

«GEMEINDE BEWEGT»

Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde

Abstract



Hintergrund

Was kann eine Gemeinde tun, um die Bevölkerung zu vermehrter Bewegung in Wohn- und Lebensraum zu motivieren? Wie können bewegungsfreundliche Quartiere für Jung und Alt und Menschen mit Behinderung geschaffen werden? Wie kann die kommunale Gestaltung des öffentlichen Raumes eine sichere und ungehinderte Bewegung zu Fuss oder per Fahrrad ermöglichen? Diese Fragen stehen im Zentrum des Interesses in der Umsetzung des Pilotprojektes «GEMEINDE BEWEGT».

Es gilt heute als gesichert, dass das Wohnumfeld – und die gebaute Umwelt im weiteren Sinne – das Bewegungsverhalten der gesamten Bevölkerung verändert und somit die Gesundheit fördert. Bewegungsfreundliche Gemeinden und Quartiere sollen Jung und Alt zu mehr Alltagsbewegung motivieren – gleichzeitig aber auch den sozialen Zusammenhalt fördern und die Lebensqualität in den Gemeinden erhöhen.

Dazu wurde im März 2014 ein Schweiz weit einmaliges Pilotprojekt abgeschlossen dessen Ergebnisse sich sehen lassen können. Im Zentrum der Bemühungen stand die strukturelle Verbesserung für den Fuss- und Radverkehr, die Aufwertung von öffentlichen Räumen, Frei- und Grünflächen im Siedlungsgebiet sowie die Verbesserung ihrer Erreichbarkeit.¹

«GEMEINDE BEWEGT» wurde erstmals in der Schweiz durchgeführt und ist einmalig in der Art, wie Bevölkerung, Behörden und politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in einen aktiven Dialog und damit in Bewegung gebracht wurden.²

Umsetzung in den Gemeinden

An dem Pilotprojekt im Kanton St.Gallen nahmen 10 Gemeinden teil. Sie wurden im Umsetzungsprozess mit der Bevölkerung unterstützt, strukturelle Hindernisse für den Fuss- und Radverkehr zu identifizieren, zu priorisieren sowie Planungsvorhaben in Gemeinden und Quartieren bewegungsförderlich zu gestalten.³ Die erhobenen Daten wurden durch Fachexperten aufbereitet und in das Langsamverkehrs-Portal des Kantons überführt. Die Daten stehen den Verantwortlichen für die kurz- mittel- und langfristige Planung zur Verfügung.

Erkenntnisse

«GEMEINDE BEWEGT» hat sich als Pilotprojekt bewährt. Die Einbindung des Kantons und insbesondere **die interdepartementale Zusammenarbeit** in einem Thema haben wesentlich zum Erfolg beigetragen. Innerhalb der Gemeinden ist es für die erfolgreiche Durchführung und die Umsetzung von Massnahmen nötig, dass Gemeindeverantwortliche aus verschiedenen Ämtern hinter dem Projekt stehen und auch bereit sind, strukturelle Massnahmen in die Wege zu leiten.

¹ Als Beispiel dazu gelten z.B. die Infrastruktur wie Post, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Quartier- und Familienzentren, aber auch Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit, Strassensanierungen, Spielplatzaufwertung, Dorfzentrumsgestaltung etc.

² Die Pilotphase wurde vom Bund teilfinanziert und ist in enger Zusammenarbeit des Gesundheits-, Bildungs- und Baudepartements des Kantons St.Gallen umgesetzt. Weitere finanzielle Träger waren Gesundheitsförderung Schweiz, das nationale Amt für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung EBGB und die Krebsliga Schweiz. Der Projektaufbau wurde von Public Health Services geleitet, von der Abteilung für Gemeinden und Netzwerke St.Gallen in den Gemeinden umgesetzt, koordiniert und weiterentwickelt und von Fussverkehr Schweiz in der Umsetzung begleitet.

³ Die Bevölkerung konnte mit Hilfe eines neu entwickelten Apps für Tablet-Computer Bewegungshindernisse und -potentiale, die für sie selbst relevant sind, elektronisch erfassen. Zudem erhielt Sie dort, wo es um die Neuplanung und Neugestaltung ging, im Rahmen von Zukunfts-Workshops die Möglichkeit zum Einbringen von Bedürfnissen und Ideen.

Für die Optimierung der strukturellen Rahmenbedingungen für Bewegung ist der Einbezug der Bevölkerung eine wichtige Voraussetzung. **Das partizipative Vorgehen** sorgt dafür, dass tatsächliche Bedürfnisse aufgegriffen werden und durch die Mitwirkung eine Motivation gegeben ist, eine solche Infrastruktur zu nutzen. Die unterschiedliche Sichtweise und Augenhöhe, insbesondere von Kindern und Jugendlichen trägt zu neuen Ideen und einer umfassenderen Argumentation bei der Priorisierung von Vorhaben bei und ist wesentlich für eine Gestaltung ihres Bewegungsraums.

Möglicherweise von noch grösserer Bedeutung sind aber die **Begegnungen von Laien und Fachleuten** vor Ort. Die direkten Äusserungen und das spontane Erleben, lösen oft mehr Engagement aus, als elektronisch erfasste Daten zu bewirken vermögen. Allerseits wertvoll wurde die direkte Auseinandersetzung in der Diskussion mit Expertinnen und Experten bewertet.

Es ist anzustreben, dass Bewegungsräume miteinander vernetzt und gut begehbar sind. Für die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, wie Kinder, Heranwachsende, Erwachsene, ältere Menschen sollen **attraktive Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten** im Sinne eigentlicher Lebensräume zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Gemeinde sind daher noch stärker als bisher die verschiedenen Ansprüche für Bewegung, Freizeit und Erholung im Alltag wie auch die Aspekte für eine nachhaltige Entwicklung zu integrieren.

Ausblick

Mit dem Pilotprojekt «GEMEINDE BEWEGT» wurde eine hilfreiche Grundlage gelegt für das Thema strukturelle Bewegungsförderung in den Gemeinden. Die ausgearbeiteten Werkzeuge wie Checkliste und Massnahmenkatalog, sowie das erprobte Vorgehen in der Erhebung kann von interessierten Gemeinden jederzeit umgesetzt werden.

Koordination

Sabina Ruff

Leiterin Abteilung Gemeinden und Netzwerke

T +41 58 229 87 71

sabina.ruff@sg.ch

www.gesundheit.sg.ch / www.zepira.info

Kanton St.Gallen

Gesundheitsdepartement

Amt für Gesundheitsvorsorge

Gemeinden und Netzwerke

Unterstrasse 22

9001 St.Gallen



«GEMEINDE BEWEGT - strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde»

Länderübergreifende Fussverkehrstagung Bregenz
18./19. Mai 2015

Inhalt

1. «GEMEINDE BEWEGT» strukturelle Bewegungsförderung im Kanton St.Gallen
 - Ausgangslage
 - Vorgehen
 - Ergebnisse
2. Ein Erfolgsmodell?
 - Kriterien, die zum Erfolg führen
 - Inhalte, die zum Erfolg führen
3. Medienecho
4. Nachhaltigkeit
5. Fazit



Ausgangslage

1. Grundlagen strukturelle Bewegungsförderung
 1. Ergebnisse aus verfügbaren, repräsentativen Studien
 2. Mindestempfehlung (HEPA)
 3. Ökonomische Konsequenzen
 4. Gesundheitliche/Soziale Konsequenzen
2. Synthesebericht (Ärzte für Umweltschutz)
3. Erkenntnisse zu Langsamverkehr (Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bewegungsverhalten)
4. Ausschreibung BAG zu Modellvorhaben
5. Finanzierung 1/3 Bund, 2/3 Kanton als Pilotprojekt



Der Kanton St.Gallen als Pilotkanton

- **Interdepartementale Zusammenarbeit von drei Departementen (Bau, Bildung, Gesundheit)**
- **Projektleitung Public Health Services**
- **Projektumsetzung und Koordination:**
 - Gesundheitsdepartement, Amt für Gesundheitsvorsorge, Abteilung Gemeinden und Netzwerke
 - Akquisition der Gemeinden
 - Insgesamt 20 interessierte Gemeinden
 - 10 teilnehmende Gemeinden
 - Projektleitung der einzelnen Vorhaben in den Gemeinden



Vorgehen: Individuelle Herausforderungen in den Gemeinden



Individuelle Problemstellungen in heterogenen Gemeindestrukturen

- Kinderspielfplatzkonzept erstellen und Überprüfung der öffentlichen Spiel- und Pausenplätze
- Verkehrsknoten an neuralgischer Stellen überprüfen und neu gestalten
- Dorfplatz Gestaltung mit Bevölkerung erarbeiten
- Radwege überprüfen und optimieren
- Tempo 30 Zonen überprüfen und optimieren
- gesamtes Gemeindegebiet unter dem Fokus «Langsamverkehr» überprüfen und optimieren
- geplante Wohnsiedlung auf Bewegungsförderung, Kinderpartizipation, Sicherheit und Langsamverkehr überprüfen
- Schulwegsicherheit überprüfen und optimieren
- Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete zu Fuss und mit dem Velo sicherstellen
- Raumplanung und Richtplanung überprüfen
- Wohnüberbauung inkl. Alterswohnheim zum Thema Erreichbarkeit der Infrastruktur prüfen



Umsetzung, Instrumente und Tools

- Entwicklung einer App und Installierung auf Tablets zur Erhebung mit der Bevölkerung (in Zusammenarbeit mit EBPI, UZH)
- Entwicklung von geeigneten Strukturen für Zukunftswshops
- Umsetzung in den Gemeinden durch Coachs (in Zusammenarbeit mit (Fussverkehr Schweiz)
- Sensibilisierung der Verantwortlichen in Schule und Gemeinde
- Entwicklung einer Checkliste zur Situationsanalyse
- Entwicklung eines Leitfadens im Vorgehen



