

Aktive Mobilität & Gesundheit : GEHsunde Mobilität

Autor(en): **Schweizer, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-958075>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aktive Mobilität & Gesundheit – GEHsunde Mobilität

THOMAS SCHWEIZER

Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
und Co-Projektleiter des Projektes
«Aktive Mobilität & Gesundheit».
Dipl. phil. II. Geograf und Verkehrs-
planer.

Die Mobilität zu Fuss und mit dem Velo ist mehr als nur nachhaltige Fortbewegung, sie ist auch ein wichtiges Element der Gesundheitsvorsorge und soll deswegen in der Zukunft vermehrt gefördert werden. Der Schulterschluss von Bewegungsförderung und aktiver Mobilität im Alltag stellt ein grosses Potenzial dar, das nicht allein durch Empfehlungen, sondern auch durch gute infrastrukturelle Massnahmen ausgeschöpft werden soll. Fachleute aus der Public Health sowie aus der Planung können durch ein besseres Verständnis der jeweiligen Herausforderungen und Abläufe mehr erreichen.

Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung bewegt sich zu wenig und erfüllt die Bewegungsempfehlungen nicht, welche von der Weltgesundheitsorganisation WHO erarbeitet und von den Länderorganisationen wie dem Bundesamt für Gesundheit BAG übernommen wurden. Die Empfehlung heisst: mindestens 150 Minuten Bewegung pro Woche in Form von Alltagsaktivitäten oder Sport mit mindestens «mittlerer» Intensität, d.h. Aktivitäten, bei denen man zumindest etwas ausser Atem, aber nicht unbedingt ins Schwitzen kommt.

Die bisherige Förderung hat auf Kommunikationskampagnen gesetzt. Die Erfahrung zeigt aber, dass Personengruppen, welche die erforderliche Bewegungszeit nicht erfüllen, mit Empfehlungen nicht genügend angesprochen werden können. Es gilt daher, Strategien zu entwickeln, um diese Zielgruppen zu mehr Bewegung zu verleiten. Hier kommen Planungsberufe (Raumplanerinnen, Stadtplaner, Landschaftsarchitektinnen, Verkehrsplaner usw.) ins Spiel, welche – zusammen mit den Gesundheitsfachleuten – den Fokus bei der Planung auch auf die Gesundheit legen sollen. Ein Pilotprojekt, welches vom Bundesamt für Gesundheit unterstützt wird, soll die Zusammenarbeit fördern.

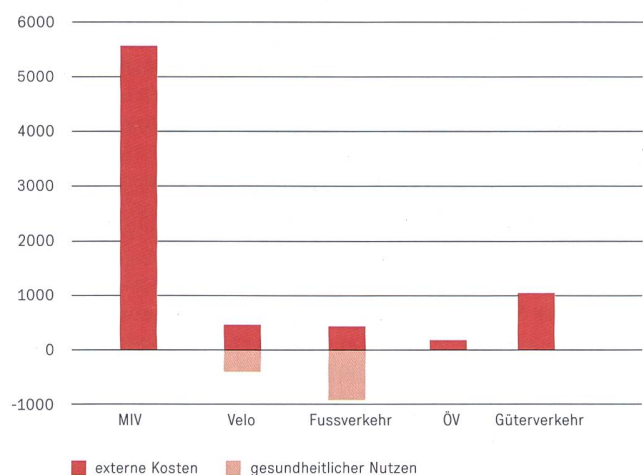
Gehen ist gesund

Im Zeitalter der sitzenden Tätigkeiten und der massiven Zunahme von chronischen Krankheiten wie Herz-Kreislaufbeschwerden, rheumatischen Erkrankungen, Krebs, chronischen Atemwegserkrankungen und Diabetes, leistet die Bewegungsförderung einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und Ausbau der Gesundheit. Laut WHO sind 6 Prozent aller Todesfälle weltweit auf Bewegungsmangel zurückzuführen. In der Schweiz gehen pro Jahr 2900 vorzeitige Todesfälle, 2.1 Mio. Erkrankungen und 2.4 Mia. Franken Behandlungskosten zu Lasten von mangelnder Bewegung [1].

[1] Ökonomische Abschätzung der volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs in der Schweiz, Universität Zürich, 2012.

[2] Bundesamt für Raumplanung ARE: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz 2010–2012, 2016.

