



# strasse und verkehr

## route et trafic

6 / 2009



**Erhaltungsmanagement für Strassen im Siedlungsgebiet**  
**«Die Stossrichtung der Entwicklung wird von der Politik vorgegeben»**  
**Mobilitätsstrategie Stadt Zürich: Controlling anhand von Leitprojekten**

**Gestion d'entretien des routes dans les zones d'habitation**  
**«L'orientation du développement sera déterminée par la politique»**  
**Stratégie de mobilité de la ville de Zurich au moyen du controlling**

## Foto Titelseite

Erhaltungsarbeiten im Siedlungsgebiet. (Foto: zvg)

## Photo de la page de couverture

Travaux d'entretien en zone d'habitation. (Photo: mäd)

## IMPRESSUM

ISSN 0039-2189

### Herausgeber / Editeur

VSS Schweizerischer Verband der  
Strassen- und Verkehrsfachleute  
VSS Association suisse des professionnels  
de la route et des transports

Sihlquai 255, CH-8005 Zürich  
Telefon 044 269 40 20, Telefax 044 252 31 30  
E-Mail: info@vss.ch, Internet: www.vss.ch

### Redaktion / Rédaction

VSS, Redaktion «strasse und verkehr»  
Sihlquai 255, CH-8005 Zürich, Telefon 044 269 40 20  
Telefax 044 252 31 30, E-Mail: m.etter@vss.ch

### Verantwortlicher Redaktor/ Responsable de rédaction

Martin Etter (met.)

### Fachliche Begleitkommission/ Commission d'accompagnement technique

Manfred Beck  
Edouard Borloz  
Yvan Ramel  
Reto Zobrist

### Übersetzungen / Traductions

Anne-Lise Montandon, CH-8005 Zürich

### Inserate / Annonces publicitaires

Print Promotion, Andreas Benz  
Route de la Rotte 5, CH-1787 Mur VD  
Telefon 026 673 25 20, Telefax 026 673 25 19  
E-Mail: andreas.benz@printpromotion.ch  
www.printpromotion.ch

### DTP, Druck und Versand / DTP, impression et expédition

Vogt-Schild Druck AG  
Gutenbergstrasse 1, CH-4552 Derendingen  
Telefon 058 330 11 11, Telefax 058 330 11 28

### Preise / Prix

Jahresabonnement / Abonnement par an  
Schweiz / Suisse Fr. 112.65  
CEPT- und Mittelmeerländer /  
Pays CEPT et méditerranéens Fr. 128.-  
Übrige Länder / Autres pays Fr. 142.-  
Einzelnummer / Par numéro Fr. 12.- (+ Versand)

«strasse und verkehr» erscheint in 10 Nummern jährlich /  
«route et trafic» paraît en 10 numéros par an

Mitglieder des VSS erhalten ein Exemplar  
der Zeitschrift kostenlos. / Les membres de la VSS  
reçoivent un exemplaire du périodique gratuitement.



Mix  
Produktgruppe aus vorbildlicher  
Waldbirtschaft und anderen  
kontrollierten Herkünften  
Groupe de produits provenant  
de forêts bien gérées et d'autres  
sources contrôlées  
Gruppo di prodotti provenienti  
da foreste gestite in modo corretto  
e da altre origini controllate

Cert. no. MID-COC-025036  
www.fsc.org  
© 1996 Forest Stewardship Council

## INHALTSVERZEICHNIS TABLE DES MATIÈRES

### EDITORIAL

#### AVANT-PROPOS

- 5 **50 000 km innerorts  
50 000 km dans les localités**  
Martin Etter

### THEMA / FACHARTIKEL

#### THÈME / ARTICLES TECHNIQUES

- 6 **Erhaltungsmanagement für Strassen im Siedlungsgebiet  
Gestion d'entretien des routes dans les zones d'habitation**  
Rudolf Fässler, Patrik Hitz, Richard Staubli
- 9 **MISTRA – Erhaltungsmanagement im Siedlungsgebiet:  
Projektmarketing  
MISTRA – gestion de l'entretien en zones d'habitation:  
marketing de projet**  
Thomas Kieliger
- 12 **«Die Stossrichtung der Entwicklung wird von der Politik vorgegeben»  
«L'orientation du développement sera déterminée par la politique»**  
Interview: Martin Etter
- 14 **Mobilitätsstrategie Stadt Zürich: Controlling anhand von Leitprojekten  
Stratégie de mobilité de la ville de Zurich: controlling sur la base de  
projets directeurs**  
Yvonne Meier-Bukowiecki, Patrick Leypoldt, Mark Sieber
- 18 **Jeux olympiques de Beijing 2008: médailles d'or pour les transports  
et l'environnement  
Olympische Spiele Peking 2008: Goldmedaillen für Verkehr  
und Umwelt**  
Philippe Bovy
- 23 **Vorteile bei Verwendung von Wachsbitumen im Strassenbau  
Avantages de l'utilisation des bitumes à cires dans la construction  
routière**  
Anders Nättorp

### INFORMATIONEN / FORSCHUNG / NORMUNG

#### INFORMATIONS / RECHERCHE / NORMALISATION

- 27 **Informationen  
Informations**
- 36 **Marktinformationen  
Informations du marché**
- 38 **Veranstaltungskalender  
Calendrier**

# Mobilitätsstrategie Stadt Zürich: Controlling anhand von Leitprojekten

*Anfang dieses Jahrzehnts hat sich die Stadt Zürich eine Mobilitätsstrategie gegeben. Stimmt die Stossrichtung der Mobilitätsprojekte mit jener der Mobilitätsstrategie überein? Um dies herauszufinden, hat die Stadt eine Controllingmethode entwickelt und angewendet. Obwohl viele Ziele erreicht wurden, verbleibt Handlungsbedarf in einigen Bereichen.*

Von **Yvonne Meier-Bukowiecki, Patrick Leypoldt, Mark Sieber\***

Die Mobilitätsstrategie stellt die aktuelle Vorgabe für die Verkehrspolitik der Stadt Zürich dar. Sie wurde 2001 vom Stadtrat festgesetzt und trat damit an die Stelle des sogenannten «Blaubuchs» aus dem Jahr 1987. Mit der Mobilitätsstrategie verfolgt die Stadt einen auf die Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichteten Ansatz. In 18 Teilstrategien wurden die Stossrichtungen vertieft und konkretisiert. Diese gelten beispielsweise den Hauptverkehrsstrassen, dem Veloverkehr, der Parkierung in der Innenstadt oder den Entwicklungsgebieten. 2005 schloss der Stadtrat den Erarbeitungsprozess mit einem zusammenfassenden Bericht zur Mobilitätsstrategie ab (Dachpapier). In 8 Prinzipien wird darin festgelegt, was bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten in der Stadt Zürich zu beachten ist.

1. Angebots- statt nachfrageorientierte Mobilitätsplanung
2. Berücksichtigung der Personenbeförderungskapazität
3. Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung
4. Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung
5. Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege
6. Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung
7. Optimierung der Gesamtverkehrsabwicklung
8. Förderung der verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung

1: Das Dachpapier nennt die 8 Prinzipien der Mobilitätsstrategie.

1: Le rapport cite les huit principes de la stratégie de mobilité.



\* **Yvonne Meier-Bukowiecki**, dipl. Natw. ETH, Verkehrsplanerin SVI, Tiefbauamt der Stadt Zürich



\* **Patrick Leypoldt**, dipl. Geograf, Tiefbauamt der Stadt Zürich (bis Juli 2008)



\* **Mark Sieber**, dipl. Kultur-Ing. ETH, Verkehrsplaner SVI, Ernst Basler + Partner AG, Zürich

## Stratégie de mobilité de la ville de Zurich: controlling sur la base de projets directeurs

*Au début des années 2000, la ville de Zurich s'est fixé une stratégie de mobilité. L'orientation des projets de mobilité correspond-elle à celle de la stratégie de mobilité? Afin de le vérifier, la ville a développé et appliqué une méthode de controlling. Bien que de nombreux objectifs aient été atteints, certains domaines requièrent encore des mesures complémentaires.*



2: Die Teilstrategien decken alle Bereiche der Mobilitätsplanung ab.

2: Les différentes stratégies couvrent tous les domaines de la planification de la mobilité.

Für grosse Bauprojekte wurde eine sogenannte Strategiekonformitätsprüfung eingeführt, anhand der geprüft wird, ob die Projekte mit der Mobilitätsstrategie und einer nachhaltigen Entwicklung kompatibel sind. Ebenso werden zweijährlich Standberichte zu jeder der 18 Teilstrategien erstellt, mit deren Hilfe der Stand der Umsetzung bezüglich der einzelnen Sachthemen festgehalten wird.

### Zweck des Controllings

Trotz dieser Instrumente bestand das Bedürfnis zu klären, wie gross die Übereinstimmung zwischen Buchstabe und Realität ist. Stimmt die Stossrichtung der Mobilitätsprojekte mit jener der Mobilitätsstrategie überein? Bezüglich welcher Ziele der Mobilitätsstrategie sind die städtischen Verkehrsprojekte auf Kurs und bei welchen besteht Handlungsbedarf?

Diesen und weiteren Fragen sollte mit einem Controlling nachgegangen werden. In einem Prozess zwischen den im Mobilitätsbereich tätigen Dienstabteilungen der Stadt Zürich wurde eine entsprechende Methode entwickelt. Beteiligt waren die für den Betrieb des Strassennetzes zuständige Dienstabteilung Verkehr (DAV), die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und das für die Gesamtverkehrsplanung zuständige Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ). Ernst Basler + Partner unterstützte die Projektleitung des Tiefbauamtes fachlich, BHP Brugger und Partner bei der Prozessführung.

Die Ergebnisse des Controllings sollten in erster Linie der strategischen und politischen Führung der Dienstabteilungen helfen, den künftigen Handlungsbedarf zu erkennen. Das Controlling eignete sich aber auch dazu, den Projektleiterinnen und Projektleitern die Mobilitätsstrategie praxisnah zu vermitteln und sie für die Themen mit Handlungsbedarf zu sensibilisieren.

### Beurteilung von Leitprojekten

Woran sollte die Kongruenz zwischen Mobilitätsstrategie und Mobilitätsprojekten festgestellt werden? Dazu wurden

22 Leitprojekte ausgewählt, unterschiedlich gross und unterschiedlich komplex, erst geplant oder bereits realisiert. Für sie sollte geklärt werden, ob sie die in der Mobilitätsstrategie festgelegten Ziele und Prinzipien befolgen. Unter den Leitprojekten befanden sich sehr unterschiedliche Projekte. Die Umgestaltung des Schaffhauserplatzes mit neuer Verkehrsführung etwa betraf alle Verkehrsmittel und verlieh diesem Quartierzentrum ein komplett neues Gesicht. Auf der anderen Seite handelt es sich bei der Mobilitätsberatung in Unternehmen um eine Beratungsdienstleistung der Stadt, deren Wirkungen für die Öffentlichkeit weitgehend unsichtbar bleiben.

### Ziele und Prinzipien der Mobilitätsstrategie als Massstab

Die Teilstrategien setzen Ziele in verschiedensten Bereichen. Um die Leitprojekte vor deren Hintergrund beurteilen zu können, wurden die Ziele in ein hierarchisch aufgebautes, systematisches Ziel- und Indikatorensystem über-



3: Auch kleine Massnahmen wie die Verlegung eines Fussgängerstreifens wurden als Leitprojekte ausgewählt und beurteilt.

3: Même les petites mesures comme la réalisation de passages piétons furent sélectionnées et prises en compte en tant que projets directeurs.



bei der weiteren Umsetzung der Mobilitätsstrategie Handlungsbedarf besteht. Dabei wurden 4 zentrale Themen identifiziert:

### Koexistenz

Im knappen städtischen Raum sollen sich die verschiedenen Verkehrsmittel dieselben Flächen teilen. So lautet eines der Prinzipien der Mobilitätsstrategie. Dies kann beispielsweise bedeuten, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer das Tramtrasse benutzen können, oder Mischverkehrsflächen eingerichtet werden, die von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Zur Koexistenz zwischen motorisiertem Individualverkehr und Tram kommt ein Prüfplan Mischverkehr zur Anwendung. – In der Praxis wird klar, dass sich Koexistenz nicht überall erreichen lässt. Im konkreten Fall können gewichtige Argumente wie Verkehrssicherheit und Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs dagegen sprechen. Das Prinzip soll daher bei der Prüfung von Aufwertungspotenzialen im Rahmen der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) der Stadt Zürich thematisiert werden.



Stadt Zürich

5: Die Umgestaltung des Franklinplatzes mit Mehrzweckstreifen leistet einen Beitrag an die Koexistenz.

5: Le remodelage de la place Franklin avec des lignes à usages multiples fait appel à la notion de coexistence.

### Priorisierung des Fussverkehrs

Die Mobilitätsstrategie gibt dem Fussverkehr Priorität, wo die Interessen verschiedener Verkehrsmittel gegeneinander abzuwägen sind. So wird auf dem Bahnhofplatz (mit Lichtsignalanlage) und dem Löwenplatz (ohne Lichtsignalanlage) eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr in Kauf genommen, um den sehr starken Fussgängerströmen Priorität geben zu können. Nicht überall kann dieses Prinzip jedoch so weit umgesetzt werden. Interessen wie der Erhalt funktionsfähiger Hauptstrassen für den öffentlichen und den privaten Verkehr stehen dem entgegen. Im Einzelfall braucht es daher bei jedem Projekt ein Abwägen, das jedoch gemäss Mobilitätsstrategie wenn immer möglich zugunsten des Fussverkehrs ausfallen soll.

### Gewerblicher Verkehr und Anlieferung

Eine effiziente Anlieferung ist bei vielen Projekten Gegenstand von Auseinandersetzungen zwischen Gewerbe und Stadt. Das Ziel steht oft im Widerspruch zu anderen Interessen, wie etwa jenen der Fussgänger und Velofahrerinnen, des öffentlichen Verkehrs sowie der Anwohnerschaft. Die Zielkonflikte werden beispielhaft im Rahmen des Projekts zur Aufwertung der Innenstadt genauer analysiert



EBP

6: Der Fussverkehr geniesst hohe, aber nicht uneingeschränkte Priorität.

6: Le trafic des piétons jouit d'une haute priorité, avec certaines limites cependant.



Stadt Zürich

7: Die Anliegen des gewerblichen Verkehrs sind in der Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

7: Les besoins du trafic de livraison sont à prendre en considération avec soin.

und das Prinzip konkretisiert, damit der Interessenausgleich in künftigen Projekten verbessert werden kann.

### Verursacherprinzip (Kostenwahrheit)

Die Mobilitätsstrategie postuliert die Durchsetzung des Verursacherprinzips, weil daraus positive Wirkungen auf das Verkehrsverhalten erwartet werden. Das Thema kann nicht in den Mobilitätsprojekten, sondern muss auf der politischen Ebene angegangen werden.

### Ausblick auf die Entwicklung der Mobilitätsstrategie

Mit dem Controlling sind auch neue Erwartungen an die künftige Überarbeitung der Mobilitätsstrategie hergetragen worden. Querschnittsthemen wie beispielsweise die Mobilität betagter Menschen sollen stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Auch der Umweltbereich soll in der Mobilitätsstrategie breiter abgedeckt werden. Weiter sollen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen besser verankert werden, damit auch in Zukunft gewährleistet bleibt, dass die Massnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele volkswirtschaftlich zweckmässig sind.

Die Stadt Zürich sieht vor, das Controlling im Abstand von 4 Jahren zu wiederholen. Die Entwicklung wird damit weiter daraufhin überprüft werden, ob sie den Zielen und Prinzipien der Mobilitätsstrategie entspricht. ■

Der vollständige Controllingbericht kann unter folgender Adresse abgerufen werden: <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/mobilitaetsstrategie.html>