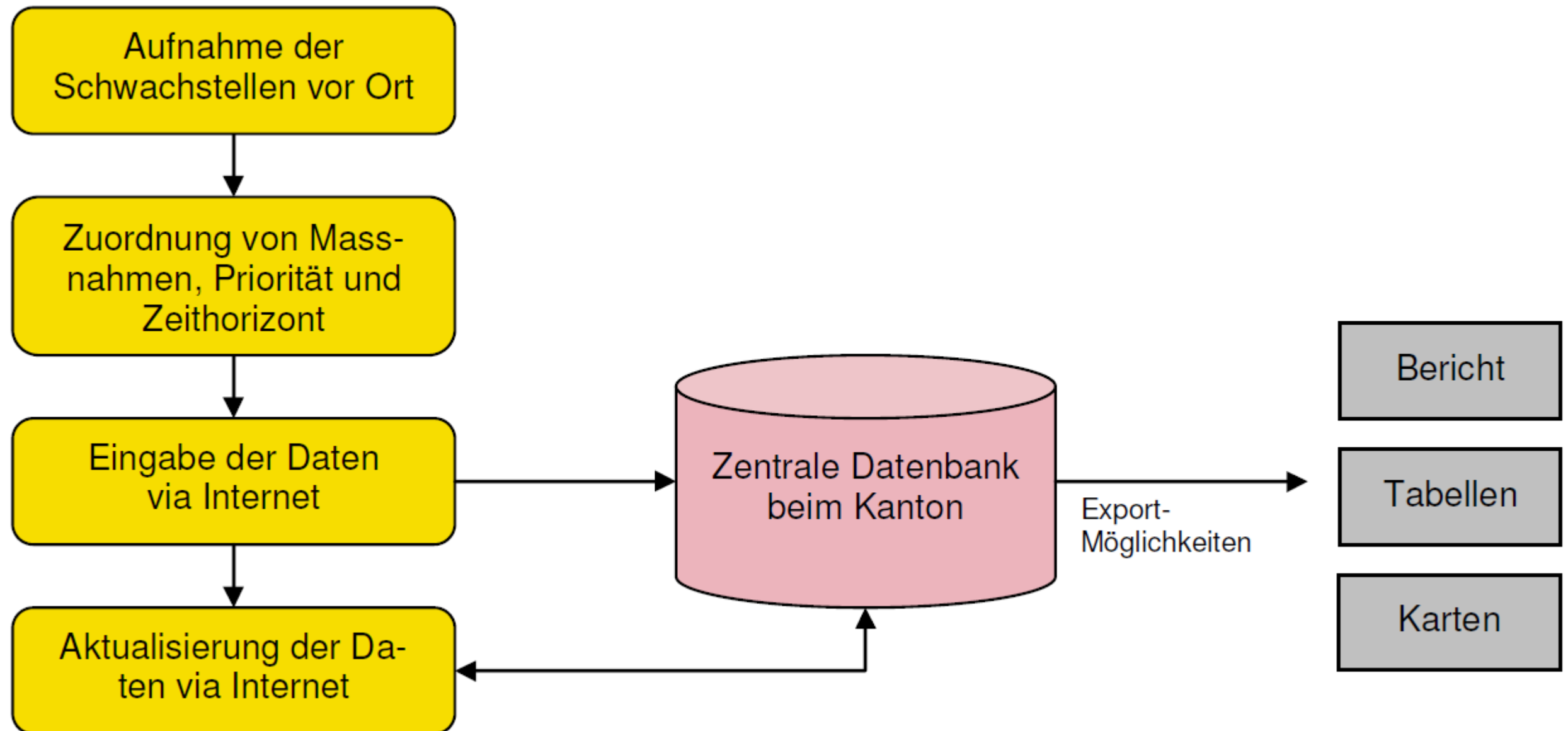
Erhebung mit Tablet - Fragebogeninhalte

- Standort mittels GPS
 - Karte oder Adresse als back-up
- Bereich
 - Fussverkehr, Radverkehr, Hindernisse, Aufenthalt
- Infrastrukturelement
 - Fehlt, mangelhaft oder positives Beispiel
- Problem
 - Kategorien, Beschreibung, Lösungsvorschlag
- Fotos
 - Zwecks Illustration und Identifizierung, Legende
- Abschliessende Fragen
 - Thema, Betroffene, Priorisierung, Kontaktinfo

The screenshot displays the ODK Collect application interface on a tablet. The title bar at the top reads "ODK Collect > LVkataster_Schlussversion_v4". The main screen is titled "Erfassung der Standortkoordinaten" (Recording of location coordinates) and includes instructions: "Das Gerät benötigt etwas Zeit um die Position zu finden. Drücken Sie 'Record' (accuracy) drücken Sie". Below this, there are two overlapping screens. The first overlapping screen is titled "ODK Collect > LVkataster_Schlussversion_v4" and asks "Welchem Element ist diese Problemstelle zuzuordnen?" (To which element should this problem location be assigned?). It features a list of categories: "Querverbindung Fluss-, Gleis ä.)", "Längsverbindung Weg, Trottoir", "Kreuzung", "Fläche (Platz Grünfläche, Haltestelle)", "Abstellplatz Autoparkplatz", "Beleuchtung", "Signalisation Wegweiser", "Mobiliar (Sit Schattenspe Spielgeräte)", "Behinderten (Rollstuhlrar Blindenmark", and "Anderes". There are radio buttons for "Ja" and "Nein". The second overlapping screen is titled "Übersichts-Foto (1/2) der Problemstelle" (Overview photo (1/2) of the problem location) and includes instructions: "Machen Sie bitte ein Uebersichtsfoto welches die Problemstelle sowie möglichst viel Hintergrund erfasst (Häuser, Strassenkreuzung, o.ä.) . Sie dürfen sich dazu ruhig ein paar Schritte vom ursprünglichen Standort (während der GPS-Aufnahme) entfernen." It features two buttons: "Take Picture" and "Choose Image". Below the buttons is a photo of a street intersection with a crosswalk. At the bottom, there is a section for "Legende:" (Legend) with the text: "Wenn Sie möchten, können Sie hier einen Kommentar zum Bild einfügen." and a text input field. The bottom status bar shows the time "17:38" and various icons.



Export der Daten: GIS/LV-Portal



Ergebnisse



Stärken

- Begegnungsstrasse: Jung & Alt
- Vielseitigkeit: Begrünung Plätze + Pärke
- flüssiger Verkehr
- Abgrenzung / Kette
- belebte Strasse
- viel Leben!
- Zwang zur Langsamkeit
- Ressourcen: Buchhaltestelle Strassenbreite

Titel der Idee:

Zandsteine eliminieren (m. Teer auffüllen)

Ziel: **Wer muss beteiligt sein:**

Rollstuhlgängig / Gemeinde - Str. bau

1. Schritte: **Rückfragen an:**

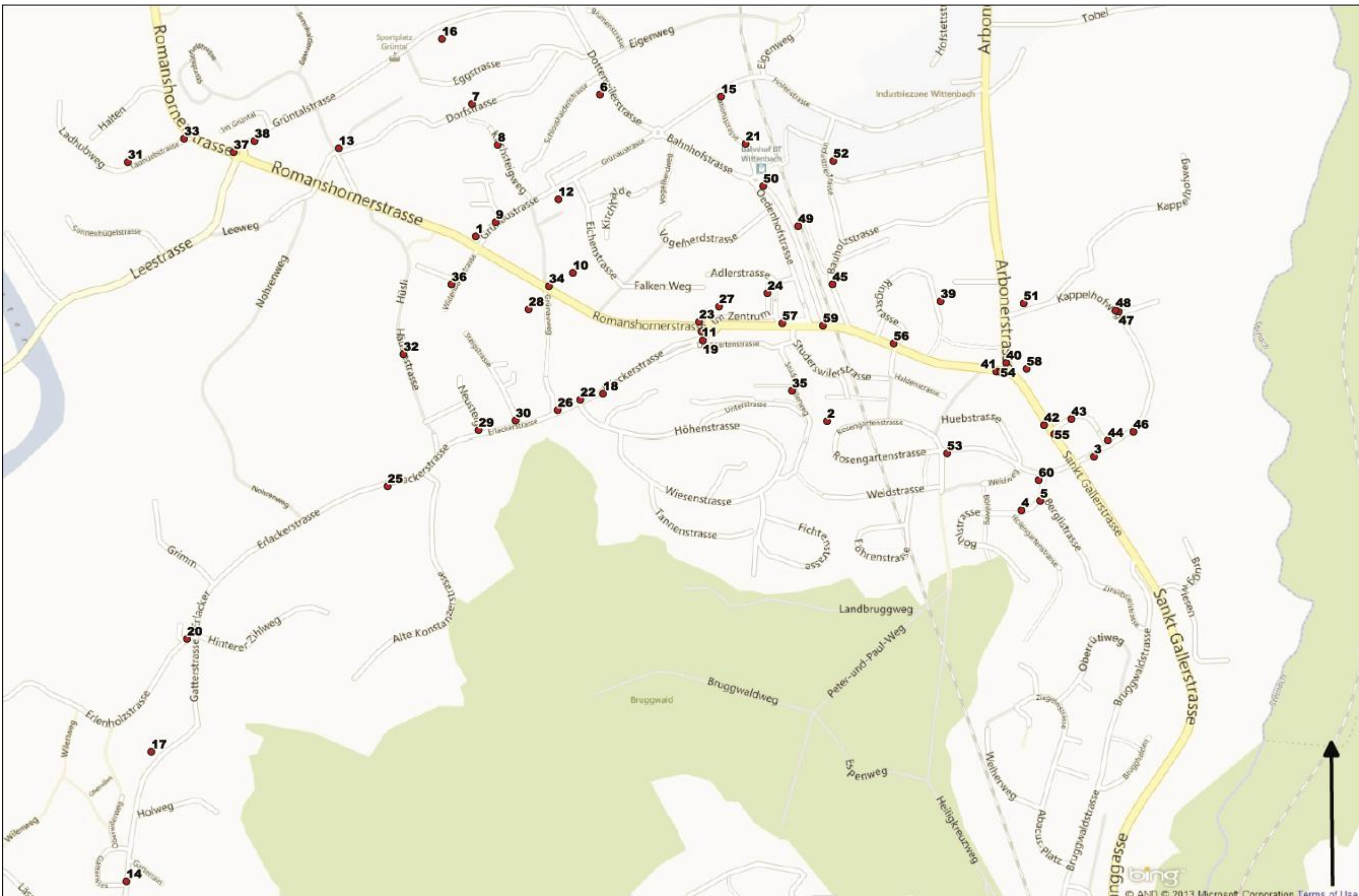
sofort ausführen! **Haus VIVA**

Resultate Erhebungen allgemein

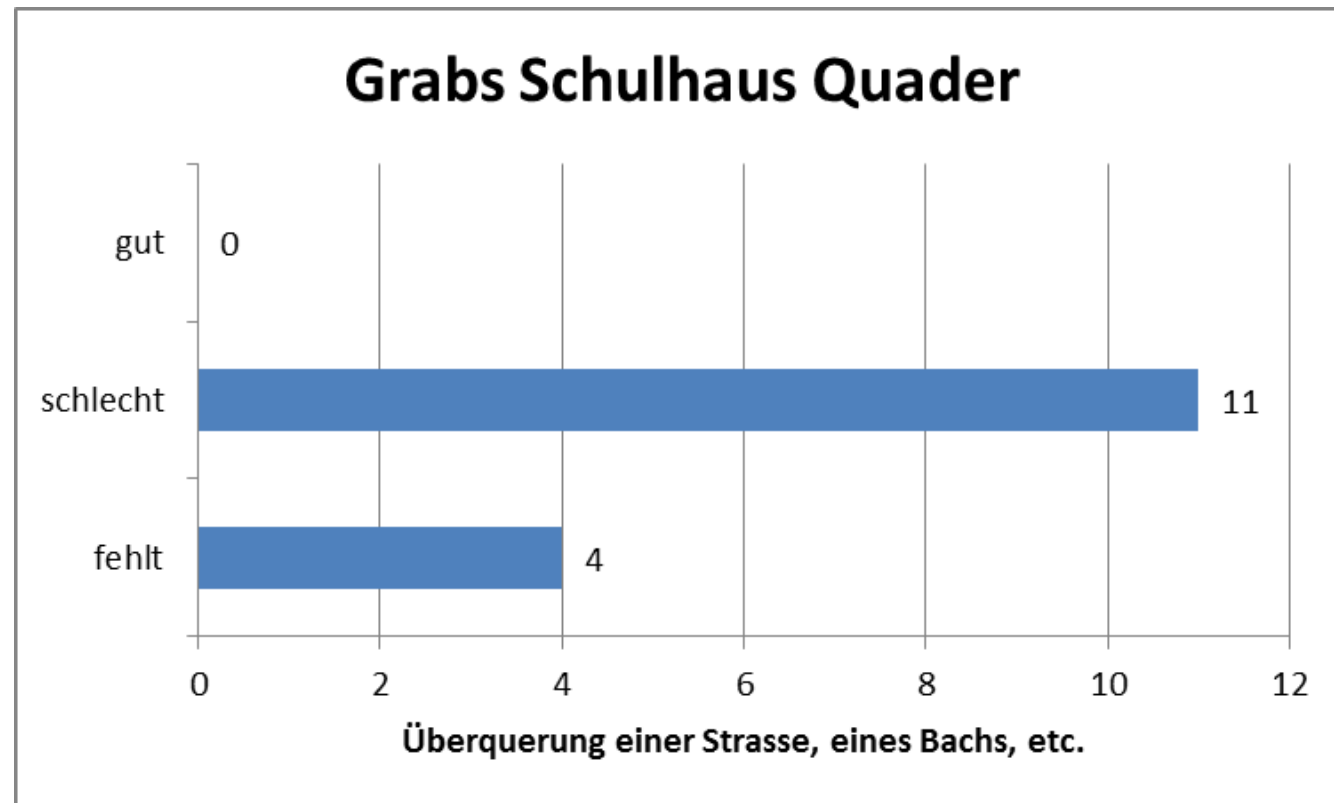
- Insgesamt wurden 470 Stellen dokumentiert.
- Am meisten Stellen betrafen das Zufussgehen bzw. den Fuss- und Radverkehr

Fuss- verkehr	Velo- verkehr	Be- hinderten- gerecht	Aufent- halts- orte	Fuss- / Velo- verkehr	Mehrere Verkehrs- arten	Total
45%	11%	2%	2%	28%	12%	100%

Exemplarische Zusammenfassung von 200 Stellen aus 3 Gemeinden



Fokus Schülerinnen und Schüler: Strassenquerung

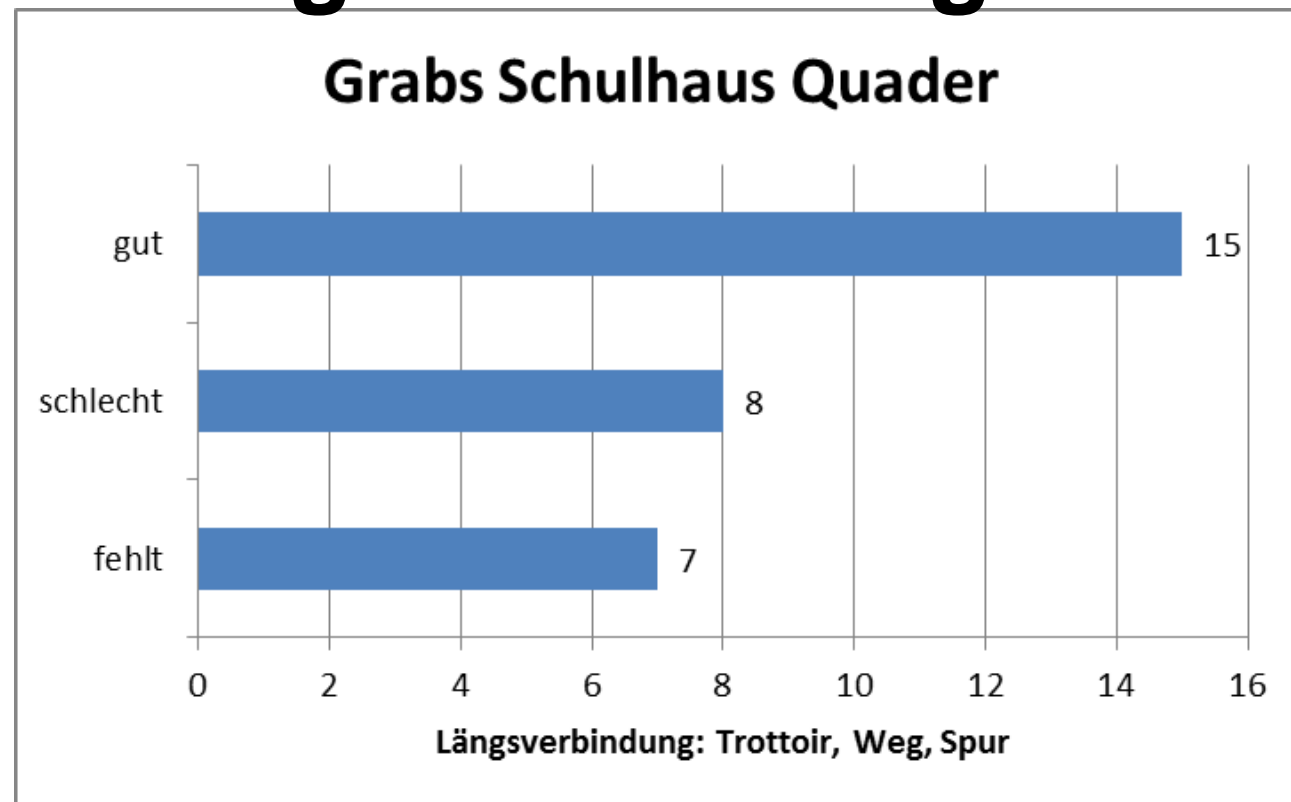


Querungshilfe an falschem Ort



Querungshilfe fehlt

Fokus Schülerinnen und Schüler: Längsverbindungen



Längsverbindung mit Konflikten



Längsverbindung
attraktiv und
unproblematisch



Längsverbindung fehlt

Zukunftsworkshops

Miteinbezug der Schülerinnen und Schüler in der Gestaltung der Spiel- und Pausenplätzen



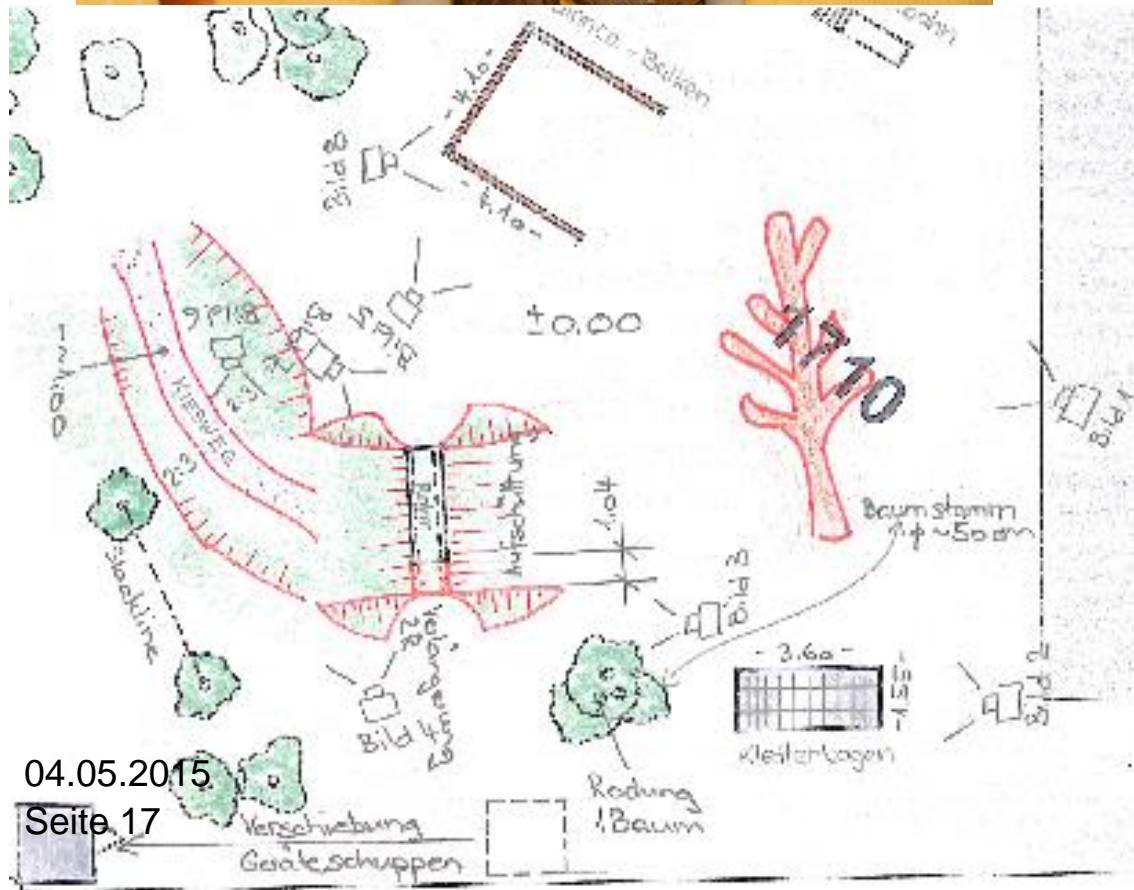
Erarbeiten von Lösungsvorschlägen in den Zukunftsworkshops



Ergebnisse aus Zukunftsworkshop



- Aktuelle Situation ist analysiert und dokumentiert
- Konsens der Beteiligten im Aushandlungsprozess
- Prüfung, Entscheid und Umsetzung kurzfristige Massnahmen
- Fachlicher und politischer Planungsprozess, Weiterentwicklung der Massnahmen



04.05.2015

Seite 17



Ein Erfolgsmodell?



Kriterien die zum Erfolg führen

- Enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden
- Coachs als Umsetzungs-Fachleute in den Gemeinden
- Verankerung in politischer Agenda
- Interdepartementale Projektorganisation
- Tablet als Werkzeug
- Partizipatives Vorgehen
- Weiterbildungscharakter
- Einbindung aller Akteure und Anspruchsgruppen
- Medienpräsenz



Inhalte die zum Erfolg führen

- Schulwegthema brennt den Gemeinden unter den Nägeln
- Öffentlicher Raum wird zunehmend ein Thema
- Schleichwege, Fusswege in alten Strukturen sind nicht mehr bekannt
- Radwege (Velobahn?)
- Sichtbeziehungen in Kreuzungen
- Sträucher und Büsche
- Barrierefreiheit, Bänkli
- Betroffene zu Beteiligten machen



Die Schüler erheben Gefahren beim «Erlebnis Schulweg»



orten: In Grabs führen zwei Zufahrten zum Spital, die von Schülern, Strassenbahn überqueren, erhöhte Aufmerksamkeit fordern.

Marbach bewegt

Der Kanton St. Gallen setzt das visionäre Projekt «Bewegung, Mobilität, Gesundheit und gebaute Umwelt» mit zehn Pilotgemeinden um. Eine davon ist Marbach.

ANDREA KOBLER

MARBACH. Ausgerüstet mit Computer-Tablets, marschieren die 2- und 6-Klässler durchs Dorf, halten immer wieder inne. Auf dem Computer können sie direkt eingeben, ob ein Ort aus ihrer Sicht gut markiert und signalisiert ist und für welche Menschengruppen die Stelle zum Beispiel besonders gefährlich ist. Anpreisend muss nicht unbedingt der Verkehr sein. Auch Hunde beeinflussen die Schülerinnen und Schüler beispielsweise bei der Wahl ihres Schulwegs. Begleitet werden sie bei den Erkundungen von Pascal Regli von Fussverkehr Schweiz als Coach.



Beschrieben in einem Aufsatz die schönen Seiten sowie die gefährlichen Stellen ihres Schulwegs: Die Zweitklässler Leana Hältiner, Davide Estermann, Juliana Lufas und Dean Kobelt.

richtigen, da zunächst die Auswertung stattfindet, muss, so Pascal Regli von Fussverkehr Schweiz.

Erkenntnisse umsetzen

Verschieden genannt werden sei aber die Staatsstrasse, deren Überquerung als problematisch empfunden wird. Bei Quartierstrassen seien es Kreuzungssituationen, die vielfach von Erwachsenen als problematisch empfunden würden. Hier beklagen sich Schülerinnen und Schüler über Unübersichtlichkeit, zum Beispiel wegen hoher Hecken und Zäune. Zudem seien bei der zur Schule führenden Riedstrasse entlang der Strasse und bei der Querung der Strasse verschiedene Probleme festgestellt. Beim Schulhaus wurden zum Beispiel Sonnen beobachtet, von welchen die Strasse sehr hell wird.

n. So wurden vor allem acht von Fussgängerstreifen, Vortrittssituationen, Signalisationen bei und vor allem auch Schlagstrassen, die für Velofahrer sein können, aufgetauchte Sträucher und Bäume die Sicht bei Hausecken sowie Hunde, die hinter Zäunen Passanten erschrecken für die Schüler mind. ähnelnd. Der Schulweg Erlebnisweg sein und ist ein Abenteuer.

Projekt

mit den Schülern äusserst unisono über den Spass «schulzimmerfreien» Tag der Erhebung. Andererseits durchaus die Gefährlichkeit von Stellen beurteilen und

erwarten konkrete Massnahmen, die letztlich nicht nur für Schüler, sondern für den gesamten Langsamverkehr nützlich seien.

In nächster Zeit sind weitere Begleitionen vorgesehen, allenfalls sogar mit Kindergartnern. Noch vor der Sommerpause werden die Resultate aufbereitet und präsentiert. Projektbegleiter Pascal Regli von Fussweg Schweiz wird in einer späteren Phase die Resultate bekannt geben und kommentieren. Über die Schüler der Forschungsgruppe fand Regli nur lobende Worte: «Sie sind sehr selbstständig, obwohl sie bei diesem Projekt ins kalte Wasser geworfen wurden, insbesondere beim Umgang mit den elektronischen Aufnahmen.» Aber auch bei der Evaluierung der kritischen wie attraktiven Verkehrspunkte seien die Schüler ernsthaft zu Werke gegangen.

04.05.2015

Seite 21

Gemeinden und Netzwerke

Altstätten und Marbach Pilotprojekt

Nesslau/Neu St. Johann: Kindergärtler prüfen Schulwegsicherheit

Der Schulweg unter der Lupe der «Experten»

Im Rahmen des Projektes «Gemeinde bewegt» prüfen Nesslauer Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg auf dessen Sicherheit. Am Dienstag sind Kindergärtler der Kramenwiese in die Expertenrolle geschlüpft und haben Gefahren ihres Schulweges erhoben.

Täglich muss Andrin Tschumper auf dem Weg zum «Kindsgi» in Neu St. Johann und nach Hause ins Reidholz die Schwägalpstrasse überqueren. An der Strecke, auf der eigentlich Tempo 50 gilt, gibt es keinen Fussgängerstreifen und hinter der Kurve beim Landgasthof Ochsen verschwindet der Kindergärtler aus der Sicht der Auto-, Töff- oder Lastwagenfahrer, die in Richtung Dorf unterwegs sind. «Eine speziell gefährliche Stelle, sogar im Vergleich zur Hauptstrasse», stellt Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz, fest. Doch er weiss auch, dass hier nur schwer für mehr Sicherheit für den Bub und seine Gspänli gesorgt werden kann. Ein Fussgängerstreifen lässt sich an dieser Stelle nicht markieren, da die gesetzliche Mindestsichtweite nicht erfüllt ist. «Eine Mittelinsel könnte eine Lösung sein», meint er.

Gefahren erkannt

Gefahren und Problemstellen erkennen, Lösungen finden, wenn möglich Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf dem Schulweg zu treffen: Darum geht es im Pilotprojekt «Gemeinde bewegt... Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde» (siehe Kasten), an dem sich Nesslau als eine von zehn St. Galler Gemeinden beteiligt. Die Experten zur Erhebung der Daten sind für einmal nicht die Fachleute eines kantonalen Amtes, sondern die Schülerinnen und Schüler selber. Im Mai und Juni haben die Mädchen und Knaben drei Nesslauer Schulklassen ihren täglichen Schulweg begangen und dabei Stellen gekennzeichnet, an denen ihre Sicherheit im Strassenverkehr eingeschränkt ist. Am Dienstag sind vier ausgewählte Kinder des Kindergartens Kramenwiese in Neu St. Johann in Begleitung einer Sekschülerin zu den Experten ihres Schulweges geworden. Dabei gingen sie ihren Schulweg ab und erfassten ihn mit einer App. Problem-



Foto: Olivia Hug

Andrin Tschumpers Schulweg zur Kramenwiese führt an einer sichtbeschränkenden Hausecke vorbei: Der Kindergärtler hat an dieser Stelle aufzupassen. Bei der Erhebung wird er von der Sekschülerin Susanne Lieberherr begleitet; Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz und Sabina Ruff, Projektkoordinatorin vom Amt für Gesundheitsvorsorge, sind ebenfalls anwesend.

stellen miteten werden und in Portal) in Yvonne Blos benerschnalen, strässcher und zum Schneeha schränkter dergärtler eines sich schätzen« lich gelte strasse, w der Fahr wenig Pl gehen, d Schulbus Ein Trotts vieles ve der an de ist, relati Strasse m höheren der Schül Meter bre muss als diesem 1 rücksicht

Daten er

Ob und w kenntniss den, sprirungen z seitens d getroffen dem die den. Auf es nun, d Schülern Stellen d Zahl auf lungsbeds fließen s Langsam ein. Auf Portal hal Planungsl können si ner bei e stützen».

Nicht : gehungen Schlussbe

Die Gesundheit fördern und das Verkehrsproblem lösen

Schönis will mit einem Pilotprojekt die Gesundheit der Bevölkerung fördern – durch eine Verkehrsberuhigung. Ab dem nächsten Frühjahr werden Einwohner die Knotenpunkte mit einem Coach benennen.

Von Cyril Pinto

Schönis – Unmittelbar nach seiner Wahl kündigte der neue Gemeindepräsident von Schönis, Herbert Klier, in der «Südostschweiz» ein neues Gesamtverkehrskonzept für die Gemeinde aus. Nicht nur für Gewerbe- und Industriequartiere, sondern auch für Wohngebiete es eine Lösung – auch andere Quartiere brauchen Verbesserungen, sagte Klier. Jetzt geht es um die Umsetzung dieses Projekts, das eigentlich der Gesundheitsförderung dient.

Elf St. Galler Gemeinden dabei. Getragen wird das Pilotprojekt von drei kantonalen Departementen. Darunter dem Gesundheitsdepartement. Ziel ist es, «die Rahmenbedingungen für die körperliche Alltagsaktivität zu verbessern», wie der Kanton das Projekt beschreibt.

Im Frühjahr ging der Aufruf zur Teilnahme an alle St. Galler Gemeinden. 20 hat Projekt Koordinatorin Sabina Ruff vom Gesundheitsdepartement besucht, elf davon nehmen nun teil. Die Startveranstaltung war Ende August. «Ich habe Interviews mit den Schönen Behörden gesprochen – die Mehrheit ist bereit, dass man mit diesem Projekt einiges verbessern kann», sagt Ruff.

Im Fokus ist die ganze Bevölkerung. Denn Bewegungsmangel ist der häufigste veränderbare Risikofaktor bei

feststellte. Zur körperlichen Alltagsaktivität zählen Präventionsdisziplinen die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo. «Dafür müssen wir Wege schaffen, auf denen sich die Menschen gern bewegen», sagt Ruff dazu.

In Schönis sollen nun mit Beteiligung der Bevölkerung besonders heisse Punkte im Strassenverkehr ausgemacht werden. Danach wird eine Prioritätenliste erstellt, nach der die Quartiere bewegungsförderlich gestaltet werden.

Mit App und Coach auf Tour

Zur Erhebung der Orte in der Gemeinde, wo die Verkehrssicherheit verbessert werden kann, soll eine App zum Einsatz kommen. Zusammen mit einem Coach auf dem von der Uni Zürich entwickelten App sollen Orte ausgemacht werden, wo es eine Verbesserung braucht. «Die Mitarbeit der Bevölkerung ist ein zentrales Element des Projekts», sagt Ruff.

Im nächsten Frühjahr wird dann der Coach Thomas Schweizer im Dorf unterwegs sein. Nach den Herbstferien wird er sich erstmals mit den Gemeindegemeinden treffen. «Es gibt eine ganze Reihe von Möglichkeiten, wie man den Strassenverkehr fördern kann», sagt Schweizer, «zum Beispiel nicht mehr benutzte alte Wege zu reaktivieren».

Schwellen und Stufen auf Wegen und Trottoirs seien für Leute mit einem Rollator ein grosses Hindernis. «Niemand weiss es besser als die, welche das Weg täglich benutzen».

Angesprochen wurde das Projekt vom Bund – dieser stellt auch einen Teil der finanziellen Mittel zur Verfügung. Dafür werden dann die Erfahrungen, die in Schönis gemacht werden, anderen Kantonen und Gemeinden zur Verfügung gestellt. Ähnliche Veränderungen an der Gemeinde selbst bezahlt werden.



Kennen die Strasses zwei Schönen unterwegs auf dem Trottoir.

Gemeinden und Netzwerke

04.05.2015

Seite 22

Nachhaltigkeit, wie und womit?

- Nachhaltigkeit wurde überprüft mittels Selbstevaluation **formativ** und **summativ** ist Teil des Abschlussberichtes
- Gespräche in allen Gemeinden, «ein Jahr danach, wie hat sich das Thema nieder geschlagen im planerischen und operativen Alltag?»
- Bewertung der Nachhaltigkeit unter der Leitung der Staatskanzlei, politische Planung und Controlling mit Onlientool: <http://www.nawi.sg.ch/>



Ergebnisse Nachhaltigkeitsbewertung

- Das Vorhaben hat auf alle Staatsziele wertvermehrende und keine wertvermindernden Auswirkungen.
- Insbesondere die Auswirkungen auf die Staatsziele 'Gesundheit', 'Verkehr' und 'Soziale Integration' werden als stark positiv und andauernd bewertet.
- Die Wirkungen entfallen auf alle Kapitalformen, auffallend viele positive Auswirkungen entfallen auf die Bereiche des Humankapitals und des Sozial-kapitals.
- Besonders positiv ist der initiierte interdisziplinäre und interdepartementale Dialog, der Partner aller drei Staatsebenen umfasst.
- Obschon das Vorhaben Anforderungen an Partizipation insgesamt erfüllt, wurden teils wichtige Akteure erst spät in den Prozess eingebunden. Dies führt zu einer leicht kritischen Bewertung in den Bereichen 'Partizipation' und 'Synergien'.



«1 Jahr danach» Befragung der beteiligten Gemeinden

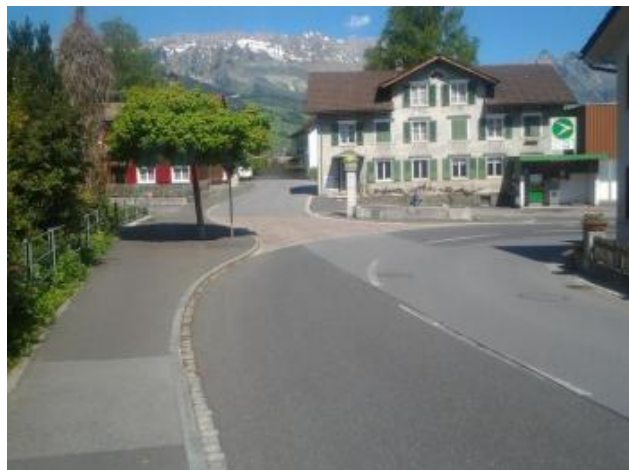
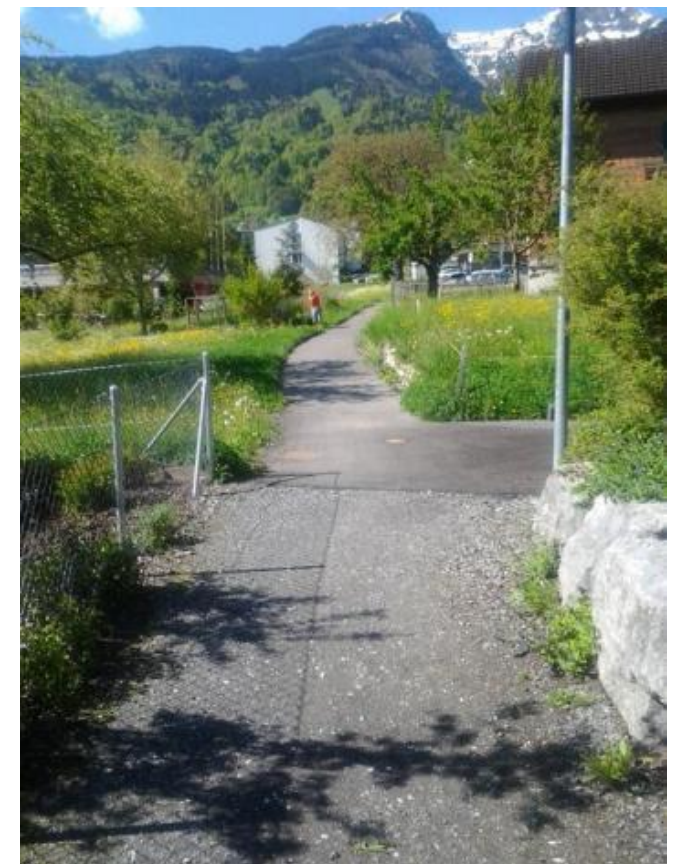
- Rund 2/3 aller erhobenen Problemstellen wurden behoben oder sind in langfristige Planungsprozesse überführt worden
- Interdepartementale Zusammenarbeit in Querschnittsthemen hat sich institutionalisiert
- Wissen ist in Gemeinden vorhanden und kann für weitere Prozesse verwendet werden
- Höchst professionelle Fachbegleitung in einem wichtigen Thema, Gemeinden wurden nicht allein gelassen



Fazit aus Sicht der Schülerbegehungen

Schüler sind motiviert / liefern seriöse Arbeit / und interessante Erkenntnisse:

- Die Rückmeldungen sind von unterschiedlicher Qualität. (Alter)
- Für die Weiterverwendung müssen die Resultate nachbearbeitet werden.
- Optimierung des Ablaufs in der Schule
Mehr Zeit für Nachbearbeitung mit den Schülern,
Einbettung in Themenwoche/Projektwoche



Fazit Schulwege

- Viele attraktiv Schulwege, teils abseits von Strassen
- Erwartungsgemäss einige Problemstellen bei der Überquerung der Hauptstrassen
- Mit weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen könnte mehr Sicherheit erreicht werden
- Viele Probleme bei den Sichtbeziehungen in den Knoten
- Einige Belagsschäden: Einfach zu beheben



Fazit aus Sicht sensibler Bevölkerungsgruppen

- Hohe Dichte an Problemstellen für Menschen mit Behinderungen und für ältere Menschen
- Bereits «kleine» Hindernisse können problematisch sein
- Am häufigsten Problemstellen bezüglich Passierbarkeit
- Ausweichmanöver können zum Sicherheitsproblem werden
- Unpassierbare Hindernisse können zu Umwegen zwingen, oder zu Vermeidung
- Komfortanliegen wie Beläge, Sitzgelegenheiten, Toiletten



Fazit auf Projektleitungsebene

■ Überraschendes

- Erkenntnisse auf den Rundgängen waren zum Teil überraschend, auch für die anwesenden Fachpersonen;
- Beteiligte machten sehr differenzierte und gut nachvollziehbare Aussagen (Brauchbarkeit);
- Alle Beteiligten arbeiteten sehr ernsthaft;
- Interdisziplinäre Zusammenarbeit wurde als grösster gemeinsamer Gewinn wahr genommen;

■ Berichte:

- Geben ein deutliches Bild der Gefahrensituationen und Potentialen in den einzelnen Gemeinden;
- Enthalten Lösungsvorschläge;
- Wurden insgesamt als umfangreich, unterstützend, wertvoll und aufschlussreich taxiert; sie bieten eine gute Grundlage zur baulichen Umsetzung;
- keine Konkurrenz zu den erhobenen Daten im Agloprogramm;
- Langfristig verfügbare Grundlage auf LV Portal des Kantons



Fazit Gesamtprojekt

- Die Bevölkerung ist Expertin für Aufenthaltsorte, Schleichwege, Hindernisse und Bedürfnisse.
- Die Schülerinnen und Schüler sind Experten für ihren Schulweg.
- Die Seniorinnen und Senioren sind Experten für ihre täglichen Wege.
- Fachwissen wurde hergestellt und findet Niederschlag in den zukünftigen Planungsprozessen.
- Das Vorgehen ist eine Ergänzung zur professionellen Analyse und kann diese nicht ersetzen.
- Die Qualität der Erhebung ist sehr unterschiedlich je nach Interesse und Qualifikation der Erhebenden.
- Gemeinden engagieren sich auch in weiterführenden Themen.
- Das Thema «strukturelle Bewegungsförderung findet zunehmend offene Ohren und bedient Probleme aus Querschnittsaufgaben mit adäquaten Lösungen

⇒ **ein Erfolgsmodell!**



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

