



Viele Menschen bewegen sich zu wenig. Eine gute Stadt- und Verkehrsplanung kann dies ändern. Wer Städte bewegungsfreundlich gestaltet, investiert in Gesundheit und treibt gleichzeitig die Verkehrswende voran.

Bewegung hält uns gesund. Sie schützt uns vor den meisten größeren Alterskrankheiten, von Alzheimer über Herzerkrankungen bis hin zu Krebs. So gehen Wissenschaftler:innen heute davon aus, dass in Deutschland sechs Prozent aller Krebsfälle durch ausreichende körperliche Aktivität vermieden werden könnten.

Bewegung, das ist Sport, Training. Aber auch aktive Fortbewegung, Gehen und Radfahren. Jeder Schritt, jede Aktivität hilft.

Menschen, die sich 150-300 Minuten pro Woche mit mäßiger Intensität oder 75-150 Minuten pro Woche mit starker Intensität bewegen, verringern ihr Risiko eines frühen Todes um bis zu 21 Prozent, wie Thomas Schulz in seinem Buch „Projekt Le-

bensverlängerung“ ausführt. Ähnliches gilt auch, will man im Alter möglichst lange vital bleiben. Eigentlich alle Studien weisen hier in die gleiche Richtung.

Mehr Bewegung im Alltag

Viele Menschen aber können Sport nicht so einfach in den Alltag integrieren. Daraus ändert auch der Boom von Fitnessstudios wenig. Arbeitszeiten, Zeit für die Familie, für Versorgung und Haushalt sprechen oft dagegen. Zudem verspüren nicht alle Menschen Zufriedenheit durch mehr Bewegung, gerade in Deutschland ist die Zahl der Bewegungsmuffel, der Couch Potatoes, groß. Knapp die Hälfte der Deutschen macht entweder selten (25 Prozent) oder keinen Sport (20 Prozent), besagt die Studie „Beweg dich, Deutschland“ der Technikerkrankenkasse aus dem Jahr 2022.

Ein wichtiger Schritt, das zu ändern, wäre, mehr Bewegung in den Alltag zu integrieren. Etwa auf dem Weg zum Arbeitsplatz. Jeder vierte Weg zum und vom Arbeitsplatz wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, 62 Prozent hingegen mit dem Auto, hat die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 jüngst ergeben. Da ist also noch viel Luft nach oben. Zumal 37 Prozent aller Wege zur Arbeit kürzer als fünf Kilometer sind, weitere 19 Prozent kürzer als zehn Kilometer.

Dabei zählen die Wege zur Arbeit zu den längeren. Betrachtet man alle zurückgelegten Wege, so zeigt sich: Drei von fünf Wegen in Deutschland sind unter fünf Kilometer. Schon bei Strecken ab einem Kilometer ist das Auto (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) das meistgenutzte Verkehrsmittel (38 Prozent Pkw, 35 zu Fuß, 19 Rad).

Änderungen sind hier so naheliegend wie notwendig. Die Wissenschaft sagt recht deutlich: Aktive Mobilität im gebauten urbanen Umfeld zählt zu den vielversprechendsten Ansätzen zur Förderung von Bewegung. 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 eben davon abhalten. Menschen sind häufiger aktiv mobil, wenn sie die Rahmenbedingungen dafür als förderlich empfinden; eine attraktive und sichere Infrastruktur ermöglicht also aktive Mobilität für alle. Entscheidend ist dabei die Wahrnehmung: So geben zwei Drittel der Menschen, die selten oder nie Rad fahren, an, sich aufgrund mangelnder Sicherheit in der bestehenden Infrastruktur vom Radfahren abgehalten zu fühlen.

Schlüsselfunktion für den öffentlichen Raum

Auf dem Weg zu einer solchen Infrastruktur kommt dem öffentlichen Raum eine solche soziale Stadt: „Nach spätestens 250 Metern soll ein Ort kommen, wo man sich erholen kann und auch in Kontakt kommt. Nach 500 Metern etwas Größeres.“ Entscheidend nicht nur aus Sicht von Gebhard: Planung muss von den schwächsten

Die Superblocks in Barcelona (Superilles) haben Autostraßen auch zu Orten der Bewegung gemacht. Hier das Beispiel Poblenou.

Foto: Curro Palacios / Ajuntament de Barcelona (Creative Commons)

Öffentliche Räume, die zur Bewegung stimulieren, sind Prävention.

auf, am nächsten Tag das Haus wieder zu verlassen. Klaus Reinhard, der Präsident der Bundesärztekammer, betont, dass (wieder-)belebte Stadtzentren ein wichtiger Beitrag gegen wachsende Einsamkeit und für die psychische Gesundheit sind (siehe Doppelinterview mit Andrea Gebhard im *Deutschen Architektenblatt DAB*). Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang auch die Vermischung von Funktionen, die 15-Minuten-Stadt, in der ich, egal wo ich wohne, alle wichtigen Funktionen zu Fuß erreichen kann.

In diesem Doppelinterview nannte Gebhard auch ein einfaches Prinzip für eine solche soziale Stadt: „Nach spätestens 250 Metern soll ein Ort kommen, wo man sich erholen kann und auch in Kontakt kommt. Nach 500 Metern etwas Größeres.“ Entscheidend nicht nur aus Sicht von Gebhard: Planung muss von den schwächsten





Michael Frehn
Dr.-Ing. Stadtplaner AKNW
Verkehrsplaner SRL
Geschäftsführer

Tel: 0231/999970-10
frehn@planersocietaet.de

Gliedern einer Gesellschaft ausgehen: „Stadtplanung ist dann gut, wenn ein vierjähriges Kind allein zur Eisdielen gehen kann.“

Möglichkeiten dafür gibt es viele. Ein frühes Beispiel war die bespielbare Stadt Griesheim. Auch die Stadt Frankfurt hat mit dem Projekt Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume im Nordend vor einigen Jahren wichtige Impulse für eine bewegungsfreundliche Quartiersentwicklung geliefert. Wichtige Orte wie Schulen oder Spielplätze wurden durch ein Netz sicherer Wege verbunden und zusätzlich durch Spielobjekte aufgewertet. Bespielbar lassen sich Städte auch für Erwachsene machen, etwa, indem man Angebote für kleine sportliche Aktivitäten im öffentlichen Raum schafft, dabei vielleicht sogar den Trend zum Outdoor-Sport nutzt. Ein gutes Vorbild in dieser Hinsicht ist Dänemark, allen voran die Stadt Kopenhagen mit ihrem Langzeitprojekt „Kopenhagen in Bewegung“, das aktive Mobilität in der Stadt mit Radfahren und Zufußgehen gezielt fördert. In Deutschland hingegen bewegt sich ein solcher Public-Health-Ansatz noch immer in einer Nische.

Public-Health-Ansatz als ämterübergreifende Arbeit

Gesundheitsbewusste Stadtplanung, die ihren Bewohner:innen einen aktiven Lebensstil ermöglichen und das auch propagieren will, erfordert eine interdisziplinäre, ämterübergreifende Zusammenarbeit. Stadt- und Verkehrsplaner:innen spielen hier eine wichtige Rolle; sie sollten dabei zum Beispiel mit städtischen Behörden für Gesundheit, Wohnen und Soziales zusammenarbeiten. Die Planersocietà beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit diesem Ansatz. Zum Jahreswechsel wird die für das Umweltbundesamt erstellte Broschüre „Aktiv mobil: Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen“ veröffentlicht.