

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 126. Ratssitzung vom 16. Dezember 2020

3386. 2018/503

Motion der GLP-Fraktion vom 19.12.2018:

Digitale Transformation der Verkehrslenkung betreffend Gewährung der Fahrplansicherheit, innovative Ampelsteuerung und Einführungsszenarien für die intelligente Verkehrsvernetzung

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Sven Sobernheim (GLP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 728/2018): *Wir reichten die Motion vor zwei Jahren ein, jetzt behandeln wir sie. Vor zwei Jahren stand an, dass Zürich nach und nach alle Lichtsignalanlagen technisch erneuert. Im Jahr 2010 kauften wir bereits neue Lichtsignalanlagen mit Technologien ein und jetzt erfolgte die nächste Erneuerungswelle. Wir nahmen das zum Anlass für die Frage: Wenn wir neue Lichtsignalanlagen kaufen, was könnte man besser machen und wo können wir dem Stadtrat einen Hinweis geben, dass wir bereit sind, dass er etwas ausprobiert? Wir reichten die Motion ein, weil wir sahen, dass es jetzt Technologien gibt, bei denen die Fahrzeuge mit den Strasseninfrastrukturen kommunizieren können. Es sind noch nicht viele Fahrzeuge, aber es kommen immer mehr. Auch ist der Einsatz von Wärmebildkameras möglich, mit denen Velofahrerinnen oder Fussgänger besser erkannt werden. Wir befinden uns an einem Punkt, an dem wir den nächsten Schritt machen können. Bei Lichtsignalanlagen sieht man am Boden Linien und Bitumen; es wurden Schlaufen gebaut. Jeder Belag muss als erstes aufgerissen werden, damit die Fahrzeuge erkannt werden können. Wir sind der Meinung, dass das heute nicht mehr nötig ist. Wir können beispielsweise mit LED statt mit Markierungen arbeiten und so tagsüber andere, dynamischere Systeme erstellen. Pop-up-Radwege wären ein Einsatz, über den wir diesen Frühling alle froh gewesen wären. Wir hätten damit eine dynamischere Verkehrssteuerung und dynamischere Anzeigen. Das wollte der Stadtrat zwar sowieso nicht, aber so hätte er wenigstens eine Ausrede weniger. Für die Busse können wir keine Trassees bauen; die Optimierung muss mittels der Technologie erfolgen. Wenn wir bereit sind, in eine solche Steuerung zu investieren und dort das Potential auszuschöpfen, kostet uns das zwar mehr Geld, aber es macht uns auch flexibler und innovativer. Wir bauen heute eine Strasse nicht mehr für die nächsten 30 bis 45 Jahre. Wir haben an vielen Orten Probleme, weil wir vor 20, 25 Jahren eine Strasse so markierten und planten, wie es jetzt ist. Wir wären darum froh, wenn wir die Flexibilität hätten. Darum ist die Motion eine Aufforderung an den Stadtrat, den Mut zu haben, auch eine Technologie auszuprobieren, die vielleicht teurer ist und von der man noch nicht weiss, ob sie endlos gut funktioniert. Der Gemeinderat ist bereit, auch eine spezielle Lösung zu akzeptieren. Das sieht man am Beispiel der Bodenlichter auf der Hardbrücke. Es geht um den Grundsatz und darum, dass wir der Dienstabteilung Verkehr den Auftrag geben, ihr Potenzial auszuschöpfen,*

damit wir das Velo nicht nur baulich retten können, sondern auch schneller vorwärtskommen und den Interessenkonflikt zwischen Velo und dem öffentlichen Verkehr lösen können.

