch innovative Lösung mit einer Verkehrsregelungsanlage in Verbindung mit einer Spezialkamera bei, die es seit März 2011 den Velofahrenden ermöglicht, die Haltestelle Opernhaus legal und sicher zu befahren.

4.4.3 Allgemeine Kennzahlen

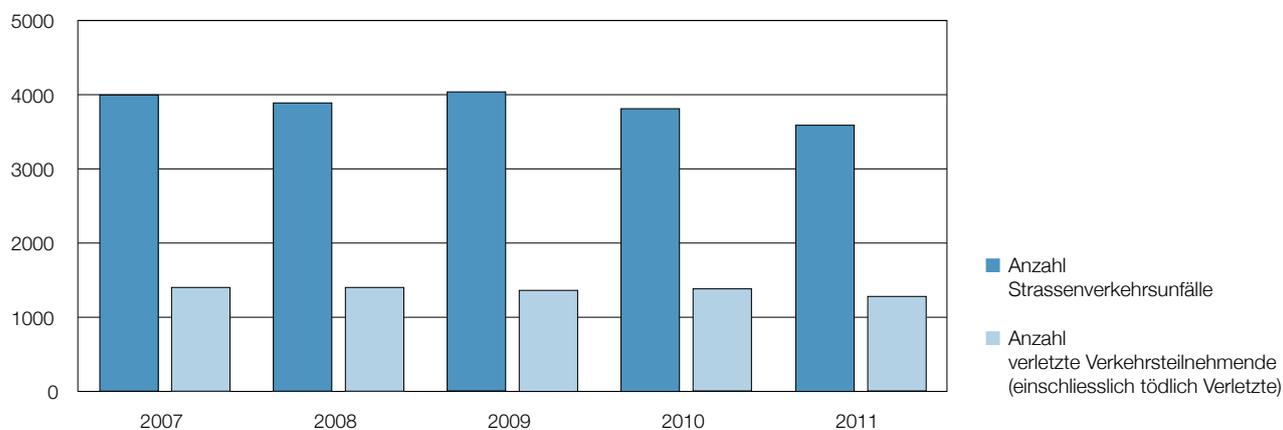
	2007	2008	2009	2010	2011
Strassenverkehrsunfälle	3 959	3 886	4 059	3 873	3 666
Verletzte Verkehrsteilnehmende	1 388	1 394	1 379	1 392	1 301
Verkehrstote	6	11	9	11	12

Kommentar

Die Zahl der Unfälle und Verletzten kann von den Angaben in vergangenen Geschäftsberichten geringfügig nach oben abweichen, da auch nach der Publikation eingetroffene Unfallrapporte berücksichtigt werden, um eine jederzeit

aktuelle und präzise Verkehrsunfallstatistik zu gewährleisten. Die Grössenordnung der Unfallzahlen und deren Grundaussage bleiben unverändert.

Strassenverkehrsunfälle



Sicherheitsvorkehrungen	2007	2008	2009	2010	2011
Bei Baustellen und Verkehrsumleitungen	1 409	1 610	1 691	1 629	1 753

Verkehrsvorschriften	2007	2008	2009	2010	2011
Rechtskräftig vollzogene Verkehrsvorschriften	107	156	137	131	216

Bewilligungen	2007	2008	2009	2010	2011
Anwohnerparkkarten	36 059	37 152	36 559	35 551	36 644
Gewerbeparkkarten	3 577	3 968	4 101	4 352	4 901
Spezialbewilligungen	5 515	5 667	5 594	5 495	5 573

Kennzahlen zu Jahresschwerpunkten	2007	2008	2009	2010	2011
«Weniger ist mehr»: Anzahl entfernte Signale und Wegweiser	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	568

k.A.: keine Angaben (Umsetzung ab 2011)

Kommentar

Die Anzahl vollzogener Verkehrsvorschriften ist aufgrund der Grossprojekte Hardbrücke, Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse und Flankierende Massnahmen West zur Westumfahrung der Stadt Zürich (FlaMa) überdurchschnittlich ausgefallen. Wegen reger Bautätigkeit ist die Anzahl

der Sicherheitsvorkehrungen bei Baustellen wiederum angewachsen. Eine leichte Zunahme ist bei der Abgabe von Anwohnerparkkarten und Spezialbewilligungen festzustellen. Bei den Gewerbeparkkarten fiel die Zunahme prozentual noch stärker aus.

4.4.4 Spezifische Kennzahlen

Dienstabteilung Verkehr (in Fr.)	Saldoentwicklung der laufenden Rechnung				
	2007	2008	2009	2010	2011
Ausgaben	26 375 000	33 344 000	31 875 000	32 235 000	31 838 000
Erträge	-14 205 000	-14 138 000	-13 200 000	-13 522 000	-13 503 000
Saldo	12 170 000	19 206 000	18 675 000	18 713 000	18 335 000

Kommentar

Die Saldoentwicklung verlief nach Plan. Das Budget für den Personal- und Sachaufwand wurde unterschritten. Die Abschreibungen liegen aufgrund der grossen Investitionen im Budget.

Blaue Zonen (in Fr.)	Saldoentwicklung der laufenden Rechnung				
	2007	2008	2009	2010	2011
Ausgaben	13 223 000	12 447 000	13 606 000	13 999 000	14 477 000
Erträge	-13 223 000	-12 447 000	-13 606 000	-13 999 000	-14 477 000
Saldo	0	0	0	0	0

Kommentar

In den vergangenen Jahren wurden keine grösseren Ersatzbeschaffungen für die Infrastruktur in den Blauen Zonen nötig, weshalb wiederum ein Überschuss (1,4 Mio. Fr.) erwirtschaftet wurde. Die Einnahmen aus Parkkartengebühren sind im Berichtsjahr über Budget.

Parkgebühren (in Fr.)	Saldoentwicklung der laufenden Rechnung				
	2007	2008	2009	2010	2011
Ausgaben	16 375 000	16 241 000	15 842 000	16 581 000	16 204 000
Erträge	-16 375 000	-16 241 000	-15 842 000	-16 581 000	-16 204 000
Saldo	0	0	0	0	0

Kommentar

Die Ersatzbeschaffung von Parkuhren kann aus der Spezialfinanzierung getragen werden. Die Einnahmen aus Parkgebühren konnten im Berichtsjahr konstant gehalten werden. Der Aufwandüberschuss (0,5 Mio. Fr.) im geschlossenen Rechnungskreis ist unter Budget.



«Weniger ist mehr» an der Segantinistrasse. (Bild: 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, kantonaler 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 Stadtverwaltung von Zürich. Es sorgt damit für die rechtlich einwandfreie und zeitgerechte Eintreibung der Verlustscheinforderungen der allermeisten Dienstabteilungen der Stadtverwaltung von Zürich.

Für weitere Angaben: www.stadt-zuerich.ch/stadtrichteramt

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Gesetzesnovellen

Die Einführung und Anwendung der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO) und des Zürcher Gerichtsorganisationsgesetzes (GOG) liefen von Anfang an reibungslos. Das Konzept für die Änderung der IT-basierten Prozesse hat sich bewährt, und das System lief von Anfang an stabil. Bewährt hat sich auch der gewählte Ausbildungsansatz beim Personal. Dies alles führte zu einer erfreulich schnellen Konsolidierung und Sicherheit in der Anwendung dieser Gesetzesnovellen. Allerdings führt die neue StPO zu spürbarem Mehraufwand sowohl bei Sekretariaten als auch bei Juristinnen und Juristen.

Verlustscheinbewirtschaftung

Der Bereichsleiter verliess nach vierjähriger Tätigkeit per Ende September 2011 das Verlustscheininkasso. Da die reibungslose Weiterführung dieses Bereichs an erster Stelle stand, war es per Ende des Berichtsjahres nicht mehr möglich, erste verlässliche Angaben zur Werthaltigkeit der im September 2010 zu Testzwecken übernommenen 152 Verlustscheine der Sozialen Dienste zu machen. Weil aber, um ein aussagekräftiges Resultat zu erhalten, sowieso mit einer Bearbeitungs- und Rücklaufzeit von 1,5 Jahren gerechnet werden muss, konnte dieses Jahresziel hintangestellt werden. Das Stadtrichteramt geht davon aus, dass bis Mitte 2012 fundierte Aussagen darüber gemacht werden können.

Auch die Reorganisation der Dokumentenvorlagen und der hinterlegten Prozesse konnte aufgrund dieser Kündigung nicht weiterverfolgt werden. Immerhin war es in Zusammenarbeit mit der Finanzverwaltung möglich, die Verfügung des Finanzvorstands betreffend Überwachung von Verlustscheinforderungen vom 29. Juni 2005 in das Accounting Manual zu überführen.

Wegen des Weggangs des Bereichsleiters, aber hauptsächlich wegen des Umstands, dass trotz intensiver Suche 2,8 Stellenwerte fast das ganze Jahr nicht besetzt werden konnten, waren die geplanten Einnahmen von mindestens 2,89 Mio. Fr. nicht erreichbar. Dass das Ziel lediglich um etwa 140 000 Fr. verfehlt wurde und somit effektive Einnahmen von fast 2,75 Mio. Fr. resultierten, war nur dank dem vorbildlichen und unermüdlchen Einsatz des vorhandenen Personals möglich.

Rückführung in eine Remo-Dienstabteilung

Die Remo-Budgetierung für das Jahr 2012 funktionierte reibungslos. Das Stadtrichteramt geht davon aus, dass dies auch für die Rechnungslegung der Fall sein wird.

Allgemeine Polizeiverordnung

Bezüglich der neuen Allgemeinen Polizeiverordnung der Stadt Zürich (APV) hat das Stadtrichteramt bei der Konsolidierung des Gesetzestextes und namentlich bei der Erarbeitung der darauf basierenden Nebenerlasse (Benutzungsordnung, OBV) aktiv mitgearbeitet. Das Stadtrichteramt und sein Personal sind rechtzeitig bereit, um per 1. Januar 2012 die neuen Normen korrekt und in einer einheitlichen Praxis anzuwenden.

eGovernment/IT

Unter der neuen Schweizerischen Strafprozessordnung sollen alle an einem Strafverfahren beteiligten Personen und Behörden über eine vom Bund anerkannte Plattform rechtsgültig elektronische Eingaben an das Stadtrichteramt machen können. Zudem ist über diese Plattform der gesicherte Austausch von Dokumenten unter Behörden und Verfahrensbeteiligten möglich.

Bei den Vorbereitungsarbeiten für die Einführung und die Umsetzung der in der entsprechenden Verordnung des Bundesrates (VO über die elektronische Übermittlung im Rahmen von Zivil- und Strafprozessen sowie von Schuldbetreibungs- und Konkursverfahren, SR 272.1) geregelten Modalitäten war das Stadtrichteramt in einer relativ lange dauernden Anfangsphase auf sich gestellt. Dieses Projekt und die Vorbereitungen der Prozessabläufe gemäss den neuen Vorgaben banden im Jahr 2011 erneut beträchtliche Ressourcen, zumal das StRA bei vielen Bedürfnissen weder auf viele interne Leute noch auf einen grossen Erfahrungsschatz bei der OIZ zurückgreifen konnte. Deshalb hat es in Zusammenarbeit mit privaten und öffentlichen (Bund) Anspruchsgruppen und Anbietern zero-based eine Applikation entwickelt, die den rechtlichen Anforderungen genügt. Das führte zu Projektverzögerungen.

