

#### **4. Fussgänger- und velofreundliche Lichtsignalsteuerung**

Postulat Nicola Yuste (SP, Zürich), Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Lisa Letnansky (AL, Zürich) vom 2. Oktober 2023

KR-Nr. 281b/2021

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat eingeladen, bei Lichtsignalanlagen die Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr bedarfsgerechter zu steuern. Dazu sollten in einem Pilotprojekt auch neue Technologien getestet werden, welche den Fuss- und Veloverkehr automatisch erfassen. Der Regierungsrat führte verschiedene Pilotprojekte in Winterthur, Schlieren, Dietikon und Wetzikon durch, um die bedarfsgerechte Steuerung der Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr zu ermitteln. Dabei wurden auch Optimierungsansätze für zu Fuss Gehende und Velofahrende getestet sowie Erkenntnisse aus Versuchen mit Wärmebildkameras in Basel berücksichtigt. Es zeigte sich, dass für die einzelnen Anspruchsgruppen immer Optimierungspotenzial besteht, aber selbstverständlich gibt es auch eine Konkurrenz zwischen den Anspruchsgruppen. Bezogen auf die untersuchten Situationen hat sich insgesamt eine sinnvolle Lösung ergeben, nämlich eine Verkürzung der Umlaufzeit. Diese Erkenntnisse fliessen heute nicht nur in anstehende Sanierungen ein, sondern es werden bei Bedarf auch vorzeitige Sanierungen durchgeführt, und auch bei Neu- und Umbauten werden Erkenntnisse selbstverständlich berücksichtigt.

Eine Minderheit der KEVU beantragt eine abweichende Stellungnahme zu diesem Postulat. Darin wird festgehalten, dass der Regierungsrat die Möglichkeiten der intelligenten Lichtsignalsteuerung unterschätze, dass er das Potenzial der Wärmebildkameras nicht ausschöpfe und dass in Zukunft die künstliche Intelligenz berücksichtigt werden könne.

Die Kommissionsmehrheit ist zufrieden mit dem Bericht und beantragt die Abschreibung des Postulats ohne abweichende Stellungnahme.

***Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Daniel Sommer, Benjamin Walder:***

*II. Es wird folgende, vom Bericht des Regierungsrates abweichende Stellungnahme abgegeben.*

*Abweichende Stellungnahme*

*Wir anerkennen die Versuche, welche die Direktion unternommen hat, um dieses Postulat zu erfüllen. Insbesondere danken wir dem Amt für Mobilität für die Testberichte, welche die KEVU (Kommission für Energie, Verkehr, Umwelt) einsehen durfte.*

*In einigen Punkten sind wir aber mit den Schlussfolgerungen nicht einverstanden und wollen folgende Punkte festhalten:*

1. *Der Regierungsrat unterschätzt die Möglichkeiten intelligenter Steuerung der Lichtsignalanlagen. Schon diese Tests haben mit mittlerem Aufwand Ideen für Verbesserungen aller Verkehrsteilnehmenden gezeigt. Solche Überprüfungen sollen in Zukunft an den Lichtsignalanlagen im Kanton Zürich Standard sein.*
2. *Bei der Analyse mit Wärmebildkameras wurde nicht untersucht, ob dank Kameraerkennung die Grünphase für langsame Menschen zu Fuss verlängert werden kann. Dies war eine wichtige Erkenntnis beim Test in Basel.*
3. *Auch wenn der Einsatz von Wärmebildkameras Aufwand bei Installation und Wartung der Lichtsignalanlagen bedeutet, ist der Gewinn bezüglich Wartezeit und Aufwand für das Knopfdrücken für Menschen zu Fuss und auf dem Velo doch gross und darum unbedingt bei zukünftigen Anlagen zu berücksichtigen.*
4. *Die Erkennung der Bewegungen der Menschen zu Fuss und ihre Absichten wird in Zukunft wohl noch einfacher dank künstlicher Intelligenz lokal berechenbar sein.*