Externe Kosten und Gesundheitsnutzen nach Verkehrsträger (in Mio. CHF)



[ABB. 1] Externe Kosten und externer (gesellschaftlicher) Nutzen nach Verkehrsträgern. (Eigene Darstellung; Quelle: Bundesamt für Raumplanung ARE: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz 2010–2012, 2016)

Die Alltagsmobilität und insbesondere das Gehen ist ein wichtiger Ansatzpunkt mit grossem Potenzial. Gehen ist kostenlos, für alle und überall verfügbar und erfordert keinerlei Ausrüstung oder besonderes Training. Es muss deshalb gelingen, die Leute zu vermehrtem Gehen zu bewegen, nicht nur aus gesundheitlichen Gründen, sondern auch zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen, der Umwelt und auch aus Gründen des sozialen Zusammenhalts.

10 Cents Gesundheit pro km

Wer in die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur investiert, investiert in die Gesundheit.

In einer umfangreichen Studie des ARE [2] wurden die externen Kosten des Verkehrs dem externen Nutzen gegenübergestellt [ABB. 1]. Die externen Kosten sind monetarisierte Beeinträchtigungen und Schädigungen der Luft, des Klimas, der Landschaft, der Stadt- und Siedlungsräume sowie Kosten für Lärm, Zerschneidungseffekte, Beeinträchtigungen von Flora und Fauna usw. Hinzu kommt die Finanzierung von Unfallfolgekosten, welche nicht über die Versicherungen gedeckt sind, sondern von der Allgemeinheit getragen werden müssen.

Externer Nutzen (Gesundheitsnutzen) entsteht nur beim Fuss- und Veloverkehr durch die Entlastung des Gesundheitswesens. Durch eine gesündere Lebensweise der Zufussgehenden und Velofahrenden entsteht ein gesellschaftlicher Benefit.

Während beim motorisierten Individualverkehr externe Kosten von 5.6 Mia Franken errechnet wurden, betragen diese beim Fussverkehr nur 434 Mio. Franken. Dies sind im Wesentlichen Kosten für Unfallfolgen. Dem steht jedoch ein externer Nutzen von 892 Mio. Franken gegenüber. Es resultiert somit ein Nettanutzen von 458 Mio. Franken. Umgerechnet auf die Verkehrsleistung des Fussverkehrs leistet jeder Fussgänger, jede Fussgängerin also pro Kilometer einen externen (gesellschaftlichen) Nutzen von 10 Rappen.

Verhalten versus Verhältnisse

Bisher hat sich die Präventionsarbeit und die Bewegungsförderung vor allem auf Empfehlungen fokussiert. Eine aktivere Lebensgestaltung wird als individuelle Entscheidung den Betroffenen überlassen. Sie sollen ihr Verhalten ändern.

Das Verhalten wird aber auch durch die Verhältnisse bestimmt (Setting-Ansatz). Früher aus dem ÖV ausgestiegen wird nur, wenn das Ziel sicher auf attraktiven Wegen erreicht werden kann. Führt der Weg entlang einer schönen Häuserzeile, einem Park oder einem Bachlauf oder muss ich mich auf engen Trottoirs entlang von parkierten Autos durchschlängeln? Wie viel taugt die Aufforderung auf dem Plakat [ABB. 2] bei schlechten Rahmenbedingungen? Brauche ich die Aufforderung bei guten Bedingungen oder ist der attraktive Weg Einladung genug?

Attraktive Fuss- und Velowege als «Medikament»

Die (gebaute) Umwelt hat einen entscheidenden Einfluss auf unser Bewegungsverhalten. Mit entsprechender Raum- und Verkehrsplanung kann die Häufigkeit und Intensivität der aktiven Mobilität, also der Mobilität zu Fuss oder mit dem Velo, in allen Altersgruppen beeinflusst werden. Bewegungsfördernde Strukturen brauchen deshalb ihren festen Platz in der Planung. Leider ist das Wissen über die Zusammenhänge zwischen gebauter Umwelt und Gesundheit noch wenig verbreitet. Entsprechend bleiben heute wichtige Potenziale ungenutzt.

Es hat weitere entscheidende Vorteile, wenn wir auf die Verhältnisse einwirken und uns nicht darauf beschränken, an das Verhalten zu appellieren:

— Es können auch «schwer» erreichbare Bevölkerungsgruppen erreicht werden, Leute, die keine Landessprache sprechen oder nicht mit «witzigen» Kommunikationskampagnen ansprechbar sind.

— Im Gegensatz zu Kommunikationsmassnahmen, welche nur während der Kampagnenzeit Wirkung zeigen, haben einmal erstellte gute Infrastrukturen und andere strukturelle Massnahmen (organisatorische, finanzielle, Aus- und Weiterbildung, ...) eine Langzeitwirkung.

Kommunikation soll ergänzend eingesetzt werden. Insbesondere wenn Wegverbindungen verbessert und neue Angebote geschaffen wurden, sollen diese bekannt gemacht und die Nutzung gefördert werden.

Was ist zu tun?

Die gesundheitlichen Aspekte sollen auf allen Planungsstufen thematisiert werden. Dazu sind Planungsfachleute zu motivieren, sich mit dem Thema Bewegungsförderung auseinander zu setzen und die Argumentation in die Planung einzubringen. Ähnlich wie die Umweltverträglichkeit soll auch eine Gesundheitsfolgenabschätzung ihren Platz in der Planung erhalten.

Dabei stellen sich folgende Fragen für Planungsfachleute:

— Ist die Gesundheits-/Bewegungsförderung in Planungsberichten als Teilziel enthalten? (Leitbilder, Berichte zu Richt-/Nutzungsplanung, Umgebungs- und Freiraumplanung usw.)

— Welche Massnahmen sind in besonderem Masse förderlich für die Gesundheit?

— Welche Massnahmen wirken sich eher negativ auf die Gesundheit aus?

— Habe ich Public-Health-Fachleute involviert?

— Wurde das Thema im Laufe des Bearbeitungsprozesses mit den Beteiligten diskutiert?

— Konnten den Beteiligten die Zusammenhänge von gebauter Umwelt und Bewegungsförderung aufgezeigt werden?

Folgende Fragen können sich Public-Health-Fachleute stellen:

— Ist Alltagsbewegung ein Aufgabenfeld meines Pflichtenheftes? Wenn nein, wer ist in der Gemeinde dafür zuständig oder ist das Thema unbearbeitet?

— Gibt es in der Gemeinde/im Quartier Mängel und Hindernisse in Bezug auf die Alltagsbewegung?

— Wo gibt es Probleme beim Fuss- oder Velowegnetz?

— Wo gibt es öffentliche Flächen, Spielplätze, Treffpunkte mit ungenutztem Potenzial?

— Habe ich Kenntnisse über anstehende Veränderungen (z.B. Neuplanungen, Stadt-/ Quartiersentwicklung), welche sich auf die Gesundheits-/Bewegungsförderung positiv oder negativ auswirken könnten?

— Bin ich in Prozesse, welche sich mit baulichen Rahmenbedingungen auseinandersetzen, eingebunden oder werde ich mindestens punktuell kontaktiert und kann Aspekte einbringen?

Erfolg versprechende Ansatzpunkte

Zwei Beispiele zeigen die Stossrichtung:

Der Kanton St.Gallen hat unter der Leitung der Abteilung Gemeinden und Netzwerke in den letzten Jahren verschiedene Gemeinden motiviert, sich dem Thema Bewegungsförderung breiter anzunehmen. Im Rahmen des Programms «GEMEINDE BEWEGT» wurden Projekte lanciert und unterstützt, welche auf dem «Setting-Ansatz» beruhen. Mit geeigneten Strukturen im Kanton (departementsübergreifende Koordination



[ABB. 2] Plakatkampagne: Sie lädt ein, kleine Alltagsstrecken zu Fuss zurückzulegen. (Quelle: Gesundheitsförderung Kanton Zürich)



[ABB. 3] Mit dem Projekt «GEMEINDE BEWEGT» will der Kt. SG die Rahmenbedingungen für körperliche Aktivitäten auf öffentlichen Plätzen, Strassen, der gebauten Umwelt und im gesamten Sozialraum in den Gemeinden verbessern. (Quelle: Kanton St.Gallen)

zwischen Gesundheits-, Planungs- und Sportamt) konnten Schwachstellen auf dem Fuss- und Velowegnetz analysiert, Spielplätze aufgewertet, die Schulwegsicherheit verbessert sowie Strassenraumgestaltungen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorangetrieben werden. Zentrales Element bei der Umsetzung war jeweils die Beteiligung der Bevölkerung, welche die Mängel benennen, die Massnahmen mittragen und letztlich die Verbesserungen auch nutzen soll.

