


188. Sitzung, Montag, 29. August 2022, 14:30 Uhr

 Vorsitz: *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
- 2. Thesaurierender Fonds für Radwege 2**
 Motion Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Felix Hoesch (SP, Zürich), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 8. März 2021
 KR-Nr. 62/2021, RRB-Nr. 574/26. Mai 2021 (Stellungnahme)
- 3. Planung des Seebeckentunnels (gemäss Richtplan) vorantreiben 6**
 Interpellation Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) und Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) vom 29. März 2021
 KR-Nr. 80/2021, RRB-Nr. 477/5.5.2021
- 4. Navigationsprogramme mit vorgesehener Verkehrslenkung und aktueller Signalisierung in Übereinstimmung bringen .. 17**
 Postulat Jonas Erni (SP, Wädenswil), Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Monica Sanesi (GLP, Zürich) und Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 29. März 2021
 KR-Nr. 90/2021, RRB-Nr. 683/23.6.2021 (Stellungnahme)
- 5. Umfahrung Süd (verlegte Klotenerstrasse), Bassersdorf 26**
 Postulat Thomas Lamprecht (EVP, Bassersdorf), Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) und Ulrich Pfister (SVP, Egg) vom 29. März 2021
 KR-Nr. 93/2021, RRB-Nr. 657/16.06.2021 (Stellungnahme)
- 6. Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports 35**

Postulat Christian Lucek (SVP, Dänikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich) vom 28. Juni 2021

KR-Nr. 254/2021, RRB-Nr. 1120/6.10.2021 (Stellungnahme)

7. Fussgänger- und velofreundliche Lichtsignalsteuerung 43

Postulat Felix Hoesch (SP, Zürich), Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) vom 12. Juli 2021

KR-Nr. 281/2021, RRB-Nr. 1248/3.11.2021 (Stellungnahme)

8. Verschiedenes 54

Gratulationen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Esther Guyer: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

2. Thesaurierender Fonds für Radwege

Motion Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Felix Hoesch (SP, Zürich), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 8. März 2021

KR-Nr. 62/2021, RRB-Nr. 574/26. Mai 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Motion nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner Tobias Mani, Wädenswil.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): Wir fahren eigentlich fort, wo wir am Vormittag aufgehört haben (*KR-Nr. 62/2021*). Es geht wiederum um einen Fonds. Dieses Mal aber nicht für die Uferwege, sondern für die

Radwege. Ich gebe es zu: Dieser Vorstoss war mehr oder weniger einen Copy-Paste-Vorstoss. Das hat natürlich auch einen Grund. Denn, wenn wir es bei den Uferwegen machen, dann macht es Sinn, dass wir auch einen solchen Fonds bei den Radwegen installieren. Dort ist die genau gleiche Problematik. Es ist ja auch im Gesetz gleich beieinander geregelt. Das eine Mal geht es um den Paragraphen 28b des Strassengesetzes und dieses Mal um den Paragraphen 28a. Die gleiche Problematik: Auch hier werden die budgetierten Mittel nur teilweise verwendet und verfallen deshalb Jahr für Jahr. Es macht Sinn, auch wegen des nachhaltigen Effektes, dass die nicht ausgeschöpften Mittel im Fonds bleiben, sodass sie dann in den Folgejahren weiter für Radwege zur Verfügung stehen, dass, wenn auch mal grössere Projekte vorliegen, die Finanzierung problemlos gewährleistet ist. Ich bitte Sie auch diesen Vorstoss zu unterstützen. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Ich muss ganz leicht ausholen. Sie kennen den rostigen Paragraphen. Wenn Sie ihn noch nicht kennen: Der ist für die «gescheitesten» Vorstösse und amtlichen Handlungen in der Schweiz ausgesetzt, jedes Jahr. Und es findet jedes Jahr eine schöne Preisverleihung statt. Ja, lieber Tobias Mani, Felix Hoesch, Monica Sanesi Muri und Manuel Sahli, ich hoffe, ihr kommt in die Kränze. Es gibt noch einen blöderen Vorstoss. Ich kenne einen: Steuerschulden und Einkäufe im Kanton Thurgau mit Bitcoin zu zahlen. Das war eine einfache Anfrage der Kantonsräte Oliver Marti, SVP, und Marco Rüttig, GLP. Sie wollen jetzt einen Fonds machen? Für die Radwege sind 30 Millionen vorgesehen. Und auch hier: Der Rat wird nicht, wenn es 31 oder 32 Millionen kostet, Nein sagen; ganz sicher nicht. Aber auch hier wollen Sie Beamte einstellen, die Verwaltung aufblähen und einen Fonds machen. Ja, in was wollen Sie denn investieren, Frau Sanesi? So gescheit wie ihr Kollege aus dem Thurgau: in Bitcoins? Das braucht ja keinen Strom. Und Tobias Mani, bei einer fallenden Börse: in die Börse? In den Fonds muss investiert werden – oder nur in eine Obligation. Aber die Zinsen gehen hoch. Also, einen dümmere Vorstoss wie diesen – Entschuldigung, das erlaube ich mir jetzt mal zu sagen – habe ich noch nicht gesehen. Den letzten haben Sie schon überwiesen. Also, ich bitte Sie nochmals, sich das zu überlegen, denn da Ja zu sagen, macht null Sinn. Das ist von einer Tasche in die andere. Und wenn Sie kein Geld haben, dann haben Sie es sowieso nicht, dann müssten Sie sich ja noch verschulden. Also, blöder geht es nicht, Entschuldigung. Lehnen Sie das ab und nicht nur die bürgerliche Seite, die wirtschaften

kann und weiss, wie man wirtschaften muss, damit man nämlich sein Tageswerk erledigen kann.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Wir haben hier wirklich eine Copy Paste-Motion der vorherigen Motion für einen Fonds für Uferwege. Über die Begründung musste ich doch etwas schmunzeln. Es braucht einen Fonds für Radwege, weil es einen Fonds für Uferwege braucht: null Inhalt, null Sinn. Die Ausgangslage ist doch etwas anders als bei den Uferwegen. Denn die ordentlichen budgetierten Mittel für Radwege wurden in den letzten Jahren mit einer Ausnahme immer aufgebraucht. Und wie es Ihnen auch Hanspeter Amrein jetzt schon zweimal erläutert hat: Es ist ja gesetzlich verankert, und dieser Rat stimmt Radwegprojekten immer zu, so wie auch letztes Jahr. Im November haben wir über 70 Millionen Franken für eine Veloschnellroute und Radwegglückenschliessung bewilligt; einstimmig haben wir diesen Kredit bewilligt. Es ist über drei Mal so viel wie im ordentlichen Budget vorgesehen ist. Sie haben Angst, dass das Geld für Radwege nicht eingesetzt wird. Ich kann Sie wirklich nicht verstehen, Tobias Mani: Diese Motion ist absoluter Unsinn. Und ich denke auch nicht, dass du mit mir all die Radwege abfahren möchtest, denn ich glaube, dazu bräuchten wir ein, zwei Monate Zeit. Die finanzpolitischen Nachteile eines Fonds habe ich Ihnen in der vorgehenden Motion erläutert. Die SVP wird diese Motion nicht überweisen.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir haben dem thesaurierenden Fonds für die Uferwege zugestimmt und stimmen auch dem thesaurierenden Fonds für die Radwege zu.

Der geforderte Fonds für Radwege wird aus dem Strassenfonds gespeisen und ist somit ein Fonds im Fonds. Das ist nicht optimal. Wir überweisen trotzdem, weil wir Druck machen wollen, damit die Veloinfrastruktur ausgebaut wird, dass diese 900 Schwachstellen endlich saniert werden und dass das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Wir unterstützen die Motion, damit die Regierung den Tatbeweis erbringt, dass sie vorwärts macht mit der Umsetzung des sicheren und attraktiven Velonetzes.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ich will die Diskussion nicht verlängern, aber Herr Schweizer, also wirklich, was ist das? Ist das «tröteln» oder was? Dann machen Sie doch eine parlamentarische Initiative, dass nicht 30, sondern 100 Millionen in ihre Velowege investiert werden. Das ist parlamentarische Arbeit.

Aber was ihr hier macht, ist keine parlamentarische Arbeit; das kostet Geld, das kostet Zeit und die Chance, dass wir Geld mit ihren Vorstössen verlieren, ist sehr sehr gross.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die ablehnende Haltung der Zürcher Regierung richtet sich nicht gegen das Velo – das möchte ich hier klar sagen –, sondern gegen diesen thesaurierenden Fonds und die Nachteile, die damit verbunden sind. Auch hier noch zur Klarheit: Für den Ausbau des Radwegnetzes stehen aktuell jährlich rund 15 Millionen Franken aus dem Strassenfonds zur Verfügung. Dieser Beitrag kann vom Kantonsrat über das Budget jederzeit erhöht werden.

Ein Blick auf die letzten Jahre zeigt, dass die Mittel jedes Mal für den Ausbau der Veloinfrastruktur und die Behebung der Schwachstellen ausgeschöpft wurden. Es gab 2016 einmal eine Abweichung; diese war aber klar mit der Situation rund um die Kulturlandinitiative verbunden, wo man zuerst schauen musste, wie es damit weitergeht. Das ist die einzige Ausnahme. Wir haben auch Mittel für die Realisierung von Grossprojekten. Ich verweise auf den im November 2021 bewilligten Objektkredit für die Veloverbindung im Zusammenhang mit dem SBB-Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur». Dieses beinhaltet die Realisierung der Veloschnellroute Wallisellen für 23 Millionen Franken und eine Velo-Hauptverbindung in Dietlikon-Wangen-Brütisellen für 49 Millionen Franken, also vielmehr, als in ihrem Fonds vorhanden wäre. Hinzu kommt noch das Velo-Förderprogramm 2, das der Kantonsrat im Herbst 2021 mit einem Rahmenkredit von 12 Millionen Franken beschlossen hat.

Fazit: Das Geld ist vorhanden, die Projekte werden ausgeführt, die Projekte sind da, und ich sehe nicht, was ein spezieller Fonds bringen sollte. Ich habe Ihnen bereits bei den ersten Vorteilen klar dargelegt, was die Nachteile sind, auch finanztechnischer Natur. Sie riskieren eigentlich einen Stillstand, sollte der Fonds dann nicht dem Mittelbedarf dieser Projekte entsprechen. Sie können dann nicht einfach Budgetberatungen machen. Sie riskieren eine Schlechterstellung. Aber, was Sie sicher nicht erreichen, das ist eine Beschleunigung. Sie können mit solchen Fondslösungen nicht irgendetwas beschleunigen. In diesem Sinne bitte ich Sie doch ernsthaft, diese Motion nicht zu überweisen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 62/2021 zu überweisen. Das Geschäft geht

an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Planung des Seebeckentunnels (gemäss Richtplan) vorantreiben

Interpellation Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) und Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) vom 29. März 2021

KR-Nr. 80/2021, RRB-Nr. 477/5.5.2021

Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht): Die Planung des Seetunnels ist im kantonalen Richtplan weit oben; die Machbarkeitsstudie liegt seit 20 Jahren vor, die Planungsstudie ebenso. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt Zürich ist unerlässlich.

Die Bellerivestrasse, welche den Bezirk Meilen mit der Stadt erschliesst, ist ständig überlastet. Auch geistert immer eine Tempo- und Spurreduktion herum, welche die Stausituation zusätzlich unmöglich macht. Hinzu kommt der Bau der Klinik «Lengg», der zu mehr Verkehr führt, auch über die Forchstrasse. Dies alles macht den Bau eines Tunnels aktueller denn je. Die Stellen müssen nun zusammenarbeiten, auch mit dem ASTRA (*Bundesamt für Strassen*). Es wird Zeit, den Grossraum Bellevue zu entlasten. Man muss das Projekt weiterentwickeln, auch das Kostennutzenverhältnis und die Portale können noch verbessert werden. Es gibt immer mehr Einwohner und Einwohnerinnen um Zürich. Wir fordern, dass sich der Kanton, der Regierungsrat hier einsetzt und sich einbringt. Auch für Zürich würde dies eine Entlastung bringen. Die Planung des Seebeckentunnels ist im Richtplan prioritär und muss endlich vorangetrieben werden.

Ich möchte an dieser Stelle auch noch auf die Anfrage KR-Nr. 197/2018 aufmerksam machen. Die Zürcher Planungsregion ZPP müsste in das vierte Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich aufgenommen werden. Bisher wurde unsere Region nicht berücksichtigt, obwohl sämtliche Gemeinden im Pfannenstiel zur Agglomeration Zürich zählen.

Der Bezirk Meilen ist in der Wertschöpfungskette sehr bedeutsam. Man denke auch an den Finanzausgleich. Wir haben auch als einzige keinen Autobahnanschluss. Wir bitten, die Planungen für die zentralen Verkehrsprojekte voranzutreiben. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Ganz besonders, liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP und von der FDP des Bezirks Meilen: Wirtschaft ist, wenn ÖV und Privatverkehr ein starkes Duo sind. «Moderne Lösungen auch für die Goldküste – zusammen sind wir Wirtschaft». Das stand kürzlich auf vielen, vielen, teuer eingekauften Plakatwänden in meinem Bezirk Meilen – ich bin sicher, Frau Frey-Eigenmann (*Beatrix Frey, Präsidentin der FDP-Fraktion*) wird nachher dazu noch Stellung nehmen. Verantwortlich für diese Plattitüde, wie gesagt, ist die Partei der Volkswirtschaftsdirektorin, die Freisinnigen. Vor diesem Hintergrund und der Art und Weise der Beantwortung der vorliegenden Interpellation durch die Volkswirtschaftsdirektorin und eben auch FDP-Mitglied, Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, müssen Sie sich geradezu verschaukelt vorkommen, sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte der Fraktion der FDP, der Liberalen und Frau Frey-Eigenmann. Denn Frau Walker Späh und ihre wohl für die Beantwortung dieser Interpellation zuständigen Amtsstellen tun vor allem eines: Sie erklären, warum die Umsetzung der auf der Prioritätenliste des kantonalen Richtplans ganz zuoberst stehenden Einträge 1a bis 1c nicht in ihre Kompetenz fallen oder nicht an die Hand genommen werden. Doch zum Glück – da bin ich mir fast sicher –, dass jetzt gleich die Kantonsrätin aus Meilen (*Beatrix Frey*) das Wort ergreifen wird oder ihre Kollegin aus Zollikon (*Corinne Hoss-Blatter*) oder Herr Schucan (*Christian Schucan*) aus Uetikon am See, um für den am rechten Seeufer vorherrschenden Verkehrsgau am Rednerpult zu stehen und um eine Lanze für die sich so erfolgreich für die Sache der Verkehrsentslastung rund um den Zürichsee und in unserem Kanton einsetzende Volkswirtschaftsdirektorin und bald zur Wahl stehende Magistratin zu brechen.

Grundsätzlich stellen Frau Walker Späh und ihr Chefbeamter Traber (*Markus Traber, Chef des Amtes für Mobilität*) in der Interpellationsantwort fest, dass die Umsetzung der Einträge 1a, Stadttunnel, 1b, Seetunnel, und 1c, Seebeckentunnel, nicht in die Kompetenz der Kantonsregierung fällt, sondern entweder in die Kompetenz der Stadt Zürich, 1c, Seebeckentunnel betreffend, oder des Bundesamts für Strassen, ASTRA, 1a und 1b, den Stadttunnel und den Seetunnel betreffend. Der Eintrag 1c, der Seebeckentunnel, im Jahr 2014 durch diesen Rat in den kantonalen Richtplan aufgenommen, weise ein schlechtes Kostenutzenverhältnis aus. Das haben ja bereits eine 2009 erstellte Machbarkeitsstudien der Stadt offenbart, argumentieren Chefbeamter und Magistratin. Gemäss meinen Abklärungen aber haben die beiden für den

Richtplan Verantwortlichen 2014 bei der Richtplandebatte nicht so argumentiert. Zu 1c, dem Seebeckentunnel, für dessen Planung – gemäss Frau Walker Späh – die offensichtlich daran nicht interessierte Stadt Zürich zuständig wäre, zitiere ich aus dem Strassengesetz 722.1, falls Sie es nicht kennen, Frau Walker Späh, des Kantons Zürich, Artikel 50: «Anstelle der Städte kann der Staat jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in diesen beiden Gemeinden erstellen oder ausbauen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegung der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt.» Frau Walker Späh, arbeiten Sie! Sie haben wahrscheinlich acht Jahre nicht gearbeitet; fangen Sie an zu arbeiten, wenn Sie wiedergewählt werden (*Zwischenrufe*). Doch bei diesem Tunnel handelt es sich halt nicht um den Rosengartentunnel; da hatte die Magistratin Interesse, nicht wahr, Frau Walker Späh? Dieser lag Ihnen, obwohl wirklich obsolet, das heisst, für nichts und wieder nichts in den Hönggerbergs hinein- und wieder herausführend, halt am Herzen. Und er hätte auch etwas mehr gekostet und Einkommen für die Zürcher Bauwirtschaft generiert, nämlich 1,4 Milliarden und nicht nur etwas mehr als die Hälfte, nämlich die für den Seebeckentunnel veranschlagten 600 Millionen. Und richtig, wir sind im Wahlkampf, Frau Frey-Eigenmann. Ihre Magistratin hat letzte Woche für die 30er-Zone in der Stadt Zürich auf Hauptverkehrsachsen eine Lanze gebrochen. Sie müssen den Kopf nicht schütteln; es stand in Ihrer Zeitung, der NZZ. Das wird ja wohl stimmen, oder? An der Seestrasse und der Bellerivestrasse staut sich der Verkehr unnötigerweise weiter, täglich, kilometerlang. Und verantwortlich ist nicht nur ein extrem langsame, ja geradezu arbeitsverweigernd-werkelendes ASTRA. Und an nicht vorhandenem, fehlendem Steuergeld liegt es ja bestimmt auch nicht. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Irgendwie soll im Zürcher Seebecken ein Tunnel her. Das ist offensichtlich die Meinung der Interpellantinnen und Interpellanten. Es scheint egal, wo genau der Tunnel verlaufen würde, welche Strassen er verknüpfen würde und welchen Zweck er haben könnte. Jedenfalls vermischen die Interpellierenden wild den Seebeckentunnel – wie es im Titel steht – und den Seetunnel – dazu werden die Fragen gestellt. Kein Wunder, ist den Interpellierenden auch egal, wer die Federführung in dieser Sache hat. Wir haben es gehört: Beim Seebeckentunnel ist es die Stadt, beim Seetunnel der Bund. Bei beiden Tunnels ist es also nicht der Kanton. Daher braucht

es gar keine kantonsrätliche Interpellation. Aber das ist den Interpellierenden genauso egal, wie es ihnen egal ist, dass ein Tunnel im unteren Seebecken keine merkliche Verkehrsentslastung im Raum Bellevue bringt, dagegen einen grösseren städtebaulichen Schaden im Bereich der Tunnelportale. Deshalb ist der Seebeckentunnel nur noch ein Symbol für eine unreflektierte verkehrstechnische Kantonsratsfantasie aus dem Jahr 2014, die sowohl im Bau als auch im Betrieb ein kolossaler Energiefresser wäre – und das nach der Information zur Energielage von heute Morgen. Wenn damit noch etwas passieren soll, dann nur noch die Entfernung aus dem Richtplan.

Christian Schucan (FDP, Uetikon am See): Der Regierungsrat hat mit seiner Antwort auf die Interpellation die Sachlage klar dargelegt. Kurz zusammengefasst: Beim Seetunnel liegt die Verantwortung für die Planung beim Bund, beim Seebeckentunnel liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Zürich und Spurabbau-Projekte an der Bellerivestrasse liegen weder dem Amt für Mobilität noch dem Regierungsrat Begehrensäusserungen zur Genehmigung vor.

Alles gut also? Leider nein. Vielleicht hat die Interpellation ja hier auch nicht die richtigen Fragen gestellt. Das Problem der ungelösten Verkehrssituation besteht weiterhin. Weder ist ein Konzept ersichtlich, wie die Situation um das Seebecken und die Bellerivestrasse entlastet werden soll, noch ist eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Bezirks Meilen an das übergeordnete Nationalstrassennetz ersichtlich. Die Problemstellung, Andreas Hasler, ist durchaus so wichtig, dass sich der Kanton damit aktiv auseinandersetzen sollte. Dies kann man der Antwort des Regierungsrates allerdings nicht entnehmen. Es stellt sich die Frage, ob hier der Eintrag für den Seebeckentunnel so angepasst werden sollte, dass die Zuständigkeit klar zum Kanton übergehen würde. Viel Hoffnung aus Sicht des Bezirks Meilen stecken auch in dem nicht erwähnten Gesamtverkehrskonzept, welches von Kanton, Stadt Zürich und der Planungsregion Pfannenstiel zurzeit erarbeitet wird. Wie heisst es doch: Die Hoffnung stirbt zuletzt. Es wäre schön, die Stadt Zürich würde für eine positive Entwicklung Hand bieten.

Und lieber Hans-Peter Amrein: Du bietest sicher Hand aufgrund deiner Ausführungen für eine kreditgebende Vorlage, welche du dann – anders als beim Rosengartentunnel – tatsächlich auch mitträgst.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Geschätzter Herr Wetter und Zetter, Hans-Peter Amrein, wenn einem die verkehrspolitischen Konzepte ausgehen – das habe ich jetzt in diesem Rat schon öfters beobachtet –,

dann greift man, um nicht einfach patt dazustehen, zu Utopien, von denen kaum ein Mensch weiss, ob sie etwas bringen, geschweige denn, wie sie zu realisieren sind. Dann macht man auch noch die geschätzte Frau Verkehrsdirektorin dafür verantwortlich, dass eine riesige, fantastische Idee nicht schon morgen umgesetzt wird.

Wir kennen die Zeit der Utopien in unserem Kanton, die Zeit der verkehrspolitischen Utopien. Wir haben ein paar Reste, vielleicht auch Kulturdenkmäler davon aus dieser Zeit: zum Beispiel die Sihlhochstrasse – wahrlich kein Vorzeigestück. Oder der berühmte Milchbucktunnel, der einfach irgendwo endet, und dann muss man schauen, wo man von dort in dieser Stadt hinkommt. Das sind Produkte, Bauwerke eines Grössenwahns aus der Zeit des Ypsilons (*geplanter Zusammenschluss der Autobahnen im Gebiet Letten*). Ich bitte Sie, so etwas nicht zu wiederholen.

Jetzt als Vertreter des rechten Seeufers muss ich Ihnen sagen: Wo möchten Sie denn die Tunnel-Portale? Wo möchten Sie denn die langen Einfahrten machen? Wie möchten Sie dann schon wieder die Gegend verschandeln mit solchen Riesenbauwerken, Hans-Peter Amrein? Da haben Sie uns überhaupt keine Antwort gegeben, auch Frau Fehr nicht. Sie müssen sich auch einmal fragen, woher kommt überhaupt der tägliche Stau am Bellevue? Sie fragen ja nie nach den Ursachen. Sie sagen immer, dieser Stau ist gottgegeben, und jetzt müssen wir schauen, dass wir ihn abtragen können. Vielleicht sollten Sie sich mal fragen, woher er kommt. Warum produziert der Bezirk Meilen derart viel Verkehr, der nach Zürich geht?

Grundstückpreise und Mietpreise sind dermassen gestiegen, dass das Gewerbe am rechten Seeufer ausstirbt. Wenn Sie etwas einkaufen wollen: Papeterien verschwinden, zum Beispiel jetzt gerade wieder in Küsnacht, Sie müssen nach Zürich ins Niederdorf fahren, um die nächste Papeterie zu erreichen. Zum Glück gibt es in Meilen noch eine. Doch solche Beispiele kann ich Ihnen x-fache aufzählen.

Das Zweite ist: Warum müssen diese Menschen mit dem Auto in die Stadt, wenn man doch in der Stadt grundsätzlich ein Problem hat: Man findet keinen Parkplatz und dies zu Recht. Die Stadt wurde nicht für Autos gebaut, zumindest nicht das Zentrum. Warum sagen Sie nicht, dass wir die S-Bahn ausbauen sollen? Warum sagen Sie nicht, dass wir eine Veloschnellroute brauchen jetzt im Zeitalter, wo sehr viel mehr Leute E-Bike fahren und innert 15 Minuten, 20 Minuten, sagen wir von Herrliberg aus, schon am Tiefenbrunnen sind? Warum wollen Sie da nicht etwas fördern? Warum geben Sie sich zufrieden, dass die Radfahrer regelmässig den Verkehr auf der Seestrasse ausbremsen, weil man

in den breiten Autos, die heute gefahren werden, die Velofahrer nicht mehr ohne Weiteres überholen kann? Das sind lauter Probleme, die wir bewältigen könnten, und das sind lauter Probleme, deren Bewältigung zu einer Verkehrsabnahme am Bellevue führen könnten. Doch da wollen Sie nicht mit denken; Sie greifen lieber zu fantastischen Utopien. Ich muss sagen, wir Grüne, wir können selbstverständlich so etwas nicht unterstützen. Es ist eine Interpellation. Aber so wissen Sie schon, einen Folgevorstoss würden wir selbstverständlich ablehnen. Ich danke Ihnen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Ich werde ganz am Schluss noch auf einzelne Voten eingehen. Ich möchte aber zunächst einige Punkte zum Eintrag 1c, also zum Seebeckentunnel, erwähnen. Es geht ja dort darum, dass man die Stadtautobahn heute in der Stadt Zürich auch in meinem Wahlkreis lieber einspurig hätte und dafür einen Entlastungstunnel zwischen Rentenanstalt und Frascati (*italienisches Restaurant*) bauen möchte. In diesem Zusammenhang ist ein Verwaltungsgerichtsentscheid sehr interessant, der kürzlich die Stadt Zürich dazu gezwungen hat, auf der Badenerstrasse einen durchgehenden Radstreifen zu realisieren. Der Stadtrat hatte eine Lücke von 60 Metern vorgesehen, weil die Situation dort relativ eng ist. Das Verwaltungsgericht bezeichnet das Weglassen des Velostreifens als rechtsverletzend und begründet dies mit dem regionalen Richtplan. Das Weglassen des Streifens widerspreche direkt diesen verbindlichen Vorgaben, schreibt das Gericht und – jetzt wird es interessant – auch eine Verschiebung bis nach 2030 lasse den Richtplan nicht zu. Also wir sehen: Das Verwaltungsgericht ist der Meinung, dank des VCS – Gabi Petri lacht –, dass Richtplaneinträge zeitnah umzusetzen sind und zwingt die Stadt Zürich dazu, das zu tun. Aber offenbar gilt das nur für Velowege und nicht für Strassen, für Autos.

Die Antwort des Regierungsrates bringt es hinsichtlich des Eintrags 1c ohnehin nicht auf den Punkt; sie bezieht sich nämlich auf die Einzelinitiative Nr. 2008/309 aus dem Zürcher Gemeinderat von Bruno Kammer SP, die tatsächlich verschiedene Rampen mit sich gebracht hätte. Der Regierungsrat verweist dann auch auf eine Studie aus dem Jahr 2009. Nur, der Eintrag 1c lehnt sich an die Motion Nr. 2012/234 im städtischen Gemeinderat an – ich kenne die relativ gut, Sie dürfen drei Mal raten, wer sie geschrieben hat –, die erst drei Jahre später eingereicht wurde und mit zwei Rampen auskommt, weil nur die Hälfte des Verkehrs unterirdisch verlagert wird. Die NZZ titelte damals «neuer Anlauf für realistischeren Seetunnel».

Genauso wie 60 Meter Velowege wegen eines Eintrags im regionalen Richtplan umgesetzt werden müssen, müsste dies wohl auch für eine städtische Entlastungsstrasse gelten. Wann zwingt das Verwaltungsgericht, wann zwingt der Regierungsrat, den Stadtrat zu handeln und seine Arbeitsverweigerung zu beenden? Wir sind gespannt. In diesem Zusammenhang noch ein kleiner Hinweis: Die Spitze der städtischen SP hat sich 2017 für den Seetunnel ausgesprochen.

Und dann zu Hans-Peter Amrein: Ohne FDP wäre die Bellerivestrasse – das kann ich dir ganz genau sagen – heute einspurig. Dann zu Thomas Forrer: Ganz offen gestanden, ich möchte nicht, dass der Verkehr, der heute über den Milchbuck in die Stadt fliesst, durch die Kreise 6 und so weiter fliesst. Das wäre nicht die attraktivere Alternative. Und wenn du genau wissen möchtest, wie der Seebeckentunnel aussieht, dann schau die entsprechende Motion im Gemeinderat an. Und wenn du sagst, wir setzen uns nicht für die S-Bahn ein, dann verweise ich dich auf einen Vorstoss von meinem Kollegen Schucan, wo es genau darum ging, dass die Qualität der S-Bahn auch in Zukunft aufrechterhalten wird. Das ist die Problematik mit dem Anschluss zum Flughafen und die ist, glaube ich, allseits bekannt. Vielen Dank

Felix Hoesch (SP, Zürich): Als zweiter Stadtzürcher will ich jetzt nun doch auch noch kurz sprechen. Eigentlich muss ich Nina Fehr Düsel ganz herzlich danken für diesen Vorstoss, für diese Interpellation, denn es bringt Klarheit, wo die Hoheiten sind. Das wissen wir nun. Beim Kanton ist nichts, und das freut mich sehr.

Aber ich muss doch noch kurz sagen: Sie reden alle von einer Entlastungsstrasse. Für mich ist das keine Entlastungsstrasse, denn ich habe nicht nur den Blick für den eigenen Garten vor mir, sondern ich betrachte auch die Portale; die würden schlimm werden. Ich betrachte das Klima. Hören Sie auf, immer mehr Auto fahren zu wollen. Wir müssen vermeiden, verlagern, verbessern; das wissen Sie alle. Wir müssen in die andere Richtung. Der Stau ist nicht einfach so Stau, weil es Stau ist, sondern der Stau ist die Summe von Leuten, die das Gefühl haben, sie müssen mit ihren grossen Wagen in die Stadt reinfahren oder sonst irgendwo unterwegs sein. Damit produzieren sie Stau, womit meine Brötchen zu spät ankommen, denn, wenn nur der Gewerbeverkehr, der echte Gewerbeverkehr unterwegs wäre, dann hätten wir kein Problem. Danke für diese Interpellation. Danke, dass diese Strasse noch lange, lange nicht kommt, wahrscheinlich niemals.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Hoch verehrter Thomas Forrer und Felix Hoesch. Ihr kennt den Ausdruck «der Fisch stinkt am Kopf». Das hat diese Debatte gezeigt: Der Fisch stinkt am Kopf; er stinkt in der Exekutive und er stinkt in der Legislative.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Herr Amrein, ich bitte Sie, sich jetzt zu mässigen.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Frau Präsidentin, ich spreche so, wie mein Schnabel gewachsen ist.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Das geht eben nicht immer; das können Sie zu Hause tun, aber nicht hier.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Jajaja ... Die einzelnen Verkehrsträger müssen nebeneinander funktionieren. Warum? Weil wir bald zwei Millionen im Kanton Zürich haben und vorher noch zehn Millionen in der Schweiz. Das ist das Problem, Thomas Forrer. Eure Veloschnellbähnchen, die habt Ihr ja. Es nimmt mich dann wunder, wie du im Winter mit deinem Velo in die Stadt reinfährst. Der Zug, der ist voll; die Leute stehen oder haben keinen Platz mehr.

374 Firmen haben den Kanton Zürich im letzten Jahr verlassen. Ja, da kann man Haha rufen seitens der Staatsangestellten. Aber es gibt noch Leute, die zahlen Steuern. Und da liegt das Problem. Das Problem liegt darin, dass man einzelne Verkehrsträger nicht bevorzugen soll, sondern dass man die Wege für die Verkehrsträger – und da können Sie auch ihre Velowege ausbauen, wenn die nicht stören –, dass die ausgebaut werden sollen und müssen. Dafür gibt es unter anderem einen Richtplan. Der Richtplan ist behördenverbindlich, und 1a bis 1c sind für mich die ersten Punkte im Richtplan. Die Regierungsrätin hat in den letzten Jahren nichts gemacht; ihr Amtsleiter hat in all den Jahren nichts gemacht. Wir haben jetzt von Seiten Herrn Schucan ein sehr gutes Votum und ein richtiges Votum gehört. Er hat es sicher geschrieben, bevor ich gesprochen habe, denn er hat mir nicht mehr zurückgegeben; das hat Herr Bourgeois gemacht und vor allem Herr Forrer. Aber, schauen Sie doch einfach: Das rechte Seeufer, das steht im Stau. Das steht im Stau. Und wohin führt das, wenn man diesen Stau nicht auflöst innert – nützlicher ist nicht möglich – innert Frist? Das führt dazu, dass die Leute abwandern. Wir haben noch die Wohnfreiheit, Thomas Forrer. Wenn die Leute in deiner Gemeinde Erlenbach abwandern, dann bezahlst du

einfach etwas mehr Steuern, wenn du Steuern bezahlst. Ich weiss es nicht. Ich denke, es ist enorm wichtig, dass sich dieser Kanton jetzt darauf besinnt, was er ist: Er ist der Wirtschaftsmotor dieses Landes, und der Wirtschaftsmotor dieses Landes muss gut geölt sein. Und das auch hinsichtlich des Verkehrs. Und das ist er nicht, weil immer wieder zurückgeschoben wird und richtig, so utopische Projekte wie der Rosengartentunnel, der irgendein U durch den Hönggerberg machen soll, weil das einer Regierungsrätin passt, die daneben wohnt. Das haben wir abgelehnt. Und das war eine Allianz zwischen Grün und Bürgerlichen. Gabi Petri wird das bestätigen. Das ist auch richtig so. Der gesunde Menschenverstand muss führen. Und wo wir diese Rampen reinbringen, Thomas Forrer, das müssen wir jetzt hier nicht diskutieren. Der Platz ist da, unter anderem zum Beispiel im Tiefenbrunnen. Da kann man ja dann wiederkommen und sagen, es ist der Bund, oder ich weiss nicht was. Wo kein Wille, kein Weg. Aber die Wirtschaft dieses Kantons, die muss laufen. Wir sind der Wirtschaftsmotor dieses Landes, und der wird abgewürgt, indem solche Richtplaneinträge nicht befolgt werden, indem man nicht einmal daran arbeitet. Das geht nicht; das ist zu thematisieren, auch für den Wahlkampf. Und ich hoffe doch, dass die freisinnige Partei hier etwas Gas gibt. Denn richtig, Marc Bourgeois, ohne die Freisinnigen geht es nicht. Und wir haben gesehen, was in der Stadt Zürich passiert ist. Ihr habt die die bürgerliche Politik in der Stadt Zürich versenkt.

Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte auch noch kurz etwas zum Seebeckentunnel, Eintrag 1c, ergänzen. Auch Felix Hoesch möchte ich antworten, denn es gibt doch viele, die auf das Auto angewiesen sind – für die Arbeit oder für die Gewerbler. Es ist nicht so, dass jeder nur zum Plausch das Auto nimmt. Ich selber zum Beispiel fahre auch oft mit dem E-Bike oder mit dem Zug. Aber es ist nicht so, dass alle aus den Bezirk Meilen immer das dicke Auto nehmen. Das betrifft auch Thomas Forrer. Ich habe manchmal das Gefühl, es sind ein bisschen falsche Bilder im Kopf. Aber auch mit dem Auto sollte man in die Stadt können oder durch die Stadt fahren können, ohne dass man immer in einem grossen Stau steckt. Gegenseitig sollten sich die Regionen besser unterstützen und nicht gegeneinander ausspielen. Auch Projekte von anderen Bezirken können durchaus unterstützt werden. Ich denke auch, dass die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Stadt hier sehr wichtig ist, gerade bei diesem Beispiel. Der Richtplan sollte unserer Meinung nach jetzt endlich vorangetrieben werden. Besten Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich war ja an der Totalrevision des kantonalen Richtplans 2014 bereits beteiligt, auch bei diesem neuen Eintrag war ich beteiligt, der damals mit einem knappen Abstimmungsresultat zustande kam. Er ist zustande gekommen, weil damals diese Themen eben aufbereitet und diskutiert wurden, auch in der Stadt Zürich. Das hat mein Kollege Marc Bourgeois entsprechend erwähnt. Ich glaube, es ist immer noch ein visionäres Konzept, eine visionäre Idee, die da im Richtplan drin ist und sicher nicht gestrichen werden, sondern endlich, endlich angegangen werden soll, damit hier etwas passiert. Daher ist es für mich nicht nachvollziehbar, dass jetzt knappe zehn Jahre lang wirklich gar nichts passiert ist.

