

## **8. Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen**

Postulat Felix Hoesch (SP, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 4. Februar 2019

KR-Nr. 47/2019

*Ratspräsident Roman Schmid:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister, Egg, hat an der Sitzung vom 17. Juni 2019 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Wir stecken mitten in der Verkehrswende. Und durch Corona (*Covid-19-Pandemie*) hat diese Veränderung noch mal eine deutlich schnellere und andersartige Dynamik gewonnen, und wir wissen noch gar nicht, was von diesen Neuerungen Bestand haben wird. Aber auf alle Fälle entwickelt sich die Mobilität durch technische Erfindungen viel mehr in Form einer Mobilitätsrevolution und weniger in Form einer einfachen Weiterentwicklung. Und auch ohne die spürbare Revolution war das Thema «Verkehr» im Sorgenbarometer der Bevölkerung bereits in der Vergangenheit oft auf den obersten Plätzen. Darum stelle ich mir als Volksvertreter die Frage: Wie müssen und wollen wir die Zukunft auf unseren Strassen, Plätzen und Wegen gestalten? Für mich ist es keine akzeptable Antwort, dass wir einfach abwarten und alles so geschehen lassen, wie es eben geschieht.

Wie alles im Leben und in der Politik hat auch die Mobilität verschiedenste Aspekte: die Volkswirtschaft, die individuelle Freiheit und der Spass, aber auch die Beeinträchtigung anderer Menschen und die natürliche Umgebung. Diese werden sich alle durch die Mobilitätsrevolution verändern. Teilweise wird die Veränderung nur marginal sein, teilweise aber auch dramatisch. Um diese Aspekte und die potenziellen Veränderungen zu beleuchten, bitten wir in diesem Postulat um die Untersuchung folgender Fragen: Was sind die Auswirkungen selbstfahrender Fahrzeuge? Dabei geht es primär um die Frage: Wie wird die Nutzung abgeschätzt in Abhängigkeit, ob die Fahrzeuge den Fahrenden privat gehören, oder ob sie zur allgemeinen Verfügung stehen, natürlich gegen ein Entgelt, sei es pro Nutzung oder in einer Flatrate? Wie im Postulat 46/2019 von Barbara Schaffner betreffend «Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs», das im Zusammenhang mit diesem Postulat entstanden ist, stelle auch ich die Frage, wie die Zukunft aussieht, wenn selbstfahrende Autos in einer Extremvariante gar nicht im Privatbesitz sind. Aber auch andere Verkehrsmittel werden aktuell häufiger genutzt und stehen immer weiteren Teilen der Bevölkerung zur Verfügung: Velos, Elektrofahrräder, Trottinets, Scooter, Enuus (*Kleinstfahrzeuge*) und so weiter und so fort. Hier ist es genau so wichtig zu antizipieren, wie sich deren Nutzung verändern wird, wenn sie vermehrt zur Verfügung stehen beziehungsweise von Organisationen zur Verfügung gestellt werden. Also geht es wieder um die Frage nach den Besitzverhältnissen und den Mietoptionen.

Der öffentliche Verkehr bleibt in meiner Welt das Rückgrat für den Personentransport. Nur er kann auf wenig Raum und in vernünftiger Zeit grosse Menschenmassen bewegen. Aber die letzte Meile muss von der Gesellschaft und damit von der Politik optimal gestaltet werden. Diese letzte Meile ist je nach Verkehrsmittel und Raumtyp natürlich sehr unterschiedlich lang. Selbst mir als Städter ist es darum klar, dass im ländlichen Raum, wo die Wege oft länger sind, nicht einfach die Lösungen aus den Kernstädten übernommen werden können.

Und natürlich darf niemals die natürlichste Fortbewegungsform vergessen gehen: Wir gehen alle primär mal zu Fuss, und das ist meist der erste und letzte Schritt eines Weges. Mit Fussverkehr spart man am meisten Energie und Platz und tut gleichzeitig etwas Gutes für die Gesundheit. Das ist individuell wichtig und natürlich auch für die ganze Gesellschaft.