Eine weitere Herausforderung war das Projekt «GU-online» der Schweizerischen Post, die ihre bisherigen Gerichtsurkunden in den bekannten gelben Couverts mit Rücksendelasche im Berichtsjahr durch normale C5-Couverts ablöste und seither den Prozess des eingeschriebenen Retourversands der

Zustellinformationen auf dem elektronischen Weg abwickelt. Das Stadtrichteramt sah sich in einer guten Ausgangsposition, da es sich einerseits dank dem Massengeschäft mit der Post und andererseits aufgrund der eher geringen Grösse des Amtes gut für Pilotprojekte mit der Post eignete. Seit Anfang

Jahr werden im Stadtrichteramt sämtliche Strafbefehle und fallweise auch weitere Dokumente neu mit «GU-online» versandt, was nicht nur die Versandarbeiten an sich, sondern auch die Ausgangssituation bei der Beurteilung der Rechtzeitigkeit von fristgebundenen Eingaben erleichtert.

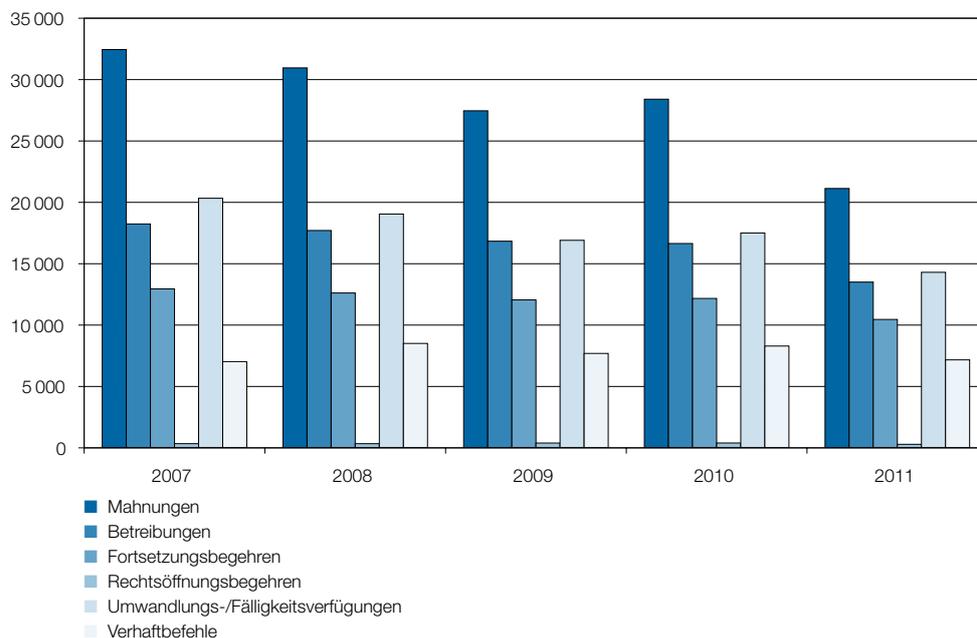
4.5.3 Allgemeine Kennzahlen

Produktgruppen (in 1000 Fr.)	2007	2008	2009	2010	2011
Übertretungsstrafverfahren	6581.1	6346.8	6848.2	6375.2	6322.9
Total	6581.1	6346.8	6848.2	6375.2	6322.9
Ertrag des Stadtrichteramtes					
Bussen	14 091 642	12 620 890	11 483 737	11 991 363	10 283 447
Gebühren	15 503 305	14 362 492	13 591 671	13 971 866	12 639 339
Kostenrückerstattungen	4 497 341	4 951 726	5 094 762	5 366 140	5 488 274
Total der Erträge	34 092 288	31 935 108	30 170 170	31 329 369	28 411 060

Eingang Verzeigungen (Anzahl)	2007	2008	2009	2010	2011
Übertrag aus dem Vorjahr	2 222	1 921	4 361	5 881	5 708
Statistikbereinigung nach Systemüberprüfung	–	–	–1 060	–	–
Rapporte aus dem Übertretungsstrafrecht (Sicherheits-, Gewerbe-, Wirtschaftspolizei, Meldewesen usw.)	97 541	93 669	90 868	91 034	79 435
Gesamtzahl der Verzeigungen	99 763	95 590	94 163	96 915	85 143
Erladigung					
Bussen, Verweise usw.	85 795	79 699	77 204	79 822	69 581
Einstellung des Verfahrens	1 815	1 651	1 314	1 367	1 661
Überweisungen an Statthalterämter	7 630	6 686	5 924	6 555	5 874
Überweisungen an Bezirks- bzw. Staatsanwaltschaften	0	0	0	0	0
Überweisungen an andere Amtsstellen	122	195	201	228	285
Vereinigung mit anderen Verzeigungen der gleichen Täterschaft	2 480	2 998	3 637	3 235	3 076
Übertrag auf das nächste Jahr	1 921	4 361	5 881	5 708	4 666
Zusammen	99 763	95 590	94 163	96 915	85 143

Produktgruppen (in 1000 Fr.)	2007	2008	2009	2010	2011
Begehren um gerichtliche Beurteilung					
Übertrag aus dem Vorjahr	1 403	986	1 276	1 616	2 416
Einsprachen	8 022	7 722	7 158	6 867	7 362
Total	9 425	8 708	8 434	8 483	9 778
Erledigung					
Nichteintreten	1 273	1 502	1 443	1 429	684
Rückzug der Einsprachen	1 394	963	813	571	605
Aufgehobene Bussen	4 551	3 751	3 282	3 065	3 525
Sonstige Erledigungen	1 221	1 216	1 150	943	2 420
Weisungen an das Bezirksgericht	226	129	130	59	319
Total	8 439	7 432	6 818	6 067	7 553
Pendente Fälle	986	1 276	1 616	2 416	2 225
Total	9 425	8 708	8 434	8 483	9 778
Erledigungen der Weisungen an das Bezirksgericht					
Einsprache abgelehnt	–	–	–	–	183
Einsprache zugelassen	–	–	–	–	24
Bestätigt	47	29	32	31	15
Im Schuldpunkt bestätigt, jedoch von Bestrafung Umgang genommen	1	0	0	0	0
Vor Gericht anerkannt	72	37	31	21	14
Aufgehoben	35	17	20	13	13
An das StRA zurückgewiesen/abgewiesen	11	6	13	4	2
Ausstehende Entscheide	59	41	37	27	71
Total	225	130	133	95	323
Vollzug					
Mahnungen	32 449	30 954	27 459	28 404	21 128
Betreibungen	18 240	17 707	16 835	16 646	13 503
Fortsetzungsbegehren	12 949	12 616	12 054	12 171	10 460
Rechtsöffnungsbegehren	342	340	393	397	289
Umwandlungs-Fälligkeitsverfügungen	20 333	19 047	16 907	17 503	14 300
Verhaftbefehle	7 026	8 507	7 692	8 294	7 167

Vollzug 2007–2011



Kommentar

Mit Genugtuung kann das Stadtrichteramt auf die Einführung der Schweizerischen Strafprozessordnung per 1. Januar 2011 zurückblicken. Die Systeme liefen von Anfang an stabil, und die Ausbildung entsprach in jeder Beziehung den neuen Anforderungen.

Der markante Rückgang der eingegangenen Rapporte ist grösstenteils auf den Umstand zurückzuführen, dass das Bundesgericht kurz nach Jahresbeginn das eigentliche «Schwarzfahren», das heisst das Benützen eines öffentlichen Verkehrsmittels ohne gültigen Fahrausweis, infolge wörtlicher Auslegung des Gesetzes für nicht strafbar erklärte. Strafbar bleiben einzig die wenigen Fälle, in denen die betroffene Person zwar ein Billet, insbesondere eine Mehrfahrtenkarte, mitführt, dieses/diese aber vor der Fahrt nicht ordnungsgemäss entwertet. Dadurch entfielen im Jahr 2011 rund 8500 der zu erwartenden rund 10 000 Rapporte.

Die verhältnismässig grosse Anzahl Einstellungen, die in dieser Statistik auch die durch die neue Strafprozessordnung eingeführte Kategorie «Nichtanhandnahme-Verfügungen» einschliesst, ist ebenfalls auf diesen Umstand zurückzuführen, musste doch das Stadtrichteramt sämtliche im Zeitpunkt des Bundesgerichtsentscheids noch nicht rechtskräftigen Strafbefehle wegen «Schwarzfahrens» umgehend wieder aufheben und die Verfahren einstellen.

Der Grund für die Zunahme bei den Einsprachen liegt zumindest zum Teil in der neuen Regelung der Schweizerischen Strafprozessordnung, wonach nicht mehr das Stadtrichteramt, sondern neu das Bezirksgericht Zürich zuständig ist für den Entscheid, ob eine Einsprache gültig ist oder nicht. Der wohl häufigste Fall in diesem Zusammenhang ist die verspätete Einsprache, die früher nicht selten mit reiner Korrespondenz abgehandelt wurde, ohne dass eine statistisch ausgewiesene Einsprache erfasst worden wäre. Diese Fälle werden neu alle

nach Gewährung des rechtlichen Gehörs und einer gleichzeitig angesetzten Frist zum Rückzug der Einsprache ans Bezirksgericht zum Entscheid überwiesen.

Daraus resultieren auch die beiden neuen Entscheidtypen «Einsprache abgelehnt» und «Einsprache zugelassen» in der Rubrik «Erledigungen der Weisungen an das Bezirksgericht». Die höhere Anzahl ausstehender Entscheide des Bezirksgerichts Zürich hat ihre Ursache ebenfalls in dieser Neuerung.

Anmerkung

- Die Gesamtzahl der Verzeigungen ist nicht identisch mit dem WOV-Leistungsindikator, da bei jenem der Übertrag auf das nächste Jahr in Abzug gebracht wird.
- Die Kostenrückerstattungen bilden den WOV-Ertrag.
- Beim Total der Erträge sind allfällige Auflösungen von Rückstellungen nicht enthalten.



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

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Initiativen

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2011)

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

EIS = Einzelinitiative Stimmbürger (Erledigungsfrist 1½ Jahre mit ½ Jahr Verlängerung)
EIR = Einzelinitiative Ratsmitglied (Erledigungsfrist 1½ Jahre mit ½ Jahr Verlängerung)
VI = Volksinitiative (Erledigungsfrist 1½ Jahre mit ½ Jahr Verlängerung)

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

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 18.00 Uhr betrieben werden können.*
2. *Die Gebührenordnung (Art. 6, Abs. 1, Ziff. 1) sollte so umgestaltet werden, dass Gebühren entweder für vormittags (06.00 bis 12.00 Uhr), nachmittags (12.00 bis 18.00 Uhr) oder ganztags (06.00 bis 18.00 Uhr) erhoben werden.*
3. *Die Zuteilung der Standplätze (Art. 5) sollte so angepasst werden, dass sich zwei Marktfahrende den gleichen Standplatz tageshäftig teilen können («Marketsharing»), 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. Der Gemeinderat wird in einem nächsten Schritt darüber befinden.

II. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2011)

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

MOT = Motion (Erledigungsfrist zwei Jahre nach Überweisung)

POS = Postulat (Erledigungsfrist zwei Jahre nach Überweisung)

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 Bögge 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 03.00 Uhr) umfasst den Perimeter Limmat-/Langstrasse/Gleisfeld-/Hard-/Gerold-/Viaduktstrasse. Die Zufahrt für die Anwohnerschaft sowie (wo nötig) für die Zulieferer bleibt weiterhin erlaubt. Zudem sind feste Barrieren und zwei bewachte Zufahrtspforten an der Röntgenstrasse Seite Lang- und Limmatstrasse vorgesehen. Um das bestehende Nachtfahrverbot an der Ausstellungsstrasse zu verdeutlichen, sind ebenfalls zwei zusätzliche feste Barrieren an der Limmatstrasse/Baumgasse und an der Hafner-/Ausstellungsstrasse vorgesehen.

Seitens Tiefbauamt der Stadt Zürich sind in den Strassenzügen Quellen-/Motoren-/Gasometer-/Josef-/Heinrichstrasse Bestrebungen im Gange, die Gestaltung des Strassenraumes inkl. 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 nach der Röntgenstrasse könnte eventuell neu nur noch stadteinwärts befahren werden. Ebenfalls möchte man die Fahrtrichtung im Teilstück Röntgenstrasse nach der 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 gegen das Strassenbauprojekt fristgerecht Einsprachen erhoben. Diese Einsprachen sind gemäss Tiefbauamt der Stadt Zürich immer noch hängig. Gegen das ausgeschriebene «Nachtfahrverbot Kreis 5» sind hingegen keine Einsprachen eingegangen, womit dieses rechtskräftig ist. Da für die Umsetzung des Nachtfahrverbots elektronische Wechselsignale mit den entsprechenden Zuleitungen benötigt werden, kann dieses jedoch erst zusammen mit dem zurzeit noch mit Rechtsmitteln belegten Strassenbauprojekt umgesetzt und nach Abschluss des Strassenbaus definitiv eingerichtet werden.

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.

Die beiden Strassenbauprojekte für die Strasse Am Wasser stehen fest. Sie beinhalten Velo- und Fussgängermassnahmen, die bezüglich Sicherheit eine wesentliche Verbesserung der Situation bringen werden. Die Umsetzung ist in den Jahren 2015/16 vorgesehen. Das Projekt «Breitensteinstrasse» wird demnächst gestartet und wird voraussichtlich in den Jahren 2014/15 realisiert.

POS 2000/001110 2000/000266	07.06.2000 19.06.2002	Bögge 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 06.00 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 03.00 Uhr) umfasst folgenden Perimeter: Limmat-/Langstrasse/Gleisfeld-/Hard-/Gerold-/Viaduktstrasse. Die Zufahrt für die Anwohnerschaft sowie (wo nötig) für die Zulieferer bleibt weiterhin erlaubt. Zudem sind feste Barrieren und zwei bewachte Zufahrtspforten an der Röntgenstrasse Seite Lang- und Limmatstrasse vorgesehen. Um das bestehende Nachtfahrverbot an der Ausstellungsstrasse zu verdeutlichen, sind zwei zusätzliche feste Barrieren an der Limmatstrasse/Baumgasse und an der Hafner-/Ausstellungsstrasse vorgesehen.

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 gegen das Strassenbauprojekt fristgerecht Einsprachen erhoben. Diese Einsprachen sind gemäss Tiefbauamt der Stadt Zürich immer noch hängig. Gegen das ausgeschriebene «Nachtfahrverbot Kreis 5» sind hingegen keine Einsprachen eingegangen, womit dieses rechtskräftig ist. Da für die Umsetzung des Nachtfahrverbotes elektronische Wechselsignale mit den entsprechenden Zuleitungen benötigt werden, kann dieses jedoch erst zusammen mit dem zurzeit noch mit Rechtsmitteln belegten Strassenbauprojekt umgesetzt und nach Abschluss des Strassenbaus definitiv eingerichtet werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 können 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 die Innenstadt durch die anfallenden Verkehrsströme nicht zum Erliegen kommt. Der Baubeginn zur Umgestaltung des Kreuzplatzes ist nach Angaben des zuständigen Tiefbauamtes auf den 8. Februar 2013 angesetzt (geplanter Abschluss der Bauarbeiten: November 2013).

MOT 2003/001682 2003/000231	25.06.2003 20.04.2005	Stähler 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.

Nachdem im August 2010 das seinerzeit vorgeschlagene Verkehrskonzept (Rechtsabbiegegebot beim Meierhofplatz als Kernmassnahme) für einen maximal einjährigen Versuch ausgeschrieben wurde, gingen zahlreiche Einsprachen gegen dieses Vorhaben ein. Das Polizeidepartement beschloss im Sinne eines konstruktiven Vorgehens, dem Wunsch aus dem Quartier entgegenzukommen und die Verkehrssituation aus übergeordneter, gesamtheitlicher Sicht zu betrachten. So wurde das Projekt «Verkehr Kreis 10» initiiert, das in einer Co-Projektleitung zwischen Dienstabteilung Verkehr und Tiefbauamt geführt wird. Die relevanten Exponenten aus dem Quartier sollen über die voranstehenden Vorhaben informiert und zu einem Mitwirkungsprozess eingeladen werden. Nachdem Projektablauf und -struktur nun weitgehend definiert sind, wird in der ersten Hälfte 2012 eine erneute Kontaktaufnahme zum Quartier stattfinden und das eigentliche Partizipationsverfahren gestartet.

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.

Wie bereits in früheren Berichten erwähnt, wäre grundsätzlich 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. Beide Begehren müssten zudem zusätzlich vom Kanton bewilligt werden, weil es sich um kantonal klassifizierte Strassen handelt. Das Projekt liegt zurzeit beim Tiefbauamt der Stadt Zürich.

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 Strassenbauprojektes «Universitätstrasse» zeichnet sich für den Übergang Höhe Huttensteig eine Lösung ab. Diese ermöglicht zumindest einen Stützpunkt für die Fussgänger/innen zwischen den Gleisen, bedingt aber eine Verschiebung der talseitigen Haltestelle «Winkelriedstrasse» in Richtung stadteinwärts und die Ausbildung einer Kaphaltestelle für den Mischverkehr im Haltestellenbereich. Das Projekt ist noch nicht bewilligt. Die Ausführung wäre in den Jahren 2014/15 vorgesehen.

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

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 im Jahre 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/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 Tempo-30-Zone integriert, womit Fussgängerstreifen sowieso entfallen. Die Mittelinsel soll ebenfalls entfernt werden. Dieses Projekt war ursprünglich in dasjenige des Bahnhofplatzes Süd eingebettet. Aus verschiedenen Gründen erfolgt nun eine Aufteilung, so dass die Schul- und Hofwiesenstrasse (Schul- bis Franklinstrasse) ein separates Projekt mit dem Ausführungshorizont 2015 bildet.

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 gemäss Postulat vom 10.11.2005 GR Nr. 2005/453 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 der in rund einem Jahr geplanten Kanalsanierung in der Rosengartenstrasse vorgesehen, das Verkehrsmanagement (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. 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.

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

Mit dem Bekleidungsreglement der Gebäudeversicherung Zürich GVZ vom 1. Januar 2009 wird eine einheitliche Brandschutzbekleidung für alle Feuerwehren im Kanton Zürich angestrebt, jedoch ohne Terminvorgabe für die Umrüstung. Die aktuelle Brandschutzbekleidung der Milizfeuerwehr wurde erst vor ein paar Jahren beschafft und ist noch in vorwiegend gutem Zustand. Deshalb wurde bisher die persönliche Einsatzrüstung der Milizfeuerwehr noch nicht an diejenige der Berufsfeuerwehr angepasst, auch im Hinblick auf vorgegebene Budgeteinsparungen. Andererseits wurden in der Berufsfeuerwehr Ausrüstungen erneuert. Die ersetzten Ausrüstungen können nach entsprechender Auffrischung problemlos für den Milizeinsatz weiterverwendet werden. Mit ihnen werden bis Mitte 2012 die Sanitäts-, Verkehrs- und Pionier-Kompanie und bis Ende 2012 auch die Angehörigen der fünf Brand- und Spezialkompanien ausgerüstet. Neue Stiefel wurden im Zuge von Sparmassnahmen sowohl aus dem Budget 2011 als auch 2012 gestrichen. Eine Beschaffung kann somit frühestens 2013 erfolgen.

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.

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 zu prüfen, wie das Velofahrverbot in den Fussgängerzonen abseits der für den Veloverkehr geöffneten Abschnitten durchzusetzen ist.

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.

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, Förlibuckstrasse, 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 in der City 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 Pflingstweidstrasse wird nun der Anschluss an das Leitsystem mit der Fertigstellung des Grossprojektes Tram Zürich-West und Pflingstweidstrasse (SN 1.4.1.) ermöglicht. Das neue Tram Züri-West wurde im Dezember 2011 in Betrieb genommen. Mit mehreren Parkhausbetreibenden an der Pflingstweidstrasse wurden Gespräche geführt. Zum Abschluss eines Vertrages ist es jedoch während dem Umbau der Pflingstweidstrasse nicht gekommen.

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.

