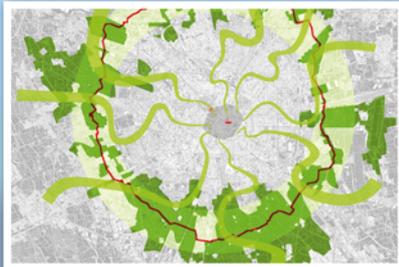


**SOLIDE
FAKTEN**

Bewegungsförderung und aktives Leben im städtischen Umfeld.



DIE ROLLE DER LOKAL- VERWALTUNG



Gesundheit Österreich
GmbH

Geschäftsbereich



SOLIDE FAKTEN

Bewegungsförderung und aktives Leben im städtischen Umfeld.

DIE ROLLE DER LOKALVERWALTUNG

Peggy Edwards und Agis Tsouros

Schlagwörter

KÖRPERLICHE FITNESS
BEWEGUNG
URBANE GESUNDHEIT
GESUNDHEITSFÖRDERUNG
LEBENSSTIL
LOKALVERWALTUNG
KOMMUNALE GESUNDHEITSPANUNG
EUROPA

Kurzbeschreibung

Ob Menschen sich ausreichend bewegen, ist in hohem Maße vom baulichen, natürlichen und sozialen Umfeld abhängig, in dem sie leben, aber auch von persönlichen Faktoren, wie Geschlecht und Alter sowie individuellen Fähigkeiten, Zeit und Motivation. Der Lokalverwaltung kommt eine entscheidende Rolle zu, wenn es darum geht, eine Umwelt zu gestalten, die ausreichend Gelegenheit zu Bewegung und einem aktiven Lebensstil bietet. In dieser Broschüre werden die besten verfügbaren Erkenntnisse über körperliche Aktivität im urbanen Raum in einem kurzen Überblick zusammengefasst und darauf basierend Vorschläge für Politik und Praxis gemacht.

Fragen zu dieser Publikation
richten Sie bitte an:

Gesundheit Österreich GmbH
Geschäftsbereich Fonds Gesun-
des Österreich
Aspernbrückengasse 2
1020 Wien, Österreich

Coverphotos:

Oben links: © Brünn / Freizeitzentrum
Oben Mitte: © Turku
Oben rechts: © World Health Organization / Connie Petersen
Unten links: © Mailand / Planungs-Department
Unten Mitte: © Brünn / Zdenek Kolarik
Unten rechts: © Stoke-on-Trent / Go5 / Nick Gater von ngphotographic

Published in English by the World Health Organization Regional Office for Europe in 2006 under the title Promoting physical activity and active living in urban environments - the role of local governments, © World Health Organization 2006.

Translation rights for an edition in German have been granted to Fonds Gesundes Österreich by the regional Director of the World Health Organization Regional Office for Europe.

The Publisher alone is responsible for the accuracy of the translation.

© World Health Organization 2010

Herausgegeben auf Englisch von der Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa im Jahr 2006 unter dem Titel Promoting physical activity and active living in urban environments - the role of local governments, © Weltgesundheitsorganisation.

Die Übersetzungsrechte für die deutschsprachige Ausgabe wurden dem Fonds Gesunds Österreich vom Regionaldirektor der Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro Europa übertragen.

Der Herausgeber alleine ist für die Richtigkeit der Übersetzung verantwortlich.

© Weltgesundheitsorganisation 2010

Dieses Produkt entspricht dem Österreichischen Umweltzeichen für schadstoffarme Druckprodukte.

Gedruckt in Österreich 2010

Inhalt

Danksagungen	7
Vorwort	9
Einleitung	10
Kernbotschaften	11
1. Aktiver Lebensstil, Gesundheit und lokale Leadership.....	13
2. Körperliche Bewegung: eine gesunde Investition.....	19
3. Herausforderungen und Chancen im gebauten Raum.....	23
4. Herausforderungen und Chancen im sozialen Umfeld.....	32
5. Bevölkerungsgruppen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen.....	38
6. Bewegung in unterschiedlichen Settings.....	46
7. Gesundes Gewicht fördern.....	52
8. Zusammenfassung.....	55
Literatur.....	63
Anhang 1. Kontaktadressen für weitere Information zu den Spotlights.....	71
Anhang 2. Wichtige Dokumente zum Weiterlesen.....	73

Die Serie „Solide Fakten“

Mit dieser Serie verfolgt das WHO Regionalbüro den Zweck, Politikern und anderen Entscheidungsträgern auf präzise und angemessene Weise wissenschaftliche Erkenntnisse („solide Fakten“) über die sozialen und urbanen Aspekte des öffentlichen Gesundheitswesens und verwandter Dienstleistungen näher zu bringen, die der Beschleunigung und Legitimierung politischer Änderungen und Maßnahmen dienen können. Die vorliegende Publikation wurde vom Centre for Urban Health im Regionalbüro für Europa produziert.

Das Center legt den technischen Schwerpunkt seiner Arbeit auf die Entwicklung von Instrumenten und Ressourcen in den Bereichen Gesundheitspolitik, integrierte Planung für Gesundheit und nachhaltige Entwicklung, Stadtplanung, städtische Gesundheitssysteme, partizipatorische Governance und soziale Unterstützung. Das Center ist verantwortlich für das Programm „Healthy Cities and Urban Governance“ (Gesunde Städte und städtische Gesundheitspolitik).

Danksagungen

Die Produktion dieser Publikation erfolgte in Abstimmung mit einer ergänzenden WHO Publikation mit dem Titel *Bewegung und Gesundheit in Europa: Erkenntnisse für das Handeln*, ermöglicht durch die enge Zusammenarbeit zwischen zwei WHO-Programmen (über Verkehr und Gesundheit und über Gesunde Städte und städtische Gesundheitspolitik) und den beteiligten internationalen Experten. Ein gemeinsamer Lenkungsausschuss aus sechs Beiträgern hat die Produktion der beiden Publikationen koordiniert. Eine Redaktionsgruppe unterstützte die Autoren, und externe Prüfer haben die Texte lektoriert.

Gemeinsamer Lenkungsausschuss

Finn Berggren

Gerlev Physical Education and Sports Academy, Slagelse, Denmark

Nick Cavill

Health promotion consultant, Cheshire, Großbritannien

Peggy Edwards

Chelsea Group, Ottawa, Ontario, Kanada

Sonja Kahlmeier

Technical Officer, Transport and Health, WHO European Centre for Environment and Health, Rom, WHO Regionalbüro für Europa

Francesca Racioppi

Wissenschaftlerin, Accidents, Transport and Health, WHO European Centre for Environment and Health, Rom, WHO Regionalbüro für Europa

Agis Tsouros

Regional Adviser, Healthy Cities and Urban Governance, WHO Regionalbüro für Europa

Redaktionsgruppe

Hugh Barton

Faculty of the Built Environment, University of the West of England, Bristol, Großbritannien

Finn Berggren

Gerlev Physical Education and Sports Academy, Slagelse, Dänemark

Marie Louise Bistrup

Technical Officer, Healthy Cities and Urban Governance, WHO Regionalbüro für Europa

Nick Cavill

Health promotion consultant, Cheshire, Großbritannien

Susan Handy

University of California at Davis, USA

Sonja Kahlmeier

Technical Officer, Transport and Health, WHO European Centre for Environment and Health, Rom, WHO Regionalbüro für Europa

Francesca Racioppi

Wissenschaftlerin, Accidents, Transport and Health, WHO European Centre for Environment and Health, Rom, WHO Regionalbüro für Europa

Wir danken den folgenden externen Prüfern: Joan Devlin, Director, Healthy Cities Belfast, Nordirland, Großbritannien; Laura Donisetti, Healthy City Project Coordinator, Mailand, Italien; Mark McCarthy, Department of Epidemiology and Public Health, University College, London, Großbritannien; Harold Kohl, Physical Activity and Health Branch, Centers for Disease Control and Prevention, Atlanta, Georgia, USA; Heini Parkkunen, Coordinator, Healthy City Turku, Turku, Finnland; und Tom Schmid, Physical Activity and Health Branch, Centers for Disease Control and Prevention, Atlanta, Georgia, USA.

Wir danken den Koordinatoren in den Städten des WHO European Healthy Cities Network für die Zusendung von Fallstudien, die wir als Spotlights verwendet haben. Wir danken den Städten und anderen Partnern für die Zusendung von Photographien der unterschiedlichsten Aktivitäten, die in den Städten gesetzt werden, um die Möglichkeiten für Bewegung und einen aktiven Lebensstil zu vergrößern. In Anhang 1 finden sich Kontaktinformationen für bestimmte Aktivitäten.

Wir danken außerdem folgenden WHO-Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen: Gudjón Magnússon (Direktor, Division of Health Programmes), Haik Nikogosian (Stellv. Direktor, Division of Health Programmes), Roar Blom (Focal Point for Physical Activity) und Francesco Branca (Regional Adviser for Nutrition) für hilfreiche Anmerkungen und Beratung sowie für die kontinuierliche Unterstützung in der Entwicklung dieses Dokuments. Vielen Dank auch an Connie Petersen und Hedvig Wibskov, die sich mit großer Sorgfalt allen administrativen Aspekten der Produktion gewidmet haben; David Breuer für die Verbesserung von Stil und Sprache; und Sven Lund für das Creative Design.

Peggy Edwards und Agis Tsouros

Vorwort

Körperliche Bewegung ist eine wesentliche Komponente jeder Strategie, die sich ernsthaft der Probleme eines sitzenden Lebensstils und der Fettleibigkeit bei Kindern und Erwachsenen annehmen möchte. Ein aktiver Lebensstil trägt zur individuellen körperlichen und geistigen Gesundheit bei, aber auch zum sozialen Zusammenhalt und zum Gedeihen von Gemeinschaften. Die Möglichkeiten für eine aktive Lebensgestaltung mit viel Bewegung sind nicht auf Sport und organisierte Erholung beschränkt. Sie bestehen überall, wo Menschen leben und arbeiten, im Wohnviertel ebenso wie in Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen.

Wie wir unsere Städte bauen, das urbane Umfeld gestalten und den Zugang zur natürlichen Umwelt ermöglichen, all das kann zur Bewegung und zu einem aktiven Lebensstil motivieren oder davon abhalten. Andere Barrieren bestehen möglicherweise in den sozialen Umfeldern, in denen die Menschen arbeiten, lernen, spielen und leben. Viele von den Menschen, die unter den negativsten gesundheitlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit Adipositas und chronischen Krankheiten leiden, sind gleichzeitig arm und sozial benachteiligt. Die Bedürfnisse und Beiträge aller Bürger in unterschiedlichen Zusammenhängen des täglichen Lebens zu berücksichtigen, ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass die Bemühungen zur Förderung von Bewegung und aktivem Lebensstil dem Prinzip der Gleichheit und einem umfassenden Anspruch gerecht werden.

Diese Broschüre richtet sich hauptsächlich an die Vertreter der Lokalverwaltung und andere Verantwortungsträger auf lokaler Ebene. Sie richtet sich auch an Entscheidungsträger und Verantwortliche im Gesundheits- und Bildungsbereich, in der Arbeitgeberschaft, in den Massenmedien, im Sport und in der Freizeitwirtschaft – sie alle spielen wichtige Rollen in der Gestaltung gesunder Städte als aktive Städte. Die Publikation ist auch von besonderem Interesse für Städte, die zur Healthy-Cities-Bewegung in der Region Europa und darüber hinaus gehören.

Auf der lokalen oder städtischen Ebene wird das Wesentliche des aktiven Lebens am besten erfasst. Bürgermeister: Die Herausforderungen der Fettleibigkeit, chronischer Krankheiten und eines sitzenden Lebensstils in der Region Europa lassen sich nur durch konzertiertes Vorgehen der nationalen, regionalen und lokalen Verwaltungen effektiv bewältigen. Sie können einen entscheidenden Beitrag zu dieser Gemeinschaftsanstrengung leisten. Willkommen an Bord.

Gudjón Magnússon
Direktor, Division für Gesundheitsprogramme

Einleitung

In dieser Broschüre werden die besten verfügbaren Erkenntnisse über körperliche Aktivität im urbanen Raum in einem kurzen Überblick zusammengefasst und darauf basierend Vorschläge für Politik und Praxis gemacht. In unterschiedlichen Spotlights werden einige exemplarische Prinzipien und Programme aus Städten in ganz Europa vorgestellt, in Anhang 1 finden sich Kontakt details für weitere Informationen.

Die hier vorgelegte Dokumentation über den gebauten Raum und Bewegung kommt aus zwei Hauptquellen: Studien über Stadtplanung, in denen in erster Linie die Verbindung zwischen der gebauten Umwelt und dem Zufußgehen bzw. Radfahren als Transportmodalitäten untersucht werden, und Studien über körperliche Aktivität, in denen die Verbindung zwischen der urbanen Umwelt und der Bewegung im weitesten Sinne untersucht werden, einschließlich Verkehr, Sport, Freizeit und Spielen im Park. Zusammen genommen beleuchten sie die Wichtigkeit der leichten Erreichbarkeit (abhängig von Raumplanung und Transportsystem) sowie des Designs und der Ästhetik für die Förderung von Bewegung und aktivem Lebensstil.

Der kausale Zusammenhang zwischen einem aktiven Lebensstil und dem physischen und sozialen Umfeld kann bedeutend komplizierter sein. In jedem Fall sollte es für die Stadtplanung zu den absoluten Prioritäten gehören, die Möglichkeiten für einen aktiven Lebensstil bereit zu stellen, namentlich für eine Stadtplanung, der es um öffentliche Gesundheit, einen nachhaltigen Bezug zur Umwelt, Kostenwirksamkeit, sozialen Zusammenhalt und eine menschenfreundliche, attraktive Stadt geht. Wir hoffen, dass diese Publikation zu einer Bewusstseinsbildung und zu einer informierten Diskussion führt, vor allem aber zu Engagement und nachdrücklichem Handeln.

Peggy Edwards und Agis Tsouros

Kernbotschaften

Die Politik auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene ist herausgefordert durch einen dramatischen Anstieg chronischer Erkrankungen, Fettleibigkeit (Adipositas) und den zunehmend sitzenden Lebensstil. Ein Hauptverursacher dieser Problemlage ist mangelnde Bewegung.

Körperliche Aktivität ist in jedem Alter gut für die Gesundheit. Besonders wichtig ist sie für die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen; aber auch das aktive Altern kann ganz entscheidend zum Wohlbefinden betagter Menschen beitragen.

Ein aktiver Lebensstil trägt auch positiv zum wirtschaftlichen Wohlstand und zum sozialen Zusammenhalt in den Städten bei. Ein Leben in Bewegung steigert die Chancen für Sozialisierungen, zum Vernetzen und zur Ausbildung einer kulturellen Identität.

Die Förderung körperlicher Aktivität erfordert das Engagement und die Zusammenarbeit aller politischen Ebenen (national, regional und lokal), wobei jeder Ebene eindeutige Rollen und Pflichten zukommen. Lokalverwaltungen spielen eine wichtige Rolle in der Bereitstellung von Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zur Bewegung und für einen aktiven Lebensstil. Bürgermeister und andere Entscheidungsträger können in der Entwicklung und Implementierung von Prinzipien, die allen Bürgern einen aktiven Lebensstil ermöglichen, die Führung übernehmen, für die notwendige Legitimität sorgen und ein zielführendes Umfeld aufbereiten.

Ob die Menschen mehr Bewegung in ihren Lebensalltag bringen, ist unter anderem von der baulichen und natürlichen Umwelt abhängig, in der sie leben, aber auch vom sozialen Umfeld und von persönlichen Faktoren, Geschlecht, Alter, individuelle Fähigkeiten und Motivation.

Gestaltungselemente in der gebauten Umwelt, wie Straßengestaltung, Landnutzung, die Lage von Freizeiteinrichtungen, Parks und öffentlichen Gebäuden und das Transportsystem können körperliche Aktivität fördern oder bremsen. Die Menschen sind aktiver, wenn sie wichtige Destinationen wie Parks, Grünflächen, den Arbeitsplatz oder Geschäfte leicht erreichen.

Andere Bewegungshemmnisse sind die Furcht vor Kriminalität und vor den Gefahren des Straßenverkehrs, Abgase und allgemein die Umweltverschmutzung, Probleme mit der Erreichbarkeit und/oder ein allgemeiner Mangel an Freizeit-

und Sporteinrichtungen und negative Einstellungen zu körperlicher Bewegung und den damit verbundenen Arten der Fortbewegung.

Benachteiligte Menschen, vor allem Menschen mit niedrigem Einkommen, sind tendenziell weniger aktiv in ihrer Freizeit, weil sie weniger Geld oder Möglichkeiten haben, Programme wahrzunehmen und Einrichtungen zu nutzen; außerdem leben sie mit größerer Wahrscheinlichkeit in Gegenden mit hoher Kriminalität und weniger Verkehrssicherheit.

Die lokal verfolgten Strategien und Pläne sollten darauf abzielen, Bewegung bei Menschen jeden Alters, in allen sozialen Milieus und in den unterschiedlichen Wohnvierteln einer Stadt zu propagieren, mit besonderem Augenmerk auf Chancengleichheit, Deprivation und individuellen Gefährdungen.

Möglichkeiten für Bewegung müssen dort geschaffen werden, wo die Menschen wohnen, in Verbindung mit sauberen, sicheren, grünen und bewegungsförderlichen Lebenswelten. Mit partnerschaftlichen Strategien sollte versucht werden, körperliche Aktivität in unterschiedlichen Lebenszusammenhängen zu fördern (Wohnviertel, Gesundheitsversorgung, Arbeitsplatz, Schule und Transportsysteme) und die Wahl für einen aktiven Lebensstil zu erleichtern.

In Europa können viele Autofahrten durch Gehen oder Radfahren ersetzt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen, Infrastruktur wie Radwege oder Radspuren auf den Straßen und politischen Änderungen auf lokaler Ebene können eine Zunahme des Fußgänger- und Fahrradverkehrs bewirken.

Dabei ist effektive Zusammenarbeit auf lokaler Ebene für den Erfolg unabdingbar. Die Bereiche Stadtplanung, Wohnbau, Verkehr, öffentliche Gesundheit, Sozialdienste, Bildung und Sport müssen ebenso mitmachen wie der private Sektor und Freiwilligen-Organisationen. Der Gesundheitssektor ist in einer ausgezeichneten Position, eine führende und unterstützende Rolle in der Bekämpfung des verbreiteten Übergewichts und in der Förderung eines aktiven Lebensstils aller Bürger einzunehmen. In partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit anderen Sektoren sollte er den Menschen die Möglichkeit bieten, mehr Bewegung in ihren Alltag zu bringen.

1. Aktiver Lebensstil, Gesundheit und lokale Leadership

Die Regierungen sind mit einer dramatischen Zunahme von chronischen Krankheiten, Fettleibigkeit und sitzenden Lebensstilen in der Bevölkerung konfrontiert. Die politisch Verantwortlichen können diesen Herausforderungen entgegenzutreten, indem sie Möglichkeiten für Bewegung und einen aktiven Lebensstil schaffen, um so die Gesundheit und die Vitalität ihrer Bürger(innen) und Städte zu verbessern.

Das Problem des Bewegungsmangels

Zwar herrschen in den Ländern große Unterschiede, doch kann zusammenfassend gesagt werden, dass zwei Drittel der Menschen über 15 Jahre in der Europäischen Union sich weniger bewegen als empfohlen (1). Über die gesamte WHO Region Europa betrachtet, übt einer von fünf Erwachsenen wenig oder gar keine körperliche Betätigung aus, wobei der Bewegungsmangel im östlichen Teil der Region weiter verbreitet ist (2). In ganz Europa scheint sich nur ein Drittel der beobachteten Schulkinder den anerkannten Richtlinien gemäß zu bewegen (3). Diese beunruhigenden Erkenntnisse widerspiegeln einen anhaltenden Rückgang der körperlichen Aktivität in allen Altersgruppen während der letzten Dekaden. Dies liegt in erster Linie an der Mechanisierung der Arbeit und der Alltagsverrichtungen, der verstärkten Nutzung von Autos anstatt Zufußgehen oder Radfahren, der zunehmend sitzend ausgeführten Arbeit, der Verwendung arbeitssparender Geräte und einer Zunahme inaktiver Freizeitbeschäftigungen (etwa Fernsehen und Computernutzung).



© Weltgesundheitsorganisation / Connie Petersen

Kopenhagen ist als Radfahrerstadt gut bekannt. Die Radfahrer(innen) legen täglich über 1 Million Kilometer in der Stadt zurück. Dafür steht ihnen ein gut ausgebautes und sicheres Radwege- und Radspurennetz in der gesamten Stadt zur Verfügung (4).



© Greece/Hellenic Center for Disease Control and Prevention

„Kein Land kann die Herausforderung der Adipositas erfolgreich bewältigen und günstige Voraussetzungen für körperliche Aktivität schaffen, ohne die bedeutende Rolle der Lokalverwaltung anzuerkennen. Ich bin überzeugt davon, dass die Gesundheitsminister die Bürgermeister als natürliche Verbündete in ihrem Bemühen um die Förderung eines gesunden Lebensstils und zur Verhinderung bzw. Reduzierung der Adipositas in der jugendlichen und erwachsenen Bevölkerung betrachten sollten.“

Dimitris Avramopoulos
Minister für Gesundheit und
Soziale Solidarität, Griechenland.

