

**POSTULAT** von Florian Heer (Grüne, Winterthur), Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich) und Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon)

Betreffend Selbstgesetzte Verkehrsziele erreichen: Das Gesamtverkehrskonzept braucht griffige Massnahmen

---

Es zeichnet sich gegenwärtig ab, dass die im kantonalen Gesamtverkehrskonzept 2018 formulierten Ziele für den Modalsplit zwischen ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr deutlich verfehlt werden. Der Regierungsrat wird aufgefordert, detailliert aufzuzeigen, mit welchen zusätzlichen Massnahmen er die angestrebten und selbstgesetzten Ziele zur Veränderung des Modalsplits und zur Reduktion der Anzahl Wege und Etappen fristgerecht erreichen will.

Begründung:

Mehrere gewichtige Ziele im GVK drohen zu scheitern. Dies sind die Ziele im Zusammenhang mit der Erhöhung des ÖV-Anteils (Ziel 2.2), der Erhöhung des Veloverkehr-Anteils (Ziel 2.3) und der Reduktion der Tagesdistanzen Personenverkehr (Ziel 2.1). Somit sind sämtliche Ziele mit Auswirkungen auf den Klimaschutz gefährdet. Bis 2030 soll gemäss GVK der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens mindestens 50% aller Wege betragen und bis 2030 soll damit ein ÖV-Anteil von 40% erreicht werden.

Die aktuelle Entwicklung verläuft aber in die entgegengesetzte Richtung zu den Zielen des Regierungsrates. So ist gemäss dem Rahmenbericht Agglomeration 5. Generation der Modalsplit zwischen 2010 und 2021 der Anteil des MIV an der Tagesdistanz im Kanton Zürich von 57% und 62% gestiegen; der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist hingegen von 32% auf 27% gefallen. Der Regierungsrat hat dies erkannt und seine eigenen Ziele im KEF 2025 nach unten korrigiert: Der ÖV-Anteil soll bis 2028 nicht auf 37.7%, sondern nur auf 35.5% steigen. Die Ziele des GVK sollen nun nicht bis 2030, sondern erst bis 2040 erreicht werden (siehe Wirkungsindikator W1 im KEF 2025, S. 176f). Damit kapituliert der Regierungsrat geradezu, denn in den vergangenen Jahren hat er in sämtlichen KEF (siehe 2020-2024) eine deutlichere Reduktion eingeplant.

Im gleichen Zeitraum sollten gemäss GVK die durchschnittlichen Tagesdistanzen der Zürcher Bevölkerung abnehmen und die des Velo- und Fussverkehrs zunehmen. Die Zwischenbilanz des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2021» lässt, abgesehen vom «Corona-Effekt», keine entsprechende Reduktion erkennen.

Auch der Anteil des Veloverkehrs sollte sich am gesamten Verkehrsaufkommen kontinuierlich erhöhen: 2030 werden im Kanton 8% aller Wegetappen auf dem Velo zurückgelegt. Gemäss dieser Erhebung MZMV 2021 sind nach wie vor zwei Drittel der mit dem Auto zurückgelegten Wege kürzer als 10 Kilometer. Gesamtschweizerisch sind rund 40 Prozent der Autofahrten kürzer als 5 Kilometer. Diese können prinzipiell gut mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt werden. Verändern tut sich aber kaum etwas. Gemäss MZMV 2021 bleibt der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) der Zürcher Bevölkerung konstant bei 10%. Die zeitliche Perspektive des GVK ist eine Überprüfung im Jahr 2030. Es braucht daher rasche Massnahmen zur rechtzeitigen Zielerreichung.

Florian Heer  
Benjamin Krähenmann  
Benjamin Walder