*Der Regierungsrat definiert in den Legislaturzielen 2023–2027 selbst:*

*LFZ 6.5 «Die Velo-, Fuss- und Wanderwegnetze sind sicher und attraktiv für den Alltags- und Freizeitverkehr.»*

*Dies kann mit bedarfsgerechter Steuerung der Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt werden.*

*Felix Hoesch (SP, Zürich): Stellen Sie sich bildlich vor: Ein Pulk, eine grosse Gruppe von Menschen, läuft gleichzeitig los. Diese Menschen können in der Tat gleichzeitig in einer Gruppe zusammen losgehen. Und dann das Kontrabild, eine Kolonne von Autos: Sie sehen, wie eines losfährt, dann das nächste und so weiter. Diese Autos sind viel langsamer, brauchen viel mehr Platz, und deshalb brauchen wir viel mehr Fussverkehr in unseren Städten und Agglomerationen, wo es eng ist. Nur so können wir unseren Platz wirklich effizient nutzen. Darum sollten wir den Fussverkehr weiter fördern, darum haben wir dieses Postulat eingereicht, und ich danke noch einmal für die Unterstützung bei der Überweisung.*

*Vielen Dank für die Postulatsantwort der Regierung, die war sehr spannend, insbesondere hat sie Simulationen vorgenommen, Simulationen am Computer, wie Signale gesteuert werden können. Das ging deutlich über die Postulatsforderung hinaus, aber es passt sehr gut zu diesem Postulat. Ich danke herzlich.*

*In der KEVU haben wir auch die technischen Berichte erhalten. Die sind sehr, sehr wichtig und gehen in meinen Augen in einigen Punkten noch weiter und zeigen noch klarer darauf, dass es wirklich einiges bringt, wenn man die Lichtsignalzeiten anders steuert. Darum ist es wichtig, dass diese Berichte auch öffentlich werden. Eigentlich ist es erstaunlich, dass überhaupt ein Postulat nötig war, denn es ist evident, dass es Verbesserungsmöglichkeiten gibt.*

*Und ich bitte Sie auch, einen Unterschied zwischen Stadt und Kanton zu machen. Die Stadt Zürich, die ja einige Freiheiten in der Gestaltung der Möglichkeiten hat, hat oft kürzere Umlaufzeiten, was der Kommissionspräsident angedeutet hat. Aber das führt leider dann auch dazu, dass ab und zu ein Rückstau von Autos entsteht. An den Landkreuzungen gibt es das fast gar nie. Da muss es wirklich*

richtig Stau haben, damit ein Rückstau an den Lichtsignalen entsteht. In den Städten hingegen kommt es ab und zu vor, dass sie erst beim zweiten Mal überkommen, obwohl kein wirklicher Stau ist. Aber für Fussgängerinnen und Fussgänger ist das wesentlich effizienter.

Ich empfinde die Postulatsantwort der Regierung als viel zu defensiv, vor allem viel defensiver, als die technischen Berichte suggerieren. Und darum verlangen wir in unserer abweichenden Stellungnahme, dass wirklich noch weiter ausgeführt wird, dass unsere Lichtsignalanlagen in diese Richtung, in Richtung Optimierung, in Richtung Intelligenz, gesteuert werden können. Ganz wichtig beim Test in Basel mit einer Wärmebildkamera fand ich, dass die Grünphase für Menschen beispielsweise in einem Rollstuhl oder mit einem Kinderwagen etwas länger dauert. Damit wird die Sicherheit wesentlich erhöht. Und auch der Regierungsrat hat in seinen Legislaturzielen ja das Ziel, mehr Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Lichtsignalanlagen sind ein Weg, um den Fussverkehr attraktiver zu machen, und darum bitten wir um Unterstützung der abweichenden Stellungnahme.

Ich muss aber auch ganz klar sagen: Die ÖV-Bevorzugung geht natürlich vor. Also wenn der Bus kommt, dann soll er auch wirklich fahren können. Es geht in diesem Vorstoss überhaupt nicht darum, den Bus auszubremsen. Herzlichen Dank für eure Unterstützung.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Meine Interessenbindung: Ich arbeite in der Verkehrspolizei-Spezialabteilung. In dieser Abteilung ist auch der Dienst «Lichtsignalanlagen» angesiedelt, aber ich arbeite nicht in diesem Dienst.