POS 2007/000439 2007/000213	18.04.2007 29.09.2010	Alecs Recher und Martin Abele 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.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 Gervierte 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 05.30 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, die im Zusammenhang mit der Langstrasse stehen, werden voraussichtlich per Mitte 2013 umgesetzt. Erfährt deren Realisierung eine Verzögerung, so wird sich entweder auch die Umsetzung des Verkehrsregimes Langstrasse verzögern oder es wird vorzeitig eingeführt (Entscheid steht noch offen). Um diese Planungsunsicherheit zu überbrücken, wurde beschlossen, den Gesamtkreditantrag für alle Projekte mit dem Vermerk einer Vorinvestition für die vorzeitige Umsetzung des Verkehrsregimes im Jahre 2012 an den Gemeinderat zu richten. Eine Ausdehnung des Nachtfahrverbots im Sinne der Postulanten kann erst geprüft werden, wenn das Verkehrskonzept «Langstrasse ohne Durchgangsverkehr während der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs» (sog. Tag-Konzept) bzw. «Langstrasse mit Öffnung für den Durchgangsverkehr in der Nacht» (sog. Nacht-Konzept) umgesetzt ist und sich bewährt hat.</p>		
POS 2007/001289 2007/000644	05.12.2007 03.11.2010	Bloch Süss Monika und Kisker Gabriele Schulhausstrasse, Verringerung des Verkehrs
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Massnahmen eingeführt werden können, die eine wesentliche Verringerung des Verkehrs an der Schulhausstrasse bewirken.</i></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>Das Bauprojekt des Tiefbauamts, das den gewünschten Fussgängerübergang beim Rigiplatz beinhaltet, ist in Bearbeitung. Die Realisierbarkeit eines sicheren Übergangs ist noch nicht nachgewiesen. Die Bauausführung ist momentan in den Jahren 2014/15 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>		
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
<p><i>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.</i></p>		
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>		
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>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2008/000805 2008/000338	09.07.2008 08.12.2010	Bartholdi Roger und Liebi Roger Stadtpolizei, Fusspatrouillen im Langstrassenquartier
<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>		
POS 2009/000341 2009/000120	01.04.2009 22.06.2011	Bachmann Hans und Andereg Peter Pannenhilfefahrzeuge, Verkehr auf Bus- und Tramspuren
<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>		
POS 2009/000557 2009/000222	27.05.2009 22.06.2011	Uttinger Ursula und Pflüger Severin Intensivierung der Polizei-Zusammenarbeit
<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>		
POS 2009/000793 2009/000284	24.06.2009 22.06.2011	Katumba Andrew und Butz Marlène Vermehrter Temporär-Einsatz mobiler Geschwindigkeitsanzeigen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo 30-Zonen vermehrt mobile Geschwindigkeitsanzeigen temporär eingesetzt werden können.</i>		
POS 2009/000937 2009/000330	08.07.2009 22.06.2011	Bartholdi Roger und Liebi Roger Überwälzung von Kosten für Polizeieinsätze nach Verursacherprinzip
<i>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.</i>		
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
<i>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.</i>		
<p>Mit der Eröffnung der Westumfahrung und dem Uetlibergtunnel hat die Verkehrsbelastung auf der Westtangente abgenommen, auf einzelnen Strassen im Kreis 2 jedoch in unterschiedlichem Ausmass zugenommen. Die flankierenden Massnahmen führten offensichtlich dazu, dass ein Teil der motorisierten Fahrzeuglenkenden die Autobahn A3 vorzeitig verlassen hat, um dem Stau am Autobahnende auszuweichen. Dies galt insbesondere für die Ausfahrt A3 im Bereich der Allmend Brunau. Dadurch entstand auf verschiedenen Strassen im Quartier Enge Mehrverkehr. Im Rahmen einer Studie wurden verschiedene Massnahmen regelungs-, markierungstechnischer und baulicher Art evaluiert. Sofortmassnahmen, wie z. B. die Verlängerung der Grünzeiten in Richtung stadteinwärts am Autobahnende A3 (Leistungserhöhung) sowie die Reduktion der Grünzeiten in Richtung stadteinwärts am Knoten Brunau-/Rieterstrasse (Leistungsreduktion), wurden eingeführt. Ferner wurden auf der Brunaustrasse zusätzliche, versetzt angeordnete Parkplätze markiert. Als weitere wichtige Massnahme ist die zwischenzeitlich in Betrieb genommene Verkehrsregelung der Autobahnein- und -ausfahrt Wollishofen zu erwähnen, bei der vor allem beim Knoten Autobahnausfahrt Wollishofen West/Zwängiweg regulierend eingegriffen wird und somit der Zufluss dosiert werden kann. Alle übrigen mittel- und langfristigen Massnahmen sind nur mit gestalterischen und/oder baulichen Mitteln, z. B. Umgestaltung von Strassenabschnitten und/oder Verzweigungen, Strassenverengungen sowie dem Bau von Trottoirnasen oder Aufpflasterungen uws., im Zusammenhang mit Infrastrukturerneuerungen (Kanal-, Werkleitungs- oder Strassenbau) umzusetzen. Nach Rückfrage beim Tiefbauamt liegt für die Umgestaltung der Brunaustrasse eine Offerte für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vor. Als nächste Schritte sind nun das Einholen des hierfür erforderlichen Kredits sowie die Auftragserteilung an das Planungsbüro, die voraussichtlich im Januar 2012 erfolgen werden, vorgesehen.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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
<p><i>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.</i></p> <p>Dank laufender Einsatzoptimierung liegen die Eingreifzeiten der Berufsfeuerwehr in Stettbach und Witikon schon heute zu einem guten Teil innert den 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 Tanklöschfahrzeuges von Schutz & Rettung in der neuen Wache Wallisellen wurde dabei wieder verworfen.</p>		
POS 2009/001261 2009/000445	30.09.2009 31.08.2011	Rosenheim Monjek und Hohl Marc Stadtpolizei, Verbesserung der Effizienz innerhalb der Notrufzentrale
<p><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 & Rettung gewonnenen Erfahrungen der Effizienzsteigerungen (Vergleich Anzahl Anrufe, Anzahl Mitarbeiter und Raumbedarfkosten etc.) profitieren.</i></p>		
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
<p><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></p> <p>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. Alle Standorte sollen auf Stadtgebiet liegen. Erste Varianten wurden von Schutz & Rettung entwickelt und werden 2012 vorerst stadintern weiterbearbeitet.</p>		
POS 2009/001461 2009/000562	25.11.2009 11.12.2009	Hüssy Kurt und Anderegg Peter Reklametafeln vor Ladengeschäften, Verzicht auf Gebührenerhebung
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob auf eine Gebührenerhebung für Werbe- bzw. Reklametafeln unmittelbar vor Ladengeschäften verzichtet werden kann.</i></p> <p>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 1m² einer Bewilligungs- und Gebührenpflicht unterstehen würde. Das Polizeidepartement hielt aufgrund der klaren Bestimmung daran fest, dass Reklameständer mit einer Werbefläche von weniger als 1m² ebenfalls unter die Bewilligungs- und Gebührenpflicht fallen würden. Das Polizeidepartement hat daraufhin eine Feststellungsverfügung erlassen, die angefochten wurde und beim Stadtrat hängig ist.</p>		
POS 2009/001567 2009/000603	16.12.2009 13.01.2010	Mariani Mario und Kunz Hanspeter Quartierbezeichnungen auf Ortstafeln an der Stadtgrenze
<p><i>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.</i></p>		
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
<p><i>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.</i></p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 2009 geforderte Aufstockung des Polizeibestands für den normalen Polizeieinsatz an der Front beinhaltet.</i>		
POS 2010/000634 450.250.130-004 2010/000254	09.06.2010 08.09.2010	Walker Sacha und Wyler Rebekka Streetparade, erweiterte Nutzung von Boulevard-Cafés
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, unter welchen Auflagen und Rahmenbedingungen die erweiterte Nutzung von Boulevard-Cafés anlässlich der Streetparade zu gewähren ist.</i>		
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
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf der gesamten Länge der Breitensteinstrasse sowie der Strasse Am Wasser Tempo 30 eingeführt werden kann.</i>		
POS 2010/000753 2010/000300	07.07.2010 14.07.2010	Wüthrich Karin und Wyler Rebekka Projekt «Langstrasse Plus», neue Grundlage für die Projektorganisation
<i>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:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - Formulierung konkreter, überprüfbarer Ziele, - Umfassende Evaluation des Projekts, - Regelmässige Dokumentation des Projekts, - Transparente institutionelle Verankerung. 		
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
<i>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.</i>		
POS 780.100.120-001 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
<i>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 Veranstaltern angepasst werden können.</i>		
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
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Strasse oder ein Platz in Zürich nach Maurice Bavaud benannt werden kann.</i>		
POS 720.120.120-001 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
<i>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.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 790.140.140-31 2011/000265	06.07.2011 24.08.2011	Hagger Joachim und Jäger Alexander Automatisierung von Dienstleistungen für Parkplatzbenutzer via Internet oder Mobiltelefon
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er folgende Dienstleistungen für Parkplatzbenutzer 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 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>		
POS 790.140.100-059 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 Submissionsverfahren mit öffentlicher Ausschreibung durchgeführt wird.</i>		

III. Abschreibungsanträge für Motionen und 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 Jahre 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 05.00 Uhr ein Nachtfahrverbot. Der Zähringerplatz wurde unter Beibehaltung der dort vorhandenen Parkplätze («Historischer Kompromiss», GRB vom 22. Mai 1997) neu gestaltet und in Betrieb genommen. Weiter kann festgehalten werden, dass mit Verfügung vom 13. April 2011 und Publikation derselben am 11. Mai 2011 per 4. Juli 2011 an der Zähringerstrasse und an der Häringstrasse (im Teilstück Seilergraben und Zähringerstrasse) versuchsweise für die Dauer von sechs Monaten ein Nachtfahrverbot von 19.00–05.00 Uhr eingerichtet werden konnte. Der Versuch hat sich bewährt, indem eine Lärmreduktion im betroffenen Gebiet verzeichnet werden konnte. In der Folge wurde das Nachtfahrverbot in diesem Gebiet mit Verfügung vom 21. November 2011 am 30. November 2011 permanent ausgeschrieben. Es sind keine Einsprachen eingegangen, womit das Nachtfahrverbot inzwischen rechtskräftig ist.

Eine Beruhigung des gesamten Wohnquartiers Zähringer im Kreis 1 mittels der geforderten Fussgängerzone hätte zur Folge, dass in den betroffenen Strassen und Plätzen jegliches Parkieren verboten wäre, d. h. dass sämtliche besucher- und kundenorientierte Parkfelder ersatzlos aufgehoben werden müssten. Dies würde jedoch im Bereich Zähringerplatz dem Gemeinderatsbeschluss «Historischer Kompromiss» vom 22. Mai 1996 in Ergänzung zum GR-Beschluss 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, zuwider laufen. Die Parkplatzaufhebungen wären nur möglich, wenn 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. Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, werden diese Verkehrszonen aufgrund des Anliefer- und Anwohnendenverkehrs nie völlig autofrei sein, 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. Es kommt hinzu, dass gewisse Hauptachsen für den motorisierten Verkehr immer noch durch die Innenstadt hindurch führen werden. Insofern wird mit den bisher umgesetzten Massnahmen und dem vom Stadtrat verabschiedeten «Verkehrskonzept Innenstadt» dem vorliegenden Vorstoss als Postulat genüge getan.

POS 1994/003836 1991/000216	15.05.1991 09.09.1992	Prelicz-Huber Katharina Stadtpolizei, Verbot des Einsatzes von Gummigeschossen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Einsatz von Gummigeschossen bei der Stadtpolizei verboten werden kann.

Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, ist Gummischrot nach wie vor das geeignetste (bis heute bekannte) polizeiliche Einsatzmittel, das bei Auseinandersetzungen zwischen Polizei und aggressiven Gruppierungen bei minimaler Gefährdung die nötige Distanz zu schaffen vermag. In Ländern, wo kein Gummischrot eingesetzt wird (z. B. Deutschland), kommt es regelmässig zu direktem Kontakt zwischen gewaltbereiten Demonstrierenden und Einsatzkräften der Polizei, was häufig zu schweren Verletzungen auf beiden Seiten führt. Ein Verbot von Gummischrot wäre deshalb nicht sinnvoll. Seit dem 1. Juli 2009 stützt sich die Zulässigkeit von Gummischrot als Einsatzmittel auf die vom Kantonsrat genehmigte Verordnung über die polizeiliche Zwangsanzuwendung (PolZ, LS 550.11, § 5 Abs. 1 lit. c). Die Stadtpolizei ist sich ihrer Verantwortung für einen sorgfältigen und massvollen Einsatz vollumfänglich bewusst und hat zudem den kontinuierlichen Auftrag, die Entwicklung neuer Einsatzmittel zu verfolgen und sorgfältig zu prüfen. Indes wurden seit 1991 keine neuen Einsatzmittel entwickelt, die es der Polizei erlauben würden, beim unfriedlichen Ordnungsdienst auf den Einsatz von Gummischrot zu verzichten.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 Hardturmbrücke 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 Hardturmbrücke herrschte. Dies entspricht der damaligen verkehrspolitischen Zielsetzung. 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 derart einschränkenden 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.

POS 1997/002071 1997/000465	12.11.1997 09.09.1998	Prelicz-Huber Katharina und 2 Mitunterzeichnende Birmensdorferstrasse/Sädlenweg, Erstellung eines Fussgänger/innenstreifens
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf der Höhe des Sädlenwegs/Hagenbuchrains an der Birmensdorferstrasse (Triemliquartier) ein FussgängerInnenstreifen erstellt werden kann. Aufgrund der gefährlichen Lage soll der Streifen mit geeigneten, aber kostengünstigen Massnahmen gesichert werden.

