

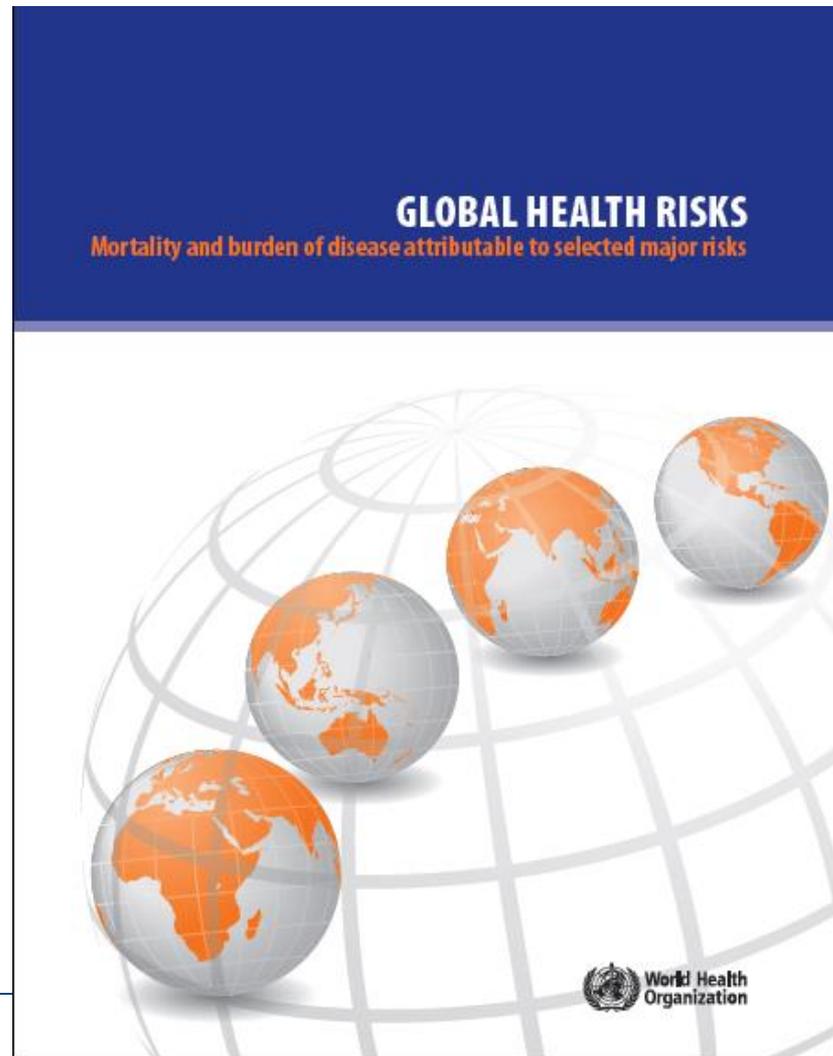
# Wie bekommt man Gehen in den Alltag eingebaut? - Eine Perspektive in der Bewegungsförderung