Unser Kommissionspräsident hat die Ziele des Postulats ausgeführt, es braucht aus unserer Sicht ein Miteinander von allen Verkehrsträgern. Die SVP war überrascht, welcher Aufwand betrieben wurde, um diese Antwort mit fundierten Daten zu unterlegen. Jetzt müssen Sie sich diese Zahlen in der Erhebung des Regierungsrates auf der Zunge zergehen lassen. Anschliessend frage ich mich, wer eine abweichende Stellungnahme unterstützen kann.

41 Seiten umfasst der Bericht «Eignungsabklärung Optimierung Lichtsignalanlagen Kanton Zürich für den Veloverkehr», 98 Seiten Technischer Bericht «Fuss-/Velofreundliche Lichtsignalanlagen – Auswirkungen von Steuerungsmassnahmen», 48 Seiten «Fuss- und velofreundliche Lichtsignalanlagen – Analyse und Massnahmen zur bedarfsgerechten Steuerung des Langsamverkehrs an Lichtsignalanlagen», 18 Seiten «Videodetektion an Lichtsignalanlagen – Untersuchung Anmeldung per Videodetektion».

Weiter wurde im Bericht des Regierungsrates auch ausgeführt, dass bei 30 Anlagen die Schaltung der Fussgängerquerung fix im Umlauf programmiert ist und nicht separat gesteuert werden kann. Hier erübrigen sich die geforderten Anwendungen.

Grundsätzlich muss hier erwähnt werden, dass bei Sanierungen von Lichtsignalanlagen ein allfälliges Verbesserungspotenzial sehr wohl ausgeschöpft wird und auch neue Systeme geprüft werden. Bei einem sinnvollen Verhältnis von Kosten, Aufwand und Nutzen werden Neuerungen eingeführt. Unsere Verkehrssysteme

sind sehr komplex und müssen verschiedenen Anspruchsgruppen wie Fussgängern, Velos, ÖV und MIV (*motorisierter Individualverkehr*) gerecht werden. Der Regierungsrat hat seine Aufgabe mehr als erfüllt. Wir erachten die Postulatsantwort mehr als genügend. Wir schreiben das Postulat ab und lehnen die abweichende Stellungnahme ab.

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich):* Die FDP hatte damals das Postulat überwiesen mit dem Argument, dass die Technologie gefördert werden soll, damit Wartezeiten für alle vermieden werden können.

Die Antwort des Regierungsrats ist auch sehr technisch. Es gibt trotzdem einige Punkte, bei denen der Regierungsrat hervorgehoben hat, was schon alles bereits jetzt gilt, nämlich die Rechtsabbiege-Möglichkeit für Fahrräder, die verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen durch Anmeldung an Induktionsschleifen, die Anmeldung via Taster am Signalträger oder die ÖV-Bevorzugung mittels Bus-Anmeldeschlaufen oder die Funkmeldung. Diese Ergebnisse muss man auch den Fakten gegenüberstellen, nämlich dass im Strassengesetz der ÖV bevorzugt wird und dass die Bedürfnisse der Fussgänger, Fussgängerinnen und Fahrradfahrenden angemessen berücksichtigt werden müssen. Und man muss schon auch sehen, dass jede Bevorzugung zum Nachteil eines anderen Verkehrsträgers geht. Wir schreiben deshalb das Postulat ab und werden die abweichende Stellungnahme nicht unterstützen. Wir erwarten keine neuen Erkenntnisse durch die Prüfung der in der abweichenden Stellungnahme geforderten Punkte. Die KEVU-Minderheit, die die abweichende Stellungnahme eingereicht hat, verlangt beispielsweise eine noch stärkere Prüfung und Berücksichtigung der Künstlichen Intelligenz (KI) bei den Lichtsignalen und dass Wärmebildkameras und die Verwendung der KI bei der Erkennung der Bewegungen und Absichten von Fussgängern in Zukunft besser berücksichtigt werden müssen. Und ich möchte wirklich sagen, dass ich nicht möchte, dass eine Wärmebildkamera oder eine Künstliche Intelligenz meine Absicht erkennt. Fussgänger sind unberechenbar, auch ich möchte unberechenbar bleiben. Und es ist schon sehr interessant, dass die Ratslinke, die diese abweichende Stellungnahme eingereicht hat, sich gegen Kameras im öffentlichen Raum wehrt beziehungsweise sie nur sehr zurückhaltend einsetzen möchte. Aber wenn es dann um die Bevorzugung von Fussgängern geht, dann sollen Wärmebildkameras und Künstliche Intelligenz eingesetzt werden, das finde ich schon ein wenig seltsam.

Wir unterstützen die abweichende Stellungnahme nicht. Danke.

*Daniel Rensch (GLP, Zürich):* Die GLP hat das Postulat ja mitunterzeichnet, unterstützt aber die abweichende Stellungnahme nicht, und ich gebe eine kurze Begründung, warum sie dies nicht tut. Wir finden, der Regierungsrat hat aus den Pilotprojekten in Winterthur, Schlieren, Dietikon und Wetzikon viele richtige Schlüsse gezogen. Und die Tests zeigen: Wir haben Verbesserungspotenzial, aber nur mit einer sorgfältigen Balance zwischen Fuss- und Veloverkehr, ÖV und schliesslich auch dem motorisierten Verkehr. Wir möchten Fortschritt, aber auch Realismus. Forderungen, wie ein breiter Einsatz von Wärmebildkameras, klingen

sehr interessant. Die Versuche zeigen jedoch: Nur in klaren Situationen bringen sie etwas, sonst überwiegt der Aufwand. Entscheidend ist für uns, dass die Erkenntnisse systematisch in Sanierungen und Planungen einfließen, hoffentlich mit kürzeren Wartezeiten und besserem Lauffluss für alle, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Denn niemand wartet gerne unnötig lange, und zu lange Rot-Phasen führen am Ende dazu, dass sie kreativ umgangen werden. Zur Anschauung dazu empfehle ich einen Ortsbesuch an jeder grösseren Kreuzung in der Stadt Zürich.

Das Postulat hat seine Wirkung erfüllt: Wir haben Daten, wir haben konkrete Verbesserungen und die Umsetzung läuft. Dafür danken wir dem Regierungsrat und insbesondere dem Amt für Mobilität ausdrücklich. Es ist nun nur konsequent, den Vorstoss heute ohne zusätzliche Wunschliste als erledigt abzuschreiben.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Als Mitunterzeichner und Mitverfasser möchte ich mich für die geleisteten Arbeiten der Volkswirtschaftsdirektion herzlich bedanken. Es wurden fünf Studien in Auftrag gegeben. Und, Ueli Pfister, es mussten verschiedene Methoden untersucht werden, darum wurde auch relativ viel Papier produziert. Es sind auch Erkenntnisse daraus hervorgegangen, das ist wichtig. In diesen Grundlagenstudien sind auch viele Empfehlungen aufgeführt, welche aber keine Aufnahme in die Postulatsantwort gefunden haben. Daher unterstützen wir die abweichende Stellungnahme. Es sollen nicht nur Studien erstellt, sondern daraus auch die notwendigen Empfehlungen in die Praxis umgesetzt werden. Das hätten wir in der Postulatsantwort gerne gesehen.

Die Variante «kürzere Umlaufzeiten bei Lichtsignalanlagen» schafft es im Ranking der Massnahmen auf den ersten Platz. Sie weist umfassende Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden auf, insbesondere auch für den ÖV, und wird daher empfohlen – siehe den technischen Bericht «Fuss- und velofreundliche LSA-Auswirkungen (*Lichtsignalanlagen*) für Steuerungsmassnahmen». Kürzere Umlaufzeiten bedeutet weniger lange Wartezeiten. Davon profitiert insbesondere der Fuss- und Veloverkehr, da bei einer Grünphase alle wartenden Fussgänger und Velofahrenden queren können. Es ist unbestritten: Lange Wartezeiten verringern die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. Lange Wartezeiten stehen also der im Gesamtverkehrskonzept geforderten Zielsetzung, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, entgegen. Aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs führen fussgänger- und velofeindliche, dumme oder nicht nachvollziehbare LSA-Steuerungen mit langen Wartezeiten zur Missachtung des Rotlichts, denn Fussgänger fühlen sich vergessen. Lange Wartezeiten sind deshalb auch ein Sicherheitsrisiko. Umgekehrt fördern kurze Umlaufzeiten die Beachtung des Rotlichts und sind eine Sicherheitsmassnahme.

Der oben erwähnte Bericht weist auch nach, dass kürzere Umlaufzeiten nicht nur in städtischen Gebieten, sondern auch in der Agglomeration und auf dem Land zu Verbesserungen führen. Neben der Verkürzung der Umlaufzeiten wurden auch Studien in Auftrag gegeben, welche verschiedene Detektionstechnologien getestet haben: Laser, Infrarot, Radar, Video. Und bei Videos geht es eben nicht um die Erkennung der einzelnen Personen, sondern nur um eine Wärmebildkamera,

die ja keine Rückschlüsse auf Personen erlaubt. Auf der Webseite des Kantons steht, dass der Regierungsrat mit der Strategie und dem Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (*DiNaMo*) seine Stossrichtung für eine zukunftsgerichtete digitale, nachhaltige und effiziente Mobilitätsentwicklung festlegt. Das passt doch gut. Mit der Erfassung des Fussverkehrs können zum Beispiel die Grünphasen bei grösseren Gruppen, zum Beispiel bei Schulkindern oder bei Menschen mit Mobilitätsbehinderung, verlängert oder bei fehlendem Bedarf auch verkürzt werden. Die Stadt Zürich hat solche Anlagen auf Schulwegen bereits im Einsatz. Auch der Veloverkehr kann durch die Detektion der Velos optimiert werden.

Fazit: Kürzere Umlaufzeiten kann man günstig und rasch einführen, aber auch aufwendigere Verfahren sind manchmal sinnvoll und zahlen sich aus. Wir hoffen also, dass künftig unter dem Programm «DiNaMo» mehr in die intelligente LSA-Steuerung investiert wird und weniger in eine betonierte Infrastruktur. Dazu gehören zum Beispiel separate Abbiegespuren. Sie verlängern die Querungsdistanz, die Sicherheitszeiten und damit die Umlaufzeiten. Schlanke Knoten mit nur kurzen Umlaufzeiten sind daher zu bevorzugen.

Wir schreiben mit abweichender Stellungnahme ab.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Die Idee, Grünphasen von Lichtsignalanlagen bedarfsgerecht zu steuern, klingt gut. Besonders für einzelne Anspruchsgruppen wäre das von Vorteil, ist aber im Moment noch kaum umsetzbar, aber vielleicht in Zukunft. Vielleicht wäre es möglich, wenn wir alle endlich Chips unter der Haut tragen würden, aber diesbezüglich sind die Menschen wahrscheinlich genauso unberechenbare Wesen – zum Glück. Es wurden bereits einzelne Lichtsignalanlagen daraufhin geprüft, dazu gibt es aber noch viele Bedingungen zu beachten. Unter anderem darf es kein Hindernis für die ganze Mobilität sein, Anpassungen müssten mit den normalen Revisionen vorgenommen werden können. Es braucht aber auch noch Entwicklungen bei der Hard- und Software; es ist noch viel zu tun. Felix Hoesch wünscht sich, dass der Bus Vorrang hat vor den Fussgängern. Soll eine Rangordnung erstellt werden? Vielleicht Velos vor Fussgängern oder umgekehrt, Rollerfahrer vor Töffs? Es gibt noch viele Fragen zu besprechen.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die abweichende Stellungnahme nicht, wir erwarten keine zusätzlichen Erkenntnisse. Wir sind aber mit der Abschreibung einverstanden.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Wer zu Fuss unterwegs ist, erlebt bei Lichtsignalen und vor allem in den Städten oft dies: (*Der Votant legt eine Kunstpause ein.*) Genau, er oder sie wartet, bis es grün wird. Das ist ja auch normal im Normalfall. Ärgerlich ist es, wenn man kein Grün hat und sich im Verkehr trotzdem nichts bewegt. Natürlich wäre die verlorene Zeit eigentlich vernachlässigbar, was sie aber deshalb nicht ist, weil sie das Unterwegssein zu Fuss und mit dem Velo unattraktiv macht, und das widerspricht den Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes. Und wichtig zu erwähnen ist auch, dass flüssigere Umschaltungen auf

Grün die Sicherheit erhöhen. Denn zu oft interpretieren ungeduldige Zeitgenossen die Rot-Phasen mehr als Empfehlung denn als Gesetz, und setzen sich deshalb über diese hinweg oder finden kreative Lösungen, wie es Daniel Rensch prosaisch ausgedrückt hat.

Die Regierung hat in ihren Analysen und mit Testbetrieben wertvolle Erkenntnisse gewonnen. Leider fehlt in ihrer Stellungnahme jetzt nur noch das deutliche Commitment, die entsprechenden Einsichten auch zeitnah und wirksam umzusetzen. Damit aber niemand von falschen Erwartungen ausgeht, erwähne ich gerne, dass bei allen Optimierungen an der Bevorzugung des ÖV festgehalten werden muss, wie wir es im Gesetz auch festgeschrieben haben. Nicht umsonst haben wir alle diesem Anliegen in der ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) zugestimmt. Und damit ich die guten Sitten dieses Hohen Rates einhalte, erwähne ich an dieser Stelle noch meine Interessenbindung: Ich bin Präsident der IGÖV Zürich (*Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr*).

Die EVP ist bereit, das Postulat abzuschreiben, und will die Regierung mit der Unterstützung der abweichenden Stellungnahme zum letzten Schritt ermuntern, die Optimierung der Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr voranzutreiben, und zwar dort, wo es technisch und datenschutzrechtlich vertretbar ist.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ich halte mich kurz und bedanke mich für die Arbeit des Regierungsrats, der dieser Postulatsantwort wirklich eine solide Grundlage gegeben hat. Das ist durchaus vorbildlich und vom Regierungsrat nicht selbstverständlich zu erwarten, wenn er Postulate beantwortet. Wir sind also durchaus zufrieden mit den Antworten und den ergriffenen beziehungsweise empfohlenen Massnahmen. Trotzdem erlauben wir uns in diesem Fall den Luxus, die abweichende Stellungnahme zu unterstützen. Damit sollen weitere Aspekte untersucht werden, insbesondere auch wegen den Punkten 2 und 3. Der Einsatz von Wärmebildkameras könnte wirklich etwas bringen und wir erachten diesbezüglich eine vertiefte Prüfung und Optimierung als sinnvoll, denn als Fussgänger wartet man teilweise wirklich länger als notwendig. Die ÖV-Priorisierung sollte, wie bereits von den Vorrednern erwähnt, natürlich nicht davon tangiert werden. Besten Dank.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Zu meiner Interessenbindung: Ich war 16 Jahre lang verantwortlich für die Verkehrssteuerung der Stadt Winterthur und wir hatten seinerzeit eines der modernsten Lenkungssysteme der Schweiz, nur hat man diese leider nie ganz umsetzen wollen. Es gibt drei starke Kräfte im Winterthurer Parlament – ich nehme an, das wird auch heute noch so sein –, wir haben «Pro ÖV», «Pro Velo Winterthur» und dann haben wir auch noch «Pro Fussgänger». Und ob Sie es glauben oder nicht, ich habe 16 Jahre lang versucht, diese sich gegenseitig aufhebenden Kräfte zu bündeln, damit sie mir sagen, wen sie favorisieren wollen. Natürlich ist mittlerweile per Gesetz festgeschrieben, dass der ÖV zu favorisieren ist. Dann gibt es aber auch noch die Gruppe für den Langsamverkehr und diejenige für den Fussgängerverkehr. Ich kann Ihnen sagen, ich habe es in 15 oder fast

