



STÄDTE IN BEWEGUNG

Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur

Grußwort

Ich freue mich, dass der von der nordrhein-westfälischen Landesregierung aufgestellte „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität“ durch die ressortübergreifende Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“ eine neue, erweiterte Perspektive bekommen hat. Denn zu den Zukunftsfragen, die heute immer mehr an Bedeutung gewinnen, gehört neben Mobilität und Umwelt auch die verstärkte Integration von Bewegung und Sport in den Alltag. Mit den Analysen, Ergebnissen und konkreten Handlungsempfehlungen, die sich in dieser Broschüre wiederfinden, wird im Sinne eines umfassenden Ansatzes Neuland betreten. Deshalb möchte ich allen Beteiligten für ihre Mitarbeit und ihre wertvollen Beiträge danken. Insbesondere der AGFS, die erneut ihrem Anspruch gerecht wird, in diesem wichtigen Sektor Schrittmacher und Antreiber zu sein.

Mit der vorliegenden Broschüre wird auf Grundlage aktueller Fakten und Forschungsergebnisse eine längst fällige Diskussion über Mobilität, Infrastruktur und Bewegung angestoßen. Ein wichtiges Thema für die Landesregierung, aber auch für die Kommunen, die hier als maßgebliche Handlungsträger fungieren. Ich bin der Auffassung, dass es an der Zeit ist, unserer Verkehrsinfrastruktur eine urbane Gestalt zu verleihen. Darunter verstehe ich insbesondere eine bewegungseinladende Infrastruktur, die über ihre Verkehrsfunktion hinaus auch vielfältige weitere Nutzungen zulässt und wirksame Anreize setzt, sodass sich Menschen oft und gerne in unseren Städten und Gemeinden bewegen. Ich glaube, dass die integrative Betrachtung von Nahmobilität, Gesundheit, Klimaschutz und Sport ein zentraler Schlüsselfaktor für die Lebensqualität in unseren Gemeinwesen ist.



Die Broschüre richtet sich vornehmlich an Entscheider in Politik, Planung, Umwelt, Sport und an alle, die sich für eine „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ engagieren. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine informative, bewegungsmotivierende und inspirierende Lektüre.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Michael Groschek". The signature is written in a cursive, flowing style.

Michael Groschek
Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Vorwort

Wie wollen wir in Zukunft leben, wohnen und mobil sein? Mit dieser Frage beschäftigt sich die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) unter dem Schwerpunkt Verkehr seit ihrer Gründung im Jahr 1993. Eine Frage, die vor dem Hintergrund der zunehmenden Urbanisierung und der gleichzeitig wachsenden Ansprüche an ein lebenswertes, umweltverträgliches und gesundes Umfeld immer drängender wird. Denn einerseits ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur trotz der digitalen Vernetzung weiterhin das Rückgrat unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Andererseits sind die bestehenden Kapazitäten vielfach längst erschöpft. „Rasender Stillstand“ prägt das Bild so mancher Hauptverkehrsader.

Die bewegte Stadt

Um die Zukunftsfähigkeit der Städte und Gemeinden zu erhalten und sie fit zu machen im sich verschärfenden Standortwettbewerb, ist ein Umdenken nötig. Wie schaffen wir zum Beispiel die Grundbedingungen für eine in Zukunft bezahlbare private und gesellschaftliche Mobilität, die auch den schwächsten Mitgliedern der Gesellschaft, den Kindern und der rapide wachsenden Gruppe der Senioren, eine autonome Teilhabe ermöglicht? Mit dem Konzept der „Nahmobilität“ – als Oberbegriff für körperlich aktive, individuelle Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anderen bewegungsaktivierenden Verkehrsmitteln wie Inlinern, aber auch Rollatoren und Rollstühlen – haben wir uns der Fragestellung angenähert. „Nahmobilität 2.0“ konkretisiert erste Antworten mit dem erklärten Ziel, die bestehende klassische, primär auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur unserer Städte und Gemeinden in eine andere, urbane und am „Maßstab Mensch“ orientierte Gestaltung zu überführen.

Eine am Menschen orientierte Stadtstruktur muss allerdings deutlich mehr bieten als nur flexible und funktio-

nierende Mobilität. Denn über alle Generationen und sozialen Schichten hinweg leiden wir inzwischen unter einem ausgeprägten Bewegungsmangel. Mit ernstesten Konsequenzen für unsere Gesundheit und bislang noch kaum zu überschauenden Folgen und Folgekosten. Evolutionsbedingt braucht der Mensch Bewegung. Bei einem Mangel bildet er das aus, was wir gemeinhin als Zivilisationskrankheiten bezeichnen. Doch in der Realität haben wir uns inzwischen zu einer „sitzenden Gesellschaft“ entwickelt. Der immer höhere Anteil von sitzenden Tätigkeiten bei der Arbeit und Zeitmangel tragen dazu ebenso bei wie eine autoorientierte Infrastruktur und eine Alltagsgestaltung, die eher auf Bewegungsvermeidung als auf ihre Aktivierung ausgerichtet ist.

Wenn wir das Ziel erreichen wollen, die Anforderungen der Zukunft in Bezug auf Mobilität und Gesundheit in Einklang zu bringen, dann müssen wir unsere Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen machen, die zu individueller Bewegung einladen und die Möglichkeit bieten, diese in den Alltag zu integrieren: auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, in der Freizeit und allgemein auf kurzen und mittleren Wegstrecken. Elektromobilität, Sharing-Systeme und multimodale (mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsmitteln) Mobilität sind dabei wichtige Ergänzungen. Allerdings nur dann, wenn sie die Bewegungsarmut nicht weiter verstärken, sondern so ausgerichtet sind, dass sie unseren natürlichen Drang, uns aktiv zu bewegen, unterstützen.

Die Renaissance der europäischen Stadt

An dieser Stelle sei ein historischer Rückblick auf die „europäische Stadt“ erlaubt, eine kompakte, dicht bebaute Stadt, eine „Stadt der kurzen Wege“ und auch der Nahmobilität. Denn von ihrem Leitbild her gesehen ist die „europäische Stadt“ seit der Antike eine „Fußgängerstadt“. Maßstab der Stadt- und Verkehrsentwicklung

war seinerzeit der Mensch als Fußgängerin. Jeder war zu Fuß mit mehr oder weniger 5 km/h auf Straßen und Wegen unterwegs. Erst die Moderne hat die Städte in vielfältiger Weise überformt. Aber die historischen Grundrisse und Strukturen sind vielerorts noch erhalten. Insofern gilt es städtebaulich und verkehrlich, die „alten“ vorhandenen Straßen, Wege, Gassen, Grünzüge und Parks wieder neu zu entdecken. Sie alle sind Möglichkeitsräume für Bewegung, die es zu reaktiveren gilt: hier und da den Bürgersteig zum Spielen, die Quartiersstraße und die Promenade auch für das Inlinerfahren, die Brachfläche für das Mountainbiking, die stillgelegte Bahntrasse als Radschnellweg und Teile der Grünanlagen für Bewegung, Spiel und Sport.

Entscheidend für die Lösung dieser Aufgaben, denen sich Politik, Verwaltung, Unternehmen, Sportvereine sowie öffentliche Institutionen und Organisationen gleichermaßen stellen müssen, ist die Erkenntnis, dass einzelne Maßnahmen, Kampagnen oder Programme zur Bewegungsförderung besser greifen würden, wenn die Verkehrsinfrastruktur in hohem Maße fußgänger- und fahrradfreundlich und damit bewegungs-, spiel- und sportaktivierend wäre. Insofern kommt es darauf an, die Erkenntnisse und Konzepte zu verknüpfen und konsequent und interdisziplinär auf eine nachhaltige Veränderung hinarbeiten. Wenn die „Veralltäglicung“ von Bewegung gelingt, dann wird hieraus ein Hebefaktor mit einem hohen individuellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen.

Transformation

Um dieses Ziel zu erreichen, ist nicht nur ein Umdenken nötig, sondern ein kompletter Paradigmenwechsel bei der Verkehrsinfrastrukturplanung erforderlich. Wir brauchen eine Infrastruktur, die eben nicht so gut wie monofunktional ist, sondern vielfältige Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalts- und Lebensqualität, Gesundheit, Barrierefreiheit, Ökologie und Nachhaltigkeit verwirklicht und für einen Ausgleich sorgt. Eine bewegungsaktivierende Infrastruktur, die über ihre spezifische Ausgestaltung und Dimensionierung hinaus vielfältige urbane Nutzungen zulässt und zugleich wirksame Anreize

für eine nachhaltige und gesundheitsförderliche Nahmobilität und Freizeitgestaltung bietet.

Kernaufgabe der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist damit eine *Transformation* der bestehenden öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume. Ziel ist die Realisierung von lebendigen, „humanen“ Straßen und Plätzen, die sich wieder neu auf den „Maßstab Mensch“ beziehen, gemeinschaftlich von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können, aber insbesondere adäquaten Raum für körperaktive Bewegung bieten. Eine „gesunde Stadt“, in der Nahmobilität „Basismobilität“ ist, also ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad abgewickelt und Freizeit im Sinne von Bewegung, Spiel und Sport gestaltet wird. Die Zielmarke der AGFS ist, dass 60 Prozent der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das Potenzial hierfür ist in jedem Fall gegeben.

Die Erkenntnis, dass die Gesundheit von Menschen stark von deren alltäglichen Lebensbedingungen beeinflusst wird, würde damit auch in der lebensweltlichen Infrastruktur berücksichtigt. Dies entspricht den Zielsetzungen des gemeinwohlorientierten Sports, der sich in diese gesamtgesellschaftliche Entwicklung als „Anwalt“ für die Bewegungsförderung einschaltet. Sein erklärtes Ziel ist es, dass die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen in ihrem Alltag Lebenswelten vorfinden – dazu gehören auch Sportvereine –, deren Rahmenbedingungen so beschaffen sind, dass sie ihnen eine gesundheitsbewusste Lebensführung im Alltag ermöglichen. Bewegung ist dabei ein unverzichtbarer Bestandteil.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine inspirierende Lektüre.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. und
Landessportbund Nordrhein-Westfalen



Inhalt

1. Zu dieser Broschüre	10
2. Bewegung ist Mangelware	12
2.1 Die sitzende Gesellschaft	12
2.2 Gesellschaftliche Auswirkungen und Folgekosten	14
2.3 Gesund bewegen – Facts und Fiction	16
2.4 Die großen Bewegungsmythen.....	18
3. Mobilität, Bewegung und Sport	20
3.1 Die Grenze zwischen Mobilität, Bewegung und Sport verwischt	20
3.2 Neue Trends in der Mobilität	22
3.3 Neue Trends im Breitensport.....	26
4. Vision: Die Stadt als gesunder Lebens- und Bewegungsraum	28
4.1 Die Kommune als zentrale Akteurin	31
4.2 Erfolgsfaktor: Bereichsübergreifendes Denken in der Kommune	32
4.3 Die Bedeutung von Lebenswelten für die Bewegungsförderung	33
4.4 Das Quartier – idealer Ansatzpunkt für Kommunen	34
4.5 Win-win-Situation: Vorteile von bewegungsaktivierenden Stadträumen	37
5. Kriterien und Bausteine der Bewegungsförderung	40
5.1 Grundzüge einer bewegungsaktivierenden Infrastruktur.....	41
5.1.1 Kriterien für die Nahmobilität	41
5.1.2 Kriterien für Bewegungs- und Sportgelegenheiten	44
5.2 Bausteine der Bewegungsförderung	46
5.2.1 Neue Ansätze bei der Planung von Rad- und Fußwegen	47
5.2.2 Grünanlagen und Freiräume	48
5.2.3 Bewegungsparks	50
5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen.....	52

6. Good Practice.....	54
6.1 Beispielbare und besitzbare Stadt Griesheim	55
6.2 Cykelslangen in Kopenhagen	55
6.3 Sport- und Solepark Große Wiese in Arnsberg.....	55
6.4 BARMER GEK Greensport	55
6.5 Sportsfreunde Bochum.....	56
6.6 Park am Gleisdreieck Berlin	56
6.7 High Line Park New York	56
6.8 Seestadt Aspern.....	56
6.9 Grüngürtel Köln.....	57
6.10 Masterplan „Spielen und Bewegen“ der Stadt Mülheim an der Ruhr	57
6.11 Superkilen Park Kopenhagen	57
6.12 Neuer Campus Wirtschaftsuniversität Wien	57
6.13 Klein, aber fein.....	58
7. Fördermöglichkeiten für bewegungsaktivierende Infrastruktur.....	60
8. Schlussbetrachtung	62
9. Literatur/Bildnachweise	64
10. Impressum	67

1. Zu dieser Broschüre

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) hat in ihrer Broschüre „Nahmobilität 2.0“ einen neuen Konzeptansatz beschrieben, der die Bedeutung und Funktion der Nahmobilität neu definiert und einen Perspektivenwechsel in der Ausgestaltung der verkehrlichen bzw. straßenräumlichen Infrastruktur nahelegt. Erklärtes Ziel von „Nahmobilität 2.0“ ist es, unsere Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu machen, die ein Optimum an Bewegungsmöglichkeiten und -motivation für Fuß- und Radverkehr sowie freizeitsportliche Bewegung bieten.

Plädiert wird für eine „neue“ Verkehrs- und Freizeitinfrasturktur, die allein schon aufgrund ihrer bewusst einladenden Ausgestaltung und Dimensionierung „bewegungsaktivierend“ wirkt, die körperliche Aktivität, also Zufußgehen, Radfahren, Bewegung, Spiel und Sport selbstverständlich macht. Dabei soll Bewegung nicht erzwungen werden, sondern Ausdruck eines neuen Selbstverständnisses und Gesundheitsbewusstseins sein. „Nahmobilität 2.0“ ist zugleich der Konzeptansatz, der auch dem „Aktionsplan der Landesregierung NRW zur Förderung der Nahmobilität“ zugrunde liegt. Eine der grundlegenden Forderungen des Aktionsplans lautet deshalb auch, dass regelmäßige, körperaktive Mobilität im Alltag die Basis individueller und gesamtstädtischer Mobilität bilden muss. Im Programm „Bewegt GESUND bleiben in NRW!“ des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen (LSB NRW) und im Breitensportprogramm von Landesregierung und LSB NRW sind die „Erhaltung, Wiedergewinnung oder Schaffung von Bewegungsräumen für (Alltags-)Bewegung, Spiel und Sport“ erklärte Ziele.

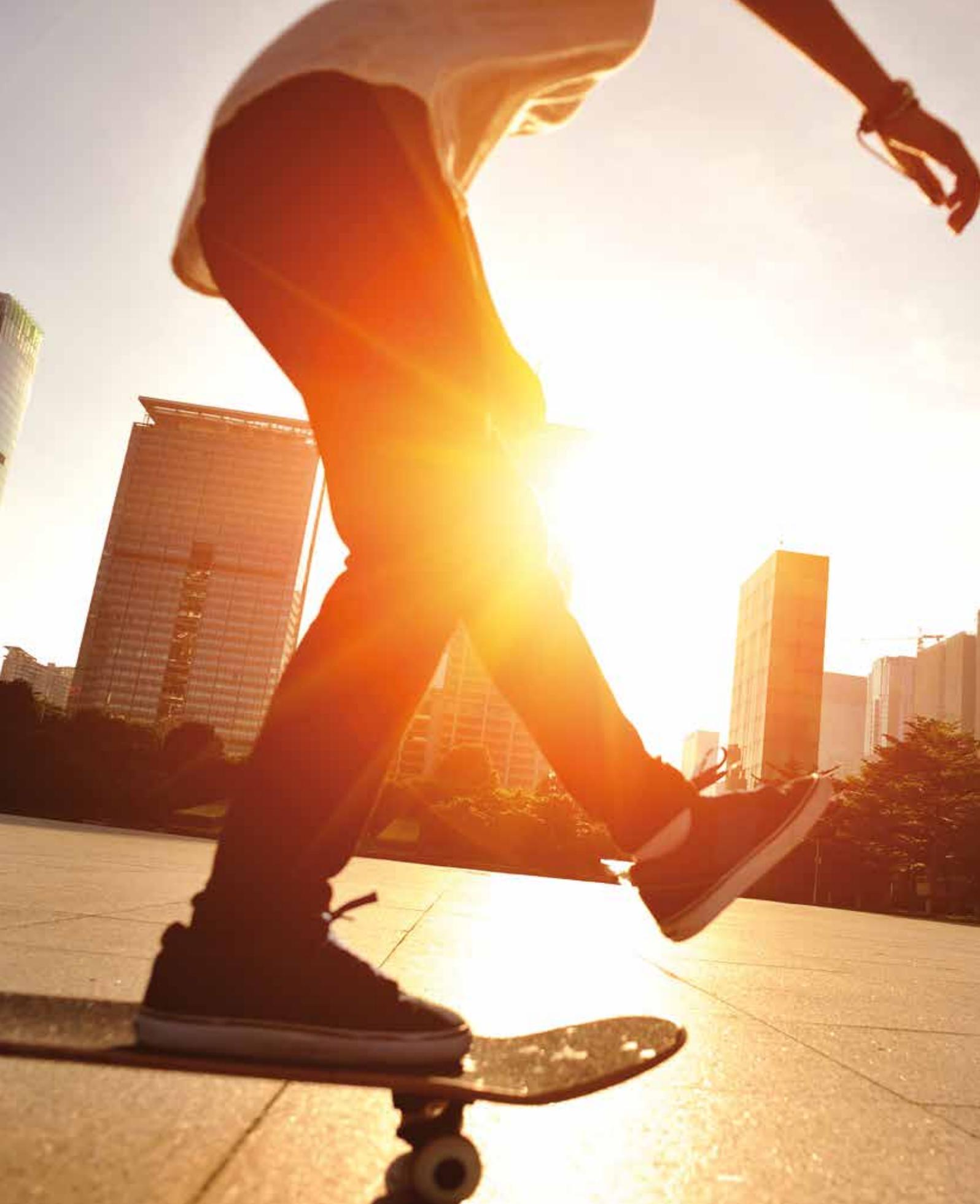
Vor diesem Hintergrund wurden im Aktionsplan diverse Handlungsbausteine und Leitprojekte definiert, unter anderem die Bildung einer ressortübergreifenden Arbeits-

gruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“, auf deren Ergebnissen die vorliegende Broschüre basiert. Sie hat sich die Aufgabe gestellt, das Leitbild eines öffentlichen Stadt- und Verkehrsraumes zu entwickeln, der zu gesundheitsförderlicher Alltagsbewegung und sportlicher Aktivität einlädt. An der Arbeitsgruppe sind beteiligt:

- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV),
- Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter des Landes Nordrhein-Westfalen (MGEPA),
- Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MFKJKS),
- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV),
- Deutsche Sporthochschule Köln,
- Landessportbund Nordrhein-Westfalen (LSB NRW) und
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS).

Die Arbeitsgruppe plädiert für einen neuen Denk- und Handlungsansatz in der Stadt- und Verkehrsplanung. Sie fordert – über die Verkehrsinfrastruktur hinausgehend –, im gesamten Stadtraum aktive Bewegung, Spiel und Sport zu ermöglichen. Dies entspricht sowohl dem Leitbild der AGFS, die „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ zu sehen, als auch dem Kontext der „europäischen Stadt“.

Weitere wertvolle Impulse, die zur Erstellung der vorliegenden Broschüre führten, kamen aus dem Programm „Bewegt GESUND bleiben in NRW!“ (LSB NRW) sowie aus den Kampagnen „Überwinde deinen inneren Schweinehund“ (Land NRW und LSB NRW) und „Ich bin die Energie“ (AGFS).



2. Bewegung ist Mangelware

2.1 Die sitzende Gesellschaft

Schon immer waren in der menschlichen Entwicklungsgeschichte Arbeit und Mobilität untrennbar mit körperlicher Aktivität verknüpft. Auf diese Anforderung hat sich der Mensch im Laufe der Evolution hervorragend eingestellt. Wie sehr Bewegung prägend für unsere Gesundheit, unsere Lebenserwartung, unser Wohlbefinden und unsere Leistungsfähigkeit ist, wird durch neuere Forschungsergebnisse immer deutlicher.

