

6. Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs

Postulat Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Ronald Alder (GLP, Ottenbach) und Jörg Mäder (GLP, Opfikon) vom 4. Februar 2019

KR-Nr. 46/2019, RRB-Nr. 386/17. April 2019 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, Rahmenbedingungen zu schaffen, dass selbstfahrende Autos Teil des öffentlichen Verkehrs werden. Dabei sollen insbesondere Massnahmen geprüft werden, damit selbstfahrende Autos gemeinschaftlich in einem Sharing-Modell genutzt werden.

Begründung:

Der Autoverkehr ist in vielen Gebieten des Kantons Zürich eines der drängendsten Probleme für die lokale Bevölkerung. Gleichzeitig bietet die Digitalisierung des Verkehrs durch selbst-fahrende Autos und Online-Sharing-Modelle die Chance, diesen Teil der Mobilität neu auszurichten und dabei den öffentlichen Strassenraum effizienter zu nutzen. Wie grossflächige Tests in den USA und in Asien zeigen, erobern selbstfahrende Autos immer mehr unsere Strassen. Auch in der Schweiz laufen bereits verschiedene Pilotprojekte, wie zum Beispiel seit diesem Jahr im Kanton Zug. Dass sich auch im Kanton Zürich selbstfahrende Autos durchsetzen werden, wird wohl nur noch eine Frage der Zeit sein.

Mit selbstfahrenden Autos besteht die Gefahr, dass mehr Wege gefahren werden, wenn z.B. nur eine Person auf dem Hinweg transportiert wird, und das Auto anschliessend leer zurückfährt. Andererseits könnten dieselben Autos zu einer verbesserten Effizienz insbesondere des innerstädtischen Verkehrs beitragen, wenn die Autos besser ausgelastet werden und weniger Stehzeit (d.h. Parkplatzbedarf) aufweisen. Gleichzeitig bietet eine komfortable Kombination von S-Bahn mit selbstfahrenden Autos auf der letzten Meile einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖV.

Wie Studien aufgezeigt haben, könnte durch eine geschickte Regelung und Gestaltung des Verkehrs mit selbstfahrenden Fahrzeugen zum Beispiel auf bis zu 80 % der städtischen Privatautos verzichtet werden. Das schont das Portemonnaie und die Umwelt. Profitieren würden zudem alle Verkehrsteilnehmenden, weil der öffentliche Verkehrsraum effizienter genutzt wird, und dadurch die Stauzeiten massiv reduziert werden.

Auf diesem Hintergrund ergibt sich, dass selbstfahrende Autos möglichst nicht im Privatbesitz von Einzelpersonen gehalten resp. betrieben werden sollten. Durch Vermietung (Sharing) von verschiedenen Privatpersonen oder Firmen können selbstfahrende Autos einem grossen Kreis von Nutzenden zur Verfügung stehen. Die Stadt und der Kanton Zürich sind innovative Zentren in der Schweiz und nehmen dies auch für sich in Anspruch. Es ist daher wichtig und richtig, wenn die Chancen von selbst-fahrenden Autos für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur auf unseren Strassen genutzt werden. Deshalb ist es nur folgerichtig, Teilprotokoll – Kantonsrat, 15. Sitzung vom 26. August 2019

wenn der Kanton Zürich zum Beispiel auch bei einer gesetzlichen Regelung die Rolle eines Vorreiters einnimmt.

Wie schnell es geht, bis selbstfahrende Autos die Zürcher Strassen befahren, kann niemand voraussagen. Aber Gesetzgebung braucht Zeit, und es ist ein Gebot der Stunde, sich für diese Zeit vorbereiten.