Matthias Probst (Grüne) begründet den namens der Grüne-Fraktion am 16. Januar 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Wir stellten damals einen Ablehnungsantrag aus einigen grundsätzlichen Überlegungen. Wir halten es nicht für eine schlechte Idee, dass der öffentliche Verkehr schneller ist als Autos – das macht natürlich Sinn. Unser Grundanliegen ist eine lebenswerte Stadt. Zu unseren Grundanliegen gehört darum eine Entschleunigung in der Stadt. Wir wollen eine Stadt, in der der Mensch im Zentrum steht – und nicht die Maschine oder die Technologie. Das entspricht dem Konzept von Jan Gehl, der das bereits seit 50 Jahren propagiert. Wir wollen Lebensräume in der Stadt und nicht Verkehrsachsen. Wir wollen die Restflächen zwischen dem Siedlungsraum nicht lediglich dem Verkehr zur Verfügung stellen. Heute wird beinahe 50 Prozent der Fläche des versiegelten Raums für den Verkehr gebraucht, wenn das Landwirtschaftsland weggenommen wird. Wir wollen nicht Lärm und Gestank in der Stadt. Wir wollen keine menschenfeindlichen Räume. Wir wollen eine Entschleunigung. Dafür brauchen wir keine technoide Steuerung des öffentlichen Raums. Wir brauchen einen Abbau der Lichtsignale. Wir brauchen sie nicht, wenn wir zurück zu menschenfreundlichen Tempi kommen. Wir brauchen sie auch nicht, wenn alles mit Autos zugestellt wäre. Wir wollen Leben in der Stadt, auf der Strasse, auf den Plätzen, auf den Räumen. Dazu müssen wir die menschenfeindliche Nutzung des heutigen öffentlichen Raums reduzieren. Dazu gehört nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch der öffentliche Verkehr. Auch dieser muss nicht mit Tempo 60 durch die Stadt donnern. Für diese Hektik gibt es keinen Grund. Die Motion gibt für uns eine falsche Richtung vor; wir brauchen diese Lösung nicht. Wir sprachen vorher über die Holz-Passerelle an der Thurgauerstrasse und waren uns weitgehend einig, dass wir alle Verkehrsteilnehmer auf der Ebene 0 haben wollen. Dazu braucht es eine Entschleunigung und nicht zusätzliche Lichtsignale. Gerade an der Thurgauerstrasse kam es zu vielen unglücklichen Unfällen, weil dort alles zu schnell unterwegs ist. Darum: weg mit den Lichtsignalen, weg mit den Autos, zurück zu einer lebenswerten Stadt. Dann brauchen wir keinen technologisierten, technokratischen Raum, sondern eine menschenfreundliche Stadt für alle.

Weitere Wortmeldungen:

Pascal Lamprecht (SP): Eine Verkehrsleitung, die die Möglichkeiten der heutigen Technologie aufnimmt und dass dies auch zugunsten einer ÖV-Priorisierung und der Fahrplanstabilität geschieht, ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Für mich ist es darum beinahe nicht erklärlich, dass es dafür einen Vorstoss braucht, zumal er vom Stadtrat entgegengenommen wird. Darum versuchte ich das Haar in der Suppe zu suchen. Ein Haar ist vielleicht die Gefahr, dass uns die Technologie davonläuft. Aber darum müssen wir umso mehr diese Motion überweisen. Vielleicht ist die Technologie nicht ausgereift, weil sie nie ausgereift sein wird. Aber wir müssen trotzdem das Potential der Technologie ausschöpfen. Vielleicht kann auch angefügt werden, dass die Priorisierung der Verkehrsmittel je nach Situation oder politischen Mehrheiten nicht in unserem Interesse sein könnte. Aber auch das könnte nachjustiert werden. Es ist uns ein Anliegen, dass die Ver-

kehrslenkung im Sinne der Smart-City ein Gesamtverkehrssystem umfassen sollte. Ansonsten ergäbe es wenig Sinn. Wir teilen das Anliegen der Grünen insofern, dass die digitale Transformation kein reiner Selbstzweck oder eine Spielerei sein sollte, sondern allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommen soll.