Doch die Rahmenbedingungen haben sich inzwischen radikal verändert: durch die Industrialisierung, die im großen Maßstab körperliche Arbeit auf Maschinen übertragen hat, und durch den weltweiten Siegeszug des Automobils. Dem heutigen Bild einer immer mobileren, auf Höchstleistung ausgerichteten Arbeitswelt steht die oft verdrängte Realität einer tatsächlich immer bewegungsärmeren Gesellschaft gegenüber. Immer mehr bestimmt das Sitzen als passive Tätigkeit und als Grundhaltung unser

Generell wird ein ausreichendes Bewegungspensum nur von einer Minderheit der Bevölkerung erreicht (Robert Koch-Institut 2013, 766 u. 770). Während besonders junge Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren und Menschen ab 50 Jahren verstärkt auf ausreichend Bewegung achten, gibt es vor allem in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen starke Defizite. Als Gründe dafür werden vor allem Stress im Beruf (33 Prozent) und private Verpflichtungen (26 Prozent) genannt (Techniker Krankenkasse 2013).

Leben: im Auto auf dem Weg zur Arbeit oder zur Kita, im Büro vor dem Rechner oder zu Hause vor dem TV-, Laptop- oder Tablet-Bildschirm (Techniker Krankenkasse 2013).

„Zwei Drittel der deutschen Bevölkerung kommen nicht einmal mehr auf eine Stunde Bewegung am Tag.“

Bewegungsstudie, TK 2013

„Das Leben vieler Menschen in Deutschland ist weitgehend bewegungslos“, konstatiert die Techniker Krankenkasse (TK) als nüchternes Fazit in einer Studie aus dem Jahr 2013. Demnach arbeitet in unserer Wissens- und Informationsgesellschaft inzwischen fast jeder Zweite im Sitzen (44 Prozent), Tendenz steigend. 2007 war es noch lediglich jeder Dritte. Und auch die Dauer des Sitzens hat sich bei den meisten verlängert. Zwei Drittel der deutschen Bevölkerung kommen nach der repräsentativen Untersuchung nicht einmal mehr auf eine Stunde Bewegung am Tag, „jeden Gang zum Kopierer mit eingerechnet“, wie die Macher der Studie betonen (Techniker Krankenkasse 2013).

Auffällig und gleichermaßen bedenklich ist dabei, dass der Bewegungsmangel vor allem die nachwachsende Generation prägt. Kinder kopieren den (ungesunden) Lebensstil ihrer Eltern mit dem Ergebnis, dass jedes zweite Kind sich zu wenig bewegt (DKV 2015). Die Verantwortlichkeit für diese Entwicklung in einer allgemeinen Lethargie,

Bequemlichkeit, Fernsehen oder bei Computerspielen, Smartphones, Facebook & Co. zu suchen liegt nahe, erfasst aber nur die halbe Wahrheit. Entscheidend sind vielmehr vielfältige Rahmenbedingungen, die aktive Bewegung erschweren oder behindern und passives „Bewegtwerden“ – sei es mit dem Auto, mit Bus und Bahn, dem Aufzug oder der Rolltreppe – als die attraktivere Mobilitätsform „aktiv“ fördern. Vor diesem Hintergrund ist es auch kein Wunder, dass gut gemeinte Appelle und Kampagnen weitgehend ungehört verhallen und keine nachhaltigen Veränderungen auslösen.

Echte Veränderungen, das zeigen vielfältige Projekte aus dem In- und Ausland, brauchen deutlich mehr als Worte: ein ganzes Bündel komplexer, zielgerichteter Maßnahmen, das erwünschtes Verhalten aktiv fördert. Wichtig ist dabei die Erkenntnis, dass nicht nur das Individuum, sondern *alle* als Gestalter und Entscheider in der Kommune, als Arbeitgeber, als Städte- und Verkehrsplanerin, als in der Schule Verantwortlicher oder als Elternteil eine Verantwortung tragen.

Der Mangel an Ausgleich zu einem bewegungsarmen Leben und, was meist dazukommt, eine unangepasste Ernährung machen sich direkt an der Taille bemerkbar. 49 Prozent aller Frauen und 64 Prozent aller Männer in Deutschland sind übergewichtig oder sogar adipös, Tendenz seit Jahren steigend (Ng et al. 2014).

„Im Bundesdurchschnitt sitzen die Menschen in Deutschland pro Werktag (Montag bis Freitag) insgesamt 450 Minuten, das entspricht 7,5 Stunden und somit fast der Hälfte der Wachzeit an einem Tag.“

Der DKV-Report
„Wie gesund lebt Deutschland“ 2015

4,5

4,5 Stunden sehen Erwachsene über 50 in NRW im Durchschnitt täglich fern

3,2

3,2 Stunden nutzt der Durchschnittsdeutsche täglich Smartphones, Tablets, Konsolen, Computer und Fernseher

1,5

1,5 Stunden verbringen Kinder in NRW täglich vor dem Fernseher

44 %

aller Berufstätigen arbeiteten 2013 im Sitzen

35 %

der arbeitenden Deutschen sitzen mehr als neun Stunden am Tag

2.2 Gesellschaftliche Auswirkungen und Folgekosten

Der weitverbreitete Bewegungsmangel hat gravierende Folgen. Für den Einzelnen ebenso wie für die Gesellschaft als Ganzes. Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist zu wenig Bewegung der Auslöser für bis zu einem Viertel aller Darm- und Brustkrebsfälle sowie für 27 Prozent aller Diabetes- und 30 Prozent aller Herz-Kreislauferkrankungen. In den Industrieländern ist alleine körperliche Inaktivität für knapp acht Prozent aller Todesfälle verantwortlich (WHO 2009, 17 f.).



Die Auswirkungen sind dabei keine abstrakte Größe, sondern konkret fassbar: Unternehmen müssen beispielsweise Ausfälle und Fehlzeiten ihrer Angestellten ebenso einkalkulieren wie den frühzeitigen Verlust ihrer Fachkräfte durch Berufsunfähigkeit. Für die Allgemeinheit schlagen negative Auswirkungen auf die Wirtschaft, hohe Kosten für Behandlungen und Pflege sowie steigende Belastungen der Krankenkassen zu Buche. Berechnungen des Statistischen Bundesamtes zeigen, dass allein durch Diabetes Kosten in Höhe von 6,3 Milliarden Euro im Jahr entstehen (Statistisches Bundesamt 2014a). Das Besorgniserregende daran: 95 Prozent der Diabetespatienten leiden unter Diabetes Typ II, bei dem Übergewicht und Bewegungsmangel die Hauptrisikofaktoren sind (AOK 2014). Diabetes verursacht zusammen mit Rückenschmerzen und Übergewicht – zwei weiteren Folgen von u.a. zu wenig Bewegung – insgesamt 10,8 Milliarden Euro Gesundheitskosten (Statistisches Bundesamt 2014a).

Wenn der komplette Aufwand – von Behandlungen über Fehltag bei der Arbeit bis hin zu der Anschaffung stabilerer Krankenhausbetten – einberechnet wird, liegen die volkswirtschaftlichen Kosten, die allein durch stark Übergewichtige in Deutschland pro Jahr entstehen, bei 20 Milliarden Euro (Adipositas Stiftung Deutschland 2014). Die Höhe des volkswirtschaftlichen Schadens, der durch kranke Arbeitnehmer entsteht, beziffern Expertinnen auf die Summe von 225 Milliarden Euro, von denen 129 Milliarden direkt die Unternehmen belasten (booz&co 2011, 8).

Um vermeidbare, lebensstilbedingte Erkrankungen zu reduzieren, will die Bundesregierung im Laufe des Jahres

2015 ein Gesetz verabschieden, das die Krankenkassen stärker als bisher verpflichten soll, in Maßnahmen der Gesundheitsförderung und Prävention zu investieren. Künftig sollen 7,00 Euro pro Jahr und Versichertem (statt bislang rd. 3,00 Euro) für individuelle Unterstützung der Menschen (Kursangebote), für Betriebliche Gesundheitsförderung und Maßnahmen zur gesundheitsgerechten Veränderung von Lebenswelten (Settings) aufgewendet werden. (Deutscher Bundestag 2014). Das entspräche Ausgaben von etwa 490 Millionen Euro. Ziel ist u.a. durch die Wirkung der Präventionsmaßnahmen freiwerdende Finanzmittel für die Behandlung anderer Krankheiten schaffen zu können. Es wird damit gerechnet, dass dies mehrere Milliarden Euro sein können (Deutsche Gesellschaft für Sportmedizin und Prävention 2009). Solche Zahlen sind beeindruckend. Doch spiegeln sie noch nicht den wirk-

lichen Nutzen einer verstärkten Prävention wieder. Der Gewinn an Lebensqualität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben durch regelmäßige Bewegung ist enorm. Dazu kommt: Je weniger wir uns bewegen, desto weniger leistungsfähig sind wir. Verkürzt lässt sich sagen: „Damit sich der eigene Akku wieder so voll wie möglich auflädt, muss man auch regelmäßig seine Leistung abrufen, anstatt ihn kaputt zu schonen.“ (Gatterer et al. 2012). Studien belegen zudem, dass unser Gehirn erst in Verbindung mit körperlicher Aktivität richtig in Schwung kommt. Bewegungsmangel führt mit Blick auf Unternehmen demnach nicht nur zu vermeidbaren Ausfällen, er reduziert auch die Produktivität. Auch und gerade bei den Wissensarbeitern, von denen unsere Volkswirtschaft lebt.*

* Mehr Informationen dazu bietet die AGFS-Broschüre „Ich bin die Energie“.



2.3 Gesund bewegen – Facts und Fiction

Was viele Menschen vom Sporttreiben abhält, ist die Vorstellung, dass nur sportliche Höchstleistungen gesundheitlichen Nutzen bringen. Warum sollte man denn auch drei Haltestellen zu Fuß gehen, wenn erst ein Halbmarathon beispielsweise beim Abnehmen helfen würde? Tatsächlich aber ist es gerade für Menschen, die nicht mehr an regelmäßige Bewegung gewöhnt sind, empfehlenswert, klein anzufangen, sich dafür aber regelmäßig zu bewegen, denn: „Zehn Minuten sind besser als fünf Minuten, und die sind besser als nichts.“ (Halle 2012, 152) Alltagswege sind dafür ein guter Einstieg.

Wer Alltagswege besonders effizient nutzen möchte, sollte lieber zügig zu Fuß gehen, anstatt gemütlich Rad zu fahren. Durch die höhere Belastung steigen der Energieverbrauch und der gesundheitliche Nutzen um ein Drittel an. In Kombination mit der längeren Belastungszeit ergibt sich bei gleicher Strecke der dreifache Trainingseffekt (Halle 2012, 173)!

Ausdauertraining, auch mit niedriger Intensität, zeigt gerade bei Untrainierten große Wirkung. **So kann durch**

tägliches zügiges Spazierengehen das Risiko, an Altersdiabetes zu erkranken, um 60 Prozent reduziert werden. Das Schlaganfallrisiko sinkt um 30 Prozent, das Herzinfarkttrisiko sogar um 50 Prozent. (Halle 2012, 139)

Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für körperliche Bewegung

Die WHO empfiehlt mindestens **eine halbe Stunde moderate Bewegung an fünf Tagen in der Woche**, in Einheiten nicht kürzer als zehn Minuten. Moderate Bewegung kann ein flotter Spaziergang sein oder Joggen in einem Tempo, bei dem man sich noch entspannt unterhalten kann.

Weiterer gesundheitlicher Nutzen entsteht, wenn man die Bewegung auf fünfmal eine Stunde ausweitet und nach Bedarf bestimmte Muskelgruppen trainiert (WHO 2009).





Bewegung als Allheilmittel bei typischen Zivilisationskrankheiten

In kleinen Schritten kann man sich dann an die Empfehlungen der WHO annähern. Mehr bringt mehr, doch auch Fortgeschrittene sollten es nicht übertreiben. Professor Dr. Ingo Froböse, Leiter des Instituts für Rehabilitation der Deutschen Sporthochschule Köln, sieht insbesondere den Wunsch vieler Sportlerinnen, einmal einen Marathon zu laufen, kritisch. Denn ein Marathon ist eine Extrembelastung, auf die viele Teilnehmer nicht ausreichend vorbereitet sind.

Körperliche Bewegung mit Maß und Ziel aber empfiehlt Dr. Achim Schmidt als das Allheilmittel schlechthin für fast alle heutigen Zivilisationskrankheiten (Schmidt 2014, 2). Gute körperliche Fitness durch regelmäßige sportliche Aktivität kann sogar biologische Alterungsprozesse relativieren. In einer amerikanischen Studie wurde die Elastizität der Blutgefäße von 30-Jährigen und 60-Jährigen verglichen. Während die Jüngeren die Älteren im Testverfahren generell übertrafen, konnte bei den trainierten 60-Jährigen kein Unterschied zu ihrer 30-jährigen Vergleichsgruppe festgestellt werden. Das Alter ihrer Gefäße war also deutlich geringer als das Alter, das in ihren Pässen stand (Halle 2012, 86).

Patienten, die in den ersten beiden Jahren nach dem Auftreten von Typ-II-Diabetes beginnen, sich aktiv zu bewegen, können ihre Krankheit so weit zurückdrängen, dass sich ihr Blutbild von dem eines gesunden Menschen nicht mehr unterscheidet (DIE WELT 2014a). Das könnte einigen der immerhin sechs Millionen Diabetikerinnen und Diabetiker in Deutschland eine verbesserte Lebensqualität bieten (DIE WELT 2014b). Ähnliches gilt auch bei der Bekämpfung von Osteoporose und vermutlich sogar bei Demenz und Alzheimer: Ausreichend viel Bewegung bremst das Vorschreiten dieser Krankheiten so stark, dass selbst die Auswirkungen eines jahrelang ungesunden Lebensstils halbiert werden können. Untrainierte Menschen können durch moderates Training zum Beispiel ihr Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, innerhalb von fünf Jahren um beachtliche 88 Prozent senken (Halle 2012, 82 u. 89). Selbst die Neurogenese (die Bildung neuer Neuronen im Gehirn) wird durch körperliche Aktivität in Verbindung mit geistigen Herausforderungen angekurbelt, was wiederum Alzheimer vorbeugt (Blech 2006, 178).

2.4 Die großen Bewegungsmythen

„Joggen schadet den Knien!“

Menschen, die viel laufen, haben statistisch sogar ein geringeres Risiko, eine Arthrose zu entwickeln, als Unsportliche. Wird das Knie nicht bewegt, bildet der Knorpel sich nämlich zurück. Menschen mit Übergewicht sollten trotzdem am besten mit Schwimmen oder Radfahren beginnen und erst laufen, wenn sie Gewicht verloren haben. Generell ist das Joggen auf weichem Untergrund (zum Beispiel Waldboden) gesünder als auf Asphalt (Schmidt 2014).

„Muskelkater verschwindet am besten durch noch mehr Sport!“

Ein Muskelkater entsteht durch kleine Risse in den Muskelfasern. Diese heilen am besten, wenn der Muskel nicht sportlich beansprucht wird. Leichte Bewegung, wie Gehen und Radfahren, hingegen kann Abhilfe schaffen. Noch besser ist, einen Muskelkater gar nicht erst entstehen zu lassen. Deshalb am besten mit einem nicht zu ehrgeizigen Trainingspensum beginnen. Steigern kann man sich dann

immer noch. Und Kontinuität ist so wieso produktiver als unregelmäßige, aber starke Belastungen (Schmidt 2014).

„Auch vor dem Training muss man sich dehnen!“

Studien haben keinen Nutzen von Dehnübungen vor dem Training festgestellt. Im Nachhinein aber ist Dehnen äußerst sinnvoll. Ideal ist es, sich langsam aufzuwärmen, zum Beispiel durch schnelles Gehen vor dem Joggen oder langsame Steigerung der Geschwindigkeit auf dem Rad (Schmidt 2014).

„Ab einem gewissen Alter bringt Sport einfach nichts mehr!“

Gerade bei Menschen über 60 Jahren haben Studien positive Effekte durch Ausdauer- und Krafttraining festgestellt. Mit verbesserter Kraft, Kondition und Koordination können aktive Senioren länger selbstständig leben als solche, die den Ruhestand zu wörtlich nehmen (Schmidt 2014).

„Wer nicht immer schon aktiv war, dem hilft Sport jetzt auch nicht mehr!“

Auch das ist nicht richtig. Die Auswirkungen eines ungesunden Lebensstils können durch regelmäßiges Training halbiert werden. Sogar die Verkalkung von Arterien – ein Risikofaktor zum Beispiel für Schlaganfall – kann in einem gewissen Ausmaß durch Sport wieder rückgängig gemacht werden (Schmidt 2014).

„Erst nach 20 Minuten verbrennt der Körper überhaupt Fett! Kürzere Bewegungseinheiten lohnen sich nicht.“

Der Körper verbrennt von der ersten Minute der Bewegung an Fett. Voraussetzung: Die Belastung ist im richtigen (aeroben) Bereich. Das heißt beim Ausdauersport, dass man nicht aus der Puste geraten, sondern noch in der Lage sein sollte, sich nebenher zu unterhalten (Schmidt 2014).



3. Mobilität, Bewegung und Sport

3.1 Die Grenze zwischen Mobilität, Bewegung und Sport verwischt

Angesichts überlasteter Verkehrswege, stetiger Staus, Parkplatzknappheit und steigender Kosten bei der Nutzung eines privaten PKW steigen inzwischen immer mehr Menschen auf andere Verkehrsmittel wie Bahn, ÖPNV oder auch vermehrt das Fahrrad oder das Pedelec um. Und auch immer mehr Unternehmen unterstützen diesen Trend. Bei der Unterstützung der Fahrradnutzung stehen für sie beispielsweise die Erhaltung der Gesundheit und damit der Produktivität, die Reduzierung der krankheits-

Die WHO empfiehlt für Erwachsene wöchentlich mindestens 150 Minuten moderate Bewegung. Das AGFS-Bewegungsmagazin „Ich bin die Energie“ hat daraus die Gesundheitsformel **5 X 30** geprägt: 30 Minuten Bewegung an fünf Tagen in der Woche. Zusätzliche positive Gesundheitseffekte lassen sich laut WHO durch eine Verdopplung dieser Zeit oder eine Intensivierung der Anstrengung erreichen.

bedingten Fehltag und nicht zuletzt eine verbesserte Leistungsfähigkeit im Vordergrund. Alles Effekte, die sich durch die Integration von regelmäßiger Bewegung auf dem Arbeitsweg hervorragend erreichen lassen. Wie im alltäglichen Leben verschwinden in vielen modernen Unternehmen die Grenzen zwischen Mobilität, Bewegung und Sport zusehends. Geschützte Stellplätze für Fahrräder und Pedelecs gehören dabei genauso zum Wandel wie Umkleiden, Spinde oder Duschkmöglichkeiten. Spätestens dann, wenn die Chefin selbst ab und zu morgens mit dem

Rennrad oder E-Mountainbike ins Büro kommt oder in der Mittagspause mit dem Personal Trainer eine Runde Joggen geht.

In der Alltagsbewegung werden so die Zwecke Transport (Mobilität) und Gesunderhaltung (Bewegung, Spiel und Sport) vereint. Der Arbeitsweg ist nicht mehr nur eine lästige Wegstrecke, sondern eine Gelegenheit, bereits morgens den Kreislauf in Schwung zu bringen und nachmittags auf dem Rad den Stress wegzustrampeln. So kann man geistig ausgeglichen und körperlich fit und gesund bleiben.

Neue Trends in den Bereichen Mobilität und Sport unterstützen dieses Verhalten. Je nach Stimmung, Zeitaufwand, Fitness und Wetterlage kann Bewegung zwischen Haustür, Haltestelle und Bürotür nach Belieben eingebaut werden. Hightechfahrräder, Pedelecs oder Falträder und Funktionskleidung, die längst alltags- und bürotauglich geworden ist, setzen der Spontantät kaum noch Grenzen. Die Chancen stehen also ausgezeichnet für die Rückkehr von Sport und gesundheitsförderlicher Bewegung in den Alltag.





3.2 Neue Trends in der Mobilität

Zeitgemäße Mobilität ist flexibel, intelligent und multimodal. Je nach Bedarf, Wegstrecke und Wetterlage wird das jeweils geeignete Verkehrsmittel ausgewählt. Gefördert wird die neue Flexibilität vor allem durch die Online-Vernetzung der Verkehrsträger per GPS und Apps und einen allgemeinen Trend zu Sharing- und Pay-per-Use-Systemen. So kann sich der Nutzer per Smartphone jederzeit über Fahrzeiten und in seiner Nähe befindliche Angebote informieren und diese nach Bedarf per Handy oder Chipkarte bargeldlos buchen. Das bestätigen viele Trend- und Mobilitätsforscher.

„Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist nur eine vorübergehende Erscheinung.“

Kaiser Wilhelm II.

Fakt ist: Das Auto verliert zwar zunehmend als Statussymbol und alleiniges Verkehrsmittel an Stellenwert – besonders bei jüngeren Menschen. Sein Gebrauchswert ist jedoch nach wie vor sehr hoch. So belegen die Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes: Der bundesweite Pkw-Bestand ist von 2007 bis 2014 von 41,2 Millionen auf 43,9 Millionen gestiegen (Kraftfahrtbundesamt 2014). Der TÜV Rheinland geht in einer aktuellen Studie davon aus, dass der Trend anhält und bis zum Jahr 2020 mit einem weiteren Anstieg auf 45 Millionen Pkw zu rechnen ist (TÜV Rheinland 2015). Dennoch: Individualmobilität ist heute generell nicht mehr gleichzusetzen mit automobilener Mobilität, wie der Leiter der Geschäftsentwicklung Fuhrparkgruppe Deutsche Bahn und Mobilitätsexperte Prof. Dr. Andreas Knie betont, sondern mit „eigenem Raum“ und „eigener Zeit“. Das kann, zum Beispiel bei der letzten Meile, natürlich immer auch der Fußweg sein.

Fakt ist auch, dass das Fahrrad mehr und mehr zum urbanen Verkehrsmittel Nr. 1 aufsteigt. Und schließlich ist eine

Pedelecs sind ideale und gesunde Pendlerfahrzeuge

Ohne große Kraftanstrengungen lassen sich mit Pedelecs Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h (mit normalen Pedelecs) oder 30 bis 35 km/h (mit schnellen S-Pedelecs) erreichen. Damit erschließen sie enorme Potenziale, denn fast die Hälfte der Berufspendler in Deutschland legt auf dem Weg zur Arbeit weniger als 10 Kilometer zurück und nutzt dafür überwiegend das eigene Auto. Experten wie der Sportwissenschaftler und Radfachmann Dr. Achim Schmidt von der Deutschen Sporthochschule Köln betonen dabei auch die gesundheitlichen Vorteile von Pedelecs: „Aus sportmedizinischer Sicht kann ganz klar gesagt werden, dass Pedelecs eine gesunde und auch für ein Work-out durchaus effiziente Alternative sind.“ Nicht vergessen sollte man laut Dr. Achim Schmidt auch, dass Radfahren durch die Motorunterstützung nicht nur attraktiver, sondern je nach gesundheitlicher Verfassung und Topografie für viele überhaupt erst möglich wird. So eignen sich Pedelecs auch für Menschen mit deutlichem Übergewicht und nach Rücksprache mit der Ärztin selbst für Herzinfarktpatienten. Denn leichte, ausgewogene körperliche Belastung ist nach neuesten Erkenntnissen auch hier zu empfehlen und kann das Risiko, noch einmal einen Infarkt zu erleiden, deutlich reduzieren.



weitere Zunahme des Pkw-Verkehrs kein Naturgesetz. Es gibt inzwischen eine Vielzahl ermutigender Beispiele, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit, dass Kommunen durch eine proaktive Förderung der Nahmobilität den Modal Split entscheidend beeinflussen können.

Eine Renaissance erlebt dabei aktuell das Fahrrad, das ein sportlich-modernes Image transportiert und gerade in Großstädten sichtbar an Bedeutung gewinnt. In Berlin etwa hat der Radverkehr zwischen 2001 und 2014 um 44 Prozent zugenommen (Berliner Morgenpost 2014). Hochwertige Räder etablieren sich dabei als Statussymbol und vollwertiges Verkehrsmittel – vor allem, wenn sie über eine Motorunterstützung und Hightechkomponenten wie integrierte Leistungsmessung, Navigationssysteme, Smartphone-Anbindung etc. verfügen. Aber auch Lastenräder werden als universelle Transporter immer beliebter. Nicht nur bei Kurierdiensten, sondern nach dänischem Vorbild auch bei Familien mit Kindern. Und Falträder ergänzen öffentliche Verkehrsmittel ideal auf dem Weg von der Haltestelle zum Ziel, der sogenannten „letzten Meile“.

Schon immer war der Status quo der Mobilität ganz wesentlich von technischen Errungenschaften, gesellschaftlichen Veränderungen und ökonomischen Rahmenfaktoren geprägt. Und auch aktuell zeichnen sich nachhaltig wirkende Umbrüche ab, vor allem mit der Zunahme multimodalen Verkehrs. Der Erfolg von Fernbussen ist hier ein ebenso sichtbares Ergebnis wie die hohe Nachfrage nach Car- und Bike-Sharing-Angeboten, die Zunahme des Radverkehrs, wachsende Fahrgastzahlen im ÖPNV oder die steigende Beliebtheit von Pedelecs, Falt- oder Transporträdern. Multimodale Mobilität wird immer wichtiger und die Bedeutung des privaten Pkw sowie auch die Art und Weise der Nutzung wird sich sichtbar verändern. Ein Prozess, der sich aller Voraussicht nach vor allem in urbanen Zentren weiter fortsetzen wird und unter Einbeziehung aller Rahmenfaktoren vielerorts fortsetzen muss, um individuelle, körperaktive Mobilität weiter zu steigern. Das hat auch die AGFS erkannt und 2012 die Konzeptidee „Nahmobilität 2.0“ und damit einen lösungs- und zukunftsorientierten Leitfaden entwickelt.

Dass es mit einer Optimierung oder Ertüchtigung bestehender Verkehrswege nicht getan ist, liegt auf der Hand. Denn die aus den 1960er- und 1970er-Jahren stammende Infrastruktur ist in ihren Grundzügen nach wie vor auf den privaten Pkw als zentrales Verkehrsmittel ausgerichtet. Und auch sonst genießt das Auto im ruhenden und fließenden Verkehr eine Dominanz, die nicht der aktuellen Situation mit zunehmendem multimodalen Verkehr entspricht und noch weniger den Herausforderungen der Zukunft gerecht wird. Der multimodale Verkehr findet nicht im virtuellen Raum statt. Er braucht eine Infrastruktur, die den Anforderungen gerecht wird und wünschenswertes Verhalten aktiv fördert und nicht verhindert. Kernaufgabe der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist deshalb eine *Transformation* der bestehenden öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume. Denn letztlich geht es nicht darum, Autos zu bewegen, sondern Menschen.

Mitarbeiter und Unternehmen entdecken das Dienstrad-Leasing

Seit 2012 ist der Erlass „Zur steuerlichen Behandlung der Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern“ in Kraft. Mit dieser Regelung ist es möglich, ein Fahrrad oder Pedelec im Rahmen eines Gehaltsverzichts über die Firma zu leasen und dabei wie beim Dienstwagen den geldwerten Vorteil mit einem Prozent des Listenpreises monatlich zu versteuern. In der Praxis ergibt sich damit eine Win-win-Situation: Unternehmen können kostenneutral etwas für die Mitarbeiter und ihr Firmenimage tun und die Angestellten profitieren dank Abzug der Mehrwertsteuer und reduzierten Lohnnebenkosten von einer bis zu 60 Prozent niedrigeren Leasingrate. Neu sind auch mit dem Leasing kombinierte Versicherungsangebote, die Leistungen bei Diebstahl oder Vandalismus ebenso einschließen wie Wartungskosten oder Pick-up-Services.



Sharing-Systeme auf dem Vormarsch

Ein wachsender Mobilitätstrend, der sich in vielen Großstädten schon fest etabliert hat, ist „Shared Mobility“. Einmal registriert, lassen sich die Angebote flexibel und meist ohne fixe monatliche Kosten nutzen.

- Immer beliebter wird das **Carsharing**, vor allem durch nicht stationsgebundene Modelle wie car2go oder DriveNow. Der Vorteil: Das Auto kann in den gekennzeichneten Innenstadtbereichen flexibel geliehen und abgegeben werden. Alle Kosten, inklusive der Parkkosten auf öffentlichen Flächen, sind bereits im Mietpreis enthalten, der nach Zeit und Kilometern abgerechnet wird. Weiterer Vorteil: Die Autos sind praktisch und schick. So finden sich im Angebot neben Kompaktwagen viele stylische Modelle und sogar Cabriolets. Aber auch Carsharing wird auf absehbare Zeit nicht das private Auto verdrängen. Rund eine Million Carsharing-Nutzer gibt es derzeit in Deutschland. Dies sind gerade mal 1,7 Prozent der Führerscheinbesitzer. Auch eine vorhergesagte Verdoppelung oder eine Verdreifachung von Carsharing in den nächsten zehn Jahren wird die Autowelt nicht revolutionieren, aber immerhin ein fester Bestandteil zeitgemäßer multimodaler Mobilität sein. Dies bestätigt eine aktuelle Studie von TÜV Rheinland, FSP und BBE Automotive (TÜV Rheinland 2015).
- Ein weltweites Erfolgsmodell sind **Bikesharing-Systeme**, von denen es europaweit inzwischen mehr als 400 gibt. Die robusten Räder stehen in der Regel an Verleihstationen bereit und bergen vor allem als Ergänzung und Zubringer zum ÖPNV enorme Potenziale.
- Neu und aktuell heiß diskutiert ist das Thema **Ridesharing**. Anbieter wie Uber wollen sich als Mitfahrportale etablieren. Und zwar nicht nur wie bislang auf zeitlich festgelegten Langstrecken, sondern auch flexibel in der Innenstadt.

3.3 Neue Trends im Breitensport

Neue urbane Lebensstile, flexible Arbeitszeiten und veränderte Familienmodelle bringen frischen Wind auch in den Sport. Sozialer Raum und Arbeitswelt fallen zunehmend auseinander. Die Zeitrhythmen werden schneller und individueller: Beschleunigung, Verdichtung, Deregulierung, Ökonomisierung, Desynchronisierung und Individualisierung kennzeichnen die Zeitkultur. Verstärkte Anforderungen nach zeitlicher und räumlicher Flexibilität prägen den Alltag. Dies hat Einfluss auch auf das Sporttreiben. Obwohl viele Sportvereine ihre Angebote entsprechend modifiziert, ausdifferenziert oder ausgebaut haben, etablieren sich neben dem Sport im gemeinwohlorientierten Verein andere Sportformen: Sport im Fitnessstudio oder in anderen kommerziellen Sportanlagen, Individualsport oder Sport in informellen Gruppen (Landessportbund Nordrhein-Westfalen 2012a u. 2012b).

Die sogenannten Casual- oder Ad-hoc-Sportlerinnen möchten dann Sport treiben, wenn ihnen der Sinn danach steht, und nicht unbedingt an festen wöchentlichen Terminen. Auch auf eine bestimmte Sportart möchten sie sich oft nicht mehr festlegen. Deshalb weichen sie oft auf Outdoor-Angebote, Aktivurlaube oder kommerziell betriebene Sportanlagen aus oder lassen sich spontan zum Beispiel im Park zum Mitmachen hinreißen (Huber et al. 2014, 55 ff.).

Unterstützt werden sie bei Letzterem von Apps und Webseiten, die spontane Zusammenschlüsse von Gleichgesinnten zu Lauftreffs oder inoffiziellen Fußballligen ermöglichen oder über die man den aktuellen Trainingsstatus, Bestzeiten oder Videomitschnitte mit anderen teilen kann (Huber et al. 2014, 100 ff.) Statt der reinen Leistung ist die soziale und psychische Erlebnisqualität beim Sport wichtiger geworden.



Ganz abseits von Action und Bestzeiten finden sich diejenigen, für die Sport der Gesunderhaltung und Regeneration dient. Hier sind zum Beispiel Mentaltraining, Meditation und Yoga die Trends. Ziele sind hierbei individuelle Erfahrung und Weiterentwicklung sowie die Bewältigung von Stress im Alltag (Huber et al. 2014, 74).

Sport bleibt auch nicht auf den privaten Bereich beschränkt, sondern ist längst Teil des Alltags geworden. Das Tragen von Sportkleidung zeugt von einem aktiven Lebensstil, der mit Erfolg und Attraktivität verbunden wird (Huber et al. 2014, 38 ff.).

Der gesellschaftliche Trend ist eindeutig: Der Stellenwert von Sport und Bewegung verändert sich genauso wie die Motive und Formen des Sporttreibens.



„Wer sich jetzt keine Zeit für Bewegung nimmt, der wird sich später umso mehr Zeit für seine Krankheiten nehmen müssen.“

Prof. Dr. Ingo Froböse, KStA 27.01.2015:

„Wer gesund lebt, muss belohnt werden“



4. Vision: Die Stadt als gesunder Lebens- und Bewegungsraum

Weltweit zeigen Städte und Gemeinden, dass es gelingt, die Folgen einer jahrzehntelang automobilzentrierten Verkehrs- und Infrastrukturpolitik schrittweise in eine andere Richtung zu lenken. Viel mehr als ideologische Argumente sind dabei ganz pragmatische Gründe entscheidend. Denn im Standortwettbewerb zählen neben harten Fakten immer mehr auch weiche Faktoren wie Lebens- und Aufenthaltsqualität. Aber auch die Förderung der physischen und psychosozialen Gesundheit nimmt einen immer höheren Stellenwert ein – und mit ihr der Wunsch nach körperlicher Aktivität. Nicht nur in Sporthallen und auf Sportplätzen, sondern auch direkt vor der Haustüre: auf dem Bürgersteig, der zur Jogging- und Walkingstrecke wird, in Parks, in denen man Gleichgewicht, Kraft und Dehnfähigkeit auf dem Bewegungsparcours trainiert, beim Yoga einen Ausgleich findet, auf der Slackline übt oder auf speziellen Flächen, wo man mit Freunden Basketball spielt oder Skateboard- und BMX-Tricks probiert. Immer wichtiger wird auch die Integration von Bewegung in den Alltag: mit dem Rad zum Einkaufen oder zu Fuß zur Arbeit.

Um angesichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen die richtigen Weichen zu stellen, kommt es in städtebaulicher und verkehrsplanerischer Hinsicht darauf an, ein neues Leitbild zu etablieren. Ein Leitbild, das nicht nur funktionale Erwartungen mit einbezieht, sondern darüber hinaus auch am „Maßstab Mensch“ ausgerichtet ist. Kerngedanke dieses Leitbilds ist es, Städte und Gemeinden zu hochwertigen „Lebens- und Bewegungsräumen“ zu transformieren, die aktiv zum Bewegen einladen und in denen körperliche Aktivität ungehindert, sicher und mit Spaß stattfinden kann. Die Zunahme des Rad- und Fußver-

kehrs, egal ob mit Tretroller oder Longboard, das „Bespielen“ von Wiesen und das Sporttreiben in Parks wird hier nicht als Problem, sondern als wünschenswerter Effekt gesehen, für den eine geeignete und motivierende Infrastruktur entwickelt und bereitgestellt wird.

Dieser Ansatz geht über das von der AGFS entworfene Zukunftsbild, in dem Nahmobilität zur Basismobilität wird, deutlich hinaus. Weil ausreichende Bewegung eine wichtige Voraussetzung für mehr Gesundheit und Lebensenergie ist, muss sie ohne zusätzlichen Aufwand flexibel in den Alltag integriert werden können. Sportanlagen müssen zur besseren Erreichbarkeit dezentral dort verfügbar sein, wo Menschen sie am einfachsten benutzen können. Sie müssen ergänzt werden durch Bewegungsgelegenheiten in Parks und auf öffentlichen Plätzen, an Haltestellen des ÖPNV und in oder an öffentlichen Gebäuden. Verbunden durch fußgänger- und fahrradfreundliche Straßen entsteht so ein gut vernetztes, jederzeit verfügbares Bewegungsangebot.

Wenn langfristig diese Art von Sport- und Bewegungsinfrastruktur ganz selbstverständlich überall zu finden und gesellschaftlich akzeptiert ist, wird auch Bewegung selbstverständlich werden. In den Niederlanden etwa ist das Radfahren für viele gar keine bewusst getroffene Entscheidung. Denn durch die Allgegenwärtigkeit von Radwegen, Abstellanlagen und anderen Radfahrern ist die Fortbewegung auf zwei Rädern eine Alltagskultur, die von allen sozialen Schichten und Altersgruppen geteilt wird. Auf die gleiche Weise kann Bewegung durch eine attraktive und motivierende Infrastruktur selbstverständlich werden.

Städte und Gemeinden müssen aktiv zu individueller Bewegung einladen und die Möglichkeit bieten, diese in den Alltag zu integrieren.

Problem Infrastruktur

Faktisch halten sowohl die bestehende Infrastruktur wie auch die Entscheidungsfindung auf kommunaler Ebene noch nicht ausreichend Schritt mit den aktuellen Veränderungen und wünschenswerten künftigen Entwicklungen:

- Fuß- und Radverkehr findet vielerorts nur noch auf „Restflächen“ statt. Zu schmale Gehwege, um zu zweit nebeneinander zu gehen oder mit einem Kinderwagen oder Rollator passieren zu können, zu schmale Radwege, um zu überholen, zugeparkte Wege, Sichtbehinderungen und vielfältige Hindernisse, von schlecht platzierten Müllbehältern und Werbeflächen bis hin zur wachsenden Außengastronomie, verhindern das, was sie eigentlich ermöglichen sollten: gesundheitsförderliche, umweltfreundliche und bewegungsaktive Mobilität und eine Entlastung des Pkw-Verkehrs auf der Straße.
- Für massenhaften Rad- und Fußverkehr ist die vorhandene Infrastruktur nicht ausgelegt. Unterdimensionierte Verkehrswege und Fahrradabstellanlagen sind dabei genauso problematisch wie gefährliche Knotenpunkte, fehlende Querungsmöglichkeiten, an den Pkw-Verkehr angepasste Wegführungen und Ampelschaltungen, fehlende Stellflächen für den Lieferverkehr und zugeparkte Wege. Überall dort, wo insgesamt wünschenswerte Entwicklungen zu verzeichnen sind, erhöht sich aktuell das Konfliktpotenzial.
- Problematisch ist die aktuelle Situation vor allem für die Schwächsten in unserer Gesellschaft: Kinder und Senioren. Ihr Recht auf eine gleichberechtigte autonome und sichere Teilhabe am öffentlichen Raum wird stillschweigend beschnitten – mit deutlich sichtbaren gesellschaftlichen, ökonomischen und gesundheitlichen Folgen.
- Viele Entscheidungen und Planungen zielen darauf ab, Verbesserungen und Optimierungen herbeizuführen, ohne echte Veränderungen ins Auge zu fassen. Angesichts des begrenzten öffentlichen Raums werden wir künftig nicht umhinkommen, Räume, die bislang dem Autoverkehr vorbehalten waren, umzuverteilen zugunsten einer Infrastruktur, die zu Bewegung, Spiel und Sport einlädt, und neuer Lösungen, wie zum Beispiel Radschnellwege.

Kinder und Jugendliche fahren immer weniger Rad!

„Bei Kindern und Jugendlichen werden die wesentlichen Grundlagen für das spätere Mobilitätsverhalten als Erwachsene gelegt“, wird im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) zusammenfassend festgestellt. Die gesellschaftliche Sprengkraft dieser Feststellung, mit der das federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, ehemals BMVBS) die Erkenntnisse der vielfältigen mit dem Thema beschäftigten Expertenrunden, Verbände, Initiativen und Studien teilt, erschließt sich allerdings erst auf den zweiten Blick. Nach Untersuchungen des Deutschen Mobilitätspanels (MOP), das in regelmäßigen Abständen im Auftrag des BMVI Mobilitätsdaten erhebt, verzeichnet Fahrradverkehr einen generellen Zuwachs, und zwar bei allen Personengruppen – mit Ausnahme der Schüler. Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 17 Jahren nutzen das Fahrrad zwar immer noch für rund 22 Prozent ihrer Wege und damit etwa doppelt so häufig wie andere Bevölkerungsgruppen; entgegen dem allgemeinen Trend ist in dieser Gruppe in den vergangenen Jahren jedoch vor allem bei der Alltagsnutzung, also den Wegen zur Schule, zu Freunden, zum Sportverein oder zum Musikunterricht, ein kontinuierlicher Rückgang des Fahrradanteils zu verzeichnen (MOP 2012/2013, 65). Schuld daran ist nach Expertenmeinung vor allem das Gefühl der Eltern, der Weg wäre nicht sicher, und die daraus resultierende Begleitmobilität, die als weitverbreitetes „Elterntaxi“ vor Kitas und Schulen zu gefährlichen Situationen führt. Forscher gehen überdies davon aus, dass die Mobilitätssozialisation nicht nur Auswirkungen auf das eigene Verhalten hat, sondern auch prägend ist für die Einstellung zu den Verkehrsmitteln und die Fähigkeit, sich auch in nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer hineinzusetzen (Velobiz.de / difu Forschung Radverkehr O-4/2012).



4.1 Die Kommune als zentrale Akteurin

Stadt als Lebens- und Bewegungsraum



Als zentrale Entscheiderin setzt die Kommune vor Ort die Rahmenbedingungen für eine lebenswerte bewegungsaktivierende und nahmobilitätsfördernde Infrastruktur. Damit stellt sie automatisch auch wesentliche Weichen für die Gesundheit ihrer Bewohner. Wenn die Diagnose heißt, dass unsere Gesellschaft unter schwerwiegendem Bewegungsmangel leidet, dann sind Kommunen diejenigen,

die am ehesten in der Lage sind, dem entgegenzuwirken. Städte und Gemeinden nehmen im Schulterschluss mit den in ihrem Einzugsgebiet wirkenden Akteuren in vielfältiger Weise eine Schlüsselstellung ein.

Von grundlegender Bedeutung ist dabei die Tatsache, dass das individuelle Pensum an körperlicher Aktivität keines-

wegs ausschließlich eine persönliche Entscheidung ist, sondern in erheblichem Maß durch sogenannte „verhältnispräventive Maßnahmen“, welche die Veränderung der Umwelt und der Strukturen anstreben, beeinflusst werden kann. Wichtige Ansatzpunkte sind dabei die Lebenswelten der Menschen (Orte, in denen sie einen großen Teil ihres Alltags verbringen, zum Beispiel Kindergarten, Schule, Betrieb, Verein, Seniorenstätte etc.) und ihr unmittelbares Wohnumfeld, also ihr Quartier. Kommunen verfügen hier über ein umfangreiches Instrumentarium, mit dem Entwicklungen bereichsübergreifend angestoßen, erwünschtes Verhalten aktiv gefördert und umgekehrt unerwünschtes Verhalten negativ sanktioniert werden kann. Vielfältige Beispiele zeigen, dass Kommunen, die konsequent auf diese Ziele hinarbeiten und ihre Funktionen als Akteure, Multiplikatoren und Vorbilder ernsthaft und effektiv wahrnehmen, in der Lage sind, ungeahnte Potenziale freizusetzen.

Verhaltensprävention versus Verhältnisprävention

Im Gegensatz zur Verhaltensprävention, bei der es darum geht, das Verhalten Einzelner so zu ändern, dass gesundheitliche Risiken minimiert und Gesundheitsressourcen entwickelt werden, zielt die Verhältnisprävention auf Veränderungen der Lebensbedingungen der Menschen. Potenzielle Gesundheitsgefahren sollen mit diesem Ansatz dort, wo sie entstehen, strukturell, statt in Einzelfallarbeit, bekämpft werden (Bundesministerium für Bildung und Forschung 2014). Mögliche Quellen für Gesundheit sollen dort gefördert werden, wo die Menschen große Anteile ihres Alltags verbringen.

4.2 Erfolgsfaktor: Bereichsübergreifendes Denken in der Kommune

Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum umzugestalten ist eine Querschnittsaufgabe, die eine enge Zusammenarbeit von politischen Institutionen, Entscheidungsträgern sowie verschiedenen Behörden, unabhängig von internen Zuständigkeiten, fordert. Ein gemeinsames Leitbild kann und muss dafür sorgen, dass alle auf das gleiche Ziel hinarbeiten. Besonderes Gewicht innerhalb der Stadtentwicklungsplanung erhält dabei die Verkehrsplanung, deren Aufgabe darin besteht, eine an eindeutigen Kriterien ausgerichtete nahmobilitätstaugliche und zugleich für die sportliche Nutzung geeignete Infrastruktur zu gestalten. Durch die Kooperation mit Gesundheitsbehörden kann sie beispielsweise bewegungsförderliche aber auch -hinderliche Strukturen in der Kommune zielsicher identifizieren und Lösungen ausarbeiten, die sowohl einen hohen

verkehrlichen wie auch bewegungsförderlichen Nutzen haben. Von herausragender Bedeutung ist auch die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowohl in Bezug auf die Planung wie auch die Kommunikation – zum Beispiel wenn es darum geht, Anwohnern und Geschäftsleuten zu vermitteln, dass für Radfahrer und Fußgängerinnen mehr Raum zur Verfügung gestellt werden soll, Flächen für Autos aber beschnitten werden sollen. Zu guter Letzt darf auch die Unterstützung durch politische Entscheidungsträger und Identifikationsfiguren des öffentlichen Lebens nicht fehlen. Sie können den Prozess aktiv vorantreiben, indem sie beispielsweise die Patenschaft für ein Projekt übernehmen und so für Aufmerksamkeit sorgen (Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen 2012).

4.3 Die Bedeutung von Lebenswelten für die Bewegungsförderung

Bundes- oder landesweite Kampagnen zur Gesundheitsförderung sind vor allem dann wirksam, wenn sie lokal und dem sogenannten „Setting-Ansatz“ folgend in den Lebenswelten der Menschen „geerdet“ werden. Sonst besteht schnell die Gefahr, dass sie als zu abstrakt angesehen werden und sich nicht nachhaltig etablieren können. Entscheidend für den Erfolg ist zudem, dass es nicht nur bei gutgemeinten Aufforderungen bleibt, sondern auch konkrete Maßnahmen initiiert und umgesetzt werden. Kommunen kommt hier eine zentrale Bedeutung zu, denn sie verfügen über Mittel und Wege, bewegungs- und gesundheitsförderliche Verhältnisse zu schaffen und zu unterstützen (Faselt und Geuter 2011).

Der *Setting- oder Lebenswelt-Ansatz* gilt seit der Ottawa-Charta der World Health Organization (WHO) von 1986 als Kernstrategie der Gesundheitsförderung. Er zielt auf die Veränderung des Alltags durch niederschwellige systemische Interventionen in konkreten Lebenswelten, durch die Menschen aller Gesellschaftsschichten angesprochen werden. Typische Settings der Bewegungs- und Gesundheitsförderung sind zum Beispiel Kindergarten, Schule, Betrieb, Verein, Altenheim sowie die Kommune selbst und hier insbesondere das Quartier beziehungsweise die Nachbarschaft (Böhme und Schuleri-Hartje, 2003; Geuter und Holleder, 2012).

Die Möglichkeiten für Eingriffe sind vielfältig und reichen von räumlich-strukturellen Rahmenbedingungen, wie der Verkehrsplanung sowie der Stadtplanung und -gestaltung, über eine bewegungsförderliche Gestaltung der natürlichen Umwelt, zum Beispiel in Bezug auf Parks und Grünflächen, bis hin zur Gebäudeplanung sowie zu vielfältigen kommunikativen Aktivitäten.

Wenn im Zuge der Verhältnisprävention eine Lebenswelt durch bewegungsaktivierende Infrastruktur nachhaltig aufgewertet werden soll, ist es unerlässlich eine Soll-Ist-Analyse durchzuführen und den Status quo, also das tägliche Verhalten und die Wege der Bürgerinnen und Bürger, zu erheben und bei der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen.

Sichere alltägliche Wege zu Schulen und Kindergärten sollten zum Beispiel eine Selbstverständlichkeit sein. In der Praxis sind sie es allerdings selten, wozu das „Elterntaxi“-bedingte hohe Pkw-Aufkommen ebenso beiträgt wie unterdimensionierte oder zugeparkte Fuß- und Radwege, fehlende Sichtbeziehungen, zu hohe Geschwindigkeiten etc. Auch quartiernahe Parks bewegen oftmals mehr den Hund als den Menschen. Aktivierende Angebote fehlen oft ganz oder sie sprechen nur bestimmte Gruppen an und befinden sich darüber hinaus oft in einem desolaten Zustand. Gleiches gilt für Gebäude: Allein die Aufforderung, anstelle des Fahrstuhls lieber die Treppe zu benutzen, reicht nicht, wenn sich das Treppenhaus in einem wenig einladenden Zustand präsentiert. Und auch Fahrradkampagnen in Unternehmen wirken wenig glaubwürdig, wenn es keine oder zu wenig leicht erreichbare überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt.

Trotzdem sind Kommunikationskampagnen natürlich sinnvoll und notwendig. Und auch hier hat die Kommune alle Chancen, Menschen in ihrer Lebenswelt abzuholen: Sie kann Aktionen lokal anpassen, die richtigen Multiplikatoren mit einbeziehen und damit im unmittelbaren Umfeld deutlich stärker an ein Gemeinschaftsgefühl appellieren. Menschen fühlen sich beispielsweise viel direkter angesprochen, wenn es heißt: Unsere Stadt bewegt sich! Oder noch besser: Unser Viertel bewegt sich! Besonders auf der Quartiersebene entwickelt sich schnell eine positive Dynamik, wenn Nachbarn, Freunde und Familien sich gegenseitig motivieren und in ihrem Verhalten bestärken.

4.4 Das Quartier – idealer Ansatzpunkt für Kommunen

Ein entscheidender Punkt ist die Frage, wo Kommunen am besten ansetzen. Der ideale Ort, um das Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ zu realisieren, ist das Quartier. Der Begriff steht, stadt- und sozialräumlich gesehen, für das unmittelbare Lebensumfeld, für den seine Bewohner noch den Begriff „wir“ verwenden (vgl. Meisel 2011). Entsprechend hoch ist auch der Identifikationsgrad der Bewohner mit ihrem liebevoll auch „Viertel“, bzw. „Veedel“, „Kiez“ oder „Grätzl“ genannten Stadtteil, in dem sich ihre individuellen Lebenswelten überschneiden (Meisel 2011). Im planerischen Kontext – von außen betrachtet – steht der Begriff „Quartier“ für den öffentlichen Raum, der vor der Haustür beginnt und das persönliche Lebensumfeld beschreibt. Das Quartier kann als Ort des Wohnens, der Versorgung, als Raum für Nahmobilität und Bewegung betrachtet werden. Hier finden über das „Private“ hinaus soziale Kontakte statt. Im Idealfall ermöglicht das Quartier Nahmobilität, Nahversorgung, Naherholung und soziale Kontakte.

Quartiere sind einerseits überschaubar, andererseits aber auch vielfältig. Damit bieten sie ein hohes Potenzial, unterschiedlichste Menschen in ihrem Alltag zu erreichen, Maßnahmen auszuprobieren, zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen und zu verfeinern. Durch Schlüsselsettings wie Kindergärten oder Schulen sowie Gemeinschaftseffekte können Verhaltensweisen, wie zum





Beispiel das Bewegungs- und das Mobilitätsverhalten, hier besonders wirksam beeinflusst werden (Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen 2012). Sind Veränderungen etabliert und akzeptiert, können die Maßnahmen – ggf. angepasst – auch auf andere Quartiere übertragen werden. Zudem verfügen solche Maßnahmen über eine hohe positive Strahlkraft und eine Vorbildfunktion.

Ideal für ein neues bewegungsaktivierendes Leitbild und das Erproben von Maßnahmen ist das Quartier vor allem auch wegen der hier vorherrschenden kurzen Wege. Bei Wegelängen unter 3 Kilometern dominiert im quartiersbezogenen Binnenverkehr die Nahmobilität. So kann davon ausgegangen werden, dass sich je nach lokalen Bedingungen der anteilige Fußverkehr bei bis zu 80 Prozent und der anteilige Radverkehr zwischen 15 und 30 Prozent bewegt. Dagegen spielen der ÖPNV mit unter 10 Prozent und der MIV mit unter 20 Prozent eine deutlich untergeordnete Rolle. Was eine gewünschte Veränderung zudem vereinfacht, ist die bessere Realisierbarkeit der Maßnahmen, da hier auch kleinere Projekte eine hohe Wirksamkeit bei geringeren Finanzierungskosten entwickeln, als dies bei einer gesamtstädtischen Vorgehensweise der Fall wäre. Nicht vergessen werden darf auch der Identifikationsgrad der Bewohnerinnen, der sie besonders empfänglich

macht für Veränderungen, die gleichzeitig zu sichtbaren Verbesserungen des unmittelbaren Lebensumfelds, zum Beispiel zu attraktiven Grünflächen und Bewegungsangeboten, führen.

In der Summe ihrer Eigenschaften bieten Quartiere alle Voraussetzungen, um die gesetzten verkehrlichen, gesundheitsförderlichen und sozialpolitischen Ziele möglichst schnell, effizient und kostengünstig zu realisieren. Bereits einfache Maßnahmen entfalten hier oftmals eine große Wirkung und können die Lebens- und Bewegungsqualität schnell nachhaltig verändern. Wenn Anwohner, Multiplikatoren und Geschäftsleute vor Ort frühzeitig gezielt eingebunden werden, sind zudem erfahrungsgemäß die Akzeptanz und das Identifikationspotenzial am größten. Eine besonders große Chance bieten Neubau- und Erschließungsprojekte oder ohnehin geplante Umbaumaßnahmen. Hier die Erfordernisse der Zukunft mitzudenken, zum Beispiel mit autofreien Siedlungen, sicheren Abstellanlagen für Zweiräder in Eingangsbereichen, multifunktionalen Flächen, Bewegungsgelegenheiten und direkten fußläufigen Verbindungen, sollte eine Selbstverständlichkeit sein. So lassen sich ohne hohen Aufwand sukzessive beispielhafte Projekte umsetzen, Erfahrungen sammeln und Anstöße geben für weitergehende Veränderungsmaßnahmen.



4.5 Win-win-Situation: Vorteile von bewegungs- aktivierenden Stadträumen

Von einer Förderung der Nahmobilität und dem Ausbau von bewegungsaktivierender Infrastruktur profitiert nicht nur der Bürger als Individuum, sondern auch die ansässigen Unternehmen, die Immobilienwirtschaft, der Tourismus und – ganz wichtig – auch die Kommune selbst: zum Beispiel durch niedrigere Ausgaben in anderen Bereichen wie sinkenden Bau- und Unterhaltskosten für die kommunalen Straßen und vor allem durch weiche Standortfaktoren, die im zunehmendem Wettbewerb der Kommunen um junge Familien und gut ausgebildete Fachkräfte immer wichtiger werden. Erfahrungen aus Kommunen, die das Thema aktiv für sich nutzen, deuten zudem darauf hin, dass der Erfolg umso größer ist, je umfassender und konsequenter die Ansätze gedacht und die daraus resultierenden Leitbilder formuliert und umgesetzt werden.

Beispiele, wie Kommunen eine Win-win-Situation schaffen:

→ Wohnungsnahe Bewegungsräume, die vor allem für Familien sowie leistungs- und gesundheitsbewusste Bewohnerinnen attraktiv sind, tragen zur Aufwertung eines Stadtquartiers bei. Vor allem die Nähe zu Grünanlagen steigert den Wert von Immobilien. Zusätzlich wirkt das Quartier durch ein erhöhtes Radfahrer- und Fußgänger aufkommen sowie durch wahrnehmbare Nutzung für Spiel und Sport urbaner, lebendiger und damit attraktiver. Menschen, die sich auf der Straße bewegen und aufhalten, sorgen außerdem automatisch für mehr Sicherheit durch soziale Kontrolle (MBWSV 2014, 14).

→ Von erhöhter Radfahrer- und Fußgängerpräsenz auf der Straße profitiert auch der lokale Einzelhandel. Mehr als die Hälfte aller Kunden des innerstädtischen Einzel-



handels kommt schon jetzt zu Fuß, 11 Prozent kommen mit dem Fahrrad. Obwohl Fußgänger und Radfahrerinnen bei einem Einkauf weniger Geld ausgeben als Autofahrer, gleicht sich die Bilanz am Ende mehr als aus. Denn sie kommen deutlich häufiger und geben insgesamt sogar mehr Geld aus als Autofahrer (Deutsches Institut für Urbanistik 2011).

→ Ein Umstieg vom Auto auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten senkt die Verkehrsbelastung, die Parkraumprobleme sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen, unter denen viele Kommunen und vor allem die Anwohner leiden. Der nicht ersetzbare Kfz- und Lieferverkehr kann zudem ungestörter fließen, durch die geringeren Umweltbelastungen verbessert sich die Gesundheit der Anwohner und das Umfeld wird insgesamt attraktiver.

→ Ansässige Unternehmen und die Kommune selbst profitieren davon, dass mehr Wege zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, denn damit steigt die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter und krankheitsbedingte Fehltag werden spürbar gesenkt.

→ Vor allem für junge kreative Unternehmen, Start-ups und Universitäten, die als Arbeitgeberinnen und Motoren einer leistungsfähigen Wirtschaft immer wichtiger werden, ist ein attraktives Umfeld und eine auf multimodale Nutzung ausgelegte Infrastruktur, in der zum Beispiel das

Fahrrad einen wichtigen Stellenwert hat und Räume Bewegungsgelegenheiten bieten, heute eine selbstverständliche Voraussetzung.

→ Insgesamt ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur eine der rentabelsten Investitionen, die eine Kommune überhaupt tätigen kann. Die dadurch bedingte Zunahme an Radfahrern spart ein Vielfaches der Baukosten ein aufgrund vermiedener Umweltverschmutzung, Unfälle und Gesundheitsprobleme. Eine neuseeländische Studie hat für Auckland errechnet, dass der Nutzen von guten Fahrrad-

wegen deren Kosten um das 6- bis 24-Fache übersteigt (Macmillan et al. 2014). Allerdings nur, wenn auch eine wirklich hochwertige Radinfra-

struktur gebaut wird. Andernfalls, so die Erkenntnisse der Studie, steigt die Zahl der Radfahrer nicht im ausreichenden Maß. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass grundlegende Veränderungen andere Maßnahmen benötigen als kleinere Optimierungen wie das Anlegen von Fahrrad-schutzstreifen.

→ Eine gute und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßenräume sorgt dafür, dass auch Kinder wieder eine selbstständige Mobilität zurückbekommen. Denn aktuell sind sie bei 41 Prozent ihrer Wege als Mitfahrer auf einen Erwachsenen angewiesen (infas/DLR 2010, 77). Zeit- und nervenaufreibende Begleitmobilität könnte damit künftig wieder einer entspannten und gesundheitsförderlichen selbstständigen Basismobilität weichen.

„Sie können nicht für ein Start-up und Hightech-wirtschaft sein, ohne für das Rad zu sein.“

Rahm Emanuel, Bürgermeister von Chicago





→ Eine sichere und barrierefreie Infrastruktur bietet für die rasant wachsende Gruppe der älteren Menschen die Möglichkeit zur selbstbestimmten Mobilität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Senioren und Menschen mit Behinderungen können Wege und Erledigungen wieder aus eigener Kraft zurücklegen und sich länger ohne Unterstützung selbst versorgen und fit halten.

→ Nicht zu unterschätzen sind auch generelle Auswirkungen auf die Attraktivität einer Kommune, unter anderem im Bereich Tourismus. Beispiele aus vielen Regionen zeigen die Wechselwirkung zwischen einer hochwertigen Infrastruktur mit kurzen Wegen, Ruhezonen, gastronomischen Angeboten, Grünflächen und Parks und der gefühlten Aufenthalts- und Lebensqualität. Entsprechend attraktiv gestaltete Flächen entwickeln sich für Anwohner, Mitarbeiter von Unternehmen und Touristen gleichermaßen zu überregional wirksamen Magneten.

Alternative E-Mobilität?

Auch wenn künftig sicher mehr leise und umweltfreundliche Elektroautos auf der Straße sein werden – ein großes Problem lösen sie nicht: Sowohl fahrend wie stehend haben sie den gleichen Platzbedarf wie herkömmliche Pkw. Das hat auch der Deutsche Städtetag erkannt und sich 2014 zum Beispiel entschieden gegen die Freigabe von Busspuren für Elektrofahrzeuge gewandt. Das im Nationalen Entwicklungsplan „Elektromobilität“ formulierte Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2020 wird allerdings trotzdem erreicht. Allerdings nicht bei Elektroautos, von denen 2013 erst rund 13.000 zugelassen waren, sondern bei Pedelecs. Ohne jede staatliche Förderung sind nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbands e. V. (ZIV) zum Jahresende 2014 über 1,8 Millionen von ihnen auf deutschen Straßen unterwegs. Folgt man den Schätzungen der Fahrradindustrie, so könnten es bis 2020 bereits mehr als fünf Millionen sein. Eine aktuelle Umfrage der Prüforganisation Dekra (Dekra 03/2014) ergab, dass mehr als jeder dritte Autofahrer in Deutschland (36 Prozent) über den Kauf eines Elektrofahrrades nachdenkt und 40 Prozent im Pedelec eine Alternative für die tägliche Fahrt zur Arbeit sehen.



5. Kriterien und Bausteine der Bewegungsförderung

Im Alltag sind Politik, Verwaltung, Unternehmen, Organisationen und Institutionen, genau wie der Bürger selbst, immer wieder mit Einzelentscheidungen konfrontiert. Deshalb besteht die zentrale Herausforderung darin, nachhaltig neue Denkmuster und Leitbilder zu etablieren, die Orientierung geben. Bestehende Infrastrukturen, Planungen oder Entscheidungen müssen immer wieder aufs Neue daraufhin überprüft werden, ob sie dem Leitgedanken „mehr Bewegung im Alltag“ tatsächlich entsprechen.

Insbesondere die Infrastruktur vor Ort ist wie beschrieben von zentraler Bedeutung, wenn es darum geht, Städte und Gemeinden im Sinne der Verhältnisprävention zu hochwertigen „Lebens- und Bewegungsräumen“ zu machen, die aktiv zum Bewegen einladen. Die Nahmobilität als Basismobilität zu Fuß oder mit dem Rad nimmt dabei einen ebenso hohen Stellenwert ein wie spezifische Bewegungs- und Sportgelegenheiten. Der Kommune als erstem und wichtigstem Handlungsträger kommt hier eine zentrale Rolle zu – auch in der Kommunikation.

5.1 Grundzüge einer bewegungsaktivierenden Infrastruktur

In der Konsequenz bedarf es bei der Infrastruktur eines Paradigmenwechsels. Vor allem bei der Verkehrsplanung, die aktuell primär auf die vorrangige Flächenzuteilung für den fließenden und die Unterbringung des ruhenden Pkw-Verkehrs fokussiert ist. Gefragt sind neue Ansätze und ein besseres Verständnis für das kleinräumige Mobilitätsverhalten, ein komfortables und sicheres Angebot für den Fuß- und Radverkehr, eine attraktive Umfeldgestaltung, die eine hohe Akzeptanz und positive Anreize zur

Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad sowie Bewegungs- und Sportgelegenheiten schafft, die Erreichbarkeit von Aktivitätsstandorten im Nahbereich ohne großen Aufwand und ohne Barrieren sowie eine darauf abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung. Gefragt sind folglich auch ein neuer Qualitätsanspruch und die Formulierung von neuen, verbindlichen Kriterien für eine am Menschen ausgerichtete bewegungsaktivierende Infrastruktur.

5.1.1 Kriterien für die Nahmobilität

Wenn die Infrastruktur dem Anspruch, Nahmobilität als Basismobilität zu etablieren, gerecht werden soll, müssen bei der Planung alte Denkmuster durchbrochen werden. Von elementarer Bedeutung ist dabei ein städtebaulicher Bemessungsansatz in der Straßenplanung, der am Straßenrand beginnt und zuerst die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt. Dabei handelt es sich nicht um einen revolutionären Gedanken, sondern vielmehr um die Wiederherstellung einer ursprünglich auf den Menschen ausgerichteten Infrastruktur, die erst in den letzten Jahrzehnten über die Maßen vom Pkw-, Liefer- und Parksuchverkehr sowie ruhendem Kfz-Verkehr dominiert wird.

In der Vergangenheit wurden Straßenräume häufig „von der Mitte her“ geplant. Zunächst wurden die Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in der gewünschten oder benötigten

Breite im vorhandenen Raum geplant und danach die Flächen für den ruhenden Verkehr. Am Schluss wurden dann die „Restflächen“ am Straßenrand für den Fuß- und Radverkehr gewidmet. In den aktuellen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) ist ein simpler und wegweisender Ansatz enthalten: Zuerst sind die Seitenräume zu planen und erst dann ist die Breite der Hauptfahrbahn festzulegen. Das gewährleistet, dass auf engen Straßen der nicht motorisierte Verkehr nicht „vergessen“ und auf breiten Straßen eine ausreichende Dimensionierung für den Rad- und Fußverkehr gewährleistet ist.

Auch beim Thema Parken gilt es, alte Denkmuster zu verlassen. Das Straßen- und Wegerecht der Länder, wie auch die Straßenverkehrsordnung des Bundes, sehen Parken als „eine privilegierte Nutzung des Straßenraums“ vor. Diese Rechtsvorschriften haben sich in den letzten Jahr-

zehnten in Form einer regelrechten „McDrive-Mentalität“ bei vielen Autofahrern verfestigt: Ein kostenloser Parkplatz direkt vor dem Haus, dem Geschäft, der Sportanlage, der Schule, am Arbeitsplatz oder am Erholungsgebiet gilt als „selbstverständlich“, dessen Bereitstellung als öffentliche Aufgabe beziehungsweise als Fürsorgeverpflichtung des Arbeitgebers angesehen wird. Der daraus resultierende Druck auf Politik, Verwaltung und Unternehmen verhindert oftmals Veränderungen und dient gleichzeitig als Rechtfertigung für nicht regelkonformes Verhalten. Wenn nicht ausreichend Parkraum in unmittelbarer Nähe zur Verfügung gestellt wird, bleibt schließlich nichts anderes übrig, als in zweiter Reihe, auf dem Rad- und Fußweg oder dem Grünstreifen zu parken. Dieser Logik folgend, sehen manche „Autoparker“ auch die Sanktionierung dieses Verhaltens als „Abzocke“ und „Geldmacherei“ an.

Um den in der Regel erforderlichen Flächengewinn für Nahmobilität zu realisieren, ist ein Umdenken in der Parkraumpolitik unabdingbar. Je nach lokaler Situation muss zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und entsprechender Parkflächen für Fahrräder zumindest eine partielle Verlagerung des Pkw-Parkens auf private Flächen erfolgen. In den Innenstädten empfiehlt sich die Verlagerung des Parkens in die bestehenden und nur selten ausgelasteten Parkhäuser. Im Quartier sind die Einrichtung von Quartiersparkhäusern oder -garagen und die nächtliche Nutzung des bestehenden gewerblichen Parkangebots sinnvolle Maßnahmen. Die AGFS-Broschüre „Parken ohne Ende?“ beschäftigt sich tiefer gehend mit diesem Thema, erläutert Hintergründe und zeigt Lösungsansätze auf.

Daneben sind weitere Qualitätsanforderungen von entscheidender Bedeutung, die sich auf verschiedene verkehrliche und räumliche Aspekte beziehen und auch eine gesellschaftspolitische Dimension im Sinne der Bewusstseinsbildung umfassen. Auch deshalb ist die Etablierung einer bewegungsaktiven Nahmobilität nicht allein die Aufgabe der Verkehrsplaner, sondern eine Querschnittsaufgabe, die eine hohe Identifizierung der Entscheidungsträgerinnen und der Bevölkerung mit den gesetzten Zielen erfordert.

Konkrete Kriterien für den Rad- und Fußverkehr

- Rad- und Fußverkehrsanlagen müssen sicher, komfortabel und massenverkehrstauglich geplant werden. Konkret bedeutet das vor allem breite Wege, die das kommunikative Nebeneinandergehen oder -fahren beziehungsweise das Überholen wieder problemlos ermöglichen. Als Maßstab für einen ausreichend dimensionierten Bürgersteig sollte dabei ein **Mindestmaß von 2,50 Meter** ohne Behinderungen durch Anlagen, Stadtmöblierungen oder Gastronomieflächen gelten. Auch Radwege müssen ausreichend Platz zum Überholen und ggf. zum Nebeneinanderfahren bieten und dürfen nicht durch Parkverkehr beeinträchtigt werden.
- Dabei müssen die Wege für den Rad- und Fußverkehr so angelegt werden, dass sie sich nicht gegenseitig behindern (Konfliktvermeidung). Das heißt, wo es nötig ist, werden die Verkehrsarten voneinander getrennt. Und da, wo sie zusammen geführt werden (müssen), sind die gemeinsamen Wege so zu dimensionieren, dass sich Radfahrer und Fußgängerinnen nicht gegenseitig behindern oder sogar gefährden.
- Ebenso wichtig ist eine durchgängige, qualitativ hochwertige Wegeföhrung, hindernis- und widerstandsfrei mit ebenen, barrierefreien Oberflächen und einem Netzcharakter, der die Verknüpfung von wichtigen Zielen auf per se interessanten Routen und auf möglichst direktem Weg gewährleistet. Zudem muss hier eine Führungskontinuität gewährleistet und erkennbar sein.
- Entscheidend ist auch die Reduzierung von Gefahrenpotenzialen durch eine Anpassung der Geschwindigkeit. Denn sowohl die Unfallzahlen als auch die Unfallschwere sinken bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich. Eine Londoner Langzeitstudie hat gezeigt, dass die Einführung von 20-mph-Zonen (32 km/h) zu einer Reduktion der Verkehrstopfer um 41,9 Prozent führte. Der stärkste Rückgang konnte bei Kindern und bei tödlich beziehungsweise schwer verletzten Personen festgestellt werden (Randelhoff 2012). Angesichts der aktuell zu verzeichnenden



deutlichen Zunahme der Schwerverletzten im Straßenverkehr (plus 8,6 Prozent in NRW in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 im Vergleich zum Vorjahr) fordert auch die Gewerkschaft der Polizei (GdP) in NRW „endlich eine ernsthafte Diskussion über Tempo 30 in den Innenstädten“ (GdP 2014).

Generell gilt: Je ähnlicher die Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsarten sind, desto mehr Spielräume ergeben sich für eine gemeinsame effiziente Nutzung der Verkehrsflächen.

- Im Sinne der Gefahrenprävention ebenfalls entscheidend ist die Wiederherstellung von Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen – vor allem zwischen Autofahrern und Fußgängern beziehungsweise Radfahrern und hier insbesondere Kindern und Senioren an Knotenpunkten. Dies umfasst neben einem regelmäßigen Grünschnitt auch die Entfernung von störender Straßenummöblierung und das Freihalten der Sichtdreiecke an den Kreuzungen und Querungsstellen durch eine deutlich stärkere Kontrolle des ruhenden Kfz-Verkehrs.

- Wenn Fußgängerampeln ihren vorgesehenen Zweck erfüllen sollen, müssen sie ohne Umwege gut erreichbar sein und dürfen keine langen Wartezeiten verursachen. Wird die weitgehend akzeptierte Wartezeit von 40 Sekunden überschritten, ist dies nicht nur eine Komforteinschränkung für die Fußgänger, sondern führt auch zu deren Gefährdung. Denn ab dieser Zeitdauer nimmt die Rotlichtmissachtung deutlich zu (Brachmann et al. 2009; FIS o.J.). Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die mit der Schaltung der Ampelsignale vorgegebene Querungszeit. Entsprechend der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RILSA) 2010 ist eine Bandbreite bei der Gehgeschwindigkeit von 1,0 bis 1,5 Meter/Sekunde zulässig.

- Weitere wichtige Qualitätskriterien sind auf den Radverkehr abgestimmte grüne Wellen, leicht erreichbare und auch für Kinder und Senioren gefahrlose Querungsstellen, eine aussagekräftige Routenbeschilderung, zum Beispiel mit Angaben zu Entfernungen oder Gehminuten, dezentrale Abstellanlagen, ein großzügiges Angebot an Sitzgelegenheiten sowie regelmäßiger Winter- und Reinigungsdienst auf Hauptrouten, noch vor der Rushhour.

5.1.2 Kriterien für Bewegungs- und Sportgelegenheiten

Ein belebter öffentlicher Raum beinhaltet nicht nur Platz für Fortbewegung von A nach B, sondern auch die Gelegenheit für vielerlei körperaktive Bewegungen, die sich gezielt fördern und lenken lassen. Erfahrungen zeigen, dass vor allem unter Einbeziehung der potenziellen Nutzergruppen geplante und qualitativ hochwertig ausgeführte Anlagen eine hohe Anziehungskraft ausüben und stark frequentiert werden. Gezielt geplant bieten sie nicht nur einen hohen Anreiz für Besucherinnen und Zuschauer, sie erfüllen auch eine wichtige soziale Funktion.

Kriterien für Bewegungsräume

- **Erreichbarkeit und Zugänglichkeit:** Bewegungsgelegenheiten und -angebote sollten generell gut erreichbar sein. Vor allem zu Fuß oder mit dem Rad. Besonders geeignet sind hochfrequentierte Flächen, Wege, Plätze und Parks, aber auch Spielplätze und Schulhöfe in den Vierteln. Daneben ist die Zugänglichkeit ein wichtiges Kriterium. Gerade Innenhöfe und Schulgelände bieten hier vielfältige und oftmals ungenutzte Potenziale. Gleichzeitig muss aber verhindert werden, dass dieser gutgemeinte Ansatz zu unzumutbaren Mehrbelastungen für die Kommunen führt – Stichwort Verkehrssicherungspflicht. Hier ist letztendlich der Gesetzgeber gefragt, im Hinblick auf den großen gesellschaftlichen Nutzen von Bewegung eine Lösung zu finden.
- **Netzwerkcharakter:** Um Bewegungsgelegenheiten und -angebote attraktiv zu gestalten und darüber hinaus ihrer sozialen Funktion gerecht zu werden, müssen sie in

das Lebensumfeld der Menschen vor Ort eingebunden werden. Sinnvoller als wenige zentrale Strukturen und „Leuchtturmprojekte“ ist ein „Bewegungsnetzwerk“ aus vielen kleinen Elementen. Diese ergeben zusammen mit Parks, Rad- und Fußwegen einen viel größeren Einzugsbereich und erfüllen damit die Anforderung von Bewegungsgelegenheiten „direkt vor der Haustüre“.

- **Attraktivität:** Nicht nur die Erreichbarkeit, auch der Zustand, die Pflege und die soziale Kontrolle bestimmen die Attraktivität einer Bewegungsgelegenheit. Entscheidend ist deshalb nicht nur deren Quantität, sondern vor allem auch die Qualität. Zu einer einladenden Gestaltung gehören neben dem eigentlichen Angebot auch die Sauberkeit, Grünbepflanzung beziehungsweise gezielter Rückschnitt, Beleuchtung und die Einbindung der Nutzer und der Nachbarschaft, zum Beispiel im Rahmen von Patenschaften durch Anwohner oder Vereine.
- **Multifunktionale Sportanlagen:** Öffentlich zugängliche Flächen werden zumeist vielfältiger und kreativer genutzt, als in der Planung vorgesehen. Wichtig ist deshalb die Kombination unterschiedlicher Anlagen, die verschiedene Sport- und Bewegungsmöglichkeiten zulassen und auch auf Trendsportarten eingehen. Plätze mit verschiedenen Spielfeldmarkierungen, Toren und Körben sind da-





für genauso Beispiele wie gleichermaßen für Skater und BMX-Fahrer geeignete Parcours oder Fitnessangebote entlang beliebter Joggingstrecken.

- **Aufforderungscharakter und Interaktivität:** Neben einem qualitativ hochwertigen Angebot spielen auch kommunikative und interaktive Aspekte eine Rolle. Wegweiser, Benutzungshinweise und Maßnahmen mit Aufforderungscharakter schaffen ebenso eine motivierende Atmosphäre wie ein angenehmes Umfeld mit Platz zum

Ausruhen oder Zuschauen, Mehrgenerationenangebote und/oder die Anbindung an gastronomische Angebote, wie zum Beispiel Biergärten.

- **Naturnahe Ausgestaltung:** Bewegung und Gesundheit sind für viele Menschen untrennbar mit Natur verknüpft. Eine ansprechende Begrünung beziehungsweise eine attraktive Lage erhöht deshalb die Attraktivität eines jeden Bewegungsparks, Rad- oder Laufwegs.

5.2 Bausteine der Bewegungsförderung

Um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen gerecht zu werden, ist es unumgänglich, Netz- und Infrastrukturlösungen künftig signifikant in ihrer Struktur, Ausrichtung und Dimensionierung anzupassen. Dies bedeutet in der kommunalen Praxis, dass Fuß- und Radverkehr in der Masse ermöglicht und darüber hinaus aktiv gefördert werden müssen. Die Basis sind sichere, leistungsfähige und komfortable – weil durchgängige – Rad- und Fußverkehrsnetze, regionale und kommunale Radschnellwege sowie breite Hauptfußwege. Dazu kommen vielfältige Bausteine, die wieder eine Kultur der Bewegung im Alltag ermöglichen sowie unterstützende kommunikative Maßnahmen, die erklärend und motivierend wirken.



5.2.1 Neue Ansätze bei der Planung von Rad- und Fußwegen

Für die kommunale Praxis ist die Erkenntnis entscheidend, dass allein die Anlage von Radschutz- und Zebrastreifen, begrenzte Tempo-30-Zonen, Kreisverkehre etc. nicht ausreichen wird. Für mehr Rad- und Fußverkehr braucht es innovative Konzepte. Große Mengen von Radfahrenden können beispielsweise nur über zentrale durchgängige und leistungsfähige Velorouten sicher und effizient abgewickelt werden. Neue Ansätze orientieren sich dabei an der Praxis der Autoverkehrsplanung, in Großstädten Durchgangsverkehr und stadtteilüberschreitende Verkehre über vierstreifige „Stadtautobahnen“ zu führen:

- Diese Radschnellwege bzw. „urbanen Fahrradtrassen“ ermöglichen es, den massenhaften Radverkehr zu bündeln, und sind geeignet, um per Fahrrad oder Pedelec schnell, sicher und komfortabel auch größere Entfernungen zurückzulegen. Sie strukturieren den Rad-Binnenverkehr, eignen sich darüber hinaus aber auch für interkommunale Verbindungen.
- Radschnellwege erfüllen in besonderer Weise die Leistungs- und Komfortansprüche langsamer wie auch schneller – sportlicher oder e-mobiler – Räder. Für die Realisierung zentraler Radverkehrsachsen bieten sich folgende Ausbauformen an:
 - der klassische bauliche Radweg sowie der Radfahrstreifen (dann mit Überbreite und entsprechender Abgrenzung zum motorisierten Individualverkehr),
 - die „Fahrradstraße“ mit allen Möglichkeiten baulicher und/oder markierungstechnischer Gestaltung sowie straßenverkehrsrechtlichem Vorrang vor einmündenden Seitenstraßen und schließlich
 - für die Citylage, wo vorgenannte Lösungen ausscheiden, die verträgliche Führung in deutlich MIV-reduzierten und gestalteten Tempo-20-Zonen (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, § 45 Abs. 1d StVO).

Für eine neue fußverkehrsfreundliche Infrastruktur im Sinne von Nahmobilität 2.0 sind folgende Planungsparameter entscheidend:

- Das Basisnetz ist so zu strukturieren, dass eine Netzhierarchie – von zentralen Fußwegeachsen, eigenständigen Gehwegen, straßenbegleitenden Bürgersteigen bis hin zu Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Straßen und Zonen sowie Shared Space – die unterschiedlichen Anforderungen hinsichtlich der Fußgängerdichte und der Nutzung unterstützt.
- Um die soziale Funktion der Straße bzw. des Gehwegs zu gewährleisten, werden beispielsweise neben den funktionalen Gehflächen Flächen für die Verweil- bzw. Aufenthaltsfunktion reserviert.
- Die Eigenständigkeit des Fußverkehrsraums wird dadurch gewährleistet, dass sich die Fußgänger in der gesamten Stadt freizügig und flächenhaft bewegen können. Fuß- und Radverkehr müssen dann separiert werden, wenn Sicherheit und funktionale Ansprüche (Leistungsfähigkeit, Bewegungskomfort etc.) dies erfordern. Es muss außerdem sichergestellt werden, dass eine Fremdnutzung durch das Parken von Kfz und Fahrrädern sowie durch störende Einbauten (Schilder, Poller, Parkautomaten) weitestgehend unterbleibt.
- Bei der Ausgestaltung finden neben einer ansprechenden Materialwahl und der Begrünung auch funktionelle Anforderungen zum Beispiel im Hinblick auf die Barrierefreiheit Berücksichtigung.
- Das Queren einer Straße erfolgt so, dass eine optimale Sicherheit gewährleistet ist. Hierzu dienen definierte Querungsstellen, insbesondere Zebrastreifen, Signalanlagen, bauliche Hilfen oder situationsspezifische Modelle der Verkehrsführung.

5.2.2 Grünanlagen und Freiräume

Im Abschnitt 3.3 wurden aktuelle Entwicklungen im Bereich des Breitensports anschaulich dargestellt. Viele sportlich Aktive gehen ihrem Sport im öffentlichen Raum nach. Dies impliziert, dass der Großteil von ihnen Grünanlagen und Freiräume für die Sportausübung aufsucht. So beschreiben Roth et al. (2004) in einer Studie über den Kölner Grüngürtel ebendiesen als wichtigste Sportstätte der Stadt Köln. Diese Entwicklung basiert vor allem auf zwei Gründen: zum einen die Knappheit der öffentlich zugänglichen Sportanlagen, zum anderen der Trend zum Sport in naturnahen Räumen, um einen Gegenpol zu den ansonsten urban geprägten Lebensverhältnissen zu schaffen. Die Natursportarten selbst differenzieren sich aufgrund neuer Sportgeräte und neuer Bewegungsformen immer weiter aus. Nichtsdestotrotz werden weiterhin die etablierten Bewegungsformen am häufigsten ausgeübt. Spitzenreiter ist das Spazierengehen, gefolgt von Radfahren, Wandern, Laufen/Jogging und Reiten.

Die Bewegung an sich ist oftmals nicht der einzige Anreiz, warum Sport gerade in naturnahen Räumen ausgeübt wird. Genauso wie die Bewegung und die Auseinandersetzung mit sich selbst schätzen die Sportler die Natur an sich und die Natürlichkeit, welche sie beim Ausüben ihrer Sportart erleben möchten. Die Natur wird nicht als reine Kulisse wahrgenommen, vor welcher man sich bewegt. Des Weiteren ist die Sozialität ein Aspekt, welcher dem Natursportler sehr wichtig ist. Mit Freunden gemeinsam zu laufen oder Rad zu fahren, Abstand vom geschäftlichen Alltag gewinnen und den Raum, welchen Grünanlagen und Freiräume bieten, zu erobern sind ebenso wichtige Beweggründe.

Grünanlagen und Freiräume bieten für die Ausübung des Großteils der ausdifferenzierten Natursportarten und für die Befriedigung der Bedürfnisse natursuchender Freizeitaktiver einen idealen Raum. Abseits der ansonsten zugebauten Stadtflächen können Jogger ihre Laufstrecken individuell in Schwierigkeit und Länge anpassen. Radfahrer nutzen Grünanlagen und Freiräume zur Attraktivitätssteigerung des Arbeitsweges und für Erholungsfahrten in der Freizeit. Ballsportfans spielen zum Beispiel Fußball auf geeigneten Wiesenflächen und Hundebesitzer suchen die Flächen für den täglichen Auslauf der Vierbeiner auf. Diese vier Bewegungsformen sind nur ein Auszug der Aktivitäten, welche in Grünanlagen und Freiräumen anzutreffen sind.

Damit auch in Zukunft diese begrünten Flächen ihre Attraktivität für die erholungssuchende Bevölkerung beibehalten, müssen vielerorts Lenkungsmaßnahmen seitens der zuständigen Behörden erfolgen. Hierzu zählt allen voran eine verständliche und nachvollziehbare Beschilderung für einzelne Aktivitätsgruppen wie Radfahrer und Reiter. Bei einer solchen Beschilderung ist zu beachten, dass sie gut zu erkennen ist, die Bedürfnisse der angesprochenen Zielgruppe berücksichtigt und bei Bedarf die unterschiedlichen Bewegungsformen auf verschiedene Wege leitet, damit Nutzungskonflikte minimiert werden.

Im Bereich der Wiesenflächen macht es Sinn, spezielle Bereiche für die Nutzung zum Beispiel als Fußballfelder auszuweisen und nach Möglichkeit Einrichtungen wie Tore zur Verfügung zu stellen. Auf diese Weise wird wiederum eine Attraktivitätssteigerung geschaffen und andere Wiesenflächen stehen dadurch für eine alternative Nutzung, wie zum Beispiel als Liegewiesen für Ruhesuchende, zur Verfügung.



5.2.3 Bewegungsparks



Neben den unbestrittenen lebenswichtigen Leistungen der Grünanlagen für das Stadtklima, die Luftqualität, den Wasserhaushalt und den Lärmschutz dienen Grünanlagen der Bevölkerung als wichtiger Erholungs- und Sportraum. Gerade die sehr populären Soft-Ausdauer-Sportarten wie Joggen und Nordic Walking, aber auch das freie Fußballspielen werden bevorzugt in größeren Parkanlagen und Grünflächen der Städte ausgeübt und spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger (Thomann u. Jacob 2012, 33).

Um ein breit gefächertes Angebot an Bewegungsmöglichkeiten in Grünanlagen vorzuhalten, bietet sich die Einrichtung von Bewegungsparks an. In solchen Bewegungsparks können zum einen Installationen angebracht werden, welche einen Aufforderungscharakter zum Sichbewegen aufweisen. Ein Beispiel hierfür wäre ein Slackline-Park, in welchem geeignete Bäume mit einem Baumschutz versehen sind, weitere Spannvorrichtungen installiert werden und auf die Möglichkeit hingewiesen wird, an dieser Stelle die Slackline spannen zu können. Zum anderen können über verschiedene Informationskanäle Ideen an die Bevölkerung weitergegeben werden, das bestehende Inven-

tar von Stadtparks und Grünanlagen als Bewegungsraum wahrzunehmen. So kann zum Beispiel die Parkbank als Sprung- und Dehnhilfe erkannt und Pfützen können als Herausforderung zum Überspringen angesehen werden.

Solche Bewegungsparks bedürfen eines gewissen Managements. Beginnend mit einer Bestands-, Bedarfs- und Konfliktsanalyse, sollte eine Aktivitätslenkung erfolgen (Thomann u. Jacob 2012, 33). Wenn das bestehende Angebot analysiert und eventuell fehlende Bewegungsmöglichkeiten erkannt sind, können standortübliche Bedürfnisse und Konfliktsituationen berücksichtigt werden. Ein erfolgreiches Konfliktmanagement kann zum Beispiel eine Trennung von Rad- und Fußgängerwegen oder die Ausweisung von bestimmten Räumen für spezielle Sportarten beinhalten. Derart gestaltete Bewegungsparks mit Anregungen für Jung und Alt sowie für unterschiedliche sportliche Intensitäten schaffen attraktive Erholungs- und Bewegungsräume für Anwohner und Gäste.

Vor dem Hintergrund des steigenden Durchschnittsalters der Bevölkerung und des zunehmenden Wunsches, auch im Alter noch fit zu sein, rücken dabei sogenannte



generationenübergreifende Bewegungsparks oder Bewegungsparcours in den Vordergrund. Sie bezeichnen ein in Deutschland relativ neues, in anderen Ländern aber bereits seit Jahren beliebtes Angebot für „Silver Ager“, auf speziellen Flächen spielerisch in Bewegung zu kommen.

In China gehören sie zum Beispiel in vielen Regionen fest zum Stadtbild und ziehen Besucher aller Altersgruppen an. Das Freizeitangebot verbindet dabei Elemente eines Trimm-dich-Pfads und eines Spielplatzes. Speziell auf die Bedürfnisse und Aktivitäten älterer Menschen ausgerichtete Anlagen und Trainingsgeräte werden meist in Form mehrerer aufeinander abgestimmter Installationen im öffentlichen Raum gestaltet und ergänzen als integraler Bestandteil von Parks oder Grünanlagen das öffentliche Freizeitangebot. Der Bewegungspark ermöglicht ein zielgerichtetes und effektives Training von Koordination, Kraft, Mobilisation und Beweglichkeit und er bietet auch Vereinen die Möglichkeit, ein Training im Freien anzubieten. Hinzu kommen je nach Gegebenheiten vor Ort verschiedene Freizeitangebote wie zum Beispiel Boccia-/Boulebahnen oder Schachfelder. Mittlerweile wird in fast allen deutschen Großstädten über den Bau von Bewe-

gungsplätzen, die speziell Senioren ansprechen sollen und darüber hinaus eine Generationen verbindende Funktion haben, nachgedacht.

Initiative „Sport to go“ ist das „Trimm-dich“ 2.0

Das Ziel, mehr Sport in den Alltag zu integrieren, hat sich auch die seit Januar 2015 amtierende Vorsitzende der Sportministerkonferenz, Ute Schäfer, gesteckt. Mit der Initiative „Sport to go“ soll die „Trimm-dich“-Bewegung neu belebt werden. Der Plan ist, mit einfachen Geräten wie etwa Reckstangen für Klimmzüge schnell und unkompliziert niederschwellige Bewegungsgelegenheiten für Kinder und Senioren zu schaffen – zum Beispiel beim Warten auf den Bus, beim Aufenthalt in Parks oder auf Bolzplätzen. Ein Konzept, das sich in anderen Ländern wie Brasilien oder Spanien bereits erfolgreich etabliert hat.

5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Allgemein gehaltene Kampagnen zur Bewegungsförderung oder Verhaltensänderung haben, wenn sie nicht mit anderen Initiativen gekoppelt werden, trotz ihres hohen Aufwands oft nur temporäre Wirkung oder verpuffen. Trotzdem haben Öffentlichkeitsarbeit und gezielte Kampagnen angesichts der Herausforderungen der Zukunft eine elementare Funktion, denn Information und Motivation sind ohne Kommunikation nicht vorstellbar.

Bausteine und Kriterien für die Öffentlichkeitsarbeit

- Mit Blick auf die notwendigen Veränderungen in der Mobilität und der angestrebten *Transformation* der Infrastruktur ist die frühzeitige Information und Einbindung von Entscheidungsträgern und Anspruchsgruppen unabdingbar. Zum Beispiel wenn es darum geht, Bürgern und Geschäftsleuten zu vermitteln, dass für Fußgängerinnen und Radfahrer mehr Räume zur Verfügung gestellt, Flächen für Autos aber beschnitten werden sollen.
- Der Öffentlichkeitsarbeit und den in ein Gesamtkonzept einzubettenden Kampagnen kommt hier die Aufgabe zu, den multifunktionalen Nutzen der Nahmobilität im Gesamtsystem zu verdeutlichen, alte Denkmuster zu hinterfragen und aufzulösen sowie für die planerische und kostenmäßige Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung zu werben. Ein ebenso wichtiger Aspekt ist auch, den „Return of Investment“, das heißt den persönlichen und gesellschaftlichen Nutzen und Gewinn über die Mobilität hinaus (Umwelt, Klima, Gesundheit etc.) aufzuzeigen. Erst damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um mit allen Beteiligten und direkt oder indirekt Betroffenen statt einer Problemdebatte in eine konstruktive, die Zukunft gestaltende Diskussion einzutreten.
- In Bezug auf eine nachhaltige Veränderung des Gesundheits- und Bewegungsverhaltens wirken Kampagnen dann am besten, wenn sie die Lebenswelt der Bürgerinnen und Bürger widerspiegeln und regelmäßig durchgeführt werden. Ein gutes Beispiel ist die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK. Durch diese Kampagne, die es auf Bundesebene seit 2004 gibt, wird eine konstant hohe Teilnehmerzahl dazu motiviert, in drei Sommermonaten mindestens an 20 Tagen den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen (ADFC 2014). Ein weiteres Beispiel ist die Kampagne „Überwinde deinen inneren Schweinehund“, welche als Teil des Programms „Bewegt GESUND bleiben in NRW!“ durchgeführt wird. Sie wird vom Landessportbund NRW und der Landesregierung NRW getragen und wendet sich an Bürger, Sportorganisationen und Gesundheitsfachleute, informiert über die Unverzichtbarkeit von Bewegung und Sport für die Gesundheit und verweist auf das breite gesundheitsorientierte Angebotsspektrum der Sportvereine in NRW. Wirksam sind auch alltägliche Entscheidungs- und Motivationshilfen, die beispielsweise dazu anregen, die Treppe statt des Fahrstuhls zu benutzen. Besser als simple Aufforderungen wie „Nimm die Treppe!“ ist beispielsweise die Information, dass jede bewältigte Treppenstufe das eigene Leben um drei Sekunden verlängert (RP ONLINE 2008), oder auf den Stufen angebrachte Informationen über die verbrannte Kalorienmenge beziehungsweise ihr Äquivalent in Lebensmitteln.



6. Good Practice

Noch gibt es in dem geschilderten Sinne keine durchgängig bewegungsaktivierende Kommune. Aber es gibt weltweit viele gute Projekte, die den Charakter eines Quartiers oder einer Kommune, die ihre Bewohner zu mehr Bewegung aktivieren wollen, verdeutlichen. Auch wenn das eine oder andere Beispiel besonders heraussticht, kommt es in erster Linie nicht darauf an, Leuchtturmprojekte umzusetzen. Ein dichtes Netz von kleinen, aber durchdachten Bewegungsgelegenheiten und Angeboten, die sich gut in die örtlichen Gegebenheiten einfügen, kann bereits

Entscheidendes bewirken. Einige Projekte, die in einem der unten angeführten Handlungsfelder Zukunftsweisen umgesetzt haben, werden im Folgenden vorgestellt. Die Auswahl der dargestellten Projekte veranschaulicht die gesamte Bandbreite möglicher Maßnahmen – von „anspruchsvoll und visionär“ bis „klein, aber fein“. Insbesondere die kleinen Maßnahmen können schnell, kostengünstig und effektiv in nahezu jeder Kommune umgesetzt werden.

Die Handlungsfelder sind:



Städtebau



Mobilität



Grünanlagen und
Freiräume



Bewegungsparks



Sportstätten



Kampagnen



Stadt Griesheim



Cykelslangen Kopenhagen



Arnsberg



BARMER GEK Greensport

6.1 Beispielbare und besitzbare Stadt Griesheim



Die Stadt Griesheim hat Kinder- und Seniorenwege in Befragungen analysiert und daraus Erkenntnisse über die wichtigsten Routen gewonnen. Entlang dieser Routen wurden Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen, um sie sicherer und attraktiver zu machen, zum Beispiel mehr Beleuchtung, Anbringen von Sitzgelegenheiten, kurze Ampelschaltungen, Spiel- und Balancierangebote ... Viele Spielgeräte funktionieren auch als Sitzgelegenheiten und umgekehrt.

Besonderheiten: Stadtweites Netz aus Spiel- und Sitzrouten, Beteiligung von Kindern und Senioren bei der Routenwahl und -gestaltung, kleine, aber zahlreiche und effiziente Maßnahmen

6.2 Cykelslangen in Kopenhagen



Das Architekturbüro DISSING+WEITLING architecture hat mit einer spektakulären Radbrücke eine konfliktreiche Situation vor einem Kopenhagener Einkaufszentrum entschärft: Fußgänger haben jetzt wieder den ganzen Raum rund um die Mall für sich, während Radfahrerinnen auf einer geschwungenen Brücke über ein Hafenbecken geführt werden. Über die Funktionalität hinaus ist die Cykelslangen international vor allem auch wegen des hervorragenden Designs bekannt.

Besonderheiten: Geschickte Konfliktvermeidung, elegantes und funktionales Design, hoher Servicelevel für den Radverkehr

6.3 Sport- und Solepark Große Wiese in Arnberg



Den öffentlichen Raum stärker als informellen Bewegungsraum für Sport und Freizeit zu nutzen, ist eines der großen Ziele der Arnberger Stadtentwicklung. Deshalb ist im Sport- und Solepark Große Wiese eine der komfortabelsten Finnenbahnen landesweit entstanden: 2,50 Meter breit, 1.000 Meter lang und mit 34 LED-Leuchten von 5 bis 23 Uhr beleuchtet, kann sie jederzeit kostenlos genutzt werden. Die bereits vorhandenen Outdoor-Fitnessgeräte werden außerdem laufend durch neue ergänzt. Und für alle, die lieber rollen statt laufen: Ganz in der Nähe befindet sich eine 600 Meter lange, asphaltierte Rad- und Skaterunde.

Besonderheiten: Rund um die Uhr kostenlos nutzbarer Bewegungspark, hochqualitative Bewegungsangebote

6.4 BARMER GEK Greensport



Die BARMER GEK hat Übungen entwickelt, die mithilfe von Alltagsgegenständen und normalem Straßenmobiliar durchgeführt werden können. Auf Bänken, Geländern und Treppen sind Aufkleber mit QR-Codes angebracht. Werden diese mit dem Smartphone gescannt, öffnet sich ein Video mit Anleitungen zum Fitnessstraining. Kennt man die Übungen einmal, wird bald die ganze Stadt zum Fitnessstudio.

Besonderheiten: Sehr geringer Kostenaufwand, Übungen sind fast überall möglich.



Sportsfreunde Bochum



Park am Gleisdreieck Berlin



High Line Park New York



Seestadt Aspern

6.5 Sportsfreunde Bochum



Bei den Sportsfreunden Bochum zählt vor allem der Spaß in der Gruppe. Gemeinsame Bewegung im Freien ist das Konzept, mit dem das kleine und junge Team der Sportsfreunde seine Mitglieder überzeugt. Das Kursangebot beinhaltet Ultimate Frisbee, Lauftreffs, Yoga, Longboard-Fahrsicherheitstraining und Sportreisen. Dabei verfügen die Sportsfreunde über keine eigenen Sportanlagen, sondern nutzen vor allem den öffentlichen Raum.

Besonderheiten: Mutter-Kind-Training, Trendsportarten, flexibles, aber durch den Gemeinschaftsaspekt trotzdem zum Sport motivierendes, flexibles Mitgliedschaftsmodell

6.6 Park am Gleisdreieck Berlin



Auf einer lange Zeit ungenutzten innenstadtnahen Bahnbrache ist mit intensiver Bürgerbeteiligung ein 35 Hektar großer Park entstanden, der ausladende Wiesen, zahlreiche generationenübergreifende Sportanlagen, Skateparks und Spielplätze bietet. Dabei wurde kreativ mit dem Bahn-Erbe umgegangen: Zahlreiche Eisenbahnrelikte sind gestalterisch in den Park integriert.

Besonderheiten: Eisenbahnrelikte sind gestalterisch in den Park integriert, wichtige innenstadtnahe neue Grünfläche.

6.7 High Line Park New York



Eine vom Abriss bedrohte Hochbahnstrecke wurde vom Verein Friends of the High Line vor der Zerstörung bewahrt und anschließend in einen Bahntrassenpark umgewandelt. Heute ist der Park eine beliebte Attraktion bei Touristen und Einheimischen, der zudem die Beliebtheit der umliegenden Wohngebiete – ganz im Gegensatz zur früheren Hochbahn – deutlich gesteigert hat.

Besonderheiten: Park schwebt über den Straßen zwischen Hochhäusern, gutes Beispiel für intelligente Nutzung von Brachflächen und Schaffung von Grünflächen in dicht besiedelten Gebieten.

6.8 Seestadt Aspern



Auf einem ehemaligen Flugfeld im Norden Wiens entsteht ein neues Stadtquartier, bei dem der ÖPNV und das Fahrrad die dominierenden Verkehrsarten sein sollen, während Autos nur in Quartiersgaragen und auf wenigen bewirtschafteten Parkplätzen im Straßenraum abgestellt werden können. Um die Nutzung des Umweltverbundes zu stärken, wurde die Linie U2 schon frühzeitig bis zur Seestadt verlängert und schon während der Bauphase bedient.

Besonderheiten: Eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas, wurde nach den Smart-City-Kriterien gestaltet, ein engmaschiges Fußverkehrsnetz und großzügige Fahrradwege sowie Grünverbindungen und ein Fahrradcorso auf der Ringstraße sind geplant.



Grüngürtel Köln



Stadt Mülheim an der Ruhr



Superskilen Park Kopenhagen



Neuer Campus Wien

6.9 Grüngürtel Köln



Der Abbau der preußischen Festungsanlagen nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichte der Stadt Köln an deren Stelle Parks anzulegen, die zwei jeweils zusammenhängende Grüngürtel bilden. Diese werden gerne von Joggern, Spaziergängern, zum Grillen oder für Freizeitsport genutzt. Die Stadt fördert die sportliche Nutzung der Grünflächen durch einen kostenlosen Tennisplatz, Outdoor-Fitnessgeräte und Basketballkörbe.

Besonderheiten: Zusammenhängende, innenstadtnahe Grünfläche, viele kostenlose sportliche Nutzungen möglich

6.10 Masterplan „Spielen und Bewegen“ der Stadt Mülheim an der Ruhr



2012 wurde der Masterplan „Spielen und Bewegen“ verabschiedet. Dessen Ziele sind unter anderem die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die Schaffung von Grün-, Spiel- und Aufenthaltsräumen für Kinder und Jugendliche. Die Bestandsanalyse erfolgte 2013, die Planaufstellung 2014/2015. Parallel wurden bereits sogenannte „Starterprojekte“ umgesetzt. Ein Straßenübergang wurde umgestaltet, um eine Spiel- und Grünfläche für Kinder, Senioren und Gehbehinderte besser erreichbar zu machen. Eine Skateanlage wurde erneuert und vergrößert sowie eine Pétanquebahn gebaut.

Besonderheiten: Umfassender Leitbildprozess, der Ziele für die Stadtplanung definiert, Fokus auf Kinder-, Familien und Seniorenfreundlichkeit

6.11 Superkilen Park Kopenhagen



In einem Multikulti-Viertel in Kopenhagen wurden die Bewohner gefragt, welche Dinge sie aus ihren Heimatländern am meisten vermissen. Ihre Antworten wurden bei der Gestaltung des Superkilen Parks berücksichtigt. Entstanden ist ein spektakulärer Park, mit dem sich die Menschen in der Nachbarschaft sehr stark identifizieren: vielfältig, aber aus einem Guss, mit zahlreichen Sitz- und Bewegungsmöglichkeiten und einem wöchentlichen Markt.

Besonderheiten: Vorbildliche Bürgerbeteiligung, tolles Design, das die Vielfalt veranschaulicht, zahlreiche Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten

6.12 Neuer Campus Wirtschaftsuniversität Wien



Mit dem neuen Campus der Wirtschaftsuniversität Wien direkt neben dem Wiener Prater ist der Grundstein für ein neues, barrierefreies Uniquartier gelegt worden. Auf dem Campus finden sich neben den unirelevanten Einrichtungen Cafés, Restaurants, ein Supermarkt, Basketball- und Tischtennisplätze, zahlreiche Fahrradabstellbügel und schön gestaltete Sitzbereiche, die auch von Menschen von außerhalb gerne benutzt werden.

Besonderheiten: Architektonisch interessant (von mehreren internationalen Büros gestaltet), Fokus auf Barrierefreiheit, Nähe von Lernen und Sport

6.13 Klein, aber fein

Vor Mülleimern in Luzern wurden Minispiele angebracht, die Menschen dazu anregen sollen, ihren Müll wegzuworfen. Gleichzeitig werten sie den Stadtraum zum Spiel- und Bewegungsraum auf. Typische Spiele sind zum Beispiel: Hickelkasten, Labyrinth oder Basketball (mit Freiwurflinie vor dem Mülleimer).

Die App „Trinkwasser unterwegs“ zeigt in ganz Deutschland die jeweils nächste Trinkwasserquelle auf einer Karte an – ob Brunnen an öffentlichen Plätzen oder Wasserspender in Einkaufszentren. Trinkwasserversorger können ihre öffentlichen Brunnen auf der Plattform eintragen lassen und damit den Fußgängern ihren nächsten Stadtbesuch verschönern.

In Braunschweig kann in 43 verschiedenen Geschäften jederzeit ein Regenschirm gegen ein Pfand von fünf Euro ausgeliehen werden. Fußgänger können den Schirm in allen teilnehmenden Geschäften zurückgeben oder einfach behalten. Das Angebot geht zurück auf eine Initiative des Arbeitsausschusses Innenstadt Braunschweig e.V.

In New York wurden im Projekt „Stair Promp Signage“ in vielen Treppenhäusern Schilder mit motivierenden Auf-

schriften wie „Change happens one step at a time“ und Informationen zu den gesundheitlichen Vorteilen von körperlicher Aktivität angebracht. Damit soll die Entscheidung, die Treppe anstelle des Fahrstuhls zu nehmen, erleichtert werden. Insgesamt wurden schon 30.000 Kopien der Plakate verteilt.

Zwei Studenten der Hochschule für Gestaltung Schwäbisch-Gmünd haben unter dem Titel „Stadtathleten“ einen stadtweiten, generationenübergreifenden Fitnessparcours entwickelt. Bushaltestellen, Treppen und Unterführungen werden als Fitnessstationen mit einbezogen. Die Haltestellen sind zum Beispiel mit Geräten ausgestattet, die sowohl zum Sitzen als auch für Übungen verwendet werden können. Die speziell entwickelten Geräte sollen auch beim Warten zu ein bisschen Bewegung animieren: Ein pedalbetriebener Trinkbrunnen gibt zum Beispiel erst nach einigen Kurbelumdrehungen Wasser frei.

Einige Berliner Senioren unterschiedlichen Alters und körperlicher Ausdauer finden sich wöchentlich zu sogenannten Spaziergangsgruppen zusammen, um ein paar gemeinsame Schritte durchs eigene Viertel zu machen. Häufig begleiten ehrenamtliche Personen die





Spaziergänger. Die Mitgehenden entscheiden selbst über das Tempo, die Route und natürlich die Gesprächsthemen. Durch dieses sehr kostengünstige und niederschwellige Bewegungsangebot entsteht ein hoher sozialer wie gesellschaftlicher Nutzen.

Immer mehr Kommunen möchten für ihre Bürger Sport- und Bewegungsparks errichten. Das Hessische Sozialministerium hat im „Leitfaden für die Einrichtung von Bewegungsparcours“ Kriterien für deren Bau festgelegt. Der Leitfaden enthält Hinweise für die Wahl des Standorts, der Geräte und vieles mehr. Außerdem sind ausführliche Richtlinien zur Ausgestaltung, zur Anpassung an Zielgruppen (Senioren, Familien ...) und zur maximalen Entfernung von den Wohnorten der Nutzer (15 Minuten) enthalten. Ergänzt wird dies durch die detaillierte Analyse zweier Musterparcours in Darmstadt und Hanau.

Eine Van-Gogh-Themenradroute führt durch die niederländische Provinz Nordbrabant zu wichtigen Stationen in der Biografie des berühmten Malers. Inspiriert von dessen bekanntem Gemälde „Sternennacht“ hat der Künstler Daan Roosegaarde einen Teil des Radwegs mit fluoreszierender Farbe gestaltet. Sie wird tagsüber vom Sonnenlicht aufgeladen, dient nachts bis zu acht Stunden lang als Beleuchtung und macht auf diese Weise das Kunstwerk be- und erfahrbar.

In der Schweiz ist Radfahren die Sportart Nummer eins. Damit Mountainbiker auch in den Städten auf Ihre Kosten kommen, entstehen dort immer mehr Pumptracks. Das sind Buckelpisten, auf denen auf kleinstem Raum Fahrtechnik und Ausdauer trainiert werden können. Zielgruppe: alle Menschen von zwei bis 70 Jahren.

7. Fördermöglichkeiten für bewegungsaktivierende Infrastruktur

Europaweite Programme

Die Europäische Union hat zwei Förderprogramme, die besonders für die Implementierung von bewegungsaktivierender Infrastruktur relevant sind. *Horizont 2020* ist eine Initiative zur Unterstützung von Forschung auf den Gebieten zentraler gesellschaftlicher Herausforderungen (Challenges). Eine dieser Challenges ist das Feld Gesundheit, demografischer Wandel und Wohlbefinden. Hier besteht für Kommunen die Möglichkeit sich in Kooperation mit Forschungseinrichtungen als Modellregion zu bewerben und Fördergelder für die Erprobung innovativer Ideen zu bekommen.

Eine zweite Option bietet der *Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)*. Dieser soll vor allem strukturschwache oder vom Strukturwandel betroffene Regionen unterstützen. Ein Ziel des Programms, auf das man sich bei einer Bewerbung um Fördermittel berufen kann, ist die Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und die Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen.

Bundesweite Programme

Auch auf Bundesebene gibt es Möglichkeiten, Mittel für die Umsetzung kommunaler bewegungsförderlicher Projekte zu bekommen. Die *Nationale Klimaschutzinitiative* setzt einen Schwerpunkt bei der Förderung nachhaltiger Mobilität. Bewegungsfördernde Fuß- und Radverkehrsprojekte tragen auch zum Klimaschutz bei und können somit über dieses Programm gefördert werden.

Auch der *Nationale Radverkehrsplan* stellt Mittel für Vorhaben bereit, die den Umstieg vom Auto auf körperaktive Mobilität erleichtern sollen. Hier ist die Auswahl der förderungswürdigen Projekte natürlich auf solche für den Radverkehr beschränkt.

Programme des Landes Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen hat eine eigene *Förderrichtlinie Nahmobilität* herausgegeben. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr unterstützt damit eine breite Palette von Maßnahmen der Fuß-

und Radverkehrsförderung, die helfen sollen, die körperaktive Mobilität im Nahbereich weiter auszubauen, zum Beispiel Bau von Radwegen, Markierungen, Abstellanlagen, Wegweisung und anderes mehr. Für Mitglieder der AGFS werden darüber hinaus auch Modal-Split-Erhebungen und Öffentlichkeitsarbeit für Nahmobilität gefördert. Auch im Programm *Soziale Stadt NRW* eröffnen sich Optionen, aktive Bewegung zu fördern. Das Programm richtet sich an Gebiete mit besonderem Entwicklungsbedarf, die zum Beispiel durch Strukturwandel oder eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit geprägt sind. In diesen Gebieten sollen die Wohn- und Lebensbedingungen durch das Programm verbessert werden, da die soziale Situation mit einer schlechteren gesundheitlichen Lage einher geht. Die Errichtung von (Bewegungs-)Parks und die bewegungsfördernde Straßenneugestaltung könnten durch dieses Programm bezuschusst werden.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten

Eine andere Option der Finanzierung ist die Kooperation mit *Krankenkassen*. Sie haben oft schon eigene bewegungsaktivierende Konzepte erstellt (siehe zum Beispiel BARMER GEK Greensport auf Seite 55) und können eingeladen werden, diese in der Kommune umzusetzen. Auch unterstützen Krankenkassen oftmals kommunale Aktionen, so fördert zum Beispiel die Techniker Krankenkasse (TK) mit ihrem Angebot „Gesunde Kommune“ Projekte auf Quartiers-, Gemeinde- oder regionaler Ebene.

Immobilien- und Standortgemeinschaften sind meistens sehr gut darin, Finanzmittel für Orte in ihrem Einflussbereich zu erschließen. Vor allem Maßnahmen, die direkt der Attraktivität einer Straße zugutekommen, wie zum Beispiel das Anbringen von bewegungsaktivierendem Straßenmobiliar, können von ihnen unterstützt werden.

Stiftungen, hier insbesondere Stiftungen im lokalen Kontext (Bürgerstiftungen) befassen sich häufig mit sozialen und kulturellen Aspekten des kommunalen Zusammenlebens. Je nach Schwerpunkt können dort auch Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden, die auf Gesunderhaltung und Bewegungsförderung zielen.

Weiterführende Informationen im Internet

Übersichten und Portale

- Förderfibel Radverkehr: Umfangreiche Recherchemöglichkeit in Landes- und Bundesförderprogrammen mit Schwerpunkt Radverkehr: www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/
- Übersicht mit umfangreicher Recherchemöglichkeit von nationalen und EU-Förderprogrammen: www.foerderdatenbank.de
- Übersicht und Recherche nach Förderprogrammen im Kontext des Klimaschutzes: www.klimaschutz.de/de/themen/kommune

Einzelne Programme

- Förderung nicht investiver Maßnahmen durch den Nationalen Radverkehrsplan NRVP: www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp/
- Europäische Regionalförderung (EFRE). Die Kontaktadressen für die einzelnen Bundesländer unter: ec.europa.eu/regional_policy/index.cfm/de/
- Übersicht der nationalen Kontaktstellen im EU-Programm Horizont 2020: www.horizont2020.de/beratung-nks.htm
- Städtenetzwerk im EU-CIVITAS-Programm: www.civitas.eu/civinet/civinet-german
- Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen unter: recht.nrw.de

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten

- „Gesunde Kommunen“ der Techniker Krankenkasse: www.tk.de/tk/vorsorge-und-frueherkennen/gesunde-lebenswelten/gesunde-kommune/39532
- Auf der Seite www.buergerstiftungen.org findet sich unter dem Menüpunkt „Vernetzen“ eine regionale Suche nach Bürgerstiftungen mit dem Gütesiegel des Bundesverbandes Deutscher Stiftungen.

Alle Links finden Sie direkt zum Anklicken auf: www.agfs-nrw.de/126

8. Schlussbetrachtung

Im Mittelpunkt dieser Broschüre steht die Forderung nach einem Umdenken: in Bezug auf die Stadt, unser Verständnis von Mobilität und eine Infrastruktur, die selbstständige Bewegung aktiv fördert. Plädiert wird dabei für eine in diesem Kontext beschriebene *Transformation* der Straße und letztlich des öffentlichen Raums. Muck Petzet, der Generalkommissar für den deutschen Beitrag auf der Architekturbiennale in Venedig 2012, hat mit Blick auf die zukünftige Architektur- und Stadtentwicklung den kategorischen Imperativ formuliert: „Jeder für eine Änderung nötige Aufwand muss durch eine Verbesserung gerechtfertigt werden.“ Tatsächlich gibt es gewichtige Gründe dafür, neu zu denken, neu zu planen und neu zu investieren: in Bezug auf die Stadtentwicklung genauso wie mit Blick auf Mobilität und Verkehr, Gesellschaft und Bewegung.



Stadtentwicklung

Die Frage, wie wir in Zukunft leben, wohnen und mobil sein wollen, ist drängender denn je: Bereits heute lebt mehr als jeder zweite Mensch in einer Stadt. Nach Prognosen der UNO wird der weltweite Anteil der städtischen Bevölkerung bis 2030 auf über 60 Prozent steigen und im Jahr 2050 rund 70 Prozent erreichen. In Europa ist die Urbanisierung bereits so weit fortgeschritten, dass über 70 Prozent der Menschen in Städten leben. Und auch in Deutschland gibt es über alle Generationen hinweg einen klaren Trend zur Reurbanisierung. Die damit verbundenen Herausforderungen in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz, demografischen Wandel, Energiewende, Mobilität und anderes sind immens. Mit dem „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität“ setzt sich die Landesregierung NRW für die Renaissance der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ ein. Ein Konzept, das nicht nur eine Steigerung der Lebensqualität und die Lösung vielfältiger Probleme in Aussicht stellt, sondern darüber hinaus wichtige Standortvorteile im Wettbewerb um junge Familien, kreative Start-ups, Unternehmen und qualifizierte Mitarbeiter bietet.

Mobilität und Verkehr

Durch jahrzehntelange ordnungs- und infrastrukturpolitische Entscheidungen dominiert das Auto in Stadt und Land heute den öffentlichen Raum – mit weiterwachsender Tendenz und den beschriebenen Folgewirkungen. Dabei kann es im Regelfall leicht ersetzt werden: 80 Prozent aller Fahrten werden mit dem Pkw absolviert; rund die Hälfte sind Kurzstreckenfahrten bis 5 Kilometer. Genau hier ist der Ansatzpunkt für einen Perspektivwechsel zugunsten einer integrierten Betrachtung von Stadt – Mobilität – Umwelt – Gesundheit – Sport. Regelmäßige körperliche Aktivität im Alltag kann und muss die Basis individueller und gesundheitsfördernder Mobilität bilden. Zufußgehen und Radfahren müssen zur „Basismobilität“ werden, mit einer Zielmarke im Modal Split von 60 Pro-

zent (siehe dazu die AGFS-Broschüre „Nahmobilität 2.0“). Dass dieses Ziel kein „Selbstläufer“ ist, sondern nur auf der Grundlage bewegungsaktivierender Rahmenbedingungen gelingen kann, zeigt der ernüchternde Blick auf statistische Daten und die weiterhin bewegungsarme und automobilen Prägung junger Menschen.

Wenn Zukunftsmobilität an den Parametern Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und Gesundheit gemessen werden soll, dann lassen sich folgende Ableitungen treffen:

- E-mobile und auch selbstfahrende Autos lösen nicht das „Flächenproblem“ des Autos als Massenverkehrsmittel.
- Carsharing wird allen Prognosen zufolge den Privatbesitz bzw. die Privatnutzung des Pkw augenscheinlich, aber nicht signifikant reduzieren – zumindest nicht mittelfristig.
- Eine Verlagerung vom Auto in die öffentlichen Verkehre ist nur begrenzt möglich, weil heute in vielen Großstädten das Potenzial über Fahrverdichtung und Optimierung der Wagenlänge (-anzahl) zum Teil bereits ausgeschöpft ist und ein weiterer Ausbau der ÖV-Infrastruktur (Stichwort „zweites Gleis“) immense Kosten verursacht.
- Technologie und digitale verkehrsmittelübergreifende Informations- und Buchungssysteme erleichtern eine verstärkte multimodale Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel deutlich, lösen jedoch keine infrastrukturellen Engpässe auf.
- Hoffnungsträger ist und bleibt die Nahmobilität. Die Stadt der Zukunft ist kompakt, urban, grün und in besonderem Maße „nahmobil“.

Gesellschaft und Bewegung

Aktuelle wissenschaftliche Studien zeigen: Nicht nur Erwachsene leiden unter einem starken Mangel an Bewegung, aktuell wächst auch eine bewegungsarme und damit kranke neue Generation heran. „Wer sich keine Zeit für Bewegung nimmt, der wird sich später umso mehr Zeit für seine Krankheiten nehmen müssen“, so Prof. Dr. Ingo Froböse in Anlehnung an Sebastian Kneipp. Unsere Gesellschaft muss sich damit entscheiden, wie sie in Zukunft nicht nur die Mobilität, sondern auch die Gesundheit erhalten und gezielt fördern kann und will. Eine wichtige

Funktion kommt dabei der Integration von mehr körperlicher Aktivität in den Alltag zu. „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ ist hier Vision und Handlungsansatz zugleich. Es gilt, attraktive Bewegungsräume und -möglichkeiten im Lebensumfeld der Menschen zu schaffen und anreizbasierte, ganzheitliche Handlungsansätze zu entwickeln, die das Bewegungsverhalten der Menschen positiv und nachhaltig beeinflussen.

Ausblick

Jedes dieser drei Kernthemen – Stadtentwicklung, Mobilität und Gesellschaft – für sich betrachtet rechtfertigt die in der vorliegenden Broschüre beschriebene *Transformation* des öffentlichen Raums. Bei der Umsetzung und der Entwicklung hin zu einer „Bewegungsstadt“ kommt es im Wesentlichen auf die Etablierung einer „Entscheidungsarchitektur“, nicht nur beim Bürger, sondern auch bei den Verantwortlichen in den Kommunen, und einer interdisziplinären Kooperation auf allen Ebenen an. Auch wenn die Veränderung der baulichen Infrastruktur eher eine langfristige Aufgabe ist, können im öffentlichen Raum kurzfristig und unkompliziert niedrigschwellige Bewegungsangebote realisiert werden. Ute Schäfer, Ministerin für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport in NRW und Vorsitzende der Sportministerkonferenz 2015/2016, hat dazu beispielsweise mit „Sport to go“ eine entsprechende Initiative gestartet.

Richtungsweisend sind auch weitere Projekte und Initiativen der nordrhein-westfälischen Landesregierung, wie zum Beispiel „Sport für Alle“, „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ sowie die Einrichtung der bereichsübergreifenden Arbeitsgruppe, die das Entstehen dieser Broschüre ermöglichte, und nicht zuletzt die Kampagnen der AGFS („Ich bin die Energie“) und des Landessportbundes NRW („Bewegt GESUND bleiben in NRW!“, „Bewegt ÄLTER werden in NRW!“, „NRW bewegt seine KINDER!“, „Überwinde deinen inneren Schweinehund“). Wichtigster Handlungsträger, auch das macht die vorliegende Broschüre deutlich, sind und bleiben aber die Kommunen. Deshalb besteht eine wichtige Aufgabe der Landesregierung und der AGFS darin, sie nach Kräften bei ihren Bemühungen zu unterstützen.

9. Literatur

- ADFC (2013). Fahrrad-Monitor Deutschland 2013. ADFC.
- ADFC (20.05.2014). Auftakt für „Mit dem Rad zur Arbeit“ 2014. Abgerufen am 14.10.2014 von <http://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/auftakt-fuer-mit-dem-rad-zur-arbeit-2014>
- Adipositas Stiftung Deutschland (2014). Essen bis die Feuerwehr kommt. Abgerufen am 22.10.2014 von <http://www.adipositas-stiftung.org/2013/04/13/essen-bis-die-feuerwehr-kommt/>
- AOK (2014). Diabetes Mellitus Typ 1. Abgerufen am 22.10.2014 von <http://www.aok.de/bundesweit/gesundheitscuraplan-diabetes-mellitus-typ1-unterschied-typ2-152.php>
- BARMER GEK (2014). Greensport. Abgerufen am 06.10.2014 von <https://www.barmer-gek.de/barmer/web/Portale/Versicherte/Rundum-gutversichert/In-Bewegung/Machen-Sie-mit/Trainingsvideos/Greensport-Bewegungsvideos.html>
- Berliner Morgenpost (06.06.2014). Fahrradfahren boomt in Berlin stärker als bislang bekannt. Abgerufen am 23.10.2014 von <http://www.morgenpost.de/berlin/article128783191/Fahrradfahren-boomt-in-Berlin-staerker-als-bislang-bekannt.html>
- BeSITZbare Stadt Griesheim (2014). BeSITZbare Stadt Griesheim. Abgerufen am 07.10.2014 von http://beispielbare-stadt.efhd.de/besitzbare_Stadt.php
- Beispielbare Stadt Griesheim. (2014). Beispielbare Stadt Griesheim. Abgerufen am 07.10.2014 von http://beispielbare-stadt.efhd.de/beispielbare_Stadt.php
- Blech, J. (2006). Hirn, kuriere dich selbst!. DER SPIEGEL (20), S. 164–178.
- Böhme, C. Schuleri-Hartje, U.-K. (2003). Gesundheitsförderung – Schlüsselthema integrierter Stadtentwicklung. In: Soziale Stadt info, Nr. 11, S. 2–8.
- booz&co. (2011). Vorteil Vorsorge. Die Rolle der betrieblichen Gesundheitsvorsorge für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland. München: Felix Burda Stiftung.
- Brachmann, C., Bräuer, D., Schmitz, A. Querungsanlagen für den Fußverkehr – Von „A“ wie Aufpflasterung bis „Z“ wie Zebrastreifen. In: Bracher, T., Dziekan, K., Gies, J., Holzapfel, H., Huber, F., Kiepe, F., Reutter, U., Saary, K., Schwedes, O. (Hrsg.) (2009). Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 70. Ergänzungslieferung
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (23.10.2014). Verhältnisprävention – Die Bedeutung des Milieus. Abgerufen am 27.10.2014 von <http://www.gesundheitsforschung-bmbf.de/de/verhaeltnispraevention-die-bedeutung-des-milieus.php>
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2010) Stadtquartiere für Jung und Alt – eine Zukunftsausgabe. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- DEKRA e.V. (2014). Jeder Dritte denkt an E-Bike-Kauf. Pressemitteilung vom 21.03.2014. Stuttgart.
- Deutsche Gesellschaft für Sportmedizin und Prävention (2009). Erhebungen beweisen: Prävention kann Milliarden sparen. Ein großes, zu wenig genutztes Potential. Pressemitteilung, Frankfurt.
- Deutsche Krankenversicherung (DKV) (Hrsg.) (2015). Wie gesund lebt Deutschland? Düsseldorf.
- Deutscher Bundestag (2014). Deutscher Bundestag. Abgerufen am 02.10.2014 von http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2013/43484827_kw12_de_regierungsbefragung/211606
- Deutsches Institut für Urbanistik (2011). Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- Deutsches Institut für Urbanistik difu (2012). Forschung Radverkehr – Organisation O-4/2012. Berlin.
- Deutsches Mobilitätspanel (MOP). Wissenschaftliche Begleitung und Auswertung. Bericht 2012/2013: Alltagsmobilität und Fahrleistungen. Abgerufen am 11.11.2014 unter <http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/62.php>
- DEW21 (29.04.2013). 32 DEW21-Trinkwasserbrunnen bieten kostenlose Erfrischung. Abgerufen am 20.10.2014 von <http://www.dew21.de/de/ueber-dew21/Presse--Kommunikation/Pressemeldungen/32-DEW21-Trinkwasserbrunnen-bieten-kostenlose-Erfrischung.html>
- DIE WELT (28.04.2014a). Wettlauf mit dem Zucker. Knapp sechs Millionen Deutsche leiden unter Diabetes. Wer sich bewegt, kann die Krankheit stoppen. DIE WELT (20).
- DIE WELT (06.06.2014b). Der Körper ist willig, aber der Geist ist zu schwach. DIE WELT (11).
- DIE WELT (06.06.2014c). „Bewegungsmangel ist das zweite Rauchen“. DIE WELT (11).
- Fasel, F., Geuter, G. (2011). Bewegungsförderung in Lebenswelten. Wissenschaftliche Grundlagen und Beispiele guter Praxis. Erweiterte Dokumentation der Fachtagung „Bewegungsförderung in Lebenswelten“ am 18. Oktober 2011 in Düsseldorf. Düsseldorf.
- FIS Forschungs-Informationssystem. Lichtsignalanlagen. Abgerufen am 04.02.2015 von www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/342328/
- Freie Universität Berlin (2007). Multiplikatoren Ausbildung. Bildung für nachhaltige Entwicklung an Ganztagschulen. Abgerufen am 29.10.2014 von http://www.bne-ganztagschule.de/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid=27

- Gatterer, H., Huber, T., Huber, J., Kirig, A., Kühmayer, F., Seitz, J. (2012). Healthness. Die nächste Stufe des Megatrends Gesundheit. Kelkheim: Zukunftsinstitut GmbH.
- GdP Gewerkschaft der Polizei (2014). GdP NRW fordert Tempo 30 in Innenstädten. Pressemitteilung vom 06.11.2014. Abgerufen am 04.02.2015 von www.gdp.de/id/DE_GdP-NRW-fordert-Tempo-30-in-Innenstaedten
- Geuter, G., Holleder, A. (Hrsg.) (2012). Handbuch Bewegungsförderung und Gesundheit. Bern.
- Halle, M. (2012). Zellen fahren gerne Fahrrad. Mit gesunden Gefäßen länger jung bleiben. München: Wilhelm Goldmann Verlag.
- HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung.
- Huber, M., Kirig, A., Muntschick, V. (2014). Sportivity. Die Zukunft des Sports. Frankfurt: Zukunftsinstitut.
- infas/DLR. (2010). Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht, Bonn.
- Institut für Betriebliche Gesundheitsförderung (2014). Institut für Betriebliche Gesundheitsförderung. Abgerufen am 06.10.2014 von <http://www.bgf-institut.de/angebot.html>
- Kraftfahrtbundesamt. Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes zum 1. Januar 2014. Abgerufen am 12.12.2014 von http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html
- Kuratorium für Verkehrssicherheit (2014). Tempolimits retten Leben! Abgerufen am 13.10.2014 von <http://www.kfv.at/killernr1>
- Landessportbund Hessen (Hg.) (2001a). Spiel-, Sport- und Bewegungsräume in der Stadt. Aachen: Meyer & Meyer.
- Landessportbund Hessen (Hg.) (2001b). Schulhof in Bewegung. Orientieren – Planen – Gestalten. Aachen: Meyer & Meyer.
- Landessportbund Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012a). Grundorientierung. Chancen ergreifen, Perspektiven schaffen, unsere Gesellschaft mitgestalten – Vereinssport 2020. Duisburg.
- Landessportbund Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012b). Bewegt gesund bleiben in NRW! Programm des Landessportbundes NRW im Verbundsystem mit den Fachverbänden und Bündeln in Nordrhein-Westfalen. Duisburg.
- Landessportbund Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012c). Gesundheitsförderung in Lebenswelten. Grundlagen und Orientierungen für Fachverbände, Stadt-/Kreisverbände, Stadt-/Gemeindegemeinschaften und Sportvereine. Eigenverlag. Duisburg.
- Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen. (2012). Bewegungs- und gesundheitsförderliche Kommune. Evidenzen und Handlungskonzept für die Kommunalentwicklung – ein Leitfaden. Bielefeld: LZG.NRW. Abgerufen am 05.02.2015 von https://www.lzg.nrw.de/_media/pdf/service/Publikationen/2012_druckfrisch/bewegungs-_und_gesundheitsfoerderliche_kommune_lzg-nrw_2012.pdf
- LeaseRad GmbH (2014). LeaseRad. Abgerufen am 06.10.2014 von <http://www.leaserad.de/>
- Lüneburger Heide (14.05.2014). Heike Drechsler eröffnet ersten Green Sport Parcours in der Lüneburger Heide. Abgerufen am 20.10.2014 von http://www.lueburger-heide.de/11646_Heike_Drechsler_eroeffnet_ersten_Green_Sport_Parcours_i.html
- Macmillan, A., Connor, J., Witten, K., Kearns, R., Rees, D., Woodward, A. (2014). The Societal Costs and Benefits of Commuter Bicycling: Simulating the Effects of Specific Policies Using System Dynamics Modeling. *Environ Health Perspect*, 122(10), S. 335–344.
- Meisel, U. (2011). „Multiperspektivische Quartiersforschung“. *ILS Journal* (1), S. 12.
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) (2014). Urbanes Grün – Konzepte und Instrumente. Leitfaden für Planerinnen und Planer. Düsseldorf: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Ng, M., Fleming, T., Robinson, M., Thomson, B., Graetz, N., Margono, C. (2014). Global, regional, and national prevalence of overweight and obesity in children and adults during 1980–2013: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2013. *The Lancet*, 9945(384), S. 766–781.
- Randelhoff, M. (2012). 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts – Welche Wirkung hätte eine Änderung? (Pro und Contra). Stand 10.05.2014. Abgerufen am 04.02.2015 von www.zukunft-mobilitaet.net/9934/analyse/30-stundenkilometer-kmh-pro-contra-regelgeschwindigkeit/
- Robert Koch-Institut (2013). Körperliche Aktivität. Ergebnisse zur Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland. *Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz*, 56(5-6), S. 765–771.
- Roland Berger Strategy Consultants (2014). Shared Mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transportation game. München: Roland Berger Strategy Consultants GmbH.
- Roth, R., Jakob, E., Krämer, A. (2004): Neue Entwicklungen bei Natursportarten, Konfliktpotentiale und Lösungsmöglichkeiten. Institut für Natursport und Ökologie (Hrsg.). Schriftenreihe Natursport und Ökologie – Band 15. Köln.
- RP ONLINE (15.03.2008). Wer Treppen steigt, lebt länger. Abgerufen am 14.10.2014 von <http://www.rp-online.de/leben/gesundheit/news/wer-treppen-steigt-lebt-laenger-aid-1.2331778>
- Schmidt, A. (2014). *GesundBewegen*. Köln.
- SPIEGEL ONLINE (15.05.2014). Fitness und Herzgesundheit: Ärzte grübeln über beste Sport-Dosis. Abgerufen am 06.10.2014 von <http://www.spiegel.de/gesundheit/ernaehrung/herz-und-fitness-wie-viel-sport-ist-optimal-a-969356.html>

→ Sportsfreunde Bochum (2014). Herzlich Willkommen bei den Sportsfreunden!. Abgerufen am 20.10.2014 von <http://www.sportsfreunde-bochum.de/>

→ Stadt Braunschweig (2014). Regenschirmverleih. Abgerufen am 20.10.2014 von <http://www.braunschweig.de/leben/in-nenstadt/service/leihschirme.html>

→ Stadt Wien (26.04.2013). Wiener Wasser: Mehr als 900 Trinkbrunnen bieten wieder Erfrischung an heißen Tagen. Abgerufen am 20.10.2014 von <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/04/26022.html>

→ Statistisches Bundesamt (2014a). Gesundheit. Abgerufen am 22.10.2014 von <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Gesundheit.html>

→ Statistisches Bundesamt (02.06.2014b). 30% der Haushalte in großen Städten setzen allein aufs Rad. Abgerufen am 04.11.2014 von https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/06/PD14_191_632.html

→ Süddeutsche Zeitung (14.05.2014). Fahrradrends 2014 – Fett, klassisch und elektrisch. Abgerufen am 23.10.2014 von <http://www.sueddeutsche.de/auto/fahrradtrends-sms-vom-fahrrad-1.1922344>

→ Techniker Krankenkasse (2013). Beweg Dich, Deutschland! Abgerufen am 04.02.2015 von http://www.tk.de/centaurus/servlet/contentblob/568892/Datei/113810/TK_Studienband_zur_Bewegungsumfrage.pdf

→ Techniker Krankenkasse (2014). TK fördert gesunde Lebenswelt. TK aktuell (1), S. 20.

→ Thoman, A., Jakob, E. (2012): Slacklines in urbanen Räumen – am Beispiel der Stadt Köln. In: Aktuelle Studien zur Entwicklung und Praxis der Trendsportart Slackline (31-42). Köln.

→ Trinkwasser unterwegs (2014). Trinkwasser unterwegs. Abgerufen am 20.10.2014 von <http://www.trinkwasser-unterwegs.de/>

→ TÜV Rheinland (2015). Pressemitteilung vom 13.01.2015. Köln.

→ Velobiz.de Magazin, Ausgabe 01/2013.

→ WHO (2009). Global Health Risks. Mortality and burden of disease attributable to selected major risks. World Health Organization. Abgerufen am 05.02.2015 von http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/GlobalHealthRisks_report_full.pdf

→ ZEIT Online (2007). ZEIT Online. Abgerufen am 02.10.2014 von http://www.zeit.de/2007/38/Interv_-Knoflacher#

Bildnachweise

Titel: Si-Gal, istockphoto.com

Seite 3: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Seite 5: Maridav, fotolia.de

Seite 7: Andrea Bowinkelmann, Landessportbund NRW

Seite 11: lzf, fotolia.de

Seite 14: rangizzz, fotolia.de

Seite 16, 17: Andrea Bowinkelmann, Landessportbund NRW

Seite 16: Peter Prengel, Presse- und Kommunikationsamt der Stadt Essen

Seite 19: Kzenon, fotolia.de

Seite 20: Andrea Bowinkelmann, Landessportbund NRW

Seite 21: connel_design, fotolia.de

Seite 23: Eugenio Marongiu, 123rf.com

Seite 25: Missy Wegner (StadtRAD Hamburg)

Seite 26, 27: Andrea Bowinkelmann, Landessportbund NRW; Erik Hinz, Landessportbund NRW; connel_design, fotolia.de

Seite 30: Michael Grosler, Landessportbund NRW

Seite 34: Si-Gal, istockphoto.com

Seite 37: Andrea Bowinkelmann, Landessportbund NRW

Seite 38: Stadt Lünen; Mark Ansorg, Landessportbund NRW,

Seite 38, 39: P3 Agentur

Seite 40: Rasmus Hjortshøj – COAST Studio

Seite 43: Rasmus Hjortshøj – COAST Studio

Seite 45: Andrea Bowinkelmann, Landessportbund NRW; Michael Grosler, Landessportbund NRW

Seite 46: Frank Ramspott, istockphoto.com

Seite 49: Peter Prengel, Presse- und Kommunikationsamt der Stadt Essen

Seite 50, 51, 53: P3 Agentur

Seite 55: Stadt Griesheim; DISSING+WEITLING architecture; Stadt Arnsberg; Ralf Bader – FineArt & Photography

Seite 56: www.sportsfreunde-bochum.de; Park am Gleisdreieck; Sportgleis Ostpark © Julian Lanoo; High Line At The Rail Yards – Photo By Iwan Baan; Fahrraddepot © Ludwig Schedl

Seite 57: P3Agentur; Stadt Mülheim an der Ruhr; Iwan Baan; Stephan Huger

Seite 58, 59: Daan Roosegaarde & Heijmans; Jan Röhl; pumptracks gmbh; Clockworx für Stadt Luzern

Seite 63: Etienne Frossard

10. Impressum



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Vorstand Christine Fuchs
Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld
www.agfs-nrw.de
info@agfs-nrw.de



Landessportbund Nordrhein-Westfalen e.V.

Vorstand: Dr. Christoph Niessen,
Ilja Waßenhoven, Martin Wonik
Friedrich-Alfred-Straße 25
47055 Duisburg
www.lsb-nrw.de
info@lsb-nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Familie, Kinder,
Jugend, Kultur und Sport
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Gesundheit,
Emanzipation, Pflege und Alter
des Landes Nordrhein-Westfalen



Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Autoren:

Franz Linder, Benjamin Wühl, Lukas Hartwig,
Reiner Kolberg und Felix Wölfle (Kapitel 5.2.2
und 5.2.3)

Unter Mitarbeit der bereichsübergreifenden AG
„Bewegungsaktivierende Infrastruktur“:

- Detlef Berthold, MFKJKS NRW
- Christine Fuchs, AGFS
- Achim Haase, Landessportbund NRW
- Peter London, MBWSV NRW
- Monika Mallau, MKULNV NRW
- Dr. Michael Matlik, Landessportbund NRW
- Monika Nellen, MGEPA NRW
- Carmen Plischke, MFKJKS NRW
- Wiebke Sannemann,
Landeszentrum Gesundheit NRW
- Heike Szafinski, MKULNV NRW
- Felix Wölfle, Deutsche Sporthochschule Köln

1. Auflage, Februar 2015



Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in diesem Magazin teilweise auf eine geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet. Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

