

#### **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 Infahrzeugsystemen 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 Vorschriftsignale. 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 vorgesehenen 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 Navigationsdiensten 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, Küssnacht):* Frau Sanesi, kennen Sie Roger Schwinski (*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, Küssnacht) 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, Verkehrsdatenplattformen, 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.