Die Region Sursee-Mittelland hat sich im Rahmen des Modellvorhabens des Bundes «Raum für Bewegung, Gesundheit, Sport und Freizeit» (www.modellvorhaben.ch) zum Ziel gesetzt, die Bevölkerung zu mehr Bewegung zu animieren, den Freizeit- und Breitensport zu fördern, die Bewegungsräume der Region weiterzuentwickeln und damit die Region nachhaltig zu stärken. Im Fokus stehen nicht nur Sportanlagen, sondern es sollen auch informelle Bewegungsräume und Räume für die Alltagsbewegung in der Region mit Massnahmen gefördert werden. Das Projekt ist so aufgelegt, dass es als Programm auch weit über den Projektzeitraum hinaus seine Wirkung entfalten kann.

LINKS

www.mobilitaet-gesundheit.ch
www.mobilite-sante.ch

KONTAKT

thomas.schweizer@fussverkehr.ch

RÉSUMÉ

Mobilité active et santé

En Suisse, un tiers de la population n'atteint pas les recommandations de l'OMS et de l'OFSP en matière d'activité physique. L'environnement (construit) influence notre activité physique. L'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport peuvent influencer les comportements en matière d'activité physique de toutes les tranches d'âge. Or, dans une époque caractérisée par la sédentarité et l'augmentation massive des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, rhumatismes, cancers, maladies respiratoires chroniques et diabètes), la promotion de l'activité physique au quotidien pour maintenir et renforcer la santé de la population constitue un enjeu majeur.

Les réseaux piétons et cyclistes ainsi que les espaces publics devraient être conçus de manière à encourager davantage de personnes à opter pour la marche ou le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Les environnements favorables à la mobilité active doivent pour cela obtenir une place plus importante dans l'aménagement du territoire.

Bien que connus, les liens entre ces deux disciplines sont encore peu mis en avant. Un projet pilote vise à davantage exploiter ce potentiel de collaboration multisectorielle entre les professionnels des disciplines de l'aménagement du territoire, des transports et de la promotion de la santé.

Le projet est soutenu par l'Office fédéral de la santé publique OFSP et le Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO.

ETH zürich

Master of Science in

Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Studienangebot an der ETH Zürich
 Bewerbungsperiode Herbstsemester 2018

Lebensräume und Verkehrssysteme gestalten

Das Studium bietet eine wissenschaftlich fundierte universitäre Ausbildung für angehende Fachleute für das Erkunden, Klären und Lösen zentraler Aufgaben beim Entwickeln unserer Räume und Verkehrssysteme. Ein zentrales Anliegen dieses Studiums ist es, Studierenden mit ganz unterschiedlichen fachlichen Hintergründen die Gelegenheit zu geben, eine gemeinsame Sprache und ein gemeinsames Methodenverständnis zu erwerben. Die Voraussetzungen dafür werden vor allem in Lehrveranstaltungen des ersten und zweiten Studiensemesters des viersemestrigen Vollstudiums geschaffen. Kern des dritten Semesters ist die interdisziplinäre Projektarbeit, in der die Studierenden in Arbeitsgruppen Lösungen für eine schwierige raumbedeutsame Aufgabe erarbeiten. Im vierten Semester wird die Master-Arbeit erstellt.

Studiendauer

Das Master-Studium Raumentwicklung und Infrastruktursysteme ist ein Vollzeitstudium. Für das Master-Diplom sind 120 ECTS-Kreditpunkte erforderlich. Die Regelstudiendauer beträgt vier Semester. Der Eintritt in den Master-Studiengang erfolgt in der Regel auf das Herbstsemester.

Zulassung

Eine Zulassung ist für Studierende mit raum- und infrastrukturelevanten Bachelor-Abschlüssen möglich. Dazu gehören beispielsweise Architektur, Bauingenieurwissenschaften, Geomatik und Planung, Geografie, Raumplanung, Umweltingenieurwissenschaften und Verkehrswissenschaften. Näheres regelt das Studienreglement des Studienganges.

Bewerbungsperiode Herbst 2018

Die internationale Bewerbungsperiode für den Eintritt in das Herbstsemester 2018 beginnt am 1. November 2017 und endet am 15. Dezember 2017. Die zweite Bewerbungsperiode für nicht-visumpflichtige Studierende ist von 1. – 31. März 2018.

Informationsveranstaltung

Freitag 24. November 2017, 16 Uhr
 HIL H 40.4, Campus Science City, Hönggerberg
www.re-is.ethz.ch →