Ehemaliger Tourismusminister.
Ehemaliger Bürgermeister von
Athen

Der allgemein verbreitete Mangel an gesundheitsförderlicher Bewegung hat erhebliche Konsequenzen auf die Gesundheit der Bevölkerung. Die körperliche Inaktivität verursacht in der Region Europa geschätzte 600'000 Todesfälle pro Jahr und führt zum Verlust von 5,3 Millionen Jahren gesunder Lebenserwartung pro Jahr infolge frühzeitiger Mortalität und Behinderung (2). Bewegungsmangel erhöht das Risiko für viele chronische Krankheiten, einschließlich Herz-Kreislauf-Krankheiten, Diabetes und bestimmter Krebsformen. Neben dem menschlichen Leid hat die Politik die finanziellen Belastungen in Verbindung mit diesen Krankheiten und Behinderungen zu berücksichtigen. In einem Bericht aus England wurden die jährlichen Kosten des Bewegungsmangels (die mit Adipositas verbundenen Kosten nicht eingerechnet) auf £ 12 Mrd. (€ 17,5 Mrd.) geschätzt (5). Auf Basis dieser Studie und einer vergleichbaren Schweizer Studie (6) werden die Kosten der körperlichen Inaktivität auf € 220 bis € 440 pro Person und Jahr veranschlagt.

Neben den veränderten Ernährungsgewohnheiten ist die abnehmende Bereitschaft der Menschen, sich ausreichend zu bewegen, hauptverantwortlich für die in den letzten Jahrzehnten wachsenden Probleme mit Übergewicht und Fettleibigkeit. In einigen Ländern ist mehr als die halbe Bevölkerung von Übergewicht betroffen. Geschätzte 14 Millionen Kinder oder mehr leiden in der Europäischen Union unter Übergewicht, drei Millionen davon unter Fettleibigkeit (Adipositas). Die Anzahl der übergewichtigen Kinder nimmt pro Jahr um 400'000 zu (7).

Die EU-Plattform für Ernährung, Bewegung und Gesundheit (7) hat die Förderung der körperlichen Bewegung als einen von fünf Schlüsselbereichen zur Bekämpfung dieses Problems identifiziert. Die Plattform stellt für alle interessierten Gruppen ein gemeinsames Forum bereit, in dem sie ihre Pläne und Erfahrungen mit gesunder Ernährung, Bewegung und dem Kampf gegen die Fettleibigkeit austauschen können (8).

Lösungen auf lokaler Ebene

Wie können die Lokalverwaltungen zu einer Umkehrung dieser Trends beitragen? Ansätze, die nur auf die Änderung des individuellen Verhaltens abstellen, sind nur beschränkt erfolgreich. Jedenfalls häufen sich die Anzeichen dafür, dass alle theoretischen und praktischen Bemühungen, den Menschen mehr Bewegung zu ermöglichen, mit höherer Wahrscheinlichkeit zum Erfolg führen, wenn dabei die physischen und sozialen Rahmenbedingungen modifiziert werden (9).

Politische Änderungen auf lokaler Ebene können sich als besonders wirksam erweisen, wenn es darum geht, längerfristig zu mehr Bewegung zu motivieren, indem der Zugang dazu erleichtert wird. Beispielsweise können die Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs und die Bereitstellung sicherer Rad- und Fußwege zu mehr Bewegung anregen, und damit auch zu einer verbesserten Prävention und Kontrolle chronischer Krankheiten (10). Auch eine gut durchmischte Flä-

chennutzung kann die Menschen zum Gehen veranlassen (Geschäfte, Schulen, Arbeitsplätze und andere Destinationen im Nahbereich der Wohnungen). In einer Studie (11) wurde nachgewiesen, dass bei einer entsprechenden Einteilung der Wohnviertel in vier Quartile mit jeder bewegungsförderlichen Quartil-Steigerung bei der gemischten Landnutzung eine Reduzierung der Adipositas-Wahrscheinlichkeit um 12,2% einher geht. Jeder zusätzliche zu Fuß zurück gelegte Kilometer pro Tag war mit einer 4,8%-Reduzierung verbunden (11).

Lokale Leadership

Bürgermeister und andere gewählte Repräsentanten sowie städtische Angestellte können die politische Legitimität und die technische Unterstützung bereitstellen,

Einige Schlüsselkonzepte

Körperliche Bewegung

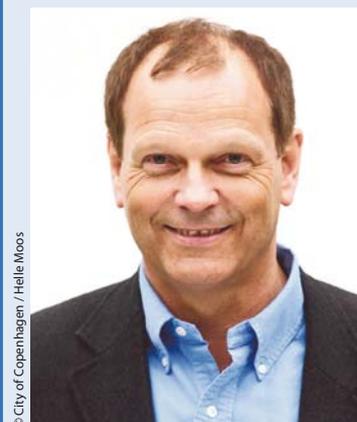
Unter körperlicher Bewegung ist „jede von der Skelettmuskulatur ausgeübte Kraft, die einen Energieaufwand über dem Grundumsatz bewirkt“ (12) zu verstehen. Dazu gehören Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren für Fortbewegungszwecke, Tanzen, traditionelle Spiele und Freizeitvergnügen, Gartenarbeiten und Hausarbeit ebenso wie Sport oder bewusstes Körpertraining (Fitness). Beim Sport ist in der Regel irgendeine Form des Wettkampfs beteiligt, Fitnesstraining wird normalerweise allein mit der Absicht ausgeführt, seiner Gesundheit etwas Gutes zu tun (1).

Aktiver Lebensstil

Unter einem aktiven Lebensstil verstehen wir eine Lebensweise, die die körperliche Bewegung in den Alltag integriert. Ziel ist die Ansammlung von mindestens 30 Minuten Bewegung pro Tag. Der oder die Einzelne kann dies auf unterschiedliche Arten verwirklichen, beispielsweise indem die täglichen Wege zur Fuß oder per Rad zurück gelegt werden; durch Freizeit- und Fitness-Übungen; sportliche Betätigung (organisiert oder informell); Spielen im Park; Gartenarbeit; die Stiegen statt den Aufzug nehmen; Benutzung von Erholungsanlagen (13).

Gesundheitsförderliche Bewegung

Jede Form der körperlichen Betätigung kann vorteilhaft sein, hier geht es aber in erster Linie darum, eine gesundheitsförderliche körperliche Bewegung zu genießen, die definiert ist als „jede Form körperlicher Aktivität, die der Gesundheit und den funktionalen Fähigkeiten nützt, ohne unangemessene Schäden oder Risiken mit sich zu bringen“ (14). Am besten wird das erreicht durch die Einbettung körperlicher Bewegung zumindest moderater Intensität in das Alltagsleben (wie flottes Gehen und andere Betätigungen, die die Atmung beschleunigen und ein Wärmegefühl erzeugen).



© City of Copenhagen / Helle Moos

„Der Stadtrat von Kopenhagen hat beschlossen, Kopenhagen in eine ‚Stadt in Bewegung‘ zu verwandeln. Wir haben im Rahmen eines sektorenübergreifenden Plans die Themen Bewegung und körperliche Aktivität auf die Tagesordnung gesetzt, um alle Bewohner Kopenhagens zu mehr Bewegung anzu-spornen. Ich hoffe, Kopenhagen wird in den kommenden Jahren dafür bekannt sein, dass hier die gesunde Bewegung zu einem Teil des Alltags geworden ist, so dass die Entscheidung für das gesunde Leben auch die einfache Entscheidung ist.“

Mogens Lønborg

Bürgermeister der Gesundheitsstadt Kopenhagen

Abb. 1. Faktoren mit Einfluss auf die körperliche Bewegung in den Gemeinden



Quelle: übernommen aus Dahlgren (15)



© Municipality of Sandnes / Tom Særum

die erforderlich sind, um die politischen Maßnahmen für Stadtplanung und öffentliche Gesundheit so zu integrieren, dass ein aktiver Lebensstil für alle Bürgerinnen und Bürger unterstützt wird. Jeden Tag werden in den Sektoren Planung, Verkehr, Gesundheit, Wohnen, Freizeit und Wirtschaftsentwicklung von den zuständigen Personen Entscheidungen getroffen, die sich auf die Möglichkeiten für ein bewegungsreiches Leben auswirken. Die Gestaltung der Wohnviertel, der Standort von Schulen und Unternehmen, oder wie die lokalen Entscheidungsträger die Prioritäten auf Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger verteilen, all dies beeinflusst die Fähigkeit der Menschen, sich körperlich zu betätigen und aktiv zu leben.

Wodurch werden Bewegung und ein aktiver Lebensstil im urbanen Raum beeinflusst?

Wie Städte geplant, gestaltet und erneuert werden, hat nachdrückliche Konsequenzen auf das Ausmaß der körperlichen Aktivität und der Gesundheit von Einzelpersonen und größeren Gemeinschaften. Ob ein Einzelner, eine Gruppe oder eine ganze Kommune körperlich aktiv sein wird, ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig (Abb. 1).

Das Ausmaß an körperlicher Bewegung wird von verschiedenen Einzeldeterminanten beeinflusst: Geschlecht, Alter, Fertigkeiten, behindert oder nicht, Einstellungen Motivation. Die wichtigsten Barrieren sind empfundener Zeitmangel, fehlende Motivation und Sicherheitsbedenken. Diese Hinderungsgründe müssen überwunden werden, wenn die Menschen zu mehr Bewegung motiviert werden sollen. Zum Beispiel: Wer der Meinung ist, ein Radweg oder eine Radspur sei ge-

fährlich, wird diese auch nicht benützen. Selbstvertrauen (der Glaube an das eigene Vermögen, aktiv zu sein), Freude an Bewegung und die Erwartung von Vorteilen sind positive Stimulantien für einen aktiven Lebensstil (2).

Das soziale Umfeld ist von einigen Dimensionen geprägt, die bekanntermaßen das Ausmaß an körperlicher Bewegung beeinflussen, nicht zuletzt der sozioökonomische Status und die Chancengleichheit. Tendenziell ist der sozioökonomische Status umgekehrt proportional zur Teilnahme an körperlicher Bewegung, was damit zu tun haben kann, dass Menschen mit geringerem Einkommen weniger frei verfügbare Zeit haben und weniger leicht Zugang zu Trainingsanlagen und Grünflächen finden (16). Die Kultur beeinflusst die Einstellungen und Überzeugungen darüber, wer aktiv sein sollte und welche Arten körperlicher Aktivität für unterschiedliche Geschlechter, Alters- und Gesellschaftsgruppen angemessen seien. Die Menschen sind eher aktiv, wenn sie die soziale Unterstützung und Ermunterung von Familie, Freunden, Arbeitskollegen und anderen haben (16,17). Körperliche Bewegung schafft Gelegenheiten für eine Vertiefung des sozialen Zusammenhalts in Wohnvierteln, Städten und Regionen. Der Europarat definiert sozialen Zusammenhalt als "die Fähigkeit einer Gesellschaft, das Wohlbefinden all ihrer Mitglieder zu gewährleisten, Ungleichheiten zu minimieren und Polarisierungen zu vermeiden" (18).

Der gebaute Raum betrifft Flächenwidmungen und alle Gebäude, Räume und Elemente, die von Menschen gebaut oder verändert werden. Davon sind Wohnungen, Schulen, Arbeitsplätze, Parks, Erholungsräume, Grünflächen, Geschäftsbezirke und Transportsysteme erfasst. Die Stadtgestaltung („Urban Design“) ist eine Facette der Stadtplanung, der es darum geht, eine lebenswerte Umwelt zum Leben, Arbeiten und Spielen zu schaffen. Die Bedingungen im gebauten Raum können die Beteiligung an körperlicher Bewegung negativ und positiv beeinflussen. Beispielsweise sorgt ein gut zu Fuß erschließbares Wohnviertel dafür, dass die Bewohner ihre Wege zu Fuß zurück legen können und das Gehen zu einem erfreulichen Teil ihres Alltags wird (19). Grünflächen und Parks verschaffen den Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheiten, sich zu treffen und eine aktive Freizeitgestaltung im Freien zu pflegen. Die Zersiedelung, riesige Shopping Center an den Peripherien der Städte und die geografische Trennung von Wohnen, Arbeiten, Lernen und Einkaufen erfordern die vermehrte Nutzung von Kraftfahrzeugen und verringern die Möglichkeiten einer aktiven Lebensgestaltung in der Stadt.

Die Naturlandschaft in der und um die Stadt wirkt sich ebenfalls auf das Ausmaß körperlicher Aktivität aus. Das Wetter, vor allem extreme Hitze oder Kälte und eisige Wetterverhältnisse, kann die Teilnahme an Aktivitäten im Freien behindern (Gehen, Radfahren und Spielen im Park). Schlechte Luftqualität erschwert ebenfalls die Bewegung im Freien.

Einige wichtige gesundheitliche Vorteile körperlicher Bewegung

- Senkt das Risiko für Herzerkrankungen und Schlaganfall, Typ-2-Diabetes, Darmkrebs und Osteoporose
- Erhält oder steigert Kraft, Beweglichkeit, Ausdauer und Knochendichte
- Verringert bei älteren Menschen das Sturzrisiko
- Verbessert die geistige Gesundheit und die Stimmung, erleichtert Symptome der Depression und Ängstlichkeit; Stärkung sozialer Fähigkeiten und des Selbstbewusstseins
- Hilft bei der Erhaltung des Körpergewichts oder beim Abnehmen durch Reduktion von Körperfett und Aufbau von Muskelmasse (1,20)

Der Zugang zu sicheren Seen und Flüssen oder zum Meeresstrand eröffnet eine Menge Gelegenheiten zum Schwimmen, Bootfahren und für andere Tätigkeiten, die sowohl die Bewohner wie auch auswärtige Besucher einer Stadt anlocken. Die Topographie und Geographie einer Stadt und deren Umgebung (z. B. Hügel oder Berge) beeinflussen die Art der Bewegung, der sich die Menschen widmen können. Grüne Wälder und eine hügelige Landschaft bieten Möglichkeiten zum Wandern, zu Exkursionen in die Natur, zum Camping und für Wintersport-Aktivitäten, wie Skilanglaufen oder alpines Skifahren, Snowboarding und Rodeln.

2. Körperliche Bewegung: eine gesunde Investition

Eine Politik und Reformen, die einen aktiven Lebensstil begünstigen, tragen zu einer Verringerung der im ersten Kapitel angesprochenen öffentlichen Gesundheitsprobleme bei. Eine solche Politik bzw. derartige Reformen lassen sich gut mit anderen Zielen der Stadtplanung, der Umwelt-, Energie- Gesundheits- und Wirtschaftspolitik vereinbaren. Nachfolgend sind einige weitere Gründe aufgeführt, warum sich für die Lokalverwaltung und deren Partner die Investition in körperliche Aktivität bezahlt macht.

Eine wirtschaftlich gesunde Investition

Die Schaffung und Erhaltung einer aktiven Stadt können menschliches Leid verhindern und die hohen volkswirtschaftlichen Kosten des Bewegungsmangels für die Gesundheits- und Sozialsysteme eindämmen. Eine US-Studie (21) kam zu dem Ergebnis, dass körperlich aktive Menschen geringere unmittelbare medizinische Kosten pro Jahr verursachen als inaktive Menschen, und wies nach, dass sich die direkten medizinischen Kosten auf nationaler Ebene bei mehr regelmäßiger moderater Bewegung ansonsten inaktiver Erwachsener um viele Milliarden Dollar pro Jahr senken ließen (21). Auch die Arbeitgeber profitieren davon, zumal eine körperlich aktive Belegschaft weniger Krankenstandstage anhäuft und produktiver arbeitet (20).

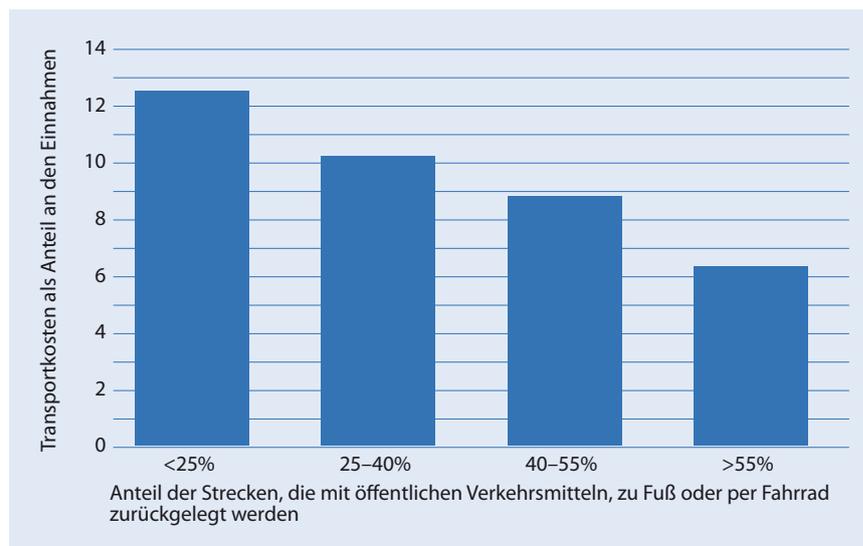


© Stadt Salzburg / Heiplerer

Heinz Schaden, Bürgermeister von Salzburg, legt den täglichen Arbeitsweg und die Fahrten zu Sitzungen in der Stadt per Fahrrad zurück. Dank seiner Vorbildwirkung und seiner Begeisterung für das Radfahren als Lebensform investiert die Stadt durchschnittlich mehr als 1 Million Euro in diese aktive Form der Fortbewegung.

Die Städte, die am wenigsten ausgeben, um ihren Einwohnern eine Mobilitäts-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, sind die mittel bis dicht besiedelten Kommunen, wo die Fortbewegung bereits jetzt hauptsächlich per öffentlichen Transportmitteln, Gehen und Radfahren erfolgt (Abb. 2). Der Anteil der für den Transport verwendeten Einnahmen steigt von 6% in dicht besiedelten Städten, wo die Mehrzahl der Wege zu Fuß, per Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt wird, auf 12% in Städten, wo das Auto beinahe das einzige Fortbewegungsmittel ist (22).

Abb. 2. Die Transportkosten als Anteil an den Kommuneneinnahmen, nach Sporttyp aufgeschlüsselt



Quelle: International Association of Public Transport

Stärkung des sozialen Zusammenhalts

Eine erhöhte Teilnahme an adäquater Sportausübung und vermehrte Bewegung können den sozialen Zusammenhalt stärken, zur Revitalisierung des Wohnviertels beitragen und zu einem vertieften Sinn für kommunale Identität führen (23, 24). Grünflächen, Skateboarding-Parks, Wege, Pfade und Sportanlagen schaffen soziale Brennpunkte und schärfen die Wahrnehmung der unmittelbaren Umgebung. Für alle gleich benutzbare und sichere Einrichtungen für ein aktives Leben laden zudem zu einer Erweiterung sozialer Netzwerke ein. Das gilt ganz besonders für die Angehörigen ethnischer, nationaler und religiöser Minderheiten und für ältere Bewohner.

Unterstützung durch Interessengruppen

Die Lokalverwaltung muss sich um die Förderung der Bewegung nicht alleine kümmern. Es gibt zahlreiche andere Interessengruppen im öffentlichen Bereich, in den Freiwilligenverbänden und in der Wirtschaftswelt. Und auch immer mehr nationale Regierungen verfolgen Strategien zur Förderung der Bewegung,

die den Bemühungen auf lokaler Ebene Legitimität verleihen und Unterstützung zukommen lassen. Auf globaler Ebene haben die WHO Mitgliedsstaaten die Globale Strategie der WHO zu Ernährung, Bewegung und Gesundheit übernommen (26). In Europa wurde an der fünfundsechzigsten Sitzung des WHO Regionalausschusses für Europa im September 2006 eine WHO-Strategie zu nichtübertragbaren Krankheiten zur Beschlussfassung vorgelegt, und von der Europäischen Ministerkonferenz zur Bekämpfung der Adipositas im November 2006 erwartet man sich eine Charta über Maßnahmen gegen die Fettleibigkeit. Andere internationale Instrumente, die synergistische Ziele verfolgen, sind der Children's Environment and Health Action Plan für Europa (Kinder-Umwelt-Gesundheitsplan - CEHAPE) (27) und das Transport, Health and Environment Pan-European Programme (Paneuropäisches Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt - THE PEP) (28).

Andere Vorteile der aktiven Fortbewegung für die öffentliche Gesundheit

In den letzten Jahren hat die Autonutzung in den europäischen Städten dramatisch zugenommen, was zu einer Verschärfung der Probleme in Verbindung mit Lärm, Luftverschmutzung und Unfallschäden führt. Die Förderung von Fußgängern und Radfahrern gegenüber der Autonutzung bewirkt Verbesserungen in allen diesen Problemfeldern der öffentlichen Gesundheit.

SPOTLIGHT: YORK, GROSSBRITANIEN

Stadtgestaltung, die sich an Menschen orientiert, nicht an Autos

Die britische Stadt York hat zahlreiche Preise für die Entwicklung eines integrierten Transportnetzes gewonnen, das nicht das Privatauto in den Mittelpunkt stellt und das die Einhaltung der Luftqualitätsvorgaben anstrebt. Ein integrativer Teil dieser Strategie ist die Förderung nachhaltiger Alternativen zum Privatauto, die ebenso bequem wie zuverlässig sind – öffentliche Verkehrsmittel, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. York hat eine der ersten Stadtregierungen, die bei Entscheidungen über Raumplanung und Verkehr sowie bei der Umsetzung von Transportmaßnahmen eine Hierarchie der Verkehrsteilnehmer zugrunde legen. Die Prioritätsliste ist wie folgt geordnet:

- | | |
|--|--|
| 1. Fußgänger | 5. Einspurige Kraftfahrzeuge |
| 2. Menschen mit Mobilitätsproblemen | 6. Kommerzielle oder Firmennutzung (einschließlich Lieferfahrten und Schwertransporte) |
| 3. Radfahrer | 7. Einkäufer und Besucher im Auto |
| 4. Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel (städtische Buslinien, Reisebus, Wasser, Taxi und Schienenverkehr) | 8. Pendler im Auto (29) |

Weltweite Feiern für körperliche Aktivität

Die WHO Mitgliedsstaaten haben sich darauf geeinigt, jedes Jahr um den 10. Mai einen „Move for Health Day“ zu begehen. Diese Aktion ist mit breit angelegten Initiativen zur Förderung körperlicher Bewegung und gesunder Lebensstilmuster das ganze Jahr über verknüpft. Im Jahr 2005 lag der Schwerpunkt des „Move for Health Day“ auf günstigen Rahmenbedingungen, ausgehend von der Tatsache, dass ein entsprechend günstiges Umfeld mehr Menschen die Ausübung eines aktiven Lebensstils und die Umsetzung des Ziels einer halben Stunde moderater Bewegung pro Tag ermöglicht (25).

Anziehungskraft für Tourismus, Besucher und Langzeitbewohner

Viele Menschen wollen an Orten leben bzw. Orte besuchen, wo sie aktiv sein, „draußen unterwegs“ und auf tätige Art soziale Kontakte herstellen können. Stadtkarneval, Veranstaltungen und Wintererlebnisse mit körperlicher Bewegung und Sport gehören zu den wichtigsten Tourismusattraktionen. Sie bieten zudem einen Mechanismus, mit dem sichergestellt ist, dass die Stadtbewohner aller Altersgruppen Gelegenheit bekommen, an traditionellen, kulturellen und saisonalen Aktivitäten teilzunehmen, die einen aktiven Lebensstil in der Stadt und in den Freizeiteinrichtungen der Umgebung befördern.

3. Herausforderungen und Chancen im gebauten Raum

Herausforderungen: Bekannte Tatsachen

Gestaltungselemente im gebauten Raum, wie Straßengestaltung, Flächennutzung, das Transportsystem und die Lage von Freizeiteinrichtungen, Parks und öffentlichen Gebäuden, sind sämtlich Komponenten einer Kommune, die einen aktiven Lebensstil entweder fördern oder behindern können. Sie spielen bei der Bewältigung der Herausforderungen, vor denen Planer und gewählte Repräsentanten stehen, eine entscheidende Rolle.

Urbane Zersiedelung und zunehmende Abhängigkeit vom Auto

In ganz Europa hat der Autoverkehr seit 1970 um beinahe 150% zugenommen; die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat weitaus geringer zugenommen, die per Fahrrad oder zu Fuß hat sogar abgenommen (30,31). Die wachsende Abhängigkeit vom Auto ist sowohl eine Ursache wie auch eine Folge der Suburbanisierung. Viele Bürger und Politiker sind sich der mit der urbanen Zersiedelung verbundenen Probleme durchaus bewusst. Vom Standpunkt der öffentlichen Gesundheit aus betrachtet, sind dies eine verstärkte Luftverschmutzung, Lärm, Verkehrsstau und die Verletzungsgefahr im Straßenverkehr, erhöhter Ausstoß von Treibhausgasen und verringerter Zugang zu angenehmen Grünflächen. In Europa ist die urbane Zersiedelung an der Peripherie der Städte ein wachsendes Phänomen (22).

Dieser Trend zur Zersiedelung des städtischen Raums korreliert mit einem höheren Körpergewicht, mit Fettleibigkeit und den damit verbundenen chronischen Krankheiten (11,32).

Beschränkter Raum für Grünflächen

Die verstopften Stadtzentren und ein Wiederaufleben des urbanen Lebensstils erschweren die Suche nach Grünflächen ganz erheblich, vor allem in den älteren, etablierten Metropolen. So liegt der Anteil der Bevölkerung, die innerhalb von 15 Gehminuten von einer Grünfläche entfernt wohnt, in Bologna bei 56%, in Bratislava bei 40% und in Warschau bei 36% (33).

Geringe Priorität für aktive Fortbewegung

In vielen Ländern wurden das Radfahren und das Gehen bei den Entscheidungen über Transportfragen vernachlässigt. Dies widerspiegelt sich auch in dem geringen Anteil der dafür erübrigten Investitionen – weniger als 10% im Vergleich zu ca. 65% in Straßen und 25% in den öffentlichen Verkehr (33).

Zersiedelung des urbanen Raums

Die urbane Zersiedelung ist gekennzeichnet durch unterschiedliche Flächennutzungsmuster:

- Flächennutzung geringer Dichte, mit weit auseinander liegenden und von breiten Straßen, Landschaften und Parkplätzen getrennten Wohnungen und Häusern; Getrennte Flächennutzung für unterschiedliche Zwecke, z. B. getrennte Flächen für Geschäfte, Büros und Freizeit; und
- Abhängigkeit von Autos, wobei Wohnungen, Geschäfte, Büros und Freizeiteinrichtungen durch Straßen getrennt sind und für die Fahrt zur Arbeit, zu Konzerten oder Läden normalerweise ein Auto erforderlich ist.

SPOTLIGHT: DIE WOONERF-METHODE

Ein *woonerf* (ein holländischer Ausdruck für unsere „Wohnstraßen“) ist eine kommunale Fläche, die von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen im Langsamverkehr gemeinsam benutzt wird. In der Regel handelt es sich um Straßen, die auf das Niveau von Gehsteigen und Bordsteinkanten angehoben sind, und die Fahrzeuge werden von Bäumen, Blumentöpfen, Parkflächen und anderen Hindernissen in der Straße verlangsamt. Motorfahrzeuge werden als Eindringliche betrachtet und müssen im Schritttempo fahren. An beiden Zugängen zu diesen Straßen ist ein „Woonerf“-Hinweisschild angebracht. Dieses Prinzip der Gemeinschaftsnutzung, das erfolgreich in Deutschland, den Niederlanden und anderen Ländern in Nord-europa eingeführt wurde, kann sich besonders für Städte mit eingeschränktem Zugang zu Grünflächen als nützlich und sinnvoll erweisen.

Verkehrsoffer – Verletzte und Tote

Verletzungen und Todesfälle aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten, des dichten Verkehrs und des Mangels an getrennten Fahrstreifen, Fahrradwegen und Fahrspuren sind wichtige Gründe, warum die Menschen in den Städten nicht zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Dies gilt besonders für Kinder und ältere Menschen (34). Zu wenige Gehsteige und Schutzbereiche zum Gehen und Radfahren auf dem Schulweg können zu vermehrten Unfällen mit Kinderbeteiligung führen (34). Die kurzen Ampelphasen und breite Straßen mit inadäquaten Fahrstreifenmarkierungen auf der Fahrbahn beeinträchtigen ebenfalls die Sicherheit betagterer Fußgänger. Die hohe Fahrzeuggeschwindigkeit, die viele Kilometer langen Hauptverkehrsstraßen in den Wohnvierteln, schlecht platzierte Bushaltestellen und Fußgängerübergänge sowie schlechte Beleuchtung bedeuten erhöhte Risiken für die Sicherheit der Fußgänger in allen Altersgruppen. Andere Gefahrenquellen für Fußgänger und Radfahrer sind schlecht gewartete Gehsteige und unbeaufsichtigte Hunde (35).

Andere Faktoren im gebauten Raum

Zusätzliche Faktoren im gebauten Raum sind geeignet, einen aktiven Lebensstil zu behindern. Dazu gehören schlechte Beleuchtung; der schwierige Zugang zu offenen Flächen und Sport- oder Freizeiteinrichtungen; vernachlässigte Häuser und Wohnviertel; ästhetische Defizite und versperrte Stiegenhäuser an Arbeitsplätzen und in öffentlichen Gebäuden.

Widerstand gegen Veränderung von Seiten der Bewohner

Gut gemeinte Pläne zur Forcierung eines aktiven Lebensstils können auf den Widerstand der Bevölkerung treffen, wenn diese keinen Nutzen darin erkennen oder wenn sie Bewegung mit einem geringeren Prestige assoziieren. In manchen Milieus könnte beispielsweise Radfahren oder die Verwendung des öffentlichen Verkehrs auf dem Weg zur Arbeit als Zeichen eines niedrigeren Status betrachtet werden, zumal Leute die sich's leisten können, mit dem Auto zur Arbeit fahren.

Möglichkeiten: Bekannte Tatsachen

Flächennutzung und Gebäudeplanung

In Studien über Stadtplanung und gesundes Verhalten wird durchgehend festgestellt, dass die Gestaltung von Kommunen darauf Einfluss nimmt, ob die Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen und ob sie sich fahrend, gehend oder per Rad fortbewegen (32,36–38).

In einer Studie in sechs westeuropäischen Ländern (39) ergab sich ein positiver Zusammenhang zwischen den wahrgenommenen Möglichkeiten zur körperlichen Betätigung (im Wohnbereich, in lokalen Clubs und dank kommunaler Unterstützung), dem selbst berichteten Ausmaß an körperlicher Bewegung und

dem selbst bewerteten Gesundheitszustand. Die gesundheitlichen Auswirkungen sind bei Frauen ausgeprägter, sofern günstige Gelegenheiten vorhanden sind.

Eine weitere Studie mit Erwachsenen in Angers (Frankreich), Bonn (Deutschland), Bratislava (Slowakei), Budapest (Ungarn), Ferreira do Alentejo (Portugal), Forlì (Italien), Genf (Schweiz) und Vilnius (Litauen) fand heraus, dass mehr Grün und weniger Abfall in Wohngebieten mit körperlicher Bewegung und dem Fehlen von Übergewicht und Fettleibigkeit assoziiert waren (40).

Parkanlagen, die sich in Geh- oder Radfahrdistanz von der Wohnung oder vom Arbeitsplatz einer Person befinden, können sich günstig auf das Bewegungskonto der Menschen auswirken. Fußwege, die zwischen Wohnungen, Arbeitsplätzen, Einkaufszentren, öffentlichen Verkehrsmitteln und kommunalen Einrichtungen verlaufen, bieten Fußgängern sichere und attraktive Verbindungen (38).

Zwar sind die langfristigen Effekte noch nicht bekannt, doch scheint die Stiegenbenutzung zuzunehmen, wenn an bestimmten Orten (U-Bahn, Zug- und

SPOTLIGHT: LIVERPOOL, GROSSBRITANIEN



Die ehemalige „Gstätten“

Eine dringend benötigte Sportanlage im Admiral Park

Der neue Admiral Park ist das Ergebnis von vier Jahren Arbeit und der einzigartigen Zusammenarbeit zwischen drei lokalen Regenerierungs-Agenturen: Include Neighbourhood Regeneration, Liverpool Sport Action Zone und Dingle Granby Toxteth Education Action Zone. Diese Agenturen waren in der Lage, eine lokale „Gstätten“ (einen vernachlässigten, verschmutzten Ort) in Zusammenarbeit mit lokalen Schulen und dem Stadtrat Liverpool in eine dringend benötigte Sportan-



... und nachher als Admiral Park

lage für die hier ansässigen Schulen und die Gemeinde umzugestalten – mit Rasenspielfeldern, Leichtathletikanlagen, einem Mehrzweck-Hartplatz für Tennis, Netzbball und Basketball und modernen Umkleidekabinen. Die Schüler(innen) waren an der gesamten Projektplanung beteiligt. Sie haben in einer Abstimmung den Namen für die Anlage ermittelt und Bilder und andere Kunstwerke beigesteuert, die in die Gestaltung einbezogen wurden. Der Parkplatz wird mit der benachbarten Polizeistation geteilt, wodurch die Sicherheit steigt und wertvolle Nebeneinnahmen generiert werden.

Wie fußgängerfreundlich ist Ihre Wohngegend?

Mit Instrumenten wie der Neighborhood Environment Walkability Scale (42) (Fußgängerfreundlichkeits-Skala) können die Wahrnehmungen der Bewohner darüber, was in einem Wohnviertel zum Zufußgehen einlädt, registriert werden. Dafür werden für gewöhnlich Daten von geographischen Informationssystemen und die Antworten der Bewohner zur Berechnung und Ermittlung folgender Attribute herangezogen:

- Wohndichte;
- Nähe zu und Leichtigkeit des Zugangs zu Nichtwohneinrichtungen, wie Restaurants und Geschäfte (Flächennutzungsmix);
- Straßen-Konnektivität
- Bauliche Einrichtungen zum Gehen, wie Gehwege;
- Ästhetik;
- Straßensicherheit; und
- Sicherheit und Schutz vor Kriminalität.

Studien haben gezeigt, dass die Einwohner in besonders fußgängerfreundlichen Gegenden die Wohndichte, den Flächennutzungsmix und die Straßen-Konnektivität durchgehend höher einstufen als Einwohner in weniger fußgängerfreundlichen Umgebungen (43).

Busstationen, Bibliotheken und Einkaufszentren) neben Aufzügen und Rolltreppen Hinweise auf die günstigen Auswirkungen der Stiegenbenutzung auf die Gesundheit und das Körpergewicht angebracht sind (41).

Die Bebauungsdichte in den Städten wirkt sich insofern auf das Fortbewegungsverhalten der Bewohner aus, als davon die Distanzen zwischen den Destinationen abhängen, und der Anteil jener Destinationen, die zu Fuß oder per Rad erreichbar sind. Mit zunehmender Dichte nehmen die Autofahrten in Stunden und Kilometern tendenziell ab, während Fußwege, Radfahrten und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zunehmen, wenn alle anderen Parameter gleich bleiben (19). Die Menschen bewegen sich eher zu Fuß oder per Rad fort, wenn die Ziele in der Nähe liegen. Eine hohe Bebauungsdichte und eine gute Mischung aus Geschäften, Schulen und Arbeitsplätzen fördern die Bereitschaft zu körperlich aktiver Fortbewegung. Diese "traditionellen" Bezirke sind typisch für viele ältere europäische Städte; in anderen Fällen fühlen sich die Menschen unsicher, und die Infrastruktur ist dem Zufußgehen und Radfahren abträglich.

Die Konnektivität bezeichnet das Ausmaß, in dem das Straßennetz direkte und sichere Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stellt. Auch sie wirkt sich auf die Wahl körperlich aktiver Fortbewegung aus. Die Menschen gehen mehr zu Fuß und fahren mehr mit dem Rad, wenn die wichtigen Destinationen über Straßen und Fußwege verbunden sind (38,44). In einer Studie (45) wurde gezeigt, dass die Wahrscheinlichkeit, dass jemand nicht berufsbedingt zu Fuß geht, pro 25%-Zunahme der Straßen-Konnektivität im eigenen Wohnbezirk um 14% steigt. Zwar können Sackgassen in Wohngegenden einen verkehrsberuhigenden Effekt haben, doch besteht auch die Gefahr einer Isolierung der Bewohnergruppen voneinander und der Verlängerung der Distanzen zwischen dem Wohnort und funktionalen Orten wie Geschäften und Arbeitsplätzen. In bestehenden Wohnbezirken sollten die Umgebungen von Sackgassen durch Fuß- und Radwege erschlossen werden, damit die Bewohner die Möglichkeit haben, sich zwischen den täglichen Zielen zu Fuß oder per Rad zu bewegen.

Aktive Fortbewegung

Auch der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln fördert die Bewegung, da viele Transporte in den „Öffis“ mit Zufußgehen oder Radfahren verbunden sind. Die erleichterte Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel kann besonders für Menschen mit geringen Einkommen gesundheitlichen Nutzen bringen, da diese mit größerer Wahrscheinlichkeit die Öffentlichen benutzen und zu den Einstiegstellen zu Fuß gehen (19). In Europa können viele Autofahrten durch Gehen und Radfahren ersetzt werden. Über 30% der im Auto zurückgelegten Fahrten sind in Europa kürzer als 3 km, und 50% kürzer als 5 km. Diese Distanzen lassen sich in 15–20 Minuten mit dem Fahrrad oder in 30–50 Minuten durch zügiges Gehen überwinden (46,47). Fallstudien in Nordeuropa haben

wiederholt gezeigt, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen und Änderungen von Infrastruktur und politischen Leitlinien auf lokaler Ebene zu einer Steigerung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs führen können (11,48).

Was kann die Lokalverwaltung tun?

Stadtplanung

- Integration von strategischer Flächennutzung und Transportplanung. Zusammenarbeit mit Planungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklungsagenturen, um sicherzustellen, dass in der langfristigen Evolution der Stadt und der Region die Abhängigkeit vom Auto abnimmt und der gleiche Zugang zu hochwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert wird.
- Das traditionelle Weichbild älterer Städte erhalten und die weitere Entwicklung zerstreuter, trennender, suburbaner Flächennutzung eindämmen, beispielsweise Business-, Einkaufs- und Freizeitparks, isolierte Bildungs- oder Krankenhausentwicklungen und sporadische Wohnbau-Entwicklungen, die inhärent von einer Autobenutzung abhängig sind.
- Urbane Zersiedelung reduzieren durch bessere öffentliche Verkehrsmittel, Einschränkung der Autonutzung in der Stadt und Einbettung von Arbeitsplätzen, Geschäften, Schulen und Gesundheitseinrichtungen in integrierten Stadtbezirken, die dem Zufußgehen und dem Radfahren günstig sind.
- Dafür sorgen, dass alle Einkommensgruppen vollen Zugang zu gesundheitsförderlichem Transport und gleichwertigen Zugang zu Grünflächen haben. Entsprechende Zielvorgaben setzen.





© Gesunde Städte Projekt, Büro Kadıköy

In den örtlichen Parks der türkischen Stadt Kadıköy stehen für die Menschen, die weder die Möglichkeit noch die Zeit für den Besuch eines Fitness-Centers haben, Übungsgeräte und Gehwege für Bewegung in frischer Luft zur Verfügung.

- Die Kommune so umgestalten, dass die Menschen Vorrang vor den Autos und anderen Technologien haben. Wichtige Leistungsanbieter, Läden für gesunde Lebensmittel, Arbeitsplätze und andere Zielorte so ansiedeln, dass sie von zuhause aus leicht zu Fuß oder per Rad erreichbar sind. Eine bessere Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und die Verbesserung von Gehsteigen, Kreuzungen und Straßenbildern zur Vorbedingung für neue Entwicklungen machen. Sackgassen vermeiden oder durch Gehwege öffnen.
- Leichte Erreichbarkeit von Seeküsten, Flüssen, Seen und Wäldern im Umkreis von Städten gewährleisten.
- Grünflächen erhalten und ausbauen. Anreize zur Entwicklung unbenutzter Grundstücke und verwaarloster Flächen zu Grünflächen und/oder offenen Räumen bieten. Kleine „Taschenparks“ in dichtverbauten Stadtzentren schaffen. Vernachlässigte Gegenden mit Wohnstätten besiedeln, die um einen gemeinsamen Garten oder einen kleinen Spielplatz angeordnet werden. In Richtung eines urbanen Grünflächennetzes arbeiten, das für alle Bewohner zugänglich ist und von einem Netz aus Plätzen und anderen Orten im Freien für aktive Lebensgestaltung ergänzt wird.
- Aus den Stadtstraßen Zonen für aktive Freizeitgestaltung machen, in denen Kinder spielen und ältere Menschen miteinander verkehren können. Bäume und Blumen pflanzen, um die Attraktivität der Plätze in der Stadt zu erhöhen und Schatten zur Verfügung zu stellen.

- Die Bedingungen für Autoparkplätze ändern. Parken unter die Erde verlagern und/oder Geschäfte und Cafés und Grünflächen um die Parkplatzstrukturen herum ansiedeln. Autoparkplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzen, auf Straßenparkplätze umsteigen, die auch den Verkehr verlangsamen.

Aktive Lebensgestaltung

- Für eine aktive Lebensgestaltung planen und gestalten. Dafür sorgen, dass in kommunalen Planungsunterlagen und Richtlinien immer auch berücksichtigt wird, wie sich geplante Maßnahmen auf die Möglichkeit der Bewohner zur körperlichen Bewegung auswirken. Durchführung von Gesundheitsprüfungen, um zu gewährleisten, dass auch das Thema „Bewegung“ in die Flächenwidmungs- und Planungsprozesse einbezogen wird.
- Bereitstellung von Freizeit- und Sportanlagen, Parks, Wegen und Pfaden. Entwicklung eines zusammenhängenden Systems von Nachbarschaftsparks und Fußwegen, die die Wohnungen mit Schulen, Arbeitsplätzen und Geschäften verbinden. Sicherstellen, dass Einrichtungen zur Bewegung zugänglich und erschwinglich sind. Beschäftigung von Parkaufsichtspersonal zur Hilfeleistung und damit sich Kinder und andere Besucher sicher fühlen.
- In bestehende und zukünftige Entwicklungen einen umfassenden Plan für Radfahrer und Fußgänger aufnehmen und diesen in die Verkehrsplanung im weiteren Sinn integrieren.
- Das Radfahren mit entsprechenden verkehrspolitischen und regulativen Maßnahmen unterstützen, ferner mit erweiterten Radwegenetzen, Bereit-

SPOTLIGHT: BARCELONA, SPANIEN

Rückgewinnung von Grünflächen und Küstenstreifen auf begrenztem Raum

In Barcelona wird eine Stadtplanung verfolgt, die den Bewohnern hochwertige Möglichkeiten für ein aktives Leben und Arbeiten eröffnet. Den Stadtplanern ist dies gelungen, obwohl die Raumverhältnisse beengt sind und die topographischen Beschränkungen für eine Entwicklung in die Breite den Platz für Grünflächen und eine aktive Lebensgestaltung einschränken. Angesichts der ernsthaften Probleme mit dem zunehmenden Verfall des urbanen Lebensraums entschieden sich die Planer für einen ganzheitlichen Ansatz und benutzten die Gastgeberrolle der Olympischen Spiele 1992 als Vehikel für stadtweite Reformen. Die olympischen Anlagen

wurden über vier vernachlässigte Stadtgebiete gelegt, das Olympische Dorf auf leerstehendem Industriegelände in der Nähe der Küste angesiedelt. Der Küstenstreifen wurde durch den Bau von sechs künstlichen Stränden zu beiden Seiten des Olympischen Hafens wieder nutzbar gemacht.

Gleichzeitig begann eine radikale Transformation innerstädtischer Bezirke mit dem Ziel einer Verbesserung des Sozialkapitals und einer Reduzierung der Kriminalitätsrate. Die innerstädtischen Reformen dauern immer noch an. Viele Wohnblöcke, die ihre offenen Flächen an Industrieanlagen abgeben mussten, gewinnen nach und nach Grünflächen und kleine Nachbarschafts-Parks zurück.

stellung von City Bikes für kurze Fahrten und Fahrradabstellplätzen an öffentlichen Orten. Auf vielbefahrenen Straßen getrennte Spuren und Wege für Fußgänger, Radfahrer und Autos einrichten. Zur Benutzung in den Wohngebieten Fahrräder für öffentlich Bedienstete bereitstellen, insbesondere für die Polizei, Park-Aufsichtspersonal und die sogenannten „Park-Sheriffs“.

- Maßnahmen zur Verkehrskontrolle implementieren, wie beispielsweise strenge Geschwindigkeitsbeschränkungen, 20-km/h-Zonen, zweckmäßig geschaltete Ampelanlagen, deutlich markierte Kreuzungen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (beispielsweise Bodenschwellen) und Schülerlotsen an wichtigen Kreuzungen. Für klare und deutliche Straßenmarkierungen sorgen, damit Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer weniger Unfallrisiken ausgesetzt sind und lernen, die Bewegungsräume der jeweils anderen zu respektieren.
- Gewährleisten, dass Kinder sichere Spielplätze haben. Straßen und Wohnviertel so planen, dass sichere Bereiche zum aktiven Spielen vorhanden sind; sicherstellen, dass Wohnbauentwicklungen mit gemeinsam genutzten Spielbereichen ausgestattet werden; und interessante, sichere, gut instandgehaltene Spielplätze zur Verfügung stellen.
- Für eine saubere und attraktive Umwelt sorgen, die die Menschen zur Aktivität in der Nachbarschaft anregt. Straßen, die an historischen Sehenswürdigkeiten und Läden vorbei führen, mit Bänken und Blumenbeeten ausstatten.
- Fußgänger-affine Gegenden mit Grünpflanzen, Rastplätzen und Hinweisen auf historische und kulturelle Besonderheiten ausstatten. Gehsteige in gutem Zustand und frei von Eis und Schnee halten. Anreize für die Revitalisierung der Innenstadt schaffen und den Bau riesiger Park- und Industrieanlagen eher bremsen.
- Die Menschen klar und deutlich über die Möglichkeiten für sichere und vergnügliche Freizeitaktivitäten in der Stadt informieren. Eine die ganze Stadt erfassende Karte für die aktive Lebensgestaltung entwerfen und promoten – mit Parks, Wegen, Radwegen und Fußgängerrouen sowie Einrichtungen, die Programme für Bewegung und Fitness anbieten.
- Gut nutzbare und sichtbare Stiegen und entsprechende Hinweise an öffentlichen Orten, die die Menschen zur Nutzung der Stiegen ermuntern.

Investitionen und Finanzierung

- Ein gutes Beispiel geben. Bildungs-, Gesundheits- und soziale Einrichtungen und die städtischen Büros so planen, dass möglichst keine Autoabhängigkeiten entstehen und die Menschen zum Gehen, Radfahren oder zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ermuntert werden.
- Mehr Budget bereitstellen für die Gründung und Erhaltung von Einrichtungen, die einen gesunden und aktiven Lebensstil fördern. Verfügbare Mittel, die von nationalen oder europäischen Stellen zur Förderung eines aktiven Le-

bensstils zur Verfügung gestellt werden, identifizieren und anzapfen, beispielsweise Programme zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, zur Vermeidung von Verkehrsstaus und zur Verbesserung der Luftqualität.

- Priorität für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und für Projekte wie Gehsteige, Fußwege, Verkehrsberuhigung und Radspuren bzw. -wege.
- Das Autoparken mit hohen Steuern und Gebühren belasten. Park-and-Ride sollte nur in dünn besiedelten Gebieten eingesetzt werden, wo das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht adäquat ist. Dieses so nahe wie möglich an den Ausgangspunkt der Pendler usw. platzieren, d. h. weiter draußen als am Stadtrand. Radfahrer und Fußgänger sollten ermuntert werden, es ebenfalls zu nutzen.
- Überlegen, mit Hilfe von City-Mauten die Autonutzung insgesamt zu verringern und dieses mit finanziellen Transfers zugunsten eines Ausbaus des öffentlichen Verkehrs kombinieren. Diese Strategie war in mehreren europäischen Städten erfolgreich, darunter in London, Oslo und Stockholm. Seit der Einführung der City-Maut in London im Jahr 2003 haben die Fahrten mit dem Fahrrad um 20% zugenommen, und die Verkehrsunfälle sind in der Innenzone um 7% zurück gegangen. Im Zuge der vermehrten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat wohl auch das Stiegensteigen und Zufußgehen zugenommen (49).

4. Herausforderungen und Chancen im sozialen Umfeld

Das sozioökonomische Umfeld ist für die Lokalverwaltung, die bewegungsfreundliche Städte schaffen und erhalten möchte, mit unterschiedlichen Herausforderungen und Chancen verbunden.

Herausforderungen: Bekannte Tatsachen

Diversität

Die Populationen großer Städte sind oft äußerst unterschiedlich strukturiert hinsichtlich des Alters, der Fähigkeiten und des ethnischen und kulturellen Hintergrunds. Die Herausforderung besteht nun darin, die von einer so vielfältigen Bevölkerung gebotenen, unterschiedlichen Stärken zu nutzen und gleichzeitig die ebenso vielfältigen Bedürfnisse der urbanen Gesellschaft zu erfüllen. Ob die Menschen jung oder alt sind, ob reich oder arm, bestimmt ihr Verhalten zur baulichen und sozialen Umgebung und wieweit sie ein körperlich aktives Leben führen. Vielfach beeinflusst die Kultur, die normalerweise mit ethnischer und nationaler Herkunft zu tun hat, in welchem Ausmaß bei bestimmten Bevölkerungsgruppen das Thema „Bewegung“ eine Rolle spielt oder nicht. So kann die Beteiligung an Tanz, Schwimmen oder Radfahren durch kulturelle Traditionen, Einstellungen und Überzeugungen bezüglich Geschlecht, Kleidung und Sportausübung angeregt oder eingeschränkt werden.

Ungleichheit

Etliche Menschen und Bevölkerungsgruppen – vor allem solche mit geringerem Einkommen – sind unverhältnismäßig öfter als andere von chronischen Krankheiten und Adipositas infolge von Bewegungsmangel und ungesundem Ernährungsverhalten betroffen (17). Diesen Unterschieden entsprechen noch ausgeprägtere Ungleichheiten bei Flächennutzung, Wohnen, Transport und wirtschaftlicher Entwicklung.

Benachteiligte Bevölkerungsgruppen können sich mit größerer Wahrscheinlichkeit den Besuch eines Fitness-Centers nicht leisten. Familien im unteren Einkommensbereich werden aufgrund der verlangten Mitglieds- oder Teilnahmegebühren möglicherweise auch davon abgehalten, sich an den von der Stadt angebotenen Erholungs- und Freizeitprogrammen zu beteiligen. Benachteiligte Mitbürger haben weniger leicht Zugang zu den Orten, wo ein gesunder Lebensstil gefördert wird, wie sichere Straßen und Gehsteige, Parks, Fußgängerwege und öffentliche Gärten (16). Wenn sie sich dennoch entschließen, aktiv zu werden, stehen sie in vielen Fällen vor ungleich größeren Sicherheitsrisiken mit Bezug auf den Straßenverkehr und das empfundene oder reale Kriminalitätsrisiko (50). Beispielsweise kommt es in ärmeren Wohnvierteln, wo die Kinder - nicht

zuletzt aus Mangel an sichereren Alternativen - häufig in den Straßen spielen, häufiger zu verletzten Kindern im Straßenverkehr (51).

Obwohl Menschen mit geringen Einkommen mit größerer Wahrscheinlichkeit zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen zu Fuß gehen als Besserverdiener, ist die Wahrscheinlichkeit geringer, dass sie auch in ihrer Freizeit zu Fuß gehen, Rad fahren oder im Garten arbeiten, was zumindest teilweise an einer ungleichen Verteilung der physischen Ressourcen für körperliche Bewegung (z. B. Fußwege, private Gärten) in wohlhabenden bzw. ärmeren Gegenden liegt (52). Auch Forscher in der holländischen Stadt Eindhoven sind zu der Erkenntnis gekommen, dass sich die Menschen in benachteiligten Stadtgebieten mit geringerer Wahrscheinlichkeit sportlich betätigten (53).

Für Stadtplaner sind die Versuche zur Förderung der Gesundheit durch mehr Bewegung untrennbar verbunden mit Fragen der sozialen und ethnischen Gleichheit. Bei bestehenden ethnischen und sozialen Konflikten können eine größere Kompaktheit und verbundene Siedlungsräume als Bedrohung empfunden werden (54). Auch wenn die historisch institutionalisierte ethnische Diskriminierung (beispielsweise der beschränkte Zugang zu Golfkursen) heute weitgehend illegal ist, kann die Diskriminierung auf der Grundlage residentieller Segregation nach wie vor Einfluss darauf nehmen, in wie weit Möglichkeiten zur körperlichen Bewegung und für einen aktiven Lebensstil zur Verfügung stehen.

Sozialer Zusammenhalt

Bestimmte Gruppen sind besonders gefährdet von sozialem Ausschluss, darunter junge Menschen, ältere Menschen (vor allem die alleine Lebenden), Menschen mit Behinderungen, Familien in prekären Lebenssituationen sowie Migranten und ethnische Minderheiten, deren Integration in die Gesellschaft für den sozialen Zusammenhalt von größter Wichtigkeit ist. Die Länder in Europa verfolgen bei der Behandlung dieser Themenkreise unterschiedliche politische Ansätze. Der Europarat stellt den sozialen Zusammenhalt in den Kontext gleicher Rechte. Eines dieser Grundrechte ist der Zugang zu optimaler Gesundheit; und die körperliche Bewegung ist ein für die Gesundheit essenzielles Element. Auch wenn den Regierungen eine Schlüsselrolle zukommt, so sind doch alle gesellschaftlichen Sektoren dafür verantwortlich, sich für den sozialen Zusammenhalt und das Wohlergehen in der Gesellschaft zu engagieren (18).

Sorge um die persönliche Sicherheit

Einige Forscher haben keinerlei Hinweise auf einen starken Zusammenhang zwischen der persönlichen Sicherheit und dem Maß an körperlicher Bewegung der Menschen gefunden, doch Studien über die gesellschaftlichen Untergruppen der Frauen, Kinder und älteren Erwachsenen zeigen eine stärkere positive Korrelation zwischen der realen und empfundenen Gefährdung der persönlichen

Geschlecht und Bewegung

Auch wenn die Zahlen zwischen den Ländern variieren, so berichten in der Europäischen Union doch generell mehr Frauen (43%) als Männer (38%), dass sie in den vergangenen 7 Tagen keine gesunde körperliche Bewegung moderater Intensität ausgeübt haben. Männer berichten mit größerer Wahrscheinlichkeit ein beträchtliches (18% versus 12%) oder zumindest gegebenes Ausmaß (39% versus 35%) an körperlicher Betätigung in der Freizeit (55). Über alle Länder und Regionen betrachtet, sind Mädchen weniger aktiv als Knaben, und dieser Geschlechtsabstand nimmt mit dem Alter noch zu (3). Mögliche Gründe dafür: Geschlechter-Stereotype; zu wenige Fördersysteme und Programme, die spezifisch auf Mädchen und Frauen zugeschnitten sind; Unterrepräsentation von Mädchen und Frauen in Führungsrollen mit Bezug zu Sport und Bewegung; Zeitmangel aufgrund häuslicher Verpflichtungen und der Versorgung von Kindern und Älteren; und Ängste mit Blick auf die persönliche Sicherheit, vor allem nachts. Die Lokalverwaltung muss Ungleichheiten aufgrund des Geschlechts bekämpfen und Rollenmodelle ebenso wie Veranstaltungen unterstützen, bei denen aktive Mädchen und Frauen auftreten.

SPOTLIGHT: STOKE-ON-TRENT



© Stoke-on-Trent / Nick Gater of ngphotographic

„Closing the Gap“ - Mehr Chancen für Wenigverdiener und sozial marginalisierte Jugendliche

Die Stadt Stoke-on-Trent arbeitet im Verbund mit Partnern an mehreren Strategien zur Förderung der körperlichen Bewegung, vor allem bei Gruppen mit niedrigerem sozialökonomischen Status und Jugendlichen, die eine soziale Marginalisierung erleben oder denen eine solche droht.

Im Rahmen des Go5-Projekts haben medizinische Primärversorger (z. B. praktische Ärzte) die Möglichkeit, Patienten an ein 10-Wochen-Programm zu überweisen, das bis zu fünf Bewegungseinhei-

ten pro Woche anbietet (z. B. Besuche im Fitness-Center, Schwimmen und geführte Wanderungen) und nicht mehr als £10 kostet. Die ausführenden Partnerbetriebe bieten Möglichkeiten für körperliche Betätigung an Veranstaltungsorten mit kommunalem Bezug; sie wurden nach ihrer kommunalen Ausrichtung und Erreichbarkeit ausgewählt. Mit „Closing the Gap“ sollen viele Zugangsbarrieren zu Sportausübung und aktiver Freizeitgestaltung bekämpft werden, die sozial benachteiligten Jugendlichen oftmals im Wege stehen. Der Stadtrat übernimmt im Namen der Stoke-on-Trent Local Strategic Partnership das Patronat über „Closing the Gap“ und arbeitet mit zahlreichen internen und

externen Gruppen und Organisationen zusammen, die mit Jugendarbeit, Sport und Freizeit, Chancengleichheit und Kriminalitätsprävention beschäftigt sind. Dank „Closing the Gap“ können Nicht-Sportorganisationen den Sport und die aktive Bewegung als Instrumente zur Erfüllung ihrer Kernziele nutzen. Gleichzeitig profitieren die Sportvereine von der besseren Beziehung zu nicht-traditionellen Partnern und von der effektiven Arbeit mit jungen Menschen. Diese neuen Kontakte haben sich auf das Verhalten der beteiligten Organisationen stark ausgewirkt und die betreuten Jugendlichen zu mehr Engagement ermuntern können.

Sicherheit und sitzenden Lebensstilen. So hat sich in einigen Untersuchungen herausgestellt, dass Verbrechen und die Angst vor Verbrechen bei Frauen - und insbesondere bei den weiblichen Angehörigen von Minderheiten - der sportlichen Betätigung und der gesunden Bewegung im Freien Schranken entgegen stellen. Die elterliche Sorge um die Sicherheit ihrer Kinder wirkt sich ebenfalls einschränkend auf die Bewegung ihrer Kinder aus - von der Nutzung öffentlicher Plätze, wie Parks und andere Spielflächen, bis zur Teilnahme an außerschulischen Sportprogrammen. In anderen Studien hat sich gezeigt, dass auch ältere Erwachsene ihre Aktivitäten wegen der Sorge um die persönliche Sicherheit einschränken können (36).

Reale und empfundene persönliche Beschränkungen

In unserer hektischen Welt müssen auch die Faktoren Zeit und Motivation (real und empfunden) als wichtige persönliche Barrieren gegen körperliche Aktivität genannt werden. Diese Beschränkungen, die kulturellen Haltungen und sozialen Rollen entspringen können, lassen sich durch die Ausweitung der Möglichkeiten für ein aktives Leben in unterschiedlichen Kontexten bekämpfen. Beispielsweise müssen berufstätige Mütter mit wenig Freizeit die Chance erhalten, gesunde Bewegung in ihren Arbeitstag und mit den Kindern zuhause einzuplanen.

Manchmal hält die subjektive Wahrnehmung der Menschen von der Umwelt, in der sie leben, objektiven Maßstäben nicht stand. So kann beispielsweise eine ältere Dame durchaus der Meinung sein, der Park in der Nachbarschaft sei ein unsicherer Ort, auch wenn objektive Berichte und Beobachtungen das Gegenteil nahe legen.

Möglichkeiten: Bekannte Tatsachen

In jeder Wohngegend wird eine Politik, die die Fußgängerfreundlichkeit und den Flächennutzungsmix verbessert, den Zusammenhalt in der Gemeinde verbessern. Dies liegt zum Teil an einer urbanen Gestaltung, die zur Steigerung der persönlichen Sicherheit beiträgt und die Nachbarn dazu ermuntert, aufeinander zu schauen und einander zu helfen (19).

Die soziale Unterstützung ist für die Gesundheit wichtig (56). Soziale Unterstützungssysteme (wie Walking-Gruppen, Tai-Chi-Gruppen im Freien und Zu-Fuß-zur-Schule-Gruppen) helfen den Menschen ebenfalls, aktiver zu werden. In Studien ist gezeigt worden, dass soziale Unterstützungs-Interventionen in kommunalen Lebenswelten (z. B. Wohnviertel, Arbeitsplatz und Universitäten) eine 44%ige Verlängerung der für gesunde Bewegung aufgewendeten Zeit und eine 20%-ige Zunahme der Häufigkeit körperlicher Aktivität bewirken (57).

Umfassende und nachhaltige, die ganze Gemeinde erfassende Kampagnen, in die viele Sektoren in gut sichtbaren, breit abgestützten, mehrfachen und kombinierten Interventionen einbezogen sind (etwa Medienpromotion, Unterstützungs- und Selbsthilfegruppen, kommunale Feste und Stadtveranstaltungen, Programme in den Schulen und an den Arbeitsplätzen und die Gestaltung von Gehwegen und Pfaden) können einen äußerst wirksamen Beitrag zu vermehrter Bewegung in der Bevölkerung leisten. Diese Kampagnen können zudem zu einem stärkeren Zusammenhalt in den Kommunen und zu einem gewissen zivilen Selbstbewusstsein beitragen (57).

Sport-, Kultur- und Umweltverbände sowie Organisationen für Kinder, Jugendliche und ältere Erwachsene können zahlreiche Menschen in freiwillige Aktivitäten einbinden und spielen eine besonders wichtige Rolle beim Aufbau des sozialen

Hundebesitzer, vereinigt euch!

Einschlägige Forschungen haben gezeigt, dass Hundebesitzer mehr Zeit mit moderater körperlicher Bewegung verbringen als Nichthundebesitzer. Gemäß einer Studie gehen Hundebesitzerinnen durchschnittlich 300 Minuten pro Woche zu Fuß, im Vergleich zu 168 Minuten pro Woche bei Nicht-Hundebesitzern (59). Dies hat wichtige Folgen für die Stadtplanung; beispielsweise gilt es sicherzustellen, dass ältere Menschen ihre Hunde im Wohnviertel sicher Gassi führen können, außerdem sollten Bereiche geschaffen werden, wo die Hunde ohne Leine mit ihren Besitzern bewegungsaktiv spielen können. Gleichzeitig muss natürlich auch die Einhaltung entsprechender Sicherheits- und Sauberkeitsrichtlinien streng durchgesetzt werden: Keine frei laufenden Hunde in den Wohngegenden, und die Hundebesitzer müssen Hundekot entfernen.

Zusammenhalts. Sport- und Freizeit-Interventionen, die auch körperliche Bewegung einbeziehen, haben zudem das Potenzial zur Verhinderung von jugendlichem Vandalismus und Kriminalität, vor allem, wenn innovative, auf die Menschen zugehende Methoden zur Anwendung kommen (58). Erfahrungen in sportlichen und anderen mit Bewegung verbundenen Betätigungen können das Verantwortungsgefühl für die eigene Gemeinde stärken und die Mitglieder der Gemeinde dazu motivieren, sich auch übergeordneter kommunaler Probleme anzunehmen.

Wohnviertel-Erneuerungskampagnen, zu denen die Bereitstellung von Anlagen und Einrichtungen für körperliche Aktivität gehören (etwa Basketballplätze, Skateboarding-Parks, Spielplätze oder Fußballfelder), ferner Kleingärten, sichere Schulwege und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Einrichtung sicherer Nachbarschaftsparks, können die ungleichen Zugangschancen und Wahlmöglichkeiten für gesunde Bewegung gerechter verteilen (23). Bei Tanz- und Sportveranstaltungen bietet sich die Gelegenheit, die ethnische Vielfalt zu feiern und das kulturelle Unterfutter des Stadtlebens zu bereichern. Indessen muss beim organisierten Sport darauf geachtet werden, dass nicht der gegenteilige Effekt entsteht – Ausschluss aufgrund von Fertigungsdefiziten, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, Alter oder kulturellem Hintergrund, oder auch, dass der Konkurrenzgedanke nicht übertrieben wird.

Was kann die Lokalverwaltung tun?

- Gerechtigkeitsprüfungen durchführen, um sicherzustellen, dass alle Bürger(innen) gleichen Zugang zu Sport- und Erholungsprogrammen haben, unabhängig von Geschlecht, Alter, ethnischer Zugehörigkeit, Einkommen oder Fähigkeiten. Zusatzmaßnahmen ergreifen, damit schwächeren Bevölkerungsgruppen die selben Auswahlmöglichkeiten und Chancen für gesunde Bewegung zur Verfügung stehen wie der Gesamtbevölkerung. Durchsetzung von Leitlinien für die Gleichbehandlung auf Dienstleistungsebene und auf Führungsebene.
- Unterstützung von Sport-, Bewegungs- und Kulturorganisationen und mit diesen gemeinsam Programme umsetzen, denen es um den sozialen Zusammenhalt und mehr gesunde Bewegung geht.
- Erschwingliches Wohnen mit Möglichkeiten zu gesunder Bewegung in Einklang bringen. Fußgängerfreundlichkeit, Grünflächenentwicklung und Sportgelegenheiten in benachteiligten Gegenden unterstützen.
- Für Sicherheit und Kriminalitäts-Prävention sorgen. Fußgänger- und Fahrradwege kriminalitätsfrei halten; leerstehende Gebäude und Grundstücke aufräumen und patrouillieren; kommunale Überwachungstechniken umsetzen, wie Nachbarschafts-Wachgruppen und örtliche Polizeistellen; und Planungsgrundsätze anwenden, die Verbrechen abschrecken und den Bewohnern Ängste nehmen.

- Die Entwicklung einer umfassenden Kampagne zur Förderung gesunder Bewegung, die sich in mehrfachen Interventionen auf zahlreiche Sektoren erstreckt. Besondere Veranstaltungen finanzieren und anregen, in denen alle sozialen Gruppen sich an körperlicher Aktivität beteiligen.
- Multikulturalismus und Vielfalt feiern. Unterschiedliche Kulturen und Religionen in der Gemeinde identifizieren und mit diesen arbeiten, um auch auf diesem Weg die körperliche Erholung und Gelegenheiten für einen aktiven Lebensstil zu fördern und die besten Lösungen zur Überwindung häufiger Barrieren zu finden.
- Informationen über die Verfügbarkeit sicherer und gut erreichbarer Parks, Gehwege und Radwege, Wanderwege und Pfade, Spielplätze, Eislaufplätze, Schwimmbekken und andere Einrichtungen sowie über städtische und von Partnern finanzierte Programme, Sportveranstaltungen und Aktivitäten bereitstellen.



© Maribor / Prigi Dance School

Junge Leute tanzen auf der Stadtbrücke in Marburg, Slowenien, am 19. Mai 2006 als Teilnehmer am Quadrille Tanzfestival. Am 18. Mai 2007 werden ca. 100'000 junge Menschen aus ganz Osteuropa erwartet, um erneut die berühmte Quadrille aus Strauss' *Fledermaus* zu tanzen.

5. Bevölkerungsgruppen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen

Möglichkeiten für eine aktive Lebensgestaltung und Bewegung sind für jeden wichtig, doch muss die Lokalverwaltung einigen Bevölkerungsgruppen besondere Aufmerksamkeit zuteil werden lassen. Dazu gehören Personen und Familien mit niedrigen Einkommen sowie ethnische Minderheiten (vgl. voriges Kapitel). Kinder, Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen sind oft auf Zu-fußgehen, Radfahren und öffentliche Transportmittel angewiesen, um sich in der Stadt zu bewegen. Es bedarf besonderer Anstrengungen, um diesen Gruppen eine einfache Inanspruchnahme dieser aktiven Formen der Fortbewegung zu ermöglichen. Diese Menschen müssen auch in ihren Freizeit-, Sport- und Erholungsbetätigungen besonders gefördert werden.

Kinder und Jugendliche

In den meisten Kommunen wurden die Möglichkeiten für Kinder und Jugendliche, sich körperlich zu betätigen, erheblich eingeschränkt. Wie im nächsten Kapitel erörtert, werden viele von ihnen wegen der Distanzen oder wegen Sicherheitsbedenken mit Bussen oder im Auto zur Schule befördert. Leider ist die Sorge über die Verkehrssicherheit nicht unberechtigt: in der Region Europa sind Verkehrsunfälle die führende Todesursache unter Kindern von 5–14 Jahren und bei jungen Menschen im Alter von 15–29 Jahren (60). Die Eltern sind aus Angst vor Unfällen und/oder Kriminalität weniger geneigt, ihre Kinder im



San Fernando de Henáres, Spanien

Freien spielen oder selbständig einen Spielplatz aufsuchen zu lassen. Die oftmals sehr exklusiven und kompetitiven Sportprogramme könnten ein Grund dafür sein, dass gerade von den jungen Menschen ein hoher Prozentsatz die sportliche Betätigung wieder aufgibt. In Vororten mit breiten Straßen, langen Häuserblöcken, wenigen Gehsteigen und kaum gemischter Flächennutzung ist wenig Platz für den Bewegungsdrang von Kindern und Jugendlichen – eine Tatsache, die wohl auch dazu beigetragen hat, dass die passiven, in der Wohnung ausgeübten Freizeitbeschäftigungen so überhand genommen haben, wie beispielsweise Computerspiele und Fernsehen.

Regelmäßige Bewegung ist aber unverzichtbar für ein gesundes Aufwachen und eine gute Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Körperliche Bewegung bringt überdies soziale, verhaltensbezogene und mentale Vorteile für junge Menschen. Für die Kinder und jungen Menschen selbst sind sicher der Spaß und das Zusammensein mit Freunden die Hauptgründe für Bewegung und Sport.

Die meisten Experten empfehlen, dass sich Kinder und Jugendliche an fünf oder besser noch mehr Tagen pro Woche insgesamt eine Stunde oder länger moderat körperlich bewegen. Zwar gibt es in den einzelnen Ländern große Unterschiede, doch lässt sich zusammenfassend sagen, dass beispielsweise im Jahr 2002 nur etwa ein Drittel der jungen Menschen im Alter von 11, 13 und 15 Jahren diesen Vorgaben entsprachen (3).

Die geringe Zahl an Studien und deren widersprüchliche Erkenntnisse erschweren



© Municipality of Sandnes / Tom Sorum

Sandnes, Norwegen

die Beantwortung von Fragen mit spezifischem Bezug auf kommunale Planung und gesunde Bewegung bei Kindern (61). Eine Studie (62) kommt allerdings zu folgenden zwei Schlüssen: Je mehr Zeit die jungen Menschen im Freien verbringen, desto mehr Bewegung üben sie aus; und der Zugang zu entsprechenden Einrichtungen, Parks und Aktivitätsprogrammen ist bei Kindern und Jugendlichen positiv assoziiert mit dem Ausmaß an körperlicher Bewegung. Auch wenn sichere Wege, Seitengassen und Radwege eingerichtet werden, entscheiden sich die Kinder womöglich gegen deren Benutzung, vor allem in abgelegenen Gebieten. Die Kinder bevorzugen oft Orte, wo sie gesehen werden können und wo sie andere Menschen sehen können. Wenn es um Entscheidungen über kindergerechte Mobilität geht, sollten die Ansichten und Vorschläge von Kindern und Jugendlichen unbedingt Berücksichtigung finden.

Das fordert auch der Children's Environment and Health Action Plan for Europe (27) (Maßnahmenplan Kinder – Umwelt – Gesundheit) und die Youth Declaration vom 24. Juni 2004 (63), in der es heißt, dass "jungen Menschen eine fundamentale Rolle in der Gestaltung der Gesundheits- und Umweltpolitik, in den zugehörigen Entscheidungsprozessen und im Aufbau einer gesünderen und nachhaltigeren Welt zukommt. Wir erleben bereits jetzt echte und positive Änderungen in unseren lokalen Gemeinden, Ländern auf internationaler Ebene."

Ältere Menschen

Ältere Menschen sind heterogen und verschieden, von unterschiedlicher Unabhängigkeit und Mobilität. Die große Mehrheit der älteren Menschen lebt in den Kommunen und möchte dort auch bleiben.

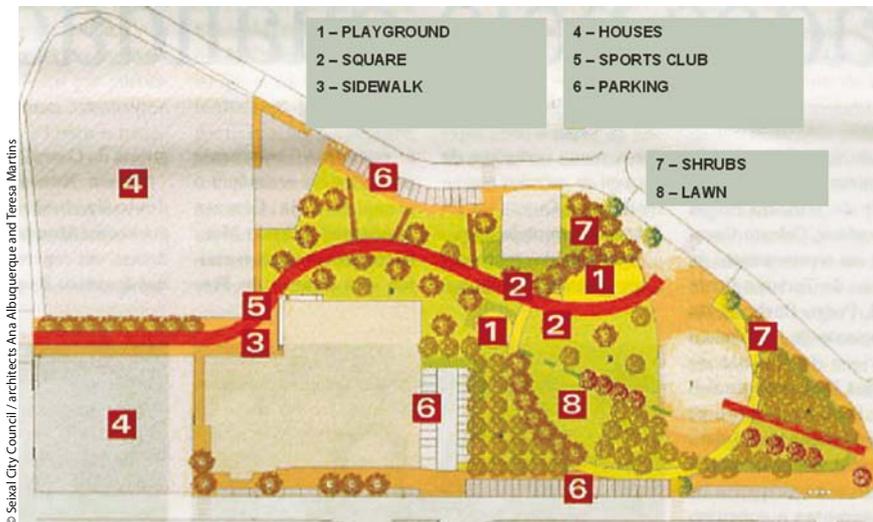


Es ist nie zu spät, sich auf die Vorteile in Verbindung mit regelmäßiger Bewegung zu besinnen. Auch bescheidene Steigerungen der körperlichen Aktivität können einen großen Unterschied im Wohlbefinden älterer Menschen ausmachen, und in deren Fähigkeit, unabhängig zu bleiben und aktiv am Leben in der Gemeinde teilzunehmen (64,65). Diese Bevölkerungsgruppe in die Lage zu versetzen und zu ermuntern, sich mehr zu bewegen, kann auch eine der wirksamsten Methoden sein, die hohen Gesundheits- und Sozialkosten teilweise zu vermeiden oder zu senken. Trotz dieser Tatsachen, gehören ältere Menschen (vor allem ältere Frauen) nach wie vor zu den am wenigsten aktiven Gruppen. Im Jahr 2002 hatten über 60% der Europäer und Europäerinnen über 65 Jahre in den vorangehenden sieben Tagen keine moderate Bewegung ausgeübt (55). Die Haupthindernisse für ältere Menschen sind die Zugänglichkeit (z. B. kann eine eingeschränkte Mobilität die Benutzung von Stiegen in der U-Bahn erschweren); Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit dem Wetter (eisige Gehsteige) und der Straßenverkehr (unsichere Schutzwege); eine Art der Altersdiskriminierung (die Ansicht, Bewegung und Sport seien den Jungen vorbehalten) und die Isolation (fehlende Unterstützung von anderen, auch von Medizinern und Freizeitexperten).

Der Zusammenhang zwischen dem gebauten Raum und dem Bewegungsgrad der Senioren war Gegenstand einiger Studien (66). Diese verweisen auf die Notwendigkeit möglichst umfassender Methoden, zu denen auch eine seniorengerechte Stadtplanung, Bildung, Schärfung des Bewusstseins und Interventionen in den Wohnungen selbst gehören (67). Die Fähigkeit, von zuhause aus zu Fuß bequem Zielorte wie Geschäfte, Parks und Wege zu erreichen, die

**SPOTLIGHT:
JERUSALEM, ISRAEL**

In Jerusalem nehmen die Älteren am jährlichen Senioren-Sporttag im Givat Ram Stadion teil, der von der Stadtgemeinde und JDC-ESHEL, dem Verband für die Planung und Entwicklung von Dienstleistungen für die älteren Mitbürger und Bürgerinnen Israels, organisiert wird.



Plan des Fanqueiro Parks



Die Stadtverwaltung von Bursa hat Sportaktivitäten für Menschen mit entwicklungsbedingten Behinderungen organisiert: Boccia

Wahrnehmung sicherer und ästhetisch ansprechender Rahmenbedingungen fürs Zufußgehen und der einfache Zugang zu Grünflächen gehen bei älteren Menschen mit einem höheren Bewegungsgrad einher (68).

Menschen mit Behinderungen

Menschen mit Behinderungen stellen ein großes und wachsendes Segment der allgemeinen Bevölkerung dar, sind aber oft weniger körperlich aktiv als Menschen ohne Behinderung. Bewegung ist aber wichtig für Menschen mit Behinderungen, nicht nur zur Förderung der Gesundheit und Prävention von Krankheiten, sondern auch um die Zahl der Sekundärbeschwerden zu verringern, die sich aus einer Primärbehinderung ergeben können.

Durch eine entsprechende Anpassung der Aktivitäten, eine Änderung oder Modifizierung des Umfelds oder durch die Anwendung zusätzlicher Ausrüstungen, die mehr Menschen die Teilnahme ermöglichen, können Menschen mit Behinderungen am aktiven Leben mit gesunder Bewegung teilnehmen (69).

Die offensichtlichsten Barrieren für Menschen mit Behinderungen sind unzugängliche Gebäude und Einrichtungen. Andere sind wirtschaftliche Probleme, fehlende Transportmöglichkeiten zu Veranstaltungsorten, unzureichende Ausstattungen, negative Einstellungen und Wahrnehmungen, Informationsbezogene Barrieren und mangelnde professionelle Fertigkeiten und Ausbildungen. Fehlende Gehsteige oder Auffahrampen an Bordsteinkanten sowie holprige Oberflächen auf Wegen und Grünflächen erschweren die Fortbewegung (69).

Was kann die Lokalverwaltung tun?

Die Lokalverwaltung kann ein einladendes, seniorenfreundliches Umfeld für aktive Lebensgestaltung schaffen. Davon profitieren alle Bürger, einschließlich der jungen Menschen, der älteren Menschen und der Menschen mit Behinderungen.

Erreichbarkeit und Sicherheit

- Bewegungsräume sollen leichter erreichbar sein. Spielplätze, Sportflächen, Wege und Parks sollten sich in Geh- oder Rollstuhldistanz befinden. Gut erhaltene, sichere Parks und Spielbereiche für Kinder bereitstellen (Spielplätze,

Planschbecken, Eislaufplätze im Freien, Skateboard-Parks, Sportplätze und Radsuren bzw. Radwege). Kostenloser oder subventionierter Eintritt zu Schwimmbädern und anderen Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, Senioren und Menschen mit Behinderungen.

- Erreichbarkeit öffentlicher Transportmittel verbessern und/oder Transporte zu Erholungseinrichtungen für Menschen mit Behinderungen, Senioren und benachteiligte Familien zur Verfügung stellen.
- Verstärkte Bemühungen, Menschen mit Behinderungen und chronisch Kranken (aller Altersgruppen) eine angemessene körperliche Bewegung zu ermöglichen. Das erfordert eine bessere Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit des gebauten und natürlichen Nahraums und eine stärkere Einbindung von Mediziner*innen und Pflegedienstleistern in Langzeitpflegeeinrichtungen.
- Das Radfahren als Fortbewegungsart für alle Altersgruppen fördern: Niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Autos auf städtischen Straßen, höhere Priorität für Radfahrer*innen in der Verkehrspolitik, Bau von Radsuren und Radwegen, bessere Straßenplanung und Angebot von Radfahrausbildung für Kinder, Senioren und Frauen in ethnischen Minderheitsgruppen.
- Angebot maßgeschneiderter Bewegungs-Programme durch die für Freizeit und Erholung zuständige Abteilung in der Stadtverwaltung, zum Beispiel:
 - für Senioren: Walking-Gruppen, Gemeinschaftsgärtner*innen, Gymnastikklassen in Gemeindezentren, Wohnungs-gebundene Programme, generationsübergreifende Aktivitäten, Tai chi in Parks und Aqua-Fitness in örtlichen Schwimmbädern;
 - für Kinder und Jugendliche: Aktivitäten, bei denen Spaß, die Entwicklung von Fertigkeiten, Geselligkeit und das Erreichen persönlicher Bestleistungen eine Rolle spielen; und
 - für Menschen mit Behinderungen: Walking und Rolling-Gruppen auf leicht zugänglichen Pfaden und Wegen, entsprechend adaptierbare Ausstattung in Parks und auf Wegen und Pfaden, beispielsweise Miet-Handbikes und Programme, die Menschen mit Behinderungen dazu ermuntern, sich bestehenden Aktivitäten anzuschließen anstatt separate zu entwickeln.

Richtlinien und Verfahren

- Richtlinien, Verfahren und Programme mit Bezug zur Stadtplanung und einem aktiven Lebensstil prüfen, um zu gewährleisten, dass sie nicht aufgrund des Alters oder unterschiedlicher Fähigkeiten diskriminierend wirken. Kontakte zwischen Mitarbeiter*innen oder Gruppen etablieren, die sich mit Zugangsfragen für Prioritätsgruppen beschäftigen.
- Richtlinien und Regulierungen durchsetzen, die Räume zur aktiven Lebensgestaltung und dazugehörige Einrichtungen für alle zugänglich machen. Health-Clubs, die für alle zugänglich sind und den Bedürfnissen älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen entgegen kommen, bekannt machen und fördern.

- Entwicklungsprinzipien für gemischte Flächennutzung durchsetzen, die Wohnen, Einkaufen und Arbeiten innerhalb eines kleinen geografischen Raums kombinieren. Die Planer müssen Gehsteige und eine entsprechende Beleuchtung berücksichtigen. Neue Wohnungen für Familien, Menschen mit Behinderungen und Senioren sowie Einrichtungen für die Langzeitpflege in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsanbietern, Transportwegen und Erholungszentren ansiedeln.
- In Gehdistanz von den Wohnungen älterer Menschen, Familien oder Menschen mit Behinderungen für Hundebesitzer(innen) Gassi-Zonen mit und ohne Leinenzwang zur Verfügung stellen.
- Einen aktiven Lebensstil bei älteren Erwachsenen und bei Menschen mit Behinderungen vermarkten. Mit den Massenmedien zusammen arbeiten, um die Diskriminierung älterer Menschen zu bekämpfen und Klischeevorstellungen über Senioren, Behinderte und einen aktiven Lebensstil zu korrigieren.

Arbeit mit Partnern

- Die Vertreter von Kindern, Jugendlichen, Senioren und Behinderten sowie einschlägige Organisationen in die Planung, Bewertung und Entwicklung von Gebäuden oder in die Verbesserung von Einrichtungen oder Orten zur Förderung eines aktiven Lebensstils einbinden.
- Partnerschaften mit kommunalen Agenturen, Freiwilligenorganisationen, religiösen Organisationen und Sportvereinen eingehen, um Kindern und Jugendlichen, Senioren und Menschen mit Behinderungen einen aktiven Lebensstil mit viel gesunder Bewegung zu ermöglichen bzw. einen solchen zu bewerben.

SPOTLIGHT: SANDNES, NORWEGEN

Beteiligung von Kindern am Flächennutzungsplan



Der Stadtrat von Sandnes hat sich im Zuge der lokalen Planung systematisch um die Identifizierung und Förderung der Interessen von Kindern und Jugendlichen bemüht. Im „Kinderwege“-Programm konnten die Kinder selbst 1265 Spielbereiche, 550 Abkürzungen, 130 Referenzflächen für Schulen und 185

Referenzflächen für Kindertagesstätten identifizieren und registrieren. Diese registrierten Bereiche wurden in digitale Karten und Luftaufnahmen eingetragen und müssen nun in allen Planungsaktivitäten zur Erhaltung wichtiger Spielbereiche berücksichtigt werden.



6. Bewegung in unterschiedlichen Settings

SPOTLIGHT: EUROPA

Gesundheitsfördernde Schulen

Das Europäische Netzwerk gesundheitsfördernder Schulen (ENHPS) wird vom Europarat, der Europäischen Kommission und dem WHO Regionalbüro für Europa unterstützt. Ziel ist die Integration von Theorie und Praxis der gesundheitsfördernden Schule in die Sektoren Gesundheit und Bildung. Es funktioniert auf drei Ebenen: der schulischen, der nationalen und der internationalen. Im Zentrum steht der junge Mensch, der ganzheitlich als Individuum in einer dynamischen Umwelt betrachtet wird. Tausende Schulen in über 40 WHO Mitgliedsstaaten haben diese Idee mit Begeisterung begrüßt und sind Mitglieder des ENHPS geworden. In den ENHPS Network News werden zahlreiche innovative Programme zur Förderung von Bewegung und gesunder Ernährung im schulischen Umfeld und über Beziehungen mit den Eltern und der Kommune beschrieben. Mehr darüber unter <http://www.euro.who.int/ENHPS>.

Laut einer Studie (41) kann der Anteil der Menschen, die zumindest dreimal die Woche körperliche Bewegung ausüben, um 25% gesteigert werden, wenn der Zugang zu den dafür geeigneten Orten hergestellt oder verbessert wird. Besonders effektiv ist diese Maßnahme in Kombination mit der Verteilung von Informationen über die Vorteile und Chancen eines aktiven Lebensstils. Zusätzlich zu den Veränderungen des gebauten Raums im größeren Rahmen (vgl. Kapitel 3) können derartige Interventionen insbesondere in drei Settings erfolgreich sein: in Schulen, in Betrieben und in Gesundheitseinrichtungen. Die Lokalverwaltungen haben in diesen Lebenswelten unterschiedliche Einflussmöglichkeiten. Manchmal müssen sie eine Führungsrolle übernehmen, in anderen Fällen ist ihre Mitarbeit erfolgsentscheidend.

Schulen

Von der Vorschule bis zur Universität – Kinder und Jugendliche verbringen unzählige Stunden in einem schulischen Umfeld. Hier lernen und praktizieren sie wahrscheinlich auch viele der Einstellungen, Werte und Fertigkeiten bezüglich Bewegung und einem aktiven Lebensstil, die dann ein Leben lang halten.

Es gibt deutliche Hinweise darauf, dass die „Leibeserziehung“ in der Schule geeignet ist, das Ausmaß an Bewegung und körperlicher Fitness zu steigern (57). Leider wurde ausgerechnet dem Turnunterricht im letzten Jahrzehnt eine geringere Priorität und weniger Stundenplanzeit zugemessen (70), und es hat sich gezeigt, dass die Schülerinnen (vor allem diese) und Schüler in den Mittelschulen in den Pausen körperlich weniger aktiv sind als früher (71). Viele Schüler(innen) werden nun per Auto oder Bus zur Schule gebracht, anstatt den Schulweg zu Fuß oder per Fahrrad zurück zu legen. Und schließlich werden in einigen Städten die Schulen jetzt nach der Unterrichtszeit abgesperrt, angeblich aus Sicherheits- oder steuerlichen Gründen. Das bedeutet, dass die Kinder und Jugendlichen, aber auch andere Bewohner der Umgebung, keinen Zugang mehr zu einer wichtigen, nahe gelegenen Einrichtung für Sport, aktive Erholung und Bewegung haben. Diese Tendenzen haben insgesamt zu einer signifikanten Reduzierung schulbezogener körperlicher Bewegung geführt.

Ein bewegungsintensiv zurückgelegter Schulweg ist für einen aktiven Lebensstil sehr wichtig, außerdem werden dabei zusätzliche Kalorien verbrannt, da sich diese körperliche Betätigung an jedem Schultag zweimal wiederholt. Kein Wunder, dass sich die Bereitstellung bewegungsfreundlicher und sicherer Schulwege in vielen Ländern als besonders wirksam erwiesen hat.

Was kann die Lokalverwaltung tun?

- In Zusammenarbeit mit den Schulen, dem Bildungssystem und den Eltern für täglichen, hochwertigen Sportunterricht auf allen Niveaus eintreten. Dafür sorgen, dass der Sportunterricht für alle Kinder geeignet ist, nicht nur für die sportlichen Typen; und die Schüler(innen) dabei unterstützen, eine lebenslange Wertschätzung des aktiven Lebensstils zu entwickeln.
- Eine andere Schulpolitik und Programme unterstützen, die zu mehr Bewegung und Fitness bei Kindern und Jugendlichen führen. Dazu gehört die Bereitstellung von Räumlichkeiten und Ausrüstungen, Anregungen und Aufsicht in den Pausen, die Beteiligung des Lehrpersonals an bewegungsintensiven Spielen und die Verbesserung von Sport und Bewegung außerhalb des Lehrplans und in Vereinen (72,73).

SPOTLIGHT: ROM, ITALIEN**Der Wander-Schulbus**

Der Wander-Schulbus stellt eine sichere, lustige und gesunde Möglichkeit für Kinder dar, ihren Schulweg zurück zu legen. Die Kinder gehen in einer Gruppe entlang einer festgelegten Route und sammeln unterwegs an bestimmten "Bushaltestellen" weitere "Passagiere" ein. Jeder Wander-Schulbus hat je einen erwachsenen "Fahrer" vorne und hinten. In Rom hat der Stadtrat (Lia Di Renzo, Stadträtin für Familienförderung und Kinder) gemeinsam mit den Schulbehörden und den Eltern, der Bezirkspolizei, den Bezirksverantwortlichen, den Verkehrssicherheitsleuten und der Stadtpolizei den Wander-Schulbus geplant und implementiert. In den Jahren 2005/2006 haben sich daran über 50 Schulen (1300 Kinder und 100 "Buslinien") beteiligt. In den Jahren 2006/2007 wird das Programm auf alle Schul-

bezirke in der Stadt ausgedehnt. Das Programm bietet den Kindern die Gelegenheit zur täglichen gesunden Bewegung, mit anderen Kindern zusammen zu sein und nebenbei über Sicherheit im Straßenverkehr zu lernen. Es leistet darüber hinaus auch einen Beitrag zur Umwelt rund um die Schulen, weil es den Kraftfahr-

zeugverkehr und die damit verbundene Luftverschmutzung reduzieren hilft. Der Wander-Schulbus ist bereits in vielen Städten eingeführt und wird als Teil einer breit angelegten, internationalen Initiative betrachtet, der es darum zu tun ist, aktive und sichere Schulwege zu propagieren (74,75).



Walter Veltroni, Bürgermeister von Rom, mit Kindern an einer Bushaltestelle für den *Scuolabus a piedi*.

Wohnviertel

Wohnviertel sind natürliche Kontexte für einen aktiven Lebensstil. Die unmittelbare Wohnumgebung und der Wohnbezirk unterscheiden sich von anderen organisierten Milieus wie Schulen, Gesundheitseinrichtungen und Betrieben. Sie sind durch die gebaute Umwelt und den sozialen Kontext geformt und bilden die Bühne für das Alltagsleben aller Mitbürger(innen): jung und alt, männlich und weiblich, Arbeiter und Studenten, Künstler und Migranten. Die meisten in dieser Broschüre beschriebenen Interventionen sind für jedes Wohnviertel relevant und anwendbar. Mit der Integration der Maßnahmen auf Wohnviertelebene lassen sich die Möglichkeiten für die Menschen maximieren, ein körperlich aktives Leben zu führen und ihr Gesundheits- und Sozialkapital zu vermehren. Beispiele sind der Bau von Geh- und Radwegen, die Installation von Spielplätzen, Grünflächen und leicht zugänglichen Einrichtungen vor Ort.

- Standards festlegen für sicheres, aktives und vergnügliches Spielen jeden Tag, drinnen und draußen, in Vorschulen, Kindergärten und Kindertagesstätten.
- Planungen für mehr Bewegung in umfassendere Programme für gesundheitsfördernde Schulen integrieren.
- In Zusammenarbeit mit Schulen, dem Bildungssystem, den Eltern, der Polizei und lokalen Agenturen sichere und bewegungsfreundliche Schulwege schaffen und den Kindern die Regeln für die sichere Benutzung des Straßenverkehrs vermitteln.
- Eltern, Großeltern und Betreuungspersonen dazu ermutigen, mit den Kindern den Schulweg per Fahrrad oder zu Fuß zurück zu legen. Eine innovative Idee ist der „Wander-Bus“, der so funktioniert, dass er Kinder entlang einer festgelegten Route aufammelt, um mit ihnen zur Schule zu gehen oder mit dem Rad zur Schule zu fahren.
- Mit den Schulbehörden zusammen arbeiten, um zu gewährleisten, dass die Schuleinrichtungen nach Schulschluss für die aktive Freizeitgestaltung und die Sportausübung für Einwohner und Vereine kostenlos zur Verfügung stehen.

Betriebe

Heute haben immer mehr Jobs sitzenden Charakter: im Jahr 2002 gab die Hälfte aller Befragten in einer Umfrage der EU zu Protokoll, sie hätten am Arbeitsplatz wenig oder keine körperliche Bewegung (55). Und mehr Menschen als je zuvor pendeln per Auto zur Arbeit.

Zwar liegen über die Wirksamkeit spezifischer Interventionen im Betrieb widersprüchliche Ergebnisse vor, doch bieten die Beschäftigungsorte, an denen die meisten Erwachsenen 7 oder 8 Stunden täglich verbringen, ohne Zweifel ein großes Potenzial zur Förderung gesunder Bewegung, beispielsweise durch die Bereitstellung von Finesseinrichtungen und durch eine bewegungsförderliche Politik, die den zu Fuß oder per Rad zurückgelegten Arbeitsweg anstrebt (1). Im Betrieb besteht auch die Möglichkeit, den aktiven Lebensstil sozial zu unterstützen, wenn die Kollegen und Kolleginnen die Gelegenheit wahrnehmen können, in Arbeitspausen und am Feierabend gemeinsam aktiv zu sein.

In einer einschlägigen Untersuchung (41) hat sich gezeigt, dass Arbeitsplatzprogramme für gesunde Bewegung oft auch andere Komponenten einschließen, wie Gesundheitserziehung, Risikofaktor-Screening und Anschlussmöglichkeiten zu anderen Dienstleistungen. Die meisten Teilnehmer an diesen „kombinierten“ Programmen berichteten von Gewichtsverlusten, Körperfettabbau sowie Verbesserungen der Herz-Kreislauf-Befindlichkeit und anderer Fitness-Parameter. Andere Studien in Betrieben haben gezeigt, dass der Nettonutzen pro Person

die Kosten für die Bereitstellung von Orten und Einrichtungen für gesunde Bewegung deutlich übersteigt.

Die Arbeitgeber könnten einen ganz besonders wertvollen Beitrag zur Fahrradbenutzung für den Arbeitsweg leisten, wenn sie die Kosten der Radbenutzung ersetzen und Duschen sowie Radabstellplätze zur Verfügung stellen würden (76).

Was kann die Lokalverwaltung tun?

- An öffentlichen Arbeitsplätzen mit gutem Beispiel vorangehen, dazu Ausschüsse für aktives Leben einrichten, in denen alle Ebenen von Gewerkschaften, Berufsverbänden und Management vertreten sind; Anreize für aktives



Jedes Jahr treten an die 500 Beschäftigte der Stadtverwaltung von Bursa, Türkei, in freundschaftlichen Basketball-, Volleyball- und Fußballturnieren gegeneinander an. Die Mitarbeiter(innen) sagen, diese von ihrem Arbeitgeber organisierten Veranstaltungen würden sie zu mehr Bewegung motivieren, Freundschaften stärken und die Arbeitsmoral heben

SPOTLIGHT: EUROPA

Gesundheitsfördernde Krankenhäuser

Das Ziel des Projekts Gesundheitsfördernde Krankenhäuser (Health-promoting Hospitals) ist die Verbesserung der Patientenversorgung durch Unterstützung von Heilungsprozessen, Krankheitsprävention und Rehabilitation in Spitälern. In dem Projekt geht es aber auch um die Gesundheit des Personals. Dabei stellt die Förderung gesunder Bewegung eine Priorität dar, gerade für das Krankenhauspersonal. Mehr darüber erfahren Sie beim Collaborating Centre for Health Promotion in Hospitals and Health Care unter <http://www.hph-hc.cc>.

© Press and Public Relations Department, Metropolitan Municipality of Bursa

© Press and Public Relations Department, Metropolitan Municipality of Bursa

SPOTLIGHT: EUROPA

Bewegungsintensive Reise zu und von Gesundheitseinrichtungen

Sustrans, eine landesweite gemeinnützige Organisation, der es um die Förderung bewegungsfreundlicher Fortbewegung in Großbritannien geht, hat eine Anleitung für Gesundheitsorganisationen produziert, um die gesunde, aktive Fortbewegung für Personal und Besucher zu fördern. In dem Führer wird dazu geraten, auf dem Weg zur oder von der betreffenden Institution eine möglichst gesunde Reihenfolge einzuhalten – mit Gehen und Radfahren beginnen, dann öffentlicher Transport (da in der Regel an beiden Enden der Reise ein Fußweg zu bewältigen ist) und schließlich Autofahren. Die Informationen über Autofahren und Parken sind an die letzte Stelle zu setzen, so dass gesündere Fortbewegungsarten am augenfälligsten sind. Als Daumenregel gilt, dass eine Strecke von 3 Kilometern für viele Menschen ohne weiteres zu Fuß zu bewältigen ist, und bis zu acht Kilometer ist eine Radfahrt durchaus zumutbar. Außerdem sollen Sitzungsräume und Veranstaltungsorte nach Maßgabe gesunder Bewegung sowie unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit für Menschen mit Behinderungen gewählt werden (77).

Pendeln schaffen (beispielsweise mit Fahrradständern und Abstellplätzen) und die Autobenutzung eher hemmen (z. B. indem es im Zusammenhang mit Autos und Parkplätzen keine Zusatzleistungen oder Firmengratifikationen gibt); Möglichkeiten für gesunde Bewegung im Betrieb bereitstellen (Fitnessprogramme, Duschen, Umkleidekabinen und Sponsoring von Sportvereinen und sportlichen Wettkämpfen unter den Beschäftigten oder gegen andere Firmen), oder finanzielle Unterstützung für die Nutzung örtlicher Fitness-Einrichtungen anbieten, falls solche Einrichtungen im Betrieb nicht geboten werden können.

- Andere Arbeitgeber und Unternehmen dazu auffordern, diese bewegungsfördernden Prinzipien und Praktiken zu übernehmen, und mit diesen zusammen arbeiten, wenn eine Maßnahme die Unterstützung oder das Know-how von Experten der lokalen Verwaltung benötigt. Öffentliche Anerkennung von Arbeitgebern und Unternehmen, die ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen (auch den pensionierten) und deren Familien Gelegenheiten für gesunde Bewegung bieten.
- Bewegungsfördernde, sichere Wege zum Arbeitsplatz bereit stellen, die zum Zufußgehen, Radfahren und zur Nutzung effizienter, schneller Transportsysteme in Kombination mit diesen aktiven Fortbewegungsarten ermuntern.
- Urbane Umfelder so gestalten, dass Arbeitsplätze und Unternehmen in gut durchmischten Stadtbezirken oder nahe am öffentlichen Verkehr angesiedelt sind.



© City of Milan / General Planning Department

Der Grüngürtel um Mailand verbindet mehrere bestehende Parks und offene Zonen zwischen diesen. Wie auf der Karte zu sehen, wird der Grüngürtel zum Kerngebiet eines größeren Systems von Grünflächen, die mit bestehenden Plätzen und Plazas der Metropole Mailand verknüpft sind: eine Parklandschaft mit 60 km Umfang für Erholung, Spiel, Gehen und Radfahren.

- In den Gesundheitsabteilungen der Stadtverwaltung einen Schwerpunkt zum Thema „Arbeitsplatz und aktiver Lebensstil“ einrichten, um große und kleine Unternehmen in der Stadt zusammen zu bringen, die daran interessiert sind, den Zugang zu körperlicher Aktivität für ihre Mitarbeiter(innen) zu verbessern. Allenfalls die Unternehmen mit lokalen Freizeit- und Fitnessanbietern und einschlägigen Bewegungsprogrammen in Kontakt bringen.

Gesundheitseinrichtungen

Gesundheitssysteme spielen eine Schlüsselrolle im Zusammenhang mit den Themen Bewegung, Adipositas und gesunde Ernährung. Kommunale Gesundheitszentren, Krankenhäuser und Langzeitpflegeeinrichtungen sind verpflichtet, ein Beispiel zu geben, indem sie die Möglichkeiten für gesunde körperliche Bewegung schaffen und verbessern. Ein aktiver Lebensstil und die entsprechende Bewegung sind wesentlich für die Rehabilitation und die Wiedergewinnung von Gesundheit und Kraft nach einer Krankheit oder Verletzung und zur Erhaltung der Unabhängigkeit im Alter. Das medizinische Personal, das an solchen Orten beschäftigt ist, kann glaubwürdig für den Wert und die Vorteile regelmäßiger Bewegung eintreten. Die Praktiker in der Erstversorgung sind genau an der richtigen Stelle für Kurzinterventionen, mit denen die Menschen motiviert werden, sich mehr zu bewegen (78).

Was kann die Lokalverwaltung tun?

- Mit Langzeitpflegeeinrichtungen zusammen arbeiten und diese dazu anregen, die Möglichkeiten für ein aktives Leben und gesunde Bewegung für die Mitarbeiter(innen) und die Patienten oder Bewohner zu erweitern.
- Mediziner und medizinisches Personal in der Primärversorgung (z. B. Krankenschwestern, Kinderärzte und Physiotherapeutinnen) dazu auffordern, einen aktiven Lebensstil zu fördern und inaktive Menschen dazu zu motivieren, mit geeigneten Bewegungsübungen moderater Intensität zu beginnen.
- Planungen für die körperliche Bewegung in breiter angelegte Programme für gesundheitsfördernde Krankenhäuser aufnehmen.

7. Gesundes Gewicht fördern

Bekannte Tatsachen

Übergewicht und Fettleibigkeit sind die Folgen einer höheren Energieaufnahme in Form von Nahrungsmitteln als durch körperliche Aktivität wieder verbraucht wird. Hinter dieser einfachen Gleichung stehen aber komplexe Wechselwirkungen zwischen genetischen, umwelt- und verhaltensbedingten Faktoren. Manches deutet darauf hin, dass das bauliche Umfeld – wo die Menschen leben, arbeiten und spielen – Einfluss auf die einfachen und die komplexen Faktoren im Zusammenhang mit Ernährung und Bewegung hat (79).

In einkommensschwächeren Wohngebieten haben die Menschen weniger Möglichkeiten, gesunde Lebensmittel zu erschwinglichen Preisen zu kaufen, und die vorhandenen Läden bieten tendenziell eher ungesunde Nahrung an. Dazu kommt, dass die nächstgelegenen Bezugsquellen für gesunde Lebensmittel normalerweise nur über Transportmittel erreichbar sind, die für viele der am meisten unterprivilegierten Menschen unpraktisch oder nicht verfügbar sind (12). Das verbreitete Angebot kalorienreicher Nahrungsmittel wird von einem hohen Marketingdruck begleitet, beispielsweise in Form von Spielsachen oder Unterhaltungsgeschenken für Kinder. Diese Faktoren haben im Verein mit dem Druck auf die Familien, stets die Kosten und die Zubereitungszeiten zu minimieren, zur Folge, dass immer mehr vorgefertigte Speisen mit viel Fett und Kalorien verzehrt werden.

Das Problem verschlimmert sich noch für Kinder und Jugendliche, wenn die Schulen den Turnunterricht und Sportprogramme zurück nehmen und es zulassen, dass fette und stark gesüßte Nahrungsmittel und Getränke in das Schulessen Eingang finden oder in Verkaufsautomaten angeboten werden. Dem gegenüber haben vorläufige Forschungsarbeiten ergeben, dass der Konsum von Obst und Gemüse gesteigert werden kann, wenn diese frisch in der Schule angeboten werden (80).

Auch wenn die Wissenschaftler noch nicht belegen können, dass Veränderungen des baulichen Umfelds als solche schon einen Rückgang der Adipositasraten bewirken können, so kann doch unzweifelhaft eine Zunahme der Bewegung im Alltag zu einer Umkehrung des Trends zum Übergewicht und zur Fettleibigkeit bei Kindern und Jugendlichen führen. Änderungen im baulichen und sozialen Umfeld, die der körperlichen Aktivität der jungen Menschen förderlich sind, tragen jedenfalls langfristig zu einem Abbau des Übergewichts bei, vor allem, wenn sie mit Änderungen des Wie und Wo der Nahrungsmittelversorgung und der Prinzipien für schulische Ernährung einher gehen (81).

Was kann die Lokalverwaltung tun?

Neben einer Erweiterung des Angebots für gesunde Bewegung im baulichen und sozialen Umfeld können die Lokalverwaltungen den Zugang zu gesundem Essen verbessern, indem sie verschiedene Projekte und Grundsätze in Bereichen wie Landwirtschaft, Verkehr, Flächennutzung, Wirtschaftsentwicklung und Finanzierungsstrategien unterstützen.

- Eine gesunde Flächennutzungs politik betreiben. Eine Politik, die der Erhaltung von landwirtschaftlichen Nutzflächen dient und das Anlegen von Gemeinschaftsgärten auf freien öffentlichen und privaten Grundstücken ermöglicht. Kindergärten, Tagesheimstätten und Schulen einladen, Gemeinschaftsgärten anzulegen und ihre Spielplätze zu „begrünen“.
- Die Etablierung kleiner Märkte unterstützen, die gesunde Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse anbieten. Die Anzahl der Fastfood-

SPOTLIGHT: BRÜNN, TSCHECHISCHE REPUBLIK

Kampf der Adipositas bei Kindern

In Brünn, in der Tschechischen Republik, ist die Bekämpfung der Fettleibigkeit bei Kindern eine Familienangelegenheit. Unter der Führung des Beratungszentrums für gesunden Lebensstil am Masaryk Memorial Krebsinstitut besuchen die übergewichtigen Kinder und ihre Eltern Bewegungskurse, Kurse über gute Ernährung und Diskussionsveranstaltungen über andere Umstände, die sich auf das Gewicht des Kindes im Familienkontext auswirken. Die Stadt Brünn unterstützt zudem ein Sommerlager für fettleibige Kinder. Die Teilnehmer genießen gesunde Mahlzeiten und viel gesunde Bewegung; sie lernen, wie sie gesunde Essgewohnheiten und Bewegungsmuster in ihr Leben integrieren können.



© Bmo / Iva Hincířková, Masaryk Memorial Cancer Institute

SPOTLIGHT: STIRLING, SCHOTTLAND

In der schottischen Stadt Stirling ermöglicht eine einzigartige Partnerschaft zwischen Abteilungen der Stadtverwaltung und zahlreichen kommunalen Gruppen verschiedene Aktivitäten für Kinder und Jugendliche, darunter Gratischwimmen, Miternachtsfußball, Dämmerlicht-Basketball sowie Musik und Tanz.

- Restaurants pro Quadratkilometer beschränken und deren Eröffnung im Nahebereich von Schulen verbieten.
- Bauernmärkte, Straßenmärkte und bäuerliche Direktvermarktung fördern (z. B. Bauern beliefern Schulen oder Spitäler). Wirtschaftliche Anreizprogramme und Public-Private-Partnerschaften ins Leben rufen, um die Entwicklung von Bauernmärkten und entsprechenden Supermärkten auch in weniger privilegierten Wohngebieten zu fördern.
- Eine Verkehrs- und Transportpolitik entwickeln, die dafür sorgt, dass die städtischen Busrouten ihre Passagiere mit Supermärkten und Bauernmärkten verbinden und den Märkten wirtschaftliche Anreize bieten, dass sie kostenlose oder billige Transporte anbieten.
- Ernährungsrichtlinien in den Schulen implementieren, die das Junkfood zurück drängen und durch gesündere Alternativen in Verkaufsautomaten und bei den Schulmahlzeiten ersetzen. Die Kinder in die Zubereitung von Essen und den Betrieb von Kantinen mit gesunder, aus einheimischen Quellen stammender Kost einbinden.
- Die Vermarktung ungesunder Lebensmittel und Getränke in Schulen und anderen Bereichen, wo sich Kinder aufhalten, verbieten.
- Bei allen von der Stadt finanzierten Veranstaltungen und Treffen gesundes Essen und Möglichkeiten zur Bewegung anbieten.
- Ernährungswissenschaftler und Nahrungsmittelanbieter in die Stadtplanung einbinden, um die Möglichkeiten für körperliche Betätigung und gesundes Essen in den baulichen und sozialen Umfeldern zu vermehren.
- Partnerschaften mit der Nahrungsmittelindustrie und Lebensmittelproduzenten eingehen, wenn dies angemessen erscheint.



© City of Copenhagen / Alexander Brandel

Rudern in Kopenhagen

8. Zusammenfassung

Sektorenübergreifende Maßnahmen

Gesundheitsbewusste Stadtplanung, die auch darum bemüht ist, einen aktiven Lebensstil der Menschen zu ermöglichen und zu propagieren, erfordert eine interdisziplinäre, abteilungs- und sektorenübergreifende Zusammenarbeit: Eine gemeinsame Problemauffassung und die Nutzung von Synergien zur effektiven und umfassenden Problembewältigung. Die wichtigsten Akteure sind verschiedene Ressorts in der öffentlichen Verwaltung (Wohnbau, Verkehr, Planung, Soziales, öffentlichen Gesundheit und Bildung) sowie Vertreter aus dem Privat- und Freiwilligenbereich.

Insbesondere die Stadtplaner spielen eine wesentliche Rolle in der Planung, Gestaltung und Regulierung der Umfelder, in denen die Menschen leben. Die Planer müssen zweifellos Überlegungen zur Gesundheit und zum aktiven Lebensstil in ihre Arbeit integrieren. Gleichmaßen können Verkehrsbeauftragte auf ein ausgeglichenes Transportsystem hin arbeiten, das es den Bewohnern ermöglicht, zum Einkaufen, zur Schule und zum Arbeitsplatz zu gehen oder mit dem Rad zu fahren.

In der Zivilgesellschaft und im Freiwilligensektor gibt es zudem eine große



Freitag-Abend Skating in Kopenhagen.

SPOTLIGHT: KOPENHAGEN, DÄNEMARK

„Kopenhagen in Bewegung“ ist ein vielschichtiges Langzeitprogramm mit dem Ziel, die Teilnehmer zu mehr Bewegung zu motivieren. In einer dreigliedrigen Strategie sollen das Wissen (in Kampagnen, Informationen und Anleitungen für Bürger(innen) und involvierte Mitarbeiter(innen)); die Möglichkeiten (durch eine Politik für mehr körperliche Bewegung im gebauten Raum und zur Förderung eines aktiven Lebensstils an Arbeitsplätzen, Kinderbetreuungscentren und Schulen); und das Handeln (mit Stoßrichtung auf die persönliche Motivation zur Wahl eines körperlich aktiven Lebensstils) gestärkt und vermehrt werden. Ein sektorenübergreifender Lenkungsausschuss kümmert sich um die Koordination der Maßnahmen. Das Programm baut auf Wissen und Erkenntnissen von früheren Arbeiten und auf anderen Planungsarbeiten im Zusammenhang mit dem baulichen Umfeld der Stadt auf (82).

Anzahl von Mitspielern und Interessengruppen, zu denen unter anderen Organisationen im Freizeitbereich, im Sport, für Natur, Umwelt Bildung und Gesundheit zu zählen sind. Kinder, Jugendliche, Eltern und andere Familienmitglieder sind stark daran interessiert, sichere Orte und lohnende Programme zu schaffen und aufrecht zu erhalten bzw. zu betreiben, die zu körperlicher Bewegung und zu einem aktiven Lebensstil ermuntern. Diese Gruppen müssen im Entscheidungsprozess vertreten und in die Umsetzung, die Kontrolle und Bewertung von Interventionen einbezogen sein.

SPOTLIGHT: TURKU, FINNLAND

Motion 2000

Das Projekt Motion 2000 im finnischen Turku beweist, wie ein umfassender Ansatz zur Förderung des aktiven Lebensstils in allen Altersgruppen beitragen kann – auch bei den Bürgerinnen und Bürgern, die im Grunde ein sitzendes Leben führen. Die Strategie, die sich auf vielfältigste Kommunikationsaktivitäten, Dienstleistungen Beratungsleistungen und auf die Einbindung von Stadtplanern für Änderungen am baulichen Umfeld erstreckte, wurde in Einzelschritten umgesetzt. Die Menschen wurden dazu ermuntert, verschiedene Aktivitäten auszuprobieren. Koordiniert wurde das Projekt vom Sportamt in Zusammenarbeit mit Freiwilligen-Organisationen und anderen kommunalen Abteilungen. Zwischen 1993 und 2004 hat sich der Anteil der erwachsenen Stadtbewohner, die sich auf gesundheitsrelevante Weise bewegt haben (dreimal pro Woche mit leichtem Schwitzen) von 28% auf 42% erhöht.



© City of Turku

Bürgerbeteiligung ist ein zentraler Grundsatz gesunder, aktiver Städte. Die Teilnahme am Dialog und die gegenseitige Verständigung über kommunale Gestaltung und Möglichkeiten für gesunde körperliche Betätigung vermitteln den Behördenvertretern Einblicke in die Erfahrungen, Kenntnisse, Meinungen und Expertise in der Gemeinde; außerdem kann auf diesem Weg die Öffentlichkeit über einschlägige Probleme, Prioritäten und Einschränkungen informiert werden.

Ein umfassender Ansatz

Die in dieser Broschüre vorgestellten Ideen und Prinzipien können in ganz Europa verwirklicht werden; das enthebt die einzelnen Städte jedoch nicht der Aufgabe, eigene Prioritäten festzulegen und herauszufinden, wie die Vorgaben am besten implementiert werden. Dabei kommt es ganz besonders auf Leadership, Partnerschaften, ein systematisches und strategisches Vorgehen und die Nutzung von sich bietenden Gelegenheiten an. Für körperliche Bewegung sind in den europäischen Städten zahlreiche innovative Initiativen entstanden. Die Verantwortlichen auf lokaler Ebene, denen das Konzept einer gesunden, aktiven Stadt wirklich am Herzen liegt, müssen in erster Linie danach trachten, bei der Umsetzung ihrer Vorstellungen einen möglichst umfassenden Ansatz anzuwenden. Es ist vernünftig, besonders am Anfang kleine Gelegenheiten zu nutzen, um die Sache in Schwung zu bringen, und Projekte für einen aktiven Lebensstil in Wohnvierteln und anderen Lebenswelten zu unterstützen, wo Interesse und Ressourcen vorhanden sind. Das Gesamtziel muss jedoch ein übergreifender und umfassender Ansatz sein, wofür ein Plan zu entwickeln ist, der alle Faktoren aufgreift, die das Ausmaß der Bewegung in der Bevölkerung in Wechselwirkung mit individuellen, sozialen und physischen Umfeldern beeinflussen, mit besonderem Augenmerk auf die wichtigsten sozialen Kontexte der Menschen und die Bedürfnisse exponierter Gruppen.

Dieses Vorgehen entspricht der WHO-Strategie für Gesundheit für alle, insbesondere dem Konzept Gesunde Stadt, mit dem der Gesundheit auf der sozialen und politischen Agenda der Städte ein bevorzugter Rang eingeräumt wird. Dies geschieht durch einen Prozess des politischen Engagements, institutioneller Änderungen, partnerschaftlicher Planung und partizipatorischer Governance zur Gesundheitsentwicklung. Eine gesunde Stadt sollte per definitionem eine bewegte, eine körperlich aktive Stadt sein.

Jede Stadt muss entscheiden, wer die Implementierung des Plans koordinieren soll. In einigen Fällen fällt die Verantwortung der Sektion für Freizeit und Sport zu, aber auch andere Abteilungen und Sektionen oder Gruppierungen (auch Nichtregierungsorganisationen) können die Koordinierungsrolle übernehmen. Die erfolgreiche Implementierung einer umfassenden Herangehensweise an das Thema gesunde Bewegung und aktiver Lebensstil ist von vier Vorbedingungen für effektive Veränderungen abhängig:



© City of Copenhagen / Helle Moos

Mogens Lønborg, Gesundheitsstadtrat in Kopenhagen, hält sich durch regelmäßiges Joggen fit. Hier begleitet ihn sein Sohn Andreas (links).

- explizites politisches Engagement auf höchster Ebene, wobei Gesundheit, Chancengleichheit und nachhaltige Entwicklung absolute Grundwerte in der Stadtpolitik und in der Zukunftsvision der Politik sind.
- eine gemeinsame Vision, ein gemeinsames Verständnis und Engagement für einen umfassenden und systematischen Ansatz bezüglich eines aktiven Lebensstils aller Bürgerinnen und Bürger;
- Organisationsstrukturen und Prozesse zur Koordinierung, Verwaltung und Unterstützung von Veränderungen und zur Ermöglichung sektorenübergreifender Maßnahmen und aktiver Bürgerbeteiligung; und
- formelle und informelle Foren zum Aufbau von Partnerschaften und für das Networking mit institutionalisierten und nicht-institutionalisierten Körperschaften und kommunalen Gruppen.

In den vorangehenden Kapiteln wurde eine breite Palette von Aspekten und Determinanten dargestellt, die die Strukturen und Muster gesunder Bewegung bei Einzelnen und in der Gemeinschaft beeinflussen. Unter einem „umfassenden Ansatz“ ist nun nicht zu verstehen, dass allen diesen Aspekten das selbe Gewicht und die selbe Relevanz für alle Städte zukommt. Was an einer Stelle möglicherweise als Herausforderung begriffen wird, ist woanders vielleicht eine Selbstverständlichkeit. Dies gilt für soziale und persönliche

Fragen ebenso wie für die Themen Bauen und Stadtgestaltung. Es kann mannigfache Rezepte für Veränderungen geben. Es kommt darauf an, die Wichtigkeit der vielen lokalen Einflüsse auf das Bewegungsverhalten zu erkennen und zu erforschen.

In alten Städten mit beengten Räumen könnte man vorbringen, die Erweiterung von Grünflächen oder der Bau von Gehwegen und Radwegen oder Fahrradspuren sei unrealistisch. Das kann teilweise stimmen und möglicherweise eine Schwerpunktverlagerung bei den Bemühungen um einen gesunden Lebensstil der Bevölkerung bedingen. Wie jedoch die europäische Erfahrung auch lehrt, ermöglichen politischer Wille, Visionen und echtes Engagement zur Förderung eines aktiven Lebensstils Innovationen auch unter besonders beengten baulichen Bedingungen. Das Ziel ist die Etablierung förderlicher Rahmenbedingungen für Gesundheit und dem gemäß die Gestaltung von Lebenswelten und Wohnvierteln, die einem körperlich aktiven Alltag der Stadtbewohner förderlich sind.

Was kann die Lokalverwaltung tun?

- Führungsqualität zeigen. Rollenmodelle aufbieten und Beispiele geben. Gehen, Radfahren, aktive Lebensstile und diese Aktivitäten unterstützende Gemeindeplanungen fördern.
- Die Zusammenarbeit innerhalb der Lokalverwaltung fördern. Foren für kommunale Sektionen (Verkehr, Gesundheit, öffentliche Gesundheit, Parks und

Freizeit sowie Bildung) einrichten, in denen die Entwicklung einer Strategie für ein aktives Leben diskutiert wird. Eine enge Zusammenarbeit der Bereiche Öffentliche Gesundheitsversorgung und Stadtplanung unterstützen.

- Partnerschaften mit Freiwilligenorganisationen, Fachleuten und kommunalen Organisationen eingehen. Einen Mechanismus ins Leben rufen, der medizinischem Personal die Möglichkeit bietet, sich in Stadtplanung und Verkehrsplanung einzubringen.
- Partnerschaften mit dem Privatsektor eingehen. Mit Unternehmen und Handelskammern zusammen arbeiten, um die Vermarktung, den Erhaltungszustand und die Sicherheit in den Städten zu verbessern und damit das Wirtschaftswachstum und die aktive Lebensgestaltung in den Innenstädten voran zu bringen. Die Arbeitgeber zur Finanzierung von Programmen anregen, die den aktiven Lebensstil ihrer Mitarbeiter(innen) unterstützen. Sportclubs, Fitness-Center, Ausrüstungshersteller und Einzelhändler können als begeisterte Partner für Bewegungs-Kampagnen und einschlägige Förderprogramme rekrutiert werden.
- Informationen weiter geben. Einen Mechanismus zur Weitergabe von Daten über gesunde Bewegung zwischen Verwaltungsabteilungen und an den nichtöffentlichen Privatsektor etablieren, beispielsweise Daten über die Gesundheitskosten des Bewegungsmangels, über die Vorteile des Zufußgehens oder effektiver Sicherheitsstrukturen.



Seixal Bay: Ein idealer Ort, um einen gesunden Lebensstil zu fördern

- Zum Engagement in öffentlichen Angelegenheiten auffordern. Den nichtöffentlichen, privatwirtschaftlichen und öffentlichen Sektor sowie Bürger aller Altersgruppen in die Planung und Implementierung von Initiativen zur Förderung der gesunden Bewegung und körperlicher Aktivität einbeziehen.
- Eine Kommunikationsstrategie implementieren, mit der die Aufmerksamkeit auf die Vorteile körperlicher Bewegung und eines aktiven Fortbewegungsverhaltens ebenso gelenkt wird wie auf die Überwindung von Hindernissen gegen ein aktives Leben, und darauf, wie die Menschen in ihrem Wohnviertel, in der Stadt und in der städtischen Umgebung einen aktiveren Lebensstil verwirklichen können.
- Schrittweises Vorgehen. Die Phase 1 könnte Bemühungen zur Anregung eines allgemeinen Engagements, zum Aufbau einer strategischen Vision, zur Profilierung der Kommune, zur Beratung mit den Bewohnern und Interessengruppen und zur Zielformulierung umfassen. In Phase 2 geht es beispielsweise um die Ausarbeitung spezifischer Pläne zur Erweiterung der Möglichkeiten für gesunde Bewegung in den baulichen und sozialen Umfeldern. Und in Phase 3 um die Implementierung, Evaluierung und die Berichterstattung über die Ergebnisse.

Zusammenfassung

Gesunde, aktive Städte zu schaffen, wird zu einer akzeptierten und allgemein geschätzten Praxis, die von Einwohnern, Unternehmen und Experten unterschiedlicher Disziplinen unterstützt wird. Die ursprünglichen Motive sind unterschiedlich: Manchmal steht der Wunsch im Vordergrund, die wirtschaftliche Entwicklung und den sozialen Zusammenhalt zu unterstützen; ein andermal der Umweltschutz oder die Verbesserung der urbanen Verkehrssituation. Unabhängig von der eigentlichen Intention, sind Prinzipien und Programme, die zu mehr Gelegenheiten für ein aktives Leben und körperliche Bewegung führen, der Gesundheit und Lebensqualität in einer Stadt zuträglich.

Bewegungsmangel und Adipositas sind äußerst dringliche Probleme, und die Städte spielen bei ihrer Bewältigung eine entscheidende Rolle. Um die Gesundheitspolitik auf ein noch solideres Fundament zu stellen, käme es darauf an, dass die öffentliche Hand zusätzliche Forschungen unterstützt, die geeignet sind, die kausalen Zusammenhänge zwischen körperlicher Bewegung, Gesundheit und Veränderungen in den baulichen und sozialen Umfeldern zu quantifizieren, aber auch die diesen Problemen gewidmeten Maßnahmen und Programme der Lokalverwaltung zu evaluieren.

Zahlreiche Ressourcen stehen hier zur Verfügung (vgl. Anhang 2). Eine gesunde Stadt ist eine aktive Stadt (83) führt einen umfassenden Handlungsrahmen ein und schlägt praktische Strategien vor. Wenn sie mit Visionen und persönlichem

Einsatz vorgehen, können die kommunalpolitischen Entscheidungsträger und verantwortlichen Fachleute den aktuellen Problemen im Zusammenhang mit einem sitzenden Lebensstil erfolgreich zuleibe rücken und die Vitalität und Gesundheit ihrer Städte und Stadtbürger(innen) verbessern.

Literatur

1. *Physical activity and health in Europe: evidence for action*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2006.
2. *The world health report 2002 – Reducing risks, promoting healthy life*. Geneva, World Health Organization, 2002 (<http://www.who.int/whr/2002/en>, accessed 21 August 2006).
3. Currie C et al., eds. *Young people's health in context. Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) study: international report from the 2001/2002 survey*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2004 (Health Policy for Children and Adolescents, No. 4; http://www.euro.who.int/eprise/main/who/informationssources/publications/catalogue/20040518_1, accessed 21 August 2006).
4. *City of cyclists*. Copenhagen, City of Copenhagen, 2006 (<http://www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/index.htm>, accessed 21 August 2006).
5. United Kingdom Chief Medical Officer. *At least five a week. Evidence on the impact of physical activity and its relationship to health*. London, Department of Health, 2004.
6. Martin B et al. Economic benefits of the health-enhancing effects of physical activity: first estimates for Switzerland. Scientific position statement of the Swiss Federal Office of Sports, Swiss Federal Office of Public Health, Swiss Council for Accident Prevention, Swiss National Accident Insurance Organisation (SUVA), Department of Medical Economics of the Institute of Social and Preventive Medicine and the University Hospital of Zurich and the Network HEPA Switzerland. *Schweizerische Zeitschrift für Sportmedizin und Sporttraumatologie*, 2001, 49:131–133.
7. Lobstein T, Rigby N, Leach R. *International Obesity Task Force EU platform briefing paper*. Brussels, International Obesity Task Force (IOTF) and European Association for the Study of Obesity, 2005 (<http://www.iotf.org/media/euobesity3.pdf>, accessed 21 August 2006).
8. Diet, physical activity and health – EU platform for action [web site]. Brussels, European Commission, 2005 (http://ec.europa.eu/health/ph_determinants/life_style/nutrition/platform/platform_en.htm, accessed 21 August 2006).
9. Spence J et al. *Compilation of evidence of effective active living interventions: a case study approach*. Toronto, Canadian Consortium of Health Promotion Research, 2001 (<http://www.centre4activeliving.ca/publications/researchandreports/1EffectiveActiveLivingInterventions.pdf>, accessed 21 August 2006).

10. *Preventing chronic diseases: a vital investment*. Geneva, World Health Organization, 2005 (http://www.who.int/chp/chronic_disease_report/en, accessed 21 August 2006).
11. Frank LD, Engelke P. *How land use and transportation systems impact public health: a literature review of the relationship between physical activity and built form*. Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention, 2000 (ACES: Active Community Environments Initiative Working Paper No. 1; <http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpa/pdf/aces-workingpaper1.pdf>, accessed 21 August 2006).
12. Caspersen C, Powell K, Christensen G. Physical activity, exercise, and physical fitness: definitions and distinctions for health-related research. *Public Health Reports*, 1985, 100:126–131.
13. *Leadership action strategies*. San Diego, CA, Active Living Leadership, 2003 (<http://www.activelivingleadership.org/strategies.htm>, accessed 21 August 2006).
14. Foster C. *Guidelines for health-enhancing physical activity promotion programmes*. Tampere, UKK Institute for Health Promotion Research, 2000.
15. Dahlgren G. The need for intersectoral action for health. In: Harrington P, Ritsatakis A, eds. *European Health Policy Conference: opportunities for the future, Copenhagen 5–9 December 1994. Volume II. The policy framework to meet the challenges – Intersectoral action for health*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 1995 ([http://whqlibdoc.who.int/euro/1994-97/EUR_ICP_HFAP_94.01_CN01\(II\).pdf](http://whqlibdoc.who.int/euro/1994-97/EUR_ICP_HFAP_94.01_CN01(II).pdf), accessed 21 August 2006).
16. McNeill L, Kreuter M, Subramanian S. Social environment and physical activity: a review of concepts and evidence. *Social Science and Medicine*, 2006, 63:1011–1022.
17. Sallis JF, Owen NG. Understanding and influencing physical activity. In: *Physical activity and behavioral medicine*. Thousand Oaks, CA, Sage Publications, 1999.
18. *Revised strategy for social cohesion*. Strasbourg, Council of Europe, 2004 (http://www.coe.int/t/e/social_cohesion/social_policies/03.strategy_for_social_cohesion/2_Revised_Strategy, accessed 21 August 2006).
19. Frank L, Kavage S, Liman T. *Promoting public health through smart growth*. Vancouver, Canada, SmartGrowthBC, 2006 (<http://www.smartgrowth.bc.ca>, accessed 21 August 2006).
20. United States Surgeon General. *Physical activity and health: a report of the Surgeon General*. Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention, 1996.
21. Pratt M, Macera C, Wang G. Higher direct medical costs associated with physical inactivity. *The Physician and Sportsmedicine*, 2000, 28:63–70.

22. *Mobility in cities*. Brussels, International Association of Public Transport, 2005.
23. Social Exclusion Unit. *A new commitment to neighbourhood renewal: a national strategy action plan*. London, Cabinet Office, 2001 (<http://www.neighbourhood.gov.uk/publications.asp?did=85>, accessed 21 August 2006).
24. *Sport, physical activity and renewal*. London, Neighbourhood Renewal Unit, 2006 (<http://www.renewal.net/toolkits/SportsToolkit>, accessed 21 August 2006).
25. A "Move for Health Day" each year [web site]. Geneva, World Health Organization, 2006 (<http://www.who.int/moveforhealth/about/en>, accessed 21 August 2006).
26. *Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health*. Geneva, World Health Organization, 2004 (<http://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/en>, accessed 21 August 2006).
27. *Children's environment and health action plan for Europe*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2004 (http://www.euro.who.int/child-healthenv/Policy/20050112_1, accessed 21 August 2006).
28. Transport, Health and Environment Pan-European Programme [web site]. Geneva, Transport, Health and Environment Pan-European Programme, 2006 (<http://www.thepep.org>, accessed 21 August 2006).
29. Local Transport Plan (LTP) [web site]. York, City of York, 2006 (<http://www.york.gov.uk/transport>, accessed 21 August 2006).
30. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport in cooperation with Eurostat. *Energy and transport in figures*. Brussels, European Commission, 2005.
31. Dora C, Phillips M, eds. *Transport, environment and health*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2000 (WHO Regional Publications, European Series, No. 89; http://www.euro.who.int/transport/publications/20021008_1, accessed 21 August 2006).
32. Saelens B et al. Neighbourhood-based differences in physical activity: an environment scale evaluation. *American Journal of Public Health*, 2003, 93:1552–1558.
33. Urban audit [web site]. Brussels, European Commission, 2006 (<http://www.urbanaudit.org>, accessed 21 August 2006).
34. Racioppi F et al. *Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2004 (http://www.who.dk/transport/injuries/20040326_2, accessed 21 August 2006).

35. *Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence.* Washington, DC, Transportation Research Board, Institute of Medicine of the National Academies, 2005 (http://www.trb.org/news/blurb_detail.asp?ID=4536, accessed 21 August 2006).
36. Handy S et al. How the built environment affects physical activity: views from urban planning. *American Journal of Preventive Medicine*, 2002, 23(2 Suppl):64–73.
37. Killingsworth R, ed. Health promoting community design (special issue). *American Journal of Health Promotion*, 2003, 18:1–122.
38. *Designing for active transportation.* San Diego, CA, Active Living Research, 2005 (<http://www.activelivingresearch.org/downloads/transportation-revised021105.pdf>, accessed 21 August 2006).
39. Rütten A et al. Self reported physical activity, public health and perceived environment: results from a comparative European study. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 2001, 55:139–146.
40. Ellaway A, Macintyre S, Bonnefoy X. Graffiti, greenery, and obesity in adults: secondary analysis of European cross sectional survey. *British Medical Journal*, 2005, 331: 611–612.
41. *The guide to community preventive services: what works to promote health?* Atlanta, United States Centers for Disease Control and Prevention, 2002 (<http://www.thecommunityguide.org/library/book>, accessed 21 August 2006).
42. Sallis JF. *Neighborhood Environment Walkability Scale (NEWS).* Version 12/2002. San Diego San Diego State University, 2002 (<http://www.dr-jamessallis.sdsu.edu/NEWS.pdf>, accessed 21 August 2006).
43. Leslie E et al. Residents' perceptions of walkability attributes in objectively different neighbourhoods: a pilot study. *Health and Place*, 2005, 11:227–236.
44. *Healthy by design: a planners' guide to environments for active living.* West Melbourne, National Heart Foundation of Australia (Victoria Division), 2004.
45. Lawrence Frank and Company Inc. *A study of land use, transportation, air quality and health in King County, WA.* Seattle, King County Office of Regional Transportation Planning, 2005.
46. *Cycling: the way ahead for towns and cities* (http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_en.htm). Brussels, European Commission, 1999 (accessed 21 August 2006).
47. Racioppi F et al. *A physically active life through everyday transport – With a special focus on children and older people and examples and approaches from Europe.* Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2002

- (<http://www.euro.who.int/document/e75662.pdf>, accessed 21 August 2006).
48. Pucher J. Urban transport in Germany. Providing feasible alternatives to the car. *Transport Reviews*, 1998, 18:285–310.
 49. *Congestion charging: impacts monitoring. Second annual report*. London, Transport for London, 2004 (http://www.tfl.gov.uk/tfl/cclondon/cc_monitoring-2nd-report.shtml, accessed 21 August 2006).
 50. *Active living and social equity: creating healthy communities for all residents. A guide for local governments*. Washington, DC, International City/County Management Association, 2005.
 51. Corless J, Ohland G. *Caught in the crosswalk: pedestrian safety in California*. San Francisco, Surface Transportation Policy Project, 1999 (<http://www.transact.org/ca/caught99/caught.htm>, accessed 21 August 2006).
 52. Gordon-Larsen P et al. Inequality in the built environment underlies key health disparities in physical activity and obesity. *Pediatrics*, 2006, 117:417–424.
 53. Van Lenthe F, Brug J, Mackenbach J. Neighbourhood inequalities in physical inactivity: the role of neighbourhood attractiveness, proximity to local facilities and safety in the Netherlands. *Social Science and Medicine*, 2005, 60:763–775.
 54. Vojnovic I. Building communities to promote physical activity: a multi-scale geographical analysis. *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, 2006, 88:67–90.
 55. *Physical activity: special Eurobarometer, 183-6, Wave 558*. Brussels, European Opinion Research Group, 2003.
 56. Wilkinson R, Marmot M, eds. *Social determinants of health: the solid facts*. 2nd ed. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2002 (http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20020808_2, accessed 21 August 2006).
 57. Kahn E et al. The effectiveness of interventions to increase physical activity: a systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, 2002, 22(4 Suppl):73–107.
 58. Coalter F, Allison M, Taylor J. *The role of sport in regenerating deprived urban areas*. Edinburgh, Scottish Executive Central Research Unit, 2000 (<http://www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/rsrdua-00.htm>, accessed 21 August 2006).
 59. Brown SG, Rhodes RE. Relationships among dog ownership and leisure time walking in western Canadian adults. *American Journal of Preventive Medicine*, 2006, 30:131–136.

60. Sethi D et al. *Injuries and violence in Europe: why they matter and what can be done*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2006 (http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20060601_1, accessed 21 August 2006).
61. Handy S. Community design and physical activity: what do we know? And what don't we know? *National Institute of Environmental Health Sciences Conference Obesity and the Built Environment: Improving Public Health through Community Design, Washington DC, 24–26 May 2004* (http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/Handy_NIEHS_revised.pdf, accessed 21 August 2006).
62. Sallis J, Prochaska J, Taylor W. A review of correlates of physical activity of children and adolescents. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 2000, 32:963–975.
63. *Youth Declaration: Fourth Ministerial Conference on Environment and Health, Budapest, Hungary, 23–25 June 2004*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2004 (<http://www.euro.who.int/document/e83350.pdf>, accessed 21 August 2006).
64. *Growing older, staying well: ageing and physical activity in everyday life*. Geneva, World Health Organization, 1998 (<http://www.who.int/ageing/publications/active/en/index.html>, accessed 21 August 2006).
65. *Physical activity for active aging: a regional guide for promoting physical activity*. Washington, DC, Pan American Health Organization, 2002.
66. Cunningham G, Michael Y. Concepts guiding the study of the impact of the built environment on physical activity for older adults: a review of the literature. *American Journal of Health Promotion*, 2004, 18:435–443.
67. King AC, Rejeski WJ, Buchner DM. Physical activity interventions targeting older adults. A critical review and recommendations. *American Journal of Preventive Medicine*, 1998, 15:316–333.
68. King WC et al. The relationship between convenience of destinations and walking levels in older women. *American Journal of Health Promotion*, 2003, 18:74–82.
69. *Disability and physical activity. An overview of issues related to active living*. Chapel, Hill, NC, Active Living by Design, 2006 (http://www.activelivingbydesign.org/fileadmin/template/documents/Dis_Factsheet.pdf, accessed 21 August 2006).
70. Hardman K, Marshall J. Update on the state and status of physical education world-wide. *2nd World Summit on Physical Education, Magglingen, Switzerland, 2–3 December 2005*.
71. Limstrand T. *Tarzan eller Sytpeis: en undersøkelse om fysisk aktivitet på ung-*

- domsskoletrinnet [Tarzan or a wimp: a survey on physical activity in intermediate school]. Bodø, Nordland County, 2003.
72. Brunton G et al. *Children and physical activity: a systematic review of barriers and facilitators*. London, EPPI-Centre, 2003.
73. Story M, Kaphingst K, French S. The role of schools in obesity prevention. *The Future of Children*, 16, 1:109–142 (http://www.futureofchildren.org/information2826/information_show.htm?doc_id=355663, accessed 21 August 2006).
74. *Scuolabus a piedi [Walking school bus]*. Rome, City of Rome, 2006 (http://www.comune.roma.it/was/wps/portal/!ut/p/_s.7_0_A/7_0_21L?menuPage=/Comune_Agenzie_e_Aziende/Dipartimenti/Dipartimento_XVI/Eventi_e_iniziative/Scuolabus_a_piedi, accessed 21 August 2006).
75. *Children's health and environment case studies summary book*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2004 (http://www.euro.who.int/child-healthenv/Policy/20040602_1, accessed 21 August 2006).
76. de Geus B, Blanke B, Meeusen R. Companies' role in promoting commuter cycling (abstract). In: *Book of abstracts: WALK21 Satellite Symposium on Transport-Related Physical Activity and Health to the 6th International Conference on Walking in the 21st Century*. Zurich, Swiss Federal Institute of Sports, 2006:26 (http://www.walk21satellite.ch/satellite/Book_abstracts.pdf, accessed 21 August 2006).
77. *Active travel: how to produce active travel directions for your visitors and staff*. London, Sustrans, 2006 (<http://www.sustrans.org.uk/webfiles/AT/Publications/June%202006%20-How%20to%20produce%20active%20travel%20directions%20.pdf>, accessed 21 August 2006).
78. *Four commonly used methods to increase physical activity: brief interventions in primary care, exercise referral schemes, pedometers and community-based exercise programmes for walking and cycling*. London, National Institute for Health and Clinical Excellence, 2006 (<http://www.nice.org.uk/page.aspx?o=299528>, accessed 21 August 2006).
79. Wakefield J. Fighting obesity through the built environment. *Environmental Health Perspectives*, 2004, 112:616–618.
80. Robbins L. *Evolution of increased access to local, fresh produce in New Mexico*. Denver, CO, National Conference of State Legislatures, 2005 (http://www.activelivingleadership.org/pdf_file/produce_new_mexico.pdf, accessed 21 August 2006).
81. Sallis J, Glanz K. The role of built environments in physical activity, eating and obesity in childhood. *The Future of Children*, 2006, 16:89–108 (http://www.futureofchildren.org/information2826/information_show.htm?doc_id=355433, accessed 21 August 2006).

82. *Copenhagen on the Move*. Copenhagen, City of Copenhagen, 2006 (<http://www2.kk.dk/folkesundhed/pegasus.nsf/all/ED182DDF54FF3C125719200469A2E?OpenDocument>, accessed 21 August 2006).
83. Edwards P. *A healthy city is an active city. A strategic framework for the promotion of active living at the community or city level*. Ottawa, ParticipACTION, 1990 (<http://www.lin.ca/resource/html/al044%5B0%5D.pdf>, accessed 21 August 2006).

Anhang 1. Kontaktadressen für weitere Information zu den Spotlights

Brno: Reducing obesity among children

Ivana Draholova
Healthy City Project Coordinator
Municipality of the City of Brno
Brno, Czech Republic
E-mail: draholova.ivana@brno.cz

Bursa: Friendly sports competitions in the Metropolitan Municipality of Bursa

Nalan Fidan
Healthy City Project Coordinator
Metropolitan Municipality of Bursa
Bursa, Turkey
E-mail: nfidan@bursa-bld.gov.tr

Copenhagen: Copenhagen on the Move

Pia Laulund
Senior Consultant
Physical Activity
Public Health Office
City of Copenhagen
Copenhagen, Denmark
E-mail: Pia.laulund@suf.kk.dk

Copenhagen: Cycling city

Niels Jensen
Planner
Roads & Park Department
City of Copenhagen, Denmark
E-mail: niejen@tmf.kk.dk

Jerusalem: Annual Elderly Sports Day

Samuel Heimberg
Healthy Cities Project Coordinator
Jerusalem, Israel
E-mail: healthy@zahav.net.il

YKadiköy: Exercise at local parks

Sule Onur
Healthy City Project Coordinator
Kadiköy
Istanbul, Turkey
E-mail: sule.onur@kadikoy-bld.gov.tr

Liverpool: A needed sports facility in Admiral Park

Nadine Adu
Administrator
Liverpool Sport Action Zone
Liverpool, United Kingdom
E-mail: nadine.adu@liverpool.gov.uk

Maribor: Day of Dance

Igor Krampac
Coordinator
National Healthy Cities Network
Maribor, Slovenia
E-mail: igor.krampac@zzv-mb.si

Milan: Green Belt of Milan

Emilio Cazzani
Director
Urban Development & Territorial Policies
City of Milan, Italy
E-mail: Emilio.Cazzani@comune.milano.it

Rome: the walking school bus

Daniela Aureli
Head of Department
Promotional Politics for the Family and the Childhood
City of Rome, Italy
E-mail: d.aureli@comune.roma.it

Salzburg: Cycling Mayor

Heinz Schaden

Peter Weiss
Cycling coordinator
City of Salzburg, Austria
E-mail: Peter.Weiss@stadt-salzburg.at

**Sandnes: Involving children
in land-use planning**

Hans Ivar Sømme
Healthy City Project Coordinator
Sandnes, Norway
E-mail: hans.ivar.somme@sandnes.kommune.no

San Fernando de Henáres:

Healthy lifestyles
María Dolores Gerez Valls
Health Municipal Center director and
Healthy City Coordinator
San Fernando de Henares City council
San Fernando de Henares, Spain
E-mail: directora.sanidad@ayto-san-fernando.com

**Seixal: Physical activity
and Fanqueiro Park**

Celeste Gonçalves
Technical coordinator
Healthy Seixal Project
Seixal, Portugal
E-mail: seixal.saudavel@cm-seixal.pt

**Stirling: Cooperation on activities
for children and young people**

Andrew Bain
Chief Officer
Active Stirling
Stirling, United Kingdom
E-mail: baina@activestirling.org.uk

**Stoke-on-Trent: Closing the Gap
and Go5**

Closing the Gap:
Andrew Heaward
Programme Manager
Closing the Gap
Stoke-on-Trent City Council
United Kingdom
E-mail:
Andrew.Heaward@stoke.gov.uk

Go5:

Carl Bennett
Programme Lead – Physical Activity
Directorate of Health Promotion
North and South Stoke
Primary Care Trusts
United Kingdom
E-mail:
carl.bennett@northstaffs.nhs.uk

Turku: Motion 2000

Heini Parkkunen
Healthy City Project Coordinator
Turku, Finland
E-mail: heini.parkkunen@turku.fi

Anhang 2. Wichtige Dokumente zum Weiterlesen

Healthy urban planning

Barton H, Tsourou C. *Healthy urban planning*. London, Spon Press, 2000.

Barton H, Mitcham C, Tsourou C, eds. *Report of the WHO City Action Group on Healthy Urban Planning*. Copenhagen, WHO, Regional Office for Europe, 2003 (http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20050118_4, accessed 21 August 2006).

Communities and local government: working together, a resource manual – “Forging partnerships for healthy communities”. 2nd ed. Toronto, Ontario Healthy Communities Coalition, 2003.

Healthy cities and the city planning process: a background document on links between health and urban planning. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 1999 (http://www.euro.who.int/healthy-cities/UHT/20050201_2, accessed 21 August 2006).

Planning for active living in the city

Designing for active transportation. San Diego, CA, Active Living Research, 2005 (<http://www.activelivingresearch.org/downloads/transportationrevised021105.pdf>, accessed 21 August 2006).

Designing for active recreation. San Diego, CA, Active Living Research, 2005 (<http://www.activelivingresearch.org/downloads/recreationrevised021105.pdf>, accessed 21 August 2006).

The guide to community preventive services: what works to promote health? Atlanta, United States Centers for Disease Control and Prevention, 2002 (<http://www.thecommunityguide.org/library/book>, accessed 21 August 2006).

Frank LD, Engelke P. *How land use and transportation systems impact public health: a literature review of the relationship between physical activity and built form*. Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention, 2000 (ACES: Active Community Environments Initiative Working Paper No. 1; <http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpa/pdf/aces-workingpaper1.pdf>, accessed 21 August 2006).

Frank L, Kavage S, Liman T. *Promoting public health through smart growth*. Vancouver, Canada, SmartGrowthBC, 2006 (<http://www.smartgrowth.bc.ca>, accessed 21 August 2006).

Mobility in cities. Brussels, International Association of Public Transport, 2005.

Jackson RJ, Kochtitzky C. *Creating a healthy environment: the impact of the built environment on public health*. Washington, DC, Sprawl Watch Clearinghouse, 2001 (<http://www.sprawlwatch.org/home.html>, accessed 21 August 2006).

Leadership action strategies. San Diego, CA, Active Living Leadership, 2003 (<http://www.activelivingleadership.org/strategies.htm>, accessed 21 August 2006).

A primer on active living for government officials. San Diego, CA, Active Living Leadership, 2003 (http://activelivingleadership.org/pdf_file/ALL_primer_final.pdf, accessed 21 August 2006).

Healthy by design: a planner's guide to environments for active living. Victoria, National Heart Foundation of Australia, 2004 (<http://www.heartfoundation.com.au/sepavic>, accessed 21 August 2006).

Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence. Washington, DC, Transportation Research Board, Institute of Medicine of the National Academies, 2005 (http://www.trb.org/news/blurp_detail.asp?ID=4536, accessed 21 August 2006).

Dora C, Phillips M, eds. *Transport, environment and health*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2000 (WHO Regional Publications, European Series, No. 89; http://www.euro.who.int/transport/publications/20021008_1, accessed 21 August 2006).

Technical Consultation with the WHO European Healthy Cities Network on the Role of Local Governments in Promoting Physical Activity and Active Living, Bursa, Turkey, 21–24 September 2005: report on a WHO consultation. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2006.

Physical activity, active living and health

Physical activity and health in Europe: evidence for action. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2006.

United States Surgeon General. *Physical activity and health: a report of the Surgeon General*. Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention, 1996.

The world health report 2002 – Reducing risks, promoting healthy life. Geneva, World Health Organization, 2002 (<http://www.who.int/whr/2002/en>, accessed 21 August 2006).

Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health. Geneva, World Health Organization, 2004 (<http://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/en>, accessed 21 August 2006).

Age-friendly built environments. Opportunities for local governments. Deakin, Australian Local Government Association, 2005 (<http://www.alga.asn.au/policy/healthAgeing/ageing/resources/publications/builtEnv.php>, accessed 21 August 2006).

Canada's physical activity guide to healthy active living for older adults. Ottawa, Public Health Agency of Canada, 2003 (http://www.phac-aspc.gc.ca/pau-uap/fitness/pdf/guide_older.pdf, accessed 21 August 2006).

Canada's physical activity guides to healthy active living for children and youth [web site]. Ottawa, Public Health Agency of Canada, 2003 (http://www.phac-aspc.gc.ca/pau-uap/paguide/child_youth/index.html, accessed 21 August 2006).

Racioppi F et al. *A physically active life through everyday transport – With a special focus on children and older people and examples and approaches from Europe*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2002 (<http://www.euro.who.int/document/e75662.pdf>, accessed 21 August 2006).

The walking bus guide [web site]. Smethwick, Lollypop Publishing, 2006 (<http://www.thewalkingbus.co.uk>, accessed 21 August 2006).

IWalk – the official web site of International Walk to School [web site] (<http://www.iwalktoschool.org/resources.htm>, accessed 21 August 2006).

Active, safe routes to school [web site]. Ottawa, Go for Green, 2006 (http://www.goforgreen.ca/asrts/home_e.html, accessed 21 August 2006).

Active ageing: a policy framework. Geneva, World Health Organization, 2002 (<http://www.who.int/ageing/publications/active/en/index.html>, accessed 21 August 2006).

A primer on access to healthy food for government officials. San Diego, CA, Active Living Leadership, 2005
(http://www.activelivingleadership.org/pdf_file/all_government_primer.pdf, accessed 21 August 2006).

Designing to reduce childhood obesity. San Diego, CA, Active Living Research, 2005 (http://www.activelivingresearch.org/index.php/What_We_are_Learning/117, accessed 21 August 2006).

Green Paper. Promoting healthy diets and physical activity: a European dimension for the prevention of overweight, obesity and chronic disease. Brussels, European Commission, 2005.

Background material to the Action Plan for Healthy Dietary Habits and Increased Physical Activity. Sweden, National Food Administration, National Institute of Public Health, 2005
(http://www.slv.se/upload/dokument/In_English/Food_and_health/TheSwedishActionplan.pdf, accessed 21 August 2006).

Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health. Geneva, World Health Organization, 2004
(<http://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/en>, accessed 21 August 2006).

Publikationen des Fonds Gesundes Österreich



Ergebnisse wissenschaftlicher Studien zu gesundheitsförderungsrelevanten Themen.



Tagungsbände zu den vom Fonds Gesundes Österreich veranstalteten Konferenzen.



Alles zu den Themen Ernährung, Bewegung, Seelische Gesundheit sowie Älter werden, aktiv bleiben, mit wertvollen Tipps und Adressen.

Alle Informationsmaterialien erhalten Sie kostenlos bei **Fonds Gesundes Österreich**, einem Geschäftsbereich der Gesundheit Österreich GmbH, 1020 Wien, Aspernbrückengasse 2, Tel. 01/8950400, E-Mail info@fgoe.org. Diese stehen auch als Download auf der Homepage des Fonds Gesundes Österreich zur Verfügung unter www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads.

Wie weit die Menschen bereit zu einem Lebensstil mit gesunder Bewegung sind, ist abhängig von den baulichen, natürlichen und sozialen Umfeldern, in denen sie leben, aber auch von persönlichen Faktoren, wie Geschlecht, Alter, körperlicher Fitness, Zeit und Motivation. Wie die Menschen ihre Städte organisieren, wie sie die urbanen Lebenswelten gestalten und in welchem Maße sie Zugänge zur natürlichen Umgebung schaffen, all das kann gesunder körperlicher Bewegung und einem aktiven Lebensstil im Wege stehen oder förderlich sein. Und in den sozialen Umfeldern, in denen die Menschen arbeiten, lernen, spielen und leben, finden sich noch etliche andere Barrieren.

Die Bewegung ist eine wesentliche Komponente jeder Strategie, die sich der Bekämpfung des sitzenden Lebensstils und der Adipositas bei Kindern und Erwachsenen verschrieben hat. Das aktive Leben trägt zur individuellen körperlichen und geistigen Gesundheit bei, aber auch zum sozialen Zusammenhalt und zum Wohlergehen der Gemeinschaft. Gesunde Bewegung ist aber nicht nur im Rahmen des Sports und organisierter Freizeitveranstaltungen möglich – gute Gelegenheiten ergeben sich überall dort, wo Menschen leben und arbeiten, im Wohnviertel ebenso wie in Bildungs- oder Gesundheitseinrichtungen.

Das Programm „Gesunde Städte und städtische Gesundheitspolitik“ des WHO Regionalbüros für Europa beschäftigt sich schwerpunktmäßig damit, wie die Lokalverwaltungen gesunde Stadtplanung implementieren können, um Umfeldler zu schaffen, die einer vermehrten körperlichen Bewegung und allgemein einem aktiveren Lebensstil günstig sind.

Diese Broschüre stellt die besten verfügbaren Erkenntnisse über gesunde Bewegung im urbanen Raum vor und macht Vorschläge für eine Politik und Praxis auf Grund dieser Erkenntnisse. Bürgermeister und andere gewählte Stadtrepräsentanten können diese Informationen dazu benutzen, sich auf adäquate Weise den Bedürfnissen und Ansprüchen aller Bürgerinnen und Bürger in den unterschiedlichen Kontexten des täglichen Lebens zu stellen, mit dem Ziel, diesen einen möglichst diskriminationsfreien und umfassenden Zugang zu gesunder Bewegung und einem aktiven Lebensstil zu ermöglichen.

Gesundheit Österreich GmbH
Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich

Aspernbrückengasse 2
1020 Wien
Austria
Tel.: +43 895 04 00
Fax: +43 895 04 00 – 20
E-Mail: info@fgoe.org
Website: www.fgoe.org