Die Regierung nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat anerkennt die Chancen, aber auch die Herausforderungen, die sich mit der rasch fortschreitenden Digitalisierung und dem gesellschaftlichen Wandel ergeben – insbesondere bei der Herausbildung neuer Mobilitätsformen. Allerdings ist die künftige Entwicklung, trotz mehreren Studien und Praxistests im In- und Ausland, aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten zum jetzigen Zeitpunkt nicht voraussagbar. Es ist aber davon auszugehen, dass neue intermodale Mobilitätsangebote entstehen werden, bei denen die Grenzen zwischen individuellem und öffentlichem Personenverkehr zunehmend verschwimmen. Persönlich massgeschneiderte Mobilitätslösungen werden vermehrt das Mobilitätsangebot bereichern. Angetrieben durch die Digitalisierung und den gesellschaftlichen Wertewandel gewinnt auch die «Sharing Economy» an Stellenwert. Autobesitz und Autonutzung werden sich zunehmend entkoppeln, auch wenn der private Fahrzeugbesitz weiterhin dominieren wird. Gleichzeitig gewinnen Taxidienste, Carsharing- und Carpooling- Angebote an Bedeutung. Parallel dazu sind auch tiefgreifende Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwarten. Wie rasch diese Entwicklungen stattfinden werden, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Unter den derzeitigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen muss davon ausgegangen werden, dass in der Schweiz Angebotskonzepte, die mittels gesetzlicher Rahmenbedingungen private Eigentümerinnen und Eigentümer von Fahrzeugen zu Sharing-Modellen verpflichten sollen, in naher Zukunft kaum Akzeptanz finden werden. Umso wichtiger sind deshalb umfassende und verkehrsträgerübergreifende Strategien, um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem aufzubauen. Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept verfolgt der Kanton Zürich eine Strategie des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes. Kapazitätsengpässe werden, sofern sie nicht dem Angebotskonzept entsprechen, gezielt mittels baulicher und betrieblicher Massnahmen behoben. Darunter fallen Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, aber auch Anreize, den Besetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. Insbesondere die fortschreitende Digitalisierung bietet diesbezüglich vielversprechende Möglichkeiten. Sie ermöglicht neben einem immer höheren Automatisierungsgrad des Verkehrsablaufs auch zunehmend nutzerfreundlichere Informations-, Reservierungs- und Bezahlungssysteme.

Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zielt in eine vergleichbare Richtung wie das vorliegende Postulat. Es ist jedoch weiter gefasst. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat KR-Nr. 47/2019 entgegenzunehmen, um neue Formen des Verkehrs, die

Auswirkungen der zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs auf das Verkehrsaufkommen und die Auslastung der Infrastruktur zu untersuchen. Für darüber hinausgehende Arbeiten sieht der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt keinen Bedarf.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 46/2019 abzulehnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): «Mehr Staus durch autonomes Fahren», «Selbstfahrende Privatautos führen zu mehr Verkehr», «Der Roboter verleitet zu mehr Kilometer», «Ohne Regulierung droht den Städten ein Verkehrschaos», so und ähnlich titelten Schweizer aber auch internationale Medien in diesem Juni nach der Veröffentlichung einer ETH-Studie. Prof. Axhausen untermauert mit den Resultaten seiner Verkehrssimulationen die Befürchtungen der Grünliberalen, dass selbstfahrende Autos zu Mehrverkehr führen würden. Genau diese Befürchtungen haben uns im Februar dazu gebracht, das vorliegende Postulat einzureichen.

Verstehen Sie mich nicht falsch. Die neuen Technologien eröffnen grossartige Möglichkeiten. Viele bisherige Studien weisen ja auch auf die zahlreichen positiven Effekte von selbstfahrenden Autos hin: Flüssigeres, regelmässiges Fahren und kürzere Sicherheitsabstände erhöhen die Kapazität von Strassen und führen zu geringerem Treibstoffverbrauch. Wenn die Autos mehr in Bewegung sind, werden weniger Parkplätze benötigt, und es bleibt mehr Lebensraum in den Innenstädten. Nicht zuletzt sind selbstfahrende Autos ein erheblicher Komfortgewinn und ermöglichen auch Menschen ohne Führerschein die Nutzung eines Autos. Aber genau dieser letzte Punkt hat es in sich. Er birgt die grosse Gefahr, dass bei einer überwiegend privaten Nutzung dieser Fahrzeuge längere Distanzen gefahren werden, eine hohe Zahl Leerfahrten stattfindet und mehr Fahrten getätigt werden. Prof. Axhausen geht davon aus, dass diese Entwicklung nur verhindert werden kann, wenn selbstfahrende Autos nicht von Privaten erworben werden können.