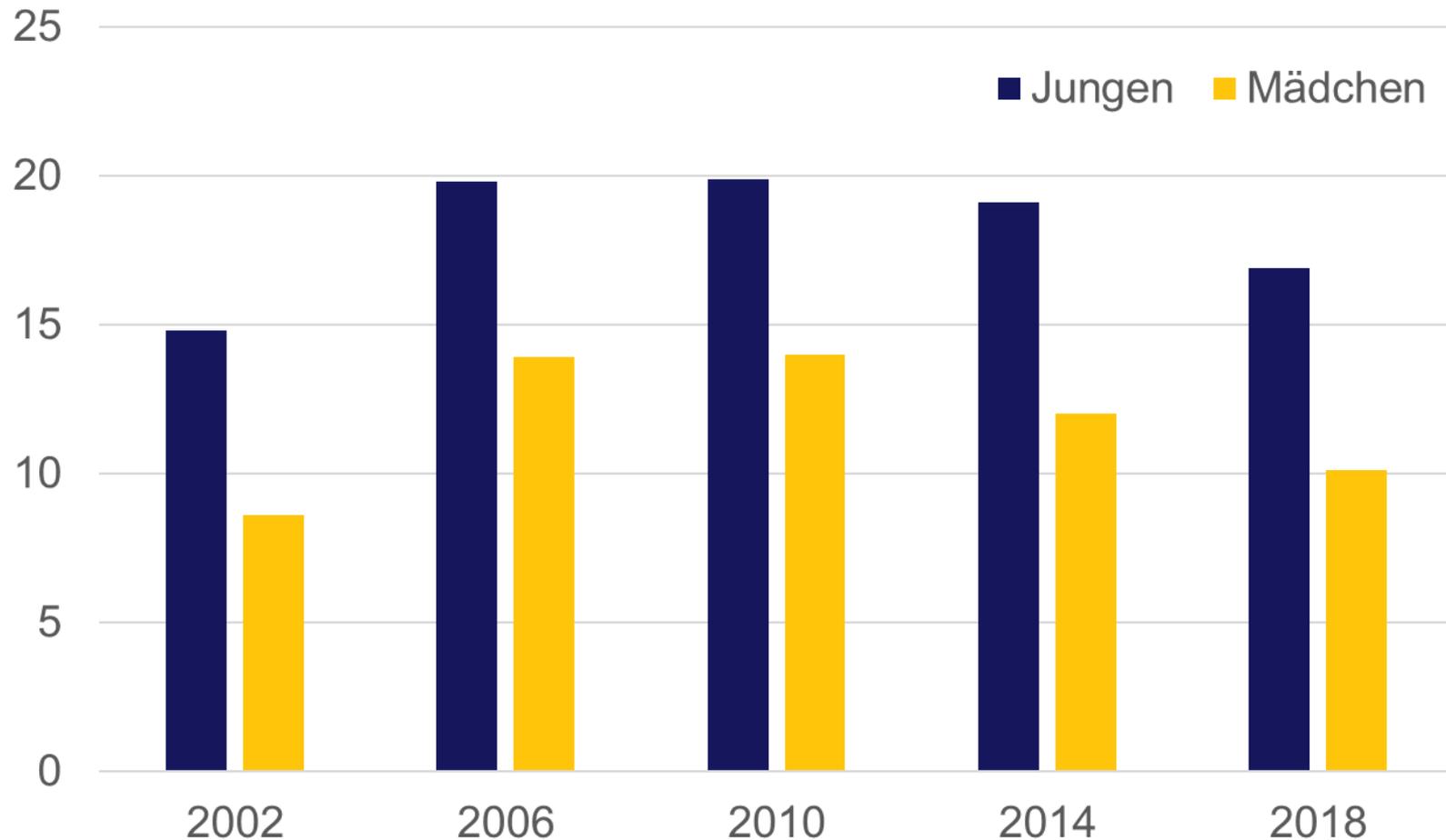
Jens Bucksch

Pädagogische Hochschule Heidelberg; Abteilung Prävention und  
Gesundheitsförderung

# Bewegungsmangel hat Folgen



# Zeitliche Entwicklung des Anteils Jugendlicher, die die Bewegungsempfehlung erreichen in Deutschland



# Alltagsaktivität ist verloren gegangen!



# Epidemiologische Transition des Bewegungsverhaltens

Früher



Heute



Arbeit

Transport

Haushalt

Freizeit

# Und es lohnt sich alltägliche Bewegungsformen zu fördern, denn

**150 Minuten pro Woche**  
Gehen mit moderat-  
intensiver Intensität  
(Schrittgeschwindigkeit von  
5 km/h) **reduziert** das  
**Sterblichkeitsrisiko** um  
**11%**.



# Alltagsaktivitäten sind insbesondere von den Umweltbedingungen abhängig

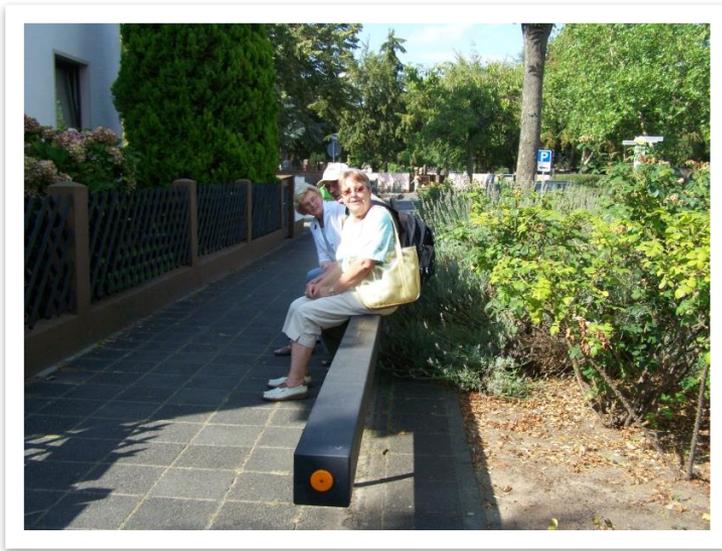


# Alltagsaktivitäten sind insbesondere von den Umweltbedingungen abhängig



# Die Umwelt ist dabei zielgruppenabhängig zu bedenken

BeSITZbare Stadt  
(Griesheim)



