

Bewegungsfreundliches Umfeld in der Schweiz: Good Practice Projekte und Erfolgsfaktoren

Adrian Fischer, Hanspeter Stamm und Markus Lamprecht
Lamprecht und Stamm Sozialforschung und Beratung AG
Forchstrasse 212 • 8032 Zürich • info@LSSFB.ch

Schlussbericht zuhanden des
Bundesamts für Gesundheit
Abteilung Prävention nichtübertragbarer Krankheiten
Sektion Wissenschaftliche Grundlagen

Vertrags-Nr. 17.017668

November 2018

Inhalt	
Abstract	3
Résumé	4
Riassunto	5
Teil I: «Bewegungsfreundliches Umfeld» – eine Standortbestimmung	6
1. Einleitung	6
2. Begriffsbestimmung	7
2.1. Strukturelle Bewegungsförderung / bewegungsfreundliches Umfeld	7
2.2. Vulnerable und sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen	9
3. Vorgehensweise	13
3.1 Erste Projektübersicht und Expertengespräche	13
3.2. Projektselektion und Detailanalyse	15
Einschlusskriterien	16
Weitere (Qualitäts-)Kriterien	16
Zusatzkriterien	17
3.3 Synthese und Erfolgsfaktoren	18
4. Programme und Projekte im Themenbereich bewegungsfreundliches Umfeld	22
4.1. Überblick über Programme und Projekte	22
4.2. Ausgewählte Projekte und potentielle Erfolgsfaktoren	26
4.3. Ein Blick auf das Ausland	35
5. Zusammenfassung und Empfehlungen	39
6. Literaturhinweise	43
Teil 2: Portraits ausgewählter Projekte	47
Hopp-la Park und Hopp-la Parcours im Schützenmattpark, Basel	47
Integrale Freiraumentwicklung in der Kernagglomeration Schaffhausen	49
Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK) in Bremgarten bei Bern	52
Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) Burgdorf	55
Erhebung von Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr / Spiel- und Pausenplatzkonzept in Flawil	58
Sanierung und Umbau der Seftigenstrasse in Köniz (Wabern)	61
Ökoquartier Plaines-du-Loup (projet Métamorphose) in Lausanne	64
Integrale Quartierentwicklung in Pratteln	67
Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit in der Region Sursee-Mittelland	69

Meglio a piedi sul percorso casa-scuola (MaP) / Piani di Mobilità Scolastica (PMS) (Besser zu Fuss auf dem Schulweg / Schulwegpläne) im Kanton Tessin.....	72
Les Nouvelles Libellules in Vernier	75
Raum für Bewegung und Sport in Winterthur	78
Attraktive Erschliessung der siedlungsnahen Erholungsräume durch Langsamverkehr im Metropolitanraum Zürich.....	82
MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (national).....	85
Teil 3: Überblick über die gesichteten Projekte.....	88

Abstract

Bewegungsförderung kann auf verschiedenen Ebenen ansetzen. Während Informationskampagnen und angebotsorientierte Massnahmen schon seit Jahrzehnten zum festen Instrumentarium der Bewegungsförderung gehören, wurde das «bewegungsfreundliche Umfeld» in der Schweiz erst vor rund zwanzig Jahren als vielversprechender Interventionsbereich entdeckt. Dabei sollen insbesondere in verdichteten und urbanen Siedlungsräumen durch eine attraktive und sichere Gestaltung von öffentlichen Räumen und Strassen die Voraussetzungen für körperlich aktive Mobilität, Spiel und Sport geschaffen werden.

Die vorliegende Studie wirft einen Blick auf über 100 Projekte, die sich in den vergangenen Jahren in der einen oder anderen Art mit dem Thema «bewegungsfreundliches Umfeld» befasst haben. Aus dieser Sammlung wurden 14 Projekte ausgewählt und genauer untersucht. Die Auswahl sollte einerseits die Bandbreite möglicher Ansätze illustrieren, andererseits galt ein besonderes Augenmerk der Berücksichtigung vulnerabler Gruppen, da sich diese häufig durch eine geringe körperliche Aktivität und Zurückhaltung bei der Nutzung von konventionellen Bewegungsangeboten auszeichnen. Der sanfte Aufforderungscharakter eines «bewegungsfreundlichen Umfelds» ist hier vielversprechend.

Der Projektüberblick illustriert zunächst die inhaltliche Breite aktueller Ansätze, die von allgemein orientierten planerischen Massnahmen (Freiraumentwicklung und Erschliessung von Naherholungsgebieten) über die Verkehrsplanung und die Gemeinde- und Quartierentwicklung bis hin zur Einrichtung von lokalen Bewegungsparks reichen. In vielen Fällen ist die Schaffung eines «bewegungsfreundlichen Umfelds» nur eines von vielen Themen, die in den Projekten bearbeitet werden. Zudem fällt auf, dass die körperlich aktive Mobilität (insbesondere Fortbewegung zu Fuss, mit dem Fahrrad) und ihr Stellenwert gegenüber dem motorisierten Verkehr aktuell einen etwas höheren Stellenwert genießt als andere Formen der Bewegung (Sport, Spiel).

Selbst wenn Unterschiede in den Vorgehensweisen existieren, gibt es Elemente, die in verschiedenen Projekten bedeutsam waren und als «potentielle Erfolgsfaktoren» charakterisiert werden können. Dazu gehören eine faktengestützte Planung und Evaluation des Projekts, die multisektorielle Kooperation und Vernetzung, bei der lokale, regionale und nationale Akteure aus verschiedenen Bereichen (z.B. Verkehr, Bau, Gesundheit) zusammenarbeiten, eine angemessene Information, Kommunikation und Dokumentation, die langfristige Verankerung des Projekts sowie ein partizipatives Vorgehen, das die Ansprüche und Bedürfnisse der Ziel- und Nutzergruppen ernst nimmt. Stellenweise können die erwähnten Elemente aber auch problematisch werden – etwa dann, wenn die multisektorielle Zusammenarbeit die Entscheidungsfindung erschwert oder wenn sich gewisse Gruppen nur schwer in den partizipativen Prozess einbinden lassen. Gerade mit Blick auf «vulnerable Gruppen» (Kinder, Senior/innen, sozial benachteiligte Gruppen) zeigen sich stellenweise noch Optimierungsmöglichkeiten. Insgesamt zeigt der Überblick jedoch, dass das bewegungsfreundliche Umfeld ein wichtiges und vielversprechendes Einsatzgebiet für die Bewegungs- und Gesundheitsförderung ist.

Résumé

La promotion de l'activité physique peut s'opérer à différents niveaux. Alors que les campagnes d'information et les mesures axées sur les offres font partie des instruments classiques de la promotion de l'activité physique depuis des décennies déjà, la Suisse n'a découvert qu'il y a une vingtaine d'années le concept d'« environnement propice à l'activité physique ou au mouvement » en tant que domaine d'intervention très prometteur. Selon ce concept, il s'agit de créer les conditions permettant une mobilité physique active, le jeu et le sport par la création de rues et d'espaces publics attrayants et sûrs, et ce, en particulier dans les régions à forte concentration urbaine.

La présente étude porte sur plus de cent projets qui se sont intéressés d'une manière ou d'une autre au cours des dernières années au thème « environnement favorisant l'activité physique ». Quatorze projets ont été sélectionnés et examinés de plus près. La sélection devait d'une part illustrer l'éventail des approches possibles mais aussi analyser plus précisément les groupes vulnérables étant donné que ceux-ci se caractérisent souvent par une faible activité physique et une réticence à profiter des offres d'activité physique conventionnelles. La faible contrainte exercée par un « environnement propice à l'activité physique » est ici très prometteuse.

Le survol des projets illustre dans un premier temps la grande diversité des approches actuelles, allant de mesures de planification d'orientation générale (développement d'espaces non bâtis et raccordement aux espaces de détente de proximité) à la planification du trafic et le développement des communes et des quartiers en passant par la création de parcs d'activité physique locaux. Dans de nombreux cas, la création d'un « environnement propice à l'activité physique » est un thème parmi de nombreux autres traités au sein des projets. Par ailleurs, il ressort que la mobilité physique active (en particulier les déplacements à pied, à vélo) et son importance par rapport au trafic motorisé trouvent plus de considération que les autres formes d'activité physique (sport, jeu).

Même si les approches présentent des différences, il existe dans divers projets des éléments d'importance que l'on pourrait qualifier de « facteurs de succès potentiels ». Parmi ceux-ci figurent la planification et l'évaluation du projet sur la base de faits, la coopération et la mise en réseau multisectorielle, impliquant la collaboration d'acteurs locaux, régionaux et nationaux de différents secteurs (p. ex. transports, construction, santé), une information, communication et documentation adéquates, l'ancrage du projet dans le long terme ainsi qu'une démarche participative qui prend au sérieux les exigences et les besoins des groupes cibles et des groupes d'utilisateurs. Toutefois, les éléments mentionnés peuvent aussi en partie se révéler problématiques, notamment lorsque la collaboration multisectorielle complique la prise de décisions ou quand l'intégration de certains groupes dans le processus participatif s'avère difficile. Diverses optimisations sont notamment possibles au niveau des « groupes vulnérables » (enfants, seniors, groupes socialement défavorisés). Dans son ensemble, le survol révèle que l'environnement propice à l'activité physique est un domaine d'intervention important et prometteur pour la promotion de l'activité physique et la santé.

Riassunto

Per promuovere l'attività fisica si può intervenire su più fronti. Mentre le campagne d'informazione e le misure orientate alle offerte sono da decenni strumenti consolidati per la promozione dell'attività fisica, è solo da una ventina d'anni che in Svizzera la creazione di un ambiente favorevole al movimento viene ritenuto un ambito promettente su cui intervenire. A questo scopo, soprattutto nelle aree densamente popolate e negli insediamenti urbani, è quindi necessario puntare su una progettazione attraente e sicura degli spazi pubblici e delle strade che permetta di creare le condizioni per una mobilità fisica attiva, per il gioco e lo sport.

Questo studio passa in rassegna più di 100 progetti che negli ultimi anni hanno affrontato in un modo o nell'altro il tema «ambiente favorevole al movimento». Di questi, 14 sono stati poi scelti e approfonditi. Il campione selezionato intende da un lato descrivere l'ampia gamma di possibili approcci e dall'altro concentrarsi sui gruppi più vulnerabili, che si contraddistinguono per una limitata attività fisica e per la moderazione con cui sfruttano le offerte di movimento convenzionali. In questo caso un ambiente favorevole al movimento si rivela promettente perché esorta dolcemente all'attività fisica.

La panoramica illustra innanzitutto la varietà degli approcci attuali in termini di contenuti: dalle misure di pianificazione di carattere generale (sviluppo di spazi aperti e valorizzazione di aree ricreative locali) a quella del traffico, allo sviluppo di Comuni e quartieri per arrivare alla costruzione di parchi dedicati al movimento. In molti casi, la creazione di un «ambiente favorevole al movimento» è solo una delle tante questioni considerate nei progetti. Inoltre, si rileva che la mobilità fisica attiva (in particolare lo spostamento a piedi o in bicicletta) con la sua importanza rispetto al traffico motorizzato gode attualmente di uno status leggermente superiore rispetto ad altre forme di movimento (sport, gioco).

Nonostante approcci differenti, vi sono alcuni elementi rivelatisi significativi in vari progetti che possono essere indicati come «potenziali fattori di successo». Tra questi è possibile elencare la pianificazione e la valutazione del progetto sulla base dei fatti, la cooperazione multisettoriale e la creazione di reti cui collaborano attori locali, regionali e nazionali attivi in vari settori (p.es. traffico, costruzione, salute), un'informazione, una comunicazione e documentazione adeguate, l'integrazione del progetto nel lungo periodo e un approccio partecipativo che tiene conto delle necessità dei gruppi target e dei gruppi di utenti. In alcuni casi, però, gli elementi citati possono rivelarsi problematici, per esempio se la collaborazione multisettoriale rende più difficile prendere decisioni o se diventa complicato coinvolgere determinati gruppi nel processo partecipativo. Soprattutto per ciò che concerne i «gruppi vulnerabili» (bambini, anziani, gruppi socialmente svantaggiati) si rilevano ancora possibilità di ottimizzazione. Nel complesso, tuttavia, la panoramica mostra che l'ambiente favorevole al movimento è un campo d'applicazione importante e promettente per la promozione della salute e del movimento.

Teil I: «Bewegungsfreundliches Umfeld» – eine Standortbestimmung

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht entstand im Rahmen einer vom Bundesamt für Gesundheit (BAG) finanzierten Studie. Ziel der Arbeit war es, «Good Practice»-Beispiele und Erfolgsfaktoren für Projekte im Themenbereich «bewegungsfreundliches Umfeld» zu identifizieren und zu dokumentieren. Besonderes Augenmerk sollte dabei Projekten gelten, welche vulnerable Gruppen (Kinder, Senioren, Menschen mit einer Behinderung, Migrationsbevölkerung etc.) berücksichtigen.

Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld sind in der Schweizer Bewegungsförderung relativ neu. Obwohl es nicht schwer ist, frühe Projekte zu finden, die in der einen oder anderen Weise mit einem bewegungsfreundlichen Umfeld zu tun haben – man denke etwa an den Bau von Parkanlagen ab dem 19. Jahrhundert, den Auf- und Ausbau des Wander- und Velowegnetzes im 20. Jahrhundert oder die Vita Parcours, welche ab den späten 1960er Jahren entstanden – tauchen die Begriffe «bewegungsfreundliches Umfeld» oder «strukturelle Bewegungsförderung» in der Fachdiskussion erst ab den späten 1990er Jahren auf. Unter dem Eindruck zunehmender Urbanisierung und Verdichtung der Siedlungsstrukturen sind in der Schweiz seither verschiedene Programme und (Pilot-)Projekte durchgeführt worden, die es sich zum Ziel setzen, die strukturellen Voraussetzungen für einen bewegten Lebensstil im Wohn-, Arbeits- und Freizeitumfeld zu schaffen.

Rund zwanzig Jahre nach den ersten Projekten für ein bewegungsfreundliches Umfeld ist die Zeit reif für eine Standortbestimmung. Dies umso mehr, als die Situation mit mittlerweile über 100 durchgeführten oder laufenden Projekten etwas unübersichtlich geworden ist. Ein wesentlicher Teil der vorliegenden Studie war daher zunächst einmal der Sammlung und Sichtung der verschiedenen Projekte gewidmet, aus denen dann einige ausgewählt wurden, die stellvertretend für die grosse Bandbreite an Massnahmen im Bereich bewegungsfreundliches Umfeld etwas genauer dargestellt und untersucht werden sollten (vgl. Kapitel 4 und Teil 2).

Diese Detailstudie diente der Veranschaulichung unterschiedlicher Zielsetzungen und Vorgehensweisen sowie dem Versuch, potentielle Erfolgs- und Misserfolgskriterien zu identifizieren. Daneben sollte aber auch untersucht werden, welche Formen körperlicher Aktivität aktuell favorisiert werden und ob die Projekte ihre Ziele – insbesondere mit Blick auf die Berücksichtigung vulnerabler Gruppen – erreichen. Auf dieser Grundlage sowie unter Bezugnahme einiger Beispiele aus dem Ausland enthält das abschliessende Kapitel 5 einige kurze Empfehlungen für zukünftige Projekte im Themenbereich bewegungsfreundliches Umfeld. Bevor die eigentlichen Programme und Projekte diskutiert werden, finden sich in den folgenden Kapiteln eine kurze Begriffsbestimmung (Kapitel 2) und ein Überblick über die Vorgehensweise (Kapitel 3).

Der vorliegende Bericht lässt sich einerseits als kurzer Rückblick auf rund 20 Jahre Projektarbeit im Themenbereich «bewegungsfreundliches Umfeld» lesen. Andererseits soll er anhand einiger konkreter Beispiele die Vielfalt möglicher Herangehensweisen illustrieren und damit interessierten Personen und Organisationen Hinweise darauf vermitteln, wo und wie sie mit eigenen Anstrengungen für ein bewegungsfreundliches Umfeld ansetzen könnten.

2. Begriffsbestimmung

Bereits einleitend wurde festgehalten, dass «bewegungsfreundliches Umfeld» und «strukturelle Bewegungsförderung» relativ neue Begriffe in der Fachdiskussion sind. Die Begriffe heben die strukturelle Seite von körperlicher Bewegung im Gegensatz bzw. als Ergänzung zu individuellen und psychischen Faktoren hervor. Das heisst: Gemäss dieser Perspektive ist es nicht nur eine Frage von Motivation, Zahlungsbereitschaft und freundlichen Aufforderungen des Schrittzählers, um nur einige Faktoren zu nennen, ob man sich regelmässig bewegt, sondern auch eine Frage der unmittelbaren strukturellen Handlungsvoraussetzungen. Wer in einem Haus wohnt, das von vielbefahrenen Verkehrsachsen, Bahngeleisen und lärmigen Gewerbebezonen umgeben ist, hat vergleichsweise grosse Widerstände zu überwinden, um im Wohnumfeld körperlich aktiv zu werden. In einer ganz anderen Situation befindet sich eine Person, die am Waldrand neben einem Wanderweg und in Gehdistanz zu einem Freibad lebt. Gerade im urbanen Siedlungsraum geht es daher nicht zuletzt auch darum, gut erreichbare und attraktive Bewegungsräume zu erhalten oder zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund enthält Abschnitt 2.1 Konkretisierungen zu den Begriffen «bewegungsfreundliches Umfeld» und «strukturelle Bewegungsförderung», während Abschnitt 2.2 Hinweise zum Begriff der «vulnerablen Gruppen» enthält, die häufig besonders hervorgehoben werden, wenn es um strukturelle Massnahmen der Bewegungsförderung geht. Ein genauerer Blick auf den Begriff der Vulnerabilität zeigt dabei, dass unterschiedliche Gruppen von Menschen mit unterschiedlichen strukturellen Schwierigkeiten konfrontiert sind, wenn es um regelmässige körperliche Bewegung geht.

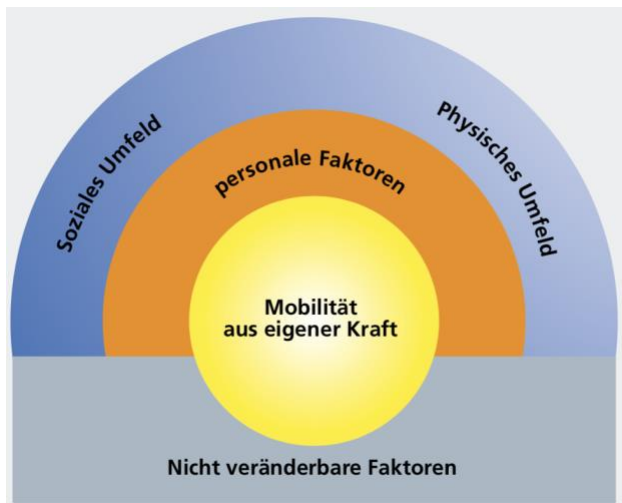
2.1. Strukturelle Bewegungsförderung / bewegungsfreundliches Umfeld

Die Bezeichnung «strukturelle Bewegungsförderung» wurde durch die gleichnamige Grundlagenstudie aus dem Jahr 2009 (Grob et al. 2009) in die Fachdiskussion eingeführt. An Stelle vom insbesondere in der Schweiz verwendeten Begriff der «strukturellen Bewegungsförderung» wird im deutschsprachigen Raum verschiedentlich auch von «verhältnisbezogener Bewegungsförderung» (Abu-Omar & Rütten 2014) oder von einer bewegungsfreundlichen und -förderlichen Gestaltung des Wohnquartiers (Bucksch & Schneider 2014, S. 19) gesprochen. Das «bewegungsfreundliche Umfeld» kann gleichsam als handlungsleitende Maxime von Ansätzen der strukturellen Bewegungsförderung verstanden werden.

In der Grundlagenstudie zur strukturellen Bewegungsförderung wird in Anlehnung an verschiedene nationale und internationale Berichte und Studien (BASPO et al. 2008, Cavill/Kahlmeier/Racioppi 2006, Edwards & Tsouros 2006) und in ähnlicher Weise wie im «Walkability-Ansatz» (vgl. Bucksch & Schneider 2014a, S. 19) ein sozialökologisches Erklärungsmodell des Bewegungsverhaltens vorgeschlagen, das von handelnden bzw. sich verhaltenden Subjekten innerhalb einer vielgestaltigen Umwelt ausgeht (vgl. Abbildung 1).

Das Bewegungsverhalten hängt in dieser Perspektive zum einen von individuellen Faktoren ab, die sich der Person zuordnen lassen (z.B. Alter, Geschlecht, Einstellungen, Erwartungen, Motive Fähigkeiten und Fertigkeiten), und zum andern von Faktoren, welche sich der Umwelt zuordnen lassen. Hier werden das physische («Physical environment») und das soziale Umfeld («Social environment») unterschieden. Aspekte des sozialen Umfelds, die das Bewegungsverhalten beeinflussen, sind u.a. das familiäre Umfeld, der Freundeskreis (Peer groups etc.), Kontakte und der soziale Zusammenhalt im Wohnquartier oder die Sicherheit im Quartier. Aspekte des physischen Umfelds sind insbesondere die gebaute Umgebung («Built environment»), aber auch die natürliche Umgebung und topographische Gegebenheiten.

Abbildung 1: Einflussfaktoren (Determinanten) auf die Mobilität aus eigener Kraft



Quelle: Dahlgren 1995, stark adaptiert in: BASPO et al. 2008, S. 16

Das Modell unterscheidet zusätzlich Faktoren, die sich verändern bzw. beeinflussen lassen, und Faktoren, welche sich nicht verändern lassen («Nonmodifiable factors»). Zu letzteren werden z.B. genetische Faktoren, Alter und Geschlecht, das Wetter oder die Topografie gezählt. (Bewegungsförderungs-)Massnahmen können diese Faktoren nicht verändern, sie müssen sie jedoch beachten, indem beispielsweise Spielplätze so gestaltet werden, dass diese sowohl Mädchen wie Jungen oder verschiedene Altersgruppen zum Bewegen anregen (Grob/Biedermann/Martin-Diener 2009, S. 15) oder topographische Elemente bei der Planung von Wegen mitberücksichtigt werden (vgl. Götschi et al. 2015, S. 22).

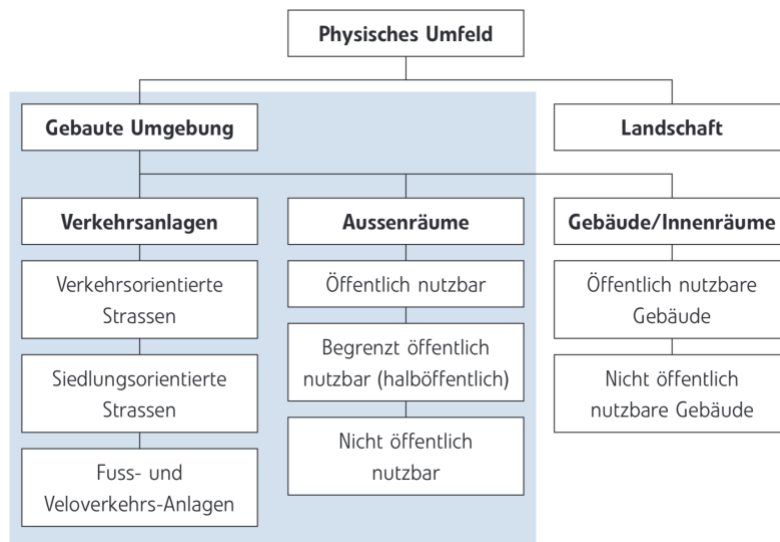
Betrachtet man die veränderbaren Faktoren, so können Bewegungsförderungsmaßnahmen an den personalen Voraussetzungen des Bewegungsverhaltens ansetzen und/oder am physischen oder sozialen Umfeld (BASPO et al. 2008, S. 16; S. 20). Zu den Massnahmen, die an den individuellen Voraussetzungen des Bewegungsverhaltens ansetzen, zählen Informations- und Sensibilisierungskampagnen sowie individuelle Beratungs- und Betreuungsangebote. Am physischen Umfeld setzen Massnahmen an, welche die körperliche Aktivität durch eine bewegungsfreundliche Gestaltung der gebauten Umgebung fördern wollen. Zu den Massnahmen, die am sozialen Umfeld ansetzen, können z.B. Sport- und Bewegungsangebote, die interessierte Personen zusammenführen und vernetzen, oder – im weiteren Sinne – auch monetäre Anreizsysteme gezählt werden (BASPO et al. 2008, S. 16).

«Strukturelle Bewegungsförderung» wird in der gleichnamigen Grundlagenstudie auf die Gestaltung des physischen Umfelds beschränkt. Zusätzlich wird der Fokus auf die gebaute Umgebung gelegt (vgl. die blau hinterlegten Bereiche in Abbildung 2), während Massnahmen zur Erleichterung und Förderung der Bewegung in der Landschaft¹ sowie die Bewegungsförderung durch den Bau und die Gestaltung

¹ Die Abgrenzung von gebauter Umgebung und Landschaft nehmen die Autoren wie folgt vor: «Unter «Landschaft» werden alle Gebiete ausserhalb der Bauzonen, somit ausserhalb des Siedlungsgebiets verstanden, also landwirtschaftlich genutzte Fläche, Wald, ungenutzte Naturflächen, Wasserflächen. Als «gebauter Umgebung» werden demnach das ganze besiedelte oder zur Bebauung vorgesehene (eingezonte) Gebiet inklusive aller Infrastrukturanlagen Grün- und Freihalteflächen verstanden» (Grob et al. 2009, S. 20). Es gilt darauf hinzuweisen, dass dieser Landschaftsbegriff von demjenigen abweicht, wie er etwa vom BAFU verwendet wird, das Landschaft als «den gesamten Raum, wie ihn Menschen im Alltag wahrnehmen und erleben» definiert. Da sich in der Landschaft «die naturgeschichtliche und kulturelle Entwicklung eines Gebiets» widerspiegelt, umfasst sie mithin auch gebaute Siedlungsgebiete (BAFU 2016, S. 8).

von (öffentlichen oder privaten) Gebäuden und Innenräumen in der Studie nicht berücksichtigt werden. Ein «bewegungsfreundliches Umfeld» bezieht sich in dieser Perspektive somit in erster Linie auf Verkehrsanlagen (z.B. sichere Wege für den Langsamverkehr) und Aussenräume (z.B. Begegnungszonen und Parks).

Abbildung 2: Bestandteile des physischen Umfelds und Eingrenzung der in der Studie thematisierten Aspekte



Quelle: Grob et al. (2009, S. 22)

Für die vorliegende Studie scheint es uns sinnvoll, den Fokus in zweierlei Hinsicht etwas weiter zu fassen: Einerseits sollten u.E. auch Projekte berücksichtigt werden, die Massnahmen enthalten, welche im Sinne der Landschaftsdefinition des BAFU (2016) über das Siedlungsgebiet hinausreichen (z.B. Verbesserung der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten), oder die bei der Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfelds spezifische öffentlich nutzbare Gebäude und Anlagen (u.a. Sportanlagen) berücksichtigen.

Andererseits sollte bei der Frage nach der Gestaltung und Verbesserung von strukturellen Rahmenbedingungen für körperliche Aktivitäten neben den Aspekten des physischen Umfelds auch solche des sozialen Umfelds betrachtet werden (vgl. auch Götschi et al. 2015). Gerade wenn es um die Bewegungsförderung in «vulnerablen Gruppen» geht (vgl. Abschnitt 2.2), reicht es in der Regel nicht, irgendwelche baulichen Massnahmen zu treffen. Vielmehr müssen hier auch die spezifischen sozialen Kontextfaktoren der Zielgruppen mitberücksichtigt werden (vgl. z.B. Seaman/Jones/Ellaway 2010). In der Studie des WHO-Regionalbüros von Europa werden in diesem Zusammenhang u.a. Fragen der sozialen Ungleichheit, des sozialen Zusammenhalts, der sozialen Unterstützung und der Sicherheit thematisiert (Edwards & Tsouros 2006, S. 16–20). In dieser zweiten Erweiterung beinhaltet der Begriff «bewegungsfreundliches Umfeld» damit nicht nur physische Strukturen, sondern auch soziale Aspekte der Wahrnehmung (z.B. ästhetische Überlegungen, vgl. Moran et al. 2014) und Nutzung.

2.2. Vulnerable und sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen

Ein Vorgabe der vorliegenden Studie bestand darin, Projekten, welche die Voraussetzungen für eine Verbesserung des Bewegungsverhaltens von vulnerablen Gruppen schaffen, besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Dieses Anliegen ist verständlich, zeigen Studien zum Bewegungsverhalten doch, dass

Vulnerabilität in aller Regel mit einem geringeren Ausmass an körperlicher Aktivität einhergeht (Stamm & Lamprecht 2012, Storni et al. 2014a). Zudem scheinen gewisse Korrelationen zwischen Vulnerabilität und dem Wohnsitz in weniger bewegungsfreundlichen Quartieren zu bestehen. Bevor die Defizite und Bedürfnisse von vulnerablen Gruppen genauer bestimmt werden können, ist jedoch zu bestimmen, wer genau zu diesen Gruppen gehört.

«Vulnerabilität» kann allgemein als «[...] Verletzlichkeit von Menschen und Gegenständen angesichts von Gefährdungen» (Bürkner 2010, S. 6) verstanden werden. Das Konzept wurde ursprünglich vor allem in der Humanökologie und der Entwicklungsländerforschung verwendet, in welcher die unterschiedliche Exposition und Verwundbarkeit armer Bevölkerungsschichten angesichts von Katastrophen und existenziellen Risiken beschrieben und untersucht wurden (ebd.; Schröder-Butterfill & Marianti 2013; WHO 2002, S. 5). Im Konzept der Vulnerabilität werden zum einen die unterschiedliche Exposition in einem gefährdenden Umfeld thematisiert und zum andern die verschiedenartigen Möglichkeiten, mit diesen Gefährdungen umzugehen.

In der Schweiz wird das Konzept vor allem im Zusammenhang mit Gefährdungen und Gesundheitsrisiken alter Menschen (z.B. Gasser et al. 2015), in der HIV- und der Suchtprävention (Bundesamt für Gesundheit 2016) sowie im Zusammenhang mit ungleichen Gesundheitschancen der Migrationsbevölkerung verwendet (Bundesamt für Gesundheit 2015, Rüefli 2015). Im Rahmen des von 2002 bis 2017 über mehrere Etappen laufenden nationalen Programms «Migration und Gesundheit» wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt, um die Gesundheitssituation und das Gesundheitsverhalten von vulnerablen Gruppen innerhalb der Migrationsbevölkerung zu verbessern. Zu den vulnerablen Gruppen wurden dabei u.a. Personen mit einem geringen Einkommen, einem niedrigen Bildungsniveau, Asylsuchende sowie Sans-Papiers gezählt (Bundesamt für Gesundheit 2015, Rüefli 2015, S. 25).

Die Autoren der Studie «Erst agil, dann fragil. Übergang vom 'dritten' zum 'vierten' Lebensalter bei vulnerablen Menschen» entwickeln ein breites Verständnis von Vulnerabilität, welches nicht nur die körperliche und psychische Verletzlichkeit, sondern auch die ökonomische und soziale Verwundbarkeit einer Person berücksichtigt. Vulnerabel sind Personen, «[...] die ein hohes Risiko aufweisen, schwierige Lebensumstände zu erleiden, und nicht angemessen darauf zu reagieren in der Lage sind» (Gasser et al. 2015, S. 44). Die Reaktionsmöglichkeiten hängen von verschiedenen Ressourcen ab, welche die Autoren in Anlehnung an Pierre Bourdieu als ökonomisches Kapital (geringe Ausstattung: «arm»), kulturelles Kapital («bildungsfern»), soziales Kapital («einsam») und Körperkapital («fragil») fassen.

Mit dieser stark soziologischen Fassung rückt der Begriff der Vulnerabilität in die Nähe von Begriffen wie «soziale Benachteiligung», «Marginalisierung» oder «Deprivation», die in der Regel objektive oder objektivierbare Merkmale und Ressourcen wie etwa das Einkommen oder den Bildungsstand ins Zentrum der Betrachtung rücken (vgl. z.B. WHO Regional Office for Europe 2013, S. 5, Leu et al. 1997, Lehmann et al. 2010, LGNW 2012). Vulnerabilität zeigt sich hier in erster Linie als Mangel an sozio-ökonomischen Ressourcen.

Vulnerabilität bzw. die Zugehörigkeit zu einer vulnerablen Gruppe kann nicht generell bestimmt werden, sondern muss in Bezug zu konkreten Gesundheitsgefährdungen sowie zu den vorhandenen Mitteln und Ressourcen zu deren Vermeidung bestimmt werden. So zählen z.B. bezüglich einer HIV-Infektion andere Personengruppen zu den vulnerablen Gruppen als bezüglich Übergewicht und Adipositas oder psychischer Problemen und Belastungen (vgl. BAG 2016).

Mit Blick auf Bewegungsmangel und die Gefährdungen von Bewegungsaktivitäten im öffentlichen Raum können im Licht von empirischen Studien die folgenden vulnerablen oder benachteiligten Bevölkerungsgruppen unterschieden werden:

- Kinder: Regelmässige körperliche Bewegung trägt zur körperlichen, psychischen und sozialen Entwicklung von Kindern und Jugendlichen bei (BASPO et al. 2013), Bei Bewegungsaktivitäten im öffentlichen Raum sind Kinder jedoch in besonderem Masse durch den motorisierten Strassenverkehr gefährdet. Dies zeigt sich z.B. am hohen Anteil an Fussgängerunfällen, in der Regel Kollisionsunfälle mit Fahrzeugen (bfu 2017, S. 20; S. 36).

Projekte im Bereich bewegungsfreundliches Umfeld für Kinder müssen somit vor allem Sicherheitsbelange mitbedenken und aufgrund des begrenzten Mobilitätsradius der Kinder darauf achten, dass die Bewegungsmöglichkeiten tatsächlich in unmittelbarer Nähe des Wohn- und Schulorts geschaffen werden. Zudem sind die unterschiedlichen Bedürfnisse und Fähigkeiten von Kindern unterschiedlichen Alters mitzubedenken (z.B. Spielplätze, Skaterparks).

- Ältere Menschen, Senior/innen: Mit zunehmenden Alter verfügen Seniorinnen und Senioren über geringere körperliche Ressourcen und sind in ihren Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt. Körperliche Bewegung hilft jedoch dabei, verschiedenen nicht-übertragbaren Krankheiten entgegenzuwirken und körperliche Fähigkeiten möglichst lange zu erhalten. Auch bei den älteren Menschen zeigt sich bei den Verkehrsunfällen ein höherer Anteil an Fussgängerunfällen (bfu 2017, S. 20, S. 36). Neben den körperlichen Einschränkungen können auch soziale Faktoren (z.B. Entfremdung im Quartier oder Vereinsamung) zu einer Reduktion der körperlichen Aktivität in der Wohnumgebung führen.

Bei strukturellen Bewegungsförderungsmaßnahmen für ältere Personen sind somit ähnlich wie bei den Kindern ebenfalls Sicherheitsüberlegungen anzustellen (z.B. ausreichende Grünphasen bei Fussgängerampeln, Trennung von Fussgängern und Radfahrern etc.). Aufgrund eingeschränkter körperlicher Fähigkeiten stellen sich jedoch auch Fragen der Zugänglichkeit (Treppen etc.) und der überhaupt möglichen Bewegungsformen. Zudem ist Raum für Erholung (Bänke) und soziale Begegnungen (Begegnungszonen) zu schaffen. Gerade ältere Personen scheinen zudem eine Präferenz für «schöne», d.h. ästhetisch ansprechende gestaltete Räume zu haben (Moran et al. 2014, Oliverira-Brochado et al. 2010, Stadt Wien o.J).

- Personen mit einer Behinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigung: Physische oder psychische Einschränkungen können die Mobilität im öffentlichen Raum stark erschweren. Die betroffenen Personen sind auf technische Hilfsmittel, Unterstützung und eine hindernisfreie Infrastruktur angewiesen. Personen mit einer Gehbehinderung weisen einen tieferen Mobilitätsgrad auf als Personen ohne Gehbehinderung (Fischer/Stamm/Lamprecht 2018, S. 25 u. 29).

Was für ältere Personen erwähnt wurde, gilt in besonderem Masse für Personen mit einer Behinderung. Sicherheits- und Zugänglichkeitserwägungen sind hier ebenso von Bedeutung wie Überlegungen bezüglich sozialer Kontakte.

- Personen mit einem tiefen sozio-ökonomischen Status (u.a. Einkommen, Bildung): Personen mit einem tieferen sozio-ökonomischen Status weisen eine geringere körperliche Aktivität und eine höhere Betroffenheit von Übergewicht und Adipositas sowie verschiedenen nicht-übertragbaren Krankheiten auf (Storni et al. 2014a, Storni et al. 2014b). Auch Kinder von Eltern mit einem tieferen sozio-ökonomischen Status sind stärker von Übergewicht betroffen (Stamm et al. 2017, S. 24). Ein Aspekt der sozialen Ungleichheit ist die residentielle Segregation. Weniger privilegierte Wohnlagen sind oft durch einen Mangel an bewegungsfreundlichen Infrastrukturen gekennzeichnet (Edwards & Tsouros 2006). Stellenweise finden sich hier jedoch auch positive Zusammenhänge. So stellt etwa das Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (2012, S. 26) in einem Überblick über verschiedene Studien fest: «Interessanterweise leben sozial benachteiligte Gruppen häufiger in Stadtteilen mit höherer Walkability und weisen auch ein höheres Ausmass an

'transportbezogener' Bewegung auf [...], Als mögliche Ursache wird neben der Walkability eine geringe Verfügbarkeit von Autos und ein möglicher 'Transfereffekt' durch das häufige Beobachten anderer, bewegungsaktiver Menschen im Stadtteil vermutet [...].»