Nach der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich wurde auch mit dem Bau der verschiedenen flankierenden Massnahmen begonnen bzw. die hierfür notwendigen Bauarbeiten sind auch in der Birmensdorferstrasse an verschiedenen Örtlichkeiten in vollem Gange und bereits weit fortgeschritten. Der oben genannte Fussgängerübergang ist zwischenzeitlich erstellt und am 9. Dezember 2011 markiert worden.

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.

Seit der Einführung der Quartierwache Schwamendingen am 1. Juli 2002 ist die Wache analog dem gesamtstädtischen Quartierwachenkonzept von Montag bis Freitag, jeweils 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. An grösseren Quartieranlässen (z. B. 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 gemäss demselben Konzept 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, und weitere Einsatzkräfte sichergestellt. Das Konzept «Regionalwachen im Verbund mit Quartierwachen» hat sich in den letzten neun 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. Die Suche nach Alternativstandorten führte bisher zu keinen Ergebnissen.

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

Die Problematik «illegale Anwesenheit von Ausländern» ist 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. Die Detektive der Fachgruppe bearbeiteten im Jahr 2011 rund 1080 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 auch, wie erwähnt, meistens mehrschichtiger Natur sind. Die Forderung der Postulanten ist bei der Stadtpolizei seit Jahren gelebte Praxis.

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 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 attraktiven Lage. Die Suche nach Alternativstandorte führte bisher zu keinen Ergebnissen.

POS 2002/000847 2002/000148	15.05.2002 20.11.2002	Rosenheim Monjek 1.-Mai-Fest, Standort ausserhalb des Stadtkreises 4
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob künftig den Organisierenden des 1.-Mai-Festes nur noch Festbewilligungen für Standorte ausserhalb des Stadtkreises 4 erteilt werden können. Denkbar ist das Fest z. B. auf dem Platzspitz oder, sollte sich dieser aus sicherheitspolitischen Überlegungen/Tatsachen als untauglich erweisen, am Stadtrand von Zürich.

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 attraktiven Lage. Die Suche nach Alternativstandorte führte bisher zu keinen Ergebnissen.

POS 2002/001345 2002/000257	10.07.2002 01.09.2004	Schönbächler Robert Badenerstrasse 125, Erstellung eines Fussgängerübergangs
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob auf der Badener Strasse, Höhe Liegenschaft Nr. 125, vis-à-vis der Zufahrt zum Migrosmarkt Wengihof, ein durch einen Fussgängerstreifen und mit Schutzinseln gesicherter Übergang erstellt werden kann.

Das Ausführungsprojekt zur Gleissanierung und Neugestaltung der Badenerstrasse, im Abschnitt Anker- bis Kalkbreitestrasse, wurde zwischenzeitlich ausgearbeitet. Wie bereits in früheren Berichten erwähnt, ist aufgrund des bestehenden Strassenquerschnitts auf Höhe des Migrosmarktes Wengihof keine sichere Fussgängerquerung (mit Schutzinseln) realisierbar. Als Alternative dazu kann jedoch in rund 40 Meter Entfernung eine sichere Querungsmöglichkeit mit einseitiger Schutzinsel geschaffen werden. Die Ausführung der geplanten Infrastrukturerneuerungen ist im Sommer 2012 vorgesehen.

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

POS 2002/001502 2002/000279	21.08.2002 27.11.2002	Danner Ernst und Schmid Georg, Dr. Stadtpolizei, Überführung des Wissenschaftlichen Dienstes in eine neue Trägerschaft
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Wissenschaftliche Dienst der Stadtpolizei in eine neue Trägerschaft überführt werden kann, an der die Stadt, der Kanton und der Bund beteiligt sind.

Am 1. März 2010 haben die Kriminaltechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich und der WD/WFD der Stadtpolizei Zürich ihre gemeinsame Tätigkeit unter dem neuen Namen «Forensisches Institut Zürich» am heutigen Standort Zeughausstrasse 11 aufgenommen. Die provisorische gemeinsame Organisation hat sich im forensischen Alltag bewährt. Die verschiedenen Arbeitsgruppen in den Bereichen IT, HR und Recht haben ihre Arbeit zum grössten Teil abgeschlossen. Die Entwürfe der Rechtsgrundlagen zur Schaffung des Forensischen Instituts Zürich (Änderung des Polizeiorganisationsgesetzes [POG] und der Vereinbarungsentwurf) konnten am 17. November 2011 bei verschiedenen Institutionen in die Vernehmlassung gegeben werden. Es handelt sich dabei um die erste gemeinsame Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Zürich und dem Stadtrat von Zürich. Zurzeit wird zudem die notwendige Änderung der Gemeindeordnung (GO) der Stadt Zürich vorbereitet. Aus heutiger Sicht soll die Verselbstständigung des Forensischen Instituts per 1. Januar 2014 erfolgen.

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 verummter Personen. Der polizeiliche Einsatzleiter 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 verummte Person keine andern Straftaten begeht oder begangen hat. Die Ahndung des Vermummungsverbotens 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. Motorfahrzeuge und Velos werden im Strassenverkehr vom Gesetzgeber aber nicht gleich behandelt, da Motorfahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmende ein wesentlich höheres Gefahrenpotenzial darstellen. Für Motorfahrzeuge sind Kontrollschilder 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 250 Fr., für den Fahrradverkehr 60 Fr. Beim Allgemeinen Fahrverbot beträgt die Ordnungsbusse für Motorfahrzeuge 100 Fr., für den Fahrradverkehr 30 Fr. 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 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 wollen 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. Wie erwähnt, werden Velofahrende gestützt auf Ziff. 615.01 Ordnungsbussenliste (Nichtbeachten eines Lichtsignals) verzeigt. Im Jahre 2009 waren dies 628, im Jahre 2010 735 Personen. Nicht enthalten sind diejenigen, die ihre Busse sofort vor Ort bezahlten.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 ist seit längerer Zeit bekannt. Dies betrifft zurzeit vor allem den Kloster-Fahr-Weg. Gemäss Auskunft des Tiefbauamts der Stadt Zürich wurde der Fischer-Weg im Jahr 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 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, Spaziergänger/innen mit Kinderwagen, ältere Menschen, sowie auch 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 im 2012 vorgesehen, soweit dies die personellen Ressourcen erlauben.

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 Teilsperrung der Weinbergstrasse greifen.

Die Dienstabteilung Verkehr hat in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt über Jahre hinweg immer wieder Massnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 und zur Verhinderung des Befahrens der Trottoirs eingeführt. Nachmessungen im November 2009 (auf Verlangen des Statthalteramts im Zusammenhang mit einem Rekursverfahren) zwischen Sonnegg- und Riedtlistrasse ergaben ausgezeichnete Werte (V85) von 31 km/h sowie eine Abnahme des Verkehrsvolumens von rund 25%. Das Postulat wurde deshalb zur Abschreibung beantragt. Die Verfasser desselben lehnten dies mit der Begründung ab, dass das Problem des Trottoirbefahrens nach wie vor bestehe, einfach andernorts. Mehrere Briefe von Anwohnenden wären ohne Wirkung geblieben. Diese Begründung ist für die Fachleute der Dienstabteilung Verkehr nicht nachvollziehbar. Wo möglich wurde das Trottoirbefahren, das in der Regel dem Vorbeifahren an Entsorgungsfahrzeugen diene, mit Pfosten verhindert. Wie bereits mehrfach ausgeführt, können aufgrund von Zufahrten aber nicht alle Möglichkeiten unterbunden werden. So werden Kontrollen im Strassenverkehr wie überall auch in Zukunft nötig bleiben. Seit dem Setzen der Pfosten gingen weder in der Dienstabteilung Verkehr noch beim Kreischef entsprechende Reklamationen ein.

POS 2004/000535 2004/000135	17.03.2004 28.03.2007	Rosenheim Monjek Uetlibergstrasse/Haldenstrasse, Verkehrsverflüssigung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob im Stadtkreis 3 vom Industriequartier Binz herkommend, bei der Einmündung von der Haldenstrasse in die Uetlibergstrasse, auf den letzten Metern vor der Kreuzung, in der Hauptverkehrszeit Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation getroffen werden können.

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der zur Diskussion stehenden Verzweigung nicht um die Halden-/Uetlibergstrasse sondern um die Verzweigung Binz-/Uetlibergstrasse handelt. Sie liegt unmittelbar bei der SZU-Haltstelle Binz und im Einzugsgebiet sehr vieler Arbeitsplätze. Der Fussgängerstreifen über die Haldenstrasse bzw. richtigerweise über die Binzstrasse wird von einer grossen Anzahl querender Fussgänger/innen benützt. Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, würde eine Ausweitung auf zwei Fahrspuren im Querungsbereich das Gefahrpotenzial für die querenden Fussgänger/innen erhöhen, was unverantwortbar und nicht mit der verkehrspolitischen Zielsetzung vereinbar wäre. Das Postulat ist daher als unerfüllbar abzuschreiben.

POS 2004/000536 2004/000136	17.03.2004 28.03.2007	Rosenheim Monjek Uetlibergstrasse/Giesshübelstrasse, Verkehrsverflüssigung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob im Stadtkreis 3 von der Binz herkommend, bei der Einmündung von der Uetlibergstrasse in die Giesshübelstrasse, auf den letzten Metern vor der Einmündung, in der Hauptverkehrszeit Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation getroffen werden können.

Bei der Verzweigung Giesshübel-/Uetlibergstrasse handelte es sich um einen Unfallschwerpunkt, der im Jahre 2001 saniert werden konnte, indem der Fussgängerübergang in der nördlichen Uetlibergstrasse mit einer Schutzinsel ausgerüstet und der Einmündungsbereich verengt wurde. Die Unfallhäufigkeit hat seither markant abgenommen. Als weitere Verbesserungsmassnahme wird die Fahrbahn-Tramhaltestelle «Laubegg» im Jahr 2012 aufgehoben und neu in der Giesshübelstrasse vor dem «Brunaupark» angeordnet, sodass die Verkehrssicherheit sowohl im Verzweigungs- als auch im Haltestellenbereich zusätzlich erhöht werden kann. Wie bereits in den Vorjahren ausgeführt, würde eine Umsetzung des Postulats eine erneute Erweiterung der Einmündung Uetlibergstrasse in die Giesshübelstrasse nötig machen. Dies würde sich negativ auf die Verkehrssicherheit der Fussgänger/innen, insbesondere der Kinder und älteren, gehbehinderten Personen auswirken. Eine derartige Verkehrsinfrastrukturanpassung wäre sicherheitstechnisch nicht verantwortbar. Das Postulat ist daher als unerfüllbar abzuschreiben.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 Vorjahr 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 UtoKulm 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. Pro Jahr sollen maximal 12 Helikopterflüge zulässig sein. Ausgenommen sind Rettungsflüge. 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.

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. Das Postulat ist aufgrund der bisher umgesetzten Massnahmen als erfüllt abzuschreiben.

POS 2005/000071 2005/000008	12.01.2005 07.01.2009	Weiss Urs «Monday Night Skate», Vermeidung von Verkehrsstaus
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei den künftigen «Monday Night Skate» die Verkehrsführung und Signalisierung derart gestaltet werden kann, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht unnötig behindert werden.