Die Grünliberalen wollen nicht so weit gehen und den privaten Erwerb von selbstfahrenden Autos verbieten. Der Regierungsrat schreibt in seiner ablehnenden Stellungnahme zu unserem Postulat, dass eine Verpflichtung privater Eigentümerinnen und Eigentümer auf ein Sharing-Modell kaum Akzeptanz finden würde. Aus unserer Sicht entlässt dies den Regierungsrat aber überhaupt nicht aus seiner Verpflichtung, sich diesem Problem anzunehmen. Umso mehr ist es nämlich notwendig, Gedanken und Arbeit zu investieren, akzeptable und durchführbare Lösungen zu finden.

Gerade im Rahmen von Mobility Pricing können sicher Modelle entwickelt werden, die einen genügend grossen Anreiz für das Sharing von selbstfahrenden Autos beinhalten. Judith Bellaiche hat eben den Ansatz von privilegierten Fahrspuren aufgebracht, der gerade eben nicht auf viel Gegenliebe gestossen ist. Eine andere Idee wäre eine Limitierung von Leerfahrten oder Einzelbesetzungen während

der Stosszeiten. Frau Regierungsrätin, das sind nur drei Ideen, wie ohne ein Verbot des Erwerbs von selbstfahrenden Autos und ohne den Zwang zu einem Sharing-Modell eine erhöhte gemeinschaftliche Nutzung dieser Fahrzeuge erreicht werden könnte.

Ganz wichtig ist mir bei diesem Vorstoss, dass die Politik die Entwicklung nicht verschläft, sich dann überrascht zeigt, wenn die Staus zunehmen und wieder nur mit Strassenausbauten reagieren will. Wir fordern Voraussicht und Intelligenz statt Asphalt. Prof. Hermann von der Uni St. Gallen hat sich kürzlich ebenfalls zur Axhausen-Studie geäussert. Er sieht die Entwicklung nicht ganz so kritisch, aber auch er sagt: «Die Politik muss jetzt die Weichen stellen.» Und genau das wollen die Grünliberalen tun, und ich fordere Sie auf, sich uns anzuschliessen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich gebe den Postulanten recht, der Gesetzgebungsprozess ist langwierig. Aus dieser Sicht würde dieser Vorstoss durchaus Sinn machen. Eine dannzumal optimale Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen würde Sinn machen, ebenso ist klar, dass selbstfahrende Fahrzeuge in ferner Zukunft zu unserem Strassenbild gehören werden. Aber eben, in Zukunft und das in ferner Zukunft.

Die Entwicklung steht, entgegen der Annahme von grossen Teilen der Bevölkerung und offenbar auch von Ratsmitgliedern, in den Kinderschuhen. In einzelnen, klar begrenzten und teilweise sogar abgesperrten Gebieten laufen Versuche. Eine Serienreife ist in weiter Ferne. Anlässlich der Verkehrskonferenz Zürich-Baden-Württemberg vom März 2019 wurde uns der Stand der Entwicklung vor Augen geführt. Hier werden auf klar begrenzten und massiv überwachten Strecken Fahrversuche durchgeführt. Gemäss Aussagen der Fachleute im Forschungszentrum in Karlsruhe, wird es noch Jahrzehnte dauern, bis selbstfahrende Fahrzeuge autonom unterwegs sein werden. Unbestritten ist, dass je länger je mehr unterstützende Systeme serienmässig in den Fahrzeugen verbaut sein werden und den Lenker im Alltag im Verkehr unterstützten werden. Aber eben, autonom fahren werden diese Fahrzeuge noch lange nicht.

Es ist auch nicht auszuschliessen, dass bis dann allenfalls Sharing-Modelle etabliert sein könnten. Aber dies ist in die Glaskugel geschaut. Aus diesem Grund könnte dieses Postulat Mike Shiva zur Beantwortung übergeben werden. Er schaut auch in die Glaskugel.

Wir sind der Meinung, dass dieses Postulat heute noch keinen Mehrwert bringt und lehnen es ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wieder ein reiner GLP-Vorstoss, aber diesmal sind wir inhaltlich zu einer ganz anderen Einschätzung gekommen, liebe Judith Bellaiche. Die Entwicklung bei selbstfahrenden Autos macht mir Angst, aber nicht wegen neuer Unfallformen, sondern weil sie dazu beitragen könnte, dass noch mehr schwere Blechkästen viel Energie und Platz für einen geringen Nutzen bringen und das, ohne dass überhaupt jemand durch die Windschutzscheibe schauen würde, da es keinen Fahrer mehr braucht. Das muss die Politik verhindern. Dazu

muss auch ein Verbot des Privatbesitzes der Dinge in Erwägung gezogen werden. Genau das fordert das Postulat und bekommt daher unsere Unterstützung. Mein Postulat KR-Nr. 47/2019, das wir heute leider nicht mehr behandeln werden, verlangt nur in einem kleinen Kapitel einen Bericht zu diesem Thema. Durch die Unterstützung des Postulats Schaffner zeigen wir aber deutlich, dass dieser Rat ohne Scheuklappen über das zukünftige Zusammenleben mit Autos nachdenken will. Darum unterstützen wir und danken Ihnen herzlich.

Christian Schucan (FDP, Uetikon am See): Die GLP adressiert ein Problem, das durchaus ernst zu nehmen ist, nämlich, dass die Mobilität weiter zunehmen wird. Aus dem Postulat ist aber zu entnehmen, dass selbstfahrende Fahrzeuge nicht im Besitz beziehungsweise Eigentum von Privaten stehen soll, das heisst, Private müssten also ihr Auto für den ÖV zur Verfügung stellen oder dürften kein selbstfahrendes Fahrzeug besitzen. Das ist für die FDP ein nichtakzeptabler Eingriff in das Privateigentum.

Es geht also bei diesem Postulat nicht darum, den ÖV mit selbstfahrenden Fahrzeugen zu optimieren und ein verbessertes ÖV-Angebot zu schaffen – was wir unterstützen würden –, sondern darum, Privateigentum an Fahrzeugen abzuschaffen. Das können wir nicht unterstützen. Wie soll dies in der Praxis umgesetzt werden? Was würde mit selbstfahrenden Fahrzeugen aus anderen Kantonen oder aus dem Ausland passieren, welche im Kanton Zürich regelmässig verkehren? Die FDP ist durchaus bereit, ein freiwilliges Sharing-Konzept und die Förderung des Sharings zu unterstützen. Dieses Postulat können wir in dieser Form nicht unterstützen. Wir schliessen uns der Meinung des Regierungsrates an: Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zielt in eine vergleichbare Richtung wie das vorliegende Postulat, ist jedoch weiter gefasst. Der Regierungsrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen und darin auch Konzepte für die Sharing-Ökonomie und die Rolle von selbstfahrenden Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dieses Vorgehen unterstützen wir auch.

Daher unterstützen wir dieses Postulat im Sinne dieser Ausführungen nicht.

David Galeuchet (Grüne, Bülach): Aktuell ist es schwer abzuschätzen, wann es soweit sein wird, dass autonome Fahrzeuge den Strassenraum in grosser Anzahl nutzen werden. Auch wenn die jetzigen Versuche noch bescheiden sind, so investiert die Industrie grosse Summen in diese Technologie. Um einem Wildwuchs auf den Strassen vorzubeugen, erachten wir Grünen es als zentral, möglichst frühzeitig einen Rahmen zu schaffen, welcher die Chancen der Digitalisierung im Strassenverkehr nutzt und die Risiken der Technologie minimiert.

Wenn wir die Chancen der Digitalisierung nutzen, kann dies einen grossen Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme beitragen. Aus unserer Sicht ist es zentral, dass die Digitalisierung des motorisierten Verkehrs zu einer sinnvollen Ergänzung des ÖV wird und diesen nicht konkurrenziert oder sogar zu einem Abbau führt. Der Staat soll privaten Anbietern ermöglichen, Servicedienstleistungen

anzubieten, die den bestehenden ÖV in sinnvoller Weise ergänzen. Dafür soll er Konzessionen vergeben und klare Rahmenbedingungen schaffen, speziell in Randgebieten sollen Angebote erhalten bleiben.