Ich möchte einfach nochmals kurz in Erinnerung rufen, was das Vorhaben genau beinhaltet. Ich zitiere hier aus dem Richtplan: «Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten, stadtverträgliche Begleitmassnahmen, eventuell Parkhaus beim Kongresshaus und/oder bei der Oper». Wir sehen, es hat dort schon Überlegungen gegeben, auch bezüglich der Ein- und Ausfahrten, vor allem eben auch die stadtverträglichen Begleitmassnahmen, gerade im Zusammenhang auch mit dem Fussverkehr im Grossraum Bellevue; auch im Zusammenhang mit dem Veloverkehr. Das sehe ich heute immer noch als Chance, dass man dieses zusammen angeht, Stadt und Kanton. Wenn die Stadt nicht will, dann soll der Kanton hier wirklich in die Federführung gehen, weil er das nämlich gemäss Strassengesetz auch kann. Der Realisierungshorizont war oder ist mit «mittelfristig» angegeben, das heisst, zehn bis zwanzig Jahre aus Sicht von 2014. Demnach müsste eigentlich in den nächsten jetzt zehn bis zwölf Jahren hier eine Realisierung passieren. Es ist nicht wirklich ein Notruf, aber ein lauter Ruf an die Regierung, bei diesem Richtplaneintrag vorwärtszumachen und auch bei anderen Richtplaneinträgen, sei es bei den Strassen, sei es im öffentlichen Verkehr, sei es in ganz anderen Themen, weil, sonst wird der Richtplan wirklich zur Makulatur. Wir haben verschiedentlich gehört: Der Richtplan ist behördenverbindlich. Demnach ist hier wirklich ein Auftrag gegeben. Machen Sie bitte vorwärts. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Erlauben Sie mir nochmals, die Verantwortlichkeiten für die drei Richtplaneinträge, die sie jetzt diskutiert haben, Seetunnel, Stadttunnel, Seebeckentunnel, darzulegen. Der Seetunnel, der Eintrag 1b, ist eine städtische Hochleistungsvariante, falls der Stadttunnel, das ist der Eintrag 1a, sich als nicht realisierbar

erweisen sollte. Der Seetunnel und der Stadttunnel sind als Nationalstrassen vorgesehen und so eingetragen. Deshalb ist auch die Verantwortung für Planung und Bau und Betrieb beim Bund, konkret beim ASTRA.

Anders der Seebeckentunnel, Eintrag 1c: Der ist als städtische Hochleistungsstrasse vorgesehen und umfasst den Neubau eines innerstädtischen Tunnels mit dem Ziel, den Grossraum Bellevue zu entlasten. Die Realisierung ist unabhängig von den beiden Nationalstrasseneinträgen. Ich möchte an dieser Stelle anerkennen, dass wir hier in einem sensiblen Gebiet mit einer hohen Verkehrsdichte sind, in einem Gebiet mit einem grossen gegenseitigen Anspruch zwischen Stadt und Umland was eine gute Anbindung angeht. Ich möchte das wirklich anerkennen. Ich möchte auch sagen, dass es klar ist, dass man miteinander eine Lösung suchen kann, nicht ein Gegeneinander von Stadt und Umland – hier rechts Zürichseeufer –, sondern dass man miteinander Lösungen suchen muss. Nun ist es aber einfach so, dass das Strassengesetz des Kantons Zürich hier eine klare Zuständigkeit macht. Es sagt, dass die Projektierung und Bau und Unterhalt der Strassen auf den Stadtgebieten bei den Städten Zürich und Winterthur liegen. Es ist völlig klar, dass der Seebeckentunnel in der Zuständigkeit der Stadt Zürich liegt. Sie wissen auch, dass Sie eine andere Zuständigkeit anfangs dieser Legislatur abgelehnt haben. Die Strassengesetzrevision wurde von Ihnen hier abgelehnt. Das hätte dem Kanton mehr Möglichkeiten gegeben; das wollten Sie nicht. Ich bin eine Regierungsrätin, die Demokratie und Rechtsstaat hochhält und deshalb hier nicht weiter aktiv wurde.

Die Stadt Zürich hat 2009 eine Machbarkeitsstudie zur unterirdischen Verkehrsführung erarbeitet; das wurde erwähnt. Die Stadt Zürich hat von der Planung abgesehen, weil insbesondere die Kosten von über 600 Millionen Franken als zu hoch erachtet wurden. Ungeachtet, was Sie anfangs Legislatur beschlossen haben, steht es Ihnen als Legislative frei, einen Vorstoss, eine Motion einzureichen analog der Vorlage zum Rosengartentram und Rosengartentunnel, gestützt auf Paragraph 50 des Strassengesetzes. Wenn Sie hier eine Mehrheit haben, dann wird die Regierung selbstverständlich tätig werden. Die Stadt muss auch nach kantonaler Signalisationsverordnung die Zustimmung der Kantonspolizei einholen, wenn um Verkehrsanordnungen geht, die auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes Einfluss nehmen. Das ist natürlich bei der Bellerivestrasse der Fall. Diese Verantwortung, die nehmen wir sehr wohl wahr. Selbstverständlich ist es auch so, dass wenn die Stadt bauliche Massnahmen an überkommunalen Strassen, also den Strassen von kantonaler Bedeutung, trifft, sie dann auch eine Genehmigung

braucht, in diesem Falle von der Volkswirtschaftsdirektion als antragstellende Direktion der Regierung. Ich möchte Sie an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass die Sachplanung des Bundes zum Stadttunnel und zum Seetunnel, also 1a, 1b, im Moment hängig ist. Sie haben das vielleicht auch gelesen. Der Bund möchte hier dem nationalen Parlament eine überarbeitete Sachplanung unterbreiten. Und glauben Sie, mein Engagement für eine gute Anbindung des Kantons Zürich und der einzelnen Gemeinden und Städten, für eine sachgerechte Verkehrsinfrastrukturen und auch dafür, dass die entsprechenden Mittel nach Zürich kommen, ist ungebrochen. Hier gilt es dann schon noch, die eine oder andere Stimme in Bern zu erheben. Das werde ich für den Kanton Zürich. Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Navigationsprogramme mit vorgesehener Verkehrslenkung und aktueller Signalisierung in Übereinstimmung bringen

Postulat Jonas Erni (SP, Wädenswil), Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Monica Sanesi (GLP, Zürich) und Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 29. März 2021

KR-Nr. 90/2021, RRB-Nr. 683/23.6.2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner, Jonas Erni, Wädenswil.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Navigationsapplikationen und -geräte erleichtern die Wegfindung für alle Verkehrsmittel und sind grundsätzlich eine nützliche Technologie; leider nicht nur. Öfters schaden sie den Anwohnerinnen und Anwohnern ganzer Strassenzüge, wenn Autos oder gar ausgewachsene LKW durch kleine Quartierstrassen, Feldwege oder Forststrassen kurven – trotz signalisiertem Fahrverbot. Denn viele Personen scheinen den Navi-Programmen und Apps mehr zu vertrauen als der Strassensignalisation. Besonders gravierend ist dies bei dreiteiligen Fahrverboten mit dem Zusatz «Zubringerdienst gestattet», denn diese Signalisation wird sowohl von den gängigen Apps wie auch von

verschiedenen In-Fahrzeugsystemen nicht als Fahrverbot erkannt und die entsprechende Strasse somit für die Routenführung empfohlen. Und mit der Funktion «kürzeste oder schnellste Verbindung» lotsen die Navi-Programme regelmässig Fahrzeuglenkende auf ungeeignete Routen quer durch Wohnquartiere, auf Nebenwege statt auf Hauptachsen, oder führen sie auf Wegverbindungen, welche eigentlich vor allem für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen sind.

Das Ziel, den Durchgangsverkehr möglichst auf dem übergeordneten Strassennetz abzuwickeln, wird dadurch unterlaufen. Die Verkehrssicherheit wird reduziert. Leidtragende sind insbesondere die Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner sowie der Fuss- und Veloverkehr. Betroffen sind insbesondere auch Freizeitrouten des Wanderns und des Veloverkehrs, welche durch fehlgeleitete Fahrzeuge an Sicherheit und Attraktivität verlieren. In den Navigationsprogrammen beziehungsweise den zugrunde gelegten Karteninformationen fehlen teilweise Fahrverbote oder andere Vorschriftssignale. Dadurch werden Fahrzeuglenkende zur Übertretung dieser Signale verleitet.

Umso mehr erstaunt die lausige Antwort der Regierung, die sich scheinbar nicht mit dem Problem befassen wollte. Wir haben in Wädenswil die Probe aufs Exempel gemacht und die verschiedenen Kartenanbieter, wie beispielsweise Google, mit offiziellem Schreiben auf die Fehlleitung aufmerksam gemacht hat; leider ohne Erfolg. Es braucht hier folglich gesetzliche Grundlagen, damit diese Fehler in den Programmen unbürokratisch gemeldet und angepasst werden können. Wir fordern die Regierung deshalb hiermit auf darzulegen, mit welchen gesetzlichen und organisatorischen Massnahmen Navigationsprogramme, digitale Strassenkarten und Applikationen besser mit der vom Kanton und von den Gemeinden vorgesehen Verkehrslenkung in Übereinstimmung gebracht werden können. Zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs soll zudem sichergestellt werden, dass alle Vorschriftssignale in den Programmen enthalten sind und beispielsweise Verkehrsteilnehmende nicht durch Fahrverbote geleitet werden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Volkswirtschaftsdirektion brüstet sich mit der neuen Strategie und dem Handlungsprogramm «DiNaMo», «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich». Damit soll eine digitale, nachhaltige und effiziente Mobilitätsentwicklung festgelegt werden. Die Stossrichtung 3 lautet: «Steuerungs- und Lenkungssysteme aktiver nutzen.» Im ausführlichen Bericht steht ferner: «Anwendungsbeispiele sind Parkleitsysteme, adaptive Wegweisung, Busbevorzugung oder Navigationssysteme.» Also genau

das, was wir fordern. Das Wort «Navigation» kommt im Bericht noch ein zweites Mal vor: «Öffentliche betriebsrelevante Daten müssen noch konsequenter in Navigations- und Informationssysteme einfliessen.» Also auch genau das, was wir fordern, steht im «DiNaMo». Trotzdem lehnt die Regierung dieses Postulat ab. Es ist ferner zu hoffen, dass eben nicht nur betrieblich relevante, sondern eben auch Aspekte der Nachhaltigkeit, des Lärmschutzes, der Sicherheit der Quartierverträglichkeit bei diesen Informationen berücksichtigt werden.

Es ist unverständlich, warum die Navigationsprogramme im Rahmen von «DiNaMo» kaum berücksichtigt werden. Die Digitalisierung der Navigation ist kaum mehr wegzudenken. Warum sollen sie nicht einbezogen werden? Navigationsgeräte sind heute Standard in fast allen Autos. Sie werden oft besser beachtet als die Wegweisung und Signalisation vor Ort. Mit der Funktion «kürzeste oder schnellste Verbindung» werden regelmässig Fahrzeuge auf ungeeignete Routen gelenkt. Es hilft nun wenig, wenn die Regierung argumentiert, dass die Signale beachtet werden müssen. Ja klar, wenn aber die schnellste Verbindung über Feldwege oder durch Quartierstrassen führt, so ist das zwar legal, dort durchzufahren, wenn kein Fahrverbot besteht, es ist aber dort mit Mehrverkehr zu rechnen. Genau dagegen müssen Massnahmen ergriffen werden. Das Ziel, den Durchgangsverkehr möglichst auf dem übergeordneten Strassennetz abzuwickeln, wird dadurch unterlaufen. Die Verkehrssicherheit wird reduziert. Leidtragende sind insbesondere die Quartierbewohnerinnen und -bewohner sowie der Fuss- und der Veloverkehr. Betroffen sind auch Freizeitrouten des Wanderns und des Veloverkehrs, welche durch fehlgeleitete Fahrzeuge an Sicherheit und Attraktivität verlieren. In den Navigationsprogrammen beziehungsweise den zugrunde gelegten Karteninformationen fehlen teilweise Fahrverbote oder andere Vorschriftssignale. Dadurch werden Fahrzeuglenkende zur Übertretung dieser Signale verleitet.

In einem Bericht ist aufzuzeigen – das ist das Ziel des Postulates –, wie diese unbefriedigende Situation verbessert werden kann. Dabei geht es um rechtliche Aspekte, wie digitale Informationen zur Wegweisung und zu den Vorschriftssignalen und zu Wegweisung auf eine gleichwertige Stufe gebracht werden kann wie die Signalisation mit Schildern und Tafeln vor Ort. Zusammen mit den Anbietern von digitalem Routing soll der Kanton nach Lösungen suchen, wie die Aspekte der Sicherheit, der Quartierverträglichkeit, der Erholung besser ins Routing eingebracht werden können. Denkbar ist beispielsweise, dass der Kanton aktuelle Grundlagen aufbereitet und den Betreibern von Navigati-

onsdiensten diese zur Verfügung stellt. Die Antwort des Regierungsrates ist hier nicht zukunftsorientiert, sondern rückwärtsgerichtet und sicher nicht dynamisch.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Betreibenden von Navigationsprogrammen sind interessiert, ihren Kunden möglichst genaue und aktuelle Daten zu liefern, selbstverständlich. Dies soll aber auch die Aufgabe der Anbietenden solcher Programme bleiben. Es gibt keinen Grund, die Verwaltung zu beschäftigen, mit viel Aufwand aktuelle Grundlagen aufzubereiten, um die Qualität von Dienstleistungen von privaten Unternehmen zu verbessern. Die Anbieter sind selbstverständlich verantwortlich, dass Vorschriftssignale, Fahrverbote und so weiter in ihren Programmen angezeigt werden. Jeder Benutzer, jede Benutzerin solcher Programme kann schliesslich selbstständig entscheiden, welcher Weg für ihn, für sie persönlich die beste Lösung ist. Im Übrigen ist Mitdenken trotz Navi durchaus erwünscht. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Der Kanton hat eine Verkehrslenkung ausgearbeitet, die besagt, wo mehr Verkehr zugelassen werden soll und welche Strassen verkehrsarm bleiben sollten. Schleichverkehr durch Siedlungen und lärmsensible Zonen sollen vermieden werden. So weit, so gut. Inhaltlich haben wir bereits von meinen Vorrednern vieles gehört.

Ja, es stimmt, Navigationsgeräte entwickeln sich ständig weiter und die Verkehrslenkung wird besser. Früher wurde man in Sackgassen und Waldwege geführt. Dies geschieht heute fast nicht mehr. Genau, weil auf Navis besser werden, sind wir überzeugt, dass Navigationsprogramme so programmiert werden können, dass es möglich und sinnvoll ist, ihre Wegführung der kantonalen Verkehrslenkung anzupassen. Ein Bericht, der die gesetzlichen und organisatorischen Massnahmen aufzeigt, führt uns zum richtigen Weg. Die Grünliberalen unterstützen dieses Postulat.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ja, die Navigationsprogramme wie «Google Maps» oder «TomTom» oder wie sie alle heissen, sind tatsächlich teilweise fehlerhaft und führen zu fehlgeleiteten Fahrzeugen. Das gilt teilweise sogar, wenn man zu Fuss in der Dominikanischen Republik unterwegs ist, wie Kollege Marthaler bestätigen kann (*Thomas Marthaler hatte sich einem Ferienaufenthalt im Urwald verlaufen*).

Irrfahrten oder das Befahren von ungeeigneten Strecken durch blindes Befolgen von Navigationsprogrammen kommt leider immer wieder vor und ist auch in Zukunft nicht auszuschliessen. Allerdings gibt es immer noch die realen und physischen Signalisationen, und diese sind nach wie vor massgebend. Eine Vorrednerin hat es gesagt: Denken ist von Vorteil. Und, es gibt auch noch variable Signalisationen, es gibt Baustellen et cetera, die eine Anpassung der Routen erfordern, auch wenn das Navi diese nicht berücksichtigt hat.

Es wurde darauf hingewiesen, dass es darum geht, vor allem auch bei Strecken, die zum Beispiel nur für den Zubringerdienst zugelassen sind, dass diese nicht berücksichtigt werden. Doch, wenn ich das Postulat anschau, geht es um etwas Anderes. Es geht nicht nur darum, einfach die Qualität der Navigationsprogramme zu verbessern, sondern in erster Linie darum, eine Verkehrslenkung zu erwirken, damit gewisse, auch legal befahrbare Abschnitte, umfahren werden aus verkehrspolitischer Motivation. Der Kanton hat keine Möglichkeit, die internationalen Anbieter von Navigationsdiensten zu regulieren. Das muss uns einfach klar sein. Die Navigationssysteme sind zum Durchsetzen von politischen Verkehrslenkungen ungeeignet. Die SVP lehnt das Postulat ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die Alternative Liste versteht die grundsätzliche Intention hinter diesem Vorstoss. Wir sehen die Problematik mit den Schleichwegen, vor allem wohl in den Städten, wenn es teilweise zu Stau kommt. Aber das Problem ist je nachdem auch schon älter. Bereits bevor es diese Navigationsgeräte gab, gab es bekannte Schleichwege, die die Autofahrer nutzen, Schleichwege, die eigentlich nicht dafür gedacht waren. Es ist also so, dass dieses Problem eben schon älter ist, und wir gesetzliche Mittel dagegen haben, sei es Tempo 30, weitergehende Signalisationsmassnahmen, Einbahnstrassen, Dosierungsanlagen und so weiter. Grundsätzlich gibt es diese Möglichkeiten um entsprechende Massnahmen zu treffen. Wenn wir explizit davon reden, dass Fahrverbote missachtet werden, dann ist dies etwas, das die Polizei regeln muss. Was will der Vorstoss schlussendlich ändern? Soll der Kanton Zürich jetzt nun bei Google vorstössig werden oder bei anderen Anbietern, um sie darauf aufmerksam zu machen, dass sie nicht korrekte Daten oder Open-Daten bereitstellen? Denkt man, dass dies dann von jedem Kanton eingespeist wird? Oder will man vielleicht sogar bei Open-Street-Map vorstellig werden, das von offenen Daten lebt? Ich stelle mir das ein bisschen schwierig beziehungsweise nicht ganz zielführend vor. Wie bereits gesagt, wir denken, dass hier die Mittel schon vorhanden sind.

