

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 Induktionsschleufe 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 übergehen. 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 Parkplätze, 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 krepitiert 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 abgesegnet 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 wollte 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 verkehrsabhängig 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.