

5841

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend Zukünftige
Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 8. Juni 2022,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 22. Juni 2020 folgendes von Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, Kantonsrätin Barbara Schaffner, Otelfingen, und Kantonsrat Daniel Sommer, Affoltern a. A., am 4. Februar 2019 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht zu erstellen, wie die Verkehrsgestaltung im Strassenraum in der Zukunft aussehen wird, wenn dereinst selbstfahrende Fahrzeuge in grösserer Zahl unterwegs sind.

Im Bericht soll insbesondere folgenden Aspekten Beachtung geschenkt werden:

- Selbstfahrende Fahrzeuge als integrierter Bestandteil des öffentlichen Verkehrs.
- Anteil der selbstfahrenden Fahrzeuge im Privatbesitz und im Besitz von öffentlichen oder privaten Dienstleistungsunternehmen, welche diese vermieten.

- Anteil der Fahrräder im Privatbesitz und im Besitz von öffentlichen oder privaten Dienstleistungsunternehmen, welche diese vermieten.
 - Anteil weiterer zwei- oder vierrädrige Elektrogefährte wie E-Trottinette, E-Stehroller, E-Bike oder E-Einrad im Privatbesitz und im Besitz von öffentlichen oder privaten Dienstleistungsunternehmen, welche diese vermieten.
-

Bericht des Regierungsrates:

1. Allgemeine Erläuterungen

Der Regierungsrat steht neuen Mobilitätsmöglichkeiten offen gegenüber und verfolgt solche Entwicklungen mit grossem Interesse. Mit Beschluss Nr. 729/2021 betreffend Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (DiNaMo) hat der Regierungsrat seine Strategie und sein Handlungsprogramm zum Umgang mit den neuen Mobilitätsmöglichkeiten aufgrund von Digitalisierung und Innovation festgesetzt. Diese Strategie bildet auch die Grundlage zur Berichterstattung zum vorliegenden Postulat. Zudem hat der Regierungsrat mit Vorlage 5745 bereits zum Postulat KR-Nr. 46/2019 betreffend Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs Bericht erstattet. In diesem wurden Inhalte mit starkem Bezug zum vorliegenden Postulat behandelt.

Mit dem vorliegenden Postulat sind in erster Linie zwei Entwicklungen in der Mobilität angesprochen: einerseits das automatisierte Fahren, andererseits die Nutzungsform in Richtung vermehrt geteilter Mobilitätsangebote (übergeordneter Trend der sogenannten Sharing Economy). Die zwei Entwicklungen bestehen grundsätzlich unabhängig voneinander. Die Automatisierung kann zwar die Verbreitung der Angebote der Sharing Economy zusätzlich unterstützen, Sharing-, Pooling- und Verleihsysteme sind aber bereits heute vorhanden. Mit Sharing ist ein sequenzielles Teilen eines Fahrzeugs gemeint, wie die Mobility-Angebote (d.h., man besitzt zwar nicht, fährt aber im bestellten Zeitraum selbstbestimmt), mit Pooling sind gemeinsame Fahrten verschiedener Personen gemeint. Es müssen die Potenziale, Chancen und Risiken beider Entwicklungen beurteilt werden.

Automatisiertes Fahren ist im Personen- und Güterverkehr sowie im Strassen- und Schienenverkehr möglich. Der Luftverkehr weist bereits heute einen hohen Automatisierungsgrad auf. Aus heutiger Sicht kann jedoch auf die Begleitung durch entsprechend ausgebildetes Personal nicht verzichtet werden, welches das Flugzeug bei Ausfall der Automatik manuell steuern und bedienen kann. Auch beim Schienenverkehr gibt es bereits verschiedene technische Ansätze der Automatisierung, insbesondere bei der Streckenbeeinflussung. Vollautomatische und teilweise auch führerlose Systeme bestehen heute bereits im Bereich des eigentrassierten städtischen Nahverkehrs, wie z.B. die Linie M2 der Metro Lausanne. Die organisatorischen und rechtlichen Herausforderungen auf nationalem, aber auch internationalem Niveau lassen hingegen im Strassenverkehr eine Vollautomatisierung noch in weite Ferne rücken. Das Postulat bezieht sich auf den landgebundenen Personenverkehr auf der Strasse. Dies kann mit dem eigenen privaten Auto, als Robotaxi bzw. Sharing-Fahrzeug, Last- und Lieferwagen und für verschiedene Formen des kollektiven Verkehrs (klassische liniengebundene oder On-Demand-Angebote des öffentlichen Verkehrs) geschehen. Im Zweiradbereich (Velos, Scooter, Motorräder usw.) ist die Automatisierung nicht direkt relevant. Hier zielt das Postulat auf die Nutzungsform in Richtung vermehrter Sharing-Economy-Angebote.

2. Potenziale, Chancen und Risiken

Die zwei grossen Forschungsprojekte des Bundes zur zukünftigen Mobilität sind abgeschlossen. Es handelt sich zum einen um das Forschungsprojekt des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zum Thema «Auswirkungen des automatisierten Fahrens», unterteilt in «Erkenntnisse und Massnahmen aus Sicht des ASTRA» (ASTRA, Oktober 2020), «Teilprojekt 1: Nutzungsszenarien und Auswirkungen» (Rapp Trans AG, INFRAS AG, KIT ITAS, Mobilitätsakademie; August 2020), «Teilprojekt 2: Verkehrliche Auswirkungen und Infrastrukturbedarf» (ETH Zürich, EBP Schweiz AG, September 2020) und «Teilprojekt 5: Mischverkehr» (TU München, Lehrstuhl für Verkehrstechnik, Gruner AG; Oktober 2020), und zum anderen um das Forschungsprojekt der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) zum Thema «Verkehr der Zukunft 2060: Synthesebericht» (INFRAS AG; September 2020) sowie zu «Induzierter Verkehr durch autonome Fahrzeuge: Eine Abschätzung» (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich; Februar 2019). Der Bund rechnet mit einer sehr langen Übergangsphase (über 2050 hinaus), bis

sich vollautomatische Fahrzeuge durchsetzen, d.h., sämtliche absehbaren Regulierungen sind auf Mischverkehrssituationen auszurichten. Im Teilprojekt 5 wurden auf der Grundlage breit abgestützter Literaturanalysen und Experteneinschätzungen zwei Diffusionsszenarien modelliert: Dabei werden im konservativen Szenario A 2050 noch 68% der Fahrzeuge konventionell gesteuert, 32% der Flotte sind automatisiert und nur 0,9% der Gesamtflotte kommen für den automatisierten, kollektiven Verkehr zum Einsatz. Die vorwiegend private Nutzung des automatisierten Fahrens führt zu einem Rückgang der (konventionellen) Nutzung des öffentlichen Verkehrs und im Velo-/Fussverkehr. Im offensiveren Szenario B sind 62% der Fahrzeuge automatisiert. 15% der Fahrzeuge werden für automatisierte Sharing- oder Pooling-Angebote eingesetzt. Aus beiden Szenarien wird deutlich, dass die Behandlung des Mischverkehrs ein zentraler Faktor im Verkehr über die nächsten 30 Jahre hinaus sein wird. Separate Fahrspuren für automatisierte Fahrzeuge sind in der Schweiz aufgrund von begrenzten Verkehrsraumverhältnissen kaum möglich.

Die Automobilindustrie arbeitet weiterhin an der Entwicklung automatisierter Fahrzeuge. Allerdings ist die Entwicklungsdynamik bezüglich Vollautomatisierung etwas abgeflacht (vor allem im Vergleich zur Elektrifizierung). Gründe dafür sind neben noch fehlender Regulationen und damit verbundenen Unsicherheiten der Entwickelnden verschiedene weitere technische Anforderungen: Dazu gehören beispielsweise die Übergabe eines Fahrzeuges vom automatisierten in den konventionell zu befahrenden Verkehrsraum oder das gegenseitige Erkennen und die Kommunikation von automatisierten und nicht-automatisierten Verkehrsteilnehmenden (insbesondere auch Fuss- und Veloverkehr). Die Entwicklung konzentriert sich noch stärker auf teil-automatisierte Systeme. Diese können die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV), insbesondere in anspruchsvollen Situationen wie bei Stau oder beim Parkieren, nochmals deutlich erhöhen.

Das Ausmass von Chancen und Risiken ist abhängig von der Nutzung der Fahrzeuge. So kann beispielsweise ein attraktives Sharing-Angebot den Privatbesitz von Personenwagen verringern und damit sowohl Ressourcen schonen als auch Investitionen für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden reduzieren. Der Preis für die Nutzung eines automatisierten Fahrzeugs im Nichteigenbesitz könnte um bis zu 80% geringer sein als die heutigen Taxisysteme (vgl. SVI-Studie «Induzierter Verkehr durch autonome Fahrzeuge: Eine Abschätzung»). Weiter kann, da die Fahrzeuge zumeist in Bewegung sind, der Flächenbedarf für die Parkierung verkleinert oder der Zugang für neue Nutzergruppen zur individuellen Mobilität verbessert werden. Auch automatisierte Sharing-Angebote können attraktiver werden (z.B. Vor-Ort-Abhol-

service). Umgekehrt kann ein (automatisiertes) Sharing-Angebot u. a. zu Leerfahrten und Fahrten mit geringem Besetzungsgrad der Fahrzeuge führen und Mehrverkehr durch Attraktivitätssteigerung des MIV induzieren. Bei überwiegend privat genutzten automatisierten und vernetzten Fahrzeugen besteht das Risiko von deutlich mehr MIV-Fahrleistung zulasten von konventionellem öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr. Deshalb folgern die Forschungsarbeiten übereinstimmend, dass kollektiv genutzte Angebotsformen gefördert werden müssen, falls sich automatisierte Fahrzeuge technologisch durchsetzen.

Das Teilprojekt 2 des ASTRA-Forschungsprojekts zeigt die verkehrlichen Auswirkungen von automatisierten Fahrzeugen in Privatbesitz oder als Taxiflotte (Pooling) in der Stadt und der Region Zürich. Die Studie hält fest, dass die Verfügbarkeit von privaten automatisierten Fahrzeugen und automatisierten Taxis die Verkehrsleistungen von anderen Verkehrsmitteln auf diese verlagert. Die neuen automatisierten Taxis kompensieren den Rückgang des Privatfahrzeugbesitzes und führen ebenfalls zu einer Steigerung der Verkehrsleistung gegenüber einem Zustand ohne automatisierte Fahrzeuge. Zudem wird die Wirtschaftlichkeit von grossen Robo-Taxi-Flottenangeboten von der Fachwelt infrage gestellt. Die Hindernisse liegen weniger im technischen und finanziellen Bereich als im Nutzerverhalten. Im selben Fahrzeug mit unbekannten Leuten zu fahren, ist nach wie vor mit Akzeptanzproblemen verbunden. Deshalb wird dem Sharing auch in Zukunft generell mehr Potenzial eingeräumt als dem Pooling.

Ein vielfach postulierter Nutzen des automatisierten Fahrens ist die für andere Tätigkeiten gewonnene Reisezeit. Erst beim höchsten Level des automatisierten Fahrens wird keine fahrzeuglenkende Person mehr benötigt, d. h., erst in dieser Endstufe kann die Fahrzeit vollständig anders genutzt werden. Zudem gibt es Studien, die den Zeitgewinn weiter relativieren, insbesondere in der kleinräumigen Schweiz mit ihrer Topografie und den allgemein eher kurzen Fahrtenlängen.

Andere Nutzen sind aber weitgehend unbestritten. Dazu gehören Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (z. B. Verkehrsflussoptimierung, Bevorzugung bestimmter Verkehrsmittel, Verminderung der Umweltbelastung, Erhöhung der Fahrzeugauslastung). Letzteres tritt aber nur ein, wenn substanzielle Anteile automatisierter Fahrzeuge verkehren und sich dabei vor allem kollektiv genutzte Angebote durchsetzen. Die Forderung nach Regulierungsmassnahmen, die kollektiv genutzte Angebotsformen unterstützen, ist denn auch eine generelle Erkenntnis aus den verschiedenen Forschungsarbeiten zum automatisierten Fahren.

Eine Studie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften («Shared Micromobility 2020 – Kollaborative Mobilitätsservices europäischer Städte im Vergleich», Januar 2021) verglich Sharing-Dienste – Bike-Sharing, Roller-Sharing und E-Trottinett-Sharing – in sieben europäischen Städten. Nachdem die Angebote in vielen Städten stetig ausgebaut wurden, sind in einzelnen Städten bereits wieder Rückgänge zu beobachten. Dabei ist international eine deutliche Verlagerung von konventionellen zu elektrisch betriebenen leihbaren Fahrrädern zu beobachten. Die Stadt Zürich weist insgesamt das zweitdichteste Angebot an Veloverleihsystemen auf und liegt im preislichen Mittelfeld bei konventionellen Bikes, ist jedoch eher teuer bei E-Bikes. Roller-Sharing wird zurzeit in Zürich nicht angeboten. In den meisten Städten verzeichnet Roller-Sharing bereits wieder einen Abwärtstrend.

Hingegen hat der konventionelle Veloverkehr im Privatbesitz seit Ausbruch der Coronapandemie deutlich zugenommen (nicht nur im E-Bike-Segment). Dies nachdem in den Vorjahren eher ein Stillstand feststellbar war. Insbesondere bei jungen Leuten gab es zwischen 2005 und 2015 gewisse Verlagerungen vom Velo zum öffentlichen Verkehr. Die weitere Entwicklung im Veloverkehr ist schwierig zu prognostizieren. Der im Gesamtverkehrskonzept 2018 des Kantons Zürich postulierte weitere Ausbau von attraktiven und sicheren Veloroutennetzen ist dazu eine wesentliche Voraussetzung.

3. Einflussbereiche der öffentlichen Hand

Die folgende Tabelle zeigt die Handlungsfelder der öffentlichen Hand zur Gestaltung und Förderung des automatisierten Fahrens und innovativen Mobilitätsformen im Überblick. Gleichzeitig wird eine Einschätzung zur Dringlichkeit und der Federführung vorgenommen:

Technologische Entwicklung und Zulassungen

<i>Handlungsfeld</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Federführung</i>
Allgemeine Standards und Normen (Fahrzeuge [Fzg], Fahrzeugnutzung, Infrastrukturausstattung und Signalisierung)	Hoch Technische Anforderungen und Normen als Grundvoraussetzung für Marktdiffusion; internationale Abstimmung ist zwingend	Bund (ASTRA) mit internationalen Gremien

<i>Handlungsfeld</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Federführung</i>
Importbestimmungen und Fahrzeugzulassung (Schweizer Spezialanforderungen)	Mittel Abgeleitete technische Anforderungen als Grundvoraussetzung zur Einführung in der Schweiz (z.B. differenzierte Anforderungen zwischen Autobahnen, Kantons- und Gemeindestrassen oder zwischen Mischverkehrssituationen und geschlossenen Systemen)	Bund (ASTRA) in Abstimmung mit Kantonen
Datenaustausch und Datenschutz (Fzg–Fzg und Fzg–Infrastruktur)	Hoch Harmonisierung von Datenmodellen als Grundvoraussetzung, um Effizienzpotenziale auszuschöpfen (z.B. Abstandhaltung); Sicherstellung Datenzugang für öffentliche Strassenbetreiber; Anwenderschutz (Cyber-Security) usw.	Bund (ASTRA) mit internationalen Gremien

Infrastruktur, Strassengestaltung und Verkehrsbetrieb

Digitalisierung der Infrastrukturen	Mittel Konzeption und Aufbau eines Intelligen-ten Verkehrsmanagements der Strasseninfrastrukturen zwecks optimierter Betriebsabläufe und Verkehrssicherheit	Bund (ASTRA) in Abstimmung mit Kantonen
Betriebsabläufe, Verhaltensregeln und Verkehrssicherheit	Gering bis Mittel Mischverkehrsbezogene Verkehrsregeln; Umgang mit nichtautomatisierten Verkehrsteilnehmenden (insbesondere auch Velo-/Fussverkehr); neue Sicherheitssysteme (insbesondere Cyber-Security)	Bund (ASTRA) und Kantone
Gestaltung Strassenraum, Flächen-sicherung und neue Infrastrukturen	Gering bis Mittel Ausscheiden und Gestaltung neuer Verkehrsflächen (z.B. Zonen für Wechsel des Automatisierungsgrads oder Pick-up-Zonen); Separierung von Fahrspuren oder Zugangsbeschränkungen ab gewissem Automatisierungsgrad.	Bund, Kanton, Gemeinden

Mobilitätsangebote und Dienstleistungen

<i>Handlungsfeld</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Federführung</i>
Konzessionswesen von neuen Mobilitätsangeboten	Mittel Regulierung privater gewerbsmässiger On-Demand-Verkehr (z.B. Robo-Taxis), einschliesslich allfälliger Abgeltungsberechtigungen; Zusatzbeiträge für den öffentlichen Verkehr für innovative Mobilitätsformen	Bund (Bundesamt für Verkehr [BAV]) in Abstimmung mit Kantonen
Regulierung multi-modaler Mobilitätsplattformen und Tarifsysteme	Hoch Sicherstellung Informationszugänge von öffentlichen und privaten Mobility as a Service-Systemanbietern, Datenaustausch, Ticketing, usw. sowie Anpassung von Tarifsystemen	Bund (BAV) in Abstimmung mit Kantonen und Tarifverbünden
Förderung privater Sharing- und Pooling-Angebote	Mittel Förderliche Rahmenbedingungen schaffen wie Bevorzugungsmassnahmen (z.B. Parkierung oder Zugänglichkeit von Bahnhöfen); Flächensicherung im öffentlichen Strassenraum; finanzielle Unterstützung von Flottenbetreibern	Kantone und Gemeinden

Verhaltenssteuerung, Pricing und weitere Anreizsysteme

Mobility-Pricing	Hoch Pilotversuche unterschiedlicher Pricing-Modelle durchführen oder aktiv begleiten (z.B. räumlich-zeitlich differenziert, nach Umweltkriterien, Besetzungsgrade, o. a.) und regulatorische flankierende Massnahmen erarbeiten	Bund in enger Abstimmung mit Kantonen und Städten
Sharing- und Pooling-Angebote, Besetzungsgrade	Mittel Bevorzugungsmassnahmen für Fahrzeuge mit höherem Besetzungsgrad (z.B. Parkierung); Unterstützung von Kooperationen zwischen öffentlichen Transportunternehmen (TU) und privaten Flottenbetreibern	Kantone und Gemeinden (in Abstimmung mit TU)

<i>Handlungsfeld</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Federführung</i>
Mobilitätsmanagement	Mittel Mobilitätsmanagement-Programme und Förderung neuer Mobilitätsformen der öffentlichen Hand; erweiterte Beratungsangebote für Mobilitätsmanagement bei Unternehmen	Kantone und Gemeinden

4. Gesamtwürdigung und Förderstrategie

Gemäss DiNaMo ist vorgesehen, dass das Amt für Mobilität (AFM) den Markt und die Entwicklung neuer Angebotsformen aktiv verfolgt. Der Regierungsrat will auch das Potenzial des automatisierten Fahrens grundsätzlich nutzen, u. a. durch Integration von kollektiven automatisierten Angeboten im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder als On-Demand-Angebote in Gebieten oder Tagesrandzeiten, wo der öffentliche Verkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.

Für diesen Schritt sind aber zunächst die Zulassungsbedingungen solcher Fahrzeuge, Datenschnittstellen und weitere technische Anforderungen durch den Bund festzulegen und in den internationalen Normengremien zu koordinieren. Solche Regelungen liegen derzeit noch nicht oder nur in Teilen vor. In einem weiteren Schritt bräuchte es neue Konzessionierungsregeln für automatisierte Angebote des Kollektivverkehrs. Der Regierungsrat hat somit ausser der Unterstützung von weiteren Pilotprojekten kurzfristig keine Möglichkeiten, Angebote von selbstfahrenden Autos (als Teil des öffentlichen Verkehrs oder durch private Flottenbetreiber) aktiv zu fördern. Abgesehen vom noch nicht vorhandenen Marktangebot müssen zuerst die nationalen und europäischen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Der Bund hat in den aktuellen Strategiepapieren wiederholt betont, die lange Übergangsphase als Regulator und Förderer des automatisierten Fahrens aktiv gestalten zu wollen (vgl. «Zukunft Mobilität Schweiz – UVEK-Orientierungsrahmen 2040», Bundesamt für Raumentwicklung, August 2017; «Strategische Ausrichtung – Vision, Mission, Leitsätze und Ziele, ASTRA», Dezember 2016). Er möchte verhindern, dass die Automatisierung zu induziertem Verkehr führt. Dies ist nur möglich, wenn sich Betreibermodelle durchsetzen, welche den Anteil kollektiv genutzter automatisierter Fahrzeuge erhöhen. Dazu hat er verschiedene Projekte lanciert, insbesondere für zukünftige Anpassungen im

Konzessions- und Abgeltungsbereich. Das AFM wird die generelle Entwicklung des automatisierten Fahrens aktiv beobachten und Projekte des Bundes begleiten.

Mehr Handlungsspielraum für den Kanton Zürich und seine Gemeinden besteht grundsätzlich in der Förderung von Sharing- und Pooling-Angeboten. Solche werden bereits heute – unabhängig vom automatisierten Fahren – angeboten. Vor allem Sharing-Angebote haben noch ein gewisses Ausbaupotenzial. Hier verfolgt der Regierungsrat zusammen mit den Städten und den Transportunternehmen die Strategie, möglichst gute Rahmenbedingungen zu schaffen (z.B. hinsichtlich Vorzugskonditionen beim Parkieren im öffentlichen Raum, Kooperationen zwischen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs und privaten Anbietenden oder Berücksichtigen von Sharing-Angeboten bei Gebietsentwicklungen im Rahmen von Mobilitätskonzepten). Solche Massnahmen können auch kombiniert werden mit der Förderung umweltfreundlicher Antriebe (Stichwort: Elektrifizierung). Der Zürcher Verkehrsverbund prüft zudem laufend die Ergänzung des Angebots mit Anbietenden neuer Transportmittel und Angebotsformen sowie die Möglichkeiten für deren Integration in das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Eine umfassende finanzielle Förderung solcher Angebote durch die öffentliche Hand steht in Anbetracht des begrenzten Potenzials und etablierter privatwirtschaftlicher Angebote nicht im Vordergrund. Dies gilt in noch stärkerem Masse für Pooling-Angebote. Die Akzeptanz solcher Produkte in der Gesellschaft ist derzeit zu gering (siehe dazu den Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 379/2018 betreffend Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen [Vorlage 5746]).

Mit den gemäss DiNaMo vorgesehenen Massnahmen und der Gründung der Abteilung «Mobilitätsentwicklung und -steuerung» im AFM ist die Grundlage für das kantonale Handeln wie Koordination der Aktivitäten, Umsetzung, Handlungsweisungen, Interessenwahrung gegenüber Dritten, allgemeine Innovationsbegleitung usw. geschaffen. Das AFM verfolgt und begleitet die Entwicklungen zur «Zukünftigen Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen» aktiv und entspricht damit auch dem Anliegen des Postulats.

Für die technische Weiterentwicklung in der Automatisierung bestehen im Kanton Zürich sehr gute Rahmenbedingungen, die laufend verbessert werden. Durch die attraktive Ausgangslage mit sehr vielen Start-up-Unternehmen und innovativen Unternehmen sowie der guten Vernetzung mit der Wissenschaft und Forschung besteht ein umfassendes Ökosystem, das eine sehr gute Voraussetzung für die Entwicklung darstellt. Mit dem Innovationspark in Dübendorf wird dies noch weiter betont.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 47/2019 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Ernst Stocker

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli