

von A wie
Aktive
Mobilität

bis W wie
Wohnumfeld

AFOOT-Glossar

Teil 1 der Toolbox „Aktive Mobilität im Alter fördern“

AFOOT-Glossar

Für das AFOOT-Glossar wurden wichtige Begriffe aus den Themenfeldern Gesundheitsförderung, kommunale Planung sowie Rad- und Fußverkehr zusammengetragen. Das Glossar erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es ist eine Sammlung wichtiger Begriffe, die die AFOOT-Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern. Eine Arbeitshilfe für die Zusammenarbeit zwischen der kommunalen Planungs- und Bauverwaltung und dem Öffentlichen Gesundheitsdienst in Klein- und Mittelstädten“ ergänzt. Dadurch soll gewährleistet werden, dass Sie nicht nur etwas über einen bestimmten Begriff erfahren, sondern nachlesen können, wie der Begriff verstanden und verwendet wird.

AFOOT ist ein interdisziplinäres Forschungsprojekt, in dem Gesundheitswissenschaftlerinnen und Planerinnen seit 2015 gemeinsam an Anknüpfungspunkten für mehr aktive Mobilität im Alter durch Stadtgestaltung arbeiten. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit ist auch deshalb erfolgreich, weil wir uns mit gängigen Begriffen aus dem jeweils anderen Bereich auseinandergesetzt haben, um uns (1) gegenseitig zu verstehen und (2) eine gemeinsame Sprache zu finden, die unsere Ideen für beide Bereiche verständlich nach außen kommuniziert.

Toolbox „Aktive Mobilität im Alter fördern“

Das AFOOT-Glossar ist Teil 1 der Toolbox „Aktive Mobilität im Alter fördern“. Die Toolbox ist eine Sammlung praktischer Handreichungen für eine bewegungsfördernde und altersgerechte Kommunalentwicklung und ergänzt die gleichnamige Arbeitshilfe. Die Toolbox entsteht im Rahmen des Forschungsprojekts „Alternd zu Fuß oder mit Fahrrad – urban mobil ohne Stress“ (AFOOT) und wird fortlaufend erweitert.

Für alle bereits verfügbaren Bausteine der Toolbox besuchen Sie bitte die folgende Webseite:
http://www.aequipa.de/no_cache/publikationen/arbeitshilfen.html

Impressum

Herausgebende:

AFOOT-Projektteam

Prof. Dr. Gabriele Bolte, MPH
Tanja Brüchert, M.A.
Universität Bremen
Institut für Public Health
und Pflegeforschung

Prof. Dr.-Ing. Sabine Baumgart
Prof. Dr. Karsten Zimmermann
Paula Quentin, M.Sc.
TU Dortmund
Fakultät Raumplanung

Kontakt:

gabriele.bolte@uni-bremen.de
www.aequipa.de/teilprojekte/afoot

Gestaltung: Ronja Bechauf,
Paula Quentin

Förderung: Bundesministerium für
Bildung und Forschung (BMBF)

Förderkennzeichen:

Universität Bremen 01EL1822B
TU Dortmund 01EL1422G

Zitiervorschlag:

AFOOT-Projektteam (Hrsg.).
AFOOT-Glossar. Bremen und
Dortmund 2018. Online Zugriff
unter [http://www.aequipa.de/
publikationen/arbeitshilfen](http://www.aequipa.de/publikationen/arbeitshilfen)



Dieses Werk ist unter einer Creative Commons Lizenz vom Typ Namensnennung- Nicht kommerziell- Keine Bearbeitungen 4.0 International zugänglich. Um eine Kopie dieser Lizenz einzusehen, konsultieren Sie <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> oder wenden Sie sich brieflich an Creative Commons, Postfach 1866, Mountain View, California, 94042, USA.