Die Gruppe von Personen mit einem tiefen sozio-ökonomischen Status ist nicht homogen (Armutsbetroffene und -gefährdete, bildungsferne Gruppen, Arbeitslose etc.) und hat daher auch spezifische Anforderungen an ein bewegungsfreundliches Umfeld. Aufgrund des Zusammenhangs zwischen sozio-ökonomischem Status und Wohnort kann hier auf einer allgemeinen Ebene gefordert werden, dass die Siedlungsstrukturen so angepasst werden sollten, dass sie körperliche Aktivität überhaupt ermöglichen bzw. dazu einladen. Das Angebot muss mit anderen Worten also kostengünstig zu den potentiellen Nutzer/innen gebracht werden.

- Migrationsbevölkerung: Personen mit einer ausländischen Nationalität sind im Durchschnitt körperlich weniger aktiv und weisen einen höheren Anteil an Übergewicht und Adipositas auf (vgl. Stamm und Lamprecht 2012, Storni et al. 2014a, 2014b). Auch ausländische Kinder sind körperlich etwas weniger aktiv und häufiger von Übergewicht und Adipositas betroffen (Lamprecht et al. 2015, S. 53; Stamm/Fischer/Lamprecht 2017, S. 22). Die Studien zeigen jedoch, dass je nach Herkunftsregion und Geschlecht beträchtliche Unterschiede bestehen und sich die Unterschiede teilweise durch sozio-ökonomische Faktoren (Einkommen, Bildung) erklären lassen. So zeigen beispielsweise Migrant/innen aus Deutschland und Skandinavien insgesamt ein sehr ähnliches Bewegungsverhalten wie Schweizerinnen und Schweizer, während sich Personen aus süd- und osteuropäischen Ländern eher weniger bewegen (vgl. Lamprecht et al. 2014, Stamm und Lamprecht 2012).

Somit gilt auch für die Migrationsbevölkerung, dass diese nicht homogen ist und entsprechend je nach Projekt unterschiedliche Anforderungen existieren. Dort wo der Migrationsstatus mit sozio-ökonomischer Benachteiligung zusammenfällt, dürften sich ähnliche Fragen stellen wie sie bereits weiter oben skizziert wurden. Allerdings gilt es hier häufig noch zusätzliche Barrieren in sprachlicher und kultureller Hinsicht zu überwinden. Das heisst, Projekte haben zusätzliche kommunikative Herausforderungen zu meistern.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass Projekte für ein bewegungsfreundliches Umfeld darauf ausgerichtet sind, strukturelle, organisatorische und bauliche Handlungsvoraussetzungen für körperliche Aktivität zu schaffen. Die Interventionsmöglichkeiten sind dabei sehr vielfältig und reichen von Planungsinstrumenten (z.B. Freiraum- und Verkehrsplanung) über Veränderungen in bestehenden Strukturen (z.B. Neugestaltung von Spielplätzen, Erhöhung der Zugänglichkeit von Parks, Bau von Abstellplätzen für Fahrräder, «Verschönerungsaktionen») bis hin zu grösseren Bau- und Infrastrukturprojekten (z.B. Errichtung von Parks und bewegungsfreundlichen Siedlungen, Bau von Radwegen). Gerade mit Blick auf verschiedene vulnerable Gruppen gilt es diese allgemeinen Massnahmen in einer Art und Weise anzupassen und auszugestalten, dass sie die Bewegungsmöglichkeiten dieser Gruppen tatsächlich verbessern. Eine wesentliche Zielsetzung der vorliegenden Untersuchung liegt darin, die Vielfalt möglicher Ansätze aufzuzeigen und dabei insbesondere zu fragen, ob und wie diese für unterschiedliche vulnerable Gruppen adaptiert werden.

3. Vorgehensweise

Die Darstellung und Analyse von interessanten und nachahmenswerten Beispielprojekten zum Thema «bewegungsfreundliches Umfeld» gehört zu den Hauptzielen der vorliegenden Untersuchung. Die Aufbereitung von Beispielen setzt jedoch eine Reihe von vorangehenden Arbeitsschritten voraus. So müssen die durchgeführten Projekte in diesem Bereich zunächst möglichst vollständig erfasst werden, um denn eine bedeutsame Auswahl für die Weiterbearbeitung zu treffen. Es müssen mit anderen Worten Selektionskriterien bestimmt werden, welche die Auswahl und nachfolgende Analyse leiten können. Während ein Teil der Selektionskriterien durch die Fragestellung vorgegeben war (Beitrag zu einem bewegungsfreundlichen Umfeld, Berücksichtigung vulnerabler Gruppen), wurden andere erst im Lauf der Studie und auf der Grundlage von Dokumentenanalysen sowie Gesprächen mit Experten und der Projektleitung und mit Blick auf (potentielle) Erfolgsfaktoren für Massnahmen entwickelt. Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über die Vorgehensweise

3.1 Erste Projektübersicht und Expertengespräche

In einer ersten Arbeitsphase wurden Programme und Projekte im Themenbereich «bewegungsfreundliches Umfeld» gesucht, kurz gesichtet und in einer Tabelle erfasst, die neben dem Titel und Ort des Projekts seine organisatorische Einbettung sowie eine Reihe weiterer Informationen zu Zielen, Ausrichtung und Massnahmen enthielt. Ausgangspunkt der Standortbestimmung bildeten dabei die Dokumentationen zu verschiedenen nationalen Programmen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden und die verschiedene regionale oder lokale Teilprojekte enthalten. Im Fokus der Suche standen dabei die folgenden Programme, die in Abschnitt 4.1 genauer beschrieben werden:

- Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde / Gemeinde bewegt
- Gemeindesportanlagenkonzepte (GESAK)
- Nachhaltige Quartiere
- Projets urbains
- Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung
- DZM-/KOMMO-Projekte (Nachhaltige Mobilität)
- Agglomerationsprogramme «Verkehr und Siedlung»
- Kantonale Aktionsprogramme Ernährung und Bewegung

Ergänzt wurde die erste Sammlung von Projekten durch gezielte Websuchen sowie Hinweise der Projektleitung und von Expert/innen, mit denen zu diesem Zweck telefonische Leitfadengespräche durchgeführt wurden. Mit den Gesprächen sollten Informationen zu den von den Ämtern und Organisationen unterstützten Programmen und deren Verlauf sowie Hinweise zu besonders erfolgreichen Projekten gewonnen werden, die genauer untersucht werden konnten (vgl. Abschnitt 3.2 und Kapitel 4). Der Gesprächsleitfaden, der vorgängig mit der Projektleitung beim BAG besprochen worden war, enthielt überdies Fragen zu den Erfolgs- und Misserfolgskriterien, der Rolle verschiedener Akteure (insbesondere der Gesundheitsförderung), der Berücksichtigung vulnerabler Gruppen sowie beispielhaften Projekten im Ausland.

Eine erste Welle von vier Expertengesprächen wurde Mitte Mai 2018 durchgeführt. Die Gespräche zeigten unter anderem die Notwendigkeit auf, noch weitere Expert/innen für ausgewählte Vertiefungen zu kontaktieren, was zwischen Ende Mai und Anfang Juni 2018 geschah. Die Zahl der konsultierten Expert/innen erhöhte sich somit auf neun Personen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Gesprächspartner Expertenbefragung

Name	Organisation	Funktion
<i>Expertengespräche</i>		
Hans-Jörg Birrer	Bundesamt für Sport BASPO	Projektleiter Nationales Sportanlagenkonzept NASAK
Reto Camenzind	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Stellvertretender Leiter Sektion Siedlung und Landschaft
Sabina Ruff	Stadt Frauenfeld (bis 2017: Kanton St. Gallen, Amt für Gesundheitsvorsorge)	Bereichsleiterin soziokulturelle und sozialraumorientierte Stadtentwicklung (bis 2017: Leiterin Abteilung «Gemeinden und Netzwerke», Projektkoordinatorin «Gemeinde Bewegt»)
Vincent Brügger	Montana SPORT AG (bis 2018: Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz)	Projektleiter «I move me» (bis 2018: Projektleiter Bewegung)
<i>Ergänzende Gespräche</i>		
Niklaus Schwarz	Bundesamt für Sport BASPO	Leiter Fachstelle Sportanlagen
Heidi Meyer	Bundesamt für Strassen ASTRA	Fachspezialistin Fussverkehr
Bernard Hinderling	Schweizer Wanderwege	Projektleiter Modellvorhaben «Attraktive Erschliessung von Erholungsräumen im Metropolitanraum Zürich»
Josianne Maury	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Koordinatorin des Programms «Projets urbains»
Jenny Leuba	Fussverkehr Schweiz	Projektleiterin – Romandie

Die interviewten Personen gaben ausführlich Auskunft über die unterstützten Programme und Projekte und konnten wichtige Hinweise zu den Erfolgsfaktoren und zur Selektion von beispielhaften Projekten geben. Ein Resultat der Gespräche war, dass zusätzliche Programme und Projekte in die Zusammenstellung möglicher Projekte aufgenommen wurden (z.B. GESAK-Projekte und Agglomerationsprogramme). Zudem zeigte sich, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) an besonders vielen Programmen beteiligt ist.

Erhebliche Unterschiede zeigten sich hinsichtlich der Dokumentation und Evaluation der Projekte. Zu verschiedenen Programmen liegen formelle Evaluationsberichte vor, einzelne Projekte wurden in der Regel in Form einer begleiteten Selbstevaluation beurteilt. Projekte, die von Gesundheitsförderung Schweiz unterstützt werden, wurden in der Regel evaluiert. Bei den Projekten im Rahmen des Modellvorhabens «Nachhaltige Raumentwicklung» besteht die Schwierigkeit, dass diese mehrheitlich noch nicht abgeschlossen und gegenwärtig sehr unterschiedlich dokumentiert sind. Bei den GESAK-Projekten liegen in der Regel keine Evaluationen vor. Verschiedene Projekte sind jedoch gut dokumentiert und vier Projekte wurden im Rahmen einer CAS-Abschlussarbeit genauer untersucht.

Die Berücksichtigung vulnerabler Gruppen findet sich vor allem in den Pilotprojekten von «Gemeinde Bewegt» im Kanton St. Gallen, in den Projekten des Programms «Projets urbains», in verschiedenen Projekten, die von Gesundheitsförderung Schweiz unterstützt werden, in mehreren GESAK-Projekten und in einzelnen Projekten im Rahmen des Modellvorhabens «Nachhaltige Raumentwicklung».

Bezüglich der Entwicklung und Nachhaltigkeit von Projekten wurde in den Interviews auf verschiedene Problemstellungen hingewiesen. Dazu zählen unter anderem eine gesicherte Finanzierung oder die Abhängigkeit von einzelnen Personen.

3.2. Projektselektion und Detailanalyse

Anlässlich der Projektsuche der ersten Arbeitsphase konnten insgesamt 111 Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu einem bewegungsfreundlichen Umfeld erfasst werden (vgl. Abschnitt 4.2 und Teil 3). Aus diesen Projekten sollten mindestens zehn für die weitere Analyse ausgewählt werden.

Gemäss der ursprünglichen Ausschreibung zur vorliegenden Studie sollte es sich bei dieser Auswahl um «Best Practice» Beispiele handeln. Der Begriff «Best Practice» stellt gemäss Broesskamp-Stone et al. (2010, S. 7) in Zusammenhang mit Massnahmen der Gesundheitsförderung einen normativen Orientierungsrahmen für optimales fachliches Handeln und Entscheiden dar. Dabei berücksichtigen «Best-Practice-Entschiede, -Aktivitäten oder -Interventionen in der Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention [...] systematisch die Werte und Prinzipien von Gesundheitsförderung und Public Health, bauen auf dem aktuellen wissenschaftlichen Wissen und auf Experten- und Erfahrungswissen auf, beachten die relevanten Kontextfaktoren und erreichen die beabsichtigten positiven Wirkungen bei gleichzeitiger Vermeidung negativer Wirkungen.» (Broesskamp-Stone et al. 2010, S. 7).

Werte, Wissen und Kontext sind in dieser Sichtweise die zentralen Qualitätsdimensionen von «Best Practice» Projekten. Diese drei sehr allgemeinen Dimensionen werden sowohl von Gesundheitsförderung Schweiz als auch weiteren Autoren zu eigentlichen Listen von Kriterien konkretisiert und ausdifferenziert. Verschiedene Kriterien werden dabei häufig mit Bezug zur Ottawa-Charta der Gesundheitsförderung der WHO formuliert, so z.B. Werte und Prinzipien von Chancengleichheit, Partizipation, Empowerment, Berücksichtigung der sozialen Vielfalt (Broeskamp-Stone et al. 2010, S. 10) oder der Aspekt der Vernetzung und Multisektoralität.

Verschiedentlich wird zwischen «Best-Practice» und «Good-Practice» unterschieden: Während sich der erstere Begriff auf optimale und vorbildliche Projekte bezieht, erlaubt der zweite Begriff bei gewissen Kriterien eine suboptimale Vorgehensweise oder Wirkung (vgl. Broeskamp-Stone 2009, S. 116; Lehmann et al. 2010, S. 22). Gerade mit Blick auf die vorliegende Studie scheint uns der Begriff der «Good Practice» tauglicher zu sein, denn obwohl die bewegungsfreundliche Gestaltung des Umfelds seit rund zwanzig Jahren ein wichtiges Thema der Gesundheitsförderung ist, hat sich noch kein eigentliches «Best Practice»-Modell herausgebildet. Tatsächlich besteht eines der Ziele der vorliegenden Studie ja darin, Elemente optimaler Praxis zu identifizieren. Vor diesem Hintergrund beschränkte sich die Auswahl von Projekten für die weitere Bearbeitung auf Ansätze, in denen Elemente guter Praxis sichtbar werden.

In Deutschland wurde im Rahmen des Kooperationsverbunds «Gesundheitsförderung bei sozial Benachteiligten» eine Kriterienliste für die Selektion von Good-Practice-Beispielen erstellt, in welcher zwischen obligatorischen Einschlusskriterien und weiteren Qualitätskriterien unterschieden wird (Lehmann et al. 2010, S. 16–20; Kilian/Gold/Lehmann 2010, S. 96–97). Bei der Auswahl von Good-Practice-Beispielen müssen die obligatorischen Einschlusskriterien, aber nicht alle weiteren Kriterien

erfüllt sein.² Ein solches Vorgehen scheint uns auch für die Auswahl von beispielhaften Projekten im Bereich der strukturellen Bewegungsförderung sinnvoll, weshalb drei Kategorien von Selektionskriterien bestimmt wurden: *Einschlusskriterien* mussten unbedingt erfüllt sein, damit ein Projekt für die weitere Analyse und Darstellung überhaupt in Frage kam. Daneben gab es eine Reihe *weiterer (Qualitäts-)Kriterien*, die berücksichtigt wurden. Musste zwischen verschiedenen Projekten gewählt werden, so wurden diejenigen bevorzugt, welche eine grössere Anzahl an Kriterien erfüllen. Schliesslich gab es verschiedene *Zusatzkriterien*, die bei der Selektion mit Blick auf ein möglichst breit gefächertes Panorama von Projekten ebenfalls beachtet wurden.

Die Kriterien orientierten sich an den Qualitätsmerkmalen, die in anderen Studien identifiziert wurden, sowie an Vorschlägen seitens der konsultierten Expert/innen.

Einschlusskriterien

- Bewegungsförderung im Wohnumfeld und Förderung der körperlich aktiven Alltagsmobilität: Die Bewegungsförderung im Wohnumfeld³ und die Förderung der körperlichen aktiven Alltagsmobilität (zu Fuss, Velo etc.) ist ein wichtiger Bestandteil des Projekts. Verbesserungen im Bereich «bewegungsfreundliches Umfeld» sollen mit anderen Worten also zu den expliziten Projektzielen zählen.
- Strukturelle Massnahmen: Im Projekt stehen strukturelle Massnahmen im Vordergrund oder es wird eine Mischung von strukturellen und personenbezogenen Massnahmen eingesetzt.
- Dokumentation, Erfolgskontrolle, Evaluation: Die verschiedenen Projektschritte werden festgehalten und bestenfalls mittels Selbst- oder Fremdevaluationen analysiert. Dieses Kriterium ist für die vorliegende Studie insofern ausschlaggebend, weil die Projekte nicht von Grund auf neu analysiert werden können, sondern sich die Einschätzung auf vorliegende Dokumentationen und Resultate abstützen muss, die ggf. durch Expertengespräche ergänzt werden können. Projekte ohne oder mit einer lückenhaften Dokumentation scheiden somit a priori aus, selbst wenn sie vielversprechend sein könnten.

Weitere (Qualitäts-)Kriterien

- Berücksichtigung vulnerabler Gruppen: Vulnerable Gruppen werden im Projekt explizit als Zielgruppe beschrieben oder in den Massnahmen berücksichtigt. Es mag erstaunen, dass dieses Kriterium nicht als «Einschlusskriterium» definiert wurde. Dies liegt daran, dass die allgemeine Übersicht über Projekte der «strukturellen Bewegungsförderung» zeigte, dass vulnerable Gruppen oft nur implizit mitberücksichtigt werden und die Projekte allgemeiner angelegt waren (vgl. Abschnitt 4). Verschiedene dieser Projekte lassen sich u.E. jedoch ohne grössere Probleme stärker auf vulnerable Gruppen fokussieren und sollten nicht aufgrund der fehlenden expliziten Erwähnung von vulnerablen Zielgruppen a priori ausgeschlossen werden.

² Die Kriterienliste enthält dabei so unterschiedliche Aspekte wie etwa eine klare Eingrenzung der Zielgruppe(n), eine innovative und nachhaltige Vorgehensweise, die Partizipation der Zielgruppen, die Dokumentation und Evaluation sowie ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Eine vergleichbare Zusammenstellung von Qualitätskriterien findet sich auf der Website von Quint-Essenz, in der 24 Kriterien den sechs Bereichen Gesundheitsförderung und Prävention, Projektbegründung, Projektplanung, Projektorganisation, Projektsteuerung und Evaluation und Valorisierung zugeordnet werden (vgl. Ackermann et al. 2009).

³ Das Wohnumfeld wird an dieser Stelle weit gefasst und kann auch die Verbindung zu Naherholungsgebieten umfassen.

- Wissensbezug, theoretische Fundierung: Das Projekt basiert auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und Expertenwissen. Es liegt ein Wirkungsmodell vor.
- Zielformulierung: Die Zielsetzungen des Projekts sind explizit und überprüfbar ausformuliert (z.B. nach den smart-Kriterien von Quint-Essenz).⁴ Dieser Punkt ist teilweise in den Einschlusskriterien «Bewegungsförderung im Wohnumfeld» und «strukturelle Massnahmen» enthalten.
- Partizipation: Partizipative Prozesse sind Teil des Projekts. Das heisst: Die Zielgruppen werden in das Projekt involviert.
- Zielerreichung, Wirksamkeit und Effizienz: Das Projekt ist wirksam in Bezug auf Bewegungsförderung und erreicht die vorgesehenen Zielgruppen. Die Kosten stehen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen.
- Innovation und Nachhaltigkeit: Das Projekt soll entweder innovativ sein oder bereits erprobte Ansätze weiterführen bzw. neu implementieren. Die Massnahmen haben eine kontinuierliche und nachhaltige Wirkung bei den Zielgruppen.
- Multisektoralität, Interdisziplinarität: Das Projekt soll interdisziplinär und multisektorial angelegt sein und eine Kooperation verschiedener Akteure beinhalten.

Zusatzkriterien

- Empfehlung im Expertengespräch: In einigen Fällen wurden Projekte in den Expertengesprächen (vgl. Abschnitt 3) explizit erwähnt und hervorgehoben. Entsprechende Hinweise wurden als zusätzliches Selektionskriterium mitberücksichtigt.
- Abdeckung verschiedener Landesteile und Sprachregionen: Die Projekte sollen nach Möglichkeit aus allen Landesteilen der Schweiz stammen und damit nicht nur die inhaltliche, sondern auch die geographische Breite der Ansätze illustrieren.
- Abdeckung verschiedener Siedlungstypen: Es sollen sowohl Projekte aus Städten und grösseren Agglomerationen als auch aus Quartieren und kleineren Gemeinden berücksichtigt werden.
- Abdeckung verschiedener Raumtypen: Desgleichen sollen sich die Projekte auf unterschiedliche Raumtypen wie Wege, Strassen, Spielplätze, Sport- und Grünanlagen und Naherholungsgebiete beziehen. In Erweiterung des weiter oben aufgeführten, engen Konzepts der «strukturellen Bewegungsförderung» können auch Massnahmen bezüglich öffentlich nutzbarer Anlagen und Gebäude Teil des Projekts sein.
- Vertretung verschiedener nationaler Programme: Die Sammlung von Projekten soll nach Möglichkeit Beispiele aus verschiedenen nationalen Programmen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt oder gestartet wurden, enthalten, und so auch einen Blick auf die unterschiedlichen Programmschwerpunkte ermöglichen.
- Anschlussfähigkeit für kantonale Programme: Viele der bisherigen Projekte fanden auf der lokalen oder regionalen Ebene und unter Mitwirkung nationaler Akteure (Bundesämter, Gesundheitsförderung Schweiz) statt. Teilweise waren auch kantonale Stellen involviert, die im Interesse der Multiplikation vielversprechender Ansätze in Zukunft als Koordinatoren und Finanzquellen an Bedeutung gewinnen dürften. Entsprechend wird bei der Projektauswahl auch darauf geachtet, ob ein Projekt auf kantonaler Ebene multiplizierbar ist.

⁴ Der Begriff «smart» wurde aus den Anfangsbuchstaben der folgenden fünf Wörter konstruiert: spezifisch, messbar, anspruchsvoll, realistisch, terminiert (vgl. <https://www.quint-essenz.ch/de/topics/1133>)

Bei der Durchsicht der Projekte erwies sich das Einschlusskriterium «Dokumentation, Erfolgskontrolle, Evaluation» als besonders wichtig. Viele Projekte konnten nicht weiter berücksichtigt werden, weil sie nur lückenhaft dokumentiert sind und daher keine genauere Analyse erlauben. Zudem zeigte sich, dass bei Projekten ausserhalb von nationalen Programmen nur selten Evaluationen durchgeführt wurden. Auch bei den durch den Bund unterstützten Programmen überwiegt die Form der begleiteten Selbstevaluation, die oft keine Wirkungsmessungen enthält.

Die Detailanalyse der Projekte wurde auf der Grundlage von öffentlich verfügbaren Berichten (gedruckte Berichte und Web-Ressourcen) sowie von Materialien vorgenommen, die uns von den Programm- und Projektleitungen zur Verfügung gestellt wurden. Für jedes Projekt wurde ein zweiteiliges Portrait verfasst, das grundlegende Informationen über die verschiedenen Ansätze enthält.

Im ersten Teil des Portraits finden sich wichtige Eckdaten in tabellarischer Form (Titel, Ort, Ziele und Zielgruppen, Bewegungsformen, Massnahmen, Dokumente, Evaluationen und Kontaktdaten), während der zweite Teil einen kurzen Text mit zusätzlichen Informationen zum Projektfortschritt und Eigenheiten des Projekts enthält. Die Portraits enthalten auch Hinweise dazu, wo weitere Informationen über die Projekte erhältlich sind. Zwecks Qualitätskontrolle wurden alle Portraits ausgewählten Projekt- und Programmverantwortlichen mit der Bitte übermittelt, allenfalls noch Änderungen und Ergänzungen anzubringen. Die Einladung zur Stellungnahme enthielt zudem die Aufforderung, sich zu allfälligen Erfolgs- und Misserfolgskriterien zu äussern.

Abschliessend gilt es zur Selektion der Projekte festzuhalten, dass unsere Projektsammlung keine Wertung der nicht aufgenommenen Projekte enthält. Unter den nicht im Detail dargestellten Projekten finden sich viele, die ebenfalls das Label «Good Practice» verdienen würden, die aufgrund fehlender Evaluationen und/oder beschränkter zeitlicher und finanzieller Ressourcen jedoch nicht berücksichtigt werden konnten. In verschiedenen Fällen war es zudem notwendig, eine Auswahl zwischen sehr ähnlichen Projekten zu treffen. Hier wurde im Zweifelsfall das Zusatzkriterium der geographischen und sprachregionalen Verteilung der Beispiele stark gewichtet.

3.3 Synthese und Erfolgsfaktoren

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Resultate aus den Portraits analysiert und zusammen mit den Resultaten aus der Feedbackrunde zu einem kurzen Text und einer Synthesetabelle verdichtet, die in sehr knapper Form einen Vergleich wesentlicher Elemente der verschiedenen Ansätze enthält. Sowohl die Portraits als auch die Synthesetabelle enthalten Hinweise auf Erfolgs- und Misserfolgskriterien der Projekte. Zu diesen Erfolgsfaktoren sind jedoch einige weitere Bemerkungen notwendig.

Auf einer allgemeinen Ebene kann zunächst davon ausgegangen werden, dass sich Projekte der strukturellen Bewegungsförderung nicht grundsätzlich von anderen Projekten in der Gesundheitsförderung und Prävention unterscheiden. Somit dürften sich ähnliche Erfolgsfaktoren zeigen. Balthasar et al. (2015) unterscheiden in ihrer Übersicht «Erfolgsfaktoren kantonaler Alkoholpolitik – ein Instrument für die Kantone» beispielsweise sechs Handlungsfelder, denen verschiedene Handlungsschwerpunkte und schliesslich 36 Erfolgsfaktoren zugeordnet werden, die – ähnlich wie in den oben erwähnten Kriterienlisten und Best-Practice-Modellen – von der Erarbeitung von Grundlagen über die Vernetzung, Kooperation und konkrete Massnahmen bis hin zur Evaluation und Informations- und Kommunikationsanstrengungen reichen.

Mit Blick auf Massnahmen im Bereich der strukturellen Bewegungsförderung dürften unter anderem die Einbindung der relevanten Akteure und von konfligierenden Interessengruppen, die nachhaltige

Verankerung und Verstetigung von Massnahmen (z.B. mit Hilfe von Legislaturzielen, Strategien, Leitbildern, Konzepten etc.) oder die Sicherung der nötigen finanziellen Ressourcen von Bedeutung sein. Diese Faktoren werden in ähnlicher Weise auch in einem Bericht erwähnt, der sich mit der Rolle des BAG in der Bewegungsförderung beschäftigt und insbesondere die klare Definition von Interventionsbereichen und Zielgruppen, die Vernetzung und Multisektoralität sowie die Schaffung von Datengrundlagen hervorhebt (Stamm et al. 2013). In den Expertengesprächen (vgl. Abschnitt 2.1) werden neben der intersektoriellen Zusammenarbeit (Vernetzung) insbesondere auch die Bedeutung partizipativer Prozesse sowie eine flexible Projektorganisation hervorgehoben, welche die kommunalen Strukturen und Besonderheiten berücksichtigt. Anlässlich der Analyse konkreter Projekte ging es darum, solche Erfolgsfaktoren zu sammeln und zu systematisieren.

Die allgemeine Bestimmung von Erfolgs- und Misserfolgskriterien ist jedoch schwierig, wenn nicht unmöglich. Der Grund dafür liegt darin, dass ein ausgewählter Faktor je nach Projektstand und -verlauf sowohl den Erfolg fördern als auch behindern kann. Pérez (2016) erwähnt an verschiedenen Stellen seiner Analyse beispielsweise die Bedeutung von «Schlüsselpersonen», welche ein Projekt vorantreiben. Auch in verschiedenen Projekten der vorliegenden Sammlung erweisen sich solche Schlüsselpersonen als bedeutsam, doch zeigen unsere Analysen, dass das Ausscheiden von Schlüsselpersonen aus dem Projekt zu erheblichen Problemen führen kann. Die Einschätzung des «Erfolgsfaktors Schlüsselpersonen» ist damit schwierig: Diese Personen scheinen tatsächlich wichtig zu sein, wird ein Projekt aber zu abhängig von einzelnen Personen, kann dies negative Auswirkungen haben.

Ähnliche Beispiele lassen sich auch bei anderen potentiellen Erfolgsfaktoren finden. Die multisektorielle Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Bereichen – etwa Verkehrsplanung, Bauherren, Gesundheitsförderung und Schulen – verleiht einem Projekt inhaltliche Tiefe und Legitimation. Der Ausgleich zwischen den verschiedenen Ansprüchen mag aber schwierig sein und den Projektfortschritt verzögern. Ähnliches gilt für partizipative Ansätze, mit denen Anspruchsgruppen in den Prozess eingebunden werden: Je mehr Anspruchsgruppen angehört werden, desto aufwendiger wird die Berücksichtigung ihrer Wünsche und desto grösser ist auch das Frustrationspotential, wenn den formulierten Wünschen nicht entsprochen werden kann. Einige unserer Beispiele zeigen zudem, dass nicht alle Anspruchsgruppen im selben Masse am partizipativen Prozess mitwirken, was die Legitimität des Projekts in Frage stellen kann.

Vor diesem Hintergrund ziehen wir es vor, nicht direkt von Erfolgs- und Misserfolgskriterien zu sprechen, sondern vielmehr zunächst wesentliche «Prozess- und Strukturelemente» oder «potentielle Erfolgsfaktoren» von Projekten zu identifizieren. Erst in einem zweiten Schritt kann dann festgestellt werden, ob die potentiellen Erfolgsfaktoren im konkreten Fall tatsächlich vorlagen und den Projekterfolg begünstigten oder einen neutralen oder negativen Effekt hatten.

Die folgenden potentiellen Erfolgsfaktoren wurden in Anlehnung an andere Studien (vgl. Balthasar et al. 2015, Pérez 2016, Stamm et al. 2013), aufgrund von Hinweisen der konsultierten Expert/innen sowie eigener Überlegungen in die Analyse und die Synthesetabelle aufgenommen:

- **Problemdruck:** Ein Projekt sollte von wahrgenommenen und wahrnehmbaren Problemen ausgehen und einen bedeutsamen Beitrag an die Verbesserung einer defizitären Situation leisten. Dies setzt in der Regel eine Bestands- und Bedarfsanalyse, formulierte Ansprüche von Zielgruppen oder einen anderen Nachweis des Problemdrucks voraus.⁵

⁵ Die Dimension «Problemdruck» beinhaltet grundsätzlich auch die Dimension «Relevanz». Dass ein Projekt relevant ist, kann bei «Good Practice»-Projekten jedoch als gegeben vorausgesetzt werden.

- Kooperation über mehrere Ebenen: Konkrete Projekte für die Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfelds setzen in der Regel auf der lokalen oder der Quartierebene an. Trotzdem ist es in aller Regel sinnvoll, auch Akteure des Kantons und des Bundes in die Projekte zu involvieren, da diese nicht nur finanzielle Beiträge leisten können, sondern auch Fachkompetenz einbringen und die übergeordneten Rahmenbedingungen (z.B. gesetzliche Regelungen, Multiplikationsmöglichkeiten) im Auge behalten. Ein bedeutsame Rolle können zudem privatrechtliche Organisationen und Stiftungen (z.B. Sportvereine, Interessenverbände, Gesundheitsförderung Schweiz) spielen.
- Multisektoralität: In ähnlicher Weise empfiehlt sich in Projekten in der Regel die Kooperation zwischen Akteuren aus verschiedenen Bereichen. Hier interessiert im Kontext des vorliegenden Projekts insbesondere, ob und inwieweit Akteure der Gesundheits- und Bewegungsförderung explizit in das Projekt einbezogen werden oder die Intervention in erster Linie Akteure aus dem Planungs- und Baubereich integriert.
- Vorgehensweise und Schlüsselpersonen: Bei der Vorgehensweise wird in der Regel zwischen einem Top Down und einem Bottom Up-Ansatz unterschieden. Während Top Down Massnahmen mit einem politischen Auftrag von zentralen Stellen geplant und implementiert werden, involviert der Bottom Up Ansatz zumindest in der Startphase eines Projekts eine Mobilisierung auf den tieferen Ebenen des politischen Systems. Schlüsselpersonen – seien sie an der Spitze oder der Basis angesiedelt – können einem Projekt wesentliche Impulse und eine anhaltende Dynamik verleihen und eine integrierende Funktion übernehmen, im Falle von Konflikten oder eines Ausscheidens aus dem Projekt können sie jedoch auch den Fortgang lähmen oder ein Projekt zum Erliegen bringen.
- Partizipatives Vorgehen, Einbindung von Anspruchsgruppen: Auch der Effekt von partizipativen Ansätzen lässt sich, wie bereits erwähnt, a priori nicht eindeutig festlegen. Im Optimalfall dürfte eine partizipative Vorgehensweise die Legitimität und die Verankerung des Projekts in den Zielgruppen sowie seine inhaltliche Qualität verbessern.
- Kommunikation, Information, Hilfsmittel: Eine angemessene und regelmässige Kommunikation über den Projektfortschritt dürfte ein wesentlicher Erfolgsfaktor sein. Die Bereitstellung von Hilfsmitteln, Checklisten und Regelwerken erhöht die Möglichkeiten der Verstetigung und des Transfers in andere Gemeinden oder Regionen.
- Evaluation: Mit Blick auf seine Multiplizierbarkeit und zukünftige Personalwechsel sollte das Projekt angemessen dokumentiert und im Hinblick auf einen Wirkungsnachweis evaluiert werden. Da der Dokumentationsaspekt bereits ein Einschlusskriterium für die Aufnahme in die Portraitsammlung darstellt, wird er in der Analyse nicht mehr weiter berücksichtigt, obwohl der Umfang der tatsächlich verfügbaren Dokumentationen unterschiedlich ist. Dagegen wird gefragt, ob und welche Art von Evaluationen durchgeführt wurden.
- Langfristige Verankerung: Projekte für ein bewegungsfreundliches Umfeld haben häufig einen längeren Zeithorizont, weil sie beispielsweise bauliche und planerische Massnahmen erfordern. Zudem erfordern sie in vielen Fällen auch weitere Pflege und Unterhalt, nachdem die unmittelbaren Massnahmen abgeschlossen wurden (z.B. Unterhalt von Infrastrukturen, Aufrechterhaltung von Angeboten). Entsprechend ist eine langfristige Verankerung der Projekte in einem angemessenen Gefäss (z.B. als Teil von administrativen Massnahmen, Verein) und unter passenden Rahmenbedingungen (Regelungen, Legislaturziele etc.) sinnvoll.

Zusätzlich zu diesen potentiellen Erfolgsfaktoren enthält die Tabelle zwei inhaltliche Angaben, die eher den Charakter von Projektmerkmalen als von potentiellen Erfolgsfaktoren haben:

- Bewegungsformen: Dieser Eintrag vermittelt Informationen darüber, welche Bewegungsformen im Projekt überhaupt thematisiert werden.
- Vulnerable Zielgruppen: Hier wird angegeben, ob und welche spezifischen vulnerablen Zielgruppen das Projekt besonders berücksichtigt.

Zu erwähnen ist an dieser Stelle, dass einige potentielle Erfolgsfaktoren aus Gründen der Übersichtlichkeit oder aufgrund mangelnder Daten nicht aufgenommen wurden. Dazu gehört beispielsweise das Stichwort «Innovation»: Neuartige Lösungen sind nicht per se ein Erfolgsfaktor, involvieren sie doch ein im Vergleich zu bereits gut etablierten Ansätzen hohes Risiko, zu scheitern. Ein Scheitern kann bei einer transparenten Berichterstattung aber durchaus zum Erfolgsfaktor für anderen Projekte werden, die aus gemachten Fehlern lernen können. Innovative Ansätze können zudem das Interesse und die Motivation, am Projekt mitzuwirken, erhöhen. Umgekehrt ist im Interesse der Effizienz jedoch die Multiplikation von bewährten Ansätzen durchaus wünschenswert.

Ein weiteres, fehlendes Stichwort sind die Finanzen, zu denen nur lückenhafte Angaben existieren. Es ist unbestritten, dass die angemessene finanzielle Ausstattung eines Projekts einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellt, doch ist auf der Grundlage der vorhandenen Daten keine zuverlässige Einschätzung dieses Faktors möglich. Insbesondere bei der Verstetigung oder dem Transfer von Pilotprojekten in andere Gebiete ist eine gesicherte Finanzierung eine besondere Herausforderung.

Schliesslich wurde auf den Einschluss des Faktors «Fachkompetenz» (intern oder extern) verzichtet. Dies deshalb, weil er in verschiedenen zwar sehr bedeutsam ist, bei allen ausgewählten Beispielen jedoch erfüllt ist. Für die vergleichende Synthesetabelle hätte dieser Faktor somit keine Unterschiede gezeigt.

4. Programme und Projekte im Themenbereich bewegungsfreundliches Umfeld

4.1. Überblick über Programme und Projekte

Die Sammlung und Sichtung von Projekten und Programmen im Themenbereich «Bewegungsfreundliches Umfeld» hat insgesamt 111 Projekteinträge (vgl. Teil 3). Angesichts der Tatsache, dass Projekte in diesem Bereich in der Regel eine mehrjährige Laufzeit aufweisen und erst seit rund 20 Jahren durchgeführt werden, ist dies eine sehr ansehnliche Zahl. Die effektive Zahl von Projekten, bei denen die strukturelle Bewegungsförderung eine wichtige Rolle spielt, dürfte allerdings noch deutlich höher liegen, wurden im Rahmen der vorliegenden Studie doch in erster Linie Projekte erfasst, die im Rahmen oder im Umfeld von nationalen Programmen durchgeführt wurden. Das heisst: Einzelprojekte auf Gemeinde- und Quartierebene – etwa die Einrichtung von lokalen Begegnungszonen oder verkehrsberuhigende Massnahmen aufgrund des Drucks von lokalen Interessengruppen und/oder von Gemeindebeschlüssen – tauchen in der vorliegenden Sammlung nur am Rande auf.