Derek Richter (SVP): Eigentlich hätten wir von der SVP mit wenig Begeisterung dem Vorstoss zugestimmt. Für uns ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die technischen Einrichtungen allen nützen sollen. Der 2. Vizepräsident will einen Abbau von Lichtsignalen – zum ersten Mal sind wir derselben Meinung. Er sagte aber auch: «Weg mit den Autos.» Was ist seine Alternative? Ochsenkarren? Zu Fuss laufen? Will er die Warenversorgung und -entsorgung in der Stadt mit dem Velo machen? Ich wünsche viel Vergnügen. Für die SVP ist es selbstverständlich, dass unsere Verkehrsinfrastruktur auf Vordermann gebracht werden soll. Gewisse Lichtsignale sind schlichtweg unnötig. Das gilt für bald die Hälfte. Es zeigte sich bei einem Stromausfall im Kreis 5, als auch die Lichtsignale ausfielen, dass sich eine spontane Ordnung ergab. Es kam zu keinen Unfällen. Im ganzen Prozess der digitalen Transformation des Verkehrssteuersystems sollte man sich Gedanken machen, ob es eine Regelung braucht. Sind wir im Strassenverkehr nicht überreguliert? Die SVP stimmt der Motion zu, allerdings mit wenig Optimismus darüber, dass wir mit unserer Regierung zu einer Prosperität kommen.

Andreas Egli (FDP): Mit dem Ziel, dass die Verkehrsführung einigermaßen intelligent sein sollte, sind wir einverstanden. Prinzipiell würde ich davon ausgehen, dass in der Dienstabteilung Verkehr Leute arbeiten, die diese Absicht bereits von sich aus verfolgen. Auch bin ich der Meinung, dass es da und dort Möglichkeiten gibt, das Verkehrssystem smarter und intelligenter zu gestalten. Manchmal entsteht der Eindruck, dass der politische Wille dazu fehlt. Auf der anderen Seite sehe ich im Moment nicht die Notwendigkeit, einen Auftrag zu erteilen, um unbedingt in den nächsten zwei Jahren mindestens 2 Millionen Franken in die Hand zu nehmen, um irgendetwas zu verbessern. Die Entwicklung ist momentan rasend schnell und noch nicht absehbar bezüglich der Möglichkeiten der Steuerung im Bereich von 5G. Wenn wir jetzt einen Auftrag erteilen, basiert das auf veralteter Technologie, die dann, wenn wir über die Weisung befinden werden, bereits veraltet ist. Es macht darum aus meiner Sicht keinen Sinn, diesen Auftrag jetzt zu erteilen. Wir sind dafür, dass innovative Systeme im Verkehr zugunsten der Zufussgehenden und Velofahrenden, aber eben auch für den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr eingeführt werden. Wir sehen nicht ein, dass jetzt dringend 2 Millionen Franken ausgegeben werden sollen. Wir würden den Vorstoss deshalb nur als Postulat unterstützen.

Samuel Balsiger (SVP): Am Votum des Grünen-Sprechers war bemerkenswert, wie er über Entschleunigung sprach. Die Vorstellung, dass wir in einer lebenswerten, entschleunigten Stadt leben, tat auch meiner Seele gut. Dann kam mir ein Geistesblitz und ich stellte mir wieder die Realität vor, wie man am Abend im öffentlichen Verkehr stehen muss, dass überall alles voll ist, dass die Leute in der S-Bahn auf der Treppe stehen und wie alle Plätze überfüllt sind. So findet keine Entschleunigung statt: Immer mehr Leute müssen sich den bestehenden Platz teilen. Praktisch bei jedem Geschäft geht es hier

um ein Thema: um das Wachstum. Viele dieser Geschäfte werden von den linken Parteien auf die Traktandenliste gebracht; es sind die sogenannten liberalen Parteien, der Stadtrat und die rot-grüne Mehrheit, die stets über Probleme des Wachstums sprechen – also über die Einwanderung.

