



09. September 2026

Schriftliche Anfrage

von Marisa Kappeler-Schudel (GLP),
Patrick Stählin (GLP),
Sven Sobernheim (GLP)

Mit der technologischen Entwicklung und den neuen bundesrechtlichen Grundlagen rückt automatisiertes und perspektivisch autonomes Fahren auch in der Stadt Zürich näher. Seit März 2025 bestehen in der Schweiz neue rechtliche Möglichkeiten für automatisiertes Fahren, insbesondere für Autobahnpiloten, führerlose Fahrzeuge auf behördlich genehmigten Strecken sowie automatisiertes Parkieren.

Für eine dichte Stadt wie Zürich stellen sich damit frühzeitig strategische und praktische Fragen. Autonomes Fahren kann Chancen bieten, etwa für die Feinerschliessung, die letzte Meile, barrierefreie Mobilität, Logistik, Randzeitenangebote oder effizientere Flotten. Gleichzeitig kann es den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr sowie den ohnehin knappen öffentlichen Raum unter Druck setzen, wenn neue Angebote unkoordiniert entstehen, Leerfahrten zunehmen oder private Robotaxi-Angebote bestehende kollektive Mobilitätsangebote konkurrenzieren.

Der Stadtrat wird deshalb um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Entwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens für die Stadt Zürich in den nächsten fünf bis zehn Jahren? Welche konkreten Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten hat die Stadt Zürich heute bei automatisierten Fahrzeugen im städtischen Raum, insbesondere im Verhältnis zu Bund, Kanton, ASTRA, Strassenverkehrsamt, Polizei, VBZ und privaten Anbieter?
2. Welche Erfahrungen hat die Stadt Zürich, insbesondere die VBZ, aus bisherigen Tests und Pilotprojekten mit automatisierten Fahrzeugen gewonnen? Welche Schlüsse wurden daraus für künftige Anwendungen gezogen?
3. In welchen Bereichen sieht der Stadtrat das grösste Potenzial für automatisiertes Fahren mit direktem Nutzen für die Bevölkerung?
4. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass automatisierte Mobilitätsangebote den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren oder schwächen, sondern sinnvoll ergänzen? Welche Rolle sollen die VBZ in einem künftigen automatisierten Mobilitätssystem einnehmen?
5. Welche Risiken sieht der Stadtrat bezüglich zusätzlicher Fahrten, Leerfahrten, Halte- und Umschlagsflächen, Stau, Flächenkonkurrenz sowie Nutzung von Strassenraum und Parkierungsflächen? Welche Steuerungsmöglichkeiten stehen der Stadt diesbezüglich zur Verfügung?
6. Wie könnte die Stadt Zürich mit privaten Anbietern von Robotaxis, automatisierten Shuttles, Lieferrobotern oder automatisierten Parkierdiensten umgehen, sobald

solche Angebote rechtlich und technisch möglich werden? Welche Bewilligungs-, Konzessions-, Daten- oder Auflagenmodelle wären denkbar?

7. Welche Anforderungen stellt oder plant die Stadt Zürich bezüglich Datenschutz, Datensparsamkeit, Transparenz, Datennutzung, Datenweitergabe und Cybersicherheit, wenn automatisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum Daten erfassen?

17/18/19

R

17/18/19