Tabelle 2 gibt Aufschluss darüber, wie viele Projekte erfasst wurden und wie diese den verschiedenen Programmen der vergangenen rund 20 Jahre zugeordnet werden können. Gemessen an der Anzahl Projekte waren insbesondere die Programme «strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde / Gemeinde bewegt», «GESAK», «Projets urbains» und «Nachhaltige Quartiere» bedeutsam, entfallen doch fast zwei Drittel aller erfassten Projekte auf diese vier Programme.

Tabelle 2: Überblick über Programme und Projekte (Total 111 Projekte)

Anzahl Projekte	Programm
23	Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde / Gemeinde bewegt
19	Nachhaltige Quartiere
19	Gemeinde-Sportanlagenkonzepte (GESAK)
12	Projets urbains
9	Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung
9	Suburbane Freiraumentwicklung
4	Agglomerationsprogramme «Verkehr und Siedlung»
4	DZM/KOMO-Projekte «Nachhaltige Mobilität»
4	Kantonale Aktionsprogramme Ernährung und Bewegung und «innovative Projekte»
8	«Einzelprojekte», kleinere Programme

Bei den Programmen mit weniger erfassten Projekten gilt es zweierlei zu beachten: Zum einen wurden jeweils nur diejenigen Projekte eines Programms erfasst, die tatsächlich einen engeren Bezug zur Thematik bewegungsfreundliches Umfeld hatten. Bei den »Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung« wurden aufgrund ihrer breiten Ausrichtung beispielsweise nur die neun Projekte aus dem Themenbereich «Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern» angeschaut, und bei den Agglomerationsprogrammen «Siedlung und Verkehr» wurden nur diejenigen Projekte aus der 1. oder 2. Generation aufgenommen, die im Gespräch mit der Fachspezialistin beim Bundesamt für Strassen (ASTRA)

als besonders interessant oder vielversprechend angesehen wurden.⁶ Zum anderen laufen einige der Programme weiterhin, so dass sich die Zahl interessanter Projekte in Zukunft noch erhöhen kann.

Angesichts der Bedeutung nationaler Programme ist es sinnvoll, diese im Folgenden kurz vorzustellen. Weitere Informationen zu den Programmen finden sich in den entsprechenden Programmdokumentationen, die in aller Regel auf den Websites der Trägerorganisationen verfügbar sind.

Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde / Gemeinde bewegt (BAG, Kanton St. Gallen, Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, NGO-Allianz EBK, Fussverkehr Schweiz, Gesundheitsförderung Schweiz und andere privatrechtliche Organisationen)

«Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde» nimmt eine Sonderstellung ein, da es sich nicht um ein durch Bundesämter getragenes nationales Programm handelt, sondern um ein Projekt, das von einem breiten Verbund von privatrechtlichen Organisationen unterstützt wurde. Auf das Projekt wurde bereits in Abschnitt 2.1 verwiesen, hat es aufgrund der in seinem Rahmen erschienenen Grundlagenstudie (Grob et al. 2009) doch einen beträchtlichen Einfluss auf die Fachdiskussion in der Schweiz. Initiiert wurde das Projekt von den Ärztinnen und Ärzten für den Umweltschutz. Die Umsetzung erfolgte in gemeinsamer Partnerschaft mit der NGO-Allianz «Ernährung, Bewegung und Körpergewicht», zu welcher u.a. die Organisationen Public Health Schweiz, CardioVasc Suisse, Radix und Forum Obesity Schweiz gehören. Weitere Träger waren die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, der WWF, der Verkehrsclub der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, ProVelo Schweiz und die Velokonferenz Schweiz und Pro Juventute. Finanziell wurde das Projekt vom Bundesamt für Gesundheit (BAG) unterstützt. Bei der Projektsteuerung wirkten zudem die Bundesämter für Sport (BASPO), für Strassen (ASTRA) und für Raumentwicklung (ARE) mit. Im Rahmen des Projekts wurde eine Sammlung von Beispielprojekten aus dem Zeitraum zwischen 2000 und 2008 erstellt. Bei den portraitierten Projekten handelt es sich mehrheitlich um autonome Projekte einzelner Gemeinden. Zum Teil wurden aber auch Projekte portraitiert, die vom Bund im Rahmen anderer Programme (z.B. Energie2000) unterstützt wurden.

Im Anschluss an das nationale Projekt und den Grundlagenbericht wurde im Kanton St. Gallen das Projekt «Gemeinde bewegt» als Pilotprojekt zur Umsetzung struktureller Bewegungsförderung in Gemeinden durchgeführt. Die Pilotphase wurde im Rahmen der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMMO) vom BAG teilfinanziert und von drei Departementen des Kantons St. Gallen (Bau, Bildung und Gesundheit) unterstützt. Weitere finanzielle Träger waren Gesundheitsförderung Schweiz, das Amt für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung EBGB und die Krebsliga Schweiz. In der Pilotphase zwischen 2012 und 2013 wurden in zehn Gemeinden Projekte durchgeführt. Nach Abschluss dieser Phase blieb «Gemeinde bewegt» im Kanton St. Gallen präsent und in verschiedenen Gemeinden wurden weitere Projekte realisiert.

Der Ansatz der strukturellen Bewegungsförderung bzw. von «Gemeinde bewegt» zeichnet sich dadurch aus, dass der Bewegungsfreundlichkeit und Sicherheit der Verkehrsanlagen und den öffentlichen Bewegungs- und Begegnungsräumen besondere Beachtung geschenkt wird. Ein «Leitfaden zur Umsetzung» zeigt überdies verschiedene Multiplikationsmöglichkeiten in anderen Gemeinden auf (Zihlmann et al. 2013).

⁶ Im Gespräch wurde zudem darauf hingewiesen, dass viele Agglomerationsprogramme bei der Umsetzung der Massnahmen im Verzug sind.

lichen Umfelds hatte (Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern). Für die vorliegende Sammlung von Projekten wurden daher nur neun Projekte mit einem klaren Themenbezug aus der Phase 2014–2018 erfasst (vgl. Teil 3).

Suburbane Freiraumentwicklung (ARE, BWO, ASTRA, BAFU, BAG, BASPO, BAV, BLW)

Auch das Projekt «Suburbane Freiraumentwicklung», das in den Jahren 2009 bis 2012 in Form von Erfahrungsaustauschveranstaltungen durchgeführt wurde, basiert auf einer breiten Kooperation verschiedener Bundesämter unter der Federführung von ARE und BWO. Im Zentrum des Projekts stand die Identifikation, Sicherung und Entwicklung von Freiräumen in stark besiedelten Gegenden. Im Rahmen des Projekts wurden Best-Practice-Beispiele zusammengetragen und diskutiert, die in unterschiedlichen organisatorischen Kontexten (teilweise auch im Rahmen der anderen hier vorgestellten Programme) und mit unterschiedlicher räumlicher Abdeckung (Quartier/Areal; Gemeinden, Agglomerationen) entstanden.

Agglomerationsprogramme «Verkehr und Siedlung» (ASTRA, ARE, Städteverband)

Die umfangreichen Projekte in diesem von ASTRA und ARE koordinierten Programm haben einen starken Planungs- und Verkehrsfokus und daher stellenweise nur einen geringen Bezug zum «bewegungsfreundlichen Umfeld» im engeren Sinne. Die grundlegende Zielsetzung des Programms besteht in einer «kohärenten Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen», um das Verkehrsangebot dort auszubauen, wo tatsächlich Bedarf entsteht. Langsamverkehr, verkehrsberuhigende Massnahmen und Begegnungszonen sind allerdings zunehmend wichtige Themen in den Projekten, die ab 2011 in mehreren Generationen durchgeführt und voraussichtlich noch bis mindestens 2022 laufen werden. Aus der grossen Anzahl von Projekten wurden in der vorliegenden Studie nur Projekte, bei denen der Langsamverkehr eine wichtige Rolle spielt, in die Übersicht aufgenommen,

DZM-/KOMO-Projekte «Bewegungsfördernde Mobilität» (BFE, ARE, ASTRA, BAFU, BAV, BAG)

Die von sechs Bundesämtern getragene Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) hat 2016 unter der Führung des Bundesamts für Energie (BFE) die Aufgaben des früheren Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM) übernommen. Die KOMO fördert innovative Mobilitätsprojekte und dient als Informationsplattform für interessierte Personen, Organisationen und Gemeinden. Mit Blick auf den vorliegenden Bericht sind vor allem diejenigen KOMO-Projekte von Interesse, die sich mit dem Langsamverkehr befassen. Eine Vielzahl von Projekten wurde nicht berücksichtigt, weil sie keinen oder nur einen sehr geringen Bezug zum Thema «bewegungsfreundliches Umfeld» aufweisen (z.B. Mobilitätsmanagement im Rahmen von Car Sharing etc.).

Kantonale Aktionsprogramme Ernährung und Bewegung und Förderung «innovativer Projekte» (Gesundheitsförderung Schweiz, Kantone)

Gesundheitsförderung Schweiz hat die Möglichkeit, «innovative Projekte» in der Gesundheitsförderung finanziell und fachlich zu unterstützen. Einige dieser Projekte wurden zudem im Rahmen der seit 2007 initiierten und unterstützten kantonalen Aktionsprogramme (KAP) weiter unterstützt. Die KAP umfassen eine grosse Bandbreite an speziellen Projekten zu den Themen körperliche Bewegung, Ernährung und gesundes Körpergewicht. Die KAP richteten sich in der Startphase insbesondere an Kinder und Jugendliche, weshalb die Settings Schule und Kinderbetreuung einen besonderen Stellenwert hatten. In verschiedenen KAP wurden jedoch auch Projekte durchgeführt, die einen engen Bezug zum «bewegungsfreundlichen Umfeld» haben (z.B. Gestaltung des Schulwegs). Neuerdings

enthalten verschiedene KAP zudem die Zielgruppe der Senior/innen, für die stellenweise auch spezifische Massnahmen im Bereich bewegungsfreundliches Umfeld getroffen wurden.

Zwischenfazit

Der kurze Überblick über die verschiedenen Programme der vergangenen zwei Jahrzehnte erbringt somit verschiedene Befunde. So fällt zunächst einmal auf, dass die Förderung eines bewegungsfreundlichen Umfeldes nur gerade bei zwei Programmen (strukturelle Bewegungsförderung/Gemeinde bewegt und GESAK) das Hauptziel darstellt. Bei den anderen Programmen sind strukturelle Massnahmen der Bewegungsförderung Teil eines grösseren Massnahmenpakets, wobei in verschiedenen Fällen aufgrund der spezifischen Ausrichtung des Programms Projekte auch dann durchgeführt werden können, wenn keine Anstrengungen für ein bewegungsfreundliches Umfeld unternommen werden.

Auffallend ist zudem die Tatsache, dass die meisten Programme bereits auf der Ebene der Koordinations- und Leitungsorganisationen multisektoriell angelegt sind. Gemessen an der Anzahl Programme, in denen sie vertreten sind, beanspruchen das ARE (fünf Programme) und das ASTRA (vier Programme) jedoch eine gewisse Themenführerschaft. In jeweils drei Programmen sind das BFE, das BAG, das BASPO, und das BAFU vertreten.

Die grosse Bedeutung von ARE und ASTRA in den aktuellen Programmen illustriert einerseits die Bedeutung von Fragen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, führt aber auch zu einem starken Fokus auf planerischen Massnahmen in diesen Bereichen. Dies kann für Massnahmen im Bereich eines bewegungsfreundlichen Umfelds im Sinne der oben erwähnten potentiellen Erfolgsfaktoren sowohl eine Chance als auch ein Problem darstellen. Zum Problem wird die multisektorielle und multithematische Herangehensweise dann, wenn Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld aufgrund eines höheren Problemdrucks in anderen Bereichen oder aufgrund von Finanzierungsengpässen nur marginal berücksichtigt werden. Eine Chance kann sich aber dort ergeben, wo strukturelle Bewegungsförderungsmassnahmen in einen breiteren Kontext von planerischen und baulichen Massnahmen eingebettet werden und die verschiedenen Beteiligten von den Fachkompetenzen ihrer Partner profitieren können. Beide Wirkungen lassen sich auch auf der Ebene konkreter Projekte zeigen, die im folgenden Abschnitt diskutiert werden.

4.2. Ausgewählte Projekte und potentielle Erfolgsfaktoren

Nach den in Abschnitt 3.2 diskutierten Kriterien wurden aus den 111 Projekten insgesamt 14 für eine vertiefte Analyse ausgewählt. Die Portraits dieser Projekte finden sich in Teil 2, während der vorliegende Abschnitt eine zusammenfassende Analyse der Projekte enthält.

An dieser Stelle gilt es noch einmal darauf hinzuweisen, dass es sich bei unserer Auswahl zwar um «Good Practice»-Beispiele handelt, dass es aber auch unter den nicht berücksichtigten Projekten viele gibt, die in gewissem Sinne beispielhaft und nachahmenswert sind. Der Grund, weshalb sie nicht berücksichtigt werden konnten, liegt vielfach in der fehlenden Evaluation oder einer lückenhaften Dokumentation. Da es in der vorliegenden Untersuchung nicht darum ging, alle existierenden Projekte umfassend zu diskutieren, sondern vielmehr darum, ein möglichst breites Spektrum an unterschiedlichen Ansätzen abzubilden, blieben viele erwähnenswerte Projekte «auf der Strecke». Das bedeutet aber auch, dass sich für Personen und Organisationen, die in den folgenden Listen und in Teil 2 ein für sie interessantes Projekt finden, lohnenswert sein kann, sich nicht nur über dieses Projekt, sondern auch über weitere, vergleichbare Projekte zu informieren. Zu diesem Zweck enthält Teil 3 die vollständige Sammlung aller erfassten Projekte.

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die 14 ausgewählten und portraitierten Projekte. Neben dem Ort, an dem die Projekte durchgeführt wurden, enthält die Tabelle den Projekttitel und die Zuordnung zu den in Abschnitt 4.1 aufgeführten nationalen Programmen. Weitere Informationen zu den Projekten können Tabelle 4 sowie den Portraits in Teil 2 entnommen werden.

Tabelle 3: Übersicht über die portraitierten Projekte

Ort	Name	Programm
Basel	Hopp-la Park und Hopp-la Parcours	Gesundheitsförderung Schweiz (innovative Projekte, KAP)
Beringen, Schaffhausen, Neuhausen am Rheinfall, Thayngen	Integrale Freiraumentwicklung in der Kernagglomeration Schaffhausen	Nachhaltige Raumentwicklung
Bremgarten bei Bern	Gemeindesportanlagenkonzept	GESAK
Burgdorf	Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) Burgdorf	Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde (Beispielprojekt)
Flawil	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	Gemeinde bewegt
Köniz	Sanierung und Umbau Seftigenstrasse in Wabern	Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde (Beispielprojekt)
Lausanne	Plaines-du-Loup / Métamorphose Lausanne	Nachhaltige Quartiere
Pratteln	Integrale Quartierentwicklung	Projets urbains
Sursee-Mittelland	Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit in der Region Sursee-Mittelland	Nachhaltige Raumentwicklung
verschiedene Gemeinden Tessin	Meglio a piedi / Piano Mobilità Scolastica	DZM/KOMO, kantonales Programm
Vernier	Les Nouvelles Libellules	Projet urbains
Winterthur	Raum für Bewegung und Sport	Suburbane Freiraumentwicklung, GESAK
Metropolitanraum Zürich	Attraktive Erschliessung der siedlungsnahen Erholungsräume durch Langsamverkehr im Metropolitanraum Zürich	Nachhaltige Raumentwicklung
national	MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen	DZM/KOMO

Tabelle 4 enthält einen verdichteten Überblick über die verschiedenen Projekte, in dem ausgewählte Dimensionen mittels Abkürzungen dargestellt sind. Die Angaben in der Tabelle vermitteln einen ersten Überblick über die Bandbreite der verschiedenen Ansätze.

Tabelle 4: Überblick über ausgewählte Elemente der portraitierten Projekte

Projekt/Ort	Art der Bewegung	vulnerable Gruppen	Problemdruck	Kooperation über mehrere Ebenen	Multisektoralität	Vorgehensweise, Schlüsselpersonen	Partizipation, Einbindung	Kommunikation, Information	Evaluation	längerfristige Verankerung
Basel	S B	K S		Q V	B I G	T S		I	B	L
Beringen, Schaffhausen, Neuhausen am Rheinfall, Thayngen	F V S B	K S		B K G V	R I B V S	T	W B	I H	B	L R O
Bremgarten bei Bern	F V S B	K S B		B K G Q V	B R I V G S	T	W S	I H	B	R O
Burgdorf	F V	K S		B K G Q V	B R B I V G S P	T S	W B S	I	E	R
Flawil	F V B	K S B		B K G V	B I R V G P	T S	W B	I H	B	R
Köniz	F V	K S	P	K G Q V	R I V P	T S	W B S	I	E	R
Lausanne	F V S B	K S W		B K G Q V	B R I V G S P	T	W B T	I H	B	L R O
Sursee-Mittelland	F V S B	K S B		B K G Q V	B R I V G S A P	T S	W B S	H	B	L R O
verschiedene Gemeinden Tessin	F V B	K	P	B K G Q V	B R I V G P	B/T	W B S T	I H	B	L R O
Pratteln	F V S B	K S W	P	B K G Q V	B R I V G A P	T	W B S T	I	B	O
Vernier	F V S B	K S W	P	B K G Q V	B R I V A	T S	W B S T	I	B	R O
Winterthur	F V S B	K S M W		B K G Q V	B R I V G S A P	T S	W B S	I H	E	L R O
Metropolitanraum Zürich	F V B			B K G Q V	R I V	T	W B S	I H	B	L R O
national (MIWO)	F V	K S B		B K G V Q	R I V	T	W B S	I H	B	L

Verwendete Codes: Spalte «Art der Bewegung»: F: Zufussgehen; V: Velofahren; S: Sport, Schulsport; B: andere Bewegungsarten (z.B. Spiel)

Spalte «vulnerable Gruppen»: K: Kinder/Jugendliche; S: Senior/innen; M: Migrationsbevölkerung; B: Personen mit einer Behinderung W: weitere Gruppen, z.B. sozial Benachteiligte

Spalte «Problemdruck»: P: hoher Problemdruck

Spalte «Kooperation über mehrere Ebenen»: B: Bund, Bundesämter; K: Kanton, kantonale Akteure; G: Gemeinde, Gemeindebehörden; Q: lokale Akteure (z.B. Quartierverein, Sportverein); V: Verbände, Stiftungen und privatrechtliche Organisationen (z.B. Gesundheitsförderung Schweiz, Verkehrsclub der Schweiz, Fussverkehr Schweiz)

Spalte «Multisektoralität»: B: Bildung; R: (Raum-)Planung; I: Infrastruktur, Bau; V: Verkehr; G: Gesundheit, Gesundheitsförderung, Prävention; S: Sport, A: Soziale Arbeit, P: Sicherheit, Polizei

Spalte «Vorgehensweise und Schlüsselpersonen»: T: primär Top Down; B: primär Bottom Up; S: Personen mit wesentlichem Einfluss auf das Projekt vorhanden

Spalte «Partizipation, Einbindung»: W: Workshops, Konsultationen; B: Begehungen mit Bevölkerung/Zielgruppen; S: Befragungen, Surveys; T: Tätige Mitarbeit

Spalte «Kommunikation, Information, Hilfsmittel»: I: regelmässige Information über Projekt; H: Hilfsmittel liegen vor und sind zugänglich

Spalte «Evaluation»: E: externe Evaluation; B: begleitete Selbstevaluation; I: interne Evaluation, Erfolgskontrolle

Spalte «langfristige Verankerung»: L: Projekt läuft weiterhin; R: Projekt mit Richtlinien, Regelungen und/oder in Legislaturzielen verankert; O: Projekt organisatorisch verankert

Aus den Einträgen in Tabelle 4 und den Portraits in Teil 2 ergeben sich verschiedene Befunde:

- Art der Bewegung: Der Fuss- und Fahrradverkehr ist Gegenstand der meisten portraitierten Projekte. Allerdings bieten verschiedene Projekte auch Raum für andere Bewegungsformen. Dass Sport bei den Gemeindeparkkonzepten bedeutsam ist, vermag dabei nicht zu erstaunen (Bremgarten, Winterthur). Sportliche Bewegungsformen wie etwa Joggen, Skaten, Reiten oder Mountainbiken werden auch in verschiedenen Planungsprojekten thematisiert, wo es um die Identifikation und Pflege von Freiräumen oder die Quartierentwicklung geht (Kernagglomeration Schaffhausen, Lausanne, Pratteln, Sursee-Mittelland, Metropolitanraum Zürich). Insbesondere in den Quartierprojekten sind zudem spielerische Bewegungsformen (z.B. Spielplätze) von grosser Bedeutung. Interessant sind auch die Projekte in Basel, Pratteln, Vernier und Winterthur, welche Fitnessmöglichkeiten und -parks im Wohnumfeld beinhalten.

Bedeutsam ist ausserdem, dass in verschiedenen Projekten die Rolle von Ruhe-, Rückzugs- und Entspannungsräumen thematisiert wird (z.B. Lausanne, Vernier, Winterthur) und u.a. auch ausreichende Möglichkeiten zum Sitzen und Ausruhen gefordert werden (Bremgarten, Region Schaffhausen, Vernier, Winterthur). Bezüglich des Fuss- und Fahrradverkehrs wird auf Sicherung der Zugänglichkeit von Freiräumen, die Schliessung von Netzlücken sowie die sichere und attraktive Gestaltung der Langsamverkehrswege verwiesen (z.B. Bremgarten, Flawil, Köniz, Lausanne, Kernagglomeration Schaffhausen, Sursee-Mittelland, Tessin, Winterthur, Metropolitanraum Zürich). Schliesslich wird in verschiedenen Projekten auch die ästhetische Qualität der Räume thematisiert (z.B. Kernagglomeration Schaffhausen, Köniz, Sursee-Mittelland).

Auf einer allgemeinen Ebene lässt sich ein Unterschied zwischen (Verkehrs-)Planungsprojekten mit einem Fokus auf Verkehrs- und allgemeinen Freiraumfragen einerseits und eher kleinräumigen Projekten der Quartierentwicklung andererseits feststellen, die direkter auf die bewegungsfreundliche Gestaltung des unmittelbaren Umfelds eingehen. So involvierten beispielsweise die Projekte in Flawil, Burgdorf, Pratteln oder Vernier so unterschiedliche Massnahmen wie die Einrichtung von Begegnungszonen, das Aufstellen von Ruhebänken, die Beseitigung von Mobilitätshindernissen oder die Errichtung von Grün- und Bewegungsflächen. Von besonderem Interesse ist in diesem Zusammenhang das Projekt in Winterthur, das die Vision eines dezentral aufgebauten «Bewegungs- und Sportraums» auf eine grössere Schweizer Stadt anwendet.

- Vulnerable Gruppen: Bei den vulnerablen Gruppen fällt ein starker Fokus auf Kinder und ältere Menschen auf, für welche die Voraussetzungen für sichere und abwechslungsreiche Bewegung geschaffen werden. Die konkreten Massnahmen sind vielfältig und reichen von sicheren Fuss- und Fahrradwegen über die altersgerechte Einrichtung und Erschliessung von Grünflächen und Naherholungsgebieten (Ruhebänke, Toiletten, Spielplätze) bis hin zu Bewegungs- und Fitnessangeboten im Aussenraum.

In verschiedenen Projekten werden auch weitere vulnerable Gruppen thematisiert. Dazu gehören Menschen mit einer Behinderung, wobei hier ein erheblicher Überlappungsbereich mit den Massnahmen für älteren Personen mit Mobilitätseinschränkungen existiert. Somit werden hier u.a. barrierefreie Zugänge, sichere Wege sowie ausreichende Möglichkeiten zum Ausruhen gefordert und umgesetzt.

In mehreren Projekten stehen zudem Teile der Migrationsbevölkerung oder Personen in einer unterprivilegierten Wohnlage oder mit einem geringen Einkommen im Fokus. Hier geht es in der Regel neben baulichen Sanierungen und Anpassungen im Wohnumfeld um einen verbesserten Zugang zu bzw. die Schaffung von Bewegungsmöglichkeiten in der Nähe der Wohnung

(Winterthur, Pratteln, Vernier, MIWO). Einen besonderen Weg gehen zudem Basel, Lausanne, Sursee-Mittelland, Winterthur und MIWO, indem die Zugangsschranken zu Sport- und Bewegungsangeboten über finanzielle Anreize vermindert werden sollen ((Miet-)Preisgestaltung, Gutscheine, spezielle Abonnements).

- **Problemdruck:** Ein unmittelbarer und direkter Problemdruck kann nur bei einer Minderheit der Projekte identifiziert werden. Es handelt sich hier in der Regel um Quartier- oder Strassen-sanierungsprojekte (Köniz, Pratteln, Vernier) sowie um Projekte, welche u.a. die Sicherheit für den Fuss- und Fahrradverkehr erhöhen (Tessin). In verschiedenen weiteren Projekten wird präventiv auf zukünftige Probleme der Freiraumgestaltung und der Verkehrsplanung reagiert (Region Schaffhausen) oder ein Beitrag zu einer höheren Lebensqualität im Wohnumfeld oder der Region angestrebt (Bremgarten, Metropolitanraum Zürich, Sursee-Mittelland).
- **Kooperation über verschiedene Ebenen:** Entsprechend der Bedeutung von Bundesprogrammen bei der Selektion von Beispielen erstaunt es nicht, dass Bundesorganisationen in vielen Projekten eine Rolle spielen. Die wichtigsten Akteure bei den meisten Projekten sind jedoch auf der Gemeinde- und Quartierebene angesiedelt, da hier die Massnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Eine Rolle spielen in verschiedenen Projekten zudem kantonale Stellen, privatrechtliche Stiftungen, Verbände sowie Vereine oder projektbezogene Initiativen und Arbeitsgruppen, die stellenweise erst im Projektverlauf konstituiert oder reorganisiert werden (z.B. Quartiervereine in Pratteln, Vernier). Bedeutsam ist zudem die Einbettung einzelner Projekte in regionale und überregionale Strukturen (Sursee-Mittelland: Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland (RET); Region Schaffhausen: Verein Agglomeration Schaffhausen, Metropolitanraum Zürich).
- **Multisektoralität:** In die meisten Projekte sind drei oder mehr thematische bzw. Verwaltungsbereiche involviert. Von besonderer Bedeutung sind die allgemeine und die Verkehrsplanung, Akteure aus dem Bau- und Infrastrukturbereich sowie aus dem Bildungsbereich. Dass Gesundheit und Gesundheitsförderung nur teilweise an den Projekten beteiligt sind, deutet darauf hin, dass die Bewegungsförderung bei vielen Projekten, in deren Zentrum Anliegen wie «Verkehrssicherheit/-planung», «Freiraumplanung» oder «Quartiergestaltung» stehen, nur eine untergeordnete Rolle spielt. Unabhängig davon, wie viele Bereiche involviert sind, verfügen verschiedene Projekte über Leitungen oder Steuerungsausschüsse, welche die unterschiedlichen Bereiche abbilden. Als Beispiele seien hier etwa die interdepartementale Steuerungsgruppe in Winterthur, die «apolitische Projektleitung» bestehend aus verschiedenen Stakeholdern in Burgdorf oder die Projektorganisation in Köniz erwähnt.
- **Vorgehensweise, Schlüsselpersonen:** In den portraitierten Projekten überwiegt ganz klar die «Top Down»-Perspektive in dem Sinne, dass die Projekte in der Regel durch eine zentrale Leitungsinstanz initiiert, finanziert und koordiniert werden. Dies dürfte nicht zuletzt an den relativ neuen und komplexen Fragestellungen liegen, die sich nur bedingt für eine grössere Mobilisierung an der Basis eignen. Einige der Projekte verfügen allerdings durchaus über «Bottom Up»-Elemente. Dies trifft etwa für das Tessiner Projekt «Meglio a piedi» zu, das in verschiedenen Gemeinden als Projekt zur Optimierung von Schulwegen entstand, mittlerweile jedoch in ein kantonales Programm umgewandelt wurde.
- **Partizipation, Einbindung:** Der «Top Down»-Ansatz wird in den meisten Projekten durch partizipative Elemente erweitert. Diese umfassen Workshops und Konsultationen mit interessierten und betroffenen Gruppen, Begehungen sowie Befragungen und die Mitarbeit betroffener Personen und Vereine. Eine originelle Kombination von Konsultation und Begehung findet sich in Flawil, wo interessierte Personen mit einem Tablet ausgestattet und gebeten wurden, problematische Stellen

in der Gemeinde fotografisch und in Form von Texten zu dokumentieren. Von Interesse ist auch das Instrument des «Quartiervertrags» in Vernier, der als Ideenbörse für die Weiterentwicklung des Quartiers dient.

- Kommunikation, Information: Eine regelmässige Information der betroffenen Gruppen über das Projekt und seinen Fortschritt ist in den meisten portraitierten Projekten ein wichtiges Element. Viele Projekte gehen jedoch noch einen Schritt weiter und erarbeiten Hilfsmittel (Checklisten, Planungsinstrumente etc.), die den Nutzer/innen dann zur Verfügung gestellt werden. Gerade bei Pilotprojekten sind sowohl «Informationsvorlagen» als auch Hilfsmittel ein wichtiger Schritt in Richtung ihrer Multiplikation an anderen Standorten.
- Evaluation: Evaluationsberichte sind nur in Einzelfällen öffentlich zugänglich (Burgdorf, Köniz, Winterthur). In aller Regel sind aber zentrale Resultate der Evaluationen einsehbar. In den meisten Fällen wurde mit den vergleichsweise einfach durchführbaren (begleiteten) Selbstevaluationen gearbeitet. Umfassende externe Wirkungsevaluationen wurden nur in Burgdorf und Köniz durchgeführt. Aussagen über den Projekterfolg können in den übrigen Projekten immer nur unter Vorbehalt gemacht werden.
- Langfristige Verankerung: Die meisten Projekte konnten über ihre unmittelbare Laufzeit hinaus in der Gemeinde oder der Region verankert werden. Dies geschieht in der Regel dadurch, dass das Projekt bzw. ausgewählte Projektziele in die Legislaturziele aufgenommen werden und/oder verbindliche Richtlinien verabschiedet werden. Stellenweise wurden die Projekte auch formell in die Gemeindeadministration (z.B. Winterthur) oder in regionale Strukturen (z.B. Sursee-Mittelland) integriert.

Die längerfristige Verankerung der Projekte ist vor allem mit Blick auf die Nachhaltigkeit der Projekte bedeutsam. Bei einigen Projekten in Tabelle 4 und Teil 2 können noch keine Aussagen über ihre langfristige Verankerung gemacht werden, da sie nach wie vor laufen.

Die Auswahl von 14 Projekten zeigt eine grosse Bandbreite an Ansätzen. Neben verschiedenen Gemeinsamkeiten gibt es auch erhebliche Unterschiede, wobei es ganz offenbar keinen eindeutigen Königsweg zu einem bewegungsfreundlichen Umfeld gibt. Auf den ersten Blick scheinen kleinräumige Projekte auf Quartierebene oder in kleineren Gemeinden eher besser abzuschneiden (Burgdorf, Flawil, Köniz, MIWO, Pratteln, Vernier), weil sie über bauliche und Kommunikationsmassnahmen einen sehr konkreten und direkten Beitrag zur Bewegungsförderung in ausgewählten Zielgruppen leisten können. Werden solche Projekte auf grössere Gemeinden ausgedehnt, so erweisen sie sich jedoch als vergleichsweise aufwendig und bedürfen kontinuierlicher Pflege und Weiterentwicklung (Winterthur).

Längerfristig sind aber Planungsprojekte, die grössere Räume abdecken (Region Schaffhausen, Metropolitanraum Zürich, Sursee-Mittelland), sehr bedeutsam, weil sie in der Regel einen langen Zeithorizont aufweisen und Massnahmen an verschiedenen Orten zu koordinieren vermögen. Aus der Perspektive eines bewegungsfreundlichen Umfelds ist stellenweise jedoch zu bemängeln, dass das unmittelbare Umfeld beim Blick auf grössere (Verkehrs-)zusammenhänge etwas in den Hintergrund geraten kann. Umgekehrt rückt in solchen Fällen jedoch häufig die Erschliessung und Pflege von Naherholungsgebieten ausserhalb des Wohn- und Arbeitsumfeld in den Fokus, wobei nicht nur diese Gebiete als Bewegungsräume, sondern auch die Gestaltung attraktiver Langsamverkehrswege thematisiert wird.

Gerade mit Blick auf verschiedene vulnerable Gruppen dürfte die kleinräumige Perspektive auf das unmittelbare Umfeld jedoch besonders wirksam sein: Personen mit einer Behinderung oder ältere Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind selbstverständlich auch an einem funktionierenden

Regionalverkehr und einer guten Erschliessung von Naherholungsgebieten interessiert, sie müssen aber zunächst einmal die Stufen vor ihrer Haustüre überwinden und überhaupt eine Möglichkeit haben, in einen Bus einzusteigen. Dasselbe gilt für die Migrationsbevölkerung oder einkommensschwache Gruppen, für die Fahrradrouten und ein intaktes Wanderwegnetz möglicherweise weniger bedeutsam sind als Parkanlagen in der unmittelbaren Nähe. Und in besonderem Masse trifft dies für Kinder zu, die in erster Linie sichere Schulwege und attraktive Spielmöglichkeiten im Wohn- und Schulumfeld brauchen. Grössere Planungsprojekte leisten hier einen Beitrag, indem sie sicherstellen, dass auch in Zukunft noch Freiräume für Bewegung verfügbar sind, doch Konkretisierungen im unmittelbaren Wohnumfeld dürften für die Zielgruppen von grösserer unmittelbarer Bedeutung sein.

Dies gilt auch für die thematisierten Bewegungsformen: Fuss- und Fahrradverkehr sind wesentliche Komponenten der Alltagsmobilität und verdienen daher die Aufmerksamkeit von Anstrengungen für eine bewegungsfreundliches Umfeld. Körperliche Aktivität im näheren Umfeld kann aber auch sportliche und spielerische Bewegung beinhalten. Gerade das Hopp-la Projekt in Basel und die Quartiersanierungen in Pratteln und Vernier sowie das neue Bauprojekt in Lausanne illustrieren dabei, dass Bewegung durchaus auch als Vehikel für weitere Anliegen – in diesem Falle die Begegnung und Integration verschiedener Generationen – dienen kann.

Ebenso wie es keinen Königsweg zum bewegungsfreundlichen Umfeld gibt, ist die Bestimmung von Erfolgsfaktoren schwierig. Trotzdem enthält unsere Projektsammlung einige Hinweise auf besonders vielversprechende, potentielle Erfolgsfaktoren für Projekte, die sich mit dem Thema eines bewegungsfreundlichen Umfelds befassen:

- Grundlagen und Fachkompetenz: Qualitativ hochstehende Grundlageninformationen und die fachlich kompetente Projektleitung gehören zweifellos zu den Erfolgsfaktoren, müssen doch nicht nur die grundlegenden Probleme, sondern auch realistische Wege zu ihrer Lösung hinreichend bekannt sein. Auf die Bedeutsamkeit von (wissenschaftlichen) Grundlagen und von Fachkompetenz wird in verschiedenen Projekten explizit verwiesen (Basel, Köniz, Winterthur). Desgleichen wird die Bedeutung einer externen wissenschaftlichen Begleitung und externen Moderation stellenweise hervorgehoben.
- Multisektoralität und Vernetzung: Obwohl unsere Beispiele nicht darauf hindeuten, dass Projekte mit einem hohen Grad an Kooperation zwischen verschiedenen Sektoren erfolgreicher sind als Projekte, an denen sich nur ein oder zwei Sektoren beteiligen, zeigen die Portraits auf, dass Multisektoralität keinen grundlegenden Nachteil darstellt. Oder anders formuliert: Die Behauptung, viele Köche würden den Brei verderben, lässt sich zumindest mit Blick auf die vorgestellten Beispiele nicht halten. Im Gegenteil: Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Bereichen kann zu originellen und innovativen Lösungen führen, wobei es allerdings darauf zu achten gilt, dass die Projekte nicht zu einem bunten Ideenmarkt verkommen, in dem vieles angetippt, aber nichts vollständig durchgeführt wird (siehe auch weiter unten). Die Beispiele zeigen überdies, dass eine gesundheitsförderliche Lösung gleichsam als Nebeneffekt aus anderen Hauptanliegen entstehen kann: So besteht die zentrale Zielsetzung des neuen Quartiers Plaines-du-Loup in Lausanne in der Errichtung eines «Öko-Quartiers», welches die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft in die Tat umsetzt. In der Umsetzung koppelt sich dieser Anspruch nicht zuletzt mit einer stärkeren Betonung des unmotorisierten Verkehrs sowie einer optimalen Einbettung von Bewegungsräumen und Sportanlagen in die Siedlungsstruktur. In ähnlicher Weise ist eine möglichst umfassende Integration von Stakeholdern auf der lokalen Ebene in der Projektplanung und -durchführung wichtig. Damit ist nicht nur eine kompetente Projektleitung mit Fachkompetenzen in verschiedenen relevanten Bereichen, sondern insbesondere die Integration verschiedener Anspruchsgruppen gemeint.

- Partizipation: Ob die Integration verschiedener Anspruchsgruppen besser über partizipative Verfahren und Konsultationen oder im Rahmen einer formellen Projektgruppe mit ausgewählten Interessensvertretern geschieht, lässt sich auf der Grundlage unserer Beispiele nicht zweifelsfrei klären. Für beide Ansätze finden sich positive Evidenzen, wobei eine partizipative Vorgehensweise jedoch vergleichsweise aufwendig zu sein scheint, wenn sie auch weniger interessierte oder schwierig erreichbare Stakeholder (z.B. Teile der Migrationsbevölkerung oder Jugendliche) zu mobilisieren versucht. Die meisten vorgestellten Projekte enthalten partizipative Elemente. Gerade bei Top Down Ansätzen stellen partizipative Prozesse sicher, dass nicht an den Zielgruppen vorbei geplant wird. Zudem schafft Partizipation Legitimation für das Projekt und kann eine Quelle zusätzlicher oder alternativer Ideen und Perspektiven sein.
- Multiplikation und langfristige Verankerung: So interessant und befriedigend die Durchführung eines Pilotprojekts für die Projektträger und die unmittelbaren Zielgruppen sein mag, so gering ist sein gesamtgesellschaftlicher Effekt, wenn es nicht langfristig verankert und an anderen Orten implementiert wird. Wer eine Begegnungszone oder einen Bewegungspark errichtet, muss bereit und in der Lage sein, diese Infrastrukturen zu pflegen und gegen andere Ansprüche zu verteidigen – seien es andere Nutzungsvorstellungen (z.B. Erhöhung der Parkplatzzahl) oder finanzielle Restriktionen. Und so schön eine stabile Begegnungszone in Quartier X ist, so problematisch ist es, wenn in den Quartieren Y und Z keine ähnlichen Initiativen ergriffen werden. Erst durch Multiplikation und langfristige Verankerung gewinnen Einzelprojekte eine nachhaltige Wirkung.

In einer Sammlung von «Good Practice» Beispielen lassen sich zwar viele potentielle Erfolgsfaktoren identifizieren. Dagegen liegt es in der Natur der Sache, dass sich handfeste Misserfolgskriterien kaum finden. Wäre das Projekt an solchen Faktoren gescheitert, so hätte es kaum Aufnahme in die Sammlung gefunden.

Trotzdem verweisen die Projektdokumentationen und die Äusserungen von Fachpersonen auf eine Reihe von kritischen Punkten, die den Projekterfolg phasenweise in Frage stellten oder in Zukunft verbessert werden könnten. Dazu gehören:

- Bewegungsformen: Der Überblick über die verschiedenen Projekte zeigt insgesamt eine Favorisierung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) gegenüber anderen Formen der körperlichen Aktivität. Dies mag teilweise mit der Auswahl der Projekte zusammenhängen, teilweise aber auch damit, dass im Langsamverkehr sehr viele relevante Aspekte des Alltags mit der körperlichen Aktivität verbunden werden können: zu Fuss zum Einkaufen oder ins Restaurant, mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zum Sport etc. Während sich der Langsamverkehr somit gut mit «ernsthaften Tätigkeiten» verbinden lässt, werden andere Formen der Bewegung (Spiel, Fitness, Sport) in der Regel in der Freizeit und in entsprechenden Anlagen ausgeübt. Die Tatsache, dass auch andere Formen der Bewegung in gewissen Sinne multifunktional sind, weil eine gesunde Aktivität mit Aspekten der Begegnung, Entspannung oder Unterhaltung verbunden werden kann, wird in verschiedenen Projekten hervorgehoben (Basel, Bremgarten, Lausanne, Vernier, Winterthur). Ein zunehmendes Bewusstsein für die Multifunktionalität spielerischer und sportlicher Bewegungsformen könnte ihre Bedeutung in zukünftigen Projekten weiter erhöhen.
- Bewegungsräume: Entsprechend der grossen Bedeutung des Langsamverkehrs in den dargestellten Projekten stehen Strassen und verkehrsreiche Plätze häufig im Fokus von Massnahmen. «Attraktive Langsamverkehrswege» sind damit ein wichtiges Schlagwort verschiedener Projekte. Auch hier gilt jedoch, dass Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld nicht nur Strassen und Plätze, sondern auch andere Raumkategorien berücksichtigen müssen. Neben den offensichtlichen Kandidaten wie Parks, Spielplätzen, Sportanlagen und Naherholungsgebieten liegt auch einiges

Potential in der bewegungsfreundlichen Gestaltung von Innenhöfen, Eingangsbereichen etc. wie dies etwa im Projekt MIWO und den vorgestellten Quartiersanierungsprojekten hervorgehoben wird. In einer weiteren Perspektive wäre zudem denkbar, sich auch wie im Projekt in Lausanne verstärkt mit der Innenraumgestaltung von (öffentlichen) Gebäuden zu befassen. Gemeint sind hier insbesondere die Treppen(häuser). So verfügen modern Einkaufszentren beispielsweise über effiziente und unmittelbar zugängliche Rolltreppen, während die Treppen häufig versteckt und wenig attraktiv gestaltet sind.

- Partizipation und Interessenskonflikte: Mit Blick auf die Partizipation wird in den Dokumentationen zu einigen Projekten festgestellt, dass diese nicht immer reibungslos funktionierte. So scheint es stellenweise schwierig gewesen zu sein, die betroffenen Gruppen für Konsultationen und die Mitarbeit zu mobilisieren, und in einigen anderen Fällen war es schwierig, die geäußerten Interessenskonflikte auszugleichen. Bedeutsam scheint hier eine kompetente und unabhängige Moderation des Prozesses zu sein. Zudem kann die Schaffung von kooperativen Gefässen, in denen verschiedene Interessengruppen vertreten sind (vgl. z.B. die Projekte in Burgdorf, Köniz und Winterthur) zielführend sein. Gerade die Projekte von Burgdorf, Lausanne, Köniz, Pratteln und Vernier und Winterthur zeigen, dass die Interessen von privaten Liegenschaftsbesitzern, Gewerbetreibenden und Arbeitgebern nicht ignoriert, sondern systematisch mitberücksichtigt werden müssen.
- Vulnerable Zielgruppen: In ähnlicher Weise liegen aus einigen Projekten Informationen vor, dass die Zielgruppen nur zögernd auf neue Angebote reagierten. Während Kinder eine vergleichsweise unproblematische Zielgruppe zu sein scheinen, fällt die Mobilisierung von Senior/innen und Menschen mit einer Behinderung in vielen Fällen schwerer. In Zusammenhang mit den Bewegungs- und Fitnessparks wird beispielsweise berichtet, dass die Sichtbarkeit sportlicher Aktivitäten im öffentlichen Raum für einen Teil der Senior/innen ein Problem darstelle.

Desgleichen fällt auf, dass die Migrationsbevölkerung keine homogene Gruppe darstellt, sondern aus verschiedenen Teilgruppen mit unterschiedlichem kulturellen Hintergrund und Erwartungen besteht, die eine differenzierte Ansprache notwendig machen. Ähnliches gilt für die Gruppe der Personen mit einem tiefen sozio-ökonomischen Status, die sich stellenweise mit Teilen der Migrationsbevölkerung überschneidet, intern aber weiter differenziert ist in – um nur einige Beispiele zu nennen – Alleinerziehende, kinderreiche Familien, arme oder armutsgefährdete Personen in einer prekären Arbeitssituation etc. Den Differenzierungen und speziellen Bedürfnissen von Teilgruppen innerhalb allgemeiner Gruppen wie «Migrationsbevölkerung» oder «einkommensschwache Personen» sollte bei der Planung von Massnahmen angemessene Beachtung geschenkt werden. Zudem setzt ihre Ansprache häufig nicht nur sprachliche, sondern auch kulturelle Übersetzungsleistungen (interkulturelle Kommunikation), Überzeugungsarbeit und Geduld voraus, weshalb der Projekterfolg häufig auf sich warten lässt. Partizipative Massnahmen sowie die Kombination von strukturellen Anpassungen mit verhaltensbezogenen Angeboten (Kurse) und Informationen können die Zielerreichung fördern.

- Lange Projektdauer und Projektmüdigkeit: Projekte für ein bewegungsfreundliches Umfeld lassen sich nicht in einigen Monaten durchführen, sondern dauern in der Regel mehrere Jahre. Ausgehend von einer Bestandsaufnahme müssen Massnahmen geplant, genehmigt und implementiert werden. Zudem vergeht häufig einige Zeit, bis die Massnahmen dann die gewünschte Wirkung entfalten (Nutzung der neuen Fuss- und Fahrradwege und Bewegungsräume). Da die Massnahmen häufig aus verschiedenen Teilprojekten bestehen – etwa bauliche Anpassungen an der Infrastruktur, neue Verkehrsführung, Wohnbauten und Änderung von Benutzungsreglementen – existiert zudem ein hoher Koordinationsbedarf, der zusammen mit der langen Projektdauer über die Zeit zu einer

gewissen Projektmüdigkeit führen kann, wie dies etwa im Falle von Burgdorf dokumentiert ist. Hier ist eine realistische Etappierung der Massnahmen sinnvoll.

- Überambitionierte Zielsetzungen und «Verzettelung»: In ähnlicher Weise starten viele Projekte mit sehr vielen Ideen und Ansätzen, die sich in der Realität nicht unmittelbar und direkt umsetzen lassen. Gerade bei den durch partizipative Prozesse eingebundenen Anspruchsgruppen kann dies zu Frustration führen, wenn «ihre» Projekte nicht oder nur verspätet umgesetzt werden. Eine klare Priorisierung und Information über die verschiedenen Projektschritte kann solchen Tendenzen entgegenwirken.
- Langfristige Verankerung: Dieser Erfolgsfaktor muss bereits frühzeitig in die Projektplanung aufgenommen werden, damit das Projekt nicht mit dem Ablauf seiner Dauer «stirbt». Darauf verweist nicht zuletzt das Projekt im Raum Schaffhausen, das eine frühzeitige Berücksichtigung von Fragen des Betriebs und Unterhalts von Frei- und Bewegungsräumen fordert.
- Finanzierung: Aufgrund ungenügender Daten lassen sich keine zuverlässigen Aussagen über den Erfolgsfaktor «Finanzierung» machen. Wir können aber feststellen, dass die vorgestellten Projekte ohne ausreichende Finanzierung kaum Aufnahme in die Sammlung von «Good Practice»-Beispielen gefunden hätten. Viele der vorgestellten Ansätze haben als «Pilotprojekte» oder «Modellvorhaben» von einer teilweisen Finanzierung durch Bundesstellen und privatrechtlichen Organisationen profitiert. Nach dem Abschluss der Bundesprojekte dürfte ein Teil dieser Mittel wie auch der fachlichen Unterstützung wegfallen. Entsprechend stellt sich die Frage, ob die interessierten Gemeinden, Quartiere und privaten Bauträger die Last nun alleine tragen oder ob allenfalls andere Stellen bereit und fähig sind, diese Finanzierungslücke zu schliessen (siehe auch Kapitel 5).

Die Übersicht über «potentielle Erfolgs- und Misserfolgskriterien» in den vorangehenden Abschnitten basiert auf der Analyse von 14 «Good Practice» Beispielen und ist daher notwendigerweise unvollständig. Sie vermittelt aber doch einen Blick auf beachtenswerte Punkte bei der Planung und Durchführung von Projekten im Bereich des bewegungsfreundlichen Umfelds. Bevor im abschliessenden Kapitel einige Empfehlungen für die Zukunft formuliert werden, enthält der folgende Abschnitt einen kurzen Blick auf einige ausländische Beispiele, denen ebenfalls Lehren für Schweizer Projekte entnommen werden können.

4.3. Ein Blick auf das Ausland

Nicht nur in der Schweiz, auch im Ausland sind in den vergangenen Jahrzehnten viele Projekte für ein bewegungsfreundliches Umfeld durchgeführt worden. Dabei sind auch verschiedene Beispielsammlungen und Leitfäden entstanden sind (vgl. AFOOT-Projektteam 2018, Ballantyne & Blackshaw 2014, Lees & Redman o.J., LGA 2011, PASTA Consortium 2017, WHO 2017).⁷ Die Gründe für die steigende Bedeutung der Thematik sind dabei im wesentlichen dieselben wie in der Schweiz: Einerseits soll durch strukturelle Interventionen im näheren Wohnumfeld einem zunehmenden Bewegungsmangel entgegengewirkt und ein Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet werden, andererseits sind die Massnahmen aber auch in den weiteren Kontext von Anstrengungen eingebettet, mit denen auf demographische Veränderungen (Alterung, Migration) und die zunehmende Urbanisierung reagiert wird.

⁷ An dieser Stelle sei der Vollständigkeit halber überdies auf die Schweizer Beispielsammlung zum Langsamverkehr von Götschi et al. (2015) verwiesen.

Da die Ausgangslage in anderen Ländern mit derjenigen in der Schweiz vergleichbar ist, erstaunt es nicht, dass die ausländischen Projekte in der Regel zu ähnlichen Lösungen gelangen wie die im vorliegenden Bericht diskutierten schweizerischen Ansätze. Vor diesem Hintergrund geht es im vorliegenden Abschnitt weniger darum, die vielfältigen Gemeinsamkeiten zwischen ausländischen und schweizerischen Ansätzen aufzuzeigen, sondern vielmehr darum, Unterschiede und zusätzliche Aspekte zu identifizieren, die für zukünftige Schweizer Projekte von Interesse sein könnten.

Ein erster Unterschied zu verschiedenen ausländischen Projekten ergibt sich daraus, dass hierzulande in Zusammenhang mit der Urbanisierung häufig die Notwendigkeit einer baulichen Verdichtung als Gegentendenz zur Zersiedelung der Landschaft hervorgehoben wird. Die Frage der Freiraumplanung stellt sich in verschiedenen ausländischen Metropolen dagegen nur noch sehr bedingt, da Freiräume kaum mehr existieren. Im Gegensatz zu Schweizer Städten, wo Naherholungsgebiete in der Regel zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr schnell und vergleichsweise einfach zu erreichen sind, leben grosse Teile der Bevölkerung von ausländischen Grosstädten in erheblicher Distanz zu solchen Erholungsräumen, und die Landressourcen für die Einrichtung neuer Parkanlagen und Erholungsräume im näheren Umfeld sind in der Regel begrenzt. Das amerikanische Transport Research Board (2005, S. 8) weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die gebauten Strukturen in den Städten in der Regel über lange Zeit entstanden seien und nicht einfach umgerüstet werden könnten. Massnahmen im Bereich des bewegungsfreundlichen Umfelds brauchen daher nicht nur umsichtige Planung, welche sich an den vorhandenen Strukturen orientiert, sondern auch viel Zeit. Dort, wo in metropolitanen Gebieten noch Landressourcen existieren, handelt es sich häufig um Industriebrachen, deren bewegungsfreundliche Neu- oder Umnutzung propagiert wird (Edwards & Tsouros 2006, Stadt Wien o.J., Kiepe 2018, LGNW 2012). Solche Umnutzungen erfolgen aktuell auch in verschiedenen Schweizer Städten (Winterthur, Lausanne, Basel, Zürich West).

Auch in Grosstädten wie etwa Barcelona, Hamburg, Kopenhagen, London oder Wien – um nur einige gut dokumentierte Beispiele zu nennen⁸ - stehen neben übergeordneten planerischen Massnahmen in aller Regel konkrete Interventionen im näheren Umfeld auf dem Programm. Diese haben grosse Ähnlichkeit mit den in Zusammenhang mit den Schweizer Projekten diskutierten Massnahmen und reichen in der Regel von der Errichtung und Gestaltung sicherer Fuss- und Fahrradwege (häufig inkl. der Bereitstellung von Fahrrädern) über die bewegungsfreundliche Gestaltung von Parkanlagen bis hin zu «Verschönerungsaktionen» in Strassen und Hinterhöfen. Mit Blick auf diesen letzteren Punkt verweist die WHO Europe (2017) beispielsweise auf die Bedeutung von «good edge zones», womit der Saum zwischen Gebäuden und Strassen gemeint ist, der durch eine ansprechende Gestaltung (z.B. Begrünung) körperlich aktive Mobilität attraktiver mache. Dieser Punkt wird auch im «Active Planning Toolkit 2» des britischen National Health Service (Ballantyne & Blackshaw 2014) mit den Verweisen auf «pleasant and well-designed streets, which are suitable for all members of the community» sowie «greenery incorporated into the overall environment» hervorgehoben.

Nicht nur mit Bezug zu diesen Saumbereichen wird häufig auf ästhetische Aspekte der Siedlungsgestaltung verwiesen, wobei gilt: Eine schöne, saubere und gepflegte Umgebung erhöht die körperliche Aktivität (Hadlaub Miranda et al. 2018, LGNW 2012, Moran et al. 2014). Ästhetische Aspekte dürfen auch gemäss dem Grün- und Freiraumplan der Stadt Wien (o.J.) nicht unterschätzt sein, stellen sie doch insbesondere bei der erwachsenen und älteren Bevölkerung einen wesentlichen Faktor bei der Entscheidung für oder gegen Bewegung ausserhalb der Wohnung dar (vgl. auch Moran et al. 2014, Oliverira-Brochado et al. 2010).

⁸ Vgl. für weitere Informationen: Edwards & Tsouros (2006), HAG (o.J.), PASTA Consortium (2017), Stadt Wien (o.J.), WHO Europe (2017)

Gepflegte Wege und Anlagen erhöhen zudem auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzer/innen, das in vielen Ansätzen neben der unmittelbaren Verkehrssicherheit («safety») und der Qualität der Wege und zusammen mit Überlegungen zu Kriminalität, Vandalismus und Littering («security») eine erhebliche Rolle spielt (Moran et al. 2014, WHO Europe 2017, S. 79). Mit Blick auf diesen erweiterten Sicherheitsbegriff werden dann nicht nur Massnahmen für die Verkehrssicherheit und ein barrierefreier Zugang zu Häusern, Einkaufsgelegenheiten und Parkanlagen, sondern auch ausreichende Beleuchtung, gut einsehbare Plätze, ausreichende Mittel zur Pflege von Anlagen etc. gefordert (Cerin et al. 2017). Dass solche erweiterten Sicherheits- und Sauberkeitsüberlegungen auch in der Schweiz bedeutsam sind, zeigen nicht zuletzt einige der Diskussionen, die in Zusammenhang mit den Projekten in Winterthur und Vernier geführt wurden.

Bemerkenswert sind zudem die Resultate aus einer Reihe von Überblicksstudien zur Bedeutung von Umweltfaktoren in der Bewegungsförderung.⁹ Neben den in den vorangehenden Kapiteln und Abschnitten bereits ausführlich diskutierten Faktoren wie (Verkehrs)sicherheit, Verkehrsberuhigung, Zugänglichkeit (inkl. barrierefreie Zugänge) und ansprechende Gestaltung von Wegen und Plätzen wird vielfach auf eine Reihe von indirekt bewegungsfördernden Faktoren verwiesen. Dazu gehören neben dem oben aufgeführten Sicherheitsgefühl und der Sauberkeit (inkl. Vermeidung von Belästigungen durch Abgase und schlechte Gerüche) auch die Topographie und die multifunktionale Ausgestaltung von Wegen und Plätzen, die nicht nur mit Bewegungs-, sondern auch Begegnungsmöglichkeiten ausgestattet werden sollen. Die WHO (2017) listet in diesem Zusammenhang Gelegenheiten «to stop and stay, to sit, to see, to talk and listen». Stellenweise wird zudem der Innenraum von Gebäuden thematisiert, wobei insbesondere das Treppensteigen durch eine entsprechende Gestaltung der Räume ermutigt werden soll (vgl. LGNW 2012, NICE 2008, TRB 2005).

Gerade mit Blick auf ältere und behinderte Personen wird zudem immer wieder auf eine ausreichende Anzahl von Sitzgelegenheiten und Toiletten sowie ein einfach und barrierefrei erreichbares Einkaufs- und Verpflegungsangebot verwiesen (vgl. AFOOT-Projektteam 2018). Die grösseren Überblicksstudien weisen zudem darauf hin, dass unmittelbare Umweltfaktoren häufig einen zwar signifikanten, in vielen Fällen aber nicht oder kaum nachweisbaren und in aller Regel geringeren Beitrag zur Erklärung des Ausmasses an körperlicher Aktivität haben als sozio-ökonomische und psychologische Merkmale (vgl. Edwards & Tsouros 2006, Oliveira-Brochado et al. 2010, TRB 2005, van Holle et al. 2012). Bei Massnahmen, die auf vulnerable Gruppen abzielen, welche verschiedentlich auch negative Einstellungen gegenüber körperlicher Bewegung haben und in besonders belasteten Quartieren leben (Edwards & Tsouros 2006, Stadt Wien o.J.), scheint es daher notwendig, strukturelle Massnahmen um verhaltensorientierte und Informationsmassnahmen zu ergänzen (WHO 2013).

Eine Schlüsselrolle kann dabei die (partizipative) Integration von potentiellen Nutzergruppen in die Projektformulierung und -umsetzung spielen (WHO 2013, Stadt Wien o.J.). Dieser Aspekt wird, wie gezeigt, auch in vielen Schweizer Projekten betont. Er führt in Ländern und Städten mit stärker zentralistischen politischen Strukturen und einer schwächeren zivilgesellschaftlichen Tradition (Vereinswesen, direkte politische Partizipation) aber zu einem fundamentalen Wandel der Herangehensweise und setzt häufig die Schaffung von Bürgerinitiativen oder ähnlichen Vereinigungen voraus, die in der Schweiz häufig bereits schon vor den Projekten existieren und mobilisiert werden können. Dieser Unterschied erklärt vermutlich, warum die WHO und andere Organisationen eigentliche Erklärungen und Anleitungen zur Durchführung partizipativer Prozesse entwickelt haben, während das Thema in der Schweiz bereits relativ gut im politischen Alltag verankert ist.

⁹ Vgl. z.B. Cerin 2017, CPSTF 2017, Edwards & Tsouros 2006, Gadais et al. 2018, Moran et al. 2014, Oliveira-Brochado et al. 2012, TRB 2005.

Auch eine multisektorale Vorgehensweise ist im Ausland ebenso wie in der Schweiz ein wichtiges Thema, wobei Quentin et al. (2018) in ihrem Überblick über deutsche Ansätze zu einem ähnlichen Schluss gelangen wie die vorliegende Bestandsaufnahme: Die Gesundheitsdienste und die Gesundheitsförderung stehen bei Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld häufig etwas abseits, während die Bereiche Politik, Planung, Verkehr und Bau im Zentrum der Projekte stehen. Als Folge konstatieren die Autoren, eine stark risikoorientierte Diskussion von Gesundheitsbelangen in entsprechenden Projekten und stellen fest: «Die Reduzierung der gesundheitlichen Risiken und die Gewährleistung medizinischer Versorgung nehmen insgesamt einen deutlich höheren Stellenwert ein als eine an den komplexen Wechselwirkungen zwischen Umwelt und Gesundheit ausgerichtete Gesundheitsförderung, wie sie in Ansätzen zur Bewegungsförderung zum Ausdruck kommt.» (Quentin et al. 2018: 19f.). Eine ähnliche Position vertreten auch Edwards und Tsouros (2006, S. 12): «Der Gesundheitssektor ist in einer ausgezeichneten Position, eine führende und unterstützende Rolle in der Bekämpfung des verbreiteten Übergewichts und in der Förderung eines aktiven Lebensstils aller Bürger einzunehmen. In partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit anderen Sektoren sollte er den Menschen die Möglichkeit bieten, mehr Bewegung in ihren Alltag zu bringen.» (Edwards & Tsouros 2006, S. 12).

Der kurze Blick auf die Situation im Ausland zeigt somit, dass das bewegungsfreundliche Umfeld aktuell nicht nur in der Schweiz ein bedeutsames Thema ist. Selbst wenn sich die Situation in grösseren Metropolen etwas anders darstellt als in der Schweiz, wo Naherholungsgebiete wie Wälder oder Flussufer in der Regel relativ einfach zu erreichen sind, stellen sich auf Quartierebene sehr ähnliche Fragen der Verkehrssicherheit und der Favorisierung des Langsamverkehrs sowie der attraktiven, bewegungsfreundlichen und multifunktionalen Gestaltung von Wegen und Plätzen. Für Personen und Organisationen, welche ein Projekt im Themenbereich bewegungsfreundliches Umfeld planen, kann sich somit der Blick über die Landesgrenzen hinaus und in die an Anfang des Abschnitts aufgeführten Beispielsammlungen durchaus lohnen.

5. Zusammenfassung und Empfehlungen

Die vorliegende Untersuchung illustriert anhand eines Überblicks über verschiedene Programme und anhand 14 konkreter Projekte die Bandbreite und Vielfalt von Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld in der Schweiz. Für die Auswahl der Beispiele wurde eine sehr breite Perspektive eingenommen, die auch Projekte und Programme mitberücksichtigte, bei denen das bewegungsfreundliche Umfeld nur eines von vielen Themen ist. Als Folge dieser breiten Auswahl gibt es in unserer Beispielsammlung auch Projekte, bei denen man genauer hinschauen muss, um den Aspekt des bewegungsfreundlichen Umfeldes zu erkennen. Trotzdem lassen sich verschiedene Gemeinsamkeiten in den Herangehensweisen identifizieren, die unter gewissen Vorbehalten auch als «potentielle Erfolgsfaktoren» bezeichnet werden können.

Der Begriff «potentieller Erfolgsfaktor» wurde mit Bedacht gewählt, da die diskutierten Aspekte die Erfolgswahrscheinlichkeit eines Projekts zwar tatsächlich positiv beeinflussen können, gleichzeitig aber auch gewisse Risiken beinhalten. Dies ist in Anlehnung an die Diskussion in Abschnitt 4.2 in Tabelle 5 noch einmal zusammenfassend verdeutlicht: Jeder der fünf aufgeführten Erfolgsfaktoren beinhaltet neben Chancen auch Risiken, die es in konkreten Projekten abzuwägen und zu thematisieren gilt.

Tabelle 5: Zusammenfassende Übersicht über ausgewählte potentielle Erfolgsfaktoren

<i>Potentieller Erfolgsfaktor</i>	<i>Pro</i>	<i>Kontra</i>
Grundlagen und Fachkompetenz	eine faktengestützte und kompetente Vorgehensweise erhöht die Erfolgswahrscheinlichkeit	zuverlässige Grundlagendaten fehlen häufig bzw. sind aufwendig zu erheben; Einkauf von Fachkompetenz kann teuer sein; Abhängigkeit von Schlüsselpersonen kann bei deren Ausscheiden problematisch sein.
Multisektoralität und Vernetzung	Berücksichtigung unterschiedlicher Kompetenzen und Perspektiven	Interessenskonflikte, «Verzettelung» und möglicherweise langwierige Entscheidungsfindung; Perspektive der Gesundheitsförderung häufig nur am Rande berücksichtigt.
Partizipation	Berücksichtigung der Interessen der Zielgruppen, «originelle» Ideen, höhere Legitimität	aufwendig, teilweise schwierige Integration (vulnerabler) Zielgruppen und Weckung von nicht einlösbaren Erwartungen
Multiplikation	multiplizierte Projekte günstiger als neue Ansätze, hohe Erfolgswahrscheinlichkeit	fehlende oder geringe Mittel für Multiplikation; Vernachlässigung lokaler Voraussetzungen und Besonderheiten
langfristige Verankerung	Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung von Projekt und Effekten	bedingt finanzielles und personelles Commitment der Trägerschaft, Projektmüdigkeit; Veralten von Konzepten, Grundlagen und Hilfsmittel

Selbst wenn das bewegungsfreundliche Umfeld nicht in allen portraitierten Projekten denselben Stellenwert hat, lässt sich nicht grundsätzlich sagen, dass allgemeiner orientierte Projekte weniger zielführend seien. Gerade mit Blick auf die Zukunft sind breit angelegte (Planungs-)Projekte aus mindestens zwei Gründen von Interesse: Einerseits zeigen sie nämlich, dass ein bewegungsfreundliches Umfeld auch in Projekten mit einem anderen Schwerpunkt ein lohnenswerter und wichtiger Aspekt sein kann. So profitiert beispielsweise die allgemein orientierte Freiraum- oder Verkehrsplanung von der Perspektive des bewegungsfreundlichen Umfeldes, weil sie ein zusätzliches Licht auf die Begriffe

Freiraum (im Sinne von Bewegungsraum) und Verkehr (im Sinne von Langsamverkehr und körperlich aktiver Mobilität) wirft. Aus der Perspektive von Gesundheitsförderung und Prävention zeigen die Beispiele aber auch, dass es durchaus sinnvoll sein kann, die Raum- und Verkehrsplanung nicht nur den Planern zu überlassen, sondern sich in diese Diskussionen einzumischen, um eben genau diese zusätzliche Perspektive mit einzubringen und das bewegungsfreundliche Umfeld somit besser in allgemeinen Planungsanstrengungen zu verankern.

Sinnvollerweise müsste dann jedoch von verschiedenen Umfeldtypen gesprochen werden: vom unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld (z.B. Spielplätze und Begegnungszonen in der Wohnsiedlung), dem näheren Umfeld (z.B. Parks und Spazierwege) und dem weiteren Umfeld (z.B. Naherholungsgebiete). Wie die vorgestellten Projekte zeigen, ist diese Differenzierung den Projektleitungen durchaus bewusst und wird berücksichtigt: Während beim weiteren Umfeld eher allgemeine Erschliessungs- und Erreichbarkeitsfragen im Zentrum stehen, geht es in unmittelbarem Umfeld häufig um sehr konkrete bauliche und gestalterische Massnahmen. Im näheren Umfeld verbinden sich beide Perspektiven durch die Einrichtung von sicheren und attraktiven Wegen, die zu ansprechend gestalteten Bewegungsräumen führen.

Aus diesen Überlegungen ergeben sich auch verschiedene Empfehlungen für zukünftige Massnahmen im Themenbereich bewegungsfreundliches Umfeld.

- Weiter Begriff von Bewegungsraum und Bewegungsformen: Verkehrsfragen finden in der Schweiz gegenwärtig eine hohe Beachtung. Von einer Stärkung des Langsamverkehrs wird nicht zuletzt eine Entlastung des öffentlichen und des motorisierten Individualverkehrs erwartet. Dennoch dürfen sich Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld nicht auf den körperlich aktiven Langsamverkehr und die entsprechenden Infrastrukturen beschränken, sondern sollten auch andere Bewegungsräume und Bewegungsarten mitberücksichtigen. Die Gemeindesportanlagenkonzepte wie auch die Quartierprojekte zeigen, dass ein bewegungsfreundliches Umfeld auch im nächsten Wohnumfeld und mit existierenden Infrastrukturen geschaffen werden kann, indem beispielsweise Sportanlagen und Schulplätze auch ausserhalb der Schulstunden geöffnet werden oder Innenhöfe als verkehrsfreie Spiel- und Begegnungsorte ausgestaltet werden. Zudem verdient der Hinweis des Winterthurer Projekts, dass neben Bewegungs- und Begegnungsräumen auch Rückzugszonen geschaffen werden müssen, Beachtung. In diesem Zusammenhang und mit Blick auf vulnerable Gruppen darf schliesslich auch die Einrichtung von Ruhezonen mit Sitzgelegenheiten nicht vergessen werden.
- Gesundheitsförderung und Prävention: Eine weitere Empfehlung betrifft die Rolle der Gesundheitsförderung in zukünftigen Projekten. Während es in Fachkreisen unbestritten ist, dass regelmässige körperliche Bewegung gesund ist, gilt es die Position der gesundheitsförderlichen Bewegung auch in Kontexten einzubringen und zu verteidigen, wo andere Aspekte möglicherweise höher gewichtet werden (z.B. Verkehrsplanung und -sicherheit, bauliche Anforderungen, vgl. auch Götschi et al. 2015, S. 50f.). Bei mehreren der portraitierten Projekte scheint die Integration von gesundheitsfördernden Ansätzen gemäss unserer Analyse bereits recht gut zu funktionieren, sind doch Akteure des Gesundheitsbereichs häufig Teil der Projektgruppen, Leitungs- und Fachgremien. Bei der Durchsicht der Projekte gewinnt man jedoch den Eindruck, dass sich Bewegungsförderung noch allzu häufig auf den durchaus wichtigen Teilbereich körperlich aktiver Mobilität beschränkt (siehe auf den vorangehenden Punkt), während andere Bewegungsformen (Sport, Spiel) eher etwas stiefmütterlich behandelt werden. Insbesondere die Gemeindesportanlagenkonzepte sowie die Einrichtung von Bewegungsparks in den Quartieren zeigen hier interessante Wege für die Zukunft auf.

- **Vulnerable Gruppen und Partizipation:** Gerade mit Blick auf vulnerable Zielgruppen sollten Angebote und Massnahmen vermehrt aufgrund einer differenzierten Zielgruppenanalyse bzw. unter Einbezug dieser Zielgruppen geplant und kommuniziert werden. Der Verweis auf die Bedürfnisse von »Migrant/innen« oder «Senior/innen» in der Startphase eines Projekts mag als Leitidee genügen, bei der konkreten Planung und Umsetzung gilt es jedoch zu beachten, dass es sich bei diesen allgemeinen Zielgruppen nicht um homogene Gruppen mit uniformen Bedürfnissen handelt. Gerade bei partizipativen Prozessen ist zudem darauf zu achten, dass diese nicht nur als Legitimationsinstrument, sondern als echte Ideenschmiede und Möglichkeit zur Integration der Zielgruppen in das Projekt verstanden werden. Trotzdem müssen sich Projekte darauf einstellen, dass sich der Erfolg in der Regel nicht unmittelbar einstellt, weil sich körperlich ungenügend aktive Zielgruppen häufig nur zögernd auf neue Angebote einlassen. Für ausgewählte vulnerable Zielgruppen ist daher auch der Einsatz (interkulturellen) Informations- und Kommunikationsmassnahmen sowie die Bereitstellung von verhaltensbezogenen Angeboten (z.B. Bewegungskurse) zu prüfen.
- **Langfristigkeit und Verankerung:** Wie gezeigt, weisen die meisten Projekte eine verhältnismässig lange Dauer auf und verlangen daher von den Projektteams einen langen Atem. Gerade weil sich der Erfolg häufig nur langsam einstellt, ist der langfristigen Verankerung der Massnahmen nach Projektende sowie der Aktualisierung und Adaption von Hilfsmitteln an geänderte Strukturen und technische Möglichkeiten Beachtung zu schenken.
- **Multiplikation und Finanzierung:** Der Verweis auf die langfristige Verankerung führt zur Beobachtung, dass in den vergangenen zwanzig Jahren eine Vielzahl an «Pilotprojekten» durchgeführt wurden, die in vielen Fällen von fachlicher und finanzieller Unterstützung durch Bundesstellen oder andere nationale Organisationen (z.B. Gesundheitsförderung Schweiz, bfu) profitierten. In dem Masse, wie die Bundesprogramme auslaufen, werden auch diese Unterstützungsleistungen nicht mehr weiter verfügbar sein. Dies ist umso bedauerlicher, weil nun eigentlich die Phase der Multiplikation anstünde. Die Multiplikation beispielhafter Projekte ist in der Regel zwar kostengünstiger als die Entwicklung eines Pilotprojekts, weil an vorhandene Erfahrungen angeknüpft und bestehende Hilfsmittel verwendet werden können. Das bedeutet aber nicht, dass neue Projekte nichts kosten, denn lokale Bestandsaufnahmen sind ebenso notwendig wie bauliche und andere Massnahmen. Daher besteht die Gefahr, dass die Multiplikation vielversprechender Projekte ohne zusätzliche Unterstützungsleistungen stecken bleibt.
- **Unterstützungsleistungen von Kantonen und anderen Stellen:** Ob bei der Multiplikation oder neuen Projekten allenfalls kantonale Stellen, Stiftungen oder andere Organisationen in die Bresche springen könnten, ist zu prüfen. Dass eine stärkere Rolle der Kantone in diesem Bereich grundsätzlich möglich ist, zeigen die Beispiele der strukturellen Bewegungsförderungsprojekte im Kanton St. Gallen, der Freiraumplanung in der Region Schaffhausen und des Schulwegsicherheitsprojekts im Tessin, das zudem von Mitteln aus dem Lotteriefonds profitierte. Überlegenswert wäre hier zudem die Schaffung eines allgemeinen «Multiplikationsfonds», der bei der Übertragung bewährter Projekte auf andere Regionen und Kontexte Unterstützung leisten könnte.
- **Multisektoralität:** Schliesslich ist die multisektorale Verankerung der Projekte zu nennen, da diese die Verteilung der Last auf mehr Schultern und die Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven Fachkompetenzen ermöglicht. Es ist dann eben nicht mehr nur das lokale Verkehrs- und Tiefbaudepartement, das für die Implementation von Massnahmen sorgen muss. Vielmehr sind auch inhaltliche Beiträge der Sport-, Gesundheits-, Bildungs- und weiterer Stellen gefordert. Die multisektorale Verankerung ist dabei auch, wie weiter oben erwähnt, über mehrere Systemebenen

– Quartier, Gemeinde, Region, Kanton und Bund – denkbar. Interessant kann hier zudem die Verknüpfung verschiedener Projekte (z.B. Quartierentwicklung mit übergeordneter Verkehrsplanung und Naturschutzprojekten) sein.

Es gilt an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die aufgeführten Empfehlungen in vielen der vorgestellten Projekte bereits berücksichtigt sind. Das heisst: Die Empfehlungen dürfen nicht als Kritik an bestehenden Ansätzen missverstanden werden, sondern vielmehr als Punkte, die in zukünftigen Projekten mitbedacht werden sollten, um einen nachhaltigen Erfolg zu garantieren. In diesem Sinne können die vorliegenden Projekte als nachahmenswerte, stellenweise aber noch optimierbare Good Practice-Beispiele für zukünftige Anstrengungen im Themenbereich bewegungsfreundliches Umfeld gelten.

Die über 100 Projekte, die in den vergangenen zwei Jahrzehnten durchgeführt und für die vorliegende Studie erfasst wurden, zeigen nicht nur, dass die Schaffung und Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfelds ein vielversprechender Ansatz für die aktuelle und zukünftige Bewegungsförderung ist. Sie konstituieren zusammen mit den zusammenfassenden Berichten aus den übergeordneten Programmen und den in Abschnitt 4.3 aufgeführten ausländischen Beispielen auch einen reichen Erfahrungsschatz, der bei der Planung eigener Projekte als Inspirationsquelle genutzt werden kann.

6. Literaturhinweise

- Abu-Omar, K. und Rütten, A. (2014): Evidenzlage zur verhältnisbezogenen Bewegungsförderung in der Kommune – ein Überblick. In: Bucksch, J. und Schneider, S. (Hrsg.): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern: Huber, S. 249–256.
- Ackermann, G., Studer, H. und Ruckstuhl, B. (2009): Quint-essenz: Ein Instrument zur Qualitätsentwicklung in Gesundheitsförderung und Prävention. In: Petra Kolip und Veronika E. Müller (Hrsg.): Qualität von Gesundheitsförderung und Prävention. Bern: Huber, S. 137–156.
- AFOOT-Projektteam (Hrsg.) (2018): Aktive Mobilität im Alter fördern. Eine Arbeitshilfe für die Zusammenarbeit zwischen der kommunalen Planungs- und Bauverwaltung und dem Öffentlichen Gesundheitsdienst in Klein- und Mittelstädten. Bremen und Dortmund: Universität Bremen/TU Dortmund.
- Ballantyne, R. und Blackshaw, N. (2014): Active Planning Toolkit 2: Promoting and creating built or natural environments that encourage and support physical activity. Gloucester: NHS.
- Balthasar, A., Niederhauser, A. und Spörri, M. (2015): Erfolgsfaktoren kantonaler Alkoholpolitik – ein Instrument für die Kantone. Handlungsanleitung. Luzern: Interface.
- bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2017): Sinus-Report 2017. Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2015. Bern: bfu.
- Bucksch, J. und Schneider, S. (2014a): Walkability – Einführung und Überblick. In: dies. (Hrsg.): Walkability: Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern: Huber, S. 15–26.
- Bucksch, J. und Schneider, S. (2014b): Walkability aus Sicht der Public Health. In: dies. (Hrsg.): Walkability: Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern: Huber, S. 47–60.
- Broesskamp-Stone, U. (2009): Gute, vielversprechende, beste Praxis? Der Best-Practice-Rahmen für Gesundheitsförderung und Prävention. In: Kolip, P. und Müller, V.E. (Hrsg.) (2009): Qualität von Gesundheitsförderung und Prävention. Bern: Huber, S. 115–136.
- Broesskamp-Stone, U., Ackermann, G. Ruckstuhl B. und Steinmann R. (2010): Best Practice. Ein normativer Handlungsrahmen für optimale Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention: Bern/Lausanne: Gesundheitsförderung Schweiz.
- Bundesamt für Gesundheit BAG (2015): Faktenblatt «Nationales Programm Migration und Gesundheit». Bern: BAG.
- Bundesamt für Gesundheit BAG (2016): Migration und Vulnerabilitätsfaktoren 2016+. Rahmenkonzept für die HIV/STI-Prävention. Bern: BAG.
- Bundesamt für Sport BASPO (2007): Gemeinde-Sportanlagenkonzept. Leitfaden. Magglingen: BASPO.
- Bundesamt für Sport BASPO (2009): Bewegungsräume in Gemeinden. Magglingen: BASPO.
- Bundesamt für Sport BASPO, Bundesamt für Gesundheit BAG, Gesundheitsförderung Schweiz, bfu, Suva, Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz (2013): Gesundheitswirksame Bewegung. Magglingen: BASPO.
- Bundesamt für Umwelt BAFU (2016): Den Landschaftswandel gestalten. Überblick über landschaftspolitische Instrumente. Bern: BAFU.

- Bürkner, H.-J. (2010): Vulnerabilität und Resilienz – Forschungsstand und sozialwissenschaftliche Untersuchungsperspektive. Erkner: Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Working Paper Nr. 43.
- Comité de redaction (2015): Les Libellules – la renaissance: Genève: Fondation HBM Emil Dupont.
- Cavill, N., Kahlmeier, S. und Racioppi, F. (2006): Physical activity and health in Europe. evidence for action. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.
- Cerin, E., Nathan, A., van Cauwenberg, J., Barnett, D.W., und Barnett, A. (2017): The neighbourhood physical environment and active travel in older adults: a systematic review and meta-analysis. Intl. J. of Behavioral Nutrition and Physical Activity 14: 15.
- CPSTF, Community Preventive Services Task Force (2017): Physical Activity: Built Environment Approaches Combining Transportation System Interventions with Land Use and Environmental Design. Ohne Ort und Verlag.
- Dahlgren, G. (1995): The need for intersectoral action for health. In: Harrington, P. und Ritsatakis, A. (Hrsg.) European Health Policy Conference: opportunities for the future, Copenhagen 5–9 December 1994. Volume II. The policy framework to meet the challenges – Intersectoral action for health. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe.
- Edwards, P. und Tsouros, A. (Hrsg.) (2006): Promoting physical activity and active living in urban environments. The role of local governments. Copenhagen: WHO Europe.
- Fischer, A., Stamm, H.P. und Lamprecht, M. (2018): Auswertung Mikrozensus Mobilität und Verkehr – Mobilität und BMI. Studie im Auftrag des Bundesamtes für Gesundheit.
- Frick, R., Maibach, M., Trageser, J. und Rindsfuser, G. (2006): Gesamtevaluation Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Schlussbericht. Bern: Infras/Emch+Berger AG.
- Gadai, T., Boulanger, M., Trudeau, F. und Rivard M-C. (2018): Environments favourable to healthy lifestyles: A systematic review of initiatives in Canada. Journal of Sport and Health Science 7: 7-18.
- Gasser, N., Knöpfel, C. und Seifert, K. (2015): Erst agil, dann fragil. Übergang vom «dritten» zum «vierten» Lebensalter bei vulnerablen Menschen.
- Götschi, T., Kahlmeier, S., Martin-Diener, E., Martin, B., Bize, R. Simson, T. und Rathod, A. (2015), Aktive Mobilität und Gesundheit. Hintergrundbericht für den nationalen Gesundheitsbericht 2015 (Obsan Dossier 47). Neuchâtel: Schweizerisches Gesundheitsobservatorium.
- Grob, D., Biedermann, A. und Martin-Diener, E. (2009): Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde. Synthese des aktuellen Wissensstandes, Grundlagen für Handlungsempfehlungen. Herzogenbuchsee: Public Health Services.
- Hadlaub Miranda, M., Vásquez Fauggier, G. und Knöll, M. (2018): Potenziale für die Planung von gesundheitsfördernden Freiräumen. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 1/2018: 2-6.
- Haefeli, U., Matti, D. und Seewer U. (2000): Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse: Auswirkungen auf Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragsituation des Detailhandels). Schlussbericht der Wirkungsanalyse. Bern: IKAÖ.
- HAG - Hamburgische Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung (o.J.): Bewegung – Begegnung – Bereicherung. Anregungen für Bewegungsförderung im Quartier. Hamburg: HAG.

- Kiepe, F. (2018): Perspektiven für die Europäische Stadt. Forum Wohnen und Stadtentwicklung 1/2018: 46-50.
- Kilian, H., Gold, C. und Lehmann, F. (2010): Good-Practice-Kriterien als partizipatives Instrument der Qualitätsentwicklung. In: Michael T. Wright (Hrsg.): Partizipative Qualitätsentwicklung in der Gesundheitsförderung und Prävention. Bern: Huber, S. 93–106.
- Lamprecht, M., Fischer, A, und Stamm, H.P. (2014): Sport Schweiz 2014. Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung. Magglingen: BASPO.
- Lécho, Raffaella (2011): Die Sportanlagenkonzepte (GESAK) von vier Schweizer Gemeinden: eine Bilanz. Abschlussarbeit CAS Sportanlagen 2990/2011. Magglingen.
- Leu, R.E., Burri, S., Priester T. und Arregger, P. (1997): Lebensqualität in der Schweiz. Bern: Haupt.
- Lehmann, F., Altgeld, T. und Bundeszentrale für Gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (2010): Kriterien guter Praxis in der Gesundheitsförderung sozial Benachteiligten. Ansatz – Beispiele – weiterführende Informationen. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA).
- LGA, Landesinstitut für Gesundheit und Arbeit des Landes NRW (2011): Bewegungsförderung in Lebenswelten. Wissenschaftliche Grundlagen und Beispiele guter Praxis.
- LGNW, Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (2012): Bewegungs- und gesundheitsförderliche Kommune. Evidenzen und Handlungskonzept für die Kommunalentwicklung – ein Leitfaden. Bielefeld: LZG.NRW.
- Lees, E, Redman, H. (o.J.): Bringing Health to the Planning Table.: A Profile of Promising Practices in Canada and Abroad. Ohne Ort und Verlag.
- Metron Raumentwicklung AG/ETH Zürich IRL PLUS (2012): Suburbane Freiraumentwicklung. Synthesebericht.
- Moran, M., van Cauenberg, J., Hercky-Linnewiel, R., Cerin, E., Deforche, B. und Plaut, P. (2014): Understanding the relationships between the physical environment and physical activity in older adults: a systematic review of qualitative studies. Intl. J. of Behavioral Nutrition and Physical Activity 11: 79.
- Muri, G. und Friedrich, S. (2018): In der Stadt und vor dem Haus: Chancen für Begegnung und Bewegung im Alltag. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 1/2018: 11-14.
- NICE, National Institute for Health and Clinical Excellence (2008): Promoting and creating built or natural environments that encourage and support physical activity. London: NHS.
- Oliveira-Brochado, A., Oliveira-Brochado, F. und Qualhas Brito, P. (2010): Effects of personal, social and environmental factors on physical activity behavior among adults. Actividade fisica 28(1): 7-17.
- PASTA Consortium (Hrsg.) (2017): Handbook of good practice case studies for promotion of walking and cycling. Ohne Jahr und Verlag.
- Pérez, R. (2016): Erfolgsfaktoren von Programmen im Bereich des Mobilitätsmanagements und deren Übertragbarkeit auf die strukturelle Bewegungsförderung in der Schweiz. Bachelorarbeit Hochschule Luzern – Wirtschaft. Luzern: HSLU.
- Quentin, P., Brüchert, T., Baumgart, S. und Bolte, G. (2018): Zusammenarbeit zwischen räumlicher Planung und Öffentlichem Gesundheitsdienst. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 1/2018: 19-22.

- Rüefli, C. (2015): Grundlagenanalyse zur Zukunft des Themas Migration und Gesundheit beim Bund. Bern: Büro Vatter AG.
- Schröder-Butterfill, E. und Marianti, R. (2006): A framework for understanding old-age vulnerabilities. In: *Ageing & Society*, Jg. 26, H. 1, S. 9–35.
- Seaman, P.J., Jones, R. und Ellaway, A. (2010): It's not just about the park, it's about integration too: why people choose to use or not use urban greenspaces. In: *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 7:78.
- Stadt Wien (o.J.): STEP 2025 – Grün- und Freiraum. Gemeinsam draussen. Werkstattbericht 142. Wien: Stadt Wien.
- Stamm, H.P., und Lamprecht M. (2012): Migration und Gesundheit. Das Ernährungs- und Bewegungsverhalten der Migrationsbevölkerung. Studie im Auftrag des BAG. Bern: Bundesamt für Gesundheit.
- Stamm, H.P., Gebert, A., Wiegand, D. und Lamprecht, M. (2013): Die Förderung gesundheitswirksamer Bewegung und der Kampf gegen die Inaktivität. Situationsanalyse und Definition der Rolle des Bundesamtes für Gesundheit. Schlussbericht im Auftrag des Bundesamts für Gesundheit. Zürich: Lamprecht & Stamm.
- Stamm, H.P., Fischer, A. und Lamprecht, M. (2017): Vergleichendes Monitoring der Gewichtsdaten von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz, Analyse von Daten aus den Kantonen, Basel-Stadt, Bern, Graubünden, Jura, Luzern, Obwalden, St. Gallen und Uri sowie in den Städten Bern, Freiburg und Zürich. Arbeitspapier 41. Bern/Lausanne: Gesundheitsförderung Schweiz.
- Storni, M., Stamm, H.P. Wiegand, D. und Lamprecht, M. (2014a): Bewegung und Gesundheit. BFS Aktuell. Neuchâtel: BFS.
- Storni, M., Kaeser, M., Eichholzer, M., Richard, A., Favero, K. (2014b): Übergewicht und Adipositas. BFS Aktuell. Neuchâtel: BFS.
- Tobias, S. und Morelle, K. (2018): Simulation des Langsamverkehrsverhaltens zu und in Naherholungsgebieten Schweizer Agglomerationen mittels eines Agentenbasierten Modells. Eidgenössische Forschungsanstalt WSL.
- TRB, Transportation Research Board (2005): Does the Built Environment Influence Physical Activity. Examining the Evidence. TRB Special Report 282). Washington D.C.: TRB.
- Van Holle, V., Deforche, B., van Cauenberg, J., Goubert, L., Maes, L., van de Wethe, N. und de Bourdeauhuij, I. (2012). Relationship between the physical environment and different domains of physical activity in European adults: a systematic review. *BMC Public Health* 12: 807.
- Weber, U. und Häfliger R. (2000): Verkehr im Wertewandel am Beispiel der Seftigenstrasse in Wabern. In: *Anthos Zeitschrift für Landschaftsarchitektur* Bd. 39, H. 3 S. 42–46.
- WHO (2002): Environmental health in emergencies and disasters. A practical Guide.
- WHO Regional Office for Europe (2013): Physical activity promotion in socially disadvantaged groups: principles for action. PHAN Work Package 4. Final Report. Copenhagen: WHO.
- WHO Regional Office for Europe (2017): Towards More Physical Activity in Cities. Transforming public spaces to promote physical activity – a key contributor to achieving the Sustainable Development Goals in Europe. Copenhagen: WHO.

Teil 2: Portraits ausgewählter Projekte

Hopp-la Park und Hopp-la Parcours im Schützenmattpark, Basel

Gemeinde(n) / Kanton	Basel
Räumliche Abdeckung	Gemeinde
Zeitraum	laufend, seit 2015
Einbettung, Programm	Unabhängiges Projekt der Stiftung «Hopp-la» mit Unterstützung von Pro Senectute, Pro Juventute, Gesundheitsförderung Schweiz («Innovative Projekte»), Beisheim Stiftung und weiteren
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Gesundheitsförderung durch gemeinsame Bewegungserlebnisse von Kindern und Senior/innen • Förderung des Austauschs zwischen den Generationen • Schaffung von generationengerechten Bewegungs- und Begegnungsräumen
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, Senior/innen
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • spielerische Bewegung, Training zur Sturzprävention, Sport
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines Bewegungsparks mit «intergenerativ» nutzbaren Geräten in einer bestehenden Parkanlage; der Hopp-la Parcours ist ein neues Teilprojekt, das die Geräte durch Geschichten miteinander verbindet • Entwicklung von Geräten gemeinsam mit einem spezialisierten Hersteller • Regelmässige Durchführung von Bewegungskursen im Hopp-la Park und an anderen Standorten; zusätzliche intergenerative Bewegungs- und Begegnungsangebote wie z.B. «Bewegte Adventszeit» • Umfangreiche Dokumentation
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Wissenschaftliche Begleitung durch das Departement für Bewegung, Sport und Gesundheit der Universität Basel; verschiedene Abschlussarbeiten zu unterschiedlichen Aspekten des Projekts • Hopp-la Infobroschüre, 2018 • Umfangreiche Dokumentation auf der Website
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete Selbstevaluation, Bericht ab Ende 2018 verfügbar
Weitere Informationen	<p>www.hopp-la.ch</p> <p>Deborah Junker-Wick, Geschäftsführerin Stiftung Hopp-la</p>

Bei «Hopp-la» handelt es sich genau genommen um verschiedene Projekte, die Bewegungsparks und Bewegungskurse (auch an anderen Standorten als dem Park) umfassen. Mit Blick auf das bewegungsfreundliche Umfeld ist der 2015 als Pilotprojekt eingerichtete Hopp-la Park im Basler Schützenmattpark von besonderem Interesse, setzt er sich doch die Schaffung eines Bewegungs- und Begegnungsraums zum Ziel, in dem sich Kinder und Senior/innen bei gemeinsamen Bewegungsaktivitäten treffen können («intergenerative Begegnung»).

Im Zentrum des Parks stehen verschiedene Geräte und Installationen, mit denen sich unterschiedliche Bewegungsformen erleben und üben lassen. Ein interessantes Merkmal dieser Geräte ist ihr ungewöhnliches, in Zusammenarbeit mit einem spezialisierten Hersteller entwickeltes Design, welches sie von konventionellen Sport- und Fitnessgeräten abhebt und damit auch allfällige Hemmschwellen bei körperlich selten aktiven Nutzer/innen überwinden dürfte.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass nicht nur Senior/innen und Kinder den Park nutzen, sondern insbesondere auch Eltern mit ihren Kindern. Tatsächlich war die Mobilisierung von Senior/innen in der Startphase des Parks eine erhebliche Herausforderung. Mit gezielten Werbe- und Kommunikationsmassnahmen sowie den wöchentlich angebotenen Hopp-la Kursen im Park konnte der Anteil im Park aktiver Senior/innen jedoch deutlich gesteigert werden. Eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung des Angebots verspricht man sich durch die Einführung des Hopp-la Parcours, der die verschiedenen Geräte durch Geschichten verbindet, die Senior/innen und Kinder gemeinsam erfahren können.

Ein wesentliches Merkmal des Projekts ist die enge Kooperation mit dem Department für Bewegung, Sport und Gesundheit der Universität Basel, welches die konzeptionellen und wissenschaftlichen Grundlagen für «intergenerative Bewegung» entwickelt hat und das Projekt kontinuierlich begleitet. Neben diesem Erfolgsfaktor der wissenschaftlichen Begleitung erwähnt die Projektleitung zudem die Kombination von infrastrukturellen (Park) und verhaltensbezogenen Massnahmen (Kurse, weitere Begegnungs- und Bewegungsangebote). Erwähnenswert ist auch die Trägerschaft einer unabhängigen Stiftung, die sich durch ein hohes Mass an Flexibilität auszeichnet.

Als Problemfaktoren wurden in der Vergangenheit Interessenskonflikte und nicht beeinflussbare Kontextfaktoren erwähnt. In dem Masse wie die ursprüngliche Zurückhaltung bei den Senior/innen vermindert werden konnte, zeigten sich in verschiedenen Datenerhebungen neuerdings jedoch sehr gute Nutzungs- und Akzeptanzwerte. Zudem ist es in Basel bislang noch nicht gelungen, das Projekt im öffentlichen Sektor zu verankern. In St. Gallen konnte jedoch eine Kooperationsvereinbarung mit dem Kanton abgeschlossen werden.

Da die Pilotprojekte Hopp-la Park, Hopp-la Parcours und die Hopp-la Kurse als erfolgreich beurteilt werden, soll das Projekt in Zukunft multipliziert werden. Dabei werden aktuell insbesondere Kontakte in der Ostschweiz gesucht und gepflegt.

Integrale Freiraumentwicklung in der Kernagglomeration Schaffhausen

Gemeinde(n) / Kanton	Beringen, Neuhausen am Rheinfall, Schaffhausen, Thayngen / Kanton Schaffhausen
Räumliche Abdeckung	Agglomeration, Gemeinden
Zeitraum	2014–2018
Einbettung, Programm	Modellvorhaben «Nachhaltige Raumentwicklung», Themenbereich «Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern»
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung von Entscheidungsträgern in Bezug auf eine differenzierte Freiraumnutzung und Freiraumqualitäten • Entwicklung von Instrumenten und Beurteilungshilfen • Stärkung der Zusammenarbeit auf Gemeindeebene und mit dem Kanton • Anwendbarkeit der Erkenntnisse auf andere vergleichbare Räume
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden, Bauherrschaften, Projektträger • indirekt: gesamte Wohnbevölkerung • besonders berücksichtigt: Kinder, Jugendliche, Senior/innen
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • u.a. Zufussgehen, Velofahren, Skaten, Joggen, Reiten, Biken, Spielen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen von Freiraumqualitäten und Defiziten in fünf Pilotgebieten • Entwicklung eines Instruments zur Beurteilung von Freiraumqualitäten • Arbeitshilfen für Entscheidungsträger: Merkblätter ,Checkliste, Sammlung guter Beispiele von Wohnumgebungen
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Freiraumstrategie Schaffhausen (Kanton SH, Stadt Schaffhausen, VAS) • Arbeitshilfe zur Stärkung der Freiräume in der Planung (Kanton SH, VAS) • Freiräume der Wohnumgebungen. Sammlung guter Beispiele zur Unterstützung der Innenentwicklung (Kanton SH, VAS) • Abschlussbericht Raum+ Schaffhausen (Kanton SH, ETH Zürich)
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete Selbstevaluation im Rahmen des Programms «Nachhaltige Freiraumentwicklung»
Weitere Informationen	<p>www.sh.ch</p> <p>Susanne Gatti, Kanton Schaffhausen, Leiterin Planungs- und Naturschutzamt</p>

Im Zusammenhang mit der Revision des Raumplanungsgesetzes und in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich hat der Kanton Schaffhausen mit der Methode «Raum+» seine Siedlungsflächenreserven erhoben und möchte die Innenverdichtung fördern. Bevor neues Bauland eingezont wird, soll das vorhandene Bauland besser und vielfältiger genutzt werden. Bei einer solchen Verdichtung besteht die Gefahr, dass Freiraumqualitäten und damit die Akzeptanz der Verdichtung in der Bevölkerung schwinden. Siedlung, Verkehr und Freiräume müssen entsprechend sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. An diesem Punkt setzte das Projekt «Integrale Freiraumentwicklung in der Kernagglomeration Schaffhausen» an. Damit genügend und qualitativ hochwertige Freiräume gewährleistet werden können, ist eine frühzeitige Freiraumplanung nötig. Im Modellvorhaben wurden fünf Pilotgebiete auf bestehende Freiraumqualitäten und Defizite untersucht. Die untersuchten Gebiete deckten unterschiedliche Gebietstypen ab: historische Kernzonen, den Siedlungsrand sowie Transformationsgebiete, d.h. Gebiete, in denen in den künftigen Jahren grössere Flächen neu überbaut werden sollen. In allen Pilotgebieten wurde eine Beurteilung von Freiraumqualitäten und Defiziten vorgenommen. Diese

erfolgte in Bezug auf acht Themen, für welche je unterschiedliche Bewertungsziele formuliert und Qualitätskriterien abgeleitet wurden. Zu den untersuchten Themen zählten u.a. das Landschafts-/ Ortsbild, die strukturelle Einordnung der Bauten und des Freiraums im Umfeld, die Erreichbarkeit, die Freiraumvernetzung, die Bewegungsfreundlichkeit, verschiedene Freiraumqualitäten wie z.B. vielfältige Nutzungsangebote sowie ökologische und soziale Aspekte.

Die entwickelte Methode zur Qualitätsbeurteilung wurde in mehreren Veranstaltungen («Echoräume») mit Fachpersonen und Vertretern des Bundes, des Kantons und der involvierten Gemeinden diskutiert und verfeinert. Zusätzlich wurden mit fünf Bauträgern, die in der Region mehrere Bauvorhaben realisierten hatten, Interviews durchgeführt.

Als Ergebnis des Modellvorhabens wurde eine Arbeitshilfe für Gemeinden, Bauherrschaften und Projektträger sowie eine umfangreiche Sammlung guter Beispiele erstellt. Die Arbeitshilfe enthält Merkblätter und eine Checkliste, welche Gemeinden und Entscheidungsträger dabei unterstützen, dass die Qualität der Freiräume besser in die Planung einbezogen werden kann. Die Merkblätter behandeln die folgenden Themen: Freiraumanalyse des Wohnumfelds, Bewegungsfreundlichkeit in Freiräumen, Gestaltung und landschaftliche Einpassung des Siedlungsrandes sowie Umgebungsgestaltungsplan bei Baueingaben. Die Checkliste soll dazu beitragen, dass bei Bauvorhaben eine hohe Freiraumqualität gewährleistet ist. Neben diesen informellen Planungsinstrumenten wird in der Arbeitshilfe auch auf die Bedeutung formeller kommunaler Planungsinstrumente (Richt-, Nutzungs-, Landumlegungspläne) hingewiesen. In der Sammlung guter Beispiele von Wohnumgebungen werden die Qualitätskriterien an konkreten Beispielen veranschaulicht und unterschiedliche Lösungsansätze aufgezeigt.

Im Merkblatt «Bewegungsfreundlichkeit in Freiräumen» wird auf den sozialen und gesundheitlichen Nutzen bewegungsfreundlicher Freiräume hingewiesen. Entsprechend sollten Frei- und Bewegungsräume wie andere raumrelevante Bereiche selbstverständlich zum Gegenstand der Richt- und Nutzungsplanung sowie der Bauordnungen werden. Private Bauherrschaften sollten bei der Planung der Freiräume der Wohnumgebung von den Gemeinden sensibilisiert und unterstützt werden. Die Qualität der Freiraumplanung kann bei Baueingaben mit dem Umgebungsplan überprüft werden. Bei der Planung von Frei- und Bewegungsräumen müssen frühzeitig auch Fragen des Betriebs und Unterhalts sowie allfällige Rechtsfragen in die Überlegungen einbezogen werden. Für die Freiräume in der Wohnumgebung wird auf das Angebot gedeckter und abschliessbarer Veloplätze, autofreie Strassen und Wege, Wohnumgebungen und Innenhöfe ohne ruhenden Verkehr, vielseitige und nutzungs offene Angebote für Erwachsene (Aufenthaltsorte für Begegnungen, ruhige Bereiche, Bänke etc.) und für Kinder (Möglichkeiten für Bewegungs-, Geschicklichkeits- und Gestaltungsspiele) sowie Möglichkeiten einer selbstbestimmten Aneignung (z.B. Pflanzgärten) hingewiesen. Zusätzlich finden sich Empfehlungen und Beispiele für die Gestaltung öffentlicher Freiräume im Siedlungsraum (Parkanlagen, Promenaden, Plätze, Fussgängerzonen, Grünräume und Spielplätze) und von Freiräumen am Siedlungsrand (z.B. Fuss-, Wander-, Reit-, Radwege, Fitness-Parcours, Joggingstrecken).

Das Modellvorhaben und deren Ergebnisse wurden in verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt. In Ausbildungsveranstaltungen für die Gemeinden stiess das Thema «Freiräume in der Siedlungsentwicklung» auf sehr positive Reaktionen und in zwei Gemeinden konnten gezielte Analysen von Freiraumqualitäten und Defiziten mit Dokumentationen und Empfehlungen durchgeführt werden. Zudem wurden die Arbeitshilfen an 80 im Kanton tätige Architektur-, Planungs- und Immobilienbüros geschickt.

Als Erfolgsfaktoren können die Projektorganisation und kompetente Führung, der Einbezug und die Gewinnung der Gemeinden für das Anliegen sowie die praxisnahen Materialien und Arbeitshilfen genannt werden.

Träger des Modellvorhabens ist der Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS). Der Verein wurde 2006 als Dachorganisation für gemeinsame Bestrebungen in der Region Schaffhausen gegründet. Mitglieder sind u.a. die Kantone Schaffhausen, Thurgau und Zürich, drei angrenzende deutsche Landkreise, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee sowie 50 Gemeinden, wobei zwischen Vollmitgliedern und assoziierten Mitgliedern unterschieden wird. Zu den Vereinszwecken gehört eine verstärkte Zusammenarbeit, die gemeinsame Entwicklung einer Zukunftsperspektive für die Agglomeration sowie eine kostengünstige Erfüllung von öffentlichen Aufgaben. Der Verein ist gleichzeitig Träger des Agglomerationsprogramms Schaffhausen und entwickelte für die vier Gemeinden der Kernagglomeration Schaffhausen bereits eine Freiraumstrategie, die 2013 verabschiedet wurde.

Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK) in Bremgarten bei Bern

Gemeinde(n) / Kanton	Bremgarten bei Bern / Kanton Bern
Räumliche Abdeckung	Gemeinde (inkl. Koordination mit den umliegenden Gemeinden)
Zeitraum	2004
Einbettung, Programm	GESAK
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung einer breiten Bewegungskultur in der Gemeinde • Förderung der Attraktivität der Gemeinde als Wohn- und Lebensort
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • ganze Bevölkerung • besonders berücksichtigt: Kinder, Jugendliche, Senior/innen, alleinerziehende Mütter, Personen mit einer Behinderung
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren, Rollstuhlfahren, Skatboard und andere Sportarten/Bewegungsformen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme der Quartiere Bremgartens in Bezug auf ihre Bewegungsqualität • Bestandsaufnahme der für Bewegung und Sport vorhandenen Anlagen • Bedürfnisabklärung in der gesamten Bevölkerung • Abklärung der teilregionalen Bedürfnisse • Übersicht und Analyse der Anliegen sämtlicher Befragungsgruppen • Empfehlungen zuhanden des Gemeinderates • Umsetzung von Massnahmen und Projekten
Dokumentation, Quellen	Gemeindesportanlagenkonzept Bremgarten (GESAK) Schlussbericht Teil 1
Evaluation, Wirkungsanalyse	Die Sportanlagenkonzepte (GESAK) von vier Schweizer Gemeinden: eine Bilanz (Léchet 2011)
Weitere Informationen	<p>www.3047.ch</p> <p>Peter Bangerter, Gemeinde Bremgarten bei Bern: Gemeindeverwalter</p>

Die Gemeinde Bremgarten bei Bern war die erste Gemeinde, die 2004 mit finanzieller und personeller Unterstützung des Bundesamtes für Sport ein Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK) erarbeitete. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe unter Federführung eines Raumplanungsbüros gebildet, in welcher Fachleute und Behördenvertreter aus den Bereichen Schule, Sport, Bauwesen und Planung beteiligt waren.

Zentrale Elemente für die Ausarbeitung eines GESAK sind zum einen die Bestandsaufnahme der bestehenden Sportanlagen und Bewegungsräume und zum anderen die Bedürfnisabklärung in der Bevölkerung und bei spezifischen Personengruppen. Für die Bestandsaufnahme wurde das Gemeindegebiet in 27 Quartiere unterteilt und 18 bestehende Sportanlagen untersucht. Die typischen Merkmale der Quartiere in Bezug auf ihre Bewegungsfreundlichkeit und der Ist-Zustand der Anlagen wurden in einzelnen Objektblättern festgehalten.

Für die Bedürfnisabklärung kamen unterschiedliche Methoden zum Einsatz. Die Sportvereine und die übrigen Vereine Bremgartens, die Schüler/innen der Unter- und der Oberstufe sowie die ganze Bevölkerung Bremgartens wurden mit Hilfe eines Fragebogens u.a. zum Sport- und Bewegungs-

verhalten, zur Nutzung und Beurteilung der Sportanlagen und Bewegungsräume, sowie zu ihren Bedürfnissen und Verbesserungsvorschlägen befragt. Mit Familien, kinderlosen Haushalten und Senior/innen, welche nach einem Raster zufällig aus der Bevölkerung ausgewählt wurden, sowie mit zwei gehbehinderten Personen mit Rollstühlen wurden halbstrukturierte Interviews geführt. Zudem fanden Gruppengespräche mit Kindergärtner/innen und Jugendlichen statt.

Der Fragebogen für Bevölkerungsbefragung wurde in der Lokalzeitung platziert. Die Beteiligung von 560 der 4000 Einwohner Bremgartens überstieg die Erwartungen bei Weitem. Die Befragung ergab, dass die Bevölkerung mehrheitlich zufrieden mit dem Sport- und Bewegungsangebot in der Gemeinde und im Naherholungsraum ist. Rund ein Fünftel der Bevölkerung ist in einem Sportverein innerhalb oder ausserhalb Bremgarten aktiv. Beinahe alle befragten Personen nutzen die Naherholungsräume (insbesondere entlang der Aare, auf dem Fuss- und Wanderwegnetz oder im nahgelegenen Wald). Dabei treten verschiedentlich auch Nutzerkonflikte auf, z.B. zwischen Radfahrer/innen und Fussgänger/innen (z.B. Missachtung des Velofahrverbots entlang der Aare) oder zwischen Jogger/innen und Hundehaltern. Gut 40 Prozent der Befragten nannten Verbesserungsvorschläge bezüglich der Anlagen, Spiel- und Sportplätze, beinahe die Hälfte solche mit Blick auf den Naherholungsraum.

In den Interviews mit den spezifischen Personengruppen kam etwa zum Ausdruck, dass sich Familien u.a. mehr Spielmöglichkeiten für Kinder, verkehrsberuhigende Massnahmen und ein Frei- oder Hallenbad wünschten. Auch für Senior/innen ist der Strassenverkehr teilweise ein Problem. Sie wünschten sich u.a. mehr Sitzmöglichkeiten und eine bessere Altersdurchmischung in den Quartieren. Die gehbehinderten Personen wünschten sich u.a. eine behindertengerechte Anpassung verschiedener Trottoirs, bessere Zugangsmöglichkeiten und Wege zu den Naherholungsgebieten (Aare, Wald), Niederflurbusse im Öffentlichen Verkehr und ein verbessertes Angebot im Bereich «Sport und Behinderung».

Nach der Auswertung der Bestands- und Bedürfniserhebung erstellte die Arbeitsgruppe eine Liste von 73 Verbesserungsvorschlägen, zu welcher die Bevölkerung nochmals Stellung nehmen konnte. Unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde flossen die Ergebnisse in einen Massnahmenplan ein, in welchem dem Gemeinderat 16 prioritäre Massnahmen im Bereich Bewegungsraum und Infrastruktur vorgeschlagen wurden. Die Massnahmen wurden unterteilt in solche, die kurz- oder mittelfristig (beides innerhalb einer Legislatur) oder langfristig umgesetzt werden sollten. Zu den vorgeschlagenen Massnahmen zählten u.a.: die Sanierung und Neugestaltung zweier Spielplätze, die Erhöhung der Sitzgelegenheiten in der Gemeinde, die senioren- und behindertengerechte Gestaltung von Wegen im Naherholungsgebiet, die Ergänzung fehlender Trottoirabschnitte, die Verbesserung der Skateboardanlage, ein Beachvolleyballfeld und eine Kletterwand, grössere Garderoben und Hallenkapazitäten sowie geänderte Benutzungszeiten für die Hallen und Rasenflächen. Zudem sollte eine Koordinationsstelle für Sport (Sportkoordinator/in) gegründet werden.

2005 rief die Gemeinde ein Lokales Bewegungs- und Sportnetz (LBSN) ins Leben. Zu den Aufgaben der dazu gebildeten Arbeitsgruppe «3047 bewegt» gehörte u.a. die Bewirtschaftung und Umsetzung des GESAK. Gleichzeitig wurde die Stelle einer Sportkoordinatorin (LBSN-Koordinatorin) geschaffen.

In einer CAS-Arbeit an der EHSM in Magglingen, wurde 2011 die Umsetzung von Massnahmen in vier GESAK- Projekten rund 5 Jahre nach deren Projektabschluss untersucht (Lécho 2011). Dabei zeigte sich, dass in Bremgarten ein beträchtlicher Teil der vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt wurde oder in Planung war. Als Alternative zur Vervollständigung der Trottoirs wurde eine Tempo-20-Zone eingerichtet. Einzelne der vorgeschlagenen Sportanlagen konnten nicht realisiert werden, und auch die Sitzgelegenheiten in der Gemeinde wurden – obwohl als kurzfristige Massnahme vorgeschlagen – bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgebaut.

Verschiede der vorgeschlagenen sowie zusätzliche Massnahmen konnten in den darauffolgenden Jahren umgesetzt und realisiert werden, sodass 2017 die Arbeitsgruppe «3047 bewegt» aufgelöst wurde. Zuständig für die Umsetzung einzelner Sportfragen und –projekte ist seither der Ressortvorsteher «öffentliche Sicherheit und Sport» in Zusammenarbeit mit der Sportkoordinatorin.

Einer der Erfolgsfaktoren des Projekts war die Mitwirkung und hohe Beteiligung der Bevölkerung. Dadurch wurden einerseits die unterschiedlichen Voraussetzungen und Bedürfnisse in der Bevölkerung erkennbar, und andererseits legitimierten die breite Beteiligung und die gewonnenen Grundlagen den Gemeinderat, einzelne Massnahmen zu treffen und die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen. Aus Sicht der Projektbegleitung waren weitere Erfolgsfaktoren: die Schaffung der Stelle einer Sportkoordinatorin, die breite Ausrichtung des GESAK (nicht nur Sportanlagen und die Bedürfnisse der Vereine sondern auch andere Bewegungsräume und Personengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen wurden in den Blick genommen) sowie die finanzielle und personelle Unterstützung in der GESAK-Pilotphase. Zu den Erfolgsfaktoren kann auch der Umstand gezählt werden, dass im Rahmen eines GESAK eine breite Palette von Massnahmen mit unterschiedlich hohem finanziellen Aufwand umgesetzt werden kann: von geänderten Öffnungszeiten der Sportanlagen, über die Umgestaltung bestehender Infrastrukturen bis hin zu kostenintensiveren neuen Anlagen und Infrastrukturen.

Zu den Herausforderungen gehörte der Umstand, dass nach der Umfrage in der Bevölkerung eine gewisse Erwartungshaltung entstand, der Gemeinderat jedoch Prioritäten setzen musste und nicht alle der vielfältigen und heterogenen Erwartungen befriedigen konnte. Bei anderen GESAK-Projekten zeigte sich zudem, dass die Umsetzung und Weiterführung teilweise stark von einzelnen engagierten Personen abhing.

Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) Burgdorf

Gemeinde(n) / Kanton	Burgdorf / Kanton Bern
Räumliche Abdeckung	Stadtgebiet
Zeitraum	1996–2006 (in zwei Projektphasen)
Einbettung, Programm	Pilotprojekt mit finanzieller Unterstützung des Bundes (BFE), des Kantons Bern, des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), des Touring Club der Schweiz (TCS), Fussverkehr Schweiz, von Pro Velo Schweiz / Beispielprojekt «strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde»
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion des Treibstoffverbrauchs im innerstädtischen Verkehr • Förderung des Langsamverkehrs (zu Fuss, Velo) • Verbesserung der Verkehrskultur (Koexistenz zw. Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr) • Reduktion des Unfallrisikos
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • gesamte Wohnbevölkerung • besonders berücksichtigt: u.a. Kinder, Schüler/innen, Senior/innen, Wohnbevölkerung in Aussenquartieren
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Ideenkatalog und Schwerpunktsetzung an Klausurtagung (Phase 1) • fortlaufende Entwicklung und Durchführung von Projekten unter Beteiligung verschiedener Anspruchs- und Bevölkerungsgruppen • 22 realisierte Teilprojekte, u.a.: Begegnungszonen, Hauslieferdienst mit Elektrovelos, bewachte Velostation, Schulwegsicherheit, Sicherheit im öffentlichen Raum, Fussgänger-Leitsystem
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Natürlich unterwegs – Schlussbericht 1996–2001 • Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Abschlussbericht 1996–2006 • Gesamtevaluation Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Frick et al. 2006)
Evaluation, Wirkungsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtevaluation Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Frick et al. 2006) • Erfolgsfaktoren von Programmen im Bereich des Mobilitätsmanagements und deren Übertragbarkeit auf die strukturelle Bewegungsförderung in der Schweiz (Pérez 2016)
Weitere Informationen	<p>www.burgdorf.ch</p> <p>Benedict Wyss-Käppeli, Stadt Burgdorf, Baudirektion, Projektleiter Mobilität Energie Umwelt</p>

1995 wurde die Stadt Burgdorf aus zahlreichen Bewerbungen vom Bundesamt für Energie (BFE) im Rahmen des Aktionsprogramms «Energie 2000» (heute: «EnergieSchweiz») als Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) ausgewählt. Ziel dieses breit angelegten Projekts war es aufzuzeigen, wie der Treibstoffverbrauch im innerstädtischen Verkehr mit unterschiedlichen Massnahmen gesenkt und die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs deutlich erhöht werden können. Im Vertrag mit dem BFE wurde als Zielsetzung festgelegt: «Die Möglichkeiten und Grenzen des nicht-motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie sind umfassend aufzuzeigen». Projektintern wurden bezüglich des

innerstädtischen Verkehrs zusätzliche quantitative Ziele formuliert: 33% mehr Zufussgehende, 20% mehr Velofahrende, 10% Energieeinsparungen, 10% geringeres Unfallrisiko.

Das Projekt erstreckte sich über zwei Phasen (1996–2001, 2002–2006). Die Zusammensetzung der Trägerschaft änderte zwischen der ersten und der zweiten Phase, vertreten waren jedoch in beiden Phasen das Burgdorfer Gewerbe, die Einwohnergemeinde Burgdorf, nationale Verkehrsverbände (VCS, TCS, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz), das Bundesamt für Energie (BFE) sowie der Kanton Bern (Strassenverkehrsamt/Tiefbauamt).

Für das Projekt wurde eine «apolitische» Projektorganisation mit eigenen, vom Gemeindebudget unabhängigen Finanzmitteln aufgebaut. Dabei wurde besonders auf die Gleichberechtigung der drei Hauptpartner (Gewerbe, Einwohnergemeinde und Verkehrsverbände) geachtet. Als «Legislative» war eine Projektkommission zuständig für die strategische Ausrichtung der Geschäfte und den Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. In der Projektkommission sass Vertreter/innen aller Trägerorganisationen. Die operative Führung lag bei einer dreiköpfige Geschäftsleitung mit Vertretung des Burgdorfer Gewerbes (Präsidium), der nationalen Verkehrsverbände (VCS, ab 2005 TCS) und der Einwohnergemeinde (Baudirektion).

Zu Beginn der ersten Phase wurde an einer Klausurtagung von gut 20 Personen ein Ideenkatalog mit 194 möglichen Massnahmen zusammengetragen und anhand einer «Konsens-Matrix» zwei Schwerpunkte gesetzt: a) Förderung der Koexistenz von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr und Rücksicht zwischen den Verkehrsteilnehmern, b) Verkehrssicherheit. Für die zweite Projektphase wurde ein neues Leitbild mit zusätzlichen qualitativen Zielen erstellt. Aufbauend auf den Erfolgen der ersten Phase sollte der Langsamverkehr und eine umweltfreundliche Wahl der Verkehrsmittel gefördert und die Verkehrskultur verbessert werden. Zudem sollte die Kommunikation über FuVeMo verstärkt werden.

Bis zum Projektende 2006 konnte ein breiter Mix von 22 verschiedenen Massnahmen umgesetzt werden. Verschiedene Teilprojekte erlangten schweizweit Beachtung und wurden vielfach kopiert. Zu den realisierten Projekten gehörten u.a. die Errichtung einer Begegnungszone im Bahnhofquartier (Mischverkehrsflächen mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h), eine bewachte Velostation mit verschiedenen Dienstleistungsangeboten, ein Hauslieferdienst mit Elektrovelos, die Erfassung und Behebung von Problemstellen auf den Schulwegen, die Erfassung und Behebung von unsicheren nächtlichen «Angstpunkten», die Kampagne «Sportlich unterwegs in Burgdorf», welche Sportvereinsmitglieder zur körperlich aktiven Mobilität motivierte, Informationsveranstaltungen und ein Gewinnspiel für Burgdorfer Firmen (Mobilitäts-Apéro, Mobility Jackpot), verschiedene Grundlagenarbeiten im Bereich Signalisation/Markierung, Fördermassnahmen für das E-Bike (u.a. Ausleihbetrieb, Solartankstellen) sowie mehrere Massnahmen im Bereich Kommunikation/Marketing (u.a. Webseite, Newsletter, Aktionstage). In einzelnen Teilprojekten unterstützte FuVeMo zudem andere, über die Gemeindegrenze hinaus aktive Organisationen bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Massnahmen (z.B. die «Herzroute» von SchweizMobil, Auto-Mitnahmesystem CARLOS).

Verschiedene Teilprojekte konnten während der Projektphase 1996–2006 nicht realisiert oder abgeschlossen werden. Sie scheiterten u.a. am Widerstand der kantonalen Behörden oder an Teilen der Bevölkerung oder sie stiessen auf eine zu geringe Nachfrage (z.B. Mobilitätskurse für Senior/innen). Mehrere Projekte konnten später, teilweise in modifizierter Form, realisiert werden (z.B. Velohochstrasse). Zu den weitergeführten Projekten gehörte das Projekt «Lebensraum Quartier» als Alternative zur flächendeckenden Tempo-30-Einführung in den Quartieren. Dabei wechselte man von einer Top-down- zu einer Bottom-up-Strategie, indem man in den Quartieren erst auf Initiative von Anwohnern

oder Quartierorganisationen gemeinsam Verkehrsberuhigungsmassnahmen (v.a. Gestaltung und Signalisation) umsetzte.

Zu mehreren Teilprojekten wurden Untersuchungen mit je spezifischen Fragestellungen durchgeführt (u.a. Begegnungszone, Velo-Hauslieferdienst, «Sportlich unterwegs», «Mobility-Jackpot»). Am Ende der zweiten Phase wurde eine Gesamtevaluation durchgeführt (Frick et al. 2006). Das formelle Ziel des Aufzeigens von Möglichkeiten und Grenzen der Treibstoffreduktion konnte mit dem breiten Massnahmenmix gut erreicht werden. Bei den quantitativen Zielen zieht die Studie eine gemischte Bilanz. Insgesamt attestiert die Studie dem Projekt eine gute Kosten-Wirksamkeit und weist ihm eine wichtige Katalysatorfunktion zur Förderung des Langsamverkehrs in der gesamten Schweiz zu.

Erfolgsfaktoren waren mit Blick auf die Projekte: innovative Ideen mit Win-Win Charakter für Verkehr, Bevölkerung und Gewerbe, die Sichtbarkeit einzelner Projekte mit einem hohen Identifikationsgehalt, eine gute Informations- und Kommunikationspolitik sowie die Kompromissbereitschaft punkto Parkraumpolitik. Mit Blick auf die Prozesse werden u.a. die breit abgestützte Projektorganisation, initiative Einzelpersonen, der Durchhaltewillen, die Bildung unkonventioneller Koalitionen zwischen autokritischen und weniger kritischen Kreisen, der gute Einbezug des Gewerbes sowie die Legitimation durch die Politik genannt (Frick et al. 2006, S. 88). Misserfolgskriterien waren u.a. eine gewisse Verzettelung und aufkommende Innovationsmüdigkeit in der zweiten Phase, das Scheitern von Einzelprojekten mit einer hohen Medienpräsenz (z.B. Velohochstrasse), Kontinuitätsbrüche durch personelle Wechsel und eine fehlende politische und staatliche Unterstützung in der Übergangsphase (ebd.). Kritisch wird zudem auf die lückenhafte Begleitforschung hingewiesen, was den Nachweis eines veränderten Verkehrsverhaltens erschwerte. Neben den oben genannten Erfolgsfaktoren nennt Pérez (2016) als weitere Faktoren einen bestehenden Problemdruck in der Verkehrs- und Umweltsituation, interne und externe Synergien zu anderen Projekten und Programmen (Richtplan Stadtentwicklung, Energiestadt, Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr), unbürokratische Prozesse im Rahmen des Modellversuchs, eine positive Teamdynamik innerhalb der Programmleitung, sowie den partizipativen Einbezug der Bevölkerung in Teilprozesse (Pérez 2016, S. 41–42). Die geänderte Strategie bei der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren brachte es mit sich, dass solche stärker von sich engagierenden Personen in den Quartieren und den Quartierorganisationen abhing und sich auch in erfolgreichen Projekten über die Dauer von mehreren Jahren eine gewisse Übermüdung breit machte.

Gegenwärtig liegt in der Agglomeration Burgdorf der Anteil des Langsamverkehrs bei den Tagesdistanzen deutlich höher als im kantonalen oder schweizerischen Durchschnitt. Eine nachhaltige Wirkung der Massnahmen, die im Rahmen oder in der Folge von FuVeMo umgesetzt wurden, zeigt sich nicht zuletzt auch darin, dass Burgdorf 2018 zum dritten Mal in Folge (nach 2010 und 2014) den «PRIX Velostädte» von Pro Velo Schweiz erhalten hat.

Erhebung von Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr / Spiel- und Pausenplatzkonzept in Flawil

Gemeinde(n) / Kanton	Flawil / Kanton St. Gallen
Räumliche Abdeckung	Gemeindegebiet: Schulwege, Innenstadt, Umfeld des Wohn- und Pflegeheims, Verbindungswege zu betreuter Wohngemeinschaft
Zeitraum	2012–2013, seither verschiedene Folgeprojekte
Einbettung, Programm	GEMEINDE BEWEGT – Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • sichere Schulwege • Erhöhung der Fussgängersicherheit und Förderung der Alltagsbewegung zu Fuss und mit dem Fahrrad • sichere und behindertengerechte Fusswege im Umfeld eines Wohn- und Pflegeheims und einer betreuten Wohngemeinschaft für Menschen mit einer Behinderung
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, Schüler/innen • Eltern von Kindergarten- und Schulkindern • Menschen mit Behinderung sowie deren Betreuungspersonen • ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie deren Betreuungspersonen
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren, Spielen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Begehungen und elektronische Erfassung von Problemstellen und Potentialen mit unterschiedlichen Gruppen • Erstellung einer Karte und Integration in das LV-Portal des Kantons • Erarbeitung eines Sanierungskonzepts in Begleitgruppe • Umsetzung von baulichen Optimierungen • Motivationskampagne «Hecken und Sträucher schneiden» • weiterführende Projekte
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • «GEMEINDE BEWEGT»: Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde Flawil • «GEMEINDE BEWEGT» Leitfaden zur Umsetzung von struktureller Bewegungsförderung in den Gemeinden • GEMEINDE BEWEGT Merkblatt Version 1.0 (Kt. St. Gallen) • Checkliste Strukturelle Bewegungsförderung (Kt. St. Gallen) • Spiel- und Pausenplatzkonzept Flawil (2015)
Evaluation, Wirkungsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitete Selbstevaluation im Rahmen des Programms «GEMEINDE BEWEGT – strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde» • Nachbefragung in den beteiligten Gemeinden nach einem Jahr • Nachhaltigkeitsüberprüfung mittel des kantonalen Tools nawi.sg
Weitere Informationen	<p>www.flawil.ch</p> <p>René Bruderer, Gemeinde Flawil: Geschäftsleiter Bau und Infrastruktur</p> <p>Sabina Ruff, Stadt Frauenfeld: Bereichsleiterin soziokulturelle und sozialraumorientierte Stadtentwicklung</p>

Die Gemeinde Flawil hat neben elf anderen Gemeinden als Pilotgemeinde am Projekt «GEMEINDE BEWEGT: strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde» im Kanton St. Gallens teilgenommen.

Auf kantonaler Ebene wurde «GEMEINDE BEWEGT» vom Amt für Gesundheitsvorsorge, dem Amt für Sport, dem Tiefbauamt sowie der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons St. Gallen begleitet. Das Pilotprojekt in der Gemeinde Flawil wurde unter Leitung der Bauverwaltung und mit Beteiligung von Schüler/innen, Eltern, Bewohner/innen des Wohn- und Pflegeheims, Bewohner/innen einer betreuten Wohngemeinschaft für Menschen mit einer Behinderung, von Lehr- und Betreuungspersonen sowie den Leitungen dieser Institutionen durchgeführt. Begleitet wurde das Pilotprojekt von der zuständigen Leiterin der Abteilung «Gemeinden und Netzwerke» im kantonalen Amt für Gesundheitsvorsorge sowie einem Berater von Fussverkehr Schweiz.

Unter fachlicher Anleitung wurde von den beteiligten Personengruppen an mehreren Tagen mit Hilfe von Tablets insgesamt 124 Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr in den verschiedenen Quartieren, im Umfeld des Wohn- und Pflegeheims sowie auf wichtigen Verbindungswegen der betreuten Wohngemeinschaft erhoben, mit Kurzbeschreibungen und allfälligen Lösungsvorschlägen versehen und in ein Kataster eingetragen. Mit Hilfe dieser Eintragungen und unter Berücksichtigung von Empfehlungen des Beraters von Fussverkehr Schweiz erarbeitete die Bauverwaltung ein Konzept zur Behebung der Verkehrssicherheitsmängel und setzte verschiedene bauliche Massnahmen um (u.a. Trottoirabsenkungen und -verlängerungen, Einfärbungen, Verschiebungen von Fussgängerstreifen, Bau von Mittelinseln). Zusätzlich wurde eine Motivationskampagne «Hecken und Sträucher schneiden», adressiert an Grundeigentümer, durchgeführt. Parallel zum Projekt wurde in Flawil zusammen mit dem Kanton und unter Beteiligung einer 17-köpfigen Begleitgruppe aus der Bevölkerung ein Sanierungskonzept für die durch Flawil führende Hauptverkehrsachse erarbeitet. An einer Informationsveranstaltung wurde die Bevölkerung über dieses Sanierungskonzept und das Pilotprojekt informiert und konnte sich an Workshops beteiligen.

Das Pilotprojekt hat in der Gemeinde zu einer Sensibilisierung der Behörden und des Schul- und Betreuungspersonals geführt und in Flawil ist es gelungen, die Thematik nachhaltig zu verankern. In den Legislaturzielen 2013–2016 und 2017–2020 sind eine konsequente Weiterführung der aktiven Dorfgestaltung und eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr enthalten. 2014 wurde ein Konzept zur Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren erstellt und 2015 beauftragte die Gemeinde in Kooperation mit dem kantonalen Amt für Gesundheitsvorsorge die Hochschule für Technik in Rapperswil und die Fachhochschule St. Gallen mit der Erarbeitung eines Spiel- und Pausenplatzkonzepts. Dazu wurden bei den bestehenden Plätzen das Nutzungsangebot erfasst sowie Nutzung- und Gestaltungsqualitäten beurteilt, Schwachstellen in der Erreichbarkeit eruiert, Workshops, Interviews und Gespräche mit verschiedenen Anspruchsgruppen (Kindern, Eltern, Jugendlichen und Senior/innen) durchgeführt und die demografische Struktur in den Quartieren analysiert. Auf diesen Grundlagen erstellten die Autoren ein Gesamtkonzept mit Leitlinien für die zukünftige Planung, Vorschlägen von Massnahmen sowie einer Priorisierung dieser Massnahmen. Das Spiel- und Pausenplatzkonzept von Flawil diente als Vorbild für die Erarbeitung ähnlicher Konzepte in anderen Gemeinden (z.B. Rapperswil-Jona).

Auf der Basis der Erfahrungen aus den zwölf Pilotprojekten im Kanton St. Gallen wurde ein Leitfaden zur Umsetzung von struktureller Bewegungsförderung in den Gemeinden erstellt. «Gemeinde bewegt» wird im Kanton St. Gallen nach dem Abschluss der Pilotphase als Programm weitergeführt. Dazu wurden eine Informationsbroschüre mit vier Umsetzungsvorschlägen und eine Checkliste mit möglichen Massnahmen im Bereich der strukturellen Bewegungsförderung erstellt. Gemeinden, die bewegungsfördernde Massnahmen oder Projekte umsetzen, werden mit einer Anschubfinanzierung unterstützt.

Als Erfolgsfaktoren nennen der Projektleiter und die Projektkoordinatorin vom kantonalen Amt für Gesundheitsvorsorge u.a. die breite interdepartementale und intersektorale Projektorganisation, den

partizipativen Einbezug der betroffenen Bevölkerungsgruppen und potentiellen Nutzer sowie die regelmässige und umfassende Information der Bevölkerung (über amtliche Organe und Medien). Weitere Erfolgsfaktoren seien eine flexible Herangehensweise, bei welcher Methodik, Vorgehen und der Einbezug unterschiedlicher Akteure stets neu definiert und an die Situation in der jeweiligen Gemeinde angepasst werde und eine Sozialraumorientierung, die lokale Verankerungen und soziale Netzwerke berücksichtige. Herausforderungen und Schwierigkeiten bei der Umsetzung baulicher und organisatorischer Massnahmen für ein bewegungsfreundliches Umfeld seien die teilweise hohen Kosten und die entsprechend nötige Sensibilisierung der politisch Verantwortlichen für die Thematik. Gegen bestimmte Massnahmen seien zudem Widerstände einzelner Bevölkerungsgruppen erwachsen, da dabei Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs befürchtet wurden.

Sanierung und Umbau der Seftigenstrasse in Köniz (Wabern)

Gemeinde(n) / Kanton	Köniz / Kanton Bern
Räumliche Abdeckung	Seftigenstrasse und anliegende Quartiere in Wabern
Zeitraum	1991–1997 (Bauphase: 1996–1997)
Einbettung, Programm	Berner Modell / Beispielprojekt «strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde»
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Trennwirkung der Seftigenstrasse, Umgestaltung zu einem verbindenden Strassenraum • Sicherung des ÖVs und der regionalen Verkehrsbeziehungen • Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr: erleichterte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger, sichere Veloverbindungen entlang und quer zur Seftigenstrasse • Schaffung von attraktiven Vorbereichen für Gewerbebetriebe
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • alle Verkehrsteilnehmer • besonders berücksichtigt: Kinder, Senior/innen
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Evaluation von Projektvarianten • öffentliches Mitwirkungsverfahren • Projektgenehmigung und Kreditbeschluss des Grossen Rates • Durchführung der Sanierungs- und Umbauarbeiten • Wirkungsanalyse und Erfolgskontrolle
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Seftigenstrasse, Wabern «Ein Puzzle von Massnahmen schafft Raum» • Zufrieden mit der neuen Strasse? Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern • Verkehr im Wertewandel am Beispiel der Seftigenstrasse in Wabern (Weber & Häfliger 2000)
Evaluation, Wirkungsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse: Auswirkungen auf Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragssituation des Detailhandels. Schlussbericht der Wirkungsanalyse (Haefeli/Matti/Seewer 2000) • Zufrieden mit der neuen Strasse? Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern
Weitere Informationen	Gemeinde Köniz: www.koeniz.ch / Tiefbauamt des Kantons Bern: www.bve.be.ch Daniel Matti, Gemeinde Köniz: Leiter Abteilung Verkehr und Unterhalt

In der Berner Vorortgemeinde Köniz wurden seit den frühen 1990er-Jahren in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt mehrere grosse Sanierungs- und Umgestaltungsprojekte von kantonalen Strassen und anliegenden kommunalen Strassen und Plätzen durchgeführt. Obwohl die Realisierung dieser Projekte schon etwas länger zurückliegt, sind sie immer noch gute Beispiele für die bewegungsfreundliche Gestaltung eines verkehrsintensiven Strassenraums, insbesondere was den Planungsansatz, die Entwicklung innovativer Lösungen, den Einbezug der Bevölkerung, die Wirkungsüberprüfung sowie das Lernen aus den realisierten Projekten anbelangt. Der Planungsansatz wurde unter dem Namen «Berner Modell» bekannt.

Die mitten durch den Könizer Ortsteil Wabern führende Seftigenstrasse ist die Hauptverbindungssache vom Gürbetal nach Bern. Die Verkehrssituation war in den 1990er-Jahren durch eine hohe Dominanz des motorisierten Individualverkehrs geprägt. Durch die Strasse führte zudem ein Tram und in Folge der Zentrums Lage und des vielfältigen Ladenangebots querten auch viele Fussgänger und Fahrradfahrende die Seftigenstrasse. Bis zur Sanierung wurde der Verkehr durch eine Kette von neun Lichtsignalen gelenkt, was häufig zu stehenden Autokolonnen und langen Wartezeiten für die Fussgänger führte.

Der dringende Sanierungsbedarf der Tramgeleise löste die Planung für die Neugestaltung aus. Dazu wurden drei Varianten ausgearbeitet und miteinander verglichen: a) Tram und Individualverkehr haben – wie bis anhin – getrennte Spuren, b) Tram und Individualverkehr werden streckenweise zusammengelegt, c) Tram und Individualverkehr werden weitgehend zusammengelegt. Die Prüfung der drei Varianten ergab, dass die aus Sicht des Langsamverkehrs und des Städtebaus optimale dritte Variante auch hinsichtlich der zu bewältigenden Verkehrskapazität am besten abschnitt. Die Entscheidung für diese Variante erfolgte nicht ausschliesslich im engen Kreis der Planer und Behörden, sondern entsprechend den Grundsätzen des «Berner Modells» unter partizipativem Einbezug der Bevölkerung.

Mit der Zusammenlegung von Tram und Individualverkehr auf derselben Fahrspur entstand Platz für einen durchgehenden Velostreifen, eine breite Mittelzone, grössere Ladenvorfelder und zusätzliche Kundenparkplätze. Damit konnte dem Autoverkehr optisch die Dominanz genommen werden. Die meisten Lichtsignale wurden entfernt und mehrere Kreuzungen durch Kreiseln mit ampelfreien Fussgängerstreifen ersetzt. Eine Pfortneranlage reguliert den Individualverkehr und der Tramverkehr konnte bevorzugt durch die Strasse geführt werden. Die Mittelzone wurde mit Beleuchtungskandelabern, Pollern bei den Tramhaltestellen und zusätzlichen künstlerischen Elementen gestaltet.

Die Projektleitung übernahmen die zuständigen Personen des Obergerienkreises, der Gemeinde Köniz, der Stadt Bern, der städtischen Verkehrsbetriebe und des beauftragten Planungsbüros. Daneben wurde eine technische Arbeitsgruppe und eine vom Gemeinderat präsierte Begleitgruppe – die «Kommission Seftigenstrasse» – eingesetzt. In dieser Kommission waren neben der Projektleitung auch die Quartierorganisationen Waberns, Vertretungen der Regionen Gürbetal und Bern sowie politische Parteien und Interessenorganisationen beteiligt. Die Kommission tagte ab Projektbeginn alle zwei bis drei Monate. Sie unternahm u.a. auch Besichtigungen ausgeführter Projekte in anderen Gemeinden und war an der Entscheidung für die dritte Variante wesentlich beteiligt.

Erfahrungen aus vorangehenden Projekten zeigten, dass die Kommunikation und Information der Bevölkerung eine wichtige Rolle spielen und entsprechend gehörten zu den eingesetzten Mitteln u.a. Informationsveranstaltungen, ein vierteljährliches Informationsblatt an alle Haushaltungen («asfalter»), ein Info-Kiosk und Sorgentelefon während der Bauphase, öffentliche Begehungen sowie Zufahrtspläne für jeden Gewerbebetrieb.

Die Partizipation und die intensive Kommunikation haben dazu beigetragen, dass sich wichtige lokale Meinungsträger und die Bevölkerung trotz verschiedener anfänglicher Bedenken mit dem Projekt identifizierten.

Ein weiterer Bestandteil des Berner Modells ist eine wissenschaftlich abgestützte Evaluation der Zielerreichung. Die externe Evaluation wurde als Vorher-Nachher-Vergleich konzipiert. Dabei wurden Verkehrszählungen und -beobachtungen, eine repräsentative Bevölkerungsbefragung, Expert/inneninterviews und die Befragung von Geschäftsführenden und Kund/innen durchgeführt. Die Untersuchungen ergaben, dass der Fussgängerverkehr entlang der Seftigenstrasse um 11 Prozent und der Fahrradverkehr um 56 Prozent zunahm. Die durchschnittliche Wartezeit der Fussgänger für die

Querung der Seftigenstrasse konnte stark reduziert und der motorisierte Individualverkehr bei tieferen Fahrgeschwindigkeiten aber weniger Stillstandzeiten verflüssigt werden.

Bei der Beurteilung der Partizipation wurde darauf hingewiesen, dass in erster Linie etablierte und gut organisierte Meinungsführer beteiligt wurden. Andere wichtige, aber schlechter organisierte Gruppen wie Frauen oder Jugendliche konnten ihr Anliegen nicht direkt einbringen.

Das Berner Modell macht sich für eine geänderte Verkehrskultur nach dem Motto «Koexistenz statt Dominanz» stark und setzt auf tiefe Fahrgeschwindigkeiten, gegenseitige Verständigung und Rücksichtnahme. Diese Philosophie wurde auch in der später durchgeführten Umgestaltung des Zentrums von Köniz innovativ umgesetzt. Dort wurde der im Könizer Zentrum gelegene Abschnitt der Kantonsstrasse zu einer Tempo 30-Zone umgestaltet. Eine Mittelzone und zusätzliche bauliche und gestalterische Elemente ermöglichen das flächige Queren der Strasse. Für den Langsamverkehr zeigten sich positive Effekte und das Projekt gilt als Vorzeigebispiel für den Planungsansatz «shared space». Die Aufhebung der Fussgängerstreifen und verschiedene bauliche Lösungen wurden jedoch mit Blick auf die Behindertengerechtigkeit kontrovers beurteilt.

Die Gemeinde Köniz engagiert sich auch neben den beschriebenen Projekten für den Langsamverkehr. 2010 erstellte sie ein Langsamverkehrskonzept. Wesentliche Elemente des Konzepts wurden im Rahmen des Richtplans Verkehr als behördenverbindlich erklärt. 2014 erklärte die Gemeinde das Legislaturziel »Köniz ist Velogemeinde« als Leuchtturmprojekt und strebt im Rahmen des zukünftigen Programms Fuss-Velo-Köniz eine Verdoppelung des Veloverkehrs an. Die Anerkennung der bisherigen Anstrengungen zeigt sich nicht zuletzt darin, dass Köniz beim «PRIX Velostädte 2018» bei den mittelgrossen Städten hinter Chur den zweiten Preis gewann.

Ökoquartier Plaines-du-Loup (projet Métamorphose) in Lausanne

Gemeinde(n) / Kanton	Lausanne / Kanton Waadt
Räumliche Abdeckung	Quartier: Plaines-du-Loup
Zeitraum	2006 bis ca. 2026 (Umsetzung in mehreren Etappen)
Einbettung, Programm	Projet Métamorphose / Nachhaltige Quartiere
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • städtebauliche Verdichtung • Realisierung eines 2000-Watt-Quartiers • funktionelle und soziale Durchmischung im Quartier • dichtes Langsamverkehrsnetz, gute Anbindung an neue ÖV-Achse • Optimierung des Wasser- und Abfallmanagements, Bewahrung der Biodiversität
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Quartierbevölkerung • besonders berücksichtigt: Kinder, Senior/innen, Personen mit geringem Einkommen
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren, Eislaufen, Tennis, Jogging und andere Sportarten/Bewegungsformen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • städtebauliche Wettbewerbe zu den Teilprojekten von Métamorphose • Erstellung von Überbauungs- und Teilnutzungsplänen mit partizipativen Elementen • Grundlagenstudie und Empfehlungen zur Umsetzung von Massnahmen der strukturellen Bewegungsförderung (Projekt Méta Santé) • Ausschreibungen mit Pflichtenheften und Vergabe einzelner Baulose • breite Information und Kommunikation
Dokumentation, Quellen	<p>sehr umfangreiche Dokumentation des Projekts im Internet (www.lausanne.ch/metamorphose)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Plaines-du-Loup. Plan directeur localisé en vue de la réalisation d'un éco-quartier (Ville de Lausanne, 2013) • 26 mesures énergétiques pour les Plaines-du-Loup • Recommandations Méta Santé (2014) • Consultation publique du Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup • La participation, un outil essentiel pour le projet métamorphose (Dépliant 4, 2014)
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete Selbstevaluation: Evaluation des Masterplans mit Hilfe des Planungs- und Controllinginstruments «Nachhaltige Quartiere by Sméo»: Rapport Masterplan Plaines-du-Loup 2013
Weitere Informationen	<p>www.lausanne.ch/metamorphose</p> <p>Ulrick Liman, Ville de Lausanne: chef du bureau de développement et projet Métamorphose</p>

Vor dem Hintergrund einer stark wachsenden Bevölkerung, dem Sanierungs- und Erneuerungsbedarf von mehreren Sportanlagen und angesichts verschiedener wirtschaftlicher und ökologischer Herausforderungen und Zielsetzungen lancierte die Stadt Lausanne 2006 das Projekt «Métamorphose» als Teil des Legislaturprogramms 2006–2011. In diesem breit angelegten städtebaulichen Projekt sollen gleichzeitig mehrere Sportgrossanlagen saniert bzw. neu gebaut (Fussballstadion, Leichtathletikstadion,

Olympia-Schwimmanlage), neue Wohn- und Geschäftsflächen erschlossen und eine optimale ÖV-Anbindung gewährleistet werden. Durch die Verlegung verschiedener Sportanlagen und -felder in andere Stadtteile kann im Quartier Les Plaines-du-Loup auf einer Fläche von 34 Hektaren ein neues Ökoquartier mit geplanten 3500 Wohnungen und Geschäftsflächen für 3000 Arbeitsplätze errichtet werden, das den Prinzipien der Nachhaltigkeit und den Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft genügen soll. Gegenüber herkömmlichen Quartieren soll der Energieverbrauch um zwei Drittel gesenkt werden, wobei die Energie für die Mobilität miteingerechnet wird. Zur Erreichung dieses Zieles hat die Stadt 26 Zielsetzungen und Massnahmen formuliert. Dazu gehören auch verschiedene Massnahmen im Bereich der Mobilität, die den Langsamverkehr fördern und den motorisierten Individualverkehr reduzieren. Die Strassen und Wege im Quartier werden hauptsächlich auf den Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer etc.) ausgerichtet und zu den umliegenden Grünflächen werden direkte und attraktive Verbindungswege erstellt. Ein beschränktes Angebot an Parkplätzen in Parkanlagen am Rande des Quartiers soll einen verkehrsberuhigten und qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum im Innern des Quartiers ermöglichen. Dank der neuen Metrolinie M3 und verschiedener Buslinien wird das Quartier mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln mit der übrigen Stadt verbunden. Zusätzlich werden das Carsharing und die Nutzung von E-Bikes durch verschiedene Angebote und Infrastrukturen gefördert.

Für alltägliche Sport- und Bewegungsaktivitäten sowie die Bedürfnisse der Sportvereine sind im Quartier mehrere Sport- und Freizeitanlagen geplant («esplanade des loisirs», Tennisplätze, Eissportanlage, Dojos etc.). Ein 17'000 m² grosser Park mit einem Wegnetz für verschiedene Langsamverkehrsformen sowie weitere öffentliche Plätze bieten vielfältige Möglichkeiten für Bewegung, Begegnung, Erholung, selbsttätige Nutzung und Aneignung (z.B. Pflanzgärten, Brotbackofen, Insektenhaus).

Verschiedene Grundlagen für die Integration einer Gesundheitsperspektive und der Bewegungsförderung in die Raum- und Stadtplanung Lausannes und in das Programm Métamorphose wurden im Projekt «Métasanté» in Zusammenarbeit mit der medizinischen Polyklinik der Universität Lausanne (PMU) und weiteren Organisationen und Experten aus den Bereichen Gesundheit, Sport, Städtebau, Raum- und Verkehrsplanung erarbeitet. Auf der Basis einer Review der relevanten Literatur und mehrerer Workshops wurde eine Broschüre mit Empfehlungen und Fallbeispielen zuhanden der verschiedenen Partner und Akteure des Programms Métamorphose erstellt. In einem weiteren Workshop wurden diese zu acht Vorschlägen für das Ökoquartier konkretisiert, welche in die Pflichtenhefte der Ausschreibungen integriert wurden. Ein Aspekt der im Projekt zusätzlich thematisiert wird, ist das Treppensteigen, das durch verschiedene, bauliche und gestalterische Massnahmen gefördert werden kann (Aussichtspunkt, Sichtbarkeit und Attraktivität von Treppen etc.).

Im Quartier wird eine hohe funktionelle und soziale Durchmischung angestrebt. 20 Prozent der Flächen sind für Betriebe und 80 Prozent für Wohnungen vorgesehen. Die gewünschte soziale Durchmischung und der Zugang zu Bewegungsmöglichkeiten unabhängig von Einkommen soll durch eine «Drittel-Regelung» erreicht werden: ein Drittel der Wohnungen wird durch die Stadt subventioniert, bei einem zweiten Drittel bestehen festgelegte Mietobergrenzen, und das letzte Drittel sind freitragende Mietwohnungen oder Wohneigentum. Gleichzeitig werden die Baulose in einem vorgegebenen Verhältnis an verschiedene Investorentypen (gemeinnützige Baugenossenschaften und Stiftungen, Bewohnergenossenschaften, städtische Stiftungen und Gesellschaften sowie private und institutionelle Investoren) vergeben.

Für die verschiedenen Teilprojekte von Metamorphose wurden mehrere Wettbewerbe und Machbarkeitsstudien durchführt. Politisch umstritten war vor allem die Verlegung des Fussballstadions, was 2009 zu einer Abstimmung und in der Folge einer Neuorientierung des Gesamtprojekts mit einem

reduzierten Budget führte. Für das Quartier Plaines-du-Loup gewann der Masterplan des Büros Tribu Architecture 2010 den ausgeschriebenen städtebaulichen Wettbewerb. Dieser bildete die Grundlage für den Überbauungsplan (Plan directeur localisé, PDL), der anschliessend von der Stadtverwaltung erarbeitet wurde. Aufgrund der starken Verschachtelung der verschiedenen Teilprojekte von Métamorphose – insbesondere der Fertigstellung der verschiedenen Sportanlagen und der neuen Metrolinie – wird das Ökoquartier in mehreren Abschnitten und Bauetappen ab 2016 über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren gebaut. Für die einzelnen Abschnitte werden Teilnutzungspläne (Plans partiels d'affectation, PPA) erstellt, Ausschreibungen mit Pflichtenheften vorgenommen und einzelne Baulose vergeben. Dieser Prozess ist für die Bauetappe 1 abgeschlossen.

Im Rahmen des vom Bund unterstützten Programms «Quartiers durables» wurde 2013 der Masterplan mit dem Planungs- und Controllinginstrument «Nachhaltige Quartiere by Sméo», das die Bundesämter für Energie (BFE) und für Raumentwicklung (ARE) in Zusammenarbeit mit dem Kanton Waadt, der Stadt Lausanne und dem Schéma directeur de l'Ouest lausannois (Richtplan Lausanne West: Zusammenschluss von neun Gemeinden im Westen von Lausanne) entwickelt haben, und das online gratis zugänglich ist (www.nachhaltigequartierebysmeo.ch), evaluiert. Im Instrument werden für die fünf Bereiche Entstehung, Materialisierung, Nutzung, Unterhalt und Rückbau verschiedene Kriterien gemessen. Bei der Evaluation des Masterplans wurden die drei ersten Bereiche überprüft, in denen sich auch verschiedenen Kriterien zur Mobilität finden (u. a. Fuss- und Fahrradwege, Grünflächen, Sport- und Bewegungsmöglichkeiten). Bezüglich dieser Kriterien erhält das Projekt gute Noten, einzig für Fahrradfahrende zeigten sich verschiedene Lücken in der Infrastruktur und potentielle Nutzungskonflikte.

Im gesamten Projekt wird der Information und der Partizipation der Bevölkerung einen sehr hohen Stellenwert eingeräumt. Je nach Teilprojekt und Projektphase werden dazu unterschiedliche Formen eingesetzt und verschiedene Personengruppen (ganze Bevölkerung, Sportvereine und Interessengruppen, Behördenvertreter und Spezialisten) angesprochen. Zum Überbauungsplan (PDL) wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt. Dazu organisierte die Stadt eine Ausstellung, Kontakt- und Austauschmöglichkeiten mit Fachpersonen (cafés-contact), geführte Rundgänge sowie Round-table-Gespräche zu den Themenbereichen Mobilität und Wohnen. Zu den einzelnen Teilnutzungsplänen (PPA) wurden partizipative Ateliers durchgeführt und für die Gestaltung der öffentlichen und gemeinschaftlichen Räume sowie des Quartierlebens sind Formen der aktiven Mitarbeit (co-construction) vorgesehen.

