

## Entscheidfindung in der Verkehrsplanung optimieren

Walter Schenkel, Dr., Politologe, synergo, Mobilität - Politik – Raum  
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich, schenkel@synergo.ch, www.synergo.ch



## Potenziale optimal nutzen

- ❑ Prospektive Wirkungsbeurteilungen in der Infrastrukturpolitik von Anfang an in den Planungsprozess einbauen
- ❑ Frühe Mitwirkung und Kommunikation unterstützen die Akzeptanz von Zielen, Indikatorensets und Methoden
- ❑ Prospektive Wirkungsbeurteilungen, die Teil eines breit abgestützten Planungsprozesses sind, optimieren die politische Entscheidfindung



## Inhalt

- ❑ **Botschaften**  
und fachlicher Hintergrund
- ❑ **ZMB Stadttunnel Zug**  
und die Rolle von Mitwirkung und Kommunikation
- ❑ **Erfolgsfaktoren**  
gemäss Tripod-Modell



## Hintergrund

- ❑ ARE-Projekt (synergo et al., 2003) „Lernen aus der Vergangenheit – räumliche Wirkung grosser Infrastrukturen“ (ex post), Leitfaden und Fallstudien
- ❑ SVI-Projekt (synergo et al., 2009) „Entscheidfindung und Kommunikation in der Verkehrsplanung optimieren“ (ex post), QCA und Fallstudien, SVI-Merkblatt 1/2010
- ❑ Stadttunnel Zug (Kanton Zug/EBP, synergo, 2011) „Varianten, Machbarkeit, Bewertung“ (ex ante), Verkehr und Städtebau, Mitwirkung und Kommunikation
- ❑ Weitere Mitwirkungs- und Kommunikationsprozesse in Baden, Basel-Landschaft, Zürich, etc.

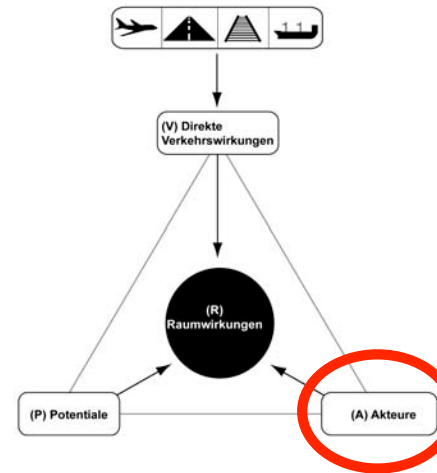


# Methodenübersicht

- Wirkungsanalyse:** Auslegeordnung einzelner Wirkungen, Entscheid-Tableau für Variantenvergleich
- Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA):** Vergleich zwischen Kosten und quantifizierten Wirkungen
- Vergleichswert-Analyse (VVA):** Mengengerüst wird benotet bzw. skaliert
- Nutzwert-Analyse (NWA):** Mengengerüst wird benotet bzw. skaliert, aber für Gesamtbeurteilung auch gewichtet und aggregiert
- Kosten-Nutzen-Analyse (KNA):** Mengengerüst wird monetarisiert, unterschiedliche Wirkungen sind direkt vergleichbar
- Multikriterien-Analyse:** z.B. KNA wird mit anderen Bewertungsmethoden wie VVA kombiniert, Entscheid-Tableau für Variantenvergleich
- Tripod-Modell:** Multikriterien-Analyse mit Schwerpunkt regionalökonomische Potenziale, Rolle der Akteure und Wirkungen im Raum