Die «Monday Night Skates», die jeweils in den Sommermonaten bei guter Witterung jeden zweiten Montag stattfinden, führten in den vergangenen Jahren zu keinen längeren Stausituationen auf dem öffentlichen Hauptstrassennetz. Negative Folgen dieses durch mitskatende Polizeiangehörige begleiteten Events sind nicht bekannt. Neuralgische Verkehrsknotenpunkte wie Bellevue, Bahnhofplatz und Central werden nach Möglichkeit grossräumig umfahren. Mit dem vorgegeben Start und Ziel am Bürkliplatz kann diesem Grundsatz allerdings nur eingeschränkt Rechnung getragen werden. Die «Monday Night Skates» werden in Bezug auf die polizeiliche Handhabung wie eine Demonstration geplant und begleitet. Aus diesem Grund kann kein festes Verkehrs-/ bzw. Umleitungskonzept erstellt werden. Der Verkehr muss fortlaufend umgeleitet, kurzfristig gestoppt und allenfalls stellenweise kanalisiert werden. Die Sperrung der betroffenen Strassen und Plätze dauert bei den «Monday Night Skates» normalerweise nur kurze Zeit. Eine Entlastung könnte nur durch die Festlegung einer fix definierten Strecke, die peripher bzw. ohne Tangierung des Stadtzentrums und wesentlicher Verkehrsachsen geführt würde, erreicht werden. Dies stünde allerdings im Widerspruch zur Zielsetzung der Veranstalter, wonach u. a. eine Plattform geschaffen werden soll, bei der für die Teilnehmenden Spass und Sport mit der Atmosphäre Schweizer Innenstädte und deren schönsten und bekanntesten Ecken kombiniert werden soll.

POS 2005/000104 2005/000016	19.01.2005 07.01.2009	Rosenheim Monjek und 17 Mitunterzeichnende Stadtpolizei, Bildung eines Velospezialteams
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob innerhalb der Stadtpolizei neu ein Velospezialteam gebildet werden kann, welches auf Fahrrädern speziell für die Sicherheit in der Innenstadt, an neuralgischen Orten/Bereichen am See und zumindest den Stadtkreisen 3, 4 und 5 besorgt sein soll.

Die dem Kommissariat Mobil Ost der Stadtpolizei unterstellten Kräfte der Bike Police und der Skating Police werden seit dem 1. April 2011 von einem neu geschaffenen und klar frontorientierten Chef Bike Police professionell ausgebildet und noch effektiver eingesetzt. Die Zahl der entsprechenden Patrouillen erhöhte sich dadurch um gegen 200 im direkten Vergleich zum Vorjahr zugunsten der Innenstadt, der einzelnen Aussenquartiere und vor allem in den belasteten Seeuferanlagen. Die durch die Einsatzzentrale geführten Bikerinnen und Biker garantieren eine hohe sichtbare Präsenz, nehmen Verzeigungen, Wegweisungen und Festnahmen vor und halten engen Kontakt zu Bevölkerung, Passanten und Touristen. Sie sind zudem mit ihrem konsequenten, aber immer kundenbezogenfreundlichen Vorgehen flexibel, schnell und leise und in der Bevölkerung mittlerweile äusserst beliebt und hoch angesehen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000478 2005/000140	13.04.2005 18.05.2005	Stucker Rolf und Bergmaier Guido, Dr. Liegenschaft Am Wasser 55, Einhaltung des absoluten Fahrverbots

Der Stadtrat von Zürich wird gebeten zu prüfen, wie gewährleistet werden kann, dass, speziell nach Inbetriebnahme des «Bistro» im ehemaligen Turbinenhaus an der Rückseite der Liegenschaft «am Wasser 55», das absolute Fahrverbot entlang des Kloster-Fahr-Weges weiterhin eingehalten und kontrolliert wird.

Die Problematik ist seit längerer Zeit bekannt. Dies betrifft zurzeit vor allem den Kloster-Fahr-Weg. Gemäss Auskunft des Tiefbauamts der Stadt Zürich wurde der Fischerweg im Jahr 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 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 (Rollstuhlfahrer, Spaziergänger mit Kinderwagen, ältere Menschen, sowie auch 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 im 2012 vorgesehen, soweit dies die personellen Ressourcen erlauben.

POS 2005/000735 2005/000227	08.06.2005 14.06.2006	Knauss Markus und Leupi Daniel Dieselbetriebene Taxis, Ausrüstung mit Partikelfiltern
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat von Zürich wird gebeten zu prüfen, wie zum Beispiel mit differenzierten Konzessionsgebühren erreicht werden kann, dass in der Stadt Zürich alle dieselbetriebenen Taxis mit Partikelfiltern ausgerüstet sind.

Die Beschwerden bezüglich revidierter Taxiverordnung sind 2011 rechtskräftig geworden. Die Regelung betreffend reduzierte Gebühren für ökologische Taxifahrzeuge wurde vom Bundesgericht mit Urteil 2C.804/2010 vom 17. Mai 2011 gutgeheissen. Gemäss Art. 24 Abs. 2 wird den Inhabenden einer Betriebsbewilligung ein Teil der Benützungsgebühren rückvergütet, wenn sie nachweisen können, dass sie während des ganzen Kalenderjahres Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannten schadstoffarmen Fahrzeugen durchgeführt haben. Die Rückvergütung für benzin- oder gasbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A oder für dieselbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A, die mit Partikelfiltern oder einer gleichwertigen Abgasminderungs-technologie ausgerüstet sind, beträgt 50% der vollen Gebühr. Für Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A mit Elektro- oder Hybridantrieb werden 75% der vollen Gebühr rückvergütet. Sobald die übrigen, vom Bundesgericht beanstandeten Bestimmungen der neuen Taxiverordnung den Gemeinderat angepasst wurden, kann die Taxiverordnung in Kraft gesetzt 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 (DAV) laufend analysiert und ausgewertet. Aus Sicht der Stadtpolizei, VBZ und DAV hat sich am Central keine neue Situation ergeben. Die Stadtpolizei ist sensibilisiert, die Einsatzzeiten der manuellen Verkehrszeichengabe im Rahmen der Einsatzzeiten des Polizeilichen Assistenzdienstes (PAD) in Absprache mit allen Nutzern des Centrals anzupassen, wenn dazu ein Bedarf besteht.

POS 2005/001030 2005/000309	24.08.2005 14.01.2009	Reimann Beatrice und Savarioud Marcel Behinderte und Betagte, kostenlose Parkplatzregelung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob für die Stadt Zürich für die freiwilligen Fahrer/Innen der Fahrdienste, welche im Behinderten- und Betagtenbereich engagiert sind, eine kostenlose Parkplatzregelung gefunden werden kann, sofern der Zustand des Fahrgastes eine ordentliche Parkierung nicht erlaubt.

Seit dem 1. März 2006 sind Parkierungserleichterungen für gehbehinderte Personen eidgenössisch und somit landesweit einheitlich geregelt. Zuständig für die Abgabe von Parkkarten für gehbehinderte Personen, mit denen auf dem Gebiet der Stadt Zürich unentgeltlich parkiert werden kann, ist im Kanton Zürich seit diesem Zeitpunkt das Strassenverkehrsamt. Dort können auch gemeinnützige Organisationen, die im Bereich des Transports von Gehbehinderten und Betagten tätig sind, eine Gehbehindertenparkkarte beantragen (vgl. Art. 20a Abs. 5 VRV). Zufahrtsberechtigungen bei Fahrverboten werden mit den Gehbehindertenparkkarten nicht eingeräumt. Für Zufahrten in Fahrverbotszonen ausserhalb der erlaubten Zufahrtszeiten können jedoch Tagesbewilligungen zu CHF 10.– bezogen werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 2005/001349 2005/000449	09.11.2005 10.01.2007	Püntener Peter und Lauber Gerold Lärmschutzverordnung, Totalrevision

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage vorzulegen, in welcher die Lärmschutzverordnung gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juni 1971 grundlegend überarbeitet wird.

Der Gemeinderat hat am 6. April 2011 mit dem Erlass der neuen Allgemeinen Polizeiverordnung (APV) gemäss Art. 27 lit. b die Lärmschutzverordnung (GRB vom 2. Juni 1971; AS 713.410) aufgehoben. In der neuen APV wurde ein Kapitel «Immissionsschutz» mit den Art. 18 bis 25 APV aufgenommen. Darin wird der auf kommunaler Ebene noch notwendige Teil des Lärmschutzes geregelt. Der Stadtrat hat die neue APV per 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt. Eine separate städtische Lärmschutzverordnung ist nicht mehr notwendig.

POS 2005/001351 2005/000451	09.11.2005 26.08.2009	Liebi Roger und Tuena Mauro Ausschreitungen bei Fussballspielen, Koordination der Stadtpolizei mit der Staatsanwaltschaft
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob im Vorfeld von Fussballspielen, bei denen Ausschreitungen befürchtet werden, zwischen der Stadtpolizei Zürich und den so genannten Transport-Staatsanwälten Koordinationsabsprachen stattfinden können, damit auf Seiten der Staatsanwaltschaft rechtzeitig entsprechende Personaldispositionen ermöglicht werden.

Die von den Postulanten gewünschten Koordinationsabsprachen zwischen der Polizei und den Staatsanwaltschaften werden seit Jahren praktiziert. Diese finden dann statt, wenn bei Demonstrationen, Razzien, Sportveranstaltungen usw. mit einer grösseren Zahl an Zuführungen an die Untersuchungsbehörden gerechnet werden muss. In diesem Sinne ist der politische Vorstoss bereits verwirklicht.

POS 2005/001389 2005/000472	16.11.2005 18.11.2009	Hirzel Astrid und Schönbächler Robert Seminarstrasse, Ausdehnung der Begegnungszone Seminar
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob die im Abschnitt Laubiweg bis Fürstweg an der Seminarstrasse geplante «Begegnungszone Seminar», maximal bis zur Seminarstrasse 110 (Höhe Johannes Ott-Weg), ausgedehnt werden könnte.

Begegnungszonen sind punktuelle Ergänzungen und/oder Erweiterungen bereits bestehender Tempo-30-Zonen mit dem Ziel der Schaffung von Raum für freies «Bewegen und Begegnen». Die im Perimeter liegenden Quartierstrassen mit dem festgelegten Teilstück der Seminarstrasse eignen sich für die Einrichtung einer Begegnungszone. Die Grundsätze und Kriterien, die einem solchen Entscheid zugrunde gelegt werden, erfüllen die Ansprüche für eine entsprechende Umzonung. Der übrige Teil der Seminarstrasse hingegen ist verkehrsorientiert angeordnet mit separaten Trottoirs, Radstreifen in Gegenrichtung sowie einseitiger Längsparkierung und im Wesentlichen für die Versorgung des Gebietes zuständig. Unter der Annahme, dass dieselbe ebenfalls der Begegnungszone zugeordnet wäre, würde ein falsches Sicherheitsgefühl vermittelt werden. Personen (hier sind vor allem die Kinder angesprochen), die diese Strasse überqueren wollen, können nicht zwangsläufig mit der Einhaltung derselben durch die Fahrzeuglenkenden rechnen, insbesondere auch, da es sich zum Teil um Durchgangsverkehr handelt. Hier würde den Kindern die klare Zonen- und Strassenzuordnung dienlicher sein, als eine flächendeckende Zonierung über verschiedene Strassentypen. Ausserdem ist das Verkehrsaufkommen in der Seminarstrasse nicht allzu hoch, so dass ein Überqueren auf dem sicheren Trottoir, mit der notwendigen Aufmerksamkeit, ohne Zeitverlust möglich ist. Die im Postulat aufgeführte Begründung betreffend fehlendem Durchgangsverkehr sowie einem nicht verkehrsorientierten Strassenquerschnitt in den übrigen Teilen der Seminarstrasse trifft in diesem Sinne nicht zu. Gerade der Sachverhalt des Durchgangsverkehrs (Fahrzeuge aus dem Livi-Gebäude, Postkundschaft, Postlastwagen) hat die Initianten unter anderem zur Gesuchseinreichung für die Einführung einer Begegnungszone bewogen.