16 Jahren nicht geschafft, allen Verkehrsträgern gleichzeitig grünes Licht zu geben, denn dann hätten wir ein Gemetzel auf der Strasse. So, jetzt ist wohl mindestens eines geklärt: Der ÖV hat immer Vortritt. Und wenn Sie auf einer Verkehrsachse mehrere Linien haben, die sich gegenseitig aufheben, dann ist für alle anderen Verkehrsträger einfach die Rot-Phase länger. Lieber Kollege und Schreinermeister der EVP, da kannst du warten, bis du mit der Fusssohle am Boden angewachsen bist, das ist so. Wenn die Buslinie 1 herankommt, dann meldet sie sich an und fährt bei Grün durch. 16 Sekunden später meldet sich die Buslinie Nummer 3 an, dann wartest du wieder 30 Sekunden und dann kommen noch die Buslinien 5 und 7. Viermal 13 Sekunden machen schon fast eine Minute aus. Und dann muss zwischen diesen beiden Phasen gemäss Gesetz noch einmal 30 Sekunden gewartet werden, dann haben wir noch einmal eineinhalb Minuten. Ich verstehe deinen Ärger, aber man hat es in Winterthur bis heute einfach nicht geschafft, einmal eine Prioritätenliste zu erstellen, wem nach dem Bus der Vortritt zu gewähren ist. Ist es der MIV, ist es der Fussgänger oder ist es vielleicht doch der Velofahrer? Denn alle zusammen benutzen dieselbe Verkehrsfläche. Wir können die Busse leider nicht an die Drähte hängen oder fliegen lassen. So ist halt die Geschichte, wie sie ist. Man streitet sich in den linksgrünen Kreisen und in ihren Organisationen, was jetzt besser ist.

Aus meiner Sicht ist der Fussgänger zu favorisieren, denn ich bin in Winterthur praktisch nur zu Fuss unterwegs, kann damit aber nur wenig ausrichten. Denn der ÖV steht ganz sicher an erster Stelle, und danach ist einmal diese und einmal jene Gruppierung am längeren Hebel, je nachdem, wie stark der jeweilige Verband gerade ist. So können wir das Problem aber nicht lösen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Vielen Dank für diese intensive Debatte. Ich muss noch einmal kurz klarstellen, dass wir eine abweichende Stellungnahme fordern. Das erfordert keinen Zusatzaufwand, es ist kein Ergänzungsbericht, es gibt keine neuen zusätzlichen Berichte, die die Regierung erstellen muss. Wir wollen einfach etwas pointierter ausdrücken, was die technischen Berichte schon aussagen, was aber in meinen Augen, wie es Thomas Schweizer auch schon schön formuliert hat, aus der Postulatsantwort etwas zu wenig klar hervorgeht.

Zu Sonja Rueff: Du hast über diese Bettel-Ampeln gesprochen, die man drücken kann. Genau diese wollen wir nicht. Wir wollen nicht, dass der Mensch immer einen Knopf drücken muss, damit er Grün bekommt, wohingegen Autos, die sehr viel Stahl haben und Velos, die ebenfalls einfach erkennbar sind, automatisch eine Grün-Phase erhalten, das wollen wir eben nicht.

Und noch ein Wort zur KI in Wärmebildkameras: Ich sehe darin wirklich keine Massenüberwachung, ich sehe darin eine lokal installierte Intelligenz, die einfach das Bild analysiert und aufgrund von erfahrenen Bewegungsmustern weiss, dass eine Person wahrscheinlich über eine Strasse laufen möchte oder nicht. Natürlich soll das Bewegungsmuster nur lokal erfasst und danach sofort wieder gelöscht werden. Das führt nicht zu einer Überwachung. Und darum bitte ich euch weiterhin, diese abweichende Stellungnahme zu unterstützen. Herzlichen Dank.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 281/2021 ohne abweichende Stellungnahme abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.