Bremen und Dortmund
Oktober 2018

A

Aktive Mobilität: Aktive Mobilität bezeichnet diejenigen Fortbewegungsformen, die auf dem Einsatz eigener Körperkraft basieren wie zum Beispiel Zufußgehen und Fahrradfahren. Das Gegenstück stellt die passive Mobilität dar, bei der sich die Fortbewegung aus dem Antrieb durch Fremdenergie ergibt (z.B. Auto, Motorrad, Bus, Bahn etc.).

Held, M.; Schiller, S. & M. Neun (2015): Die Mobilitätspyramide: Aktive Mobilität als dritte Säule der Verkehrspolitik. In: Movum. Briefe zur Transformation, 9: 6.

Alltagsaktivität: Unter Alltagsaktivität werden alle Aktivitäten verstanden, die im Alltag stattfinden. Alltagsaktivitäten umfassen z.B. Einkaufen, Arbeiten, Essen und Kochen, Haus- und Gartenarbeit, Medienutzung, Ehrenamt.

Angstraum: Ein Angstraum bezeichnet einen öffentlich zugänglichen Ort, an dem Menschen Angst empfinden. Angst kann hier beispielsweise aus fehlender Beleuchtung oder schlechter Einsehbarkeit resultieren, z.B. bei Unterführungen, Grünanlagen bei Nacht etc. und bezieht sich häufig auf eine empfundene Bedrohung durch gewalttätige Übergriffe.

Pahle-Franzen, U. (2011): Stadt als Angstraum. Untersuchungen zu rechtsextremen Szenen am Beispiel einer Großstadt. Dissertation KIT Karlsruhe

Durch eine ausreichende Beleuchtung und schöne Gestaltung kann die gefühlte Angst gemindert werden ©Brüchert



B

Bebauungsplan: Der Bebauungsplan (B-Plan) ist ein maßgebliches Instrument der kommunalen Bauleitplanung. Als verbindlicher Bauleitplan stellt er aufbauend auf dem Flächennutzungsplan (FNP) die angestrebte städtebauliche Ordnung dar. Hierbei können u.a. rechtsverbindliche Festsetzungen zu der Nutzung bebauter und unbebauter Flächen, zur Größe und Ausrichtung baulicher Anlagen und zu der Zweckbestimmung von Verkehrsflächen getroffen werden (§ 9 BauGB). Der B-Plan kommt nicht nur bei städtebaulichen Neuplanungen zum Einsatz, sondern auch bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände in Bestandsgebieten (§ 136 BauGB). Ebenso wird er bei städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen auf bisher nicht baulich genutzten Außenflächen zur erstmaligen Entwicklung oder auf bisher brachliegenden oder untergenutzten Flächen im bebauten Bereich angewandt (§ 165 BauGB).

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 10

Bike- bzw. Carsharing: Bike- bzw. Carsharing bezeichnet die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile bzw. Fahrräder. Dabei ist auch ein kurzzeitiges, minutenweises Anmieten möglich. Die Nutzung erfolgt über eine rahmenvertragliche Regelung, einzelne Verträge vor jeder Fahrt entfallen.

Bikesharing-Station im Stadtzentrum von Malaga (Spanien) ©Eggers



D/E

Dreirad: Ein Dreirad, auch Trike genannt, ist ein Gefährt mit drei Rädern. Es bietet im Vergleich zu einem Fahrrad mehr Standsicherheit. Gerade für Ältere mit körperlichen Einschränkungen bietet es die Möglichkeit, aktiv mobil zu sein.