In Zukunft dürfen wir vor allem die einzelnen Verkehrsmittel nicht mehr einzeln betrachten. Dank Multimodalität werden immer mehr Wege von einer Kombination von Verkehrsmitteln bewältigt. Das ist gut so. Aber auf die intelligente und gesellschaftsverträgliche Kombination kommt es eben schon sehr drauf an.

Zürich ist die Innovationsregion der Deutschschweiz. Darauf bin auch ich stolz und das soll so bleiben, auch im Bereich Mobilität. Aber eben auch in der Alltagsmobilität. Und die besteht eben nicht aus autonom fliegenden Lufttaxis, denn diese werden nie ein Massentransportmittel sein.

Auch im Gesamtverkehrskonzept von 2018 wird im Handlungsschwerpunkt 6 auf innovative Angebotsformen im Personenverkehr hingewiesen. Und im Handlungsschwerpunkt 7 geht es explizit um automatisierten Verkehr. Diese Schwerpunkte will ich mit diesem Postulat vorantreiben und so etwas mehr Text als diese zwei kurzen Abschnitte studieren. Darum danke ich dem alten Regierungsrat, dass bereits er bereit war, dieses Postulat entgegenzunehmen. Und ich bin froh, wenn es nun heute überwiesen wird und die Arbeit an dem Bericht aufgenommen wird. Und dann freue ich mich in zwei Jahren auf die Resultate und die Besprechung in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) und im ganzen Kantonsrat. Herzlichen Dank für Ihre Stimme.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Dieses Postulat ist der Regierungsrat bereit zu übernehmen. Im Postulat 46/2019, selbstfahrende Autos als Teil öffentlichen Verkehrs wurde bereits ein Teil dieses Postulates behandelt. Die zur Debatte stehenden selbstfahrenden Fahrzeuge werden noch lange nicht Bestandteil des Verkehrs, geschweige denn des öffentlichen Verkehrs sein. Dies wurde uns an der Verkehrskonferenz Zürich/Baden-Württemberg klar vor Augen geführt. Die grossen Hersteller haben hier die Serientauglichkeit bereits nach hinten geschoben. So erübrigt sich auch die Klärung der Auswirkungen des unterschiedlichen Besitzes dieses Fahrzeuges, ob im privaten, öffentlichen oder im Besitz von privaten Dienstleistungsunternehmen. Ebenso hat uns die Zeit bereits wieder eingeholt in Bezug auf die Fahrräder, welche sich auch im privaten, öffentlichen oder im Besitz von privaten Dienstleistungsunternehmen befinden. Der untaugliche Versuch mit den billigen China-Velos war von kurzer Dauer. Das Konzept hat sich nicht

bewährt, und diese Fahrräder sind bereits wieder vom Markt verschwunden. Zurzeit sind Elektrovlos an verschiedenen Standorten verfügbar – mal schauen, wie lange.

Weitere, angeblich innovative Elektrogefährte bevölkern unseren Strassenraum. Hier müssen wir aber ganz klar differenzieren, daher ein kleiner Exkurs durch dieses gesetzliche Angebot und die gesetzlichen Bestimmungen zu deren Inverkehrbringung, angefangen bei den Stehrollern, meistens als «Segway» bekannt: Hier fehlt den meisten Geräten eine Typenprüfung. Diese dürfen für unsere Strassen nicht in Verkehr gebracht werden, sie benötigen ein Kontrollschild. Der Stehroller der Marke «Segway» ist zurzeit der einzige Stehroller mit Typenprüfung. E-Trottinets bevölkern auch unsere Strassen und werden von verschiedenen Anbietern im öffentlichen Raum angeboten. Diese angebotenen E-Trottinets sind erlaubt und typengeprüft. Es tummeln sich dort leider sehr viele E-Trottinets, welche im Internet bestellt werden können und wegen fehlender Typenprüfung nicht auf die Strasse dürfen. Weitere Exoten sind «Solowheel», einrädige Fahrzeuge, bei welchen die Personen im Bereich der Radnabe stehen, bekannt unter «Power Wheel», «Airwheel» et cetera. Diese Geräte sind bis dato nicht typengeprüft und dürfen nur auf privatem Grund verwendet werden. Die Verwendung auf öffentlichem Grund ist illegal, sie gehören nicht auf die Strasse. Eine weitere Kategorie sind die «Smart Wheel», hier stehen Sie quasi auf einem Brett zwischen den Rädern und steuern mit Gewichtsverlagerung. Hier gibt es ganz wenige typengeprüfte Produkte, welche auch mit einem Kontrollschild ausgerüstet werden müssten. Nicht typengeprüft und ohne Kontrollschild verkehren diese Geräte illegal auf öffentlichen Strassen. Weiteres Trendgerät: Motorisierte Skateboards dürfen auch nicht in den Verkehr gebracht werden.