Durch die Digitalisierung des MIV soll der Gesamtverkehr wie auch die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn die geteilte Nutzung der Fahrzeuge – Carpooling, Carsharing – sich durchsetzt. Heute steht ein Auto 95 Prozent der Zeit herum, besetzt häufig wertvollen Raum, während gleichzeitig mindestens eine zweite Parkfläche leer auf ein Auto wartet. Während der Stosszeiten oder eher Stauzeiten versperren sich die Fahrzeuge mit einer Unterbesetzung von nur 1,1 Personen gegenseitig den Raum. Damit sich aber die geteilte Nutzung von Fahrzeugen durchsetzen kann, braucht es starke regulative Anreize wie zum Beispiel eine Priorisierung nach Belegung, verbrauchsabhängige Abgaben und eine Parkplatzreduktion. Eine verursachergerechte Bepreisung, welche auch Raum-, Umwelt- und Gesundheitskosten einschliesst, ist unerlässlich. Freiwerdende Strassen und Parkraum müssen für die öffentliche Nutzung, Begegnungsorte, Begrünung zur Kühlung des urbanen Raumes oder als Verkehrsraum für Fussgänger und Velos genutzt werden. Keinesfalls darf die Digitalisierung des Verkehrs zu einer weiteren Zersiedelung in peripheren Gebieten führen. Diese Gefahr besteht, da die Fahrzeit für andere Aktivität genutzt werden kann. Mit der Digitalisierung des motorisierten Individualverkehrs muss auch dessen Dekarbonisierung einhergehen, damit die vereinbarten Klimaziele von Paris erreicht werden können. Kosteneinsparung, welche durch die Digitalisierung des Verkehrs erfolgen, sollen für Fuss- und Veloverkehr wie auch für den ÖV eingesetzt werden.

Der Zugang zu Mobilitätsdaten ist für die Umsetzung der Digitalisierung ein entscheidender Faktor, insbesondere bei der Bereitstellung von digitalen Angeboten und Angeboten von Mobilitätsdienstleistungen. Die Bereitstellung der Daten muss transparent erfolgen, ohne Bevorteilungen von einzelnen Anbietern. Persönliche Daten dürfen nicht oder nur unter expliziter Zustimmung der Nutzer kommerziell genutzt werden.

Die Grünen erachten es als zentral, dass frühzeitig eine öffentliche Diskussion geführt wird. Die Bevölkerung muss sich bewusst sein, dass sie es in der Hand hat, den Verkehr und die öffentlichen Räume der Zukunft zu gestalten.

Deshalb unterstützt die Fraktion der Grünen dieses Postulat.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Selbstverständlich haben selbstfahrende Autos ihre Vorteile, und ich freue mich darauf, aber es ist nicht an der öffentlichen Hand, selber Forschung zu betreiben oder in die Vermietung von selbstfahrenden Autos einzusteigen. Nach einigen Versuchen mit selbstfahrenden Autos, die gescheitert sind, wird es noch einige Zeit dauern, bis diese in grösserer Zahl auf unseren Strassen anzutreffen sind. Sicherlich ist es deshalb noch zu früh, bereits jetzt mit dem Gesetzgebungsprozess zu beginnen. Die zukünftigen Formen und Möglichkeiten sind noch viel zu ungewiss.

Wir unterstützen dieses Postulat nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Ohne dass ich die Fähigkeiten eines Mike Shiva besitze, kann ich voraussagen, dass die Digitalisierung zweifellos auch in der Verkehrsabwicklung klare Vorteile bietet. So kann sie dazu beitragen, dass Autobesitz und Autonutzung sich zunehmend entkoppeln lassen, auch wenn der private Fahrzeugbesitz weiterhin dominieren wird. Gleichzeitig gewinnen Taxidienste, Carsharing- und Carpooling-Angebote an Bedeutung. Dies alles wird zu tiefgreifenden Änderungen im Mobilitätsverhalten führen. Selbstfahrende Autos gehören hier dazu, wie bereits laufende Pilotprojekte zeigen.

Selbstfahrende Autos bieten grosse Chancen: Höhere Kapazitäten aufgrund kürzerer Abstände auf den Strassen oder weniger Unfälle, weil der Unsicherheitsfaktor Mensch kleiner wird, sind nur zwei davon. Wie bei allem gibt es aber auch hier Kehrseiten: Wird der Besitz von selbstfahrenden Autos auch für Private möglich, kann es problematisch werden. Wie wir gehört haben, besteht die Gefahr, dass dann beispielsweise die Anzahl der gefahrenen Autokilometer eher zu- als abnimmt. Es ist ebenfalls ein Augenmerk darauf zu werfen, dass mit der Zunahme von selbstfahrenden Autos der nach wie vor effizientere ÖV nicht konkurrenziert, sondern primär ergänzt wird.

Eigentlich gilt auch bei diesem Thema, dass es in eine Gesamtschau bezüglich der zukünftigen Mobilitätsformen gehört. Da aber ein Regulierungsbedarf besteht, der zudem rechtzeitig vorbereitet sein muss, macht es Sinn, den Anliegen dieses Vorstosses eine besondere Aufmerksamkeit zu geben.

In diesem Sinne ist die EVP bereit, dieses Postulat zu unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir haben diesen Vorstoss in der Fraktion diskutiert und kamen letztendlich zum Ergebnis, dass dieser auf kantonaler Ebene zumindest zurzeit falsch oder zu früh ist. Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für selbstfahrende Autos müssen zuerst vom Bund geschaffen werden. Der Regierungsrat hat hier im Moment noch zu wenig Kompetenzen beziehungsweise zu wenig zu sagen. Jedoch verdient der Gedanke, dass selbstfahrende Fahrzeuge nur für eine gemeinsame Nutzung beziehungsweise für ÖV-Zwecke zulässig sein sollen, eine lobende Erwähnung und würde auch von uns unterstützt werden. Doch auch dies liegt hier wohl in Bundeskompetenz und kann nicht vom Kanton bestimmt werden.

Über den Rest des Postulates können wir uns wohl erst unterhalten, wenn das Ganze greifbarer wird, und auch die Rahmenbedingungen hierfür stehen. Zum jetzigen Zeitpunkt steckt es in unseren Augen noch zu sehr in den Kinderschuhen, und wir sehen nicht, wie sich das hier in der Postulatsbeantwortungsfrist gross ändert. Wir wollen daher, dass der Regierungsrat seine Energie eher in die Beantwortung von Vorstössen investiert, die weniger «Glaskugelei» brauchen, dass er seine Zeit sinnvoller investiert. Oder wie Sie in Ihrem Vorstoss vorhin gesagt haben: Vielleicht sind Sie hierfür ein paar Jahre zu früh dran. Wir verfolgen das Thema auf jeden Fall aufmerksam weiter, einerseits die selbstfahrenden Autos,

die es durchaus schon gibt, sowie die aktuellen Tests von selbstfahrenden Bussen hier in der Schweiz.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ein Stichwort habe ich jetzt vielfach gehört: Zukunft. Wir sprechen über etwas, was zurzeit einfach nicht entscheidungsfähig ist. Und wir sprechen über etwas, was der Kanton Zürich gar nicht kann. Die Strassenverkehrsordnung des Strassenverkehrsgesetzes mit den Pflichten, ein Fahrzeug zu lenken, und die Aufmerksamkeit dabei auf die Strasse zu lenken, ist Bundesrecht. Das können wir nicht einfach in den Abfall werfen.

Es sind viele Mobilitätsformen mit selbstfahrender Technik für die Zukunft denkbar; es wurde der öffentliche Verkehr erwähnt. Sicher, man könnte vielleicht den Nachtbusverkehr besser ausbauen, man könnte diese Technologie auf wenig genutzten Strecken im öffentlichen Verkehr vielleicht einmal einsetzen. Ob das in zehn Jahren sein wird, in zwanzig Jahren, ich weiss es nicht. Klar ist aber, dass der Kanton Zürich die gesetzgeberischen Möglichkeiten nicht hat, hierfür die Rahmenbedingungen zu schaffen.

Deshalb bin ich für die Ablehnung des Postulats. Ich danke Ihnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) spricht zum zweiten Mal: Als Vertreterin einer Mittepartei möchte ich meine Kollegen zur rechten und zur linken Seite wieder einmal daran erinnern, dass es nicht nur schwarz und weiss gibt. Wenn Sie das Postulat genau gelesen haben, fordern wir kein Verbot des privaten Besitzes von selbstfahrenden Autos, aber wir wollen Massnahmen, damit diese Autos möglichst gemeinschaftlich genutzt werden – ich habe Möglichkeiten dazu aufgezeigt. Es geht auch nicht um einen Gesetzgebungsprozess, Ruth Ackermann, auch nicht um staatliche Forschung oder einen staatlichen Betrieb dieser Fahrzeuge. Es geht aber darum, dass wir uns mit diesem Zukunftsthema befassen. Da bin ich nun bei Manuel Sahli: Du hast gesagt, dass der Regierungsrat noch zu wenig Kompetenzen in dieser Sache hätte. Aber gerade mit diesem Postulat schaffen wir Abhilfe, den Regierungsrat zu zwingen, sich damit zu beschaffen und auch uns selber auf das Zukunftsthema vorzubereiten.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Auch die Regierung weiss, dass die rasch fortschreitende Digitalisierung und der gesellschaftliche Wandel wesentliche Treiber sind, die zu neuen Mobilitätsformen führen. Also, das ist uns bekannt, das können Sie auch in unserem Gesamtverkehrskonzept nachlesen. Auch die Regierung weiss, dass persönlich massgeschneiderte Mobilitätslösungen und die Sharing-Ökonomie an Bedeutung gewinnen werden. Das steht auch in unserem Gesamtverkehrskonzept. Und die Regierung weiss auch, dass die Grenzen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr verschwimmen werden und wenig Differenziertheit haben werden. Das wissen wir auch. Und wir wissen auch, dass der Autobesitz und die Nutzung, dass sie sich zunehmend entkoppeln werden, und dass man Fahrzeuge gut auslasten will. Soweit so gut. Das sind nicht wirklich neue Erkenntnisse.

Nun wollen Sie ja mit Ihrem Postulat, liebe Grünliberale, die Angebotskonzepte mittels gesetzlicher Regelung so vorantreiben, dass eben das private Eigentum mit autonomem Fahren zum Sharing verpflichtet wird. Genau das ist doch das Problem. Es wurde hier im Rat auch von Kantonsrat Valentin Landmann gesagt, dass wir hier keine rechtlichen Möglichkeiten haben. Als Verkehrsministerin möchte ich aber dieses grundsätzlich wichtige Thema gesamtheitlich diskutieren, eben über das genannte Postulat. Was mir Sorgen macht, ist, dass wir jetzt autonomes Fahren bereits mit Zwang verknüpfen: Ihr dürft dann nur, wenn Ihr das mit einer Belegung von so und so viel Fahrten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr nutzen könnt. Ich weiss nicht, wie Sie die Diskussion dann in der Öffentlichkeit führen wollen. Wenn ich von autonomen Fahrzeugen höre, dann höre ich in der Öffentlichkeit oft Fragen, ob das denn sicher sei? Wie es mit den Unfällen steht? Wer haftet hier? Ich möchte diese Diskussion führen, weil ich an die Zukunft von autonomem Fahren glaube. Aber bitte, lassen Sie uns nicht damit beginnen, dass wir den Leuten vorschreiben, dass wenn die autonomen Fahrzeuge kommen, sie sich verpflichten müssen, diese und diese andere Fahrt zu führen. Dieser Mix ist am Schluss nicht innovativ und ist schlussendlich auch nicht innovationsfördernd. Deshalb bitte ich Sie wirklich, dieses Postulat, das völlig falsche Zeichen setzt, nicht zu überweisen. Aber bitte überweisen Sie dann das Postulat KR-Nr. 47/ 2019, das uns die Möglichkeit gibt, über die Bewältigung der Herausforderungen mittels innovativen Verkehrsformen für die Mobilität der Zukunft in unserem Kanton zu diskutieren. Also, bitte überweisen Sie dieses Postulat nicht, aber, wenn wir dazukommen, das andere.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 86 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 46/2019 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist für heute erledigt.