Farbmarkierungen  
(Leipzig, „Grünau bewegt sich“)



## 14 Städtevergleich aus 10 Ländern

Studie belegt u.a. einen Zusammenhang zwischen aktiver Mobilität (sowohl Fahrrad und Gehen) mit

- ✓ Bevölkerungsdichte
- ✓ Flächennutzungsmischung
- ✓ Anzahl an Grünflächen
- ✓ Straßenkonnektivität

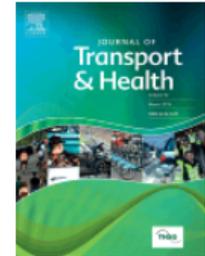




ELSEVIER

# Journal of Transport & Health

Volume 9, June 2018, Pages 8-18



## Active travel despite motorcar access. A city-wide, GIS-based multilevel study on neighborhood walkability and active travel in Germany

Malte Bödeker <sup>a, b</sup>  , Emily Finne <sup>b</sup> , Jacqueline Kerr <sup>c</sup> , Jens Bucksch <sup>d</sup> 

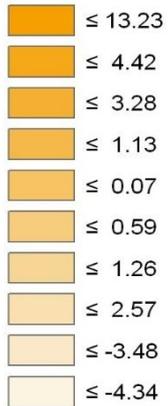
 **Show more**

<https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.03.009> 

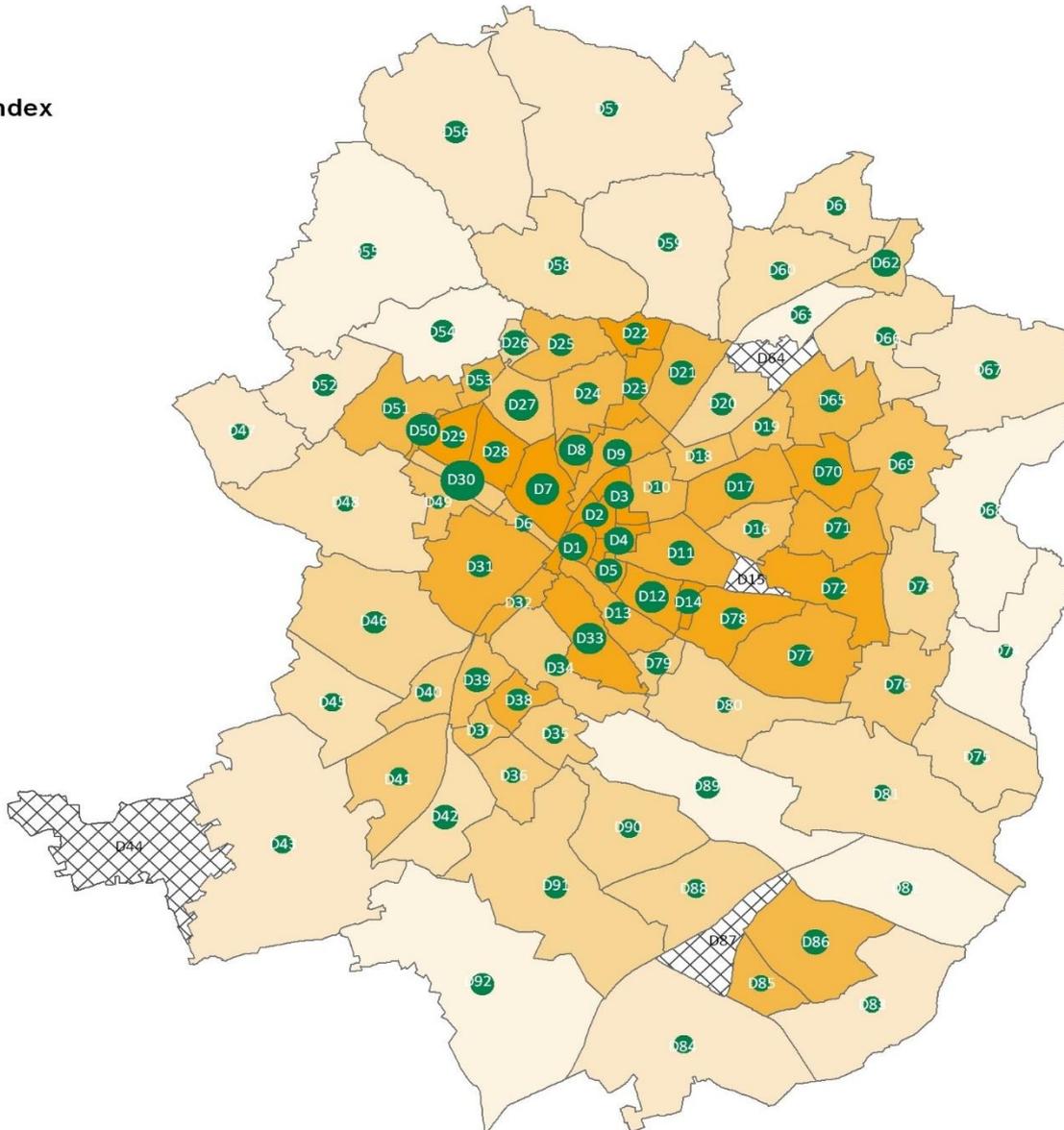
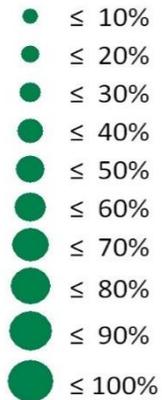
Get rights and content

# Ergebnisse: Deskription

## walkability index



## active travel



## ≥ 1 aktiver Transportweg/Tag

- Bielefeld: 35,8 %
- 10,0 bis 69.9% je Bezirke
- Ø 0,5 ± 0,5 aktive Transportwege/Tag

## Walkability

- Ø 0,2 ± 4,1 Punkte
- -5,9 bis 13,2 Punkte je Bezirk

REVIEW

Open Access



# Systematic literature review of built environment effects on physical activity and active transport – an update and new findings on health equity

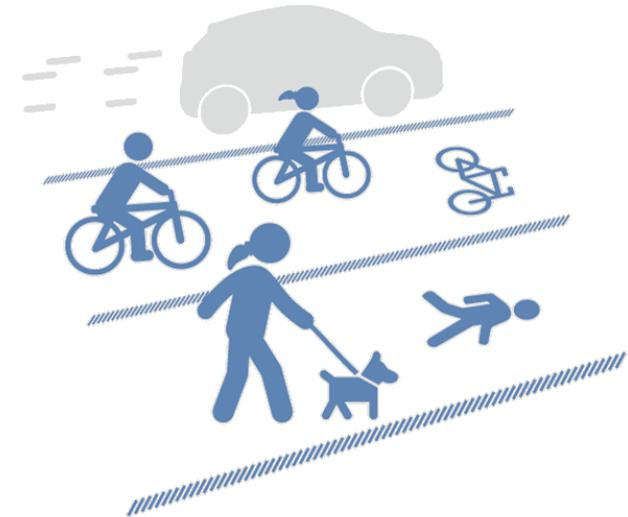
Melody Smith<sup>1\*</sup>, Jamie Hosking<sup>2</sup>, Alistair Woodward<sup>2</sup>, Karen Witten<sup>3</sup>, Alexandra MacMillan<sup>4</sup>, Adrian Field<sup>5</sup>, Peter Baas<sup>6</sup> and Hamish Mackie<sup>7</sup>

## Aktive Mobilität hängt zusammen:

- Veränderungen des Straßenraums
  - Verbesserung der Geh- und Fahrradwege
  - Überdachte Fahrradabstellplätze
  - Verkehrsberuhigung
- Installation von Fitness- und Spielplatzequipment
- Vorrübergehende Straßenschließungen

# Nationale Empfehlungen

- Räumliche Nähe, Durchmischung und räumliche Vernetzung von Wohnen, Einkaufen und Lernen/Arbeiten
- Verkehrsberuhigte, sichere und ästhetisch ansprechende Zonen im Wohnumfeld
- Wohnungsnahe, für die ganze Bevölkerung zugängliche Sport-, Freizeitanlagen und Parks
- Möglichst flächendeckende Fahrrad- und (Geh-)Wegeinfrastruktur



# Co-Benefits einer bewegungsförderlichen Stadtentwicklung müssen in den Mittelpunkt rücken, um für die Umsetzung Entscheider\*innen der Verhältnisprävention zu gewinnen

Merkmale der physischen Umwelt	Ökologische Nachhaltigkeit	Sicherheit/Unfälle	Ökonomischer Nutzen
Parks/Freiraumgestaltung	+	+	+
Städtebauliches Design	+	--	+
Verkehrssystem	+	+	+
Schule	+	0	+
Arbeitsplatz	+		+



<http://gamevip.com/wp-content/uploads/2010/08/fast-lane-fat-lane.jpg>

## Kontakt

Prof. Dr. Jens Bucksch  
Pädagogische Hochschule Heidelberg  
Abteilung Prävention und  
Gesundheitsförderung  
[bucksch@ph-heidelberg.de](mailto:bucksch@ph-heidelberg.de)