Dreirad ©Brüchert



E-Bike: Ein E-Bike ist vergleichbar mit einem Elektromofa und lässt sich über einen Drehgriff oder Schaltknopf fahren. Das E-Bike fährt, auch ohne dabei in die Pedale treten zu müssen, bis zu 20 km/h. Zum Fahren sind eine Betriebserlaubnis, ein Versicherungskennzeichen und eine Mofa-Prüfbescheinigung oder ein Führerschein erforderlich. Eine Helmpflicht besteht nicht.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2017): Verbraucherinformation zu Pedelecs und E-Bikes. URL: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Fahrradtypen/E-Bike_Pedelec/Downloads/Verbraucherinformation_Pedelecs_2017.pdf (abgerufen am 11.10.2018)

F

Fachplan Gesundheit: Der Fachplan Gesundheit ist ein vom Landeszentrum Gesundheit NRW entwickeltes Instrument, um die gesundheitlichen Belange im kommunalen Kontext zu stärken. Hierbei sollen Aufgaben und Anliegen des Gesundheitssektors vermittelt und Handlungsbedarfe raumbezogen dargestellt werden. Der Fachplan Gesundheit macht gesundheitliche Belange anschlussfähig an kommunale Entscheidungsprozesse. Das Landeszentrum für Gesundheit NRW stellt zwei Musterfachpläne für Städte und Landkreise zur Verfügung.

LZG NRW. Fachplan Gesundheit. Hinweise zur Erstellung sowie Musterfachpläne. Bochum: Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG NRW), 2016. Online Zugriff unter https://www.lzg.nrw.de/versorgung/ges_plan/fachplan_gesundheit/index.html (Stand: Mai 2017)

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 9

Fahrradstraße: Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße. Andere Fahrzeuge dürfen eine solche Straße nur nutzen, sofern dies über Zusatzzeichen kenntlich gemacht ist. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet oder behindert werden. Auch das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrenden ist erlaubt.

STVO, Anlage 2, Nr. 23

Fahrradstraße in Bremen ©Brüchert



Flächennutzungsplan: Der Flächennutzungsplan (FNP) ist ein maßgebliches Instrument der kommunalen Bauleitplanung. Als vorbereitender Bauleitplan lenkt er die Flächennutzung. Er stellt die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet dar (§ 5 BauGB). Dies umfasst u.a. Bauflächen, Hauptverkehrswege und Grünflächen.

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 10

Freizeitaktivität: Unter Freizeitaktivität werden alle Aktivitäten verstanden, die in der Freizeit stattfinden. Früher wurde Freizeit oft negativ definiert und als Restgröße aufgefasst: Demnach beschreibt Freizeit das, was übrig bleibt, wenn die Arbeitszeit und die Zeit für Essen, Körperpflege und Schlafen von der insgesamt verfügbaren Zeit abgezogen werden. Die heute gängigere positive Definition bezeichnet Freizeit als die Zeit, die der individuellen Strukturierung und Gestaltung offensteht. Freizeit ist dabei zu einem Merkmal von Lebensqualität geworden und gilt als Maßstab für persönliche Freiheit und soziale Teilhabe. Freizeitaktivitäten umfassen somit beispielhaft auch Fahrradtouren und Spaziergänge.

Spektrum Akademischer Verlag (2000): Lexikon der Psychologie. Stichwort: Freizeit. URL: <http://www.spektrum.de/lexikon/psychologie/freizeit/5275> (abgerufen am 18.01.2018).

G

Gebaute Umwelt: Die gebaute Umwelt bezeichnet den physisch-materiell durch den Menschen gestalteten Raum. Dabei umfasst sie nicht nur die Gebäude und die physische Infrastruktur, wie zum Beispiel Straßen, sondern auch durch den Menschen angelegte Gärten und Grünflächen.

Barton, Hugh (2017) City of well-being. A radical guide to planning, London: Routledge.

Gender-Mainstreaming: Gender-Mainstreaming bedeutet, dass Akteure aus Politik, Organisationen und Institutionen ihr Handeln hinsichtlich der Auswirkungen auf die Gleichstellung von Männern und Frauen untersuchen und bewerten sowie gegebenenfalls Maßnahmen zur Gleichstellung ergreifen.

Bundeszentrale für politische Bildung (2017): Dossier Gender-Mainstreaming. URL: <https://www.bpb.de/gesellschaft/gender/gender-mainstreaming/> (abgerufen am 18.01.2018).

Gesundheit: „Gesundheit bezeichnet den Zustand des Wohlbefindens einer Person, der gegeben ist, wenn diese Person sich psychisch und sozial in Einklang mit den Möglichkeiten und Zielvorstellungen und den jeweils gegebenen äußeren Lebensbedingungen befindet. Gesundheit ist das Stadium des Gleichgewichts von Risikofaktoren und Schutzfaktoren, das eintritt, wenn einem Menschen eine Bewältigung sowohl der inneren (körperlichen und psychischen) als auch äußeren (sozialen und materiellen) Anforderungen gelingt.“ (Hurrelmann & Richter 2013: 147)

Hurrelmann, K. & Richter, M. (2013): Gesundheits- und Medizinsoziologie. Eine Einführung in sozialwissenschaftliche Gesundheitsforschung. 8. Auflage. Beltz-Verlag, Weinheim.

Gesundheitsberichterstattung: Die Gesundheitsberichterstattung (GBE) des Bundes „analysiert und beschreibt den Gesundheitszustand der Bevölkerung, ihr Gesundheitsverhalten, die Verbreitung von Risikofaktoren, die Inanspruchnahme von Leistungen sowie die Kosten und Ressourcen des Gesundheitswesens“ (RKI 2015). Die hierdurch gewonnenen Ergebnisse dienen der Politikberatung, der Information von Akteuren im Gesundheitswesen, der interessierten Öffentlichkeit sowie der wissenschaftlichen Fachöffentlichkeit. Darüber hinaus schreiben die Landesgesetze in der Regel auch eine kommunale Gesundheitsberichterstattung vor, die Daten zur gesundheitlichen Lage der Bevölkerung auf kommunaler Ebene erfasst und auswertet.

Robert Koch-Institut (2015): FG 24 Gesundheitsberichterstattung. URL: http://www.rki.de/DE/Content/Institut/OrgEinheiten/Abt2/FG24/fg24_node.html (abgerufen am 18.01.2018).

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 9

Gesundheitsförderung: Laut Definition der WHO zielt Gesundheitsförderung „auf einen Prozess, allen Menschen ein höheres Maß an Selbstbestimmung über ihre Gesundheit zu ermöglichen und sie damit zur Stärkung ihrer Gesundheit zu befähigen“ (WHO 1986: 1). Dabei sollen sowohl persönliche Kompetenzen für ein gesundheitsbewusstes Verhalten unterstützt, als auch extern über die Schaffung positiver Bedingungen in Umwelt und Gemeinde eine Basis für die Stärkung der Gesundheit geschaffen werden.

WHO (1986): Ottawa-Charta zur Gesundheitsförderung: URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/129534/Ottawa_Charter_G.pdf (abgerufen am 18.01.2018).

Gesundheitskonferenzen: Gesundheitskonferenzen auf Ebene der Landkreise, Städte oder Gemeinden dienen der Vernetzung und inhaltlichen Verständigung aller vor Ort für die Gesundheitsversorgung zuständigen Einrichtungen. Dies umfasst den öffentlichen Gesundheitsdienst, aber auch private Träger. In Nordrhein-Westfalen beispielsweise sind Gesundheitskonferenzen im Gesetz über den öffentlichen Gesundheitsdienst (ÖGDG NRW) verpflichtend für alle Kommunen vorgeschrieben. Schwerpunkt der inhaltlichen Auseinandersetzung der Gesundheitskonferenzen ist die Gesundheitsversorgung. Thematische Schwerpunkte können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Gesundheitskonferenzen selbst setzen. Zudem verstehen sich die Gesundheitskonferenzen oft auch als gesundheitspolitisches Gremium.

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 9

GIS: Ein GIS („Geographisches Informationssystem“) ist ein computergestütztes Informationssystem, das zur Erfassung, Verwaltung, Analyse und Präsentation räumlicher Daten dient. Geographische Informationssysteme werden beispielsweise in der Regionalplanung eingesetzt, um ausgehend von verschiedenen Kriterien, z. B. Abstand zu Naturschutz- und Wohngebieten oder Anbindung an das Straßennetz, eine geeignete Fläche, z.B. für Windenergieanlagen, zu identifizieren. Auch Aspekte der Walkability, d.h. der Fußgängerfreundlichkeit, wie beispielsweise Nutzungsmischung und Straßenvernetzung, können in einem GIS erfasst, analysiert und kartographisch dargestellt werden.

Bill, R. (2008): Grundlagen der Geo-Informationssysteme. 5. Auflage. Wichmann, Berlin.

H

HIA: HIA ist die Abkürzung für Health Impact Assessment. Es bezeichnet einen anwendungsorientierten Ansatz zur Abschätzung der Gesundheitsfolgen einer bestimmten politischen Entscheidung oder eines Programms. Insbesondere wird der Fokus dabei auf benachteiligte und besonders gefährdete Bevölkerungsgruppen gelegt. Eine Gesundheitsfolgenabschätzung kann begleitend zu Planungen durchgeführt werden oder rückblickend erfolgen.

ECHP & WHO (1999): Health Impact Assessment: main concepts and suggested approach. Gothenburg consensus paper. URL: <https://web.archive.org/web/2003102111257/http://www.euro.who.int/document/PAE/Gothenburgpaper.pdf>. (abgerufen am 18.01.2018).

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 9

I

Innenentwicklung: Die städtebauliche Strategie der Innenentwicklung hat das Ziel, eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme dadurch zu vermeiden, dass der zukünftige Flächenbedarf über die Nutzung innerörtlicher, bereits erschlossener Flächen gedeckt wird. Neue Flächen im Außenbereich werden somit geschont. Der Vorrang der Innenentwicklung ist in §1 Abs. 5 Satz 3 BauGB gesetzlich verankert.

Umweltbundesamt (o.J.): Flächenrecycling und Innenentwicklung. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechensparen-boeden-landschaften-erhalten/flaechenrecycling-innenentwicklung#textpart-2> (abgerufen am 18.01.2018).

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte: Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) treffen Aussagen über die gesamtstädtischen oder quartiersbezogenen Entwicklungsperspektiven. Hierbei wird eine sektorenübergreifende Sichtweise angestrebt. Aufbauend auf einer Analyse der städtebaulichen und sozioökonomischen Ausgangslage werden strategische Ziele und konkrete Projekte entwickelt.

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 10

Intermodalität: Intermodalität im Verkehrsverhalten ist definiert als die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges. Sie bezieht sich dementsprechend auf die Verkettung von Verkehrsmitteln, also z.B. das Zufußgehen zur Bushaltestelle oder das Mitnehmen des Fahrrads im Bus. Intermodalität ist eine Sonderform der Multimodalität.

Chlund, B. & O. Lipps (2000): Multimodalität im intrapersonellen Längsschnitt. In: Stadt, Region, Land, 69: 171-182.

Intervention: Eine Intervention wird als ein Eingriff in bzw. eine kurzfristige Einflussnahme von außen auf ein System verstanden, um eine Veränderung herbeizuführen. Eine Intervention im Kontext der Förderung körperlicher Aktivität kann z.B. das Angebot einer Spaziergangsgruppe sein. In den planerischen Kontext übersetzt kann aber auch eine Maßnahme zur Geschwindigkeitsbegrenzung in einem bestimmten Gebiet mit dem Zweck der Unfallreduktion als Intervention bezeichnet werden.