Warum dieser Exkurs? Abgesehen von den vielleicht in vielen, vielen Jahren selbstfahrenden Autos, werden diese Trendgeräte den Verkehr nicht grundlegend ändern. Einzig wird die Strecke, welche noch zu Fuss bewältigt wurde, mit einem Trendgerät zurückgelegt. Da die meisten dieser Trendgeräte mit den heutigen Bestimmungen gar nicht auf die Strasse dürfen, erübrigt sich ein Bericht des Regierungsrates. Es ist ein Blick in die Kristallkugel. Zuerst müsste in Bern eine Lösung für die Legalisierung dieser und zukünftiger Geräte gefunden werden.

Wir sehen keinen Mehrwert in einem Bericht und lehnen das Postulat ab.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Die FDP unterstützt das Postulat, allerdings aus einer leicht anderen Perspektive, als dies die Postulanten tun. Wir betrachten das Thema unserer Meinung nach aus einer ganzheitlicheren Perspektive. Es macht durchaus Sinn, dass man sich frühzeitig über die zukünftige Verkehrssystemgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen Gedanken macht. Man muss frühzeitig die Leitplanken stellen, damit man sich nachher nicht sagt «Hätten wir doch dazumal die Strassen für diese heutige Mobilität richtig gebaut». Das Postulat fokussiert vor allem auf selbstfahrende Fahrzeuge und ihre Besitzverhältnisse. Dies ist möglicherweise ein wenig zu kurz gegriffen. Selbstfahrende Fahrzeuge sind sicher ein wesentliches Element, aber die FDP erwartet, dass mit dem

Postulat das gesamte Digitalisierungspotenzial im Verkehr und im Verkehrssystem berücksichtigt wird. Wichtig ist auch, dass nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Lasten- und Güterverkehr berücksichtigt werden. Dies wird im Postulat leider nicht explizit erwähnt. Ob die Besitzverhältnisse tatsächlich so entscheidend sein sollen, wie dies die Begründung suggeriert, lasse ich mal im Raum stehen. Aus Sicht der FDP steht vielmehr im Zentrum, dass wir ein nachhaltiges Verkehrssystem anstreben, das sowohl den Anforderungen der Wirtschaft, der Wirtschaftlichkeit, der Gesellschaft und der Umwelt genügt, und dabei insbesondere die Bewegungsfreiheit und die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels gewährleistet sind.

Im Sinne dieser Ausführungen unterstützt die FDP dieses Postulat. Besten Dank.

*Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich):* Es ist wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis wir in unseren Strassenräumen und im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich zahlreiche selbstfahrende Fahrzeuge sehen werden. Dies wird kein Ausschnitt aus einem futuristischen Film sein, sondern Teil unserer gelebten Realität. Damit einhergehend, werden sich viele Veränderungen abzeichnen, die wiederum zahlreiche Chancen und neue Perspektiven für uns alle bieten. Langfristige Effizienz und Flächengewinne im Verkehrsraum, Kapazitätsgewinne auf der Strasse, neue Möglichkeiten für eine optimierte Verkehrssteuerung, verminderte verkehrsbedingte Umweltbelastungen sowie aufgewertete öffentliche Stadt- und Verkehrsräume.