Last but not least, wenn das ganze Thema schon angegangen werden soll mit solchen Datenanbietern, dann muss dies auf nationaler Ebene angegangen werden. Es kann nicht sein, dass hier der Kanton Zürich oder egal welcher Kanton auf die entsprechenden Anbieter zugeht. Wenn dies angegangen werden soll in der Schweiz, dann soll dies national geschehen. Wir denken nicht, dass es zielführend ist, dass der Kanton Zürich einzeln beziehungsweise jeder Kanton einzeln hier tätig wird. Wir werden den Vorstoss dementsprechend ablehnen. Besten Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur): Auch die FDP ist nicht bereit, dieses Postulat zu überweisen. Aus unserer Sicht geht es am Ende um eine Verkehrslenkung, die damit beabsichtigt wird, mit dem Vollzug, der ja dann in einer weiteren Phase auch gefordert wird. Es sollen dann neue Gesetzparagrafen geschaffen werden, die das Ganze regulieren. Das ist jetzt wirklich auf der Stufe von Mikro-Planing, Mikro-Management von Wegen, die man auf den Strassen zurücklegt. Ich glaube, es gibt viele Fahrten, die werden tagtäglich oder sehr wiederholt vollzogen von Personen, die in Fahrzeugen sitzen. Es gibt sicher auch Fahrten, wo man als Fremder unterwegs ist und natürlich stärker auf diese Navigationssysteme angewiesen ist. Navigationssysteme und Programme, die gibt es auf dem freien Markt. Es spricht sich daher sicher herum – wie bereits mit dieser Debatte oder in den Medien –, welche Systeme eben gut sind, welche vielleicht nicht so gut sind, welche aktueller sind als andere. Es ändert sich ja ständig etwas im Strassenraum, sei es wegen Baustellen oder anderer Gegebenheiten. Also, das hier wird sicherlich der Markt regulieren. Es ist ein Antrag oder ein Vorstoss für invasives Verhalten von Seiten des Staates, der jetzt auch noch in der Verkehrslenkung indirekt tätig werden soll: Das ist keine gute Route, das ist eine schlechte Route. Das wollen wir alles nicht. Daher sind wir nicht fürs Überweisen. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich staune, ich staune über dieses Traktandum. Verkehrslenkung war bis Februar eigentlich meine Kernaufgabe innerhalb meines Jobs (*bei der Stadtpolizei Winterthur*). Und wenn ich jetzt lese, dass nun der Kanton die Federführung oder irgendwie Einfluss auf die Navigationsprogramme nehmen soll, bin ich erstaunt. Also, wir gehen schon mal davon aus, dass jedes Fahrzeug, egal welches, ein Navigationsgerät hat und dieses dann auch noch eingeschaltet ist und selbstverständlich auch noch auf Empfang ist. Also, das ist ein völliger Irrsinn. Ich staune, dass eine liberale Partei – vormals

liberale Partei, heute ist sie eigentlich mehr eine linke Partei –, wie die GLP sich für so einen Schwachsinn hingeben kann. Wenn Sie ganz sicher sein wollen – und das ist jetzt ein Tipp, 27 Jahre Berufserfahrung in der Verkehrslenkung –, also, wenn Sie ganz sicher sein wollen, dass Sie, wenn Sie mit einem Motorfahrzeug – in der Regel sind es sogar nur Motorwagen, zweirädrige Motorräder haben das alles nicht, die dürfen auch nicht Radio hören –, wenn Sie sicher sein wollen, dass nirgendwo in eine Problemzone fahren, dann schalten Sie bei ihrem Radio RDS (*Radio Data System*) ein, immer, dort das Häkchen machen, und dann den Verkehrsfunk einfach abhören; der ist topaktuell, der ist absolut topaktuell, geht über die ganze Schweiz, alle kommunalen und kantonalen Polizeien sind dort angeschlossen und innerhalb von drei, vier Minuten haben Sie die aktuellste Verkehrsmeldung. Das haben Sie bei keinem einzigen Navigationssystem, natürlich nur, wenn Sie online sind. Alle Navigationsgeräte oder Navigationshersteller und Nachrichtenüberbringer, die gehen alle über das RDS. Also, das Aktuellste haben Sie im Radio. Sie können unmittelbar abrufen, wenn irgendetwas geschieht. Nur dort, alles andere ist vergebene Liebesmühe. Daher staune ich, dass man überhaupt auf eine solche absurde Idee kommt: Bringt nichts, ausser sehr viel Beschäftigung für die Verwaltung und kostet etwas. Oder müsste man es dann über Zwang erreichen, dass alle Fahrzeuge, auch die Fahrräder, auch die E-Bikes, auch die Motorräder, auch die Roller, auch die Lieferwagen, auch die Ausnahmefahrzeuge, auch die Baufahrzeuge, müssen die alle dann ein GPS haben und es auch noch eingeschaltet haben? Das geht gar nicht, das können wir nicht, dürfen wir nicht, geht nicht. Schalten Sie einfach das Radio ein und Sie sind up to date. Habe geschlossen.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Frau Sanesi, kennen Sie Roger Schawinski (*Schweizer Journalist und Radiopionier*)? Ich gehe davon aus. Der war einmal auf dem Pizzo Groppero, weil man ihm die Stimme oder den Ton abschneiden wollte. Was machen Sie mit diesem Vorstoss? Also, Sie machen mit diesem Vorstoss an und für sich eine Zensur. Von denen, die jetzt gegen eine kriegsführende Partei schreien (*gemeint ist Russland, das einen Angriffskrieg gegen die Ukraine führt*), die die Fernsehstationen abstellt, die machen jetzt Zensur, die wollen Zensur machen für die Bürger des Kantons Zürich und für die Autofahrer, Velofahrer, Fussgänger, wenn Sie GPS benutzen in diesem Kanton. Das ist doch nicht zielführend. Das kostet und das zeigt an und für sich, welches Gedankengut dahinter ist. Der Staat sagt, was wir zu tun haben. Dagegen stehe ich und dagegen – und da bin ich ganz sicher – stehen

zumindest 80 Mitglieder in diesem Rat. Lehnen Sie das ab. Und bitte, diejenigen Mitglieder dieser Parteien, welche diesen Vorstoss gemacht haben und welche noch irgendetwas an gesundem Menschenverstand hier einbringen wollen, die sollen es doch bitte jetzt tun und ablehnen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Manchmal staune ich, zu welchen Unterstellungen es am Schluss kommen kann, obwohl man das eigentlich so gar nicht beabsichtigt hatte. Ich machen Ihnen ein Beispiel: In der Gemeinde Illnau gibt es drei, vier Bauernhöfe in Agasul. Dort fahren jeden Tag grosse Lastwagen mit polnischen oder holländischen Kennzeichen hindurch. Die Bevölkerung wäre froh, wenn diese Lastwagenfahrer auf ihrem Navi anders geführt würden. Dies sollte mit diesem Vorstoss korrigiert werden. Es ist letztlich das Anliegen der Bevölkerung, das wir hier hineinragen, nämlich, dass man eben die Navigationsführung den Realitäten anpasst, weil diese nicht immer ganz so gut sind. Wenn man wollte, würde man eine praktische Lösung finden. Wenn man nicht will, dann lässt man es so, wie es ist, und lässt damit die Bevölkerung mit ihren Lastwagen stehen. Ich kenne aktuell gerade ein Beispiel in Kloten, beim dem die Polizei geholt werden musste, um die Lastwagen mit ihren Anhängern überhaupt wieder aus den Quartieren herauszubekommen, weil, vorwärts haben sie es nicht mehr geschafft und rückwärts musste abgesichert werden, damit sie nicht irgendwo bei den Einfahrten Personen- oder Mobiliarschäden verursachen. Das war der eigentliche Missstand, den wir beheben wollten. Was uns jetzt alles unterstellt wird, dass wir hier den Staat ausbauen wollen und was weiss ich noch alles, damit tun Sie uns fast zu viel der Ehre an. Das hatten wir alles in dieser Art und Weise gar nicht beabsichtigt.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Markus Schaaf, haben Sie etwas gegen polnische Lastwagenfahrer? Wohl nicht oder? Die Probleme in Agasul, die gibt es scheinbar. Aber, dann setze dich doch dafür ein, Markus Schaaf, dass dort die Signalisierung anders gemacht wird. Das ist ja der Vertreter der Gewerkschafter der Kantonspolizei (*der Angesprochene ist Präsident des Verbandes Kantonspolizei Zürich*). Sollte ja nicht so eine Sache sein, wenn so einer wie ich sogar dort vorsprechen darf, wenn ich ein Anliegen habe und gehört werde. Dann werden Sie ja sicher auch gehört. Ziehen Sie diesen Vorstoss zurück. Sie können gar nichts damit bewirken. Ja, meinen Sie denn, dass die amerikanischen GPS-Betreiber etwas machen, was hier ein «Kantönli» in der Schweiz sagt? Wollen Sie wieder mehr Beamte einstellen oder Angestellte? Beamte sind das ja nicht mehr. Nein, das

ist ein Vorstoss, so wie die Hitze da draussen. Also, lehnen Sie das bitte ab oder ziehen Sie das zurück, Markus Schaaf. Jetzt nicht da hinten sprechen, sondern hierherkommen und sagen, warum du es nicht zurückziehst. Ich bitte dich, es steht so in der entsprechenden Verordnung. Ich stelle eine Frage.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Das Wort hat Markus Schaaf zur Beantwortung der gestellten Frage. Er wünscht es nicht.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ja, ich kenne auch diese Berichterstattungen; ich habe es jetzt auch noch im Rat gehört. Zu diesen vielen Navigationsgeräten, die auf dem Markt und im Einsatz sind, gibt es tatsächlich spezielle Geschichten, bei denen die Fahrzeuge nicht mehr zurück und nicht mehr vorwärts kamen auf Wegen und so weiter und so fort. Das ist mir selbstverständlich auch bekannt. Nur, das Postulat will ja, dass die Regierung, dass der Kanton Zürich hier jetzt Verbesserungen bei den Navigationsdiensten leistet. Da muss man einfach sehen, wie die Regelungen heute sind. Das schweizerische Strassenverkehrsrecht, es regelt die Bedeutung der Wegweisung, es regelt, wer die öffentlichen Strassen benutzen darf. Eine Wegweisung ist ein hinweisender Charakter, sie ist nicht bindend. Das Einhalten der Signalisation ist selbstverständlich bindend, ist eine Pflicht und ist auch zu kontrollieren und im Bedarfsfall auch zu büssen. Hier sind die Regelungen ganz klar.

Bund, Kantone und Gemeinden verfügen über keine rechtlichen Grundlagen, den Verkehrsteilnehmenden eine spezielle Route vorzuschreiben, einfach zu sagen, wo sie durchfahren müssen, weder auf der Strasse noch bei der Benutzung des ÖV noch bei der Benutzung des Velos et cetera, et cetera. Es ist nicht möglich, dass wir hier im Kanton Zürich an diesem System etwas ändern. Das heisst, wir können keine verkehrslenkenden Informationen vorschreiben und Anordnungen zusammen mit den entsprechenden Navigationsunternehmen vornehmen. Das heisst aber nicht, das heisst überhaupt nicht, dass wir hier einfach nichts machen. Das weise ich in aller Form, wirklich in aller Form zurück. Wir haben gesagt, wir wollen zum Beispiel die Verkehrsdatengrundlagen im Verkehrsmanagement und überhaupt zur Verfügung stellen für alle Nutzerkreise, zur Erhebung der Qualität der Dienstleistungen und damit auch der Navigationsanbietenden. Das wollen wir zur Verfügung stellen. Dazu gehören Informationen zu Strassennetzdaten, Baustelleninformationen, Echtzeitverkehrsdaten, Verkehrsdatenplatt-

formen, die online abrufbar sind und dann hoffentlich von diesen Unternehmen, die Navigationsdienste zur Verfügung stellen, auch benutzt werden. Das heisst, wir setzen uns tatsächlich ein für eine verstärkte Koordination der Schweiz im ganzen Verkehrsmanagement und auch für einheitliche Standards. Aber, auch wenn Sie uns das Postulat überweisen, wir können nicht Google vorschreiben, welche Daten sie zur Verfügung stellt und auf welcher Datenbasis sie ihre Kundschaft betreut und welchen Weg dann die Verkehrsteilnehmenden nehmen müssen. Sie können das einfach nicht. Google ist ein Unternehmen und jeder, der Google benutzt, der benutzt das in diesem Sinne auch freiwillig. Und, Markus Schaaf, wenn tatsächlich eine unbefriedigende Verkehrssituation da ist, ja, dann muss man handeln. Da handelt sicher auch die Kantonspolizei, und dann muss man mit entsprechenden Signalisationsvorschriften antworten. Also, in diesem Sinne ist es ja interessant, über Navigationsdienstleistungen einen Bericht zu verfassen. Das ist ja sicher spannend. Aber Sie können uns damit sicher nicht den Auftrag geben, dass wir den Verkehrsteilnehmenden im Kanton Zürich die entsprechenden Routen vorschreiben und Sie können uns auch nicht den Auftrag geben, dass man uns dann in die Verantwortung nimmt, was dann Google letztlich online schaltet. Also in diesem Sinne wäre ich dankbar, wir müssten diesen zwar sicherlich interessanten Bericht trotzdem nicht schreiben, da wir ja viele andere Berichte auch haben, die uns beschäftigen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 77 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 90/2021 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Umfahrung Süd (verlegte Klotenerstrasse), Bassersdorf

Postulat Thomas Lamprecht (EVP, Bassersdorf), Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) und Ulrich Pfister (SVP, Egg) vom 29. März 2021

KR-Nr. 93/2021, RRB-Nr. 657/16.06.2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner, Thomas Lamprecht, Bassersdorf.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Seit Jahrzehnten beschäftigt der stetig zunehmende Verkehr durch Bassersdorf die Einwohner. Vor 40 Jahren, im November 1979, demonstrierten die Bürger von Bassersdorf und gingen auf die Strasse. Ich war als Knabe dabei. Das ich 40 Jahre später im Kantonsrat für diese Umfahrung einstehen würde, hätte damals niemand gedacht.

Bassersdorf leidet unter den 20'000 Fahrzeugen, die täglich durch das Zentrum fahren. Der Bau des Brüttenertunnels und die damit einhergehende Verschiebung der Kantonsstrasse im Osten eröffnet uns die einmalige Chance, einen grossen Teil des Verkehrs durch Bassersdorf auf eine Umfahrung zu verschieben. Wie sieht dies im Detail aus? Die Lage des Tunnelportals erfordert eine teilweise Verlegung der Kantonsstrasse im Osten. Der erste Teil dieser Umfahrung wird ohnehin gebaut und mündet neu in die bestehende Zürichstrasse. Mit der Weiterführung auf der bestehenden Zürichstrasse existiert der zweite Teil der Umfahrung. Nun fehlt aber der dritte Abschnitt: die Weiterführung bis ans Dorfende Richtung Kloten. Mit diesem dritten Teil wäre die Umfahrung komplett.

Deshalb habe ich dieses Postulat eingereicht. Wir fordern den Regierungsrat auf zu prüfen, ob dieser fehlende dritte Abschnitt in die bevorstehende Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans aufgenommen werden kann. Wir wissen, dass es heute sehr schwierig ist, Verkehrsinfrastrukturprojekte umzusetzen. Gerade die link-grüne Ratsseite unternimmt alles Mögliche, um aus ideologischen Gründen grundsätzlich jedes Strassenprojekt zu verhindern. Wir Bassersdorfer aber wollen einen grossen Teil des Durchgangsverkehrs aus dem Dorfzentrum von Bassersdorf verbannen, vor allem auch die grossen Staus zu Pendlerzeiten am Morgen und am Abend – fort mit dem Lärm und den Abgasen. Auch die Ansiedlung von bis zu 4000 Menschen im heutigen Industriegebiet «Steinacker» in Kloten, an der Grenze zu Bassersdorf, führt unweigerlich zu Mehrverkehr für das Zentrum in Bassersdorf. Diesen Mehrverkehr wollen wir nicht. Bassersdorf möchte diese Chance nutzen. Diese bietet sich jetzt, später wäre dies kaum mehr realisierbar. Stimmt mit den Bassersdorfern.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Ist das Glas nun halb voll oder halb leer? Diese Frage stellen wir uns ja in vielen Fällen, und ich als Exponent der politischen Mitte erst recht.

Bei der Aufnahme der Verbindungsstrasse südlich von Bassersdorf in den kantonalen Richtplan bietet sich für dieses Abwägen ein konkretes

Beispiel. Die Möglichkeit, den Verkehr künftig aussen am Dorf vorbei abzuleiten, würde das Ortszentrum in Bassersdorf zwar nicht vollständig, aber eben doch massiv vom Durchgangsverkehr entlasten. Ein für die Lebensqualität in diesem Dorf nicht unwesentlicher Effekt wäre zudem, dass die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht wird. Und auch die optimale Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete sowie die gleichzeitige Stärkung der geplanten urbanen Entwicklung im Raum Bahnhof/Bassersdorf Süd sind Aspekte, die das Glas mindestens halb voll machen und darum zumindest eine nähere Prüfung rechtfertigen. Eine solche eingehende Prüfung wird aber erst möglich, wenn das Anliegen im Richtplan eingetragen wird. So kann auch garantiert werden, dass nicht nur durch eine einzige Studie, auf welche sich die Regierung in ihrem Bericht abstützt, deren effektiven Vor- und Nachteile beurteilt werden. Wie wir alle wissen, werden Richtplandiskussionen bereits in der zuständigen Fachkommission in der Regel in aller Breite und Gründlichkeit geführt. Anhörungen werden gemacht, zusätzliche Gutachten eingeholt und bei Bedarf auch verschiedene weitere Experten und Fachgremien beigezogen.

Leider sieht die Regierung mit ihrem Blick auf das halb leere Glas nur die Schwierigkeiten, mit flankierenden Massnahmen einer Kapazitätserhöhung Paroli zu bieten. Diesbezüglich kann ich nur nochmals betonen, dass die Initianten bereits in ihrem Antrag erwähnt haben, dass in die bevorstehende Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans Massnahmen gegen die unerwünschte Kapazitätserhöhung aufgenommen werden sollen und diese mit umweltfreundlichen Massnahmen zu realisieren seien.

Wir behaupten nicht, dass die Verkehrsführung in einem dicht besiedelten Gebiet mit einfachen Rezepten gestaltet werden kann. Wir sind aber der Überzeugung, dass es möglich ist, und vor allem, dass die Bedürfnisse der vom Verkehr belasteten Wohnbevölkerung eindeutig höher gewichtet werden sollten. Aus den genannten Gründen sieht die EVP in diesem Postulat mindestens ein halb volles Glas an guten Argumenten und wird ihm deshalb zustimmen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Hier haben wir einen wunderbaren Kirchturmvorstoss; wir betrachten Bassersdorf und nur Bassersdorf. Man will den Verkehr aus den Augen haben – das hat Thomas Lamprecht so gesagt –, aus den Augen und somit aus dem Sinn. Er will es einfach vergessen. Aber er vergisst dabei, dass es auch umliegende Gemeinden gibt: Kloten, Dietlikon, Wallisellen werden durch diese Umfahrungsstrasse einen massiven Mehrverkehr bekommen. Ich hoffe schwer, dass

sich alle Klotener, Dietlikonerinnen und Walliseller hier im Rat heftig gegen diesen Vorstoss wehren. Mit dieser Strasse gibt es eine Mehrbelastung. Das ist keine Entlastungsstrasse, das ist eine Belastungsstrasse. Es geht Kulturland verloren. Thomas Lamprecht, du als Bauer, wie kannst du fordern, dass da noch weiteres Kulturland verloren geht?

Dieser Stau, den wir in Bassersdorf haben, hatten wir vorher schon bei der Interpellation (*gemeint ist Traktandum 3, KR-Nr. 80/2021*) als Thema. Dieser Stau ist nicht einfach so Stau, dieser Stau ist eine Summe von Menschen, die einfach finden, sie müssen Auto fahren, egal was ist. Auch hier wieder: vermeiden, verlagern, verbessern. Ich will, dass der Verkehr wirklich anders organisiert wird: Das ist gut für das Klima; das ist gut für die Menschen; das ist gut auch für die Aufenthaltsqualität in Bassersdorf. Machen Sie Tempo 30; machen Sie weniger Verkehr; gehen Sie in die richtige Richtung, aber nicht mit Kulturlandverlust und neuen Strassen, die insgesamt einen deutlichen Mehrverkehr bringen. So sicher nicht! Die SP wird dieses Postulat nicht unterstützen.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Vorneweg meine Interessenbindungen: Ich bin Vizepräsidentin der Zürcher Planungsgruppe «Glattal» und Altgemeindepräsidentin von Bassersdorf.