Nicolas Cavalli (GLP): Wenn ich dieser Diskussion zuhöre, habe ich manchmal das Gefühl, dass gewisse Ratsmitglieder auf der Zeitachse retour gehen wollen. Unsere Gesellschaft verändert sich und unsere Technologien verändern sich. Die digitale Transformation ist längst Realität. Eine weise Person sagte einst: «Die Veränderung wird kommen, egal, ob du dich davor versteckst.» Jetzt haben wir zwei Möglichkeiten: Wir können den Kopf in den Sand stecken oder das als Chance nutzen. Wir sind davon überzeugt, dass wir die Digitalisierung als Chance nutzen müssen. Mit dieser Motion können wir den öffentlichen Verkehr stärken, den Verkehrsfluss erhöhen, den Schadstoff reduzieren und die Verkehrssicherheit erhöhen. Das sind Punkte, bei denen wir uns alle einig sind.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Matthias Probst (Grüne) zitierte in seiner Ablehnung Jan Gehl. Er will den Menschen im Mittelpunkt und nicht die Maschine. Die Motion führe zu einer Menschenfeindlichkeit und einer Beschleunigung und nicht zur gewünschten Entschleunigung. Das sehen wir nicht so. Bei einer bedarfsgerechten Steuerung steht sehr wohl der Mensch im Mittelpunkt. Sie kann auch bei den Fussgängerstreifen angewendet werden, damit die Leute nicht mehr über die Strasse eilen müssen, sondern im Tempo, das ihrem Bedarf entspricht. Wir glauben, dass mit intelligenten Lösungen das Zusammenleben bedarfsgerechter aufeinander abgestimmt werden kann. Mit dem Vorwurf der FDP, dass die Stadt das bereits tue, wurde bereits letzte Woche argumentiert. Wir sehen das nicht so. Auch wenn es neue Lösungen geben sollte und wir das jetzt nicht forcieren sollten: Das ist für uns ein konkreter Vorschlag, der sehr wohl mit der Smart-City-Innovationsförderung angeschaut werden kann. Wir können immer noch 20 Jahre warten, bis die Technologien so weit entwickelt sind, dass auch wir finden, dass man es anschauen kann. Wir halten es für einen Gewinn für die Stadt und für alle, die in der Stadt unterwegs sind. Es führt zu einer ÖV-Priorisierung. Wir bleiben darum bei der Motion. Wir halten es für einen Schritt in die Zukunft und weg von einer starren Verkehrsführung.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Die Anforderungen an ein zuverlässiges Verkehrssystem, das dem Verkehrsfluss höchste Priorität einräumt, steigen seit Jahren. Alle Verkehrsteilnehmenden wollen ohne unnötige Wartezeiten ihr Ziel erreichen. Zürich geniesst bezüglich der ÖV-Priorisierung, die ein zentraler Bestandteil unserer Verkehrssteuerung ist, international grosse Anerkennung. Diese Leader-Rolle wollen wir beibehalten. Wir entwickeln unsere Systeme darum weiter. Zurzeit läuft beispielsweise der Rollout der neuen Ampeln und Steuerungsgeräte. Die Motion wurde vor zwei Jahren im Hinblick auf die Stellung der neuen Ampeln und Steuerungsgeräte eingereicht. Wir sind jedoch gerne bereit, einen nächsten Innovationsschritt näher zu prüfen. Darum nehmen wir die Motion gerne entgegen. Für die Zukunft bieten sich neue technologische Möglichkeiten an. Bei der Lo-

5 / 5

kalisierung der Verkehrsteilnehmenden auf ihrem Weg ist eine bedarfsgerechte Lichtsignalsteuerung von zentraler Bedeutung. Die Vehicle-to-everything-Technologie kann einen Beitrag dazu leisten. Sind noch weitere Verkehrsdaten vorhanden wie Ziele und Belegungsgrade, könnte damit die Prioritätenreihenfolge an den Lichtsignalanlagen optimal auf die Verkehrsmenge abgestimmt werden. Bestimmt gibt es aber auch einige Herausforderungen. Das ist beispielsweise der Schutz der personenbezogenen Daten. Im November 2019 nahmen Sie im Rat den Bericht zur Kenntnis zum Postulat von Marcel Bührig (Grüne) und Sven Sobernheim (GLP) betreffend dem Verkehrspriorisierungssystem SESAM für VBZ-Fahrzeuge und Einsatzfahrzeuge von Schutz & Rettung. Anlässlich der Klimadebatte im September 2019 überwies der Gemeinderat das Postulat von Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) zur Optimierung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Heute erhalten wir einen Prüfauftrag im Sinn der thematisierten Motion, die Chancen der Digitalisierung zu prüfen. Dazu sind wir bereit.

Die Motion wird mit 75 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat