

Erkenntnisbericht

Modellvorhaben

Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024

Bericht

Verfasser: Thomas Hug, Simon Eggimann

Zürich, 21. August 2024

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Ziele des Themenschwerpunkts	3
1.3	Fragestellung	4
1.4	Projektübersicht	5
1.5	Methodik Auswertung	8
2	Erkenntnisse	11
2.1	Methodische Erkenntnisse	11
2.2	Thematische Erkenntnisse	14
3	Empfehlungen	17
4	Fazit	19

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Bund fördert mit den Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung neue Ansätze und Methoden: Lokale, regionale und kantonale Akteure erhalten einen Anreiz, Lösungsideen in den vom Bund gesetzten Schwerpunkten zu entwickeln und vor Ort zu erproben. Das Erreichte sowie das Gelernte sollen verankert und Vorbild für andere Vorhaben werden. Die Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung sollen abgestimmt auf die Ziele des Raumkonzepts Schweiz die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit verbessern sowie die Solidarität innerhalb und zwischen den Regionen stärken.

Acht Bundesstellen führen das Programm zum vierten Mal durch und fördern innovative Projekte von Gemeinden, Regionen, Agglomerationen und Kantonen. Aus 103 eingereichten Projekten wurden 31 Vorhaben ausgewählt, die von 2020 bis 2024 in fünf Themenschwerpunkten mit rund 3,9 Millionen Franken unterstützt werden. Neben dem federführenden Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sind dies die Bundesämter für Landwirtschaft (BLW), Umwelt (BAFU), Wohnungswesen (BWO), Strassen (ASTRA), Gesundheit (BAG), Sport (BASPO) sowie das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO). Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf den Themenschwerpunkt «Siedlungen, die kurze Wege, Bewegung und Begegnung fördern». Die acht darin enthaltenen Projekte befassen sich mit der Frage, wie neue oder bestehende Siedlungsgebiete (Quartiere, Gemeinden) geplant beziehungsweise weiterentwickelt werden können, damit Bewohnende alltägliche Bedürfnisse zu Fuss erledigen können. Dabei rücken auch Bewegung, Sport, soziale Kontakte, Naturerlebnisse und Biodiversität in den Blick.

1.2 Ziele des Themenschwerpunkts

Zentrale Aspekte des Themenschwerpunkts «Siedlungen, die kurze Wege, Bewegung und Begegnung fördern» sind:

- eine funktionale Nutzungsmischung (Wohnen, Arbeit, Dienstleistungen, Erholung, Bewegung und Sport, attraktive Verkehrerschliessung...)
- eine Förderung von Fuss- und Veloverkehr als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Basismobilität
- Förderung von Bewegung, Sport und Begegnung

- Synergien zwischen einerseits Erholung, Bewegung und Begegnung und andererseits einer reichhaltigen Biodiversität und ökologische Infrastruktur
- Quartieransatz – das Zusammenleben und das Teilhaben am sozialen Geschehen breiter Bevölkerungskreise, Aufwertung der Lebensqualität und Imageaufwertung im Quartier
- eine Planung, die frühzeitig alle Aspekte berücksichtigt und einbezieht
- ein starker und frühzeitiger Einbezug der Bevölkerung und sonstiger Nutzenden der Quartiere

1.3 Fragestellung

Für die acht Modellvorhaben des Themenschwerpunkts sollen im vorliegenden Bericht die wichtigsten Erkenntnisse erfasst und miteinander verknüpft werden. Dabei werden Schlussfolgerungen in Form von Empfehlungen festgehalten. Die Erkenntnisse und Empfehlungen werden anschliessend so verarbeitet und aufbereitet, dass sie für die jeweilige Zielgruppe des Themenschwerpunktes – Gemeinden, Regionen, Kantone usw. – leicht zugänglich sind und in geeigneter Form genutzt werden können. Die Erkenntnisse und Empfehlungen aus den Modellvorhaben sollen ähnlichen Projekten ausserhalb des Programms als Unterstützung bei ihren Herausforderungen dienen. Dies geschieht im Sinne eines Wissenstransfers auf Grundlage der valorisierten, modellhaften Projekte.

Durch eine journalistische Aufarbeitung der hier aufgeführten Erkenntnisse und Empfehlungen soll das Zielpublikum abgeholt und interessiert werden. Weiter sollen sie sich einfach für den eigenen Kontext anwenden lassen (Wissenstransfer). Interessierte sollen von den Erkenntnissen und Empfehlungen für eigene Projekte profitieren und erfolgreiche Methoden und gute Beispiele einfach übernommen, übertragen, wiederholt oder durchgeführt werden können. Die Erkenntnisse sollen also nicht nur auf das einzelne Projekt bezogen werden, sondern so formuliert sein, dass eine Allgemeingültigkeit erkennbar wird.

1.4 Projektübersicht

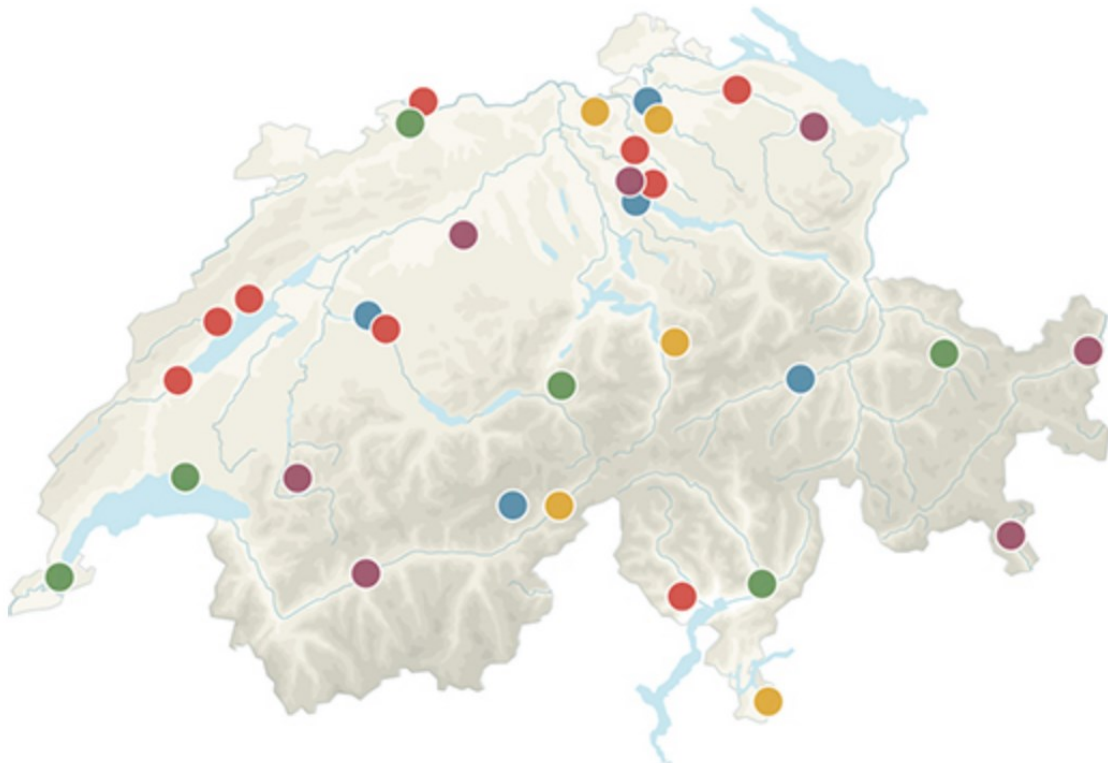


Abbildung 1: Karte aller Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024, in Rot jene des Themenschwerpunkts «Siedlungen, die kurze Wege, Bewegung und Begegnung fördern»

Im Themenschwerpunkt «Siedlungen, die kurze Wege, Bewegung und Begegnung fördern» wurden acht Projekte umgesetzt. Hier wird eine Kurzversion abgebildet, die Projekte werden in separaten Projektsteckbriefen im Anhang eingehend erläutert. Die hier wiedergegebenen Projektbeschreibungen richten sich nach der ursprünglichen Zielsetzung. In einigen Projekten hat sich diese im Projektverlauf gewandelt. Dies wird ebenfalls in den Projektsteckbriefen beschrieben.

Fussverbindungen: Alltagswissen und -wege vernetzen in der Region Frauenfeld (TG)

Fussverbindungen und Wegnetze spielen in der Planung oft eine untergeordnete Rolle. Die Regio Frauenfeld zeigt exemplarisch in drei Gemeinden auf, wie alte Fusswege wieder zu neuem Leben erweckt und vernetzt werden können. Das Alltagswissen der Bevölkerung spielt dabei eine grosse Rolle. Wegverbindungen erfüllen bereits heute wichtige Funktionen. Deren Bedeutung steigt mit den Herausforderungen der Innenentwicklung.

Hohrainli, Kloten (ZH): Qualitätsvolle Verdichtung vom Aussenraum her entwickeln

Mit der zunehmenden baulichen Entwicklung nach innen gewinnen Freiräume im Wohnumfeld von Agglomerationsgemeinden und Quartieren schweizweit an Bedeutung. Das Modellvorhaben zeigt am Beispiel des Klotener Quartiers «Hohrainli» auf, wie künftig Aussenräume zu entwickeln sind, bevor verdichtet wird. Eine zentrale Rolle spielt dabei das Engagement der Bewohnerschaft vor Ort.

Terre de Pedemonte (TI): Quartierstrassen werden Nachbarschaftsräume

In ausgedehnten Wohngebieten sind Gemeindestrassen meist Anschluss- und Verbindungsstrassen zu den städtischen Agglomerationen. Sie sind stark vom motorisierten Verkehr dominiert und laden als Asphaltflächen nicht zum Aufenthalt ein. Mit dem Beispiel des Quartiers Verscio stellt das Vorhaben die Qualität der Strassenräume in Frage und zeigt raumplanerische Lösungen auf, die dank privat-öffentlicher Partnerschaften Begegnung und Bewegung im Quartier fördern.

Stadtzentren stärken: Verkehrsentlastung im «Jurabogen» (BE, JU, NE und VD)

Wie können wir Stadtzentren vom täglichen Pendlerverkehr entlasten? Und wie können wir die lokale Wirtschaft und öffentliche Räume an diesen Orten wiederbeleben? Die Erfahrungen von fünf Pilotgemeinden des Städtenetzwerks «Jurabogen» sollen Antworten liefern und aufzeigen, wie es gelingt, die Attraktivität von Stadtzentren wieder zu stärken.

Begegnungszonen: Potenziale vor der Haustür besser nutzen in Bern und Zürich

Das Potenzial von und die Aufenthaltsqualität in Begegnungszonen kann besser ausgeschöpft werden. Dem hat sich das Projekt in Bern und Zürich gewidmet. Um die Lebensqualität in Städten zu steigern, werden bisher noch wenig genutzte Strassenräume aktiv belebt. Die Kinder nehmen in diesem Projekt eine Schlüsselrolle ein. Auch der neuartige Dialog zwischen den drei Disziplinen Verkehrsplanung, Gestaltung und Soziokultur ist eine Besonderheit dieses Vorhabens.

Wohn- und Freiraumansprüche ausloten: Entwicklungsgebiet Stettenfeld, Riehen (BS)

Das Stettenfeld ist das bedeutendste Entwicklungsgebiet der Gemeinde Riehen. Auf dem 18 ha grossen Areal soll ein attraktives, familienfreundliches und nachhaltiges Wohnquartier entstehen, das kurze Wege, Bewegung und Begegnung ermöglicht. In einem partizipativen Planungsprozess wird das Quartier schrittweise entwickelt und die unterschiedlichen Ansprüche der Interessengruppen werden ausgelotet.

Milvignes (NE): vereint seine drei Kerne dauerhaft

Der Gemeindezusammenschluss Milvignes kämpft mit einem Problem, das viele Gemeinden und Städte gut kennen: Das ÖV-Angebot ist zwar gut, umweltfreundliche Mobilitätsangebote werden dennoch nur zögerlich angenommen. Ein gezielter Einbezug der Betroffenen und Sensibilisierung sollen dazu beitragen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wirksam ändert.

Yverdon-les-Bains (VD): Stadtoasen für alle, in fünf Minuten erreichbar

Das Modellvorhaben soll bewirken, dass allen Einwohnenden der Stadt angenehme, begrünte und sichere Aussenräume zur Verfügung stehen, die sie in weniger als fünf Minuten erreichen können. Ziel ist es, Lebensumfeld und Volksgesundheit verbessern. Der Stadt Yverdon-les-Bains fehlen heute attraktive öffentliche Aussenräume insbesondere in den einzelnen Quartieren.

1.5 Methodik Auswertung

In einem ersten Schritt ging es darum, einen Überblick über die acht Projekte zu erhalten. Dafür wurde für jedes Projekt ein Steckbrief in A3-Format erarbeitet. Bereits bestehende Informationen wurden dafür als Arbeitsgrundlagen genutzt. Wichtig waren insbesondere die Projektanträge, welche die ursprünglichen Ziele beinhalten und den vorgesehenen Zeitplan aufzeigen. Weiter waren die Projekte angehalten, jährlich einen Fortschrittsbericht zu verfassen. Dieser erlaubte es, nachzuvollziehen, wie sich die Projekte im Laufe der Zeit entwickelten. Schlussendlich trugen weitere Informationsmaterialien wie Newsletter, die Unterlagen aus den Erfahrungsaustauschen, Beiträge in den Medien und sonstige zugängliche Projektunterlagen zur Projektübersicht bei. Für die Erkenntnisgewinnung waren neben den textlichen Quellen auch mündliche Informationen von grosser Bedeutung. So wurde mit allen Projektverantwortlichen ein stündiges Interview geführt. Dieses ermöglichte es, die zentralen Elemente zu erkennen und in den Steckbriefen zu betonen. Weiter erlaubte es, Kenntnisse über den aktuellen Projektstand zu erhalten, da die Projekte weiterhin liefen und sich seit dem letzten Fortschrittsbericht bereits unterschiedliche Entwicklungen ereignet hatten.

In den Steckbriefen beschrieben werden einerseits die Ausgangslage sowie der Projektperimeter. Danach folgen vier Abschnitte zu methodischen und thematischen Aspekten der Projekte:

- Organisation und Mitwirkung
- Methode und Arbeitsschritte
- Wirkung des Projekts
- Einfluss auf «Kurze Wege, Bewegung und Begegnung»

Alle Abschnitte sind unterteilt in eine kurze projektspezifische Beschreibung dieser Aspekte und entsprechende Erkenntnisse (mit einer Glühbirne symbolisiert). Grafisch dargestellt sind der Projektperimeter und das Organigramm des Projekts. Farblich hervorgehoben werden die wichtigsten Fakten (Eckdaten, Budget und Ziele) sowie die zentralen Erkenntnisse (aufgeteilt in Erfolgsfaktoren sowie Herausforderungen und Learnings).

Die Erkenntnisse aus den Projekten wurden ausgehend von den untenstehenden Fragenstellungen und unterteilt in methodische und thematische Erkenntnisse gesammelt. Diese sind aber keinesfalls abschliessend. So konnten weitere Fragestellungen ergänzt oder wenig Aussagekräftige gestrichen werden. Zur Erkenntnisfindung wurde in zwei Durchgängen gearbeitet:

1. Im ersten Durchgang lag der Fokus stark auf den Projekten. Mit der Fragestellung im Hinterkopf wurden bei jedem Pro-

jekt die wichtigsten Erkenntnisse hervorgehoben (in Steckbriefen abgebildet). Diese wurden im Rahmen der Interviews und des jährlichen Erfahrungsaustauschs mit den Projektverantwortlichen diskutiert. Zudem bestand die Möglichkeit, schriftliche Rückmeldungen zu den Steckbriefen zu geben. In der Zusammenstellung sind diese Erkenntnisse an der pinken Farbe erkennbar.

2. Im zweiten Durchgang wurde die Fragestellung nochmals ins Zentrum gerückt und mit den Projekten allgemein gültige Erkenntnisse dazu ergänzt. In der Zusammenstellung sind diese Erkenntnisse an der türkisenen Farbe erkennbar.

Methodische Erkenntnisse

- Integraler Planungsansatz und interdisziplinäre Betrachtung: Wie werden diese gewährleistet? Was kann diesbezüglich von den Projekten gelernt werden? Gibt es besonders innovative Praktiken? Gibt es Prozesse, die sich durch den interdisziplinären Ansatz vereinfachen liessen? Welche Hindernisse bzw. Schwierigkeiten bleiben vorhanden und wo stossen die Ansätze bei der Umsetzung an Grenzen? Ist das aktuelle Instrumentarium bzw. die Art seiner Umsetzung geeignet oder besteht Anpassungsbedarf?
- Beteiligung/Partizipation: Es wurden in den Projekten unterschiedliche Ansätze und Methoden eingesetzt. Welche Erkenntnisse lassen sich daraus ziehen? Welche Methoden sind in welchem Kontext geeignet und welche nicht? Wie wurde die Repräsentativität bei partizipativen Verfahren gewichtet? Wie erreicht man die richtige Zielgruppe? Welche Punkte erfordern besondere Aufmerksamkeit?

Thematische Erkenntnisse

- Bewegungsfreundliches und qualitatives Umfeld: Welche Ansätze haben sich als geeignet erwiesen, damit die Freiräume inkl. Strassenräume qualitativ so gestaltet werden, dass sie Sport, Bewegung und Begegnung fördern? Wie wurden in Freiräumen Synergien zwischen Erholung und Landschaft/Biodiversität genutzt? Wie konnte erreicht werden, dass Strassenräume auch als Aufenthaltsraum gestaltet und wahrgenommen werden? Wie wurden der Fuss- und der Veloverkehr gefördert?
- Gesundheitsförderung und Raumplanung: Wie können gesundheitsbezogene Argumente stärker und effizienter in der Raum- und Verkehrsplanung eingesetzt werden? Welche Massnahmen fördern das gegenseitige Verständnis für die je eigenen Anliegen?
- Vielfalt der Zielgruppe/Diversität und Soziales: Wie konnten die Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen gerecht behandelt

werden? Wie können der soziale Zusammenhalt im Quartier sowie das Image des Quartiers gefördert werden? Wie können sozio-ökonomisch benachteiligte Gruppen im Rahmen von partizipativen Prozessen erreicht werden? Wie kann die Stadt der kurzen Wege die Chancengerechtigkeit positiv beeinflussen?

Sonstige Erkenntnisse für das Programm bzw. für künftige Modellvorhaben

- Projekt-Perimeter: Die Projekte haben einen sehr unterschiedlichen räumlichen Umfang. Einige Projekte wurden an mehreren Orten umgesetzt. Gibt es Erkenntnisse darüber, welche Projektperimeter besonders fruchtbar waren?

Aus den Erkenntnissen wurden zum Schluss Empfehlungen abgeleitet, die als Kernelemente für künftige Modellvorhaben und Projekte mitgenommen werden sollen. Sie sind allgemeiner gehalten als die Erkenntnisse und decken unterschiedliche Herangehensweisen und Umsetzungsmöglichkeiten ab.

2 Erkenntnisse

Die nachfolgenden Erkenntnisse sind alle aus den Steckbriefen zu den Modellvorhaben abgeleitet. Aus welchem Projekt oder welchen Projekten sie resultieren, ist über die abgebildeten Kästchen dargestellt. Es handelt sich dabei sowohl um Erfolgsfaktoren als auch um Herausforderungen und Learnings.

2.1 Methodische Erkenntnisse

Integraler Planungsansatz und interdisziplinäre Betrachtung



Ein Soundingboard mit Kanton und Gemeinden ist wichtig, da viele Anliegen auch andere föderale Ebenen betreffen. Die Umsetzung kann damit rascher und unkomplizierter angegangen werden.



Die Zusammenarbeit mit Hochschulen ist oftmals wertvoll, weil es für Projektträgerschaften meist nicht möglich ist, Studien durchzuführen und eine genaue Analyse oder Wirkungsmessung durchzuführen.



In gewissen Städten wurde mit dem Modellvorhaben erstmals oder verstärkt eine interdepartementale oder abteilungsübergreifende Zusammenarbeit festgestellt. Ein Silodenken ist nach wie vor in vielen Verwaltungen verbreitet. Es ist oft auch ressourcenbedingt, weshalb eine Finanzierung über das Modellvorhaben sehr hilfreich sein kann.



Es braucht eine solide Ressourcenplanung mit Reserven für die Umsetzung eines solch grossen Projekts. Fehlen diese, können viele geplante Elemente aus Ressourcen Gründen nicht umgesetzt werden.



Sind mehrere öffentliche Ämter/Stellen am Projekt beteiligt, kann dies die Wirksamkeit stark skalieren,

beispielsweise indem sie eigenständig Aktivitäten organisieren und Material zur Verfügung stellen.

Beteiligung / Partizipation



Der Zugang über Schulen oder Kinder funktioniert zuverlässig. Dies weil das Interesse an Schulwegsicherheit hoch ist und die Bewegungsräume für Kinder im Wohnumfeld wichtig sind.



Das Partizipationsverhalten ist auch mit gleichen Methoden je nach Situation unterschiedlich. Die Identifikation mit der Gemeinde und damit die Verbindlichkeit aktiv teilzuhaben, dürfte in kleineren Orten höher sein.



Die lange Umsetzungszeit von planerischen Massnahmen kann zu Enttäuschung bei Partizipierenden führen. Entsprechend wichtig können Quick Wins sein, um die Wartezeit für grössere Massnahmen zu überbrücken und ein Signal auszusenden, dass der Prozess weiterläuft.



Einzelgespräche sind wesentlich, um zu vertieftem Wissen der ansässigen Bevölkerung zu gelangen. Keine quantitative Befragung kann dies in der Differenziertheit leisten.



Die Arbeit mit Referenzbildern ist für den Austausch mit der Bevölkerung wichtig. Es hilft dabei, dass sich die Betroffenen besser vorstellen können, wie eine Situation in der Zukunft aussehen könnte.



Eine Aneignung durch die Bevölkerung zu bewirken ist herausfordernd. Hier ist eine längerfristige Begleitung zentraler Ansatzpunkt, jedoch ist dies in der Praxis oftmals schwierig.



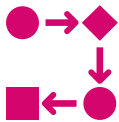
Lokal bekannte Projektleitende oder gut vernetzte Persönlichkeiten können die Beteiligung insbesondere in kleinen Orten ankurbeln. In ländlichen Gebieten oder in Regionen mit Minderheiten können sie Vorbehalte gegenüber nationalen Projekten reduzieren.



Die Bevölkerung nimmt meist den ganzen Raum wahr und es ist schwierig, nur bestimmte Aspekte davon zu beleuchten. Daraus resultiert die Herausforderung, dass die Projektziele trotzdem nicht aus dem Fokus geraten sollten. Die Projektziele können auch dadurch gefährdet werden, dass Projekte oft den Weg des geringsten Widerstands gehen und schlussendlich dort enden, wo etwas bewegt werden kann.



Partizipation braucht viel Zeit und Ressourcen und am Schluss fühlt es sich doch sehr top-down an. Dies insbesondere, wenn aufgrund von Detailabklärungen mit Städten viele Elemente weggelassen oder angepasst werden müssen.



Die im Stettenfeld Riehen geforderte Denkpause zeigt, wie heikel der Planungsprozess eines solch grossen Entwicklungsprojekts ist und dass ein schrittweises Vorgehen mit vielen partizipativen Elementen wertvoll ist.



Eine durchdachte Kommunikation (Kommunikationskonzept) mit geeigneten Massnahmen verleiht dem Projekt Sichtbarkeit und macht es über die direkten Anspruchsgruppen hinaus bekannt. Ob dabei ein Videoformat, eine attraktiv gestaltete Webseite oder Medienberichte genutzt werden, ist weniger entscheidend. Wichtig ist, dass diverse Kanäle bespielt werden.



Es ist oft lohnend, Direktbetroffene zu einem Austausch einzuladen. Dadurch kann nach und nach Verständnis für beabsichtigte Entwicklungen geschaffen und ein konstruktiver Dialog ermöglicht werden.



Eine breite Partizipation ist sehr zeitraubend, die Mobilisierung der Bevölkerung herausfordernd. Gelingt sie hingegen, erlangt das Projekt wertvolle zusätzliche Reichweite über Mund-zu-Mund-Propaganda und ein breiter abgestütztes Feedback im Partizipationsprozess.

Projektperimeter



Die Projektperimeter sind stark abhängig von den jeweiligen Modellvorhaben. Je nach Projekt wurde eine andere Flughöhe gewählt. So gibt es Projekte, die in mehreren Gemeinden umgesetzt werden, während andere sich auf bestimmte Quartiere oder sogar einzelne Strassen konzentrieren.



Ein Zusammenschluss von mehreren Gemeinden erlaubt es, nach einem Pilotversuch das Projekt an weiteren Orten zu skalieren. Nichtsdestotrotz können die lokalen Bedingungen Projektanpassungen verlangen.



Bei einem Fokus auf ein bestimmtes Quartier sind die wichtigen Anspruchsgruppen einfacher zu identifizieren und es kann ein kontinuierlicher Dialog entstehen.

2.2 Thematische Erkenntnisse

Bewegungsfreundliches und qualitatives Umfeld



Begegnungszonen werden oft noch nicht genutzt, um sich darin aufzuhalten oder das Bewusstsein ist nicht vorhanden, dass sie als solche Räume benutzt werden können. Häufig werden Begegnungszonen als unsicher wahr-

genommen. Das ist zwar subjektiv, aber für die effektive Nutzung ist es entscheidend. Umso wichtiger sind Projekte, die Raum dafür einnehmen und das Veränderungspotenzial aufzeigen.



Wenig Geld und wenig Zeit reichen bereits, um Veränderungen im Raum zu bewirken. Weil so z. B. nicht alles im Vorfeld bis ins letzte Detail geplant und abgeklärt werden kann, wird jedoch die Reaktionsfähigkeit auf Unvorhergesehenes und Improvisationstalent entsprechend wichtiger.



Wird die Gestaltung zusammen mit Kindern und deren Bedürfnissen entsprechend geplant, wird der Raum von ihnen angeeignet und zusammen mit deren Familien belebt. Eine weitere Aktivierungsgruppe sind lokale Vereine oder Quartiersvereine.



Synergien zwischen Erholung und Landschaft/Biodiversität gibt es insbesondere dort, wo Grünräume erhalten oder neu geschaffen werden. Der Erholungsnutzen ist dabei oft ein wichtiges Argument.

Gesundheitsförderung und Raumplanung



Bei Kindern als Zielgruppe wird die zusätzliche Bewegung und Begegnung sehr rasch sichtbar. Andere Zielgruppen sind herausfordernder.



Das gegenseitige Verständnis für die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse kann dadurch gefördert werden, dass niemandem etwas weggenommen wird, sondern vielmehr zusätzliche und attraktive Mobilitätslösungen aufgezeigt werden.



Gesund leben liegt im Trend. Verwenden Projekte gesundheitsbezogene Argumente und zeigen dabei Möglichkeiten auf, wie diese einfach in den Alltag integriert können, können sie mehr Menschen zum Umstieg auf aktive Mobilitätsformen begeistern.

Vielfalt der Zielgruppe / Diversität und Soziales



Die Wahl des Perimeters hat hier bereits einen entscheidenden Einfluss. Im Hohrainli wurde bewusst ein Quartier mit einem unterdurchschnittlichen Einkommen gewählt.



Auch eine Übersetzung von Partizipationsmaterialien führt nicht zwingend zu einer inklusiveren Partizipation. Andere soziokulturelle Hintergründe haben einen stärkeren Einfluss.



Einflussreiche Zielgruppen wie das lokale Gewerbe oder Anwohnende können ein Projekt über die Partizipation stark beeinflussen.

3 Empfehlungen

Die Modellvorhaben liefern zahlreiche wertvolle Erkenntnisse. Daraus lassen sich einerseits für die nächste Durchführung und andererseits auch für künftige Projekte, die sich an den Modellvorhaben orientieren, allgemeinere Empfehlungen ableiten.

1. Ressourcenplanung aller Modellvorhaben vor Projektbeginn kritisch würdigen

Bei allen Projekten ist klar ersichtlich, dass eine vorausschauende und realistische Ressourcenplanung ein zentraler Erfolgsfaktor ist. Wenn die vorhandenen Ressourcen gut geplant werden, kann essenzielle Detailarbeit geleistet werden, die schlussendlich entscheidend dafür ist, ob ein Projekt dem modellhaften Charakter gerecht wird oder nicht. Gerade in solchen neuartigen Projekten ist dieser Zusatzaufwand unbedingt notwendig, damit vom «business as usual» abgewichen werden kann.

2. Erfahrungsaustausch zu Partizipation vor Projektbeginn

Wichtig ist in der Partizipation, dass die Projektverantwortlichen vorab einen Rahmen definieren, wo und wann mitgestaltet und mitentschieden werden kann, inwiefern der Prozess ergebnisoffen sein soll und wie stark dabei von der ursprünglichen Zielsetzung abgewichen werden kann. Die effektive Partizipation der Zielgruppen ist oft schwer voraussehbar, daher kann die Methodik nicht einheitlichen Regeln folgen. Trotzdem gibt es zu vielen Formaten bereits unzählige Erfahrungen mit ähnlicher Ausgangslage. Es geht also darum, voneinander zu lernen, anstatt selbst nochmals alles auszuprobieren.

3. Perimeter/Projektraum

Der Perimeter soll einem funktionalen Raum entsprechen und nicht administrativen Grenzen entlang ausgerichtet sein. Der Fokus des Perimeters wird dort gesetzt, wo das Leben stattfindet und bestimmte Qualitäten bereits vorhanden sind.

4. Identifikation der wichtigsten Stakeholder

Die Identifikation der wichtigsten Akteurinnen und Akteure im Perimeter ist ein wichtiger Schritt. Welche müssen an Bord sein? Welche Fachgebiete? Entsprechend müssen die (Partizipations-)methoden auf die Spezifitäten vor Ort angepasst werden.

5. Spielraum für Zielanpassungen hinterfragen

Es gilt, kritisch zu hinterfragen, ob die angepasste Zielsetzung weiterhin Modellcharakter besitzt, der Beitrag zur Zielsetzung des Themenschwerpunkts weiterhin vorhanden ist und die gesprochenen finanziellen Mittel noch angemessen sind.

6. Evaluation und Kommunikation der Resultate als zentrales Element von Modellvorhaben

Die projektinterne Evaluation der einzelnen Modellvorhaben lief sehr unterschiedlich ab. Einige Projekte investierten viel Zeit in die Auswertung und anschliessende Kommunikation zu Stärken und Schwächen des Projekts. Andere konnten wenig Angaben zur Wirkung ihrer Projekte machen und waren damit kommunikativ weniger präsent. Alle Projekte müssen sich eine Wirkungsmessung zum Ziel setzen und nach erfolgter Evaluation transparent dazu informieren.

7. Modellcharakter klarer vermarkten

Das Label «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung» ist für die Projektträgerschaften ein wertvolles Alleinstellungsmerkmal. Sie nutzen dieses entsprechend gerne zu Kommunikationszwecken. Noch weniger stark Beachtung findet inhaltlich der Modellcharakter der unterschiedlichen Projekte. Indem in der Kommunikation nach aussen verstärkt auf die Besonderheiten eines Projekts eingegangen wird, kann dessen Mehrwert für die Bevölkerung noch stärker betont werden.

Die gesammelten Erkenntnisse würden weitere Empfehlungen zulassen. Entscheidend ist jedoch, dass für nachfolgende Projekte wenige und prägnante Empfehlungen in einer frühen Projektkonzeptionsphase mitgegeben werden können. Deshalb sind hier fünf stark differenzierte und eher generelle Empfehlungen aufgeführt. Die Massnahmen hinter einer Empfehlung können sich von Projekt zu Projekt stark unterscheiden. Beispielsweise bedeutet eine vorausschauende und realistische Ressourcenplanung nicht zwingend, dass möglichst viele Ressourcen zur Verfügung stehen müssen. Vielmehr gilt es, das Projekt entsprechend zu dimensionieren. Einige Projekte sind effektiv nur mit vielen Ressourcen umsetzbar. Andere sind nicht an diese Voraussetzung gekoppelt. Deshalb müssen auf die genannten Empfehlungen zwingend projektangepasste Massnahmen folgen. So wird eine gesamtheitliche Projektkonzeption möglich, die ein solides Fundament für künftige Modellvorhaben oder Nachfolgeprojekte schafft.

4 Fazit

Obschon dieser Bericht nur einen von fünf Themenschwerpunkten der Modellvorhaben Nachhaltige Entwicklung 2020-2024 abdeckt, sind die Projekte thematisch sehr vielfältig. Die einen legen den Schwerpunkt eher auf die kurzen Wege, andere auf Bewegung und nochmals andere auf die Begegnung. Trotzdem ist der Themenschwerpunkt so gestaltet, dass alle Projekte Aspekte aller drei Themen beinhalten. Diese Ganzheitlichkeit ist sehr im Sinne des Programms «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung». Gleichzeitig bringt sie gewisse Herausforderungen in Bezug auf die Kommunikation mit sich. Die Projektträgerschaften müssen sich entscheiden, welche kommunikativen Schwerpunkte sie setzen wollen. Teilweise sind Zielkonflikte nicht komplett ausgeschlossen: kürzere Wege können unter Umständen weniger Bewegung und unterwegs auch weniger Begegnungen bedeuten. Aus der gegensätzlichen Perspektive betrachtet können kürzere Wege aber genauso bedeuten, dass diese Wege so erst zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. In diesem Fall begünstigen sie Bewegung und Begegnung. Das Beispiel macht deutlich, dass Modellvorhaben in diesem Themenschwerpunkt einen hohen Stellenwert besitzen. Sie ermöglichen es, genau solche Fragen und Abwägungen in der Praxis zu testen und Schlüsse für künftige Projekte daraus zu ziehen.

In diesem Kontext sind die thematischen Erkenntnisse des vorliegenden Berichts einzuordnen. Da einige Projekte noch nicht abgeschlossen sind und deren interne gesamtheitliche Evaluation noch aussteht, wären zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls weitere Aussagen möglich. Ebenfalls wäre ein gezieltes Monitoring mit qualitativen oder quantitativen Auswertungsmethoden für präzise Aussagen zur Wirksamkeit der Projekte auf Bewegung und Begegnung hilfreich.

Neben den thematischen Erkenntnissen sind die methodischen Erkenntnisse für die Modellvorhaben zentral. In diesem Bereich lassen sich aufgrund der sich stark unterscheidenden Projektorganisation der Modellvorhaben zahlreiche Aussagen treffen. Einig waren sich alle Projektverantwortlichen darin, dass die Modellvorhaben zu einer besseren interdisziplinären Zusammenarbeit in den jeweiligen Organisationsstrukturen geführt haben. Die grössten Unterschiede lassen sich hinsichtlich der Ressourcenplanung und -verfügbarkeit feststellen.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass sich alle Projekte auf noch unbekannte Pfade gewagt haben. Bereits die Fragestellung dieses Berichts deutet darauf hin, wie vielschichtig solche Projekte sind. Eine zusätzliche Herausforderung, aber auch eine Chance für neuartige Formate stellte die Coronapandemie dar. Die

Projekte wurden vor der Pandemie geplant und mussten teilweise umgedacht und angepasst werden. Sie mussten entsprechend innovativ sein und haben dadurch neue Methoden kennengelernt.

Alle acht Modellvorhaben haben massgeblich dazu beigetragen, Erkenntnisse und daraus abgeleitet Empfehlungen festzuhalten. Dies ermöglicht ein besseres Verständnis der angesprochenen Vielschichtigkeit und je nach Projekt eine unterschiedliche Prioritätensetzung. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz und dienen künftigen Vorhaben als wertvolle Grundlage.



urbanista.ch AG
Seestrasse 367
8038 Zürich
t +41 44 500 85 76
office@urbanista.ch
www.urbanista.ch

4.1 REGIO FRAUENFELD

PROJEKTBSCHREIBUNG

Attraktive Fusswegnetze im Siedlungsgebiet tragen viel zur Lebensqualität und zur Gesundheit bei, beispielsweise durch die Bewegungsförderung im Alltag, als tragender Bestandteil eines eigenständigen Freiraumgerüsts und durch die Vernetzung verschiedener Ortsteile und öffentlicher Einrichtungen. Oft sind diese direkten Verbindungswege im Wissen der Bevölkerung noch vorhanden und grundbuchrechtlich gesichert, jedoch stehen sie häufig nicht mehr durchge-

PROJEKT: «MEIN WEG – UNSER NETZ»

ECKDATEN

Projektträgerin:Regio Frauenfeld, Stadt Frauenfeld

Typ:Regionalentwicklung; Stadt/Gemeinde

Projektleitung:Judith Janker, Sabina Ruff

BUDGET (CHF)

Kosten des Projekts

Eigenfinanzierung

Bundesfinanzierung

240'000.-

120'000.-

120'000.-

ZIELE

- Systematische Erfassung und Stärkung des Fusswegenetzes
- Einbeziehung von Alltagswissen der Bevölkerung durch partizipativen Prozess
- Sensibilisierung auf allen Ebenen für die Bedeutung von Fussverbindungen
- Förderung vermehrter Fortbewegung zu Fuss zur Verbesserung von Gesundheit und Lebenszufriedenheit
- Spezielle Berücksichtigung von Menschen mit besonderen Bedürfnissen (ältere Menschen, Kinder) an Fusswege

PROJEKTPERIMETER & AUSGANGSLAGE

Das Projekt wurde in einem Quartier der Stadt Frauenfeld und in den Gemeinden Matzingen, Neunforn und Gachnang durchgeführt. Die fussläufige Erschliessung der Infrastruktur und die Vernetzung der einzelnen Quartiere hat in Gemeinden kaum Priorität. In der Verkehrsplanung werden den Fusswegverbindungen und einem robusten Fusswegnetz kaum Beachtung geschenkt. Viele noch existierende Fusswegverbindungen sind weder planungs- noch grundbuchrechtlich gesichert.

ORGANISATION & MITWIRKUNG

Das Projekt wird gemeinsam von der Geschäftsleiterin der Regio Frauenfeld und der Abteilungsleiterin für soziale Stadtentwicklung bei der Stadt Frauenfeld in Co-Leitung geleitet. Im Prozess wurde ein interdisziplinäres Soundingboard installiert, zusammengestellt aus Vertreter:innen der

Abb. 1: Projektperimeter der Regio Frauenfeld mit den vier involvierten Gemeinden

hend zur Verfügung. Sie sind teilweise verstellt, nicht mehr gepflegt oder genutzt, in Plänen schlicht vergessen oder grundbuchrechtlich aufgegeben. Wie diese Fusswege wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung und der Planungsfachleute gerufen, systematisch erfasst und wieder zugänglich gemacht werden können, wurde exemplarisch aufgezeigt. Die Partizipation der Bevölkerung stand dabei im Zentrum.

kantonalen Verwaltung. In der Stadt Frauenfeld wurde eine interdisziplinäre Fachgruppe als zusätzliches Format in der Organisation eingefügt, um damit Wissen und Netzwerke verfügbar zu machen. In den anderen Gemeinden wurde die Nähe zur Bevölkerung durch die Exekutivmitglieder sichergestellt. Das Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, die Chance zu nutzen, neue partizipative Formate zu testen, zu evaluieren und laufend anzupassen. So wurde hoch individuell entlang der gegebenen Rahmenbedingungen partizipativ gearbeitet wurde. Die Anspruchsgruppen wurden im Rahmen von Kick-off-Workshops als wichtige Wissens-träger:innen und Türöffner:innen eingebunden. Die Methoden wurden darauf ausgelegt, das spezifische Erfahrungswissen von Personen zu erfassen, die sich im Alltag auf der vorhandenen Fusswegeninfrastruktur bewegen. Es wurden Spaziergänge mit «Erzählstationen», World Cafés, Pop-Up-Büro's, Krizzelboxen mit QR-Codes zur digitalen Beteiligung, Workshops und Erhebungen mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, unter anderem mit Kindern/Schulklassen, Senior:innen und Menschen mit einer Beeinträchtigung durchgeführt. Nach jedem partizipativen Schritt wurden die Ergebnisse dokumentiert, ausgewertet und in die weitere Planung eingebracht. Um den Bogen zu schliessen und die Ergebnisse an die Öffentlichkeit zurückzuspielen wurden Abschlussveranstaltungen durchgeführt.

Die einzelnen partizipativen Methoden waren je nach Gemeinde unterschiedlich erfolgreich. In der Stadt Frauenfeld gestaltete sich die Mobilisierung herausfordernder. Dies könnte allenfalls an einer gewissen Skepsis gegenüber der Politik und den Behörden aufgrund der Ortsgrösse und der fehlenden Nähe der Verwaltung zur Bevölkerung liegen.

«MEIN WEG – UNSER NETZ» - PARTIZIPATIVE ERHEBUNG ALTER WEGVERBINDUNGEN, FUSSWEGE, SCHLEICHWEGE UND TRAMPELPFAD E IN DER REGIO FRAUENFELD

WIRKUNG DES PROJEKTS

Im Vordergrund standen nicht die umfassende Erfassung und Sicherung aller Fusswegnetze, sondern exemplarische, bedeutsame und gut umsetzbare Beispiele. Ein zentraler Bestandteil des Modellvorhabens war die Information und Sensibilisierung der relevanten Fachexpert:innen, Bevölkerung und der Verwaltung für die Bedeutung des Fussverkehrs und dessen Wichtigkeit für die Gesundheit. Diese Ziele konnten erreicht werden durch partizipativen Einbezug sowie sorgfältig aufbereitete Informationen in geeigneten Medien.

Das Bewusstsein für die Wichtigkeit von Fussverkehr und Gesundheit nimmt im urbaneren Kontext zu. Ländliche Gemeinden haben zum Teil andere Probleme, die den Fussverkehr limitieren, wie das Fehlen von Begegnungsorten und die fussläufige Verbindung von einzelnen Ortsteilen. Schulen haben ein hohes Interesse an diesem Thema, engagieren sich stark und eine Sensibilisierung hat hier bereits stattgefunden und kann weiter gestärkt werden. Die freiwillige Beteiligung der Gemeinden am Projekt und das beeindruckende Erleben der alltäglichen Hindernisse zeigte für die Bau- und Planungsverantwortlichen die Notwendigkeit der angestrebten Projektziele. Teilweise wurden von behördlicher Seite kleine Anpassungen an der Infrastruktur als Quick Wins direkt im Anschluss an die Erhebungen durchgeführt, um Unzufriedenheit bei den Partizipierenden vorzubeugen.

METHODEN & ARBEITSSCHRITTE

In einem ersten Schritt wurden je Gemeinde alle bereits bestehenden Grundlagen zusammengetragen, erste Schlüsse daraus abgeleitet und erste Hypothesen und Ziele formuliert. Mit den in einer Stakeholderanalyse identifizierten Personen wurden Workshopformate durchgeführt, um erste Fragestellungen zu testen und erste Themen je Gemeinde zu verstehen. Aufgrund der Erkenntnisse aus der ersten Phase wurden methodische Umsetzungsüberlegungen gemacht, diese konkretisiert und umgesetzt. Die Ergebnisse wurden transkribiert, aufbereitet, Fussverkehr Schweiz hat die identifizierten Wegverbindungen begangen und Empfehlungen abgeleitet und formuliert. Je Gemeinde wurden alle erfass-

Abb. 2: Organigramm Projekt «Mein Weg – unser Netz»

ten Schwachpunkte zusammen mit dem allgemeinen Ergebnisbericht als Outcome den Pilotgemeinden übergeben. Die Berichte wurden von der Exekutivbehörde genehmigt, die sich am Anfang zur Umsetzung der Empfehlungen verpflichtet hatten. Die Bandbreite reicht von kleinen Verbesserungen bis hin zu grösseren Gestaltungskonzepten mit Einbezug von Kantonsstrassen.

Im Rückblick zeigt sich, dass die Kickoff-Workshops bereits sehr viele Erkenntnisse lieferten, weshalb die Spaziergänge insbesondere wertvoll fürs Narrativ waren. Aus dem gesetzten Ziel der Sensibilisierung wurde jedoch trotzdem auf die vielen individuellen partizipativen Formate gesetzt. Bei einzelnen Hindernissen zeigte sich, dass teilweise aufgrund des kantonalen Rechts und unterschiedlichen Zuständigkeiten eine gute Lösung komplex und langwierig ist.

EINFLUSS AUF KURZE WEGE, BEWEGUNG & BEGEGNUNG

Das Projekt dient als Modell für die Ermittlung von Schwachstellen im Fussverkehrsnetz und deren Behebung in verschiedenen räumlichen Kontexten. Die komplexen Zusammenhänge der Themen müssen mit Begeisterung erzählt werden, denn nur über Geschichten und die eigene Erfahrung werden Politik und Fachleute aufmerksam und erkennen den Mehrwert.

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

Erfolgsfaktoren

- Breit angelegter, multimethodischer partizipativer Prozess, wodurch sehr viele spannende Impulse zusammenkamen.
- Schulen haben ein hohes Interesse und engagieren sich.
- Das kantonale Soundingboard hat sich bewährt, da die Zuständigkeiten in der Infrastruktur ineinandergreifen und die Zuständigkeit in vielen Fällen der kantonalen Gesetzgebung untersteht.

Herausforderungen und Learnings

- Die partizipativen Formate müssen den vorliegenden Gegebenheiten angepasst und massgeschneidert werden. Relevant sind Bevölkerungszahl, Siedlungsstruktur, Behörden- und Verwaltungsressourcen, etc.
- Die Umsetzungszeit von planerischen Massnahmen kann zu Enttäuschung bei Partizipierenden führen. Wenn Menschen in die weitere Planung eingebunden oder mindestens informiert werden, kann dem entgegengewirkt werden.

Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024
Siedlungen, die kurze Wege, Bewegung und Begegnung fördern

Projektsteckbriefe
März 2024

4.2 HOHRAINLI KLOTEN

PROJEKTbeschreibung

Bei einer zunehmenden baulichen Innenverdichtung im Siedlungsraum gewinnen freiraumbezogene Qualitäten im Wohnumfeld an Bedeutung. In Umkehrung an übliche Verfahrensweisen der baulichen Nachverdichtung soll im Hohrainli zuerst ein qualitätsvoller, sozial-räumlich wirksamer, ästhetisch ansprechender Freiraum entstehen, der mehr Nachbarschaft fördert und der baulichen Veränderung vorangehen. Der grossräumige, anonyme Wohnausseraum soll im Hinblick auf das Nachverdichtungs Vorhaben frühzei-

PROJEKT: HOHRAINLI KLOTEN - QUALITÄTsvOLLE VERDICHtUNG VOM AUssENRAUM HER ENTWICKELN

ECKDATEN	
Projektträgerin:	Forschungsgruppe Grün und Gesundheit FG+G ZHAW
Typ:	Hochschule
Projektleitung:	Petra Hagen Hodgson
BUDGET (CHF)	
Kosten des Projekts	425'000.-
Eigenfinanzierung	265'000.-
Bundesfinanzierung	160'000.-

tig mitgedacht und mit allen involvierten Akteur:innen, insbesondere auch der Bewohnenden, gestaltet werden. Zum einen wurden Umsetzungsaktionen im Ausseraum (Privat-eigentum) durchgeführt. Zum anderen wurde auf der zukünftig zu bebauenden Freihaltezone der «Chaseren» (Eigentum Stadt Kloten) ein neuer Freiraumtyp geschaffen: ein «GartenPark». In einem ergebnisoffenen, partizipativen Prozess mit der Bewohnerschaft des Quartiers wird der Ort für eine sukzessive Aneignung eröffnet.

- ZIELE
- Entstehung von qualitativ hochwertigen Ausseräumen in verdichteten Quartieren
 - Förderung von wohnungsnaher Begegnung, Bewegung und Aneignung
 - Partizipation am langfristig angelegten Transformationsprozess

PROJEKTPERIMETER & AUSGANGSLAGE

Der Projektperimeter umfasst das Quartier Hohrainli in Kloten. Dieses soll in den nächsten Jahren erneuert und stark verdichtet werden. Es gibt viele kleine Wohnungen aus den 1960er- bis 1980er-Jahren, die im Besitz von 26 Eigentümer-schaften sind. Das Quartier liegt direkt unter der Flugschneise und in der Nähe einer lauten Durchgangsstrasse. Es ist geprägt von einem hohen Anteil an Personen mit Migrations-hintergrund, Menschen mit unterdurchschnittlicher Einkommens- und Vermögenslage und einem hohen Mieterwechsel. Für die Stadt Kloten wurde ein soziales Quartierentwick-lungskonzept (SQEK) erarbeitet, das einen umfassenden und auf mindestens 30 Jahre angelegten Orientierungsrah-men für die angestrebten baulichen und gesellschaftlichen



Abb. 1: Das Quartier Hohrainli, nördlich die Freihaltezone «Chaseren», wo der GartenPark entsteht, südlich der Teilperimter von Pensimo Manage-ment AG, worin der Rain ins Grün liegt.

Veränderungen im Quartier definiert. Das vorliegende Pro-jekt bewegt sich innerhalb des Rahmens des SQEKs und ist damit langfristig ausgelegt.

ORGANISATION & MITWIRKUNG

Die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW initiiert und orchestriert den Prozess. Am Projekt be-teiligen sich weiter diverse Schlüsselstellen der Planungs- und Umsetzungsebene räumlicher Innenverdichtungen: Gemeinde Kloten, Eigentümerschaft (Pensimo Manage-ment AG - Anlagestiftung Turidomus, Regimo Immobilien Zürich, diverse Vereine, Bewirtschafter, Kindergarten etc. sowie Bewohnende. Dies gewährleistet eine Zusammenar-beit zwischen verschiedenen institutionellen Ebenen. Ab Projektbeginn war die Beteiligung der Bewohnerschaft ein wichtiger Bestandteil. Es wurden Workshops, Garten- und Bautage sowie diverse Quartierfeste durchgeführt und sehr viel qualitative Befragungsarbeit geleistet und infor-melle Gespräche durchgeführt. Im Projektverlauf haben die Bewohnenden des Quartiers eine Gartengruppe und einen Quartierverein gegründet. Dies im Sinne einer Verstetigung des Engagements rund um den GartenPark.

Die Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und pri-vaten Akteur:innen wird als Erfolg gesehen. Die Pro-jektleitung hat der Stadt Kloten vorgeschlagen, eine Stelle als Quartierverantwortliche:r zu schaffen, um den Fortbestand und die Weiterentwicklung solcher Projekte zu sichern. Dies wurde aufgenommen, je-doch noch nicht direkt umgesetzt. Im Quartier selbst

HOHRAINLI KLOTEN - QUALITÄTsvOLLE VERDICHtUNG VOM AUssENRAUM HER ENTWICKELN

lohnt es sich, einzelne Personen zu «empowern», da-mit sie sich trauen, eine leitende Rolle einzunehmen. In der Zusammenarbeit mit den privaten Eigentümer-schaften ist eine wichtige Voraussetzung die eigene Überzeugungskraft, um mit den Verantwortlichen ins Gespräch zu kommen. Man kann Menschen so von der Sinnhaftigkeit Projektes überzeugen. Der Kontakt zu Pensimo bestand aus einem früheren Projekt und hat den Zugang vereinfacht.

WIRKUNG DES PROJEKTS

Das Projekt liefert Wissen zu den Prozessen der partizipativen Aneignung von Siedlungsgrün. Es wurde eine enge Koopera-tion mit der Stadt, Vereinen, dem Eigentümer und der Bewirt-schafterin einerseits und der Bewohnerschaft andererseits erprobt und Erkenntnisse dazu generiert, wie solche Prozes-se funktionieren, bzw. welche Konzepte nicht fruchten. Das Projekt generierte mit dem GartenPark auch eine räumlich wahrnehmbare Veränderung. Dieser funktioniert zum gros-sen Teil selbstverwaltet durch die Bewohnerschaft. Derzeit wird mit der Bewohnerschaft auf deren Wunsch hin in einem Folgeprojekt ein GartenParkTreff aus wiederverwendetem Material (Upcycling) erstellt. Mit diesem Folgeprojekt wird die Projektträgerin noch rund ein Jahr länger im Quartier tätig sein und den Verstetigungsprozess länger begleiten können.

Die Bewohnerschaft ist darauf sensibilisiert, dass sie sich nach Projektabschluss engagieren und selbst or-ganisieren muss. Dazu ist eine selbstständig funkti-onierende Gartengruppe mit diversen «Ämtern» ins-talliert worden. Weiter konnten mit dem VFK und der Schule Nägelimoos zwei Institutionen eingebunden werden. Der GartenPark wird in die Planungen der Gemeinde für die Arealentwicklung aufgenommen. Während vorher verteilte Grünräume vorgesehen wa-ren, hat das Modellvorhaben bewirkt, dass die beste-henden Bäume nun Ausgangspunkt für einen zentra-len Grünraum sind.

METHODEN & ARBEITSSCHRITTE

Neben der quartierinternen Partizipation war das Projekt auch extern kommunikativ sehr präsent. Es wurden diverse

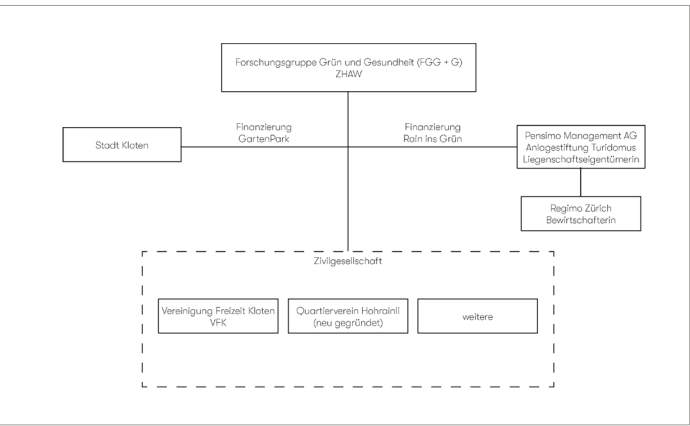


Abb. 2: Organigramm Projekt «Dichte und Qualität - Potentiale der Wohnausseräume»

Kommunikationskanäle genutzt: Onlineberichte (Webseiten der FGG+G & der Stadt Kloten), Broschüren (Stadt Kloten, Eigentümerverband, etc.), Artikel in Presse, Fachzeitschri-ften und Buchbeiträgen. Das Projekt war zudem von einer regelmässigen Präsenz des Teams vor Ort geprägt.

Das Projekt hat gezeigt, wie wesentlich Einzelgesprä-che sind, um zu vertieftem Wissen zu gelangen. Keine quantitative Befragung kann dies in der Differenziert-heit leisten. Mit Referenzbildern lassen sich Vorstellun-gen abholen, ein Warum und Wieso diskutieren und es können Möglichkeiten besprochen werden. Weiter heisst die reine Ernennung einer Gartengruppe noch nicht, dass diese funktionstüchtig ist und gut zusam-menspannen kann. Insbesondere musste die Gruppe auch befähigt werden, selbstständig mit Ausserstel-len zu verhandeln. Es hat sich gezeigt, dass die Prä-senz des Projekts grundsätzlich zu kurz ist.

EINFLUSS AUF KURZE WEGE, BEWEGUNG & BE-GEGNUNG

Mit dem Projekt entstehen sukzessive funktional und räum-lich verdichtete Bewegungs- und Begegnungsorte direkt vor der Haustür. Dabei wird der motorisierten Freizeitmobilität durch Ortsidentifikation und Betätigung vor Ort entgegen-gewirkt. Die angestrebte Nutzungsmischung im Freiraum bietet zahlreiche Möglichkeiten des Austauschs.

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

Erfolgsfaktoren	Herausforderungen und Learnings
- Einzelgespräche sind wesentlich, um zu vertieftem Wissen zu gelangen. - Eine (Garten-)gruppe und ein Quartierverein muss eine gewisse Befähigung mit Ausserwirkung haben, damit sie funktionstüchtig ist. - Die Zusammenarbeit von unterschiedlichen Ak-teur:innen ist in solchen Projekten entscheidend. Entscheidend ist auch die Überzeugungskraft der Projektleitung.	- Die Projektdauer war für eine Verstetigung tenden-ziell zu kurz. - Es konnte eine kleine, sehr aktive Gruppe mobilisiert werden. Viele Quartierbewohnende beteiligten sich jedoch nicht am Projekt. Gründe dafür könnten ge-sellschaftliche Konstellationen (Konsumgesellschaft, Individualisierung etc.), kulturelle Unterschiede wie und mangelnde Ressourcen (Zeit, Sprache) sein.

4.3 TERRE DI PEDEMONTE

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto riguarda la valorizzazione e riqualifica territoriale delle zone residenziali estensive, nel contesto specifico di un quartiere di campagna. Mentre all’inizio l’attenzione era focalizzata sulle strade, man mano il focus si è spostato sulle norme edilizie generali, sulla situazione paesaggistica e sulla fruibilità dello spazio. Grazie a un approccio interdisciplinare «dal basso verso l’alto», vengono discusse misure di pianificazione che hanno un effetto sulla qualità della vita e

PROGETTO: LA STRADA DI QUARTIERE

DATI PRINCIPALI	
Responsabile del progetto::	Comune di Terre di Pedemonte
Tipo:	Comune
Direzione del progetto:	Enea Pazzinetti, Samuele Cavalli
PREVENTIVO (CHF)	
Costi del progetto	50 000.-
Finanziamento proprio	25 000.-
Finanziamento della Confederazione	25 000.-

PERIMETRO DEL PROGETTO E SITUAZIONE INIZIALE

Il progetto viene realizzato nella campagna di Verscio, frazione del Comune di Terre di Pedemonte. Il Comune è nato nel 2012 dall’aggregazione di tre villaggi (Tegna, Verscio e Cavigliano) e fa parte dell’agglomerato di Locarno. Il territorio di Verscio si sviluppa su tre livelli, con il centro storico in alto, le nuove zone residenziali ad altezza intermedia e il paesaggio fluviale in basso. Lo spazio pubblico nei quartieri residenziali estensivi è spesso costituito dalle sole strade comunali.

In tutta la Svizzera, le zone residenziali estensive (spesso composte da case monofamiliari e bifamiliari a due piani) costituiscono la maggior parte della superficie edificata delle aree periurbane. Nella maggior parte dei casi gli edifici

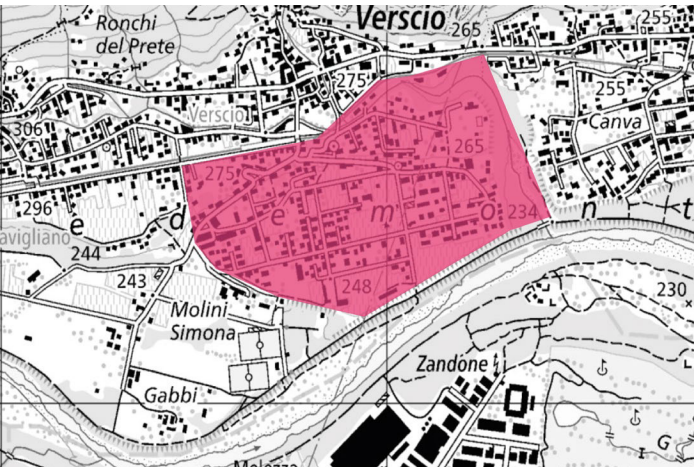


Fig. 1: Perimetro del progetto: la campagna di Verscio

sull’interazione sociale nei quartieri. Sulla la base del metodo partecipativo, il progetto mira a raccogliere le opinioni e proposte dei residenti, analizzando il presente e immaginando il futuro del quartiere e dei suoi spazi. Il progetto si propone in particolare di fornire alle autorità delle indicazioni utilizzabili nell’ambito dell’elaborazione del “Programma d’azione comunale per lo sviluppo insediativo centripeto di qualità” (PAC).

OBIETTIVI
• Proposte tematiche e aree di intervento
• Processo di partecipazione in un quartiere di campagna
• Individuazione e comunicazione delle esigenze dei residenti
• Riqualifica territoriale e paesaggistica de quartieri residenziali

sono spesso completamente circondati da un muro di cinta o da siepi. Di conseguenza, le strade di quartiere servono oggi principalmente come strade di scorrimento per il trasporto motorizzato e raramente presentano caratteristiche che favoriscono l’aggregazione, l’incontro e le relazioni sociali tra i residenti. Il progetto si è sviluppato a partire da questa constatazione.

ORGANIZZAZIONE E PARTECIPAZIONE

Il progetto è stato avviato e realizzato dall’architetto Enea Pazzinetti e dal sociologo Samuele Cavalli. Altre istituzioni sono state coinvolte nel progetto, in particolare nella fase di ideazione e analisi: l’Osservatorio dello Sviluppo Territoriale dell’Università della Svizzera italiana USI e un gruppo di supporto strategico.

La popolazione locale è stata coinvolta mediante un sondaggio, due discussioni pubbliche (analisi delle misure e delle priorità) e una gita di quartiere con gli alunni delle scuole elementari situate nel perimetro di studio. Il risultato è stato che l’attenzione si è spostata dalle strade a diversi aspetti qualitativi del quartiere. L’obiettivo generale del progetto è stato quindi progressivamente ridefinito, ampliandosi. È stato così possibile fornire alle autorità una gerarchia delle misure individuate dai residenti, completandole con le suggestioni emerse dalla gita di quartiere.

Nonostante le risorse limitate del progetto e il rinvio della fase partecipativa a causa della pandemia, si è creata una buona collaborazione fra le istituzioni coinvolte. Nella fase iniziale è stato creato un sito web, commissionato all’esterno, per favorire la comunicazione e l’informazione relativa all’avvio del progetto.

LA STRADA DI QUARTIERE: DA VIA DI COLLEGAMENTO A SPAZIO PUBBLICO DI INCONTRO

EFFICACIA DEL PROGETTO

Al termine del progetto, i responsabili del «Programma d’azione comunale per lo sviluppo insediativo centripeto di qualità (PAC)» riceveranno, in particolare, un elenco di 16 misure o tematiche emerse dagli incontri con i residenti e discusse secondo il grado di priorità. Questi aspetti sono stati definiti preziosi dalle autorità competenti in ottica di pianificazione futura.

Il metodo utilizzato dovrebbe essere trasferibile anche a quartieri e Comuni con caratteristiche leggermente diverse, ma con gli stessi problemi ed esigenze. Sono state raccolte esperienze e conoscenze del processo partecipativo. Per i responsabili del progetto è stato fondamentale osservare che le esigenze della popolazione non possono essere limitate allo spazio stradale, ma devono essere considerate in funzione dell’intero spazio.

Un tasso di risposta del 35,34% in un sondaggio con semplice invio postale è molto buono. Ciò è probabilmente dovuto anche al fatto che i responsabili del progetto sono cresciuti nel villaggio e hanno forti radici locali. Le autorità ritengono utili i risultati preliminari del progetto e intendono quindi integrarli nel PAC. Il progetto risulta relativamente meno efficace per quanto concerne la tematizzazione da parte della popolazione del fatto di essere “parte in causa” in termini di consumo del suolo e che ciò non riguarda esclusivamente i nuovi insediamenti, seppur paradigmatici della problematica. Ciò solleva la questione fondamentale su quanto la partecipazione possa far evolvere gli obiettivi originali.

METODI E FASI DI LAVORO

A causa della pandemia, la partecipazione è iniziata con un sondaggio per proseguire con altre forme di coinvolgimento in loco, come le due serate dedicate alla definizione delle misure prioritarie in collaborazione con la popolazione. In concreto sono stati analizzati ad esempio determinati luoghi per l’attuazione delle misure, al fine di valutare il loro potenziale interesse quali spazi pubblici. La comunicazione del progetto è avvenuta attraverso diversi canali:

PRINCIPALI RISULTATI

Fattori di successo	Sfide e insegnamenti
- Il legame al luogo dei responsabili del progetto semplifica l’accesso alla popolazione e riduce le riserve nei confronti dei programmi nazionali, soprattutto nelle aree rurali e nelle regioni minoritarie come il Ticino. - La partecipazione della popolazione ha permesso di ampliare gli obiettivi del progetto. - Sono state sfruttate preziose sinergie con la revisione della pianificazione locale.	- La popolazione valuta l’intero territorio preso in esame e la sua percezione non si limita allo spazio stradale. - Il rapporto tra spazio pubblico e spazio privato è una tematica complessa, il processo partecipativo deve saper seguire e accogliere le direzioni delle riflessioni della popolazione. - Non si può evitare una certa contraddizione tra i desideri e l’autoriflessione della popolazione.

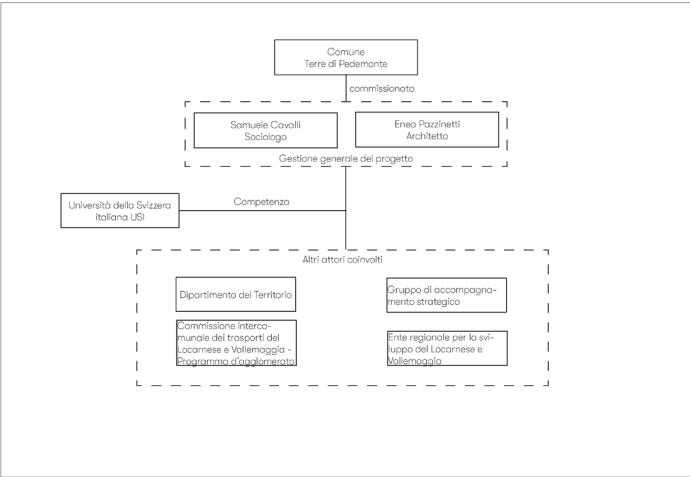


Fig. 2 Organigramma del progetto «La strada di quartiere»

sito web, bollettino comunale, pubblicazioni locali, stampa cantonale. Le conoscenze acquisite nel quadro del progetto vengono trasmesse e valorizzate mediante presentazioni a un pubblico specializzato e interessato (sito web, conferenze per specialisti, stampa).

Nell’ambito dei vari incontri con la popolazione (residenti e allievi dell’istituto scolastico) sono stati approfonditi i punti problematici (spesso simili) del quartiere. Grazie a una discussione aperta, i focus group si sono rivelati uno strumento efficace per raccogliere diverse opinioni sul quartiere.

INFLUSSO SULLE BREVI DISTANZE, SUL MOVIMENTO E SUGLI INCONTRI

La riflessione sulle “strade du quartiere” in un perimetro di campagna non può limitarsi alla sola ipotesi dell’apertura dello spazio privato attuale verso gli spazi pubblici e quindi in questo senso permettere l’incontro delle persone. Il processo partecipativo ha infatti mostrato l’ampiezza dei possibili interventi pianificatori valorizzando gli spazi presenti, applicando norme per una maggiore armonia tra ambienti costruiti e spazi verdi o luoghi pubblici. Immaginando come renderli accessibili per favorire incontri, svago e socializzazione.

4.4 ARC JURASSIEN

DESCRIPTION DU PROJET

À l’origine, le projet s’articulait autour de deux axes complémentaires. Le premier axe porte sur la réduction de la mobilité individuelle motorisée, tout particulièrement celle de la mobilité pendulaire. Le deuxième axe concerne le développement urbain proprement dit, dont l’objectif est d’améliorer la qualité des espaces publics. Le projet découle d’une réflexion et d’un constat économi-

que et a pour objectif d’apporter une réponse aux nombreux défis concernant l’environnement, l’attractivité de l’habitat, le développement économique, la santé publique et les relations sociales. Durant sa mise en œuvre, le projet s’est réorienté et désormais l’accent est mis spécifiquement sur la logistique urbaine.

PROJET : ARC JURASSIEN

DONNÉES PRINCIPALES

Porteur du projet : Réseau des villes de l’Arc jurassien

Type : Association intercommunale

Direction du projet : Jacques Florey

BUDGET (CHF)

Coût du projet	271 000 CHF
Part financée par des fonds propres	174 000 CHF
Part financée par la Confédération	97 000 CHF

OBJECTIFS (INITIAUX)

- Reporter le TIM du trafic pendulaire sur les TP et le covoiturage
- Promouvoir la circulation cycliste et piétonne
- Valoriser l’espace public libéré grâce à ces transports modaux
- Créer des espaces urbains qui améliorent la qualité de vie des habitants de manière participative
- Renforcer l’économie présentielle dans les localités du RVAJ
- Renforcer le dialogue intercommunal

PÉRIMÈTRE DU PROJET & SITUATION INITIALE

Le projet est réalisé dans l’espace fonctionnel de l’Arc jurassien, qui s’étend sur quatre cantons : Berne, Jura, Neuchâtel et Vaud. En 2023 quatorze villes de la région sont regroupées au sein de l’association « Réseau des villes de l’Arc jurassien » (RVAJ). Le projet s’adresse avant tout aux plus grandes communes du réseau, particulièrement confrontées aux défis posés par le trafic et l’urbanisme. En 2019, une étude menée par la Haute École Arc dans des villes de Suisse romande a montré que le trafic pendulaire motorisé contribue non seulement à diminuer la qualité de vie, mais aussi à fragiliser certains types d’activités économiques orientées vers les services dans les centres-villes. Les voies de communication étant surchargées, il devient de plus en plus difficile d’accéder aux centres-villes, ce qui entraîne un déclin économique. L’étude a permis, pour la pre-

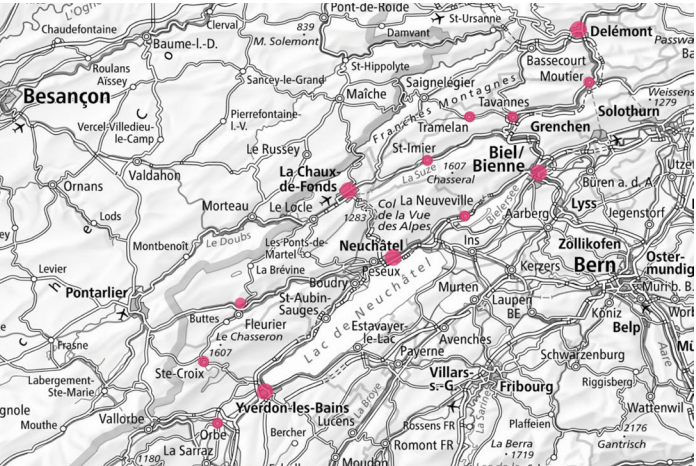


Fig. 1 : La carte montre les membres du RVAJ (sauf Le Chenit) et représente ainsi le périmètre du projet.

Le thème transversal de la mobilité doit être traité de manière interdisciplinaire et les processus revêtent une grande importance. En mettant l’accent sur la logistique urbaine et grâce à la valeur ajoutée que cela devrait générer, des ponts peuvent aussi être jetés au sein de l’administration. Étant donné que l’attention se concentre sur la logistique urbaine et que celle-ci relève d’une thématique technique, un dialogue étroit avec les entreprises de transport logistique a été privilégié à des ateliers avec la société civile. Il a fallu beaucoup de temps pour recevoir une approbation formelle des entreprises logistiques. Le RVAJ est également tributaire des priorités politiques et de la disponibilité des services, ce qui a parfois constitué un frein dans le déroulé du projet.

ARC JURASSIEN - URBANISATION ET MODÈLE DE TRANSITION DE LA MOBILITÉ PENDULAIRE

EFFETS DU PROJET

Dans de nombreuses villes, les données en matière de mobilité sont insuffisantes. À cet égard, le travail de la HEG Arc était précieux, car il a permis d’acquérir de nombreuses connaissances. Le projet a enclenché une dynamique collaborative entre les différents services (urbanisme, espace public, construction de routes, développement économique/ développement du centre-ville, etc.) de chaque ville. À ce jour, deux projets pilotes sont en cours d’élaboration et leurs effets pourront être évalués seulement une fois qu’ils auront abouti. Si le test est un succès, un micro-hub logistique sera créé à Neuchâtel et éventuellement à Bienne.

Dans certaines communes, cette dynamique ne correspond pas à une habitude de travail, ce qui prend un certain temps à mettre en place. La direction du projet pense que ce cloisonnement des services contribue aux blocages que l’on observe notamment dans certaines communes.

MÉTHODOLOGIE & ÉTAPES DE TRAVAIL

La mise en œuvre du projet ne devrait pas suivre une logique d’étapes successives, étant donné que l’objectif des planifications consiste aussi à donner envie d’en découvrir plus en explorant d’autres utilisations de la ville et d’autres formes de mobilité. Cette démarche a en partie entraîné la réorientation du projet au cours de sa réalisation. Désormais, il s’articule autour du dernier kilomètre dans le domaine de la logistique urbaine. Tout au long du projet, des informations sur son état sont disponibles sur le site Internet du porteur du projet. En outre, la newsletter du RVAJ permet aux partenaires habituels de l’association et aux personnes externes de s’informer sur le projet.

La logistique urbaine constitue le nouvel axe thématique principal, raison pour laquelle les entretiens prévus se sont aussi déroulés avec des entreprises issues de cette branche. Les responsables du projet des villes ont remis sérieusement en question les ateliers participatifs, principalement en raison de la technicité du thème de la logistique urbaine. Ainsi, es ate-

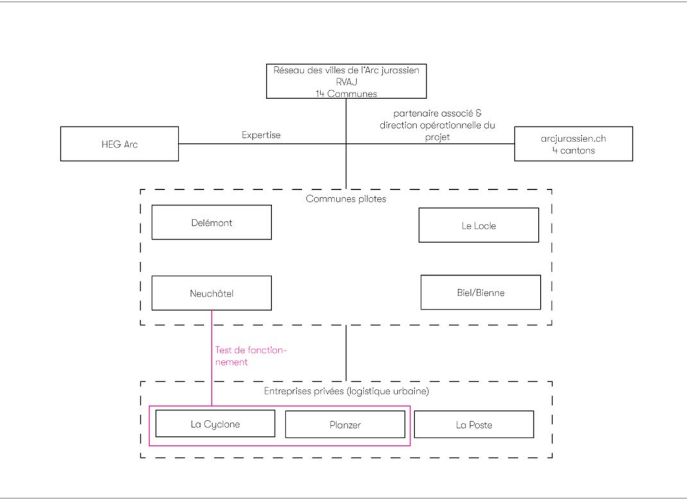


Fig. 2 : Organigramme du projet « Arc jurassien : urbanisation et modèle de transition de la mobilité pendulaire »

liers avec la société civile n’ont finalement pas eu lieu, remplacés par la mise en place d’un groupe de travail réunissant les communes et les entreprises de transport. Ici aussi, la question se pose de savoir si le processus participatif a entraîné une déviation trop importante des objectifs initiaux.

EFFETS SUR LES COURTES DISTANCES, L’ACTIVITÉ PHYSIQUE & LES RENCONTRES

Même du point de vue de la logistique urbaine, les courtes distances demeurent un élément essentiel. En revanche, sans compter le bénéfice pour un nombre restreint de coursiers à vélos, l’activité physique et les rencontres ne sont encouragées que de manière indirecte. En effet, la réduction du nombre de camionnettes de livraison dans les centres villes ouvre potentiellement la voie à d’autres usages du domaine public.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Facteurs de réussite	Défis et apprentissages
- La collaboration avec la HEG a généré d’importants résultats et de nouvelles données concernant la mobilité dans l’Arc jurassien. - La réorientation thématique a nécessité du temps supplémentaire, mais elle a été accueillie positivement par toutes les parties. - Dans certaines villes pilotes, le projet a permis de renforcer la collaboration entre les départements et les services.	- La réorientation du projet a fortement réduit la participation de la population au profit d’un dialogue plus étroit avec le secteur privé. - Il est peu probable que tous les objectifs aient été remplis avec la nouvelle orientation du projet. - Les projets optent souvent pour la solution présentant le moins de résistance pour arriver là où il est possible d’obtenir des résultats (indépendamment des objectifs initiaux).

4.5 BERN & ZÜRICH

PROJEKTBESCHREIBUNG

Das Projekt lädt Anwohnende ein, sich den Strassenraum in Begegnungszonen stärker anzueignen. Es werden partizipative, gestalterische und soziokulturelle Interventionen in ausgewählten Begegnungszonen durchgeführt und damit ihre Belebung gefördert. Diese Aktionen sind Ziel und zugleich Mittel des Projektes, da sie den Strassenraum temporär beleben, den sozialen Austausch erhöhen, die Wünsche der Anwohnenden in den Prozess integrieren und somit die Identifikation mit dem Quartier erhöhen. Es resultieren zu-

dem temporäre infrastrukturelle Änderungen, etwa durch Bodenmarkierung oder Möblierung. Kleine ökologische Eingriffe (Bepflanzungen) sensibilisieren für Umwelt- und Klimafragen. Hauptzielgruppe der Interventionen sind Kinder. Sie sind die Katalysatoren der Strassennutzung und erzeugen einen Austausch zwischen unterschiedlichen Menschen und Generationen.

PROJEKT: BEWEGEN, BEGEGNEN, BELEBEN IN QUARTIEREN VON BERN & ZÜRICH

ECKDATEN

Projektträgerin:	Fussverkehr Schweiz
Typ:	Fachverband
Projektleitung:	Jenny Leuba

BUDGET (CHF)

Kosten des Projekts	400'000.-
Eigenfinanzierung	20'000.-
Bundesfinanzierung	160'000.-

ZIELE

- Lebensqualität in Wohnquartieren erhöhen
- Neue Spiel- und Begegnungskultur initiieren, Strassenräume aneignen
- Sensibilisierung für Biodiversität und Umwelt
- Neuer Dialog basierend auf Transdisziplinarität zwischen Verkehrsplanung, Gestaltung und Soziokultur

PROJEKTPERIMETER & AUSGANGSLAGE

Es wurden in und mit den beiden Partnerstädten Bern und Zürich zu Projektbeginn je eine bestehende Begegnungszone (BGZ) in Wohnquartieren ausgewählt. In Bern wurde das Projekt im Benteliweg im Quartier Bümpliz und in Zürich in der Kyburgstrasse im Quartier Wipkingen umgesetzt. Obwohl BGZ guten Freiraum in unmittelbarer Nähe des Wohnorts bieten, werden sie noch wenig als Aufenthaltsort genutzt. Im Projekt sollen Spielraum und -gelegenheiten vor allem für Kinder als Katalysatoren der Strassennutzung dienen. Die Interventionen haben temporären Charakter.

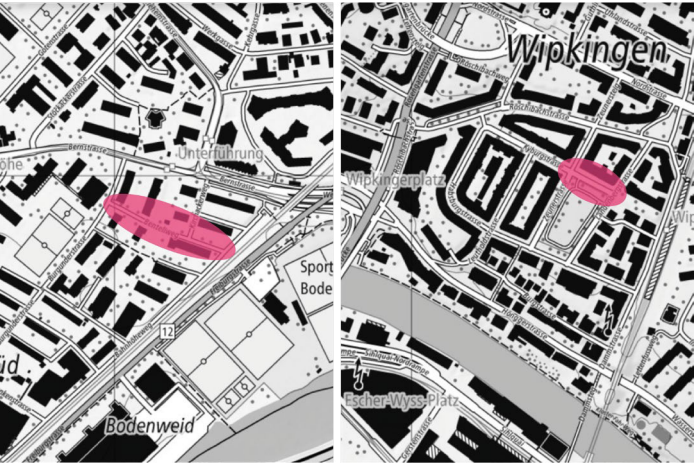


Abb. 1: Die beiden Projektperimeter Benteliweg in Bern und Kyburgstrasse in Zürich

ORGANISATION & MITWIRKUNG

Als Projektträger brachte der Fachverband Fussverkehr Schweiz zentrale Expertise in Prozessen der Planung, Gestaltung und Umsetzung von Begegnungszonen mit. Der Dachverband Offene Kinder- und Jugendarbeit DOJ brachte sein Wissen zu Partizipation und Soziokultur mit der Zielgruppe Kinder und Jugendliche ein. Als weitere Schlüsselsekteur:innen waren die Berner Fachhochschule BFH besonders in der Evaluation und das Atelier OLGa in der Gestaltung involviert. Seitens der Partnerstädte Bern und Zürich übernahmen die Tiefbauämter den Lead. Dazu stießen punktuell weitere Expert:innen. In beiden BGZ gab es zusammen mit den Anwohnenden zuerst einen «Teaser» zur Bedarfserhebung und anschliessend eine Baustellenaktion mit der Umsetzung.

Die Zusammenarbeit von Fussverkehr Schweiz und den Kinder- und Jugendorganisationen war sehr wertvoll. Es erleichterte den altersgerechten Zugang zu diesen Zielgruppen. Weiter braucht es die richtige Ansprechperson, damit etwas geschehen kann. Sie ermöglicht den Zugang zur Quartierbevölkerung und zu besonderen Nachbarinstitutionen wie z. B. Schulen oder sozialen Einrichtungen. Eine Erkenntnis zu den partizipativen Baustellen ist, dass sich das Projekt trotz anderer Zielsetzung etwas top-down entwickelte. Die Einwohnenden haben mitgemacht, aber sich nicht wirklich betroffen gefühlt. Dadurch konnte auch die Verantwortung bei Projektabschluss nicht an die Anwohnenden weitergegeben werden.

BEWEGEN, BEGEGNEN, BELEBEN IN QUARTIEREN VON BERN & ZÜRICH

WIRKUNG DES PROJEKTS

Es erfolgte eine konkrete und niederschwellige Aneignung beider BGZ während 3 Monaten. Daraus entstand eine Anleitung («Den öffentlichen Raum im Quartier beleben und einen Prozess hin zu mehr Lebensqualität in Gang setzen») die weiteren Gemeinden als Planungsinstrument dienen kann: Vorschläge, Tipps, Inspirationsquelle aus dem Projekt zu Belebung, Gestaltung und Partizipationsverfahren im Strassenraum, speziell mit Kindern sowie Empfehlungen für die Anpassungen von Verfahren für neue Begegnungszonen sind darin enthalten. Dazu kommen spezifischen Erfolgsfaktoren für eine Belebung von BGZ in Wohnquartieren sowie Empfehlungen für die Anpassungen von Verfahren für neue Begegnungszonen. Das Projekt und die öffentliche Diskussion der Ergebnisse sorgen für eine Sensibilisierung für eine beispielbare Stadt, Strassenaneignungen, kurze Wege und gilt als Plädoyer für BGZ in Wohnquartieren sowie für eine bewusste Wahl von aktiver Mobilität.

Häufig werden BGZ von den Anwohnenden subjektiv als unsicher wahrgenommen und die Strasse noch nicht von allen Akteurinnen und Akteuren als Sozialraum gesehen. Da gibt es noch zu tun. Das Projekt hat gezeigt, dass mit wenig Mitteln (Geld, Zeit etc.) eine Veränderung im Raum bewirken werden kann, damit mehr Belebung und Begegnungen im Raum möglich sind. Schlussendlich stellt sich die Frage, ob eine Strasse auch etwas anderes sein kann als ein Durchgangsraum. Diese Wahrnehmung ist bei den Anwohnenden noch nicht verbreitet und Projekte, wie das vorliegende können dazu beitragen, diese Wahrnehmung zu verändern.

METHODEN & ARBEITSSCHRITTE

Da Kinder immer seltener draussen spielen, wird bei ihnen angesetzt. Die nahe Quartierstrasse wird von Kindern selbstständig erreicht. Deshalb wurde das Projekt auf Kinder ausgerichtet (Zeichnen im Teaser, Bauen bei der Umsetzung) und darauf vertraut, dass dadurch der Rest folgt. Es wurden zahlreiche und vielfältige Kommunikationsmassnahmen umgesetzt: Video, Anleitung (D/F/I), Empfehlungen (D), Begleitstudie, Weiterbildungsformate und Konferenz-

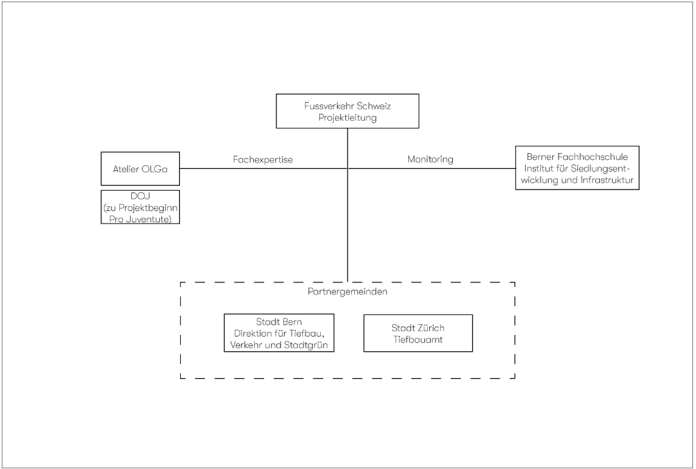


Abb. 2: Organigramm Projekt «Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern & Zürich»

beiträge, Medienberichterstattung (Fachpresse), Webseite, soziale Medien, Newsletter.

Die Neugier der Kinder zu wecken hat gut funktioniert. Die Skalierung auf andere Zielgruppen (z. B. Jugendliche) war jedoch eher schwierig. Viele Prozesse fürs Testen im reduzierten Bewilligungsverfahren sind fast gleich wie für langfristige Projekte. Das macht es träge und kann z. B. einen Quartierverein zum Aufgeben bewegen. Zur Gestaltung mit Holz ist die Erkenntnis, dass Muster-Möbel gut geeignet, reproduzierbar und einfach für das Mitmachen von kleinen Kindern und für diese ungefährlich sowie gesundheitlich unbedenklich sind.

EINFLUSS AUF KURZE WEGE, BEWEGUNG & BEGEGNUNG

BGZ in Wohnquartieren sind dazu prädestiniert, kurze Wege, Bewegung und Begegnung in Siedlungen zu fördern. Es konnte wissenschaftlich nachgewiesen werden, dass die Veränderungen im Raum bewirkt haben, dass die aktive Mobilität, die Aktivitäten und die Interaktionen zwischen den Menschen durch die Intervention erhöht werden konnten.

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

Erfolgsfaktoren

- Wenig Geld und wenig Zeit reichen bereits, um Veränderungen im Raum zu bewirken.
- Der Zugang über Kinder ist erfolgreich.
- Dass die Bevölkerung selber mitbaut, trägt zur Aneignung bei.
- Die wissenschaftliche Begleitung des Projekts hat sich als wertvoll erwiesen.

Herausforderungen und Learnings

- Parkplätze und Strassenraum bedürfen für Umgestaltung viele Abklärungen, insbesondere deren Reduktion ist stark umstritten.
- Die Partizipation braucht viel Zeit und Ressourcen.
- Längerfristiger Erhalt von erfolgreichen Elementen war nicht möglich. Wertvoll wäre es, die Verfahren für temporäre Projekte zu vereinfachen und den Präzisionsgrad für Bewilligungsanträge zu reduzieren.

4.6 STETTENFELD RIEHEN

PROJEKTbeschreibung

Das Stettenfeld ist das bedeutendste Entwicklungsgebiet der Gemeinde Riehen. Im vielfältig genutzten Stettenfeld soll ein Gesamtkonzept als Grundlage für die zweite Stufe der Nutzungsplanung (parzellenscharfe Festlegung) erarbeitet werden. Das Gesamtkonzept soll dabei Aussagen zu den Themen Nutzungen, Bauen/Gebäude, Mobilität/Ressourcen/Energie, Umgebung/Freiraum/Freizeit und soziale Nachhaltigkeit enthalten und über die Landesgrenzen (Lör-

rach, Deutschland) hinweg koordiniert werden. Es soll kurze Wege fördern und ein Siedlungsgefüge schaffen, das Bewegung und Begegnung ermöglicht. Zwischen den vielfältigen Interessensgruppen – u. a. den Nutzendengruppen am heutigen Standort und den Grundeigentümerschaften mit Bauerwartungsland – bestehen divergierende Ansprüche und Interessen. Es ist wichtig, alle Interessen und Ansprüche möglichst gleichwertig in den Prozess einzubeziehen.

PROJEKT: STETTENFELD RIEHEN - EIN QUARTIER KOMMT IN BEWEGUNG

ECKDATEN

Projektträgerin: Gemeinde Riehen

Typ: Gemeinde

Projektleitung: Sebastian Olloz Ruiz

BUDGET (CHF)

Kosten des Projekts

835'000.-

Eigenfinanzierung

675'000.-

Bundesfinanzierung

160'000.-

ZIELE

- Nächste Planungsschritte für eine Nutzungsplanung partizipativ aufgleisen
- Erarbeitung Zukunftsbild als Beitrag zur qualitativen Siedlungsentwicklung nach innen und damit Förderung von Bewegung und Begegnung
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Verringerung der räumlichen Trennung von Nutzungen wie Freizeit, Wohnen und Arbeiten.
- Hohe Akzeptanz: Entwickeln des Quartiers in Schritten, sodass sich alle Beteiligten an die Veränderungen herantasten können

PROJEKTPERIMETER & AUSGANGSLAGE

Perimeter des Projekts ist das rund 17.6 ha grosse Stettenfeld in der Gemeinde Riehen. Es handelt sich um das grösste Entwicklungsgebiet der Gemeinde und weist heute neben wertvollen Grünräumen zahlreiche unterschiedliche Nutzungen auf (Lager, Werkstätten, Sport, Wohnen und Familiengärten). Das Stettenfeld dient zudem als wichtige Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr. Seit 80 Jahren wird versucht, eine Entwicklung zu realisieren. Mehrere Planungsversuche scheiterten u.a. am Stimmvolk, da die nötigen Planungskredite nicht bewilligt wurden. Im Rahmen der Zonenplanrevision konnte nun für das Stettenfeld aber die erste Nutzungsplanstufe definiert werden. Rund ein Drittel des Areals (35 %) soll für öffentliche Grünflächen, 10 % für Freizeit- und Sportanlagen und 55 % als Bauzone zur Verfügung stehen.

Abb. 1: Die Karte zeigt das Stettenfeld in Riehen BS.

ORGANISATION & MITWIRKUNG

Das Projekt ist bei der Gemeinde Riehen in der Abteilung Bau, Mobilität und Umwelt angesiedelt. Die verschiedenen Planungsschritte werden zusammen mit externen Planungsbüros bearbeitet. Weiter involviert sind Grundeigentümerschaften, Immobilien Basel-Stadt und das Planungsamt des Kantons Basel-Stadt. In einer ersten Phase wird die Grundhaltung der Gemeinde Riehen zur Entwicklung des Areals abgeholt. In den folgenden Projektphasen kommt es zu einer gleichwertigen Einbindung aller Akteurinnen und Akteure (Grundeigentümerschaften, Nutzende, Quartiervereine, wichtige Institutionen, Stadt Lörrach DE). Die übrige Bevölkerung der Gemeinde wird im Rahmen der Präsentation der erarbeiteten Stossrichtungen für das Areal involviert und mittels Dokumentarfilm über die Vorgänge informiert.

Trotz des sehr breiten Partizipationsprozess und dem Versuch, möglichst viele Akteurinnen und Akteuren in die Planung miteinzubeziehen, sind einige Beteiligte (aus der Bevölkerung und der Politik) mit der Stossrichtung der Entwicklung unzufrieden. Die Tatsache, dass sich die Legislative aktiv an der Diskussion zur Entwicklung im Stettenfeld beteiligte, hat zusätzliche Planungsschritte erfordert. Dadurch ist der Entwicklungsprozess ins Stocken geraten. Einzelne grössere Player wie bspw. die im Stettenfeld ansässigen Vereine wären gerne anders in den Mitwirkungsprozess einbezogen worden. Sie wurden zwar zu den partizipativen Veranstaltungen eingeladen und wie die Grundeigentümerschaft in das Verfahren miteinbezogen, bemängelten aber, dass sie nicht zu einem persönlichen Austausch eingeladen wurden. Das

STETTENFELD RIEHEN - EIN QUARTIER KOMMT IN BEWEGUNG

zeigt, dass es sich lohnen kann, die wichtigsten Akteurinnen und Akteure separat abzuholen.

WIRKUNG DES PROJEKTS

Das Hauptprodukt des Projekts ist das Gesamtkonzept. Die Ergebnisse des Klärungs- und Partizipationsprozesses wurden zusammengetragen und in Form einer Broschüre «Zukunftsbild Stettenfeld» grafisch aufgearbeitet. Im Zukunftsbild sind Ziele und Leitsätze definiert, welche die Rahmenbedingungen und die Entwicklungsprinzipien für die nächsten Planungsschritte definieren. Als zusätzliche Entscheidungsgrundlage wurde eine Wirkungsanalyse für das Stettenfeld basierend auf dem Zukunftsbild durchgeführt. Die Wirkungsanalyse zeigt die finanziellen Auswirkungen für die Gemeinde. In einem separaten Verfahren wurden zudem die Naturwerte im Stettenfeld inventarisiert. Ende August 2023 hat der Einwohnergemeinderat den Kredit für den Studienauftrag bewilligt, der die nächste Planungsphase darstellt.

Das Zukunftsbild weist Modellcharakter auf und beeinflusst die Themengebiete des Modellvorhabens. Das Label «Modellvorhaben» ist für die Gemeinde wichtig. Es hat die Möglichkeit gegeben, den Film voranzutreiben und das Programm des Studienauftrags zu erstellen. Das nimmt Druck von den Gemeindefinanzen und der politischen Debatte dahinter.

METHODE & ARBEITSSCHRITTE

Für die Mitwirkung wurde mit der Methode «Geodesign» gearbeitet. Es handelt sich um eine partizipative Methode der Interessenabwägung, die erstmals in digitaler Form eingesetzt wurde. Die Kommunikation erfolgt über die Webseite sowie mittels einer filmischen Begleitung der Entwicklungsplanung. An die Grundeigentümerschaften wurde zudem ein Serienbrief mit der Zukunftsbild-Broschüre und Infos zum weiteren Vorgehen verschickt. Weiter gibt es einen Newsletter und das Medieninteresse am Projekt ist gross. Der Gemeinde ist durch die geforderte Denkpause und eine (kritische) externe Veranstaltung zur Stettenfeldentwicklung die Kontrolle über die Kommunikation ein Stück weit entglitten. Es wurde nun eine Kommunikationsstrategie entwickelt,

Abb. 2: Organigramm Projekt «Ein Quartier kommt in Bewegung»

welche mit verschiedenen Massnahmen versucht, die Kommunikationshoheit wieder zurückzuerhalten.

Die filmische Begleitung wird als grosser Mehrwert gesehen, insbesondere aufgrund des langen Planungsprozesses, um einen Einblick zu ermöglichen, verschiedene Akteure zur Sprache kommen zu lassen und um langfristig Rückschlüsse auf die Entwicklung zu ermöglichen. Das Dafür und Dagegen gleichzeitig zu zeigen, ist dabei ein wichtiges Element. Die Dokumentation erschwert hat die Tatsache, dass die Politik diverse Debatten nicht auf Film aufgezeichnet haben wollte. Das Tool «Geodesign» hat nicht den erwünschten Mehrwert gebracht. Es war zu abstrakt und die Flugebene stimmte nicht. Im Stettenfeld sind Begehungen vor Ort und auf Augenhöhe mit Raum und Bewohnenden besser geeignet.

Einfluss auf kurze Wege, Bewegung & Begegnung

Die kurzen Wege zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit sind als Bestandteil im Zukunftsbild enthalten. Zentral sind darin weiter die Freiräume, die zur Bewegung animieren. Speziell ist, dass bei diesem Projekt ein längerer Zeithorizont bis zur Realisierung besteht als bei anderen Projekten.

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

Erfolgsfaktoren

- Die geforderte Denkpause zeigt, wie heikel der Planungsprozess eines solch grossen Entwicklungsprojekts ist und dass ein schrittweises Vorgehen mit vielen partizipativen Elementen wertvoll ist.
- Filmische Begleitung ermöglicht Einblick und Übersicht in langem Planungsprozess

Herausforderungen und Learnings

- Einige Beteiligte sind trotz sehr breitem Partizipationsprozess mit der Stossrichtung der Entwicklung unzufrieden. Wie kann dies vermieden werden und wie geht man mit den Unzufriedenen um?
- Es ist oft lohnenswert, Direktbetroffene zu einem Austausch einzuladen.
- Wichtig ist die andauernde und fortlaufende Kommunikation sowohl in die Breite als auch akteurspezifisch.

Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024
Siedlungen, die kurze Wege, Bewegung und Begegnung fördern

Projektsteckbriefe
März 2024

4.7 MILVIGNES

DESCRIPTION DU PROJET

La commune fusionnée de Milvignes fait face à un problème bien connu de nombreuses autres communes et villes : l’offre des transports publics est certes bonne, mais la mobilité écologique rencontre un succès timide. L’intégration ciblée et la sensibilisation des personnes concernées doivent contribuer à modifier efficacement le comportement de la population en matière de mobilité.

PROJET : MILVIGNES MOBILISE

DONNÉES PRINCIPALES

Porteur du projet : Commune de Milvignes
Type : Commune
Direction du projet : Philippe Du Pasquier

BUDGET (CHF)

Coût du projet	200 000 CHF
Part financée par des fonds propres	100 000 CHF
Part financée par la Confédération	100 000 CHF

OBJECTIFS

- Concrétiser la fusion de la commune au moyen d’un projet innovant.
- Améliorer l’attractivité et la connexion entre les centres des trois villages afin de maintenir une bonne qualité de vie.
- Comprendre les besoins, les obstacles et les véritables comportements de mobilité de la population afin de permettre un transfert modal.
- Créer des incitations au profit de comportements exemplaires.

PÉRIMÈTRE DU PROJET & SITUATION INITIALE

La commune de Milvignes dans le canton de Neuchâtel est née en 2013 de la fusion des communes d’Auviernier, de Bôle et de Colombier. Le projet concerne les trois villages. Milvignes dispose d’une offre de transports publics très qualitative. Cependant, la population locale, composée d’environ 9000 habitants, privilégie tout de même la voiture pour ses trajets quotidiens. La problématique principale vise à enclencher un réel changement du comportement de mobilité. Dans le cadre de la démarche participative menée pour le projet de territoire en 2015, deux défis centraux ont été identifiés : des mesures sont nécessaires pour éviter que la commune ne devienne une ville dortoir et des efforts doivent être déployés pour garder la commune vivante.

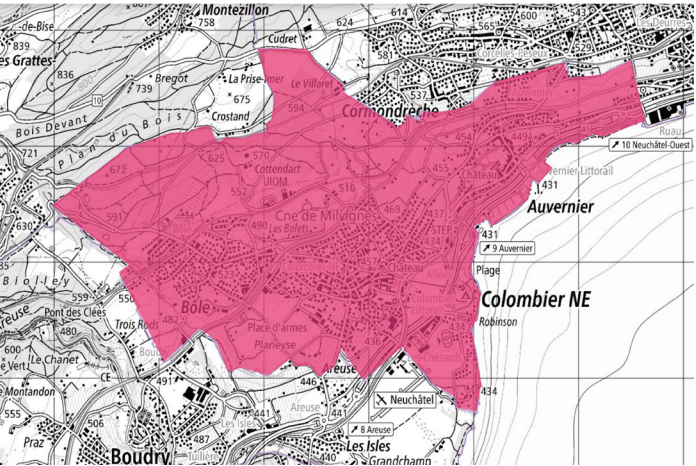


Fig. 1 : Le périmètre du projet correspond à l’ensemble de la commune de Milvignes et comprend les villages d’Auviernier, de Bôle et de Colombier.

Afin de mieux comprendre ce qui retient la population de passer à des formes de mobilité plus écologiques, elle doit être intégrée dans la réflexion. La collaboration établie dans le cadre de ce projet doit en outre renforcer les liens entre les trois villages de la commune.

ORGANISATION & PARTICIPATION

Le projet a été initié par la commission responsable de la révision du PAL (législatif). À l’origine, l’administration communale (Service technique de Milvignes) était chargée de sa mise en œuvre. À la suite d’un cas de surmenage professionnel, le conseiller communal compétent (exécutif), engagé à 70 %, a cependant repris le projet. L’association Ecoparc de Neuchâtel a été mandatée comme renfort afin de coordonner le projet et de s’occuper de la participation et de la communication. Faute de ressources, la population n’a pu être impliquée que de manière limitée. Dans le cadre de la démarche participative, une attention particulière a été accordée aux écoliers ainsi qu’aux commerçants. Un échange a eu lieu avec les enfants et des discussions bilatérales ont été organisées avec les commerçants. De plus, les seniors et les employés de la commune ont été spécifiquement consultés.

La commune disposait de ressources trop limitées. L’initiative de l’organe législatif n’a pas suffisamment tenu compte des capacités de l’organe exécutif. La proposition de projet était donc trop ambitieuse. Le lien avec la commission PAL est très important. La collaboration avec le bureau mandaté ne s’est néanmoins pas toujours bien passée. La participation n’a été qu’en partie coordonnée. Le sondage a atteint un taux de réponse de 10 %. Toutefois, les autres formes de participation prévues avec des groupes cibles spécifiques n’ont pas été mises en place.

« MILVIGNES MOBILISE » - UNIR DURABLEMENT SES TROIS COEURS

EFFETS DU PROJET

L’aspect innovant de ce projet réside avant tout dans le fait qu’un projet mené dans le cadre de la révision du plan de zones est utilisé comme un moyen de créer une identité partagée au sein de la commune fusionnée. Les résultats du processus participatif sont directement liés à la révision du plan d’aménagement local (PAL). Le projet doit permettre de protéger l’environnement et le paysage, de récupérer de l’espace public (aux dépens du TIM), de valoriser les chemins dans les vignes et au bord du lac pour la pratique de sports doux et de renforcer le partenariat entre la commune et les entreprises, entre les producteurs locaux et la population. De plus, le « passeport éco-citoyen » a été introduit dans le cadre d’un programme cantonal.

Le sondage auprès de la population a révélé que la majorité des participants ne se trouvent que tout au début d’un changement de comportement. Cela signifie que la plupart des personnes n’ont pas conscience qu’un changement de comportement en matière de mobilité est nécessaire. Afin qu’un tel changement s’opère, la population doit se sentir concernée par les problèmes de mobilité et comprendre ce qu’elle peut faire pour aider à y remédier. La réalisation des objectifs en matière de sensibilisation n’a pas été évaluée pour l’instant. Il est complexe de mesurer l’effet sur les changements de comportement et aucun effort n’a été déployé pour examiner cet aspect. La révision du PAL est terminée et les propositions du projet-modèle ont été intégrées dans l’annexe, comme elles n’avaient pas leur place dans le texte principal.

MÉTHODOLOGIE & ÉTAPES DE TRAVAIL

La campagne de communication s’est principalement articulée autour de vidéos avec des micro-influenceurs. Ces personnes aux profils divers racontent les avantages qu’elles tirent de la mobilité active au quotidien. Étant donné que les porteurs de projet faisaient partie de la commission PAL, l’échange d’informations et de bonnes pratiques est garanti. Par manque de ressources, la communication prévue concernant les économies collectives de CO₂ réalisées n’a

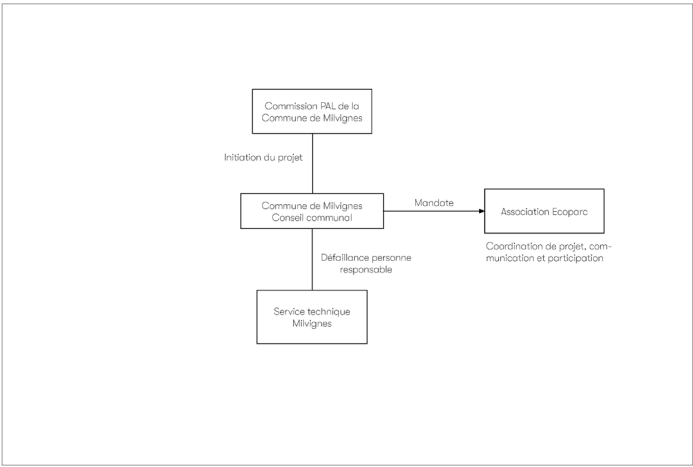


Fig. 2 : Organigramme du projet « Milvignes mobilise – unir durablement ses trois cœurs »

pas été mise en place. Le test du système de vélos en libre-service (VLS) a été un succès. Parmi les trois stations testées, deux seront maintenues. Leur mise en place a néanmoins été reportée par manque de ressources. Le prix du défi Cyclomania (un vélo électrique) a permis de lancer une campagne de sensibilisation. L’année suivante, toute la région a participé à ce défi. Cette année, le délai d’inscription a été manqué en raison d’un changement dans la répartition des responsabilités. L’action de sensibilisation portée par les messages vidéo des micro-influenceurs est en cours de mise en œuvre.

L’approche consistant à faire émerger une attitude positive et un enthousiasme à l’égard du thème de la mobilité active est prometteuse. La commune ne dispose d’aucune évaluation sur les actions de sensibilisation.

EFFETS SUR LES COURTES DISTANCES, L’ACTIVITÉ PHYSIQUE & LES RENCONTRES

Über den PAL können gewisse Massnahmen umgesetzt werden. Inwiefern die Sensibilisierung zu mehr Bewegung und Begegnungen beiträgt, ist nicht abschätzbar.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Facteurs de réussite

- L’approche concernant l’intégration des résultats dans un instrument formel de planification tel que le PAL et la sensibilisation de la population menée en parallèle sont prometteuses.
- Les vidéos avec les micro-influenceurs permettent de mettre en évidence les avantages de la mobilité active.

Défis et apprentissages

- La mise en œuvre d’un projet de cette envergure nécessite une planification des ressources solide qui prévoit une marge de réserve.
- De nombreuses actions planifiées n’ont pas pu être réalisées faute de ressources.
- Des objectifs plus clairs doivent être définis pour l’évaluation d’un tel projet.

4.8 YVERDON-LES-BAINS

DESCRIPTION DU PROJET

Yverdon-les-Bains, ouverte sur la plaine agricole, rivee au lac et traversée par cinq canaux, bénéficie d’une pluralité de paysages. En tant que capitale régionale du Nord-Vaudois et deuxième ville du Canton de Vaud, son milieu bâti se densifie et mue rapidement. Pour améliorer la qualité de vie des habitant·es, le projet vise à développer des espaces publics de qualité aussi bien dans les quartiers existants que dans les nouveaux quartiers. Il consiste à mettre en place, progressivement, une constellation riche et variée d’espa-

ces publics. Ainsi, chaque Yverdonnois·e pourra profiter « à 5 minutes » à pied de son habitat, de lieux favorables à l’activité physique, à la culture, à la nature et à la cohésion sociale. Ce projet a donc pour spécificité de traiter la proximité, les différentes échelles (de vision communale à réalisation locale) et de mettre l’accent sur les usages grâce à un travail intersectoriel intégrant les acteurs·trices de l’espace public.

PROJET : UN ESPACE PUBLIC À 5 MINUTES DE CHAQUE YVERDONNOIS·E

DONNÉES PRINCIPALES

Porteur du projet :	Ville d’Yverdon-les-Bains
Type :	Commune
Direction du projet :	Julie Riedo et Vincent Wenger

BUDGET (CHF)

Coût du projet	505 000.-
Part financée par des fonds propres	355 000.-
Part financée par la Confédération	150 000.-

OBJECTIFS

- Constituer un réseau d’espaces de proximité qui complète les espaces publics de destination.
- Offrir des espaces agréables pour toutes et tous, en tenant compte de la saisonnalité.
- Valoriser la diversité des espaces publics et les insérer dans une stratégie à l’échelle communale.
- Intégrer quatre dimensions-clés dans les espaces publics de la ville : activité physique, nature, culture et cohésion sociale.
- Documenter le processus dont la démarche inter-services et l’approche participative

PÉRIMÈTRE DU PROJET & SITUATION INITIALE

Le périmètre du projet prend en compte l’entier du territoire communal. Comme dans chaque ville, les espaces publics d’Yverdon-les-Bains sont composés de sites majeurs, dit de « destination », et d’espaces de quartier, dit de « proximité ». Les premiers étant traités par ailleurs, ce projet-modèle a mis le focus sur le deuxième type, les espaces à 5 minutes de chacun et chacune. Cette idée est venue du constat du besoin quotidien de la population à trouver des lieux extérieurs agréables, stimulants et ressourçants, facilement accessible depuis son lieu de vie. Le Plan directeur des espaces publics permet d’ancrer ce processus dans un outil de planification qui articule la complémentarité des espaces publics et pré-

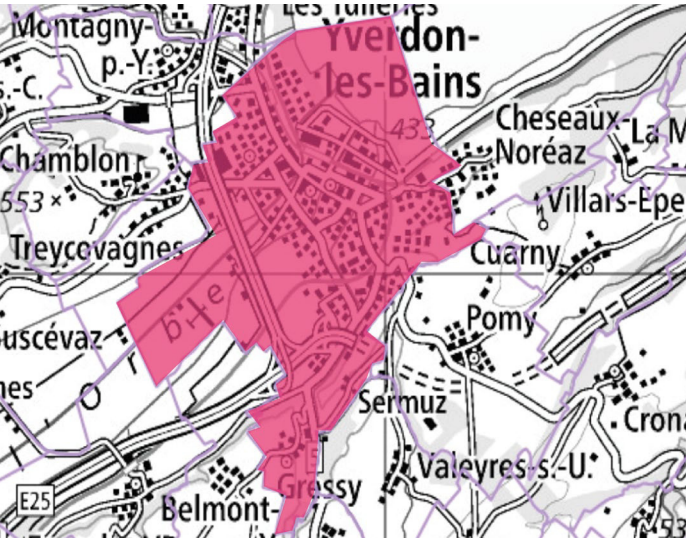


Fig. 1 : Plan de zones d’Yverdon-les-Bains qui correspond à la surface sur laquelle s’étend le périmètre du projet.

cise leurs usages. Ce document cadre met l’accent sur les programmes (activité physique, nature, culture, cohésion sociale) à mettre en place.

ORGANISATION & PARTICIPATION

Dès le départ, quatre phases ont été imaginées pour mener le projet à bien.

1. Une première phase de diagnostic, menée entre 2021 et 2022, a permis l’émergence d’une vision commune et d’une stratégie novatrice pour les espaces publics.
2. La démarche consultative, à l’échelle de la ville (disponible en ligne), de près de 700 habitant·es en 2022 s’inscrit dans la deuxième phase de ce projet ambitieux.
3. Depuis, les données issues des deux premières phases ont été croisées pour nourrir la troisième phase traitant de différentes échelles : un plan directeur des espaces publics à l’échelle communale, deux réalisations d’aménagement ponctuels et deux projets pilotes d’envergure qui seront réalisés à l’horizon 2024-2025.
4. La dernière phase du projet concerne les validations politiques du projet, l’obtention des crédits de réalisation et la pérennisation, déploiement du projet dans le temps.

Dès le départ un groupe de travail large a été mis en place. Il est composé de plusieurs services de la Ville, en particulier ceux qui doivent ensuite « animer » ces lieux, de représentant·es de la société civile et d’expert·es externes. Le travail a été mené de manière incrémentale. Au gré des étapes et de leurs spécificités, plusieurs mandataires ont été sélectionnés afin d’atteindre les objectifs visés. La population a été consultée à grande échelle en 2022 afin de conforter les tendances à prendre en compte dans le Plan directeur des espaces publics. Les acteurs non étatiques (associa-

UN ESPACE PUBLIC À MOINS DE 5 MINUTES DE CHAQUE YVERDONNOIS·E

tions locales, associations de quartiers ou milieux intéressés, groupes d’intérêts) ont également été parties prenantes du processus. Par la suite, pour les projets d’aménagement spécifiques, des ateliers de discussion avec les riverain·es ont été organisés afin de débattre de plusieurs propositions contrastées pour nourrir le projet.

Il convient de bien calibrer la participation aux phases de projets, au public cible et aux marges de manœuvre et donc il était pertinent de retourner vers ces acteurs·trices pour échanger autour d’un projet précis. Dans ce projet-modèle, la Ville a été particulièrement attentive à bien identifier les publics cibles ainsi que leur marge de manœuvre. On retrouve donc différents processus participatifs allant de la récolte d’intentions à la co-construction en passant par le débat public. Cela a été accompagné d’un important déploiement de communication, traité en partie avec des professionnel·les.



EFFETS DU PROJET

Le projet a permis de faciliter la collaboration interservices avec la mise en place d’objectifs communs. Ceci a déjà eu des répercussions sur les projets en cours. Les coordinations interservices sont désormais plus dynamiques et plus engageantes. La démarche participative a également permis de confirmer les centralités de quartiers et les caractéristiques d’environ 150 espaces publics. Le Plan directeur des espaces publics reprend ces éléments et articule comment ces constellations de lieux s’articulent autour d’usages. Il comprend aussi toute une série de références, une stratégie de mise en œuvre et un plan de déploiement. A noter que ce nouveau plan est complémentaire aux autres visions directrices de la Commune. Le projet s’inscrit également dans les orientations du plan directeur communal qui met l’accent sur l’importance de la qualité des espaces publics à travers ses différents axes thématiques.

MÉTHODOLOGIE & ÉTAPES DE TRAVAIL

Les ressources mises en place pour avoir un groupe de travail élargi n’ont de sens que s’il peut réellement influencer le processus. Le processus par itération implique une certaine souplesse des différentes parties prenantes, en particulier

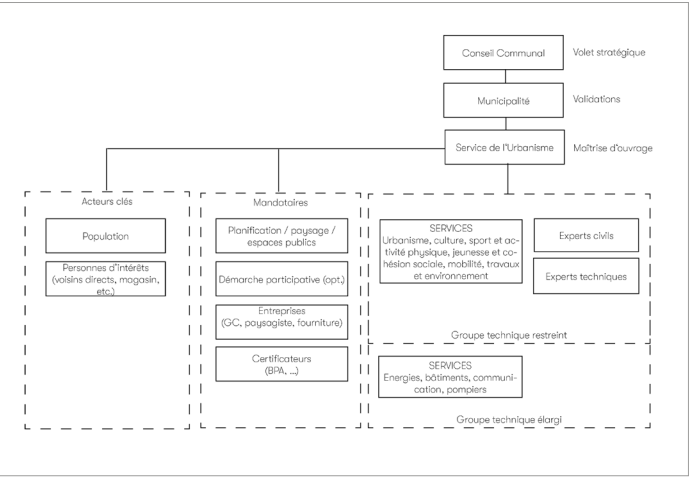


Fig. 2 : Organigramme du projet « Un espace public à 5 minutes de cha-

des chef·fes de projet et des mandataires. Le cadre posé au départ a su évoluer, notamment la phase liée à la consultation de la population. Ceci est possible lorsque les objectifs sont clairs et partagés. Un élément de motivation a également été de mener de front une démarche de recherche sur les différentes notions « d’usages » ou « de proximité » et des projets concrets sur le terrain pour conforter et illustrer le propos.

Autre enseignement : il n’y a pas de petit projet. Ce projet expérimental a permis de mieux jauger l’effort pour les futures mises en œuvre ainsi que d’éprouver les processus décisionnels, y compris pour des interventions ponctuelles. Une série de processus participatif a également pu être expérimentée.



EFFETS SUR LES COURTES DISTANCES, L’ACTIVITÉ PHYSIQUE & LES RENCONTRES

Le projet vise à améliorer la santé populationnelle en améliorant la qualité de vie quotidienne, avec des espaces publics proches et attractifs. Les nouveaux aménagements seront réalisées ces prochaines années afin de renforcer le réseau. Ces projets renforceront également l’identité des quartiers. Ces espaces contribuent au bien-être et à une meilleure santé physique et mentale, notamment via l’incitation au mouvement, au renforcement des liens sociaux, aux découvertes culturelles ou encore la connexion à la nature.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Facteurs de réussite

- Bonne dynamique interservices, y compris au-delà des services techniques
- Calendrier et échéances imposés via la subvention de la Confédération
- Soutien politique fort
- Démarche participative de plusieurs types, calibrée selon les publics cibles et les besoins

Défis et apprentissages

- Construire des objectifs clairs qui tiennent la durée et les changements de politique ou de personne.
- Mettre en place la communication autour du projet.
- Faire fonctionner une méthode par itération en se remettant en question, ouverture d’esprit.
- Intégrer des experts en charge de critiquer le processus de manière constructive
- Faible efficacité du sondage traduit en raison d’autres différences culturelles