Bereits in meinem Votum zum Bauprogramm «Staatsstrassen» habe ich darauf hingewiesen, dass die Verkehrssituation für die ganze Region belastend ist und die geplanten und geforderten Verdichtungen vom Kanton im Bestand zu weiteren Verkehrsbelastungen an den Hauptverbindungen führen. So ist es für die gesamte Region wichtig – und nicht wie Felix Hoesch sagt, nur für Bassersdorf –, dass der Kanton weiterhin zusammen mit allen betroffenen Gemeinden nach Lösungen sucht, statt voreilig die Südumfahrung für Bassersdorf nicht mehr weiterzuverfolgen.

Im Synthesebericht für die Korridorstudie «Verlegung Baltenswilerstrasse in Bassersdorf», der unter der Führung des Amts für Mobilität gemacht wurde, steht unter Kapitel 7.3.: «Aufgrund der Ergebnisse empfehlen wir die Südumfahrung kurz» – was die jetzt diskutierte Verlängerung ist – «sofern die Südentwicklung Bassersdorf weiterhin angestrebt wird.» Und genau dies hat der Bassersdorfer Souverän an der Gemeindeversammlung vom 9. Dezember 2021 mit der Annahme des kommunalen Richtplanes deutlich gezeigt. Er hat einerseits das bestehende Gewerbegebiet in ein Mischgebiet umgezont und ein potenzielles Entwicklungsgebiet, wo in Abstimmung von Siedlung und Verkehr ein dichtes Mischgebiet mit attraktiven und wertschöpfungsstarken Arbeitsnutzungen sowie Wohnnutzungen entstehen soll, festgelegt. Am

20. Juni 2022 hat die Gemeindeversammlung auch die Bau- und Zonenordnung festgelegt und die Absichten im regionalen Richtplan bestätigt und das Gebiet «Bahnhof Süd» in eine fünfgeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung bestätigt. Optimale Voraussetzungen, um Siedlung und Verkehr nun aktiv gemeinsam zu planen.

Es ist uns bewusst, dass mit diesem Postulat nur ein Zeichen gesetzt wird. Aber mit den Entscheiden an der Gemeindeversammlung haben die Basserdorfer und Bassersdorferinnen ihren Teil zur Lösung beigetragen. Die Rahmenbedingungen haben sich geändert. Die Umfahrung Süd muss nun vom Kanton nochmals beurteilt werden. Deshalb unterstützt die FDP das Postulat.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Kollege Lamprecht, unser Bauer offenbar, aus Bassersdorf, hat eigentlich alles gesagt. Die Regierung lehnt das Postulat ab und befürchtet Mehrverkehr für einzelne Gemeinden. An dieser Stelle kann erwähnt werden, dass verschiedene Gemeinden in der Vergangenheit ihre Ortsumfahrung aus dem Richtplan gestrichen haben. Sie wollten dadurch verhindern, dass durch diese neuen Strassen Mehrverkehr angezogen wird. Die Situation ist nun einfach so, dass diese Dörfer weiterhin im Verkehr ersticken. Sie können hier grundsätzlich den Verkehr oder respektive die Mobilität hinterfragen. Es wird in Zukunft nicht weniger Mobilität geben. Wenn wir 2022 auf eine neue Zuwanderung von gegen 200'000 Personen zusteuern, wollen auch diese Personen mobil bleiben, egal mit welchem Transportmittel. Es ist hier eine einmalige Chance, eine neue Strasse zu prüfen, welche ein stark belastetes Gebiet entlasten würde. Mit der Überweisung dieses Postulats hat die Regierung die Möglichkeit, einen Richtplaneintrag einer entsprechenden Strasse zu prüfen und die Auswirkungen genau zu klären. Mit der Überweisung dieses Postulats ist noch keine Strasse gebaut. Ich appelliere hier auch an die Gemeindevertreter der betroffenen Gemeinden, dieser Lösung eine Chance zu geben. Stimmen Sie mit uns für die Überweisung dieses Postulats.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Zwei Sätze sind mir beim meinen Vorsprechern hängengeblieben. Der erste Satz war: Diesen Verkehr wollen wir nicht. Nun, ein solcher Satz kann keine Basis für eine vernünftige Verkehrspolitik sein. Der zweite Satz, der hängengeblieben ist: Lösungen suchen. Ja, wir müssen alle miteinander Lösungen suchen. Aber in diesem Fall müssen wir andere Lösungen suchen. Es ist ganz klar: Diese Umfahrungsstrasse bringt nur eine beschränkte Entlastung. Wir haben neben dem Quell- und Zielverkehr nach wie vor einen

massgeblichen Anteil an Durchgangsverkehr. Jeder Angebotsausbau – und eine solche neue Strasse ist ein Angebotsausbau, und zwar nicht nur auf dieser Strasse, sondern natürlich eben auch auf der bestehenden Strasse, die dann entlastet wird –, zieht mehr Verkehr an. Wir haben eine induzierte Nachfrage, die dann entsteht. Genau das ist das Problem. Das betrifft nicht nur die Strasse, das betrifft alle Angebote selbstverständlich. Aber wir können nicht einfach weiterhin nach der Fassung leben: Ja, es interessiert uns nicht, wenn es um Strassen geht.

Weiter wurde auch von der Altgemeindepräsidentin das Entwicklungsgebiet angesprochen. Es macht wenig Sinn in der heutigen Zeit, wenn man ein Entwicklungsgebiet jetzt rein oder sehr stark auf die Erschliessung mittels des MIV ausrichtet und dieses Gebiet dann auch gleichzeitig noch deutlich mit Lärm belastet. Ich bin einverstanden: In Bassersdorf haben wir ein Problem und das müssen wir lösen, gemeinsam, Gemeinden, Nachbargemeinden, Region und der Kanton. Aber diese Umfahrungsstrasse, diese Entlastungsstrasse ist keine brauchbare Lösung. In diesem Sinn bitte ich Sie, lehnen Sie dieses Postulat ab. Suchen wir miteinander nach tragfähigen und brauchbaren Lösungen. Herzlichen Dank.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Der Erstunterzeichner des Postulats kommt aus Bassersdorf, ein weiterer wohnt auf der Forch und ein Dritter lebt im Säuliamt. Die Verkehrssituation in Bassersdorf richtig einzuschätzen, gelingt dem Erstunterzeichner nicht – gleich wie der Mehrheit des Bassersdorfer Gemeinderats –, von den Mitunterzeichnern von der Forch und aus dem Säuliamt ganz zu schweigen.

Aus der Gebietsplanung «Mittleres Glatttal 2019» ist ersichtlich, dass die Südumfahrung nicht zielführend ist. Die Verzweigung von und nach Nürensdorf und Brütten liegt mitten im Dorf, im Zentrum. Die Ursache der Kolonnen zu den Stosszeiten vom Bassersdorfer Zentrum in alle Richtungen ist der Quell- oder Zielverkehr der Gemeinde Bassersdorf von und zu den Gemeinden Kloten, Dietlikon und Effretikon; ein weiterer grosser Teil des Durchgangsverkehrs von und nach Nürensdorf und Brütten, teilweise auch Winterthur.

Die vermeintliche Entlastung mit der Südumfahrung zwischen Zürcher- und Klotenerstrasse ist ein realitätsferner Traum, weil der Verkehrsfluss andere Wege nimmt. Wie der Kanton am 24. November 2020 festhielt, würde der Bau der Südumfahrung eine deutliche Kapazitätserweiterung im kantonalen Strassennetz und damit eine wesentliche Erhöhung der Attraktivität des MIV im Siedlungsraum zwischen der Auto-

bahn A1 und dem Flughafen bewirken. Die daraus zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf den Hauptachsen in den Nachbargemeinden Kloten und Dietlikon stellen eine übermässige Belastung der dortigen, teilweise bereits überlasteten Infrastrukturen dar, die durch flankierende Massnahmen nicht aufgefangen werden können. Übrigens: Die Stadt Kloten lehnt wegen des zu erwartenden Mehrverkehrs die Südumfahrung ab. Gleichzeitig widerspricht die Erreichbarkeit mit dem MIV dem Ziel, das Gebiet «Steinacker Kloten» sowie die Gebiete «Grindel» und «Bahnhof Bassersdorf Süd» primär mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Dies trifft auch dann zu, wenn die neuen Verkehrsströme am Rand der Entwicklungsgebiete vorbeiführen. Die neue Strasse im vorgesehenen Korridor zwischen Zürich- und Klotenerstrasse würde sich negativ auf die Natur und Landschaft, den Freiraum, die Gewässer und das Grundwasser sowie die Lärmsituation auswirken.

Die Postulanten zitieren aus dem Synthesebericht des AFV (*Amt für Verkehr*) lediglich, was ihnen dient, nämlich, dass die Strasse realisierbar wäre. Nicht berücksichtigt sind die negativen Punkte, wie die erhöhte Attraktivität für den MIV, insbesondere in der Beziehung Effretikon-Glattal deutliche Kapazitätserweiterung des MIV, der im Widerspruch zum GVK (*Gesamtverkehrskonzept*) steht, der das Ziel hat, den ÖV im Glattal und den Wegen vom und zum Flughafen zu erhöhen; Reserve- und Landwirtschaftszonen mit angrenzenden Wohn- und Gewerbebezonen mit Lärmempfindlichkeitsstufen II und III; dass Planungs- und Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe II bei den nächstgelegenen Gebäuden nicht eingehalten werden können – ein bisher nicht mit dem Strassenlärm belästigtes Gebiet wird damit eingedeckt, ohne dass sich die Lärmsituation an der bisherigen Strasse verbessert –; käme vollständig im Gewässerschutzbereich A und teilweise in der Grundwasserschutzzone S3 zu liegen – bauliche Eingriffe in Schutzzone S3 sind grundsätzlich nicht zulässig; würden mit dem Auen- und Altbach zwei Oberflächengewässer tangieren; der Auenbach ist gemäss kantonalem Revitalisierungsplanung ein Gewässerabschnitt erster Priorität, würde durch die Unterquerung südlich der Bahnlinie durch die Hochwassergefährdung eine wesentliche Schwachstelle darstellen; würde grösstenteils in einer Reservezone und teilweise in einer Landwirtschaftszone verlaufen, welche als Fruchtfolgefläche klassiert ist – ein belasteter Standort wird ebenfalls durchquert; würde zwischen der Hardstrasse und dem Schützenwisweg in einer archäologischen Zone zu liegen kommen – Massnahmen zum Schutz archäologischer Güter müssten getroffen werden –; das Entwicklungsgebiet «Bahnhof

Süd» würde dessen Entwicklung mit einer allfälligen Südumfahrung behindern.

Das Fazit: Die umweltrechtliche Machbarkeit der Südumfahrung ist aufgrund des Grundwasserschutzes insgesamt als sehr kritisch anzusehen; es würde massiv Mehrverkehr generiert. Rund 60 Millionen Franken für massiven Mehrverkehr und Strassenlärm in einer bisher nicht betroffenen Siedlung und kaum Entlastung auf der bisherigen Strasse ist keine Lösung. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal: Der Sprecher der Grünen war sehr ausführlich. Ich möchte nur noch auf die Problematik des Grundwassers eingehen. Das ist so; Grundwasserprobleme haben wir an dieser Stelle. Aber etwas weiter daneben haben wir viele Häuser mit dem gleichen Grundwasserproblem. Und viele Häuser haben mehr Grundfläche als eine Bahnunterführung, die das Grundwasserproblem verschärft. Also, wenn gebaut wird, ist es okay, wenn das Grundwasser tangiert wird, also, wenn Häuser gebaut werden. Aber für eine Strasse reicht es dann nicht. Das ist etwas, das unverständlich ist. Die GLP sagt, das Problem sei erkannt. Dankeschön, ja und wir möchten Lösungen suchen. Deshalb bitte ich auch, dieses Postulat zu überweisen, damit wir überhaupt beginnen können, nach Lösungen zu suchen. Die EVP sagt es ja richtig: Wir müssen auf die Umwelt Rücksicht nehmen. Das gehört dazu; das haben wir ja im Postulat auch erwähnt. Zur SP ist zu sagen, naja, ich bin nicht Bauer, sondern Schreinermeister und Unternehmer. Aber die Bauernlobby war schon bei mir und gratulierte mir. Sie wollten mich schon aufnehmen.

Tempo 30 wurde auch erwähnt. Naja, am Morgen und am Abend ist während zweier Stunden Tempo fünf angesagt. Was heisst das, Tempo 30? Eine Mindestgeschwindigkeit, dass es doch schneller geht?

Und die Nachbargemeinden hätten Mehrverkehr: Ja, einige haben Mehrverkehr, andere haben weniger Verkehr. Am Schluss wollen wir ein Nullsummenspiel. Vor allem, das möchte ich auch noch erwähnen: Der Verlust des Kulturlandes, der Brüttenertunnel, der benötigt dann ganz, ganz viel Kulturland. Wieso kann man dann die Umfahrung von Bassersdorf nicht gleich mit einberechnen? Dann ist es gar nicht mehr so viel.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es wurde gesagt, 2020 wurde im Anschluss an die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Verlegung der Baltenswilerstrasse im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels ergänzend eine vertiefte Beurteilung der Chancen und Risiken der

im Postulat geforderten Umfahrungsstrasse durchgeführt; dabei waren insbesondere auf die Wechselwirkungen mit parallelen Planungen in der Siedlungsentwicklung aufzuzeigen. Die Ergebnisse der Studie waren klar: Die gewünschte Umfahrungsstrasse kann die Ortsdurchfahrt aufgrund der Anbindung von Nürensdorf an das Staatsstrassennetz im Zentrum von Basserdorf nur teilweise entlasten. Also, die Wirkung ist halt nicht so, wie man sich das vielleicht wünscht. Dabei haben wir eine deutliche Kapazitätserhöhung im Kantonsstrassennetz im gesamten Siedlungsraum, das müssen Sie wissen, im gesamten Siedlungsraum zwischen der Autobahn A1 bei Effretikon und dem Flughafen.

Dann gibt es auch Auswirkungen der Verkehrsverlagerung in Kloten und Dietlikon, und zwar negative. In Kloten und in Dietlikon würde eine übermässige Belastung der dortigen, teilweise heute bereits bestehenden und überlasteten Infrastrukturen noch weiter belastet. Wir haben auch geschaut, ob es flankierende Massnahmen gibt, die diese Widersprüche auflösen könnten; leider war auch das nicht der Fall.

Dann auch die Lärmbelastung im Siedlungsraum: Meine Fachleute haben erkannt, dass die neue Verkehrsachse eine zusätzliche Lärmquelle darstellt bei gleichzeitiger halt nur geringer Lärmentlastung, das heisst für mich auch, der Nutzen, den wir generieren, der ist halt nicht grösser als die Belastungen; die Belastungen sind leider grösser.

Dann wäre auch noch die Weiterführung der Glattalbahn von Kloten bis Bahnhof Bassersdorf. Aber diese Weiterführung ist garantiert, sie braucht keine Umfahrungsstrasse, das heisst, wir haben auch entsprechende Kapazitätsreserven.

Fazit: Es stehen für eine siedlungsverträglichere Abwicklung des Verkehrs – dieses Anliegen, das kann ich selbstverständlich sehr gut nachvollziehen – verträglichere Möglichkeiten, betrieblicher Natur, gestalterischer Natur. Diese wurden zwischenzeitlich übrigens bereits teilweise auch realisiert. In diesem Sinne kommt die Regierung zum Fazit, dass es nicht mehr dafür gibt, als dagegen, sondern eben umgekehrt. In diesem Sinne haben wir Ihnen darum auch den Antrag gestellt, eine Berichterstattung abzulehnen. Sollten Sie den Bericht dennoch wünschen, dann würden wir den selbstverständlich liefern. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 74 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat KR-Nr. 93/2021 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports

Postulat Christian Lucek (SVP, Dänikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich) vom 28. Juni 2021

KR-Nr. 254/2021, RRB-Nr. 1120/6.10.2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner des Postulats, Christian Lucek, Dänikon.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir sind nicht zufrieden mit der Stellungnahme des Regierungsrates. Worum geht es? Die Verkehrsflächen für den Privatverkehr, die schwinden fortlaufend; es gibt immer mehr Eigentrassees, primär in den Städten, mit der Busbevorzugung. Der Verkehr wird aber nicht kleiner, die Kapazitäten schwinden, die Staus wachsen. Es geht darum, dass wir nach Lösungen suchen. Das ist tatsächlich ein Ansatz zu einer Lösung, dass man Busspuren für gewisse Verkehrsteile freigibt. Ich bin auch der Überzeugung, dass ein Missverständnis vorliegt. Wenn man die Stellungnahme des Regierungsrats liest, könnte man davon ausgehen, wir forderten eine allgemeine Freigabe der Busspuren. Das ist falsch. Wir haben wörtlich in unserem Postulat festgehalten, dass aufgezeigt werden soll, auf welchen Abschnitten solche Massnahmen möglich wären. Deshalb ist für uns die Arbeit an diesem Punkt noch nicht fertig. Es braucht diese Massnahmen zur Entlastung der besseren Verteilung des Verkehrs. Das Nutzen von Busspuren für gewerbsmässige Transporter oder Taxis oder private Busunternehmen ist so eine. Das funktioniert in verschiedenen Städten problemlos.

Was für uns aktuell weiterhin für das Postulat spricht: Es bietet eine Gelegenheit zur Analyse zu der seit Kurzem vom Bund ermöglichten Signalisation von Carpooling-Spuren. Wenn das möglich ist, muss dies auch für Bus- und Taxi-Spuren möglich sein. Wir bitten den Regierungsrat, diese Fragen zu beantworten im Rahmen dieses Postulats. Wir überweisen es. Ich danke Ihnen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): «Dessine-moi un mouton», bittet der kleine Prinz von Antoine de Saint-Exupéry den Piloten. Die Zeichnung misslingt ihm immer. Am Schluss zeichnet der Pilot eine Kiste und

sagt: «Dort ist das Schaf drin.» Was ein Freiraum für die kindliche Phantasie lässt, sich das Schaf so vorzustellen, wie er, der Prinz, es möchte. Und genau so ist es je länger je mehr mit Verkehrsmitteln. Wir wissen gar nicht mehr so genau, wofür wir für die nächsten Jahrzehnte planen.