Zwischenzeitlich wurde folgende Massnahme in die weitere Planungsarbeit aufgenommen: Das Kernstück der Seminarstrasse ist in der Baukoordination des Tiefbauamts mit dem Ziel von Optimierungen der Oberfläche eingegeben worden. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität ist auch dank der beschränkten Verkehrsinfrastruktur hoch. Schon heute werden die Nebenstrassen als Begegnungs- und Spielflächen durch die Anwohnenden genutzt. Im Wesentlichen geht es bei der Umzonierung in eine Begegnungszone um die Sicherstellung des bestehenden Zustands, verbunden mit der Legalisierung der Nutzung des Strassenraums. Wenn Begegnungszonen gleichgesetzt werden mit Erhöhung der Verkehrssicherheit, so ist das nur mit optimalen, den Strassenraum betreffenden Faktoren möglich. Andernfalls wird eine falsche Sicherheit suggeriert, die von den Benutzenden, vor allem von Kindern, nicht entsprechend verstanden und interpretiert werden kann. Der ursprünglich vorgesehene Perimeter in der Seminarstrasse wurde bereits bis zum Fürstweg ausgedehnt. Eine zusätzliche Erweiterung widerspricht jedoch den oben festgelegten Grundsätzen für eine Begegnungszone, weshalb das Postulat als unzweckmässig abzuschreiben ist.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/001482 2005/000512	30.11.2005 18.11.2009	Schönbächler Robert und Stäbler Anton Hard-/Pfungstweidstrasse, Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden an der Kreuzung Hardstrasse/Pfungstweidstrasse wesentlich zu verbessern.

Die Bauarbeiten zu den Grossprojekten «Tram Zürich-West» und «flankierende Massnahmen zur Westumfahrung der Stadt Zürich» sind praktisch abgeschlossen. Die Tramverbindung wurde mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 in Betrieb genommen. Im Rahmen dieser Bauarbeiten wurden die im Postulat geforderten Sicherheitsmassnahmen umgesetzt. Die von den Postulanten geforderte Steigerung der Sicherheit für Fussgänger/innen betraf primär den Fussgängerübergang über die Strasse Neue Hard. Die Grünzeiten für diesen Übergang wurden vor rund zwei Jahren angepasst, so dass eine Überquerung der ganzen Strasse in einem Zuge möglich ist. Durch die seither sehr komfortablen Grünzeiten kommt es sehr selten vor, dass Fussgänger/innen auf der Mittelinsel eine nächste Grünphase abwarten müssen. Im Weiteren wurde die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h reduziert. Der ebenfalls geforderten Fahrstreifenreduktion auf der Strasse Neue Hard, Fahrtrichtung Viaduktstrasse/Geroldrampe, kann nicht nachgekommen werden. Mit der Umsetzung des Projekts «Tram Hardbrücke» muss der motorisierte Individualverkehr mit Zielrichtung Hard-/Albisriederplatz ebenfalls via Neue Hard/Geroldrampe auf die Hardbrücke geführt werden. Auf der Brücke ist eine Abbiegemöglichkeit nach links geplant, so dass diese Zielrichtung nach wie vor gewährleistet werden kann. Die im Postulat geforderten Massnahmen wurden, so weit möglich, umgesetzt.

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.

Grundgedanken für ein «Büro für Veranstaltungen (BFV)» waren insbesondere eine einheitliche Bewilligungspraxis und eine einzige Anlaufstelle für die Gesuchstellenden zu schaffen. Seitens der Gesuchstellenden besteht ein grosses Bedürfnis, bei der Beantragung einer Bewilligung für eine Veranstaltung nur eine Anlaufstelle zu haben und nicht von einem Amt zum anderen gehen zu müssen. Das Büro für Veranstaltungen (BFV) übernimmt die Koordination und Vermittlung zwischen mittlerweile 24 Verwaltungsstellen und den Gesuchstellenden und erstellt schlussendlich die Bewilligung mit sämtlichen Auflagen. Von Ende April 2010 bis Anfang Mai 2011 wurde durch ein unabhängiges Befragungsinstitut eine Kundenzufriedenheitsbefragung im Auftrag des Polizeidepartements durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die koordinierende Funktion des BFV von allen sich an der Befragung beteiligten Kundengruppen als Erleichterung bei der Gesuchstellung geschätzt wird und sie zufrieden mit der Arbeit des BFV sind. Diese Umfrage belegt, dass sich das BFV seit der Gründung im Jahr 2001 zu einem nicht mehr wegzudenkenden Kompetenz- und Dienstleistungsbüro entwickelt hat, von den Gesuchstellenden geschätzt und als Erleichterung im Prozess bis zur Erteilung einer Bewilligung wahrgenommen wird. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die Anzahl der Gesuche, bzw. der erteilten Bewilligungen in den letzten Jahren massiv gestiegen ist. Mit Inkrafttreten der neuen Allgemeinen Polizeiverordnung per 1. Januar 2012 werden für Standaktionen für politische Zwecke in den vom Stadtrat definierten Gebieten keine Bewilligungen mehr notwendig. Eine Rückdelegation der früher durch die Kreischefs bewilligten Standaktionen ist deshalb obsolet geworden.

POS 2006/001332 2006/000549	29.11.2006 15.12.2006	Probst Matthias unnd Glättli Balthasar Stadtpolizei, Verzicht auf die neuen Elektroschockpistolen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, in Zukunft auf den Einsatz von Tasern zu verzichten.

Gemäss § 5 Abs. 1 lit. g und § 13 der Verordnung über die polizeiliche Zwangsangewendung vom 21. Januar 2009 sind Destabilisierungsgeräte (Taser) im Kanton Zürich ausdrücklich zulässig. Bei der Stadtpolizei Zürich darf der Taser nur von den speziell ausgebildeten Angehörigen der Interventionseinheit eingesetzt werden. Der Taser ist gegenüber der Schusswaffe das mildere Mittel, weshalb darauf nicht verzichtet werden darf. Die Stadtpolizei geht mit diesem Einsatzmittel sehr zurückhaltend um. Seit der Einführung im Jahr 2004 fanden insgesamt nur neun Taser-Einsätze statt. Im Jahr 2011 erfolgten drei Einsätze.

POS 2007/000661 2007/000354	13.06.2007 03.06.2009	Rabelbauer Richard und Jäger Alexander Taxibetriebe, Umstieg auf umwelt- und klimaschonende, abgasarme Fahrzeuge
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er mit positiven Anreizen den Umstieg von Stadtzürcher Taxibetreibern auf weniger umwelt- und klimaschädliche, abgasarme (Hybrid- oder Elektroantrieb) Fahrzeuge fördern kann.

Die Regelung betreffend reduzierte Gebühren für ökologische Taxifahrzeuge wurde vom Bundesgericht mit Urteil 2C.804/2010 vom 17. Mai 2011 gutgeheissen. Gemäss Art. 24 Abs. 2 wird den Inhabenden einer Betriebsbewilligung ein Teil der Benützungsgebühren rückvergütet, wenn sie nachweisen können, dass sie während des ganzen Kalenderjahres Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannten schadstoffarmen Fahrzeugen durchgeführt haben. Die Rückvergütung für benzin- oder gasbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A oder für dieselbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A, die mit Partikelfiltern oder einer gleichwertigen Abgasminderungs-technologie ausgerüstet sind, beträgt 50% der vollen Gebühr. Für Fahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A mit Elektro- oder Hybridantrieb werden 75% der vollen Gebühr rückvergütet. Sobald die übrigen, vom Bundesgericht beanstandeten Bestimmungen der neuen Taxiverordnung durch den Gemeinderat angepasst wurden, kann die Taxiverordnung in Kraft gesetzt werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 vormals sechs Bootsvermietungen auf vier zu reduzieren, waren Sicherheitsgründe, städtebauliche und wirtschaftliche Überlegungen. Die Bootsvermietung Utoquai II stand in Konflikt mit Badegästen der Badeanstalt Utoquai, die Bootsvermietung Bürkliplatz mit den Kursschiffen der ZSG. Die Konzessionen des AWEL waren abgelaufen, eine neue Konzession für alle sechs Bootsvermietungen mehr als fraglich. Die sechs Bootsvermietungen bewirkten eine unschöne Möblierung des unteren Seebeckens. Zudem sollte die Reduktion den vier neuen Pächtern eine bessere Einkommenssituation und der Stadt höhere Pachtzinsen garantieren. In der Folge kam es im Mai 2009 zu einem Vergleich zwischen dem Polizeidepartement und dem damaligen Pächter der Bootsvermietung Utoquai II. Darin wurde festgelegt, das gekündigte Pachtverhältnis bis zum 31. Dezember 2012 und damit über das Pensionsalter des alten Pächters hinaus zu erstrecken. Im Gegenzug verzichtete dieser darauf, nach Ablauf dieser Erstreckungszeitraums eine weitere Erstreckung zu beantragen und zog seine Klage gegen die Kündigung vom 6. März 2009 zurück. Mit Schreiben vom 25. Juni 2010 kündigte er dann das Pachtverhältnis per 31. Dezember 2010. Ab 2011 sind somit nur noch die Bootsvermietungen Utoquai I, Seefeldquai, Enge und Limmat in Betrieb, d. h. die Reduktion wurde umgesetzt. Das Amt für Hochbauten wurde beauftragt, anfangs 2011 den Rückbau des Gebäudes auszuführen.

Die Bootsvermietung Utoquai II ist, wie durch den Entscheid des Stadtrats vorgesehen, zurückgebaut. Je ein Floss der zurückgebauten Bootsvermietung wurde der Bootsvermietung Utoquai I und der Bootsvermietung Seefeldquai angegliedert und so für die beiden Betreiber die Möglichkeiten 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 AWEL angepasst und bewilligt. Somit sind im Seebecken der Stadt Zürich vier Bootsvermietungen (Utoquai, Seefeldquai, Enge und Limmat) mit entsprechendem Angebot in Betrieb.

POS 2008/001210 2008/000515	12.11.2008 07.01.2009	Kunz Hanspeter und Mariani Mario Fussgängerunterführung beim Schulhaus Altweg, Ersatz durch Fussgängerstreifen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Fussgängerunterführung bei der Bushaltestelle Schulhaus Altweg so rasch wie möglich durch einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel ersetzt werden kann.

Die Fussgängerunterführung ist aufgehoben und durch einen ebenerdigen Fussgängerübergang mit integrierter Parallel-Bushaltestelle ersetzt worden, der seit Juli 2011 in Betrieb ist.

POS 2009/000418 2009/000141	29.04.2009 13.05.2009	Wenger Christian und Blöchlinger Patrick Standorte für politische Standaktionen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Liste der zulässigen Standorte für politische Standaktionen überarbeitet und so ergänzt werden kann, dass wieder mehr gut frequentierte Plätze zur Verfügung stehen.