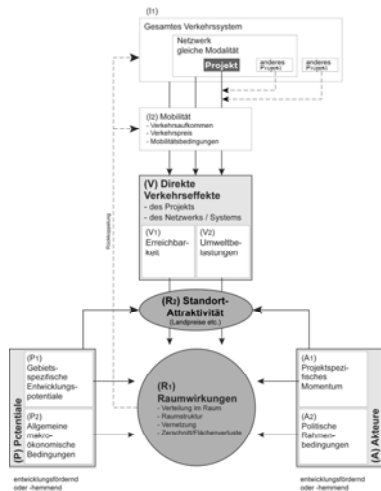
# Tripod-Modell



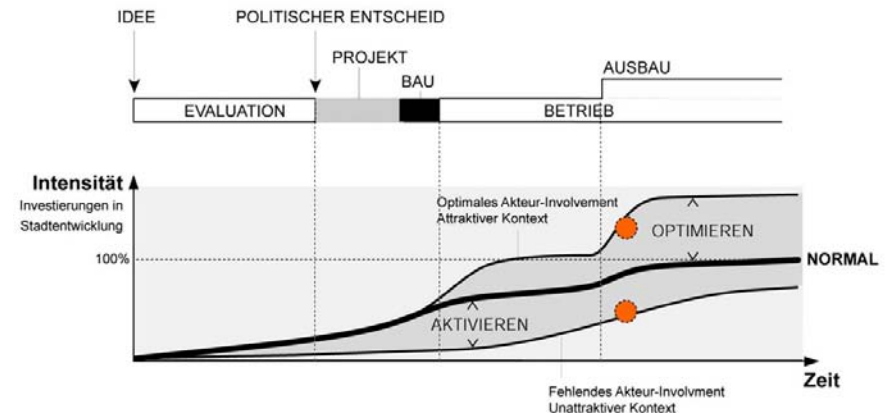
- Regionale Raumstruktur**  
 Modalsplit, Siedlungsdichte, funktionale Entmischung, polyzentrische Strukturen, etc..
- Lokales Entwicklungspotenzial**  
 Strukturelle Stärken und Schwächen, Impulse, Belastungen, etc.
- Akteurverhalten**  
 Infos, Urteilsfähigkeit, Bereitschaft, antizipierendes Verhalten, etc.



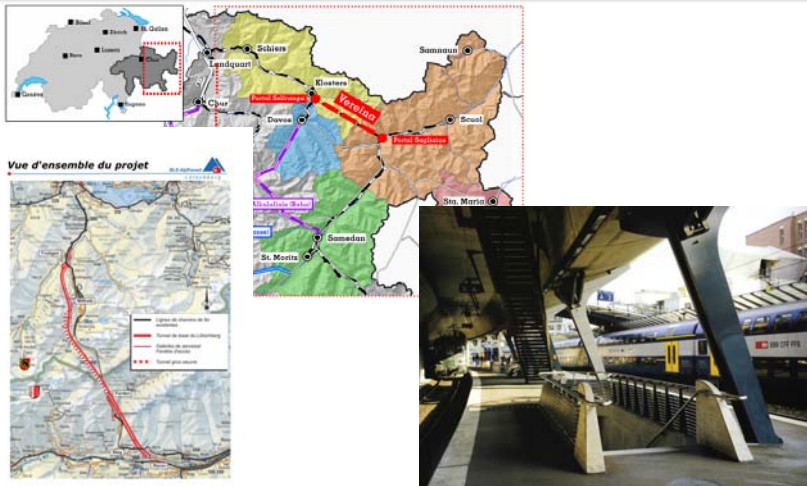
# Tripod-Indikatorenset



# Antizipierte und verzögerte Wirkung



## Lernen aus der Vergangenheit



## STT Zug: Lernen für die Zukunft

- ❑ Lehren aus konfliktreicher Vorgeschichte gezogen
- ❑ Startvereinbarung Stadt/Kanton nach dem Prinzip „Verfahren vor Inhalt“ inkl. Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze
- ❑ Partizipative Problemanalyse, Ziel- und Perimeterdefinition und Variantenreduktion



## STT Zug: stabile Projektorganisation

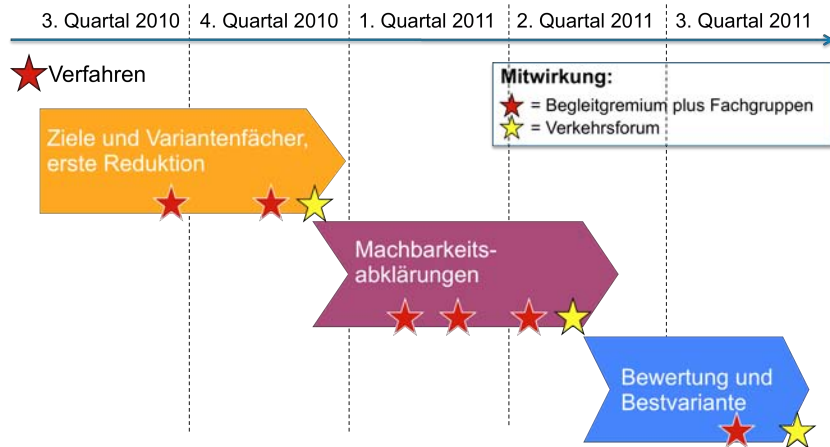


## STT Zug: Verfahrensziele geklärt



1. **Prozess anstossen**  
Mitwirkungsbereitschaft der Akteure sichern
2. **Spielregeln festlegen**  
Verfahrensziele nach Prozessphasen klären
3. **Analysieren, Verhandeln**  
Widersprüche und Konflikte transparent machen
4. **Evaluieren**  
Verfahren und Lösungsansätze regelmässig überprüfen und anpassen
5. **Lösungen finden**  
Rasch und stufengerecht entscheiden
6. **Umsetzen, Anpassen**  
Planungsergebnisse sind konkret umsetzbar

## STT Zug: strategische Zwischenphase

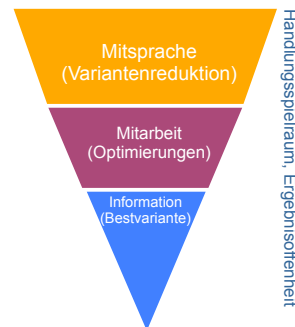


## STT Zug: Kommunikation gestärkt



## STT Zug: Mitwirkung gestärkt

1. Freiwillige, gesetzlich nicht vorgeschriebene **Mitwirkungsverfahren sind nicht per se demokratisch**, unterstützen aber die formalrechtliche Entscheidungsfindung und machen diese „demokratischer“.
2. PolitikerInnen, Fachleute, Betroffene und Interessierte **halten Spielregeln ein** und tauschen sich auf gleicher Augenhöhe aus.
3. Je weiter Planungsprozesse fortschreiten, desto mehr weiss man, **desto kleiner wird aber auch der Handlungsspielraum** der Mitwirkung.



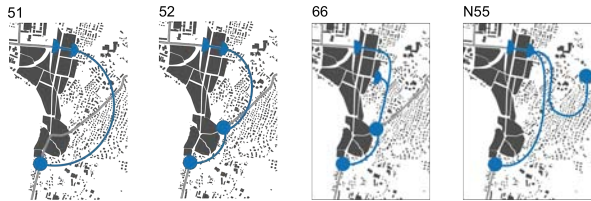
## STT Zug: verabschiedete Oberziele

- ▣ Das Stadtzentrum von Zug wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet, zum Teil befreit, um die **Aufenthaltsqualität** zu erhöhen sowie die Strassen und Plätze städtebaulich aufzuwerten
- ▣ Innerhalb des Stadtzentrums haben **FussgängerInnen, Radfahrende und der öffentliche Verkehr** Priorität.
- ▣ Das Verkehrsregime wird so gewählt, dass die **umliegenden Quartiere** im Einflussbereich des Stadttunnels vom Verkehr nicht zusätzlich belastet bzw. nach Möglichkeit entlastet werden.
- ▣ **Flankierende Massnahmen** unterstützen und verstärken die Entlastungswirkung des Stadttunnels und sorgen für eine optimale Auslastung des Tunnels.
- ▣ Die **Gestaltung der Anschlüsse** des Stadttunnels an das bestehende Strassennetz nimmt Rücksicht auf die angrenzenden Gebiete. Die Portalbereiche fügen sich optimal ins Stadtbild ein.

## STT Zug: gemeinsame Variantenreduktion

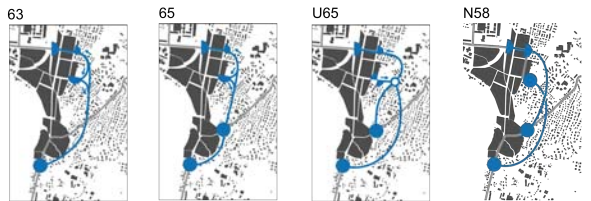
24 -> 11

No goes qualitativ  
Mittentscheidung



11 -> 8

Verkehrsmodell  
Machbarkeit  
Mitsprache



8 -> 3

Städtebau  
Bewertung  
Konsultation

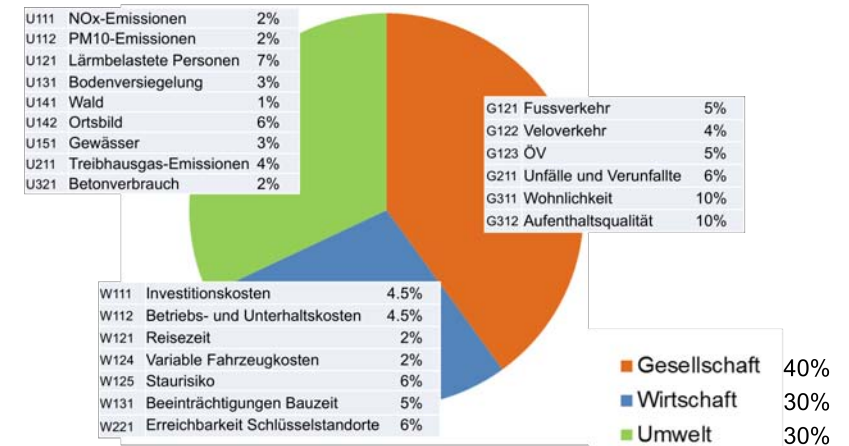
3 -> 1

Bewertung  
Politik  
Akzeptanzcheck



16

## STT Zug: Bewertungssystem



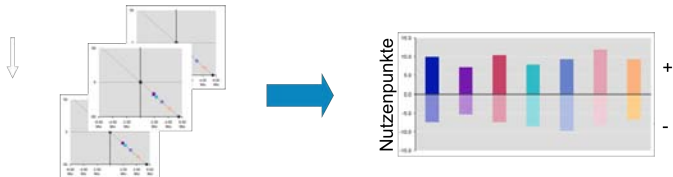
(EBP 2011)

17

## STT Zug: Bewertungsverfahren

### ■ Nutzwert-Analyse

Positive und negative Nutzen in Nutzenpunkten (inkl. Kosten)



### ■ Kosten-Wirksamkeits-Analyse

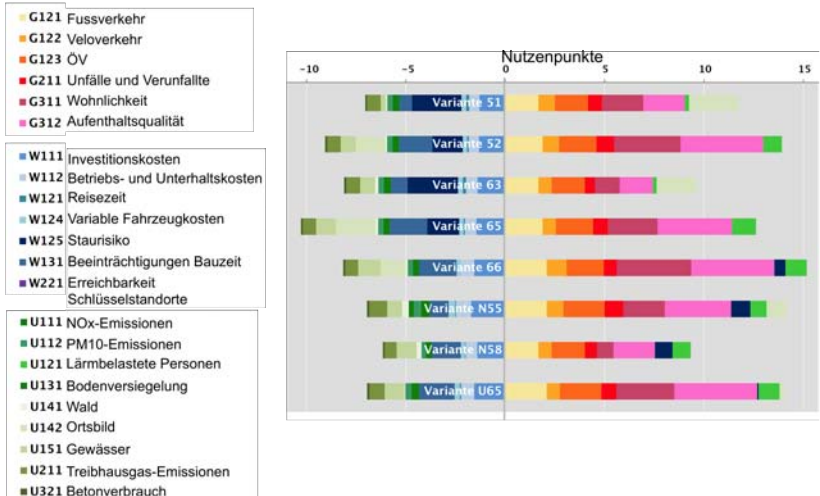
Nutzenpunkte (ohne Kosten) und Kosten



(EBP 2011)

18

## STT Zug: 22 Indikatoren

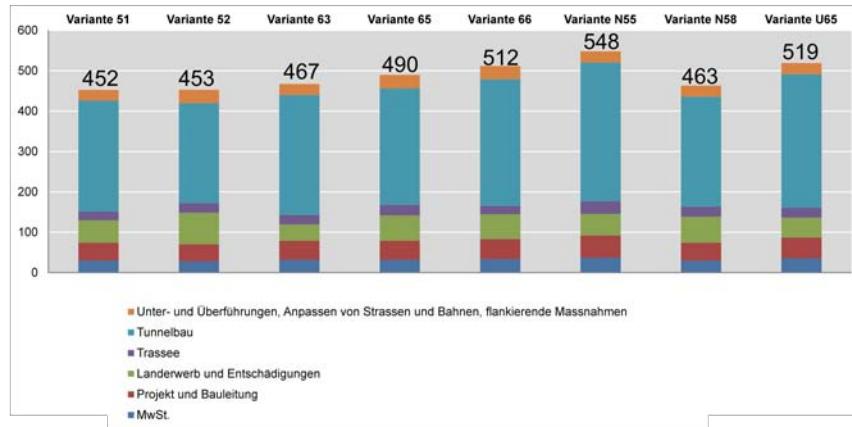


(EBP 2011)

19



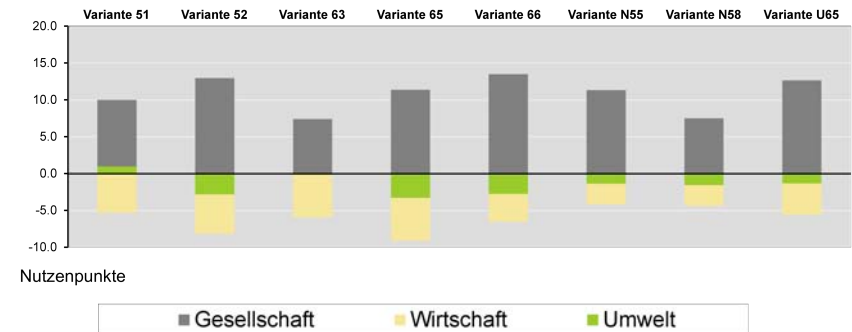
## STT Zug: Investitionskosten



(EBP 2011)

20

## STT Zug: 3 Nachhaltigkeitsbereiche

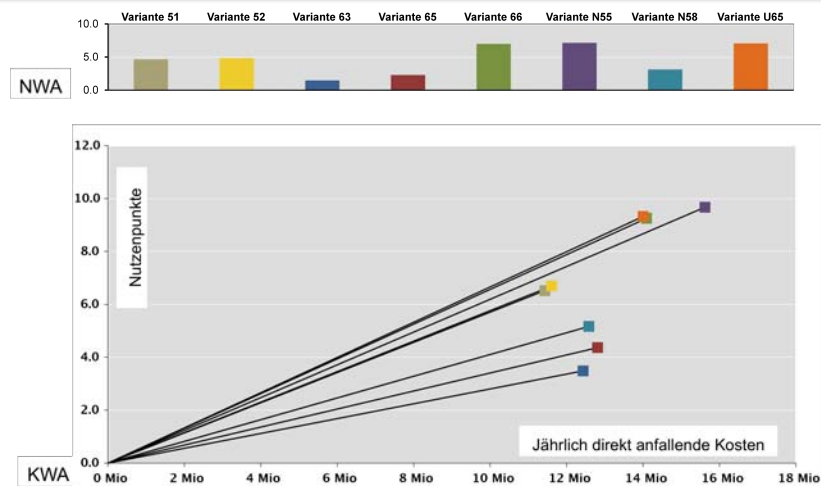


Nutzenpunkte

(EBP 2011)

21

## STT Zug: Ergebnis-Tableau



(EBP 2011)

22

## STT Zug: Resultate

- Bei allen Varianten vergleichbare **Attraktivitätssteigerung** für FussgängerInnen, Radfahrende und öffentlicher Verkehr
- **Investitionskosten** (+/- 25%) weichen erstaunlich wenig voneinander ab
- Positiver Nutzwert bei allen Varianten, aber **drei Varianten** schneiden bei negativen Nutzwerten und bei Aufenthaltsqualität, Wohnlichkeit und Lärm besser ab
- **Knackpunkte** sind Tunnelzufahrt und Tagbau im Altstadtbereich (ISOS), lokale Eingriffe in Quartieren und flankierende Massnahmen
- **Stadt- und Regierungsrat sind sich einig** und tragen die Bewertungsergebnisse mit, d.h. drei „gute“ Varianten, davon eine Bestvariante

23

# Erfolgsfaktoren