Was ist ein Taxi? Was ein Bus? Was ist öffentlicher Verkehr? Was ist Privatverkehr? Ist Pikmi ein Taxi oder ein Bus? Was grenzt ihn von einem Quartierbus ab? Ist nur ein fahrplangebundenes Verkehrsmittel «öffentlich» und hat Anrecht auf eine eigene Spur? Und wie sieht das in zehn, in zwanzig Jahren aus? Und wer hätte vor zehn Jahren gedacht, dass erwachsene Menschen auf Trottinets durch die Stadt flitzen? Genau um diese Fragen geht es: Eine Auslegeordnung, was ein Bus, was ein Mouton ist.

Im Moment dreht sich vieles um die geeignete Raumaufteilung auf den Strassen. Weil wir – getreu DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) – nicht einfach immer mehr Infrastrukturen bauen und unterhalten können, sondern die Infrastrukturen vermehrt intelligent nutzen müssen. Und intelligent genutzt ist eine Busspur in einer Stadt, auf der alle sieben, fünfzehn oder dreissig Minuten ein Bus verkehrt, nun wirklich nicht. Wir fordern entgegen der Annahme des Regierungsrats – es wurde bereits gesagt – nicht eine flächendeckende Umsetzung. Uns ist bewusst, dass das nicht generell möglich ist und sich nicht überall aufdrängt oder rechnet. Ein Blick nach Genf reicht aber, um nachzuweisen, dass das Geforderte rechtmässig und technisch möglich ist. Man muss aber gar nicht so weit suchen. Die Taxiverordnung der Stadt Zürich sagt in Artikel 20, dass es Taxis mit Fahrauftrag gestatten ist, die Fahrspuren von Bus und Tram so weit zu befahren, als dies die Verkehrssicherheit und die Betriebsabläufe der öffentlichen Verkehrsmittel nicht beeinträchtigt. Also, es gibt zwar eine Güterabwägung, aber es ist nicht unmöglich.

Trotzdem lehnt der Regierungsrat das Postulat ab. Zu den einzelnen Argumenten des Regierungsrates: Erstens behauptet er, wir fordern eine generelle Freigabe, was so nicht stimmt. Zweitens tut sich der Regierungsrat schwer mit dem Begriff «gewerblicher Personentransport». Genau das meinen wir mit den Auflagen, die man definieren muss; festlegen, wer eben wo gemeint ist. Wenn die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) das Taxigewerbe mit taxiähnlichen Angeboten zu konkurrenzieren beginnt, dann muss man prüfen, ob das Taxigewerbe nicht auch dieselben gleichlangen Spiesse erhalten kann. Dann sei das Ganze nicht kontrollierbar. Nun, ich glaube, die Volkswirtschaftsdirektion muss so-

wieso bald eine Antwort darauf geben, wie Taxis künftig zu kennzeichnen sind. Dann kann man es auch kontrollieren. Dann sei es technisch nicht machbar. Ich erinnere daran, dass die Stadt Zürich regelmässig Busspuren für Velos und Motorfahräder freigibt zum Beispiel auf der Hardstrasse oder Hagenholzstrasse. Diese Pandorabüchse ist ohnehin schon weit geöffnet. Und letztlich widerspreche das Anliegen dem Gesamtverkehrskonzept. Aber es widerspricht eben nicht dem DiNaMo, der Auflösung dieser harten Abgrenzungen der einzelnen Verkehrsformen im Sinne eines halböffentlichen Verkehrs. Attraktive Reisezeiten werden nicht durch einzelne Taxis auf Busspuren gefährdet, sondern eher durch Tempo 30. Und, wenn Taxis attraktiver werden, wird es auch attraktiver, kein Auto zu besitzen. Das gibt dann wiederum mehr Platz für Veloschnellrouten.

In Zeiten, in denen die Diskussion um die Aufteilung des Verkehrsraumes zu Recht intensiv geführt wird, und in Zeiten, in denen die Grenze zwischen Taxis und dem ÖV verschwimmen, wäre es nicht falsch, wenn sich der Kanton Zürich Gedanken über die bessere Nutzung spezialisierter Spuren machen würde. Andere Städte zeigen, dass das Anliegen umsetzbar ist. Und auch der Bundesrat tut dies, beispielsweise mit den jüngst angekündigten Plänen für besondere Verkehrsvorschriften für Fahrgemeinschaften. Früher oder später werden wir ohnehin nicht um diese Diskussion herumkommen. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Das sind gute Fragen, die hier aufgeworfen wurden, besonders von Herrn Bourgeois. Wir haben viele neue Verkehrsmittel, und nach und nach kommen diese neuen Fahrzeugtypen in neue Fahrzeugkategorien hinein. Diese müssen gebildet werden. Wir werden dann schauen, wie wir mit diesen Fahrzeugen umgehen. Aber, das ist ja nicht das Thema des Postulats. Das Thema des Postulats ist es – wir haben es gehört –, dass Taxis, vornehmlich Taxis, auf Busspuren verkehren können, offenbar nicht überall, wie Herr Bourgeois gerade erläutert hat, sondern man will eruieren, auf welchen Strecken dies möglich sei. Man muss sicher einiges bedenken bei diesem Ansinnen, einerseits müssen diese Taxis mal die Spur wechseln, sie müssen dann in die Busspur kommen; irgendwann müssen sie sich dann wieder einfädeln in den normalen Verkehr. Fragen, die man sich stellen muss: Es gibt viele Leute, die sitzen in einem PW und möchten nicht von einem PW überholt werden, lassen dann dieses Fahrzeug nicht mehr in die normale Spur rein. Bei Bussen regeln wird das mit Lichtsignalanlagen. Die Frage ist: Sollen jetzt Taxis auch diese Licht-

signalanlagen bedienen können oder bei diesen Lichtsignalen angemeldet werden? Ich würde sagen, eher nicht. Das würde den Verkehr ausbremsen, stark ausbremsen, also den motorisierten Individualverkehr auf seiner Spur. Gleichzeitig muss ich natürlich auch, Herr Bourgeois hat es auch schon erwähnt, an die sogenannte ÖV-Initiative erinnern, die gegen Tempo 30 in der Stadt lanciert worden ist und sich den ÖV zum Feigenblatt genommen hat. Wenn wir jetzt bei diesem Feigenblatt bleiben: Sie wollen ja offenbar nicht den ÖV ausbremsen. Ich bin aber schon der Ansicht, mit dieser Taxi-Erlaubnis auf Busspuren bremsen Sie eben genau die Busse aus. Und Busse, die dann stark beschleunigen müssen und eigentlich durchfahren sollten, die haben dann plötzlich eine Kolonne von fünf Taxis vor sich und kommen da nicht mehr vom Fleck und bringen dann den Fahrplan durcheinander. Also, ich bin sehr skeptisch. Man kann das vielleicht machen in einer Stadt, wo der Busfahrplan sehr locker ist, wo alle 15 Minuten mal ein Bus kommt. Aber, das ist ja in der Stadt Zürich beileibe nicht der Fall. Dort, wo es Busspuren gibt, kommen die Busse alle fünf, sieben oder zehn Minuten, also in einem sehr dichten Takt. Da verträgt es sich nicht, dass man noch andere Fahrzeuge einschleust. Sonst gibt es eben keine Busspur. Also, ich glaube, Sie liegen mit diesem Vorstoss ein bisschen falsch. Ich merke jetzt auch, dass es Ihnen offenbar mit ihrer ÖV-Initiative nicht ganz so ernst ist, denn sonst würden Sie sich für die Freiheit, für die nicht Befahrung der Busspuren einsetzen, und nicht versuchen, andere Verkehrsteilnehmer da noch einzuschleusen. Deshalb lehnen wir Grüne das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): In Ausnahmefällen ist die Mitbenützung von Busstreifen durch Taxis bereits heute möglich. Im Postulat wird eine allgemeine Freigabe von Busspuren für sämtliche gewerblichen Personentransporte verlangt. Für uns ist nicht klar, was in diesem Postulat zu gewerblichen Personentransporten gezählt wird. Wir wollen keine Ungleichbehandlung von gewerblichen und gemeinnützigen Personentransporten. Taxis werden in diesem Postulat erwähnt, Personentransporte wie zum Beispiel Fahrdienste des Roten Kreuzes, Tixi-Taxi (*Fahrdienst für Menschen mit Behinderung*) und so weiter jedoch nicht. Seit den Diskussionen im Taxigesetz ist auch bekannt, dass es nicht klar ist – ausser vielleicht für normale Taxis mit Taxilampen –, dass es nicht klar ist, wie weitere gewerbliche Personentransporte – zum Beispiel Limousinen – einfach und gut sichtbar gekennzeichnet werden können. Unter dem Motto «Ich bin auch ein Bus» würden sicherlich einige un-

geduldige Autofahrende versuchen, auf Busspur vorzudrängeln. Busspuren und Bevorzugungsanlagen für Busse sollen den ÖV schnell und damit attraktiv machen. Wichtig ist auch, dass damit der Fahrplan eingehalten werden kann und die Anschlüsse garantiert sind. Grundsätzlich sollen Busspuren den Bussen vorbehalten bleiben. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Lieber Ratskollege Christian Lucek, wir haben durchwegs gewisse Sympathien für dein Postulat, insbesondere, dass du das öffentlich zugängliche Verkehrsangebot stärken willst. Das gefällt uns natürlich sehr.

Es bleibt aber für uns sehr fraglich, ob das mit diesem Postulat zu schaffen ist. Wir haben es gehört: Mehrere Vorredner und eine Vorrednerin, Frau Ackermann und Herr Forrer, haben es schon ausführlich beschrieben. Es gibt übergeordnete Rechtsprobleme, Begriffsdefinitionen, die noch unklar sind, Kennzeichnungsprobleme. Die Umgehungsproblematik, die sich stellt; plötzlich ist dann jeder ein Uber-Fahrer oder hat einen Kollegen, den er als Uber-Fahrer zur Arbeitsstelle chauffiert. Die Problematiken sind ungelöst. Jetzt kann man sagen, das ist dann die Aufgabe des Regierungsrates. Aber schlussendlich ist sicherlich das grosse Problem – auch das wurde bereits erwähnt –, wie stark kann man diese Busspuren strapaziert, beziehungsweise wann sind sie überstrapaziert, sodass dann auch der echte öffentliche Verkehr beziehungsweise die Busse im Stau stehen bleiben? Wir denken einfach, dass das sehr schnell passieren kann. Deshalb sind wir im Moment – das kann sich noch ändern –, aber im Moment sind wir nicht für die Überweisung dieses Postulats.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es ist so ein Postulat aus der Kategorie «täglich grüsst das Murmeltier», vielleicht nicht täglich, aber ich habe hier eine Déjà-vu. Es ist nicht das erste Mal, dass Sie dieses Thema vorbringen. Es gehört so in die Kategorie «hört sich sympathisch an, macht doch Sinn». Aber auf den zweiten Blick merkt man, dass es doch nicht so einfach ist. Wenn selbst Sie als Postulant mit einem so grossen Aber zugeben müssen, dass dies alles nur bei den Busspuren funktioniert, auf denen alle 20 oder 15 Minuten ein Bus fährt, ja dann merkt man, dass es vielleicht nicht ganz das Gelbe vom Ei ist. Und jetzt hier eine generelle Verkehrsregel aufzuheben, nämlich teilweise Taxis in einem sehr kleinen Raum zuzulassen, wo es vielleicht gehen könnte, vielleicht sinnvoll ist, da muss man schon sagen, dass es vielleicht gar nicht sinnvoll ist beziehungsweise diese Ausnahmen werden eher wieder auf

Unverständnis stossen, da es in den meisten Fällen keinen Sinn macht. Daher kann man auch sagen, in den meisten Fällen beziehungsweise im Allgemeinen sind es Busspuren. Und die machen das, was sie sollten: Sie bevorzugen den Bus. Sie sind dafür da, dass die Passagiere pünktlich sind und nicht das irgendwo an der Busstation noch ein Taxi vorne dran ist, sodass der Bus nicht vorbeikommt. Also, im Grossen und Ganzen gut gemeint, aber in der Umsetzung so nicht oder schlecht machbar, zumindest nicht sinnvoll. Wir lehnen ab. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Wir haben heute von verschiedenen Seiten ablehnende Haltungen gehört und immer, es gehe nicht, es gehe nicht, es gehe nicht. Sind wir eigentlich nicht hier, Thomas Forrer, um zu schauen, wie es gehen könnte? Ihr geht ja mit mir überein, hoffentlich, dass wir, wie gesagt, die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Wenn jemand ein Taxi nimmt oder nehmen muss, bei unserem ja wirklich guten ÖV, dann ist es, weil der total überlastet ist, viel verspätet ist oder nicht in die Richtung geht, wo er hinget, oder wenn jemand ins Spital muss oder an einen dringenden Termin. Wenn wir dieses gut gemeinte – das habe ich von der linken Ratshälfte auch gehört – gut gemeinte Postulat anschauen, dann kann man doch gut gemeint da auch etwas machen. Man kann es nämlich überweisen und die Regierung, die ja so viel plant, Umfragen macht et cetera, die soll mal eine, zwei Teststrecken machen; eine, zwei Teststrecken mit einer Signalisierung. Dann werden Sie sehen, ob es geht oder ob es nicht geht. Aber nicht, wie ich es heute und leider in den letzten elf Jahren, in denen ich in diesem Rat bin, nie gehört habe bis zu dieser Amtszeit: Immer wieder ein Nein durch die Verbotsparteien. Ich sage klar, wir haben heute leider Parteien, die wollen nur Verbote machen oder vor allem Verbote machen. Ja, wo ein Weg, da ein Wille. Bei dieser Sache hier gibt es einen Weg und auch einen Willen, indem man sagt, man macht eine, zwei Teststrecken, und zwar nicht am einfachsten Ort, sondern dort, wo man sich auch vorstellen könnte, dass etwas nicht klappt. Dann sieht man, wie es geht. Und Thomas Forrer, du als hochintellektueller, gut gebildeter Staatsangestellter, du solltest ja hinter so etwas stehen, denn beim Staat macht man das ja viel und wahrscheinlich sogar in der Germanistik.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Offenbar hat die CVP (*gemeint ist die Mitte*) weder den Vorstoss gelesen noch den beiden Vorrednern zugehört und dann tatsächlich nochmal behauptet, wir haben so etwas flächendeckend gefordert. Ich bitte die CVP: lesen.

Was ein bisschen schade ist, dass solche Vorstösse leider – auch wenn sie wirklich völlig unideologisch gemeint sind – immer nach dem Absender ideologisch kategorisiert werden. Ich lese nochmal Artikel 20 der Taxi-Verordnung der Stadt Zürich vor. Die wurde unter meiner Mitwirkung im Jahr 2014 von der damaligen Verkehrskommission verabschiedet. Diese hatte eine rotgrüne Mehrheit. Dabei war Markus Knauss (*Co-Geschäftsführer des Verkehrsclubs Zürich*), dabei war Simone Brander (*heute Stadträtin und Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements*); für die war das alles okay, für die war das alles okay. Aber jetzt wurde es zu einer ideologischen Frage. Das ist wirklich traurig, weil, wir kommen nicht um die Frage herum, wie wir diesen Raum intelligent aufteilen mit all diesen neuen Fahrzeugkategorien. In der Stadt Zürich gilt: «Den behördlich bewilligten und gekennzeichneten Taxis für den Personentransport mit Fahrauftrag ist zu gestatten, die Fahrspuren von Bus und Tram so weit zu befahren, als dies die Verkehrssicherheit und die Betriebsabläufe der öffentlichen Verkehrsmittel nicht beeinträchtigt.» Das hat eine rotgrüne Mehrheit in der Stadt Zürich beschlossen. Ich weiss echt nicht, wo Ihr Problem ist. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Es wurde heute Nachmittag schon mehrfach gesagt, dass unser ÖV überlastet ist. Ich bin mir gar nicht so sicher, ob der Absender dieser Aussage so oft mit dem ÖV fährt, vielleicht mit der Forch-Bahn. Aber meines Erachtens ist der ÖV nicht überlastet. Ich glaube, die meisten, die heute Morgen mit dem ÖV gekommen sind, haben einen Sitzplatz gefunden in der S-Bahn, sie konnten bequem hierherkommen, und zwar zu den Stosszeiten. Also, da möchte ich nicht, dass uns hier irgendein Märchen aufgetischt wird. Wenn etwas überlastet ist, dann ist es die Bellerivestrasse vor dem Bellevue. Aber das hat andere Gründe. Es hat sehr viele freie Sitze jeweils in der S7, in der S16 und in der S6 am rechten Seeufer. Benutzen Sie sie, belegen Sie sie, statt, dass sie derart viel Platz im Auto an der Bellerivestrasse beanspruchen. Aber, unser ÖV ist nicht überlastet. Ich möchte das einfach mal zu Protokoll gegeben haben.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist heute schon möglich, dass Busspuren in entsprechend markierten oder signalisierten Fällen ausnahmsweise benutzt werden dürfen. Das steht in Artikel 74b der Signalisationsverordnung. Das passiert heute schon für Taxis auf bestimmten Busspuren; das ist heute bereits Realität. Wenn die Strecken geeignet sind, ist das tatsächlich möglich.

Das Postulat fordert etwas Generelles, nämlich eine generelle Freigabe der Busspuren für sämtliche gewerbliche Personentransporter. Unserer Auffassung nach ist das klar nicht vereinbar mit der Ausnahmeregelung, weil es eben ein generelles Freigeben für gewerbliche Zwecke ist. Die Schwierigkeit für uns war auch: Was ist denn eigentlich ein gewerblicher Personentransporter? Welche Fahrzeuge sind – ausser den explizit genannten Taxis – damit gemeint? Reiseautos, Transportfahrzeuge, Limousinenservice, Schulbusse und so weiter? Was ist genau ein gewerblicher Personentransporter, der ausnahmsweise darunter fallen könnte. Wie erkennen wir dann diese Fahrzeuge im Gegensatz zu den Taxi-Fahrzeugen, die ja mit einer Taxi-Lampe als Taxi klar erkennbar sind? Der gewerbliche Personentransport als solcher ist ja nicht auf einen Blick erkennbar. Dann wären noch die Fragen, was mit nicht gewerblichen Personentransporten wie zum Beispiel Fahrdienste des Roten Kreuzes oder des Vereins «Tixi Zürich» ist. Sind die dann gewerblich oder eben nicht? Sind das Fahrten aufgrund anderer Gründe? Ich denke, das war unser Problem bei der Bearbeitung des Postulates. Dann natürlich auch die Schwierigkeit: Die Busspuren haben eine Technik, die den Bussen eben den Ablauf der Lichtsignalsteuerung anzeigt, aber die anderen Fahrzeuge haben das eben nicht. Wie fädeln wir dann diese Fahrzeuge wieder in den ordentlichen Verkehr ein, damit wir den Verkehrsfluss aufrechterhalten können?

Wir haben ein Gesamtverkehrskonzept, das sagt, wir müssen der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) – und hier spricht natürlich jetzt die Präsidentin des Verkehrsrates des ZVV –, wir müssen eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit haben, wir müssen und möchten eine hohe Fahrplanstabilität haben mittels Eigentrassees und Busbevorzugung. Das wollen wir nicht verschlechtern. Deshalb ist die Forderung des Postulats nach einer generellen gewerblichen Freigabe – nicht in Spezialfällen, ich finde, über Spezialfälle kann man immer reden – zu generell gefasst. Das wollen wir für den öffentlichen Verkehr in unserem Kanton Zürich nicht. In diesem Sinne bitte ich Sie um Ablehnung des Postulats. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 66 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 254/2021 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Fussgänger- und velofreundliche Lichtsignalsteuerung

Postulat Felix Hoesch (SP, Zürich), Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) vom 12. Juli 2021
KR-Nr. 281/2021, RRB-Nr. 1248/3.11.2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner Felix Hoesch, Zürich.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Stellen Sie sich vor, Sie gehen auf eine Ampel zu, zu Fuss, und die Ampel stellt auf Grün. Sie müssen also nicht illegal bei Rot über die Strasse gehen, weil kein Auto auf der Strasse fährt. Als Fussgänger unvorstellbar, als Velofahrer ganz selten, da es für Velos Schlaufen gibt. Schlaufen erkennen Velos, etwas, dass bei Autos eigentlich immer passiert, denn die Ampeln sind so gesteuert, dass sie die Autos erkennen und somit optimal fahren können. Wir wollen, dass die Menschen zu Fuss schneller, sicherer und mit kürzeren Wegen durch unsere Städte und Gemeinden kommen. Das ist besser für Mensch, Gesundheit und Klima, denn, Hans-Peter Amrein, wir bevorzugen Verkehrsmittel, die wenig Energie und Platz brauchen. Wir machen hier Politik und wollen den Verkehr ändern. Menschen zu Fuss brauchen am allerwenigsten Platz auf unseren Strassen, nicht nur, weil ihnen so wenig Platz zugestanden wird, sondern auch, weil sie das beste Verhältnis von persönlichem Platzbedarf, Abstand für Sicherheit und Nähe haben. Vergleichen Sie mal eine Kolonne von Autos, die langsam über eine Kreuzung rollt mit einer, die zwar immer etwas schneller, dafür mit immer mehr Abstand darüber rollt. Da ist eine Traube von Menschen, die sich bei Grün gleichzeitig in Bewegung setzt, ganz etwas anderes; die geht viel schneller über einer Kreuzung. Das habe ich bis jetzt am eindrucklichsten in Shibuya, in Tokio, erlebt.

Unsere Lichtsignal-Anlagen orientieren sich am Auto und am Auto und eigentlich nur am Auto. Gut, seit einigen Jahren orientieren sie sich auch noch am öffentlichen Verkehr und priorisieren diesen; das ist mir auch sehr, sehr wichtig. Velosensoren und -schlaufen gibt es auch ein paar wenige, aber leider noch viel zu wenige. Der gelbe Rechtsabbieger-Pfeil, der in der Postulatsantwort von der Regierung richtigerweise erwähnt wird, ist nun wirklich nur ein kleiner Schritt und hilft nur den rechtsabbiegenden Velos. Die Velos, die gerade aus oder links abbiegen wollen, denen nützt es gar nichts. Dieser Pfeil ist überhaupt nicht intelligent. Dann gibt es noch die Knöpfe für Fussgänger. Die werden aber

meist leider gar nicht wahrgenommen, sondern höchstens die Ampel bekommt mit, dass hier ein Mensch steht und über die Strasse will. Die Postulatsantwort versprach Testresultate aus Wetzikon im Frühjahr dieses Jahres. Gut, sie sind jetzt, am 16. August, gerade noch vor der heutigen Debatte veröffentlicht worden. Für mich sind die Resultate erfolgsversprechend, vor allem der Zeitgewinn von 17 Sekunden für den Bus empfinde ich als einen Erfolg. Aber von modernen Sensoren, die Menschen zu Fuss oder auf dem Velo erkennen, höre ich nichts aus diesem Test in Wetzikon. Und genau das ist für mich eine der Kernforderungen dieses Postulates. Darum ist die Überweisung heute genauso nötig wie die Einreichung. Dass dann auch ein intelligenter Computer lokal die Zeiten optimal berechnet, wie es auch beim Test in Wetzikon geschah, ist ja eine Selbstverständlichkeit. Dank diesem Postulat kann der Test in Wetzikon weiterentwickelt werden oder ein neuer Versuch kann gestartet werden. Wenn die erfreulichen Resultate dann langfristig im ganzen Kanton aufbereitet werden, können wir alle besser, schneller und sicherer zu Fuss und auf dem Velo unterwegs sein und damit die Gesundheit, Sicherheit der Menschen und das Klima verbessern. Herzlichen Dank für die Überweisung.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Im Kanton Zürich gibt es gemäss Website 335 Lichtsignal-Anlagen. Alle Lichtsignal-Anlagen seien verkehrsabhängig gesteuert – das sagt der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zum Postulat. Dabei wird «Verkehr» mit dem motorisierten Verkehr gleichgesetzt, vielleicht noch mit dem öffentlichen Verkehr. Es gibt aber auch den Fuss- und den Veloverkehr. Dieser wurde bei der Lichtsignal-Anlage-Steuerung bisher nicht berücksichtigt. Es gebe einzelne Lichtsignal-Anlagen, welche über Induktionsschlaufen für den Veloverkehr verfügen und welche auch die Velos in die Lichtsignal-Anlage-Steuerung aufnehmen können. Es gibt aber keine Aussage in der Antwort, wie viele dieser 335 Anlagen mit einer solchen Induktionsschlaufe ausgerüstet sind. Es ist zu vermuten, dass diese nur vereinzelt zum Einsatz kommen.

Das Postulat fokussiert aber vor allem den Fussverkehr. Gemäss Antwort der Regierung erfolgt die Berücksichtigung der Fussgängerinnen und Fussgänger in der Regel mittels Taster am Signalträger. Oder sie erhalten Grün, wenn der parallel dazu verlaufende Verkehr auch Grün erhält. Der Taster am Ampelmast, das sind Bettellampen. Hier muss der Fussgänger betteln, um seinen Überquerungswunsch anmelden zu können. Diese Technologie für die Grünphase der Fussgänger ist identisch

mit der vor 50 Jahren. Da gab es also keine technologische Neuerung in den letzten Jahren.

Die Regierung schreibt: «Die Postulanten legen mit Verweis auf ein Basler Pilotprojekt dar, dass der Fuss- und Veloverkehr in die Programmierung der Lichtsignal-Anlage aufgenommen werden kann. Solche Eingriffe in die Lichtsignal-Steuerung dürfen entsprechend der im Strassengesetz vorgegebenen klaren Priorisierung nicht zulasten der Busbevorzugung gehen.» Mit Verlaub: Das steht nirgends im Postulat, dass die Priorisierung zu Lasten der Busbevorzugung gehen soll. Da wird etwas ins Postulat hineininterpretiert, das nirgends steht.

An vielen Lichtsignal-Anlagen auf dem Land fährt vielleicht zweimal pro Stunde ein Bus. Mit einer im Kanton Zürich zugrunde gelegten Umlaufzeit von 75 Sekunden ergibt dies 48 Ampelschaltungen. Selbstverständlich geben zwei von diesen 48 Ampelschaltungen dem ÖV Priorität. Das Postulat verlangt nicht einmal, dass dem Fussgänger die Priorität eingeräumt werden soll. Es verlangt nur, dass auch der Fussverkehr als Verkehr erfasst und in die Ampelsteuerung einfließen soll. Es ist naheliegend, dass ein einmal erfasster Fussgänger in nützlicher Frist Grün erhalten soll. Die heutigen Umlaufzeiten sind aber auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) ausgerichtet. Lange Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger fördern die Missachtung des Rotlichts. Fussgänger brauchen entweder kürzere Umlaufzeiten oder eine bedarfsgerechte Schaltung. Genau das fordert das Postulat

In den letzten Jahren sind deutliche Fortschritte in der Technologie der Erfassung von Fussgängern gemacht worden. Mit moderner Digital-Technologie – Laser, Infrarot, Radar, Video und so weiter – können Fussgänger detektiert werden. Entsprechend können im Bereich der Lichtsignal-Anlagen auch Fussgänger erfasst und ihnen Grün gegeben werden, wenn sie die Strasse überqueren wollen. Die Technologie erlaubt es auch, die Grünphasen zu verlängern, wenn Fussgänger, zum Beispiel Gehbehinderte oder Kinder, länger brauchen für die Überquerung als die in der Steuerung vorgesehene Zeit. Damit können die Lichtsignal-Anlagen der Behindertengerechtigkeit besser Rechnung tragen. Die Grünphase wird nur dann verlängert, wenn auch wirklich ein Bedarf besteht. Ausführliche Angaben zur Technologie zur Erfassung des Fussverkehrs sind in den «Empfehlungen zur Zählung des Fussverkehrs» im Forschungsprojekt 2017/009 des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) zu finden. Umgekehrt ist es möglich die Phasen bedarfsgerecht auch zu verkürzen. Damit können die Wartezeiten an den Lichtsignalen-Anlagen für alle Verkehrsteilnehmenden verkürzt werden.

Das Handlungsprogramm «DiNaMo», Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, soll sich auch um die Fussgänger kümmern. Im Postulat wird ja nur ein Pilotprojekt gefordert. Das ist ja wirklich nicht zu viel verlangt. Dennoch lehnt die Regierung dieses Postulat ab. Wir verlangen also, dass die Digitalisierung auch für die nachhaltigste Mobilität, nämlich den Fussverkehr, einen Gewinn bringt. Bitte unterstützen Sie unser Postulat.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Lieber Felix Hoesch, ich habe leider nicht deinen Erfahrungsschatz. Ich bin noch nie nach Tokio geflogen, nicht mal nach Asien.

Nun, wir lesen Vorstösse nicht nur bis zum Absender, sondern bis zum Schluss. Deshalb ist die FDP zum Schluss gekommen, dass sie den Vorstoss unterstützt. Es ist ein interessanter Vorstoss. Der Grundsatz, der hier umgesetzt wird, ist eigentlich der Grundsatz, der «DiNaMo» fordert, nämlich Intelligenz statt noch mehr Beton, weil wir irgendwann nicht noch mehr Infrastruktur bauen und unterhalten können. Interessant am Vorstoss ist auch, dass das Thema vor rund zehn Jahren in der Stadt Zürich von bürgerlicher Seite eingebracht wurde und von Links gekippt wurde. Es hätte ja sein können, dass die gesamte Mobilität tatsächlich flüssiger würde. Irgendwie wollte man damals die Erkenntnisse eines ETH-Professors (*Ulrich Weidmann*) nicht wirklich hören. Jetzt kommt ein Vorstoss von linker Seite. Nun, es ist nicht verboten, gescheiter zu werden. Wir unterstützen es immer noch.

Wie kann eine intelligente Lichtsignal-Steuerung einen Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen und insbesondere auch den Zufussgehenden helfen – hier vor allem bei den Ampeln? Normalerweise wird ein Tischtuch nicht grösser, wenn man daran zieht. Bei klassischen Lichtsignal-Anlagen ist das auch so: Was man den einen an Grünzeiten gibt, fällt bei den anderen weg. Nicht so bei intelligenten Anlagen. Was spricht dagegen, nicht auf Grün zu schalten, wenn kein Fussgänger kommt? Und umgekehrt: Was spricht dagegen, dass ein Fussgänger nicht sofort über die Strasse kann, wenn kein Auto kommt? Da spricht wirklich nichts dagegen. Und ich bin der Überzeugung, dass wir allmählich die Technologien haben. Ich möchte keine Überwachung, es geht um anonyme Technologien, um hier die Prozesse zu verbessern, eben, getreu «DiNaMo», nicht einfach immer mehr Infrastrukturen, sondern mehr Intelligenz, mehr Digitales.

Natürlich könnte man sich am Begriff «Bevorzugung» stören, denn, wo jemand bevorzugt wird, wird manchmal auch jemand benachteiligt. Vielleicht geht es bis zu einem gewissen Grad auch darum. Aber wir

haben das netterweise mal überlesen. Uns geht es bei der Unterstützung vor allem darum, teure Infrastrukturen so effizient wie möglich zu nutzen und eben auch um den Effekt, den wir gehört haben, nämlich, dass halt viele Fussgänger – ich glaube, wir tun das alle, wenn wir ehrlich sind – bei Rot über die Strasse gehen, weil es irgendwann keinen Sinn macht zu warten. Wir wissen, wie das ist, oder?

Man darf die technischen Hürden aber schon nicht unterschätzen. Ein Beispiel: Wenn Sie auf der Winterthurerstrasse kommen – ich glaube, Gabi Petri, du machst das jeweils am Montagmorgen, ich mache es manchmal –, dann gibt es drei Geschwindigkeiten: Es gibt die 45-Kilometer-Velos, es gibt die 25-Kilometer-Velos und es gibt die langsamen Velos. Wenn man jetzt für diese drei Wellen von Licht zu Licht Grün schalten möchte, dann haben Sie nur noch Grün. Dann können die Fussgänger die Strasse nicht mehr überqueren. Zweitens, das erwähnt die Regierung: Der ÖV hat Priorität. Das ist auch richtig so. Das schränkt das Ganze ein bisschen ein. Der dritte Punkt: Ja, man kann Fussgänger erfassen, aber es gibt auch Fussgänger – das weiss man als Velofahrer, als Autofahrer –, die sind die ärgerlichsten, die stehen bei einem Fussgängerstreifen, wollen aber gar nicht rübergehen. Das macht es nicht ganz einfach.

Die Ergebnisse des Testbetriebs in Wetzikon sind zum Teil positiv, zum Teil ein bisschen ernüchternd. Aber ich denke, hier kann man weiterarbeiten und schauen, was es sonst noch für Technologien gibt. In den Augen der FDP, wie gesagt, spricht nichts dagegen, dass man einen entsprechenden Pilotversuch wagt. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Postulanten berufen sich auf eine Versuchsanlage in der Stadt Basel; gemäss der Auswertung habe diese Anlage für alle Verkehrsteilnehmer positive Effekte mit sich gebracht. Eine weitere Anlage wurde auch in der Stadt Luzern geprüft; gemäss Bericht sollen auch hier nur positive Effekte vorhanden gewesen sein. Die Situation der meisten Anlagen im Kanton Zürich gestaltet sich anders. Bei hoch belasteten Knoten werden etliche Anlagen gemeinsam mit aufeinander abgestimmten Lichtsignal-Anlagen betrieben. Ergänzend zu diesen Anlagen wird mit der regionalen Verkehrssteuerung der Verkehr so beeinflusst, dass in den Zentren die Knoten nicht überlastet werden. Im Kanton haben wir den Standard, dass innerorts die Velos auf der Strasse geführt werden. Sobald ein Neubau erfolgt, wird der Radstreifen auch mit einer Schlaufe für die Velofahrer ausgerüstet, welche Einfluss auf die Lichtsignal-Anlage hat.

Die Erfassung von Fussgängern, wie im Postulat gefordert, wäre möglich, wenn die Fussgänger sich nur in eine Richtung bewegen würden. Fussgänger, welche an der Anlage zum Beispiel vorbeigehen, würden ebenfalls eine Anmeldung auslösen und allenfalls den ganzen Verkehrsfluss für alle Knoten stören.

Wie in der Antwort der Regierung ausgeführt, wird dem Velo womöglich das Rechtsabbiegen bei Rotlicht ermöglicht. Die anderen überfahren halt dann das Rotlicht. Ebenso wird in der Antwort der Regierung auf eine Versuchsanlage in Wetzikon verwiesen. Diese Anlage wurde nun zwischenzeitlich ausgewertet. Die Erfahrung ist, dass sie keine nennenswerten Verbesserungen der Situation gebracht hat und der Versuch nicht weitergeführt wird. Busbevorzugung, MIV, Umlaufzeiten mit Phasen über verschiedene Lichtsignal-Anlagen können nicht irgendwo zwischengesteuert werden. Aber mit der Versuchsanlage in Wetzikon haben sich die Forderungen bereits erledigt; ein Versuchsbetrieb wird nicht weitergeführt; Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis. Lehnen Sie dieses Postulat, wie von der Regierung gefordert, ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich kann mich jetzt ziemlich kurzfassen. Die technischen Grundzüge des Systems wurden von Marc Bourgeois, Thomas Schweizer und Felix Hoesch ausreichend erläutert. Das kann ich weglassen.

Es freut mich, dass wir hier für diesen Vorstoss eine grosse Mehrheit haben und endlich weiterkommen. Wir müssen ganz allgemein anerkennen: Der Zeitverbrauch, die Bequemlichkeit und die Attraktivität sind ganz entscheidend bei der Auswahl, welches Verkehrsmittel eine Person nutzt. Wenn das Radfahren oder das Zufussgehen attraktiver ist, keine langen Wartezeiten hat, dann ist man auch eher bereit, mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Damit können wir auch den Strassenverkehr entlasten. Dass wir jetzt hier eine Mehrheit haben, dass wir tatsächlich Projekte durchführen, Pilotprojekte durchführen, bei denen versucht wird, mit guten Steuerungen einen Zeitgewinn für alle zu erreichen, diesen Nutzen allen zugänglich zu machen, finde ich sehr gut. Ich freue mich auf die Umsetzung dieses Postulats.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Sehr geehrter Herr Hoesch, ich weiss nicht, warum ich hier angesprochen wurde. Weil ich das letzte Mal (*gemeint ist Traktandum 4, KR-Nr. 90/2021*) einen Test unterstützt habe? Ja, ich würde einen Test sofort wieder unterstützen, kein Problem, denn ich habe nichts gegen Tests. Aber wir haben jetzt den Spezialisten gehört, Ulrich Pfister, der beim entsprechenden Amt arbeitet und

sich genau mit dieser Materie befasst. Er hat erklärt, was das bedeutet, wenn man so etwas macht. Denn es geht ja um sehr komplexe Verkehrssteuerungen. Ich habe einmal gelernt, es gibt zwei Arten von Ingenieuren, die, wenn sie ihre Arbeit richtig machen, sich manchmal die Zähne wirklich ausbeissen. Das sind die, die die Lüftungen machen wegen der Statik, die anderen sind die Verkehrsingenieure. Und ich weiss einfach nicht, ob das etwas bringt. Aber, im Gegensatz zur Linken, die vorher einfach den bürgerlichen Nein gesagt hat, als es darum ging, dass der Verkehr fliessen soll, sage ich: Natürlich unterstütze ich euren Vorstoss, Felix Hoesch, wenn ein Test etwas bringen soll. Das ist eben der Unterschied zwischen Verbotspolitik, Verbotsparteien und Parlamentariern, die sich einsetzen für die einzelnen Bürger und die Interessen, auch der einzelnen Gruppen in unserem Staat, und die Interessengruppen vertreten, auch dann, wenn sie auch nicht per se das auf ihrem – ich sag mal – Wahlprogramm haben. Aber, natürlich soll man das anschauen. Ich habe meine grössten Zweifel, dass das irgendetwas bringt. Aber ich bitte doch einfach aufgrund der Beispiele bei den vorangegangenen Postulaten, liebe Grüne, liebe Grünliberale, lieber Thomas Forrer, Sprecher der Verbotsparteien, richtet euch doch etwas mehr auf den politischen Gegner aus und hört ihnen zu. Das Gewerbe ist genauso wichtig. Wenn die «Brötli» dann bei Felix Hoesch nicht mehr ankommen, dann gibt es ein Problem.

Und das Schönste, einfach noch als Beispiel, so einer Verbotspartei ist die Ausschreibung «Mainaustrasse» in Zürich, Bericht von nicht berücksichtigten Einwendungen. Liebes Gewerbe, sucht euch selber Parkplätze für die 27 Parkplätzen, die da in der Strasse wegfallen. So kommen wir nicht weiter. Eine solche Politik können wir nicht führen im Moment, wo es wirtschaftlich schlechter geht. Wir sehen das in Deutschland am Beispiel Habeck (*Robert Habeck, deutscher Wirtschaftsminister*), am Beispiel der Grünen mit den AKW, dann krepirt das Rohr. Arbeitet mit euren Gegnern zusammen, erlaubt diese Tests, die dies wollen. Ja, ich bin dafür, ich werde es unterstützen, aber ich werde nie und nimmer diese Verbotspolitik, die hier in letzter Zeit propagiert wird von Herrn Forrer und Kollegen, unterstützen.

René Isler (SVP, Winterthur): Mich stört eigentlich am ganzen Vorstoss nur, dass da Leute etwas einreichen, die von der Materie rein gar nichts verstehen. Dem Vertreter aus der Stadt Zürich von der SP: Sie hätten ja mal jemanden fragen können von der Abteilung «Verkehrslenkung». Vorab: In Winterthur, das war fast eine Diplomarbeit von mir, die Ausschreibung. Wir hatten einst – meine Winterthurer Kolleginnen und

Kollegen dürfen einmal zuhören –, wir hatten einst eine der modernsten Verkehrslenkungs- und Verkehrssteuerungsanlagen der Schweiz. Sie ist aber letztlich kläglich gescheitert, weil es auch am politischen Willen gefehlt hat: Man konnte sich nie auf einen Verkehrsträger, der priorisiert werden sollte, einigen. Da gab es die ÖV-Lobby, dann gab es die Velo-Lobby und dann gab es die Fussgänger-Lobby. Ich zähle mich zu Letzteren, zur Fussgänger-Lobby. Sie können nicht alle drei miteinander priorisieren. Das gibt ein Gemetzel auf dieser Strasse. Mittlerweile ist diese ganze Verkehrslenkungsanlage auch in die Jahre gekommen. Aber man könnte es eigentlich statt zu digitalisieren analog lassen, weil man sich bis heute nicht gefunden hat. Wenn der Vertreter der GLP meint, man könne ja auch ausserorts oder in ländlichen Gegenden ÖV, Fussgänger und Velo alle miteinander, alle schön grün laufen lassen, funktioniert das leider nicht. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen auch von der GLP, das geht nicht. Spätestens bei einem Verkehrsknoten müssen Sie ganz klar sagen, wer priorisiert wird und wer nicht. Das ist eine politische Auseinandersetzung selbstverständlich. Die wird in Zürich auch geführt. Die Stadtzürcher haben noch ein bisschen den Vorteil, dass sie zum Teil eigene Verkehrsflächen haben für den ÖV und viel mehr Verkehrsflächen haben für die Fahrräder. Das geht aber an vielen Orten schlicht und ergreifend nicht, weil man den Platz nicht hat, weil man nicht noch zusätzlich Kulturland versauen will. Also, die Priorität, die muss politisch mal abgeseget sein. Es gibt halt ganz viele Sachen, auch in der ganzen digitalisierten Welt, die sie zwar als wünschenswert deklarieren können, tatsächlich aber noch nicht machbar sind. Ich meine, in der Regierungsantwort hat es sehr viel Praktisches, Umsetzbares. Da muss ich Ihnen ein Kränzchen winden, Frau Wirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*). Was Sie da zu Papier gebracht haben, das kann man da und dort noch optimieren, aber in der Stossrichtung ist es das, was heute diese Anlagen hergeben. Es wäre auch für uns alle wünschenswert, wenn man noch viel mehr reinpacken könnte. Aber das ist ein Prozess. Wir können das umsetzen, was der Markt auch hergibt. Die Illusionen von Linksgrün, die sind manchmal nicht mal so weltfremd, aber weltfremd ist, dass es dieses Produkt noch gar nicht gibt, die sie sich wünschen.

Ich bin für den Fussgänger, auch innerhalb der Stadt. Der geht aber immer mehr vor die Hunde, weil, zurzeit in Winterthur ist vor allem das Velo und dann der ÖV und nochmal das Velo, und dann ist vielleicht der Fussgänger an der Reihe. Das bringt man nicht unter einen Hut. Das war so ein Entscheid gewesen von der Klima-Allianz, dass man das so macht, und der Fussgänger, da gebe ich dem Vertreter aus Stadt Zürich

von der SP recht – ich bin auch einer, ich gehöre der Fussgänger-Lobby an –, kommt zu kurz. Wir haben sehr kurze Spiesse; zurzeit sind wir nur am Verlieren. Der Fussgänger geht aussen vor. Und deshalb: Dieses Postulat bringt rein gar nichts. Ein politischer Wille, der in den jeweiligen Gemeinden durchzusetzen ist, was man lieber will: ÖV, Velo oder Fussgänger oder Fussgänger vor ÖV oder Velo, wie immer sie sich entscheiden. Aber dieses Postulat braucht es dazu nicht.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vorweg, Marc Bourgeois, vielen Dank für deine und der Stimmen der FDP. Das freut mich sehr.

Hans-Peter Amrein, ich habe dich angesprochen, weil du in den vorherigen Voten mehrfach gesagt hast, alle Verkehrsträger sollen gleichberechtigt sein und man soll ein Nebeneinander von ÖV und MIV und allen anderen haben. Lieber Hans-Peter Amrein, das funktioniert nicht mit unseren Zielen, weil eine Gleichberechtigung, wie es heute funktioniert, ist eine gigantische Bevorzugung des Autos. So ist unser System heute aufgebaut, unsere Strassen sind so gebaut und auch unsere Ampeln sind so gebaut. Deshalb machen wir eben Politik, um das zu verändern. Darum machen wir hier wirklich Politik.

Dann noch zu deinem Votum, Ulrich Pfister, das nun René Isler unterstrichen hat, dass Ulrich Pfister Verkehrsingenieur sei: Auch ich habe einen Master in Raum- und Verkehrsplanung mit Spezialisierung «Verkehr». Also, ich bin diesbezüglich also nicht einfach eine Nullnummer und wehre mich an dieser Stelle dezidiert.

Dennoch, Hans-Peter Amrein, danke für deinen grünen Knopf, den du mir anscheinend doch geben willst. Das ist doch sehr schön. Schön auch, René Isler, dass du zur Fussgänger-Lobby hörst. Da gehöre ich ja wirklich auch dazu. Und wie du richtig ausgeführt hast: Verkehrsplanung ist eben Politik. Ein Verkehrsingenieur ist kein normaler Ingenieurjob, der einfach einen klaren Input und einen klaren Output hat. Sondern, es ist Politik, es ist Politik, wer an den Ampeln priorisiert wird und auch sonst im Verkehrssystem. Wer priorisiert wird, wie viel Platz ihm zugesprochen wird. Bisher primär dem Auto, in Zukunft vermehrt auch dem Velo und den Fussgängern.

Und ja, wenn das Produkt noch nicht vorhanden ist, René Isler, wie du vielleicht zu Recht sagst, wir haben einen innovativen Kanton Zürich, wir können das erfinden. Da bin ich zuversichtlich. Die Regierung hat zwei Jahre Zeit für eine Postulatsantwort. In zwei Jahren ist sehr viel möglich. Herzlichen Dank euch allen, die dieses Postulat unterstützen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Die SVP hat jetzt ein bisschen probiert, eine Expertendiskussion daraus zu machen, hat aber da einen ganz bestimmten Typ von Lichtsignal-Anlagen und Knoten herausgeschält, wo so etwas wahrscheinlich wirklich nicht möglich ist. Wir wissen alle, am Bellevue kann man nicht, nur, weil eine Fussgängerin oder ein Fussgänger kommt, die Zeiten ändern, die Umläufe ändern. Das geht einfach nicht. Das ist völlig klar. Dort geht es darum, mit einer Verkehrsmaschine möglichst viel Verkehr durchzupumpen. Punkt. Ganz einfach. Zumindest während der normalen Tageszeiten.

Aber, ich bringe nochmals ein Beispiel: die Gladbachstrasse, Winterthurerstrasse. Wissen Sie, wie viele Stunden dort die Fussgänger jeden Tag warten auf Autos, die nicht kommen, auf Velos, die nicht kommen? Wissen Sie, wie viel Stunden Velos und auch Autos dort jeden Tag auf Fussgänger warten, die nicht kommen? Das ist doch nicht intelligent. Das geht doch besser. Sie müssen mir nicht sagen als Experte, das gehe nicht. Doch, das geht. Rocket Science ist das nun auch wieder nicht. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Felix Hoesch, ich habe keinen Master in Verkehrsmanagement, aber ich glaube, ich bin auch nicht auf den Kopf gefallen. Ich bin auch nicht sicher, ob es einen Master in Verkehrsmanagement braucht, um diese Aussagen zu machen, die Herr Hoesch hier drin gemacht hat. Was er klar gesagt hat, ist, dass er gegen die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ist. Ja, Felix Hoesch, wisst Ihr eigentlich, was das Gewerbe macht für euch in der Stadt Zürich? Ihr drückt das Gewerbe aus der Stadt heraus, gebt Ihnen keine Parkplätze und dort, wo sie dann liefern müssen, büsst ihr sie, und zwar ganz massiv, und dann wollt Ihr noch eure frischen Brötchen am Morgen. So geht es nicht, was dieser Verkehrspolitiker der SP heute gesagt hat. Da garantiere ich, dass auch viele Wähler aus der linken Seite das nicht unterstützen.

Ja, mit Intelligenz soll unser Verkehr geleitet werden. Marc Bourgeois hat es Ihnen erklärt. Ich kann jetzt aus dem gleichen Quartier, wo er wohnt, und wo ich arbeite, ein weiteres Beispiel nennen: Das ist die Seefeldstrasse, Hegibachstrasse. Da ist es genauso. Nun, ich sage es nochmals ganz einfach, Felix Hoesch: Bevor irgendein Verkehrsplaner sein Fingerchen da reingesteckt hatte, hat es funktioniert. Jetzt haben Sie die Fingerchen hineingesteckt, und jetzt funktioniert es nicht mehr. Jetzt warten alle. Das ist das Problem. Es braucht etwas mehr Realismus

und etwas weniger Intellekt und etwas weniger Ideologie, was hier vertreten wurde heute Nachmittag. Natürlich kann man einen Test machen. Aber, wenn mir der Spezialist, der den ganzen Tag damit arbeitet und nicht irgendwie intellektuell als Verkehrsplaner, sondern mit den einzelnen Verkehrsanlagen, sagt, es ist ein Problem, dann muss man es nicht so machen. Aber natürlich, wenn der Steuerzahler das will, soll er das haben. Aber dann gehen die Leute aus der Stadt raus und dann gehen sie aus dem Kanton raus und dann passiert genau das, was jetzt passiert ist: 374 Firmen weniger und bald auch viele Steuerzahler weniger. Es lebe der Sozialismus.

Ulrich Pfister (SVP, Egg) spricht zum zweiten Mal: Nur noch kurz, damit keine Missverständnisse aufkommen. Ich habe keine Interessenbindung kundgetan, weil ich nicht in der Abteilung «Verkehrssteuerungsanlagen» arbeite, also, ich bin dort nicht der Fachmann, wie Hans-Peter Amrein gesagt hat. Ich hätte meine Interessenbindung kundgetan, aber ich arbeite nicht für die Abteilung «Verkehrssteuerungsanlagen»; das ist eine separate Abteilung.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zu diesem letzten Traktandum: Grundsätzlich laufen die Lichtsignal-Anlagen des Kantons Zürich mit der aktuell und auf dem Markt verfügbaren Technologie. Sie sind verkehrabhängig gesteuert und sie besitzen die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr sogar nach Fahrplanlage zu bevorzugen. Auch Velofahrende werden in der Regel automatisch erfasst und deren Fahrwunsch wird in der flexiblen Lichtsignal-Anlage-Programmberechnung berücksichtigt. Die sogenannte Umlaufzeit – und erlauben Sie mir hier ein bisschen Technik –, also die Zeitdauer, innerhalb derer alle Zufahrten und Fahrtenwünsche eines Knotens mindestens einmal berücksichtigt werden, ist bei den kantonalen Anlagen in der Regel mit 75 Sekunden sehr niedrig. Damit können wir nicht nur eine hohe Leistungsfähigkeit der Achsen sicherstellen, sondern auch, dass selbst ohne frühzeitige Erkennung eines Querungswunsches die Wartezeit regelmässig durchschnittlich im Kanton Zürich – das ist jetzt auch technisch, aber politisch relevant – nicht mehr als 30 bis 45 Sekunden beträgt. Das ist schon niedrig, das ist sehr komfortabel in unserem Kanton.

Neben der technischen Seite möchte ich aber auch auf organisatorische Optimierungen hinweisen. Seit diesem Jahr haben wir durch Signalisationsmassnahmen das sogenannte Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende ermöglicht. Das ist eine einfache und pragmatische Möglichkeit,

um Wartezeiten zu verhindern. Und nun zum Pudels Kern: Eine einseitige Priorisierung von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden, nein, das will der Zürcher Regierungsrat nicht, vor allem auch – und hier spricht wieder die Präsidentin des Zürcher Verkehrsverbundes, ZVV –, weil es den Zielen des öffentlichen Verkehrs widerspricht, weil es beim öffentlichen Verkehr gegebenenfalls durch Warten zu Fahrzeitenverlust und zu Anschlussunterbrüchen kommt. Und das wollen wir nicht. Ich verstehe nicht so ganz, warum Fraktionen, die immer den öffentlichen Verkehr unterstützen, aus ganz unterschiedlichen Dingen dem öffentlichen Verkehr an den Kragen wollen mit so ganz kleinen Massnahmen. Aber letztlich – seien Sie ehrlich – verschlechtern sie den öffentlichen Verkehr. Genau das ist der Grund, warum der Regierungsrat das Postulat abgelehnt hat. Nun können Sie uns, wie ich das hier spüre, zu einem Bericht verknurren, oder Sie können sagen, dass wir den schreiben müssen. Selbstverständlich machen wir das. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass gerade Wetzikon, wo wir einen sehr aktuellen Bericht haben zur Verkehrssteuerung, halt nicht das gebracht hat, was wir wollten. Ich gehe auch davon aus, dass bei künftigen neuen Pilotversuchen der grosse Wurf nicht möglich sein wird, dass wir halt – wie überall im Leben – mit dem Fine-Tuning manchmal zufrieden sein müssen. In diesem Sinne bitte ich um Ablehnung des Postulats.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 281/2021 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Verschiedenes

Gratulationen

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun kommen wir zur Abwechslung zu etwas Erfreulicherem: Am 14. August hat der Sohn von Domenik Ledergerber das Licht der Welt erblickt. Ich hoffe, es geht allen gut und gratuliere sehr herzlich. Wir schenken ihm einen Löwen. Ich denke, die ersten Monate hat er Freude am Löwen, nachher nimmt er dann lieber grössere «Viecher» und den Traktor – wahrscheinlich. (*Applaus*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Entlastung Lehrpersonen in der Volksschule bei administrativen Aufgaben**
 Motion *Christoph Fischbach (SP, Kloten), Christoph Ziegler (GLP, Elgg), Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil)*
- **Stärkung der Schulleitungen in der Volksschule**
 Motion *Christoph Fischbach (SP, Kloten), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Judith Stofer (AL, Zürich)*
- **Wiedereinstieg in Lehrberufe fördern**
 Postulat *Christoph Fischbach (SP, Kloten), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon)*
- **Strommangellager nicht verschärfen, Oelheizungsverbot sistieren**
 Postulat *Christian Lucek (SVP, Dänikon), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen)*
- **Fiktive Abstimmungs- und Wahlunterlagen für den Unterricht zur politischen Bildung**
 Postulat *Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch), Yvonne Bürgin (Die Mitte, Rüti)*
- **Standesinitiative zur sofortigen Wiedereinführung der Pressefreiheit in der Schweiz**
 Parlamentarische Initiative *Urs Hans (parteilos, Turbenthal)*
- **Telemedizin ermöglichen**
 Parlamentarische Initiative *Beatrix Frey (FDP, Meilen), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa), Andreas Daurù (SP, Winterthur)*
- **Affenpocken im Kanton Zürich**
 Dringliche Anfrage *Leandra Columberg (SP, Dübendorf), Jeanette Büsser (Grüne, Zürich), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa)*
- **Keine Sonderabteilungen und weitere Freiheiten für verwahrte Schwerbrecher**
 Anfrage *Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Martin Huber (FDP, Neftenbach), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch)*
- **Reichsbürgerinnen erhalten Bewilligung für Privatschule im Kanton Zürich**
 Anfrage *Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil), Rafael Mörgeli (SP, Stäfa)*
- **Minergie und Nachhaltigkeitslabels**
 Anfrage *Peter Schick (SVP, Zürich), Barbara Grüter (SVP, Rorbas)*

- **Ausstehende, versprochene Verkehrsumlagerung in der Stadt Schlieren**
Anfrage *Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Manuel Kampus (Grüne, Schlieren), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren)*
- **Kantonale Strategie zur Wohnungsversorgung und Obdachlosigkeit**
Anfrage *Nicola Yuste (SP, Zürich), Andreas Daurù (SP, Winterthur)*
- **Praxis zur Vergabe von Finanzmitteln für die Förderung der Grundkompetenzen**
Anfrage *Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Davide Loss (SP, Thalwil)*
- **Analyse für pflegerische Versorgungssicherheit**
Anfrage *Andreas Daurù (SP, Winterthur), Brigitte Rööslì (SP, Illnau-Effretikon), Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden)*
- **Platzsituation in Sonderschulen Typus B für Kinder mit Diagnosen im Bereich Autismus-Spektrum-Störungen**
Anfrage *Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Christa Stünzi (GLP, Horgen)*

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, den 29. August 2022

Die Protokollführerin:
Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
XXXXXXXX 20XX.