Insbesondere als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr eröffnen die autonome Mobilität sowie die aufkommenden Sharing-Modelle grosse Vorteile. Optimal werden sie eingebunden sein in ein verursachergerechtes Mobility Pricing. Im Zusammenhang mit der wachsenden Bevölkerung in den urbanen Gebieten befinden sich die hierfür benötigten Rahmenbedingungen ebenfalls im Wandel. Namentlich reden wir von einer steigenden Mobilitätsnachfrage, einer Veränderung der bislang bekannten Mobilitätsmuster, von zunehmenden technischen Innovationen und von gesellschaftlichen Veränderungen. Die technologischen Möglichkeiten für selbstfahrende Fahrzeuge sind heute bereits weit fortgeschritten. In zahlreichen Fahrzeugen sind die benötigten Systeme bereits eingebaut. Teilweise kann auch bereits darauf zugegriffen und in rechtlich beschränktem Rahmen davon Gebrauch gemacht werden. Ohne Sonderbewilligung ist heute jedoch das vollautomatisierte Fahren in der Schweiz verboten.

Die Stadt und der Kanton Zürich sind innovative Zentren in der Schweiz. Der Kanton Zürich soll sich deshalb proaktiv mit der Mobilität der Zukunft auseinandersetzen und dabei eine Vorreiterrolle einnehmen. Insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs sollen die neuen technologischen Möglichkeiten und die verkehrstechnischen Herausforderungen auf eine progressive Art und Weise bewältigt werden. Schweizweit laufen bereits einige Pilotprojekte mit selbstfahrenden Bussen beispielsweise in Sitten und Fribourg. Dies bestätigt, dass die Auswirkungen der Digitalisierung auf den Verkehr und die Fortschreitung der technologischen Möglichkeit bereits heute stark spürbar sind und sich in den kommenden Jahren mit Sicherheit immer stärker artikulieren werden.

Entgegen dem im Gesamtverkehrskonzept festgehaltenen Zeithorizont müssen die Dinge also bereits heute aktiv angegangen werden. Für die neuen, damit einhergehenden Sharing-Modelle müssen entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden, beispielsweise für Car-Sharing, Car-Pooling, Letzteres ganz nach dem Motto «Nutzen statt besitzen», was langfristig zu einer deutlichen Verringerung der Gesamtanzahl Automobile führen wird. Diese Modelle erfreuen sich innerhalb der Bevölkerung einer steigenden Beliebtheit. Die Stadt Zürich ist übrigens weltweit an der Spitze des Car-, E-Velo- und -Trottinett-Sharings, gemessen an der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner. Gemäss einer Studie der ZHAW (*Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften*) wird heute das Potenzial der Anbindung und Kombination mit dem ÖV bei weitem nicht ausgeschöpft und umgesetzt.

Zuletzt will ich Ihnen noch einen wichtigen sozialen Aspekt zur obengenannten Mobilitätsform für unsere Gesellschaft darlegen: Personen mit eingeschränkter Mobilität können dank der neuen Möglichkeiten, die sich ihnen mit dem Nutzen von selbstfahrenden Fahrzeugen erschliessen, von mehr Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, von mehr Unabhängigkeit, von mehr Flexibilität und von mehr Freiheit profitieren.

Die Grünliberalen beantragen aus den eingangs genannten Gründen eine Annahme des Postulates. Besten Dank.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Die Mobilität wird sich in den kommenden Jahren rasant verändern. Um einem Wildwuchs auf den Strassen vorzubeugen, erachten wir Grüne es als zentral, möglichst früh ein klares Bild davon zu haben, wie wir die Chancen der Digitalisierung im Strassenverkehr nutzen können. Wenn wir uns frühzeitig damit auseinandersetzen, können wir agieren und müssen später nicht unter Druck reagieren. Wenn wir die Chancen der Digitalisierung im Verkehr nutzen, kann dies ein grosser Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme sein. Der Staat soll privaten Anbietern ermöglichen, Mobility-as-a-Service-Dienstleistungen anzubieten, die das bestehende ÖV-Angebot in sinnvoller Weise ergänzen. Dafür soll er Konzessionen vergeben und klare Rahmenbedingungen schaffen. Speziell in Randgebieten sollen solche Angebote den klassischen ÖV ergänzen.