Das Büro für Veranstaltungen (BFV) bewirtschaftet im Moment 230 Standplätze in der Stadt Zürich. Anlässlich der Stadt- und Gemeinderatswahlen im Jahr 2010 und den Regierungs-/Kantonsrats-/Nationalrats- und Ständeratswahlen im Jahr 2011 wurden in einer Pilotphase 73 Standplätze für politische Parteien freigegeben. Diese Standplätze konnten ohne Anfrage und Bewilligung beim BFV während jeweils drei Monaten bis zu den jeweiligen Wahlen von den Parteien gratis genutzt werden. In der neuen Allgemeinen Polizeiverordnung (APV), die am 1. Januar 2012 in Kraft trat, wurde unter Art. 13 Abs. 4 durch den Gemeinderat festgelegt, dass der Stadtrat Gebiete definiert, die für politische Zwecke unentgeltlich und ohne Bewilligung für Standaktionen genutzt werden können. Dies wurde auch bei der Überarbeitung der Verordnung über die Benutzung des öffentlichen Grundes unter Art. 22 Abs. 2 und 3 berücksichtigt. Bei den durch den Stadtrat definierten Plätzen handelt es sich um diejenigen, die anlässlich der Pilotphase bereits von den Parteien genutzt wurden. Die Örtlichkeiten können im Internet-Auftritt der Stadtpolizei eingesehen werden.

Nach wie vor wird jedes Jahr bei den Kreischefs eine Vernehmlassung zur Überprüfung der bisherigen Standplätze sowie zur Evaluierung von neuen Standplatzörtlichkeiten durchgeführt. Die Parteien haben selbstverständlich die Möglichkeiten, eigene Vorschläge für geeignete Standplatzörtlichkeiten beim BFV einzureichen. Diese werden in Zusammenarbeit mit den Kreischefs sowie weiteren Amtsstellen geprüft und bei Gutheissung in die Liste aufgenommen.

POS 2009/000421 2009/000144	29.04.2009 16.09.2009	Knauss Markus und Wyss Thomas Zufahrt Richtung Zürich im Bereich Heizkraftwerk Aubrugg, Spurreduktion
-----------------------------------	--------------------------	--

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 Umfahrfunktion verstärkt werden kann.

Die Erstellung der Einhausung Schwamendingen ohne Spurbau auf der Autobahn und ohne Autobahneinfahrt Schwamendingen («Hosenbein») wurde beschlossen. Die Einsprachefrist gegen die Projektauflage ist im April 2011 abgelaufen. Somit ist das Postulat nicht mehr erfüllbar.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000454 2009/000160	06.05.2009 11.12.2009	Pflüger Severin und Hohl Marc Prüfung der Übertragung von Polizeiaufgaben an Private

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, welche Aufgaben, die heute von der Stadtpolizei wahrgenommen werden, an Private übergeben werden können bzw. wo mit privaten Organisationen zusammengearbeitet werden kann.

Die Postulanten begründen ihren Vorstoss wie folgt: «Polizisten, Polizistinnen sollten sich verstärkt auf ihre originären Aufgaben konzentrieren und so weit möglich Tätigkeiten durch Private ausführen lassen bzw. mit ihnen zusammenarbeiten.» Als Beispiel werden Aufgaben im Bereich des ruhenden Verkehrs, der Verkehrserziehung oder der Wartung technischer Anlagen genannt. Gemäss Art. 2 der neuen Allgemeinen Polizeiverordnung (APV), die per 1. Januar 2012 in Kraft tritt, sind für die Ausübung gemeindepolizeilicher Aufgaben Organe der Stadtverwaltung, insbesondere die Stadtpolizei zuständig. Radarmessungen beispielweise sind hoheitliche Aufgaben, die gemäss APV nicht delegiert werden können. Im Bereich Verkehrsinstruktion hält es der Stadtrat für wichtig, dass diese Tätigkeit durch ausgebildete Polizistinnen und Polizisten wahrgenommen wird. Diese sind nicht nur für die eigentliche Instruktion zuständig, sie bilden auch das Bindeglied der Polizei zu den Schulen, was bei privaten Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren nicht der Fall wäre. Bei Sportveranstaltungen (insbesondere Fussball- und Eishockeyspiele) nimmt die Polizei nur Aufgaben ausserhalb der Stadien wahr. Der Ordnungsdienst kann ausserhalb der Stadien nicht an Private delegiert werden, da es sich dabei um eine hoheitliche Polizeiaufgabe handelt. Innerhalb der Stadien wird der Ordnungsdienst durch private Sicherheitsdienste ausgeführt.

POS 2009/000551 2009/000213	27.05.2009 26.08.2009	Schwyn Markus und Gut Susi Bussen für das Werfen von Gegenständen durch Zuschauer im Hallenstadion und im Letzigrund
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Hallenstadion und im Letzigrund für das Werfen von Gegenständen, insbesondere von Feuerwerkskörpern, durch Zuschauer während und nach den Spielen eine massive Busse ausgesprochen werden kann.

Die entsprechenden Reglemente im Eishockey sowie im Fussball sehen beim Werfen von Gegenständen auf das Spielfeld bereits Bussen gegen fehlbare Fans und ihre Klubs vor. Strafrechtlich ist dies in der Regel nicht relevant, weshalb für die Stadt diesbezüglich kein Handlungsbedarf besteht. Bei der Verwendung von verbotenem pyrotechnischem Material werden Strafverfahren eingeleitet. Die Höhe der Busse ist Sache der Justiz.

POS 2009/000553 2009/000215	27.05.2009 26.08.2009	Schwyn Markus und Gut Susi Bussen für das Betreten des Spielfeldes durch Zuschauer im Hallenstadion und im Letzigrund
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Hallenstadion und im Letzigrund für das Betreten des Spielfeldes durch Zuschauer während und nach den Spielen wirkungsvolle und zielführende Sanktionen ausgesprochen werden können.

Die entsprechenden Reglemente im Eishockey sowie im Fussball sehen für das unbefugte Betreten des Spielfeldes bereits Bussen gegen fehlbare Fans und ihre Klubs vor. Strafrechtlich ist dies nicht relevant, weshalb für die Stadt diesbezüglich kein Handlungsbedarf besteht.

POS 2009/000591 2009/000240	03.06.2009 17.06.2009	Ackermann Ruth und Meier Daniel Änderung von Ortschaftern in Zürich Nord
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Ortschaften 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.

Mit dem Bau der Glattalbahn und dem Entwicklungsgebiet in Zürich-Nord (Areal Glattpark, Gebiet Leutschenbach und Gemeinde Opfikon) mussten neue Ortsbeschilderungen angebracht werden. Die Beschilderung erfolgte in Absprache mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich und der Stadtverwaltung Opfikon-Glattbrugg. Es wurde beschlossen, auf der Stadtgrenze an der Thurgauerstrasse und Leutschenbachstrasse, obwohl diese geografisch noch im Quartier Seebach liegen, zur Orientierung der motorisiert anreisenden Besuchenden bewusst nebst dem Ortsbeginn Zürich in Klammern den Ortsteil Oerlikon anzuführen. Diese Einfallsachsen führen direkt zum Messezentrum und Hallenstadion im Stadtquartier Oerlikon. Damit wird auch gewährleistet, dass die Besuchenden den Zielort direkt anfahren, womit wiederum unnötiger Parksuchverkehr vermieden werden kann. Der Wegweiser zum Ortsteil bzw. zum Quartier Seebach ist am Knoten Binzmühle-/Hagenholz-/Thurgauerstrasse an der Überkopfsignalisation angebracht. Ab hier werden Verkehrsteilnehmende mit Ziel Seebach direkt in das Quartier geführt. Aufgrund des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit den Veranstaltungen in der Messe Zürich und im Hallenstadion ist diese Ortsbezeichnung mit Hinweis auf das direkt angefahrte Ortsgebiet sinnvoll, zweckmässig und auch rechtlich nicht zu beanstanden. Mit der signalisierten Ortsbezeichnung wird für die ortsfremden Fahrzeuglenkenden Klarheit geschaffen und die angrenzenden Quartiere werden vor unnötigem Parksuchverkehr geschützt.

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 aktuell gemäss einem Urteil des Bezirksgerichtes Zürich vom 15. Dezember 2011 eine Tankstellenbetreiberin der Übertretung des Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes freigesprochen, das Urteil ist allerdings noch nicht rechtskräftig. Gemäss einer aktuellen Medienmitteilung des Bundesrats vom 11. Januar 2012 hat zudem der Bundesrat 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 2009/001076 2009/000359	19.08.2009 21.10.2009	FDP-Fraktion Hardbrücke, Öffnung der Busspur für Taxis während der Sanierung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob die Busspur auch während der Sanierung der Hardbrücke für die Taxis und Velos geöffnet werden kann.

Nach eingehender Prüfung innerhalb der Dienstabteilung Verkehr, insbesondere der Verkehrsunfallauswertung, und nach Rücksprache mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich wurde die Freigabe der Busspur für Taxis unterstützt. Am 5. November 2009 wurde die Busspur der talwärts führenden Buchegg- und Rosengartenstrasse für Taxifahrzeuge zugänglich gemacht. Dabei wurde das Teilstück vom Bucheggplatz (Höhe Haus Bucheggstrasse 31) bis zur Einmündung der Nord- in die Rosengartenstrasse markiert und dementsprechend signalisiert.

Dem Begehren der Velofahrenden konnte jedoch aus folgenden Gründen nicht stattgegeben werden: Durch die abwärts führende Buchegg- und Rosengartenstrasse können Velos mit Leichtigkeit hohe Tempi erreichen, worin ein grosses Gefahrenpotenzial mit den ebenfalls talwärts fahrenden, nach rechts ins Quartier (Lehen- und Zschokkestrasse) abbiegenden Fahrzeuglenker/innen besteht. Zudem ist die spezielle Einfahrt der Buslinie 33 von der Nord- in die Rosengartenstrasse zu erwähnen. Die örtlichen Begebenheiten bedingen, dass die Busse beim Einbiegen leicht ins Lichtraumprofil der talwärts führenden Busspur geraten. Solche dem Buspersonal aufgezwungenen Manöver können von Velofahrenden kaum oder nur sehr schlecht vorausgesehen werden und führen zu Gefahrenherden, die nicht akzeptiert werden können.

Mit dem Abschluss der Sanierung konnten auf der Hardbrücke auch die Busspuren wieder ausgeschieden und dementsprechend markiert werden. Die diesem Postulat zugrundeliegende Problematik betrifft nach wie vor nur die Fahrtrichtung Buchegg-/Rosengartenstrasse zum Albisriederplatz. Die auf der Brücke vorhandenen Busspuren (zwei Teilstücke) sind gemäss Verfügungen auch heute noch für Taxi zugelassen und darüber sind die Taxiorganisationen orientiert. Das erste Teilstück beginnt unmittelbar nach der Abfahrtsrampe Hardturmstrasse und endet mit der Einmündung der Auffahrtsrampe Pfingstweidstrasse. Das zweite Teilstück beginnt gut 200 m vor der Bushaltestelle Hardplatz und endet dann in der Hardstrasse, die auch wieder mit «Bus/Taxi» markiert ist. Fahren die Taxis ebenfalls auf der Busspur, müssen sie hinter den haltenden Bussen anhalten. Erfahrungsgemäss kommt es sogar während den Morgen- und Abendspitzen selten zu Rückstausituationen. Das Befahren der Busspur zwischen den Rampen Hardturm- und Pfingstweidstrasse würde sich demnach für Taxis eher negativ auswirken. Verantwortliche der Dienstabteilung Verkehr beobachten die heute herrschende Situation auf der Hardbrücke und werden falls nötig mit einer Nachmarkierung oder der Anpassung der Verfügung reagieren.