Integrale Quartierentwicklung in Pratteln

Gemeinde(n) / Kanton	Pratteln / Kanton BL
Räumliche Abdeckung	Quartiere: Längi, Rankacker/Gehrenacker, Aegelmatt/Stockmatt
Zeitraum	2008–2015 (zwei Projektphasen im Rahmen von »Projet urbains«)
Einbettung, Programm	Projets urbains
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren • Verbesserung des Images der Quartiere • Integration und Partizipation der Wohnbevölkerung
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnbevölkerung der drei Quartiere • besonders berücksichtigt: Kinder, Jugendliche, Senior/innen, ausländische Bevölkerung, Bevölkerung in unterprivilegierter Wohnlage
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren, Streetsoccer, Outdoor-Fitnesstraining, Jogging, Spielen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Quartierstrassen in «Lebensräume» • Sanierung und Umgestaltung des Wohnumfelds (Aussenräume, Spielplätze, Freiräume) • Massnahmen im Bereich Abfall/Sauberkeit • Einrichten von Quartierräumen, –büros, –treffs • soziokulturelle Angebote für die Quartierbewohner
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Jahresberichte von Quartierentwicklung Pratteln 2009 bis 2014 • Konzept Verstetigung Quartierentwicklung Pratteln • E-Dokumentation, Film
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete Selbstevaluation im Rahmen des Programms «Projets urbains»
Weitere Informationen	<p>www.pratteln.ch</p> <p>Andrea Sulzer, Gemeinde Pratteln, Leiterin Abteilung Bildung/Freizeit/Kultur</p>

Mit Unterstützung des Bundes im Rahmen des Programms «Projets urbains» engagierte sich die Gemeinde Pratteln für einen integralen Quartierentwicklungsprozess in drei Aussenquartieren, die durch Grossüberbauungen aus den 1960-er und 1970-er Jahren geprägt und durch Lärm und Verkehr oder aufgrund ihrer isolierten Lage besonders belastet sind und einen hohen Anteil an Personen mit niedrigem sozio-ökonomischen Status oder ausländischer Herkunft aufweisen. Mit dem Projekt sollten die Lebensqualität und das Image der Quartiere verbessert und der soziale Zusammenhalt, die Integration und das freiwillige Engagement in den Quartieren erhöht werden.

Ein wichtiger Bestandteil des Projekts war die Aufwertung der Aussenräume. Das Wohnumfeld und die Freiflächen sollen dabei besser als Begegnungs-, Aufenthalts- und Spielorte genutzt werden. Unter anderem wurden verschiedene Spielplätze saniert, umgebaut oder neu erstellt, eine Streetsoccer-Anlage und ein Bewegungspark mit Fitnessgeräten eingerichtet sowie Grünflächen zu Spielwiesen umgestaltet. Die räumlichen Aufwertungen und verschiedene Massnahmen im Bereich Abfall/ Sauberkeit führten dazu, dass die Quartiere sauberer und attraktiver wurden.

Neben den strukturellen Massnahmen enthielt das Projekt verschiedene soziokulturelle Massnahmen wie die Unterstützung eines Quartiervereins, verschiedene Spiel- und Treffangebote (z.B. Eltern-Kindertreff, Sprachkurse, Walking-Gruppe), ausserschulische Förderangebote, Quartieranlässe und -feste, sowie Ferienangebote für Kinder und Jugendliche («Feriendorf Pratteln»).

Der im Quartier Längi eingerichtete Bewegungspark ist mit mehreren leicht zu handhabenden Geräten ausgestattet und bietet zusätzliche Möglichkeiten der sportlichen Betätigung. Im Pilotprojekt «Bewegungsparks Baselland», das grösstenteils mit Mitteln aus dem Swisslos Sportfonds finanziert wurde, unterstützte der Kanton Basel Landschaft Gemeinden bei der Einrichtung solcher Anlagen. Das Angebot dieser frei zugänglichen Parks richtet sich insbesondere auch an Personen, die keinem Verein angehören und kein Fitness-Abo besitzen sowie an ältere Erwachsene. Beobachtungen zeigen, dass dieses Angebot insbesondere bei einem Teil der Migrationsbevölkerung Anklang findet.

Im Quartier Rankacker konnte in Kooperation mit einem Liegenschaftsbesitzer ein Spielplatz auf privatem Grund neu gestaltet werden. Dabei übernahm die Gemeinde die fachliche Beratung und die partizipative Planung und Umsetzung. Ein möglichst breiter Einbezug und die Mitwirkung der Bevölkerung in den Quartierentwicklungsprozess war eine der Vorgaben des Programms «Projets urbains». In den drei Quartieren wurden die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung mittels Befragungen und Workshops erfasst, verschiedene thematische Arbeits- und Begleitgruppen gebildet und Dialogveranstaltungen durchgeführt. Sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung verschiedener Massnahmen war die Bevölkerung direkt beteiligt. Bei der Neugestaltung des Spielplatzes waren die Bewohner/innen und viele Kinder in die Planung einbezogen und halfen bei der Realisierung mit. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Gesundheitsförderung Baselland und dem KinderKraftwerk realisiert und in einem Film dokumentiert.

In Pratteln ist es gelungen, die Quartierentwicklung nach dem Projektende zu verstetigen und in die laufende Verwaltungsarbeit zu integrieren. Diese Aufgabe wurde frühzeitig angegangen und im letzten Projektjahr konnte dem Einwohnerrat ein detailliertes Konzept vorgelegt werden mit einer Zusammenfassung des Erreichten, der zukünftigen Verortung der Quartierentwicklung innerhalb der Verwaltung sowie der Skizzierung der erwünschten Effekte, Themen, Aufgaben und des geschätzten Aufwands der Quartierentwicklung. Die Weiterführung der Quartierentwicklung wurde vom Einwohnerrat bewilligt. Die wichtigsten Handlungsfelder der Verstetigung sind: a) die Gestaltung des Wohnumfelds in Form von Public-Private-Partnerschaften unter Einbezug der Bewohner/innen, b) der Erhalt und die Weiterentwicklung der Quartierinfrastrukturen, verknüpft mit einer systematisch geführten Freiwilligenarbeit sowie c) die Unterstützung von Quartierinitiativen (z.B. im Projekt «Farbige Längi» mit «urban gardening» und Malaktionen mit Kindern). Verwaltungsintern wird bezüglich die Quartierentwicklung die integrale Zusammenarbeit geübt und gefestigt.

Der partizipative Einbezug der Bewohner/innen, die Sicherung der nötigen Ressourcen für eine integrale Quartierentwicklung, sowie die gute Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Abteilungen der Gemeindeverwaltung sind wesentliche Erfolgsfaktoren des Projekts.

Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit in der Region Sursee-Mittelland

Gemeinde(n) / Kanton	17 Gemeinden: Beromünster, Büron, Buttisholz, Eich, Geuensee, Grosswangen, Knutwil, Mauensee, Neuenkirch, Nottwil, Oberkirch, Schenkon, Schlierbach, Sempach, Sursee, Triengen, Wauwil / Kanton Luzern
Räumliche Abdeckung	Region, Gemeinden
Zeitraum	2015–2017
Einbettung, Programm	Modellvorhaben «Nachhaltige Raumentwicklung», Themenbereich «Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern»
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung und Ausbau der öffentlichen Bewegungsräume in der Region • Förderung des Langsamverkehrs • bewegungsfreundliche Erschliessung von Sport-, Freizeit und Naherholungsräumen
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Region / Gemeinden / Bevölkerung • besonders berücksichtigt: Kinder, Jugendliche, Senior/innen, Menschen mit einer Behinderung
Bewegungsarten	Zufussgehen, Velofahren, Rollsport, Jogging, andere Sportarten und Bewegungsformen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Raum- und Sozialraumanalysen: Befragung von Jugendlichen und Senior/innen, Begehungen, Workshops und Gespräche mit Expert/innen, Roundtable-Gespräch mit Menschen mit einer Behinderung • Erarbeiten eines regionalen Frei- und Bewegungsraumentwicklungskonzepts • Umsetzung von Massnahmen und Initiierung von Nachfolgeprojekten
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Raum für Bewegung, Sport, Gesundheit und Freizeit • Bewegungsfreundliche Gemeinden. Förderung der Lebensqualität (Faktenblatt der Dienststelle Gesundheit und Sport des Kantons Luzern)
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete (Selbst-)Evaluation im Rahmen des Programms «Nachhaltige Freiraumentwicklung»
Weitere Informationen	<p>www.sursee-mittelland.ch</p> <p>Beat Lichtsteiner, Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland: Geschäftsführer</p>

«Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit» ist ein Teilprojekt des 2014 durch den Gemeindeverband «Region Sursee-Mittelland» lancierten Gesamtprojektes «Starke Sportregion». Im Gesamtprojekt sollen sowohl der Spitzen- als auch der Breiten- und Freizeitsport nachhaltig gefördert werden und die regionale Wirtschaft im Sinne einer aktiven Standortförderung profitieren. Die weiteren Teilprojekte sind: a) ein regionales Sportkonzept mit dem Fokus auf der regionalen Sportinfrastruktur und dem formellen Sport, b) der Aufbau eines regionalen Sportmanagements, das die Nutzung und Auslastung der bestehenden Infrastrukturen koordiniert und optimiert, c) ein regionales Sportanlagenkonzept (RESAK) sowie d) ein übergreifendes Projekt, das die Region als sportliche und bewegungsfreundliche Region in enger Kooperation mit der regionalen Tourismusorganisation (Sempachersee Tourismus) und den 17 Gemeinden des regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland vermarktet.

Träger des Modellvorhabens ist der regionale Entwicklungsträger «Region Sursee-Mittelland». Der 2009 gegründete Gemeindeverband ist zuständig für eine themenvernetzte Regionalentwicklung, die Wahrung regionalpolitischer Interessen, die Umsetzung von Aufgaben, welche vom Kanton an die Regionen delegiert werden, die Koordination von kommunalen Aufgaben, das Regionalmarketing sowie die Bereitstellung von Dienstleistungen, die der Regionalentwicklung dienen.

Im Teilprojekt «Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit» werden die informellen Freizeit- und Bewegungsräume in den Blick genommen. Ziele des Projekts sind die Stärkung und der Ausbau der öffentlichen Bewegungsräume, die Förderung des Langsamverkehrs sowie die bewegungsfreundliche Erschliessung von Sport-, Freizeit- und Naherholungsräumen. Das Projekt soll gleichzeitig dazu beitragen, dass die intersektorische Zusammenarbeit gestärkt und die Bewegungs- und Gesundheitsförderung stärker in politische Entscheidungsprozesse integriert wird. Im Zentrum des Projekts standen die Erarbeitung eines regionalen Freizeit- und Bewegungsraumentwicklungskonzepts sowie die Initiierung von Umsetzungsmassnahmen und Nachfolgeprojekten.

In einem ersten Schritt wurden die bestehenden Frei- und Bewegungsräume und die damit verbundenen Infrastrukturen erfasst und analysiert. Mit externen Experten wurden anhand von Begehungen, Workshops, Gesprächen und verschiedenen Befragungen weitere Analysen durchgeführt und Grundlagen erarbeitet. Jugendliche aus ausgewählten Schulklassen und brieflich kontaktierte Senior/innen über 65 Jahren konnten anhand eines Fragebogens und mit Hilfe von Karten Auskunft über ihre Aktivitäten im öffentlichen Freiraum, ihre Motive und ihre Infrastrukturbedürfnisse geben und Verbesserungsvorschläge einbringen. Die sozialräumliche Analyse zeigte zum Beispiel, dass Senior/innen vielfach ein weiträumiges Aktivitätsfeld aufweisen und häufig zu zweit oder alleine unterwegs sind, während bei Jugendlichen neben der Erholung und der Bewegung auch Kontakte und Treffen mit Gleichaltrigen eine wichtige Rollen spielen. Entsprechend suchen sie gerne Freiräume in Siedlungen und in Siedlungsnähe auf, in denen sie ungestört sind. Zur Bedürfnisabklärung von Menschen mit einer Behinderung wurde mit Fachexperten der Schweizer Paraplegiker-Vereinigung ein Roudtable-Gespräch durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass Menschen mit einer Behinderung und Senior/innen mit körperlichen Einschränkungen oft ähnliche Bedürfnisse an die Gestaltung des öffentlichen Raumes haben. Sitzungen zum Thema «Strukturelle Bewegungsförderung» und zum regionalen Altersleitbild Sursee fanden mit der Fachstelle Gesundheitsförderung des Kantons Luzern und mit der Pro Senectute statt.

Auf diesen Grundlagen erarbeitete die Projektgruppe das Entwicklungskonzept «Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit». Dieses enthält eine längerfristige Vision («Vision 2035»), die Formulierung von Problemstellungen und Zielen in sechs verschiedenen Handlungsfeldern (u.a. «Bewegungsfördernde Freiräume in der Siedlung», «Freizeit- und Erholungsräume in der Landschaft», «Aktive Mobilität (Fuss-, Radverkehr, Rollsport)» und »Aktivierung und Inklusion») sowie eine Vielzahl von über 60 Leitsätzen, die angestrebte Zustände und Aktivitäten umschreiben. Die einzelnen Leitsätze sind jeweils mit möglichen Akteuren in diesen Bereichen (z.B. Gemeinden, Langsamverkehrsverbände, Schulen, Quartiervereine, Tourismusorganisationen, Naturschutzverbände, Pro Senectute, Pro Infirmis etc.) versehen.

Die sechs definierten Handlungsfelder wurden je mit einer Anzahl Massnahmen versehen, welche in ihrer Gesamtheit zu einer Bewusstseins- und Verhaltensänderung in der Region führen sollen. Im Projekt wurden bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt und Nachfolgeprojekte mit unterschiedlichen Partnerorganisationen initiiert oder umschrieben. Unter anderem wurde in Kooperation mit der Fachstelle Gesundheitsförderung des Kantons Luzern ein Faktenblatt «Bewegungsfreundliche Gemeinden. Förderung der Lebensqualität» erstellt. In das Planungs- und Baugesetz des Kantons wurde eine Bestimmung aufgenommen, welche eine qualitativ hochstehende Gestaltung der Aussengeschos-

und Umgebungsfläche bei grösseren Wohngebäuden (ab 6 Wohnungen) sichern soll. Für die anstehende Neugestaltung der Arbeitshilfen «Ortsplanrevision» und «Sondernutzungsplanung» des Kantons wurde ein Vorschlag aus der Sicht des Modellvorhabens eingegeben. Im Rahmen des Modellvorhabens wurde zudem das Projekt eines durchgehenden, attraktiven und sicheren Sempachersee-Rundwegs weiter vorangetrieben.

Im Faktenblatt «Bewegungsfreundliche Gemeinden» wird u.a. auf die Bedeutung der folgenden Aspekte hingewiesen: ein dichtes und sicheres Langsamverkehrsnetz (Trottoirs, Fuss- und Velowege), verkehrsberuhigte Zonen, die funktionale Durchmischung von Räumen (mit kurzen Wegen zwischen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen), ein gut ausgebautes ÖV-Angebot sowie attraktive und sichere Aussenräume. Zu letzteren gehören beispielsweise Spielplätze, Infrastrukturen, die den Bedürfnissen älterer und bewegungseingeschränkter Menschen entgegenkommen (z.B. Sitzbänke, Rampen), abwechslungsreiche und begrünte Strassenräume mit Baumalleen, kleine Fusswege zwischen Wohnsiedlungen, Querverbindungen und gut beleuchtete Unterführungen.

Für die nachhaltige Verankerung des Modellvorhabens spielen die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, die direkte Ansprache von Interessenverbänden und Schlüsselpersonen und insbesondere die Gefässe des regionalen Entwicklungsträgers (z.B. Netzwerk Raumentwicklung, Regionalplaner), die Verbandsgemeinden, die regionalen und kommunalen Tourismusorganisationen sowie der Kanton eine wichtige Rolle. Bei Planungsaufgaben in den Gemeinden und der Region sollen zudem vermehrt partizipative Prozesse angewendet werden.

Erfolgsfaktoren im Projekt sind eine starke Umsetzungsorientierung, die Verbindung eines Top-down-Ansatzes mit partizipativen Elementen, die breite intersektorale Vernetzung innerhalb des Projekts, die Verankerung im regionalen Entwicklungsträger sowie das parallel zum Projekt aufgebaute Netzwerk mit einem regionalen Sportkoordinator und den kommunalen Sportkoordinatoren, welche über die Projektdauer hinaus für die Umsetzung verantwortlich sind. Herausforderungen sind der Umgang mit den im Zuge des Projekts entstandenen Erwartungshaltungen sowie möglicherweise die Gefahr einer Verzettelung und einer nachlassenden Dynamik bei der Umsetzung von Massnahmen im sehr breiten Spektrum der definierten Handlungsfelder und Leitsätze.

Meglio a piedi sul percorso casa-scuola (MaP) / Piani di Mobilità Scolastica (PMS) (Besser zu Fuss auf dem Schulweg / Schulwegpläne) im Kanton Tessin

Gemeinde(n) / Kanton	42 Gemeinden / Kanton Tessin
Räumliche Abdeckung	(Schul-)Gemeinden
Zeitraum	2004–2020, ab 2010 als kantonales Projekt
Einbettung, Programm	Projekt mit Unterstützung des Bundes (BFE), Gesundheitsförderung Schweiz, des interkantonalen Lotteriefonds Swisslos, des Verkehrssicherheitsfonds, des Verkehrs-Clubs der Schweiz und des Kantons Tessin
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der körperlichen Aktivität im Alltag von Kindern und Jugendlichen • Förderung des Langsamverkehrs als Hauptfortbewegungsmittel auf den Schulwegen
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden, Schulen, interessierte (Eltern-)Gruppen und Vereinigungen • (Schul-)Kinder, Verkehrsteilnehmer
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velo-, Rollschuh-, Kickboard-, Trottinettfahren, Spielen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung des Ist-Zustandes (Befragungen, Erhebungen) • Auswertung der gesammelten Informationen • Erarbeitung des Schulwegplans • Information und Sensibilisierung der involvierten Akteure • Umsetzung der Massnahmen und Überprüfung der Wirkung • Handbuch und Arbeitshilfen zur Realisierung und Umsetzung eines Schulwegplans
Dokumentation, Quellen	<p>Dokumentation des Projekts im Internet (www.meglioapiedi.ch/ / www.ti.ch/promozionesalute)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilità scolastica sostenibile. Manuale ad uso di comune, delle scuole, delle assemblee genitori
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete Selbstevaluation im Rahmen der Unterstützung als DZM-Projekt (heute: KOMO-Projekt)
Weitere Informationen	<p>www.meglioapiedi.ch/ / www.ti.ch/promozionesalute</p> <p>Kurt Frei, Repubblica e Cantone Ticino, Servizio promozione e valutazione sanitaria, kantonaler Projektleiter</p>

«Meglio à piedi sul percorso casa-scuola» ist ein Projekt im Kanton Tessin, das allen Schulkindern einen sicheren Schulweg zu Fuss, mit dem Velo oder anderen Langsamverkehrsmitteln ermöglichen soll. Zu diesem Zweck sollen in den Gemeinden Schulwegpläne (Piani di Mobilità Scolastica PMS) nach einer in einem Handbuch dokumentierten Vorgehensweise erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei kommen in der Regel sowohl strukturelle als auch verhaltensorientierte Massnahmen (Sensibilisierungskampagnen, Verkehrserziehung in den Schulen etc.) zum Einsatz.

Der Schulmobilitätsplan wird in den jeweiligen Gemeinden durch eine Arbeitsgruppe erarbeitet, in der möglichst alle in die Thematik involvierten Akteure vertreten sein sollen. Die Koordination übernimmt eine ausgebildete Fachperson. Vorgesehene Bestandteile eines Projekts sind: a) Die Erfassung des Ist-Zustandes und von Problemfeldern mit Hilfe von Befragungen (von Schüler/innen, Eltern, Lehrkräften, Experten etc.) und anderen Erhebungsformen (z.B. Begehungen und fotografische Dokumentation

oder Radarmessungen), b) die Auswertung und Analyse der erhobenen Daten und Informationen (z.T. mit externer fachlicher Unterstützung, c) die Erarbeitung des Schulwegplans mit langfristigen Zielsetzungen/Visionen, konkreten, terminierten und messbaren Zielen, Massnahmen und Interventionen sowie einem Aktionsplan, d) die Information und Sensibilisierung der Zielgruppen und involvierten Akteure über das Projekt, und e) die Überprüfung der umgesetzten Massnahmen und der damit erzielten Wirkungen sowie die Durchführung allfälliger weiterer Massnahmen.

Das 2010 erstellte Handbuch «Mobilità scolastica sostenibile» und eine online zugängliche Dokumentensammlung enthalten verschiedene Anleitungen und Instrumente (Musterfragebogen, Beurteilungsraster, Planungshilfen) für die Erarbeitung von Schulmobilitätsplänen.

Das Projekt wurde bis 2011 durch die Gruppe für Verkehrsberuhigung der italienischen Schweiz (Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana GMT-SI) entwickelt und koordiniert. Seit 2010 wird es als gesamtkantonales Projekt fortgeführt (Regierungsratsentschied vom 13.7.2010). Gemeindeprojekte werden durch den Kanton unterstützt und können zur Hälfte durch einen vom Lotteriefonds zur Verfügung gestellten Kredit von 300'000 Franken finanziert werden. Auf kantonaler Ebene wurde das Projekt bis 2017 durch eine Begleitgruppe bestehend aus Behördenvertretern aus den Bereichen Gesundheit, Verkehr und Bildung sowie Vertretern der kantonalen Elternvereinigung (Conferenza Cantonale dei Genitori), der Pro Juventute und der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung begleitet. Ab 2018 erfolgt die Projektbegleitung in einer interdepartemental zusammengesetzten Projektgruppe (Gruppo istituzionale strategico) mit Vertretern aus den Bereichen Gesundheit, Raumplanung, Verkehr, Bildung und Sicherheit.

2009 wurden als Pilotprojekte in drei Gemeinden (Cadenazzo, Capriasca, Caslano) Schulwegpläne erarbeitet und dokumentiert. In Cadenazzo wurden u.a. sichere Schulwege definiert und entsprechend umgestaltet und gekennzeichnet, gefährliche Strassenüberquerungen durch Schülerlotsen («occhi vigili») überwacht und die Schulwegsicherheit im Unterricht thematisiert. Mit Unterstützung der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung wurden zudem Spielplätze und -räume entlang der Schulwege neu gestaltet. In Capriasca wurden das Konzept der «glücklichen Insel» («isola felice») entwickelt: In einem definierten Umkreis um ein Schulhaus (z.B. 300 – 500 Meter) soll der motorisierte Verkehr mit verschiedenen Massnahmen reduziert werden (bauliche Massnahmen, Tempo-30-Zonen etc.) und innerhalb dieses Rayons sollen keine Fahrtransporte für Schüler/innen («Elterntaxi») stattfinden. Sofern dies unumgänglich ist, können Kinder mit dem Auto zu gekennzeichneten Anhaltestellen ausserhalb des Rayons gebracht werden und den Rest des Schulwegs zu Fuss zurücklegen. In Caslano lag der Schwerpunkt etwas stärker bei verhaltensorientierten Massnahmen und der organisierten Schulwegbegleitung durch Eltern oder freiwillige Helfer zu Fuss (Pedibus) oder mit dem Velo (Bicibus).

Bis Ende 2018 haben 42 Gemeinden im Kanton Tessin einen Schulmobilitätsplan erstellt. Bei der geplanten Weiterentwicklung von Meglio a piedi (Zeitraum 2018–2020, mit Option auf weitere Verlängerung) soll in den Mobilitätsplänen die ganze und insbesondere auch die ältere Bevölkerung berücksichtigt werden. In verschiedenen Gebieten des Kantons werden Mobilitätspläne in Agglomerationsprogramme (3. Generation) integriert. Das 2010 veröffentlichte Handbuch soll durch neue Unterlagen ersetzt werden.

Das Projekt erhielt verschiedene Preise und Auszeichnungen. Im Jahr 2011 wurde es im Rahmen des «Flaneur D'Or» von Fussverkehr Schweiz ausgezeichnet, und 2013 verlieh die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung den mit 15'000 Franken dotierten Sicherheitspreis «Engagierte Gemeinde» der Stadt Bellinzona für die Erstellung und Umsetzung eines Schulmobilitätsplans. Positiv wurden dabei u.a. die kantonsweite Koordination, die breite Einbindung von Interessen- und Anspruchsgruppen sowie der innovative Charakter einzelner Konzepte hervorgehoben. Als weitere Erfolgsfaktoren des Projekts

können die Kombination von Bottom Up- und Top Down-Ansätzen, die multisektorale Zusammenführung von Perspektiven und «starker» Argumente (Unfallrisiko, Lebensqualität, Gesundheit, Umwelt etc.) sowie die Bereitstellung von Hilfsmitteln insbesondere auch für kleinere Gemeinden mit beschränkten Ressourcen genannt werden.

Für die Deutsch- und die französischsprachige Schweiz hat der Verkehrs-Club der Schweiz mit Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit und der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung auf der Grundlage des Tessiner Modells eine ähnliche Anleitung und Dokumentation erstellt und bietet die Erarbeitung von Schulwegplänen im Auftragsverhältnis an. Vor allem in der Romandie wurden mehrere Projekte umgesetzt.

Les Nouvelles Libellules in Vernier

Gemeinde(n) / Kanton	Vernier / Kanton Genf
Räumliche Abdeckung	Quartier: Les Libellules
Zeitraum	2008–2015 (2012–2015 im Rahmen von «Projets urbains»)
Einbettung, Programm	Projets urbains
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des zivilgesellschaftlichen Engagements im Quartier • Einbezug der Bewohner/innen in die Neugestaltung der Gemeinschaftsanlagen und des Wohnumfelds • Verbesserung des Image des Quartiers • Stärkung des sozialen Zusammenhalts
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Quartierbevölkerung • besonders berücksichtigt: u.a. Kinder, Jugendliche, Senior/innen, einkommensschwache und sozial benachteiligte Personen
Bewegungsarten	Zufussgehen/Spazieren, Velofahren, Outdoor-Fitnesstraining, Beachvolleyball, Tischtennis, Spielen, Gärtnern
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • bauliche Sanierung des Gebäudes und der Wohnungen • neue Gemeinschaftsräume und –anlagen (Pavillons) partizipative Festlegung der Ausgestaltung und Nutzung • Neugestaltung des Aussenraums (u.a. Pflanzgärten und parc des Libellules) • Einrichtung eines Quartierzentrums
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Les Libellules: la renaissance (comité de rédaction 2015) • Les «Nouvelles Libellules» Cohésion sociale et qualité de vie d'un quartier précarisé de Genève. Dossier de candidature. Concours d'innovation «Excellence publique» 2015 Catégorie «Administration et citoyen» • Informationsbulletins der Gemeinde Vernier («ActuVernier»)
Evaluation, Wirkungsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitete Selbstevaluation im Rahmen des Projekt «Projets urbains» • Befragung der Bewohner/innen zu Beginn und nach Abschluss des Projekts
Weitere Informationen	<p>www.vernier.ch</p> <p>Florian Kettenacker, Ville de Vernier: Responsable du service de la cohésion sociale</p>

Das Quartier «Les Libellules» ist von der restlichen Gemeinde Vernier durch ein Industrieareal und eine grosse Verkehrsachse abgetrennt und nur schlecht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Es zählt rund 2500 Einwohner/innen und weist gemäss kantonaler Statistik einen sehr hohen Anteil an sozial und wirtschaftlich schlechter gestellten Bewohner/innen auf. Geprägt wird das Quartier durch einen langgezogenen Wohnblock mit über 500 Sozialwohnungen.

Anknüpfend an vorangehende konzeptionelle Entwürfe und Studien entschieden sich die Gemeinde Vernier und die Eigentümerin des Wohnblocks – die Fondation HBM Emile Dupont – für eine Gesamtsanierung und bauliche Aufwertung der Liegenschaft, bei welcher gleichzeitig soziale und soziokulturelle Aspekte und Herausforderungen, die mit der Lage, der Wohnsituation und der Zusammensetzung der Mieterschaft zusammenhängen, integral berücksichtigt werden sollten. Unterstützt wurde das Projekt vom Kanton Genf und zwischen 2012 und 2015 vom Bund im Rahmen

des Programms «Projets urbaines». Neben der Sanierung des Gebäudes und der Renovation der Wohnungen verfolgte das Projekt im Rahmen der integralen Quartierentwicklung vier strategische Stossrichtungen: die Stärkung des zivilgesellschaftlichen Engagements im Quartier, den aktiven Einbezug der Bewohner/innen in die Neugestaltung der Gemeinschaftsanlagen und des Wohnumfelds, die Verbesserung des Images des Quartiers und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts.

Im Bereich des zivilgesellschaftlichen Engagements wurde besonders darauf geachtet, dass im Quartier neben dem klassischen Vereinswesen vor allem auch niederschwellige Möglichkeiten des sozialen Engagements und der Partizipation (z.B. in Form von Projektgruppen) angeregt und unterstützt wurden. Für die Realisierung zivilgesellschaftlicher Projekte und die Ausgestaltung und Nutzung der neuen Gemeinschaftsräume und -anlagen wurden an einer partizipativen Veranstaltung zehn «Lebensräume» («espaces de vie») definiert und entsprechende Projekte mit je zuständigen Personen aus der Bewohnerschaft ins Leben gerufen. Die Mehrheit dieser Projekte konnte in einem von sieben neuen, dem Wohnblock vorgelagerten, Pavillons umgesetzt werden. Es entstanden u.a. ein Raum für Vereine und Gruppierungen, ein Generationenraum, ein Musikatelier, ein Bastelraum, ein Raum für Geburtstage, eine Ludothek und eine Bibliothek.

Hinter dem Wohnblock wurden Wege mit Sitzgelegenheiten und kleine Pflanzgärten angelegt, und dank der Spende einer Stiftung konnte eine zusätzliche Spiel- und Kletteranlage für Kinder installiert werden. Neben den Pavillons und der Grünfläche hinter dem Wohnblock war die Erneuerung des angrenzenden «parc des Libellules» ein zentrales Element der Neugestaltung des Wohnumfeldes. Die Sanierung des Parks führte die Gemeinde Vernier durch. An einem Forum wurde das Projekt den Bewohner/innen vorgestellt, die dazu Stellung nehmen und eigene Anregungen einbringen konnten. In der Folge wurden im Park unter anderem auch Fitnessgeräte und ein Brotbackofen installiert. Der Park enthält u.a. einen Turm mit einer Riesenrutschbahn, einen Gleichgewichtsparcours, einen Tischtennistisch, ein Beachvolleyballfeld, ein Bodenspielfeld (Schach) sowie einen Kiosk mit einer behindertengerechten WC-Anlage. Bei der Gestaltung des Parks wurde besonders darauf geachtet, dass er die Menschen mit unterschiedlichen Angeboten ins Freie lockt und auch als Ort der Begegnung und der Entspannung genutzt wird. In Zusammenarbeit mit Raumplanern wurde der Raum zwischen Wohnblock, Park und Schule zu einer Langsamverkehrszone umgestaltet.

Ein wichtiger Aspekt im Bereich des sozialen Zusammenhalts war die Erhöhung des Sicherheitsgefühls. Unsicherheit, Misstrauen, soziale Isolation und unattraktive Aussenräume waren Faktoren, die dazu beitrugen, dass sich ein Teil der Bewohner nur wenig aus den Wohnungen begab. Verschiedene bauliche und gestalterische Massnahmen sowie das Engagement von Sozialarbeiter/innen trugen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls bei. Im Rahmen des Projekts wurde von der Gemeinde in der Nähe des Wohnblocks ein neues Quartierzentrum eingerichtet. Projekte und Veranstaltungen im Quartierzentrum und den Pavillons (z.B. Biennale des arts contemporains aux Libellules) trugen zur Verbesserung des Images des Quartiers bei.

Zur Eruierung von Problemfeldern und Bedürfnissen zu Beginn des Projekts sowie zur Überprüfung der Wirkungen der umgesetzten Massnahmen wurden verschiedene qualitative und quantitative Erhebungen durchgeführt. 2012 nahmen rund 450 Bewohner/innen (ca. 20% der verteilten Fragebogen) an einer schriftlichen Befragung teil. Nach Abschluss des Projekts fand eine zweite Befragung der Bewohner statt. Diese zeigte, dass sich die Lebensqualität, das Sicherheitsgefühl, der soziale Zusammenhalt und die Identifikation mit dem Quartier deutlich erhöht haben.

Im Anschluss an das Projet urbains verfasste die Gemeinde sogenannte Quartierverträge, die es den Bewohnern der verschiedenen Quartiere ermöglichen, Ideen für die Umsetzung von Projekten zur

Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren einzugeben. Damit wurde in der Gemeinde ein zusätzliches partizipatives Element institutionalisiert.

Erfolgsfaktoren im Projekt sind u.a. die Verankerung der Quartierentwicklung als Querschnittsaufgabe in der Gemeindeverwaltung sowie der Einsatz und die Rolle des Projektleiters als Bindeglied zwischen der Quartierbevölkerung und der Verwaltung. Diese Person trug einerseits dazu bei, dass die Quartierbevölkerung Vertrauen in das Projekt fasste und sich mit den Veränderungen identifizierte, und die Gemeinde andererseits die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung besser verstand und Konflikt im öffentlichen Raum moderieren und entschärfen konnte. Innerhalb der Verwaltung hat das Projekt eine neu transversale Kultur (insbesondere zwischen der Stadtplanung und den Sozialdiensten) geschaffen. Eine besondere Herausforderung besteht darin, eine solche Arbeitskultur auch bei personellen Wechseln fortzusetzen.

Raum für Bewegung und Sport in Winterthur

Gemeinde(n) / Kanton	Winterthur / Kanton Zürich
Räumliche Abdeckung	Stadtgebiet
Zeitraum	2008–2014, danach fortlaufende Weiterentwicklung und Aktualisierung
Einbettung, Programm	Pilotprojekt mit Unterstützung des Bundes (GESAK) und der Sportförderung des Kantons Zürich
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung von Winterthur als sport- und bewegungsfreundliche Stadt • möglichst alle Menschen können nach ihren Wünschen und Bedürfnissen Sport treiben oder sich ohne grosse Einschränkungen bewegen • Entwicklung der Stadt zu einem besser vernetzten Bewegungsraum • Steigerung der Lebensqualität • Integration von Sport und Bewegung in den Alltag • Nutzen der Wohnquartiere für Sport- und Bewegungsaktivitäten
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • gesamte Wohnbevölkerung • besonders berücksichtigt: Kinder, Jugendliche, Senior/innen, ausländische Bevölkerung, Bevölkerung in unterprivilegierter Wohnlage
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren, Skaten, Joggen, Spielen, andere Sportarten und Bewegungsformen
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme: Sportstätten u. Bewegungsräume, Bevölkerungsentwicklung • Bedarfsermittlung: Bevölkerungsbefragung, Vereinsbefragung, Experteninterviews, Detailstudien in zwei Stadtteilen • Kooperative Planung: Entwicklung von Leitlinien und Empfehlungen in Planungsgruppe, Detailplanung und Konkretisierung in stadtteilbezogenen Workshops • Abschlussbericht mit Handlungsempfehlungen • Umsetzungsprojekt: Behördenverbindliches Handbuch mit Leitsätzen, thematischen Merkblättern und Good Practice Beispielen
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Raum für Bewegung und Sport in Winterthur. Abschlussbericht der kooperativen Planung 2008/2009 (2010) • Synthesebericht «Raum für Bewegung und Sport in Winterthur» (2010) • Handbuch «Raum für Bewegung und Sport in Winterthur» (2014; Aktualisierung: 2017) • Evaluation Raum für Bewegung und Sport (2010) • Sportplanet Winterthur (2017), Bericht z.H. des Grossen Gemeinderates • In der Stadt und vor dem Haus: Chancen für Begegnung und Bewegung im Alltag (Muri & Friedrich 2018)
Evaluation, Wirkungsanalyse	Externe Evaluation durch das Institut für nachhaltige Entwicklung der ZHAW: Evaluation Raum für Bewegung und Sport (2010)
Weitere Informationen	<p>www.stadt.winterthur.ch / www.sportplanet.ch</p> <p>Dave Mischler, Stadt Winterthur: Bereichsleiter Sportamt</p>

«Raum für Bewegung und Sport» in Winterthur ist ein langfristig angelegtes und departementübergreifendes Programm mit dem Ziel, gut erreichbare und vernetzte Bewegungsräume für alle Generationen und entsprechend der unterschiedlichen Bedürfnisse bereitzustellen und Winterthur als sport- und bewegungsfreundliche Stadt zu positionieren. Besonders betont wird im Projekt der dezentrale, wohnungsnah und offen zugängliche Sport- und Bewegungsraum.

In Anschluss an das 2006 verabschiedete städtische Sportleitbild und die darin enthaltenen Ziele, wurde für Winterthur eine innovative Lösung für die Sportanlagenplanung gesucht. Das Projekt konnte von 2008 bis 2014 mit finanzieller Unterstützung verschiedener Bundesämter (BASPO, ASTRA, BWO, BAFU) und der Sportförderung des Kantons Zürich als Pilotprojekt realisiert werden. Von Seiten des Bundes bestand neben verschiedenen thematischen Anliegen und Fragestellungen ein besonderes Interesse an einem partizipativen Planungsprozess, einer vernetzten, Fachbereiche übergreifenden Erarbeitung des Konzepts sowie an einer sorgfältigen Evaluation.

Initiiert und konzipiert wurde das Projekt vom Sportamt der Stadt Winterthur. Die Gesamtsteuerung lag bei der Stadträtin und Departementsleiterin «Schule und Sport». Für die Planung und Koordination wurde eine interdepartementale Steuergruppe unter der Leitung des Sportamts gebildet. Mit der Durchführung und fachliche Beratung wurde das «Institut für Kooperative Planung und Sportentwicklung» (IKPS) beauftragt. Das Projekt umfasste mehrere Phasen und Teilbereiche, die als Module bearbeitet wurden. Dazu zählten: a) die Aufbereitung von Daten zur vorhandenen Infrastruktur und zur Bevölkerungsentwicklung, b) eine Erhebung von Infrastrukturnutzung und -bedarf bei 140 lokalen Sportverbänden, Vereinen und Gruppierungen, c) eine repräsentative Bevölkerungsbefragung zum Sport- und Bewegungsverhalten (verdichtete Stichprobe im Rahmen der Erhebung «Sport Schweiz 2008»), d) Experteninterviews zum Sport- und Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen, e) eine Detailstudie in zwei ausgewählten Stadtteilen sowie f) die Erarbeitung eines Bewegungsraumkonzepts mit Handlungsempfehlungen im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses.

In der Detailstudie in zwei ausgewählten Stadtteilen wurde der Fokus auf den nicht-organisierten Sport gelegt, der überwiegend in informellen Bewegungsräumen stattfindet. In zwei Stadtteilen wurden Begehungen und Beobachtungen mit verschiedenen Altersgruppen (Kinder, Jugendliche, Senior/innen) durchgeführt und in einem Workshop mit Personen aus dem Quartier Stärken und Schwächen des Quartiers analysiert sowie Handlungsempfehlungen erarbeitet.

Die Ausarbeitung des Bewegungsraumkonzepts erfolgte nach dem vom IKPS entwickelten Modell der «kooperativen Planung». Dazu wurde eine Planungsgruppe gebildet, an der über 30 Personen aus den Bereichen Sport, Politik, Gesundheit und Naturschutz sowie Vertreter von Jugend-, Senior/innen- und Ausländer/innenorganisationen beteiligt waren. In fünf eng strukturierten, thematischen Sitzungen erarbeitete die Gruppe auf der Basis der Erhebungen und Analysen sowie anhand von Beispielen aus anderen Städten Handlungsempfehlungen und nahm eine Priorisierung vor. Die Ergebnisse der Erhebungen, Detailstudien und des Planungsprozesses wurden in einem ausführlichen Abschlussbericht des IKPS zuhanden des Auftraggebers sowie einem veröffentlichten Synthesebericht mit Empfehlungen festgehalten.

Nach Abschluss dieses Prozesses nahm der Stadtrat 2010 Stellung zum Bericht und den Empfehlungen und erteilte einer verwaltungsinternen, interdepartementalen Arbeitsgruppe den Auftrag, auf der Grundlage der Berichte ein Umsetzungskonzept zu erstellen, das aufzeigen sollte, wie die Philosophie von «Raum für Bewegung und Sport» in die tägliche Arbeit der Verwaltungsstellen einfließen und bei der Planung berücksichtigt werden kann. Die Sport- und Bewegungsförderung und darin enthalten die Sicherung von gut erreichbaren und vernetzten Bewegungsräumen wurde gleichzeitig als einer der

Schwerpunkte der Legislatur 2010–2014 festgelegt. Als Ergebnis des Umsetzungsprojekts wurde 2014 ein Handbuch «Raum für Bewegung und Sport» mit sechs Leitsätzen, thematischen Merkblättern und Good-Practice-Beispielen erstellt. Die Merkblätter wurden durch den Stadtrat genehmigt und gelten verwaltungsintern als verbindlich.

In den Merkblättern werden unter anderem Themen wie die Freiraumgestaltung in Siedlungen, Spiel- und Ruheflächen, Schulareale aus Bewegungssicht, die Sicherheit im öffentlichen Bewegungsraum, bewegungsfreundliche Strassen und Wege, Tempozonen in Wohnquartieren und Mehrzweckräume für Bewegung und Sport behandelt. Im Merkblatt «Freiraumgestaltung in Siedlungen» wird unter anderem darauf hingewiesen, dass Freiräume abwechslungsreich gestaltet und für verschiedene Nutzungsgruppen Aneignungspotential aufweisen sollen. Rückzugs- und Begegnungsmöglichkeiten müssen in der richtigen Balance stehen, um Sozialgruppen-übergreifende und nachbarschaftliche Kontakte zu fördern und gleichzeitig Privatsphäre zu ermöglichen. Neben nutzungsneutralen Räumen sollen Flächen für spielerisch-sportliche Aktivitäten (Tischtennistisch, Petanque, Skaten, Basketball, Fussball, Pumptrack) oder kommunikationsbezogene Aktivitäten (sichtgeschützte Sitz-, Steh- und Liegeplätze) erstellt werden.

Das 2017 hinzugefügte Merkblatt «Altersgerechte öffentliche Aussenräume» weist zunächst auf die Heterogenität des Alterns hin. Im Bereich der körperlichen Aktivität und Mobilität reicht das Spektrum von mobilen älteren Sporttreibenden über mobile ältere Nicht-Sporttreibende bis hin zu älteren Menschen, die in der Mobilität eingeschränkt sind. Entsprechend unterscheiden sich die Bewegungsradien der älteren Personen sowie die Bedürfnisse und Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Aussenraums. Bei einer bewegungsfreundlichen Gestaltung von Freiräumen für Senior/innen sind die Aspekte Bewegung und Begegnung besonders eng aneinander geknüpft. Zu den vorgeschlagenen Massnahmen zählen u.a. genügend und altersgerechte Sitzgelegenheiten, Möglichkeiten für Gesellschaftsspiele (Bodenspielfelder, Petanque-Spiel), Informationstafeln zu Natur, Technik, Geschichte oder Bauvorhaben, barrierefreie Toiletten sowie hindernisfreie und behindertengerechte Zugänge zu öffentlichen Anlagen. Ein separater Abschnitt ist den Bewegungsparks mit Outdoor-Fitnessgeräten gewidmet. Dabei wird auf soziale und kulturelle Faktoren hingewiesen, die die effektive Nutzung solcher Geräte bei Senior/innen erschweren können. Entsprechend bedarf die Einrichtung solcher Anlagen einer sorgfältigen und zielgruppenspezifischen Planung, bei der die potenziellen Nutzenden miteinbezogen werden sollten.

Das Sportamt arbeitet seit 2014 zusammen mit weiteren Verwaltungseinheiten und Akteuren an der Umsetzung von Massnahmen und an der Weiterentwicklung des Projekts. Ein wichtiges Arbeitsinstrument ist dabei ein «Bewegungsplan» auf Google-Maps. Dieser enthält für jede beteiligte Verwaltungseinheit eine Layer auf welchem Eintragungen zu Entwicklungen, Bauprojekte, Brennpunkte usw. vorgenommen und in gemeinsamen Sitzungen besprochen werden können. Das Instrument trägt wesentlich zur Vernetzung und Verstetigung des Projekts bei.

Neben den strukturellen Massnahmen spielt die Information der Bevölkerung eine wichtige Rolle. Auf einer crossmedialen Plattform (www.sportplanet.ch) können sich Interessierte über Sport- und Bewegungsorte sowie verschiedene Aktivitäten informieren und sich mit anderen Personen koordinieren.

Im Rahmen des nationalen Programms «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2014–2018» wurden verschiedene Themen und Spannungsfelder im Zusammenhang mit der Umsetzung von «Raum für Bewegung und Sport» in Zusammenarbeit mit dem Institut für Vielfalt und gesellschaftliche Teilhabe am Departement Soziale Arbeit der ZHAW genauer untersucht, Erfahrungen gesammelt und Optimierungen vorangetrieben. 2016 wurde an einem Bauseminar, das sich an Architekt/innen, Bauingenieur/innen, Bauherrschaften und Fachleute aus öffentlichen Verwaltungen richtet, Workshops

zum Thema «Hochwertige Freiräume – Antworten auf Verdichtung in Winterthur» durchgeführt. Eine Untersuchung zu Nutzer- und Interessenkonflikten in siedlungsnahen Freiräumen (am Beispiel neuer Sitzbänke am Tössuferweg) zeigte die Wichtigkeit einer frühzeitigen Einbindung der verschiedenen Nutzergruppen und -bedürfnisse. Bewirtschaftungs- und Unterhaltskonzepte müssen ein aktives Konfliktmanagement und nicht Konfliktvermeidungsstrategien enthalten, wozu multidisziplinäre Prozesse, z.B. zwischen Planungs-, Sozial-, Jugend- und Verkehrsämtern, nötig seien.

In der 2010 veröffentlichten externen Evaluation der Erarbeitung von «Raum für Bewegung und Sport» wurde das Projekt positiv beurteilt. Als Erfolgsfaktoren wurden die Motivation der involvierten Verwaltungsabteilungen, das Vorhandensein von «Fahnenträger/innen» im Projekt, die politische Abstützung und der breite Einbezug der Bevölkerung genannt. Spezifische Erfolgsfaktoren waren zudem die externe Moderation und empirische Einbettung, eine mehrheitlich erfolgreiche Partizipation wichtiger Anspruchsgruppen sowie die gut vernetzte Projektkoordination. Als Schwierigkeiten oder Problemfelder wurden die lange Vorphase und Dauer des Projekts, die unterschiedliche Beteiligung und Interessenartikulation einzelner Anspruchsgruppen sowie unterschiedliche Erwartungen oder Befürchtungen hinsichtlich der Umsetzung bei den beteiligten Akteuren genannt.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Projekts ist die Beachtung der Sport- und Bewegungsförderung in unterschiedlichen Verwaltungsstellen und der Einbezug des Sportamts in verschiedene interdepartementale Gremien und Gefässe (Stadtentwicklungskommission, Verkehrsbesprechung etc.). Dank der Plattform www.sportplanet.ch wurde das Projekt auch für die Bevölkerung besser sichtbar und regt zur Nutzung der Angebote und Infrastrukturen an. Als besonders wertvolle Massnahmen erwiesen sich die Öffnung der Schul- und Sportanlagen während 7 Tagen pro Woche, die Verbindlichkeits-Erklärung der Merkblätter durch den Stadtrat sowie die Erarbeitung des Handbuchs unter Einbezug von Mitarbeitenden der verschiedensten Departemente. Besondere Herausforderungen waren Wechsel von Schlüsselpersonen in der Verwaltung sowie die Verknappung finanzieller Mittel im Rahmen von Sparprogrammen.

Attraktive Erschliessung der siedlungsnahen Erholungsräume durch Langsamverkehr im Metropolitanraum Zürich

Gemeinde(n) / Kanton	Metropolitanraum Zürich (ca. 120 Städte u. Gemeinden) / mehrere Kantone (AG, LU, SG, SH, SZ, TG, ZG, ZH), Pilotstudien in den Agglomerationen Wil (SG) und Luzern Ost (LU)
Räumliche Abdeckung	Metropolitanraum Zürich
Zeitraum	2014–2018
Einbettung, Programm	Modellvorhaben «Nachhaltige Raumentwicklung», Themenbereich «Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern»
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit der Naherholungsräume von den Wohnorten • Erhöhung der Qualität der Langsamverkehrsinfrastrukturen zu und in diesen Räumen • Optimierung der überkommunalen Langsamverkehrsnetze • Förderung einer integralen Freiraumplanung in enger Koordination mit der Planung von Langsamverkehrsnetzen
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden, Planungsfachleute • ganze Bevölkerung
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen/Spazieren/Wandern, Velofahren, Mountainbiken
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen von Naherholungsgebieten und Langsamverkehrsnetzen in zwei Pilotregionen • Entwicklung und Validierung eines agentenbasierten Modells zur Simulation von Langsamverkehrsströmen zu den Naherholungsgebieten. Testen der Wirkung von Infrastrukturmassnahmen • Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen in den Pilotregionen • Broschüre zu Langsamverkehr und Naherholung / Zusammenstellung von Materialien
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Langsamverkehr und Naherholung¹⁰ • Simulation des Langsamverkehrsverhaltens zu und in Naherholungsgebieten Schweizer Agglomerationen mittels eines Agenten basierten Modells (Tobias & Morelle 2018) • Sammlung von Materialien im Internet
Evaluation, Wirkungsanalyse	Begleitete Selbstevaluation im Rahmen des Programms «Nachhaltige Freiraumentwicklung»
Weitere Informationen	<p>www.metropolitanraum-zuerich.ch / www.wandern.ch / www.wsl.ch/wisozapp/naherholung/</p> <p>Bernard Hinderling, Schweizer Wanderwege, Bereich Infrastruktur; Projektleiter</p>

In Anknüpfung an frühere Projekte des Vereins Metropolitanraum Zürich im Bereich der Raum- und Freiraumplanung (u.a. «Metropolitanraum Zürich als Parklandschaft», «Siedlungsnahes Freiraumnetz»)

¹⁰ Die Publikation der Broschüre ist für 2019 vorgesehen.

wurden im vorliegenden Modellvorhaben in Zusammenarbeit mit dem Dachverband Schweizer Wanderwege, der Stiftung SchweizMobil und der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) verschiedene Instrumente und Planungshilfen entwickelt, die eine gemeindeübergreifende integrale Freiraumplanung in enger Koordination mit der Planung von Langsamverkehrsnetzen unterstützen und dazu beitragen, dass siedlungsnaher Erholungsräume für den Langsamverkehr optimal erreichbar sowie mit attraktiven und sicheren Wegen erschlossen werden.

Im Rahmen des Projekts wurden in zwei Pilotgebieten – Region Wil (SG/TG) und Region Luzern Ost (Rontal/Reusstal) – mit Hilfe von Kartenanalysen, Begehungen, Experteninterviews, Nutzerbefragungen sowie anhand der Modellierungen von Nutzerströmen eine detaillierte Untersuchung der Langsamverkehrsnetze in Bezug auf Attraktivität, Durchgängigkeit, Sicherheit sowie mögliche Nutzungs- und Interessenkonflikte vorgenommen, entsprechende Potentiale und Defizite eruiert und Grobkonzepte zur Umsetzung von Massnahmen erstellt.

Zur Modellierung von Langsamverkehrsströmen wurde von der WSL ein Instrument entwickelt (vgl. Tobias & Morelle 2018), mit dem die Wege von Erholungsuchenden mit Hilfe von «Agenten» (rechnerische Simulation von Einwohner/innen entsprechend der Einwohnerdichteverteilung im untersuchten Gebiet) bezüglich unterschiedlicher getesteter Entscheidungsstrategien (u.a. «zufälliger Weg», «kürzester Weg», «optimale Landschafts- und Wegqualität») errechnet und in Karten dargestellt werden können. Auf dieser Grundlage können Lücken in den Langsamverkehrsnetzen zu den Naherholungsgebieten identifiziert und die Wirkung von baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung dargestellt werden. Das Instrument wurde in den beiden Pilotregionen angewendet und mit Hilfe einer Befragung von Bewohner/innen in der Agglomeration Wil über ihre tatsächliche Wegnutzung validiert. Das Instrument baut auf einem allgemeinen Modell von Naherholungspräferenzen auf, und in die Berechnung der Wege werden räumliche Daten einbezogen, die für die ganze Schweiz einheitlich vorhanden sind.

Die Erfahrungen in den Pilotgebieten zeigen, dass Naherholungsgebiete nur selten aufgesucht werden, wenn sie aufgrund von Netzlücken oder Barrieren (z.B. übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen, natürliche Grenzen, Siedlungsränder, Gewerbebezonen und Wohnquartiere) lediglich über längere Umwege erreicht werden können, wenn die Zugangswege unattraktiv oder gefährlich sind oder wenn Verbindungen als nicht öffentlich zugänglich erscheinen.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete und ihrer Erschliessung mit einem attraktiven Langsamverkehrsnetz wurden für verschiedene Teilgebiete in den Pilotregionen Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet und in Massnahmenblättern dokumentiert. Darin werden die jeweilige Ausgangs- und Problemlage beschrieben, mit Karten, Fotografien und Abbildungen illustriert, Ziele formuliert und Massnahmen in Bezug zu bestehenden Planungsgrundlagen und Projekten (Wanderwegrichtpläne, Leitbilder und Gestaltungspläne zur Regionalentwicklung, Verkehrskonzepte, Renaturierungsprojekte etc.) vorgeschlagen. In der Region Wil lag ein besonderes Augenmerk auf der Schliessung von Netzlücken. Eine ganze Reihe von Massnahmen wurde in das Agglomerationsprogramm (3. Generation, Umsetzung ab 2019) aufgenommen. In der Region Luzern Ost konnten Massnahmen in verschiedene Programme und Grundlagen integriert (Renaturierung der Ron, Gesamtverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm) und zum Teil bereits umgesetzt werden. Unter anderem wurde als Längsverbinding ein durchgehender Höhenweg (Rontaler Höhenweg) geschaffen.

Im Rahmen des Projekts wurden eine Broschüre und Materialien erstellt, welche Behörden und Fachleute sensibilisieren und im Sinne einer Planungshilfe unterstützen sollen. Dazu gehören eine Zusammenstellung von Anforderungen an Langsamverkehrswege und -netze in und zu Naherholungsräumen, Vorgehensvorschläge für die Prüfung, die Planung, den Bau und die Kommunikation/Signal-

sation von Wegen und Netzen sowie die Beschreibung verschiedener Lösungsansätze. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Zusammenarbeit verschiedener Akteure (Behörden, Planer, Schutz- und Nutzungsinteressen) und den Einbezug in bestehende Planungsgrundlagen und Projekte gelegt.

Wichtige Erfolgsfaktoren im Projekt sind die koordinierte und aufeinander abgestimmte Betrachtung der verschiedenen Langsamverkehrsmittel (zu Fuss, Velo, Mountainbike) und -infrastrukturen, der Einbezug verschiedener Interessen und Akteure (z.B. Naturschutz, Landwirtschaft, Siedlungs- und Verkehrsplanung) sowie die Integration und Verknüpfung von Massnahmen in bestehende Projekte und Programme (Agglomerationsprogramme, Renaturierungsprojekte etc.). Ein Aspekt, dem genügend Beachtung geschenkt werden sollte, sind die Information und der Einbezug der Bevölkerung.

Träger des Projekts ist der Verein Metropolitanraum Zürich, ein Zusammenschluss von rund 120 Gemeinden und acht Kantonen. Ein zentrales Anliegen des Vereins ist die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Kantonen, Städten und Gemeinden. Der Verein bietet eine Plattform für den Informationsaustausch an und realisiert Projekte in verschiedenen Handlungsfeldern (u.a. Lebensraum, Verkehr, Gesellschaft, Wirtschaft).

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (national)

Gemeinde(n) / Kanton	Pilotprojekte in mehreren Gemeinden und Kantonen (BS, BE, ZH, AG)
Räumliche Abdeckung	Wohnsiedlungen in der gesamten Schweiz
Zeitraum	2012–2017 (in zwei Projektphasen, 25 Wohnsiedlungen), seither Weiterführung mit leicht geänderter Trägerschaft
Einbettung, Programm	Projekt mit finanzieller Unterstützung des Bundes (BFE, ARE, BAG, BWIO, im Rahmen der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO), der Kantone Aargau und Zürich, der Städte und Gemeinden Zürich, Bern, Basel, Horgen, und Illnau-Effretikon, Wohnbaugenossenschaften Schweiz, des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und von sanu future learning
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Informieren und Sensibilisieren von Wohnbauträgern und Gemeinden • Beeinflussung der wohnungsbezogenen Mobilität: Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV, Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnbauträger, Städte und Gemeinden • Bewohner/innen der Wohnsiedlungen • besonders berücksichtigt: Kinder, Senior/innen, Menschen mit Behinderung, Migrationsbevölkerung
Bewegungsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Zufussgehen, Velofahren, Kickboard, Bewegungsspiele
Vorgehen, Massnahmen, Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsanalyse und Befragung zum Mobilitätsverhalten in Pilotsiedlungen • Mobilitätskonzept mit möglichen Umsetzungsmassnahmen für Pilotsiedlungen • Instrumente und Beratungsangebote für die Durchführung eines Mobilitätsmanagements
Dokumentation, Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen. Handbuch zur Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität / MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation. Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat • MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen. Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität. Teilbericht Massnahmen in den Pilotsiedlungen • MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen. Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität. Teilbericht Befragung
Evaluation, Wirkungsanalyse	Befragung der teilnehmenden Siedlungen über die Projektwirkung (interne Evaluation)
Weitere Informationen	<p>www.wohnen-mobilitaet.ch</p> <p>Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz: Geschäftsleiter; Co-Projektleiter MIWO</p>

MIWO ist ein Beratungsangebot für Wohnbauträger und Gemeinden. Das Angebot enthält verschiedene Instrumente, welche Wohnbauträger einsetzen können, um die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität der Mieterschaft zu optimieren. Mit der Umsetzung von baulichen Massnahmen (z.B. Verbesserung der Veloabstellplätze) und von Massnahmen im Bereich Information, Kommunikation und Koordination sollen der Langsamverkehr, d.h. insbesondere der Fuss- und Veloverkehr, sowie der öffentliche Verkehr gefördert werden. Bei MIWO werden vor allem grössere, bereits bestehende

Wohnsiedlungen beraten, während für die Planung von neuen Arealen andere Instrumente eingesetzt werden können (MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen).

Hauptakteur des MIWO-Prozesses sind die Wohnbauträger. Die Instrumente sind so gestaltet, dass sie verschiedene Arbeiten selber erledigen oder für einzelne Schritte oder den ganzen Prozess einen Mobilitätsberater beauftragen können. Zentrale Bestandteile des MIWO-Prozesses sind die Erhebung von Daten und Analysen des Ist-Zustandes in der Wohnsiedlung, die Ableitung von Schwachstellen und Potenzialen, die Entwicklung von möglichen Massnahmen auf der Ebene der Siedlung und auf der Ebene des Quartiers bzw. der Gemeinde, die Priorisierung und Umsetzung von Massnahmen und schliesslich die Institutionalisierung eines längerfristigen Mobilitätsmanagements. Je nach Grösse der Wohnsiedlung und Kenntnisstand über das Mobilitätsverhalten ist im MIWO-Prozess auch eine Befragung der Mieter/innen vorgesehen.

Die bereitgestellten Instrumente sind ein Analyseraster für die Bestandsaufnahme der Mobilitätsvoraussetzungen im Quartier, ein Leitfaden für das Gespräch mit den Liegenschaftsverwaltungen zur Erfassung der Mieterschaft und der Mobilitätsvoraussetzungen in der Siedlung, ein Fragebogen für die Befragung der Mieter/innen, zwei Listen mit möglichen Massnahmen auf der Ebene der Siedlung und auf Gemeinde-/Quartiersebene. Die Palette der möglichen Massnahmen in der Siedlung reicht von strukturellen Massnahmen wie der Gestaltung der siedlungsinternen Fuss- und Velowege, dem Angebot an Park- und Veloabstellplätzen, verschiedenen Nutzungs- und Leihangeboten (Velo-Reparaturstation, Spezialvelo, Anhänger) über Informations- und Koordinationsangebote (Infomappe Mobilität, privates Autoteilen und Carpooling) bis hin zu finanziellen Anreizen (Mobilitätsgutscheine). Die Portraits der Massnahmen enthalten u.a. auch eine Kostenschätzung und Beispiele aus verschiedenen Siedlungen.

Bezüglich der Optimierung der Fusswege ist in den Siedlungen u.a. darauf zu achten, dass das Wegnetz innerhalb der Siedlung durchlässig ist und Zugänge von mehreren Seiten aufweist. Die Zugangswege zu den Eingängen sollen direkt geführt und stufenlos (behinderten- und kinderwagengerecht) sein und die Eingangsbereiche als Treffpunkt konzipiert (z.B. mit Sitzgelegenheiten) werden. Zudem ist auf möglichst umwegfreie und sichere Verbindungen zu Zielorten wie ÖV-Stationen oder Einkaufsmöglichkeiten zu achten. Bezüglich des Velofahrens sind ein geeignetes siedlungsinternes Wegnetz und insbesondere genügend, ebenerdig zugängliche und sichere Abstellplätze für die Kurz- und Langzeitparkierung von Bedeutung. Auf der Ebene der Gemeinde ist auf direkte, attraktive und sichere Fusswege zu achten, die auch von Kindern, älteren Leuten oder Menschen mit Behinderung selbständig zurückgelegt werden können. Entlang der Fusswege bestehen idealerweise Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwege zu legen. Das Velofahren kann u.a. durch direkte, attraktive und sichere Verbindungen zwischen den Quartieren und dem Ortszentrum sowie genügend und sichere Abstellanlagen gefördert werden. Sowohl für den Fuss- wie den Veloverkehr spielen zudem verkehrsberuhigende Massnahmen eine wichtige Rolle. Dazu zählen in den Wohnquartieren Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen, (Teil-)Fahrverbote oder verschiedene bauliche Massnahmen.

Die Wirkung der durchgeführten Beratungen und der umgesetzten Massnahmen wurde mit Hilfe einer Befragung der in der Pilotphase beratenen Siedlungen intern evaluiert. In der Mehrheit der Siedlungen wurden auch bauliche Massnahmen umgesetzt. Kurzfristig wurde am häufigsten die Veloabstellsituation verbessert. Oft erfolgt die Umsetzung von Massnahmen nicht zeitnah, sondern nach weiteren Abklärungen im Rahmen eines Gesamtkonzepts (z.B. für ähnliche Siedlungen oder bei Renovationen und Ersatzneubauten). Die Beratungen haben zu einer Sensibilisierung der Liegenschaftsverwalter für das Thema Mobilität geführt. Beinahe sämtliche Siedlungen geben an, dass sie durch die Beratung neue Erkenntnisse gewonnen hätten, die Massnahmen als sinnvoll erachten würden und die Mobilität künftig

stärker berücksichtigen wollen. Bezüglich des Mobilitätsverhaltens berichtet ein Drittel der Siedlungen, dass eine Veränderung kurzfristig noch nicht feststellbar sei.

Im Projekt ist es gelungen, Liegenschaftsverwalter zu sensibilisieren und zu einer systematischen Betrachtung der Mobilitätsthematik und zur Umsetzung von Massnahmen zu motivieren. Eine besondere Herausforderung ist die Sicherung einer Basis-Finanzierung, damit die nötige Marktbearbeitung sowie entsprechende Kommunikationsmassnahmen gewährleistet sind.

Teil 3: Überblick über die gesichteten Projekte

Hinweis: Die Projekte, welche für die Portraits in Teil 2 ausgewählt wurden, sind grau hinterlegt.

Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Altstätten	Zukunfts-Workshop Bildstrasse	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Flawil	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Grabs	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Kaltbrunn	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Marbach	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Nesslau-Krummenau	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Sargans	Aktionstag Pausenplätze für Kindergärten und Schulhäuser als Zukunfts-Workshop	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Schänis	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
St. Gallen	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Quartier Lachen / Sömmerli	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Wittenbach	Problemstellen im Fuss- und Veloverkehr – Erhebungen im Gemeindegebiet	SG	strukturelle Bewegungsförderung / Gemeinde bewegt (Pilotprojekt)	2012–2013
Rapperswil-Jona	Grün- und Freiraumkonzept	SG	Gemeinde bewegt (Folgeprojekt)	2014–2016
Rapperswil-Jona	Erlebnis Schulweg	SG	Gemeinde bewegt (Folgeprojekt)	2016
Rapperswil-Jona	Spiel- und Pausenplatzkonzept	SG	Gemeinde bewegt (Folgeprojekt)	2017
Burgdorf	Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) Burgdorf	BE	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	1996–2006
Erlinsbach	Begegnungsort Schulareal Kretz	AG	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2008
Gerlafingen	Tempo 30 in allen Quartieren	SO	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2005–2007

Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Roggwil	Sichere Schulwege und Tempo-30-Zonen	BE	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2006–2007
Wabern/Köniz	Sanierung und Umbau Seftigenstrasse	BE	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	1997–2000
Dänikon	Vorplatz als Kinderspielplatz	ZH	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2005
Genf	Plan directeur des chemins pour piétons	GE	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2000–2002
Olten	Andaare	AG	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2010–... (2018)
Schaan	Kommission Schulwegsicherung	LI	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2010–... (2018)
Zürich	Platz zum Spielen, Spielplatzkonzept der Stadt Zürich	ZH	strukturelle Bewegungsförderung (Beispielprojekt)	2005–2014
Basel/Münchenstein	Dreispietzareal	BS	Nachhaltige Quartiere (2009–2010)	(2009–2010)
Zürich	Bullinger	ZH	Nachhaltige Quartiere (2009–2010)	(2009–2010)
Neuchâtel	Ecoparc	NE	Nachhaltige Quartiere (2009–2010)	(2009–2010)
Lausanne, Prilly, Renens	Secteur Malley	VD	Nachhaltige Quartiere (2009–2010)	(2009–2010)
Lausanne	écoquartier Plaines-du-Loup	VD	Nachhaltige Quartiere (2009–2010)	(2009–2010)
Genf	La Jonction	GE	Nachhaltige Quartiere (2009–2010)	(2009–2010)
Burgdorf	Arealentwicklung Thunstrasse	BE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Ostermundigen	Nachhaltige Siedlung Oberfeld	BE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Luzern, Emmen	Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord, soziale Durchmischung, Nutzungsmischung, Mobilitätsmanagement; Partizipation	LU	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Köniz	Zentrum Köniz Nord	BE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Delémont	EUROPAN 9 - Gros Seuc	JU	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Biel/Niedau	Vison AGGLOlac	BE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)

Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Düdingen	Düdingenplus	FR	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Fribourg	Projet de parc technologique / Projet d'innovation sur le site Cardinal	FR	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Neuchâtel	RING (Site des Jeunes-Rives)	NE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Corcelles, Cormondrèche	Quartier des Arniers	NE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Yverdon-les-Bains	Nouveau quartier Coteau Est	VD	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Gland	écoquartier Eikenøtt	VD	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Confignon, Plan-les-Ouates	Les Cherpines	GE	Nachhaltige Quartiere (2011–2013)	(2011–2013)
Baden	Quartierentwicklung im Prozess	AG	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2011
Montreux	CLARENSenble	VD	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2011
Renens	Demain Florissant	VD	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2011
Yverdon-les-Bains	Qualité de vie dans les quartiers	VD	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2011
Olten	Entwicklung Olten Ost	SO	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2015
Pratteln	Integrale Quartierentwicklung	BL	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2015
Rorschach	Projet urbain Stadt Rorschach	SG	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2015
Spreitenbach	Langäcker bewegt	AG	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2008–2015
Aarburg	Integrierte Quartierentwicklung Aarburg-Nord	AG	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2012–2015
Schlieren	Stadtteilentwicklung Schlieren Südwest	ZH	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2012–2015

Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Vernier	Nouvelles Libellules	GE	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2012–2015
Versoix	«Passerelles» pour le Quartier La Pelotière	GE	Projets urbains – Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten	2012–2015
Winterthur / Dübendorf	Freiräume im Spannungsfeld der Akteursinteressen: Baugesetzliche Instrumente und Partizipation für Freiräume in Winterthur	ZH	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
Genf	Grenzfluss Arve – Landschaftsprojekt in der Agglomeration Grand Genève	GE	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
Locarno	«Dall'Europa all'Africa lungo una golena», Progetto modello per l'area di svago attorno alla Melezza e alla Maggia / Bewirtschaftung für eine Flussaue in der Agglomeration Locarno	TI	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
Freiburg	Freiraum Freiburg: Vision und Leitfaden zur naturräumlichen und mobilitätsbezogenen Entwicklung der Freiräume	FR	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
Region Sursee-Mittelland (17 Gemeinden)	Raum für Bewegung, Sport, Freizeit und Gesundheit in der Region Sursee-Mittelland	LU	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2015–2017
Beringen, Neuhausen am Rheinfall, Schaffhausen, Thayngen	Integrale Freiraumentwicklung in der Kernagglomeration Schaffhausen	SH	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
St.Gallen, Amriswil, Romanshorn Arbon, Goldach, Horn, Rorschach, u.a.	Aufwertung der Übergangsräume von Siedlung zur Landschaft in St. Gallen / Arbon-Rorschach	SG	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
Mendrisio	Parco del Laveggio: / Aufwertung eines Naherholungsgebiets in der Agglomeration Mendrisio	TI	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2010–2018 (ab 2014 als Modellvorhaben)
Zürich	Attraktive Erschliessung der siedlungsnahen Erholungsräume durch Langsamverkehr im Metropolitanraum Zürich	ZH	Nachhaltige Raumentwicklung (2014–18) - Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern	2014–2018
Zug (Kanton)	Bewegen und Begegnen bis 100 im Kanton Zug	ZG	Kantonales Aktionsprogramm «Ernährung und Bewegung»; Modul B (Ernährung und Bewegung bei älteren Menschen)	2015 –... (2018)

Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Basel Stadt (Pilot)	Hopp-la Park / Hopp-la Parcours	BS/CH	Kantonales Aktionsprogramm «Ernährung und Bewegung»; Modul B (Ernährung und Bewegung bei älteren Menschen)	2014–... (2018)
national	Pédibus	CH	Kantonales Aktionsprogramm «Gesundes Körpergewicht» / Kantonales Aktionsprogramm «Ernährung und Bewegung» Modul A	1999–... (2018)
national	Purzelbaum/Youp'la bouge	CH	Kantonales Aktionsprogramm «Gesundes Körpergewicht» / Kantonales Aktionsprogramm «Ernährung und Bewegung» Modul A	2009–... (2018)
national	Offenen Turnhallen (Midnight Sports, Open Sunday)	CH		2009–... (2018)
Baltschieder, Bitsch, Brig-Glis, Eggenberg, Lalden, Naters, Ried-Grig, Termen, Visp	Agglomerationsprogramm Brig - Visp - Naters	VS	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (1. und 2. Generation)	2007–... (2018) 1. Generation
Aefligen, Bruggdorf, Ersigen, Hasle b.B., Heimiswil, Kirchberg, Lützelflüh, Lyssach, Oberburg, Rüdtingen-Alchenflüh, Rüegsau, Rüti b. Lyssach	Agglomerationsprogramm Burgdorf	BE	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (1. und 2. Generation)	2007–... (2018) 1. Generation
Yverdon-les-Bains, Grandson u.a.	AggloY, Projet d'agglomération yverdonnoise	VD	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (1. u. 2. Generation)	2007–... (2018) 1. Generation
Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz, Vuadens	MOBUL, Projet d'agglomération bulloise	FR	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (1. u. 2. Generation)	2007–... (2018) 1. Generation
national	Défi Velo, die Velo-Challenge für Jugendliche	CH	DZM-/KOMMO-Projekt	2011–... (2018)
national	Aktive Mobilität und Gesundheit	CH	DZM- /KOMMO-Projekt	2016–2019
national	MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen	CH	DZM-/KOMMO-Projekt	2012–2017
Tessin (verschiedene Gemeinden)	Meglio a piedi / Piano di Mobilità Scolastica	TI	DZM-/KOMMO-Projekt	2002–... (2018)
Lenzburg	Gleis Nord	AG	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2008–2016

Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Yverdon-les-Bains	Jardins de poche et potagers urbains	VD	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2009–2011
Emmen	Arealentwicklung Feldbreite	LU	Suburbane Freiraumentwicklung – (Best-Practice-Beispiel)	2006–... (2018)
Winterthur	Raum für Bewegung und Sport	ZH	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2008–2010
Suhr	Freiraumkonzept Suhr	AG	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2012–2013
Münsingen	Ortsplanungsrevision	BE	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2005–2010
Zürich, Baden, Dietikon	Agglomerationspark Limmatthal, Kantonsübergreifendes Freiraumnetz	AG, ZH	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2007–... (2018)
Bernex-Confignon	Parc agro-urbain	GE	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	2013 (Wettbewerb)
Magadino, Gordola, Agarone, Gugnasco	Agglomerationspark Magadinobene	TI	Suburbane Freiraumentwicklung (Best-Practice-Beispiel)	1990er-Jahre–2005
MuttENZ	Gemeindesportanlagenkonzept	BL	GESAK	2005–2006
Bremgarten	Gemeindesportanlagenkonzept	BE	GESAK	2004
Nendaz	Concept Communal des Installations Sportives Nendaz	VS	GESAK	2005–2007
Wattwil	Sportanlagenkonzept GESAK	SG	GESAK	2005–2007
Thun	Konzept für Sport- und Bewegungsräume für die Stadt Thun	BE	GESAK	2006–2008
Chur	Dezentrale Räume und Infrastrukturen für Sport und Bewegung in Chur	GR	GESAK	2007–2010
Aarberg	«Aarfit» Bewegungsraum- und Sportanlagenkonzept	BE	GESAK	2008–2009
Dotzingen	Gemeinde-Sportanlagenkonzept	BE	GESAK	2006
Gemeinde, Region	Name/Umschreibung des Projekts	Kanton	Einbettung (Projekt, Programm, finanzielle Unterstützung)	Zeitraum
Worb	Bewegungsraum und Sportanlagen	BE	GESAK	2007

Aarau	Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK)	AG	GESAK	2006–2010
Zug	Konzept für die Sportanlagen und Bewegungsräume (GESAK)	ZG	GESAK	2009–2010
Baar	Konzept für Sportanlagen und Bewegungsräume	ZG	GESAK	2009–2010
Langenthal	Bewegungsraum und Sportanlagen	BE	GESAK	2011
Gossau	Gemeinde-Sportanlagenkonzept (GESAK) Stadt Gossau	SG	GESAK	2011–2012
Reinach	Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK) Bewegungs- und Sportinfrastruktur der Gemeinde Reinach	BL	GESAK	2011–2012
Wald	Sportanlagenkonzept 2014	ZH	GESAK	2013–2014
Hinwil	Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK) Hinwil	ZH	GESAK	2014–2015
Konolfingen	Gemeindesportanlagenkonzept der Gemeinde Konolfingen	BE	GESAK	2014–2016
Schwyz	Sportanlagenkonzept (GESAK) der Gemeinde Schwyz	SZ	GESAK	2017–2018
Sursee	Regionales Altersleitbild	LU	–	2015–2017
Bern	Spielplatzkonzept der Stadt Bern	BE	–	20011–2012
Goldach	Begegnungsplatz Kellen	SG	–	2011–2012
Wädenswil	Platzda?! Prävention, Integration und Beteiligung im öffentlichen Raum	ZH	–	2009–2012
Gams	Fuss- und Veloverkehrskonzept	SG	–	2014–2015
Neuchâtel	Diagnostic marchabilité des personnes âgées et sièges relais	NE	–	2016_2017
Basel	Begegnungszonen in Wohnquartieren, Wirkungskontrolle	BS	–	2016–2017