Aus unserer Sicht ist es zentral, dass die Digitalisierung des motorisierten Verkehrs zu einer sinnvollen Ergänzung des heutigen öffentlichen Verkehrs wird und diesen nicht konkurrenziert oder sogar zu einem Abbau dessen führen darf. Durch die Digitalisierung des motorisierten Individualverkehrs soll der Gesamtverkehr wie auch die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn sich die geteilte Nutzung von Fahrzeugen, sprich Car-Pooling, Car-Sharing, durchsetzen wird. Freiwerdender Strassen- und Parkraum muss für öffentliche Nutzung, Begegnungsorte, Begrünungen zur Kühlung des urbanen Raums oder als Verkehrsraum für Fussgänger und Velofahrer genutzt werden. Der Zugang zu den Mobilitätsdaten ist für die Umsetzung der Digitalisierung ein entscheidender Faktor, insbesondere bei der Bereitstellung von digitalen Angeboten der Mobilitätsdienstleistungen. Die Bereitstellung der Daten muss transparent

erfolgen, ohne Bevorteilung von einzelnen Anbietern. Persönliche Daten dürfen nicht oder nur unter expliziter Zustimmung der Nutzer kommerziell genutzt werden. Keinesfalls darf die Digitalisierung des Verkehrs zu einer weiteren Zersiedelung in peripheren Gebieten führen. Diese Gefahr besteht, da die Fahrzeit für andere Aktivitäten genutzt werden kann. Kosteneinsparungen, welche durch die Digitalisierung des motorisierten Verkehrs erfolgen, sollen für den Fuss- oder Veloverkehr wie auch den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Mit der Digitalisierung des motorisierten Individualverkehrs muss auch dessen Dekarbonisierung einhergehen, damit die vereinbarten Klimaziele erreicht werden können.

Die Grünen erachten es als zentral, dass frühzeitig eine öffentliche Diskussion über die Digitalisierung des Verkehrs 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. Lassen Sie uns die Herausforderungen annehmen und stimmen Sie dem Postulat zu, wie es auch die Grüne Fraktion tut. Besten Dank.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Unser Strassenraum ist beschränkt, besonders in den Städten. Er muss effizient und effektiv genutzt werden. Es müssen unbedingt alle neuen und kreativen Ideen und Möglichkeiten zur zukünftigen Mobilität analysiert und bewertet werden. Wir brauchen mehr Fahrzeuge mit weniger Platzbedarf, wie Fahrzeug-Sharing in jeglicher Form. Dazu gehören auch selbstfahrende Fahrzeuge. Bereits heute führen die vielen unterschiedlichen Fahrzeugtypen – vom Bus über Autos bis zu E-Trottis – bezüglich Fahreigenschaft, Fahrgeschwindigkeit, Fahrraum und Abstellmöglichkeiten zu einer Zunahme von Nutzungskonflikten. Es gilt: Grundsätzlich stört immer der andere. Bin ich Fussgänger, stören mich die Velos. Bin ich Velofahrer, stören mich die Autos. Bin ich Autofahrer, stören mich die Fussgänger. Uns ist es wichtig, dass die Mobilitätsformen der Zukunft und die zukünftigen verkehrstechnischen Herausforderungen anhand von Daten und Fakten analysiert werden, um optimale Massnahmen planen und durchführen zu können. Übrigens, ich habe vor einiger Zeit an einer bundesweiten Umfrage in einem mehr als einstündigen Interview über meine Mobilitätsgewohnheiten Auskunft gegeben, also sammelt auch der Bund bereits Daten zu diesem Thema. Der Verkehr in den Städten ist eine Kampfzone der Rücksichtslosigkeit, heisst es. Das darf nicht sein. Toleranz ist von allen gefragt. Die CVP unterstützt dieses Postulat.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben», diese Mahnung hatte Michail Gorbatschow (*sowjetischer Staatspräsident*) 1989 zwar tatsächlich geäussert, aber nicht in dieser prägnanten Form. Den berühmt gewordenen Satz verantworten zwei Journalisten, die ein kompliziertes Politiker-Übersetzer-Deutsch vereinfachen wollten.

Zu spät könnte es auch sein, wenn sich die Zürcher Regierung erst in ein paar Jahren mit der Frage beschäftigt, wie eine intelligente Verkehrsgestaltung der Zukunft aussehen muss. Denn immer mehr Verkehrsmittel beanspruchen immer knapper werdenden Raum. Zunehmen werden natürlich auch die Anforderungen an die Sicherheit. Ob wir selbstfahrende Fahrzeuge gut finden oder nicht, steht

hier nicht zur Debatte, zumal nur schon eine effizientere Nutzung des Strassenraums dafür sorgen wird, dass sich zumindest teilautomatisierte Fahrzeuge durchsetzen werden. Und die unzähligen elektrisch betriebenen Zweiradfahrzeuge werden zunehmend wissen wollen, wo sie am Ende ihrer Fahrt stehenbleiben und neue Energie aufladen dürfen.

Da die Angst vor Bestrafung ein schlechter Motivator ist, möchte ich den Regierungsrat lieber an das gute Gefühl erinnern, das sich beim Stellen der richtigen Weichen automatisch einstellt. Und das lässt sich umso häufiger erleben, je weniger die Fahrpläne und das Streckennetz bereits festgelegt sind. An einer intelligenten Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen mitzuwirken, gehört zu jenen Arbeiten, die auch Spass machen können. Wir freuen uns, wenn der Regierungsrat dies ebenso sieht, und danken ihm für die Bereitschaft, dieses Postulat entgegenzunehmen. Meine einleitenden Worte geben mir auch die Gelegenheit, allen Journalistinnen und Journalisten zu danken, die meine komplizierten Sätze in Jahrhundertzitate verwandeln.

Die EVP will eine intelligente und innovative Verkehrsgestaltung und wird deshalb dieses Postulat überweisen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wir haben dieses Postulat geprüft und diskutiert, und leider erschliesst sich uns der genaue Wille der Postulanten nicht, wir sehen nicht ganz, was man sich von einem solchen Bericht verspricht. Für einen nicht näher definierten Zukunftsbericht fordern die Postulanten Zahlen über den Anteil von selbstfahrenden Fahrzeugen im Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus sollen noch Schätzungen zu Fahrrädern und sonstigen Elektrogefährten erhoben werden. In der Begründung wird dann das Ganze noch mit Raumplanung und Car-Sharing vermischt. Wir erwarten von solch einem Bericht daher nicht allzu viele Ergiebige beziehungsweise sehr viel Diskussionsmaterial, wie es angedeutet wurde, wir meinen, dass es letztendlich zu nichts führt. Und wir denken, dass der Regierungsrat seine Ressourcen besser im Verkehrsbereich, besser in sinnvolleren und konkreteren Bereichen einsetzen sollte, beispielsweise bei der Veloinfrastruktur, wie dies beim letzten Vorstoss (*KR-Nr. 9/2019*) bereits besprochen wurde. Hier haben wir es jedoch aus unserer Sicht zu viel mit Zukunftsmusik zu tun, die zurzeit noch besser auf Bundesebene besprochen und angeschaut wird.

Die Fraktion der Alternativen Liste wird daher dieses Postulat nicht überweisen.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Natürlich – das weiss ich auch –, es wird noch einige Zeit vergehen, bis wir selbstfahrende Fahrzeuge auf unserer Strasse haben, seien es individuelle Fahrzeuge oder seien es auch selbstfahrende Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr. Das weiss ich. Trotzdem bin ich überzeugt, dass neue Technologien ein grosses Potenzial haben. Und ich glaube an die Kraft der neuen Technologien, ich glaube an die Kraft unserer Unternehmen. Ich glaube an unser Unternehmertum und ich glaube an die Innovationskraft unserer Unternehmen auch im Kanton Zürich. Die Innovation wird ein Treiber sein für die Mo-

bilität. Wir konnten ja nun in dieser schwierigen Corona-Zeit Erfahrungen machen. «Spitzen brechen», dieses Thema wird uns in Zukunft beschäftigen. Potenziale wie Home-Office nutzen, ich glaube, es ist jetzt der Moment – es ist ein sehr guter Moment –, hier auch in die Zukunft einzusteigen. Sie hat schon lange begonnen, aber sicher beginnt sie heute.

Gleichzeitig können wir mit diesem Postulat auch aufzeigen, wo denn die Grenzen sind für Innovation, für den Staat, wo er wirken kann und wo er nicht wirken kann beziehungsweise auch nicht wirken soll.

In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen. Und selbstverständlich – ich habe es schon beim letzten Vorstoss gesagt – werden wir dieses Thema in einen grösseren Kontext stellen. Vielen Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 47/2019 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.