K/L

Körperliche Aktivität: Das Robert Koch-Institut definiert körperliche Aktivität als jede Bewegung, „die durch die Skelettmuskulatur produziert wird und den Energieverbrauch über den Grundumsatz anhebt. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung bzw. Wiedererlangung der Gesundheit“ (RKI 2014: 1). Von Seiten der WHO gibt es Empfehlungen zu einem ausreichenden Maß an körperlicher Aktivität zur Förderung der Gesundheit und Krankheitsprävention. So sollten Menschen ab 65 Jahren mindestens 150 Minuten pro Woche moderater körperlicher Bewegung nachkommen (z.B. zügiges Gehen), um sich gesund zu erhalten (WHO 2010).

Robert Koch-Institut (2014): Körperliche Aktivität. Faktenblatt zu GEDA 2012: Ergebnisse der Studie „Gesundheit in Deutschland aktuell“. RKI, Berlin.

WHO (2010): Global Recommendations on Physical Activity for Health. URL: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44399/1/9789241599979_eng.pdf (abgerufen am 18.01.2018)

Kriminalitätsangst: Kriminalitätsangst bezieht sich auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Menschen. Es werden grundlegend zwei Formen unterschieden: Nach der Viktimisierungstheorie entwickeln Menschen, die selbst Opfer einer Straftat geworden sind, eine höhere Kriminalitätsfurcht als Nicht-Opfer. Einen weiteren Faktor stellt die subjektive Einschätzung der persönlichen Verwundbarkeit (Vulnerabilität) dar. Vor allem bei älteren Menschen zeigt sich aufgrund als gering wahrgenommener körperlicher Abwehrfähigkeiten, vorhandener Einschränkungen und niedrigen Selbstvertrauens eine höhere Kriminalitätsangst als bei anderen Gruppen.

Bornwasser, M. & A. Köhn (2012): Kriminalitätsfurcht. Ein Phänomen mit abnehmender Bedeutung? Bundeszentrale für politische Bildung. URL: <http://www.bpb.de/politik/innenpolitik/innere-sicherheit/76648/kriminalitaetsfurcht?p=all> (abgerufen am 18.01.2018).

Lastenrad: Ein Lastenrad (auch: Nutzrad, Transportrad) ist ein Fahrrad, das über die Nutzung als reines Fortbewegungsmittel hinaus zum Transport von Gütern oder weiteren Personen verwendet wird.

Lastenräder an einer Ausleihstation in Wien ©Brüchert



M

Masterplan Umwelt und Gesundheit: Der Masterplan Umwelt und Gesundheit ist ein von der nordrhein-westfälischen Landesregierung in Auftrag gegebenes Programm zur Untersuchung und Herausarbeitung der Wechselwirkungen zwischen Umwelt und Gesundheit. Er verfolgt das Ziel, NRW zu einem Standort mit überdurchschnittlicher Lebensqualität zu gestalten. Dabei sollen einerseits die umweltbedingten Gesundheitsrisiken minimiert und andererseits Umwelt- und Lebensqualität für besonders belastete Bevölkerungsgruppen erhöht werden.

MKULNV NRW (2015): Masterplan Umwelt und Gesundheit NRW. URL: <http://www.umwelt-und-gesundheit.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDF-Dateien/Masterplan-Umwelt-und-Gesundheit-NRW.PDF> (abgerufen am 18.01.2018).

Migrationshintergrund: Laut Statistischem Bundesamt hat eine Person dann einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil nicht mit deutscher Staatsangehörigkeit geboren wurde. Dazu gehören zugewanderte und nicht zugewanderte Ausländerinnen und Ausländer und Eingebürgerte, (Spät-) Aussiedlerinnen und (Spät-) Aussiedler sowie die als Deutsche geborenen Nachkommen dieser Gruppen.

Statistisches Bundesamt (2017): Glossar. Stichwort: Migrationshintergrund. URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Glossar/Migrationshintergrund.html> (abgerufen am 18.01.2018).

Modal Split: Der Modal Split beschreibt die Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsmittel bzw. -träger. Er gibt also Aufschluss darüber, wie hoch der (prozentuale) Anteil von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, ÖPNV-Nutzenden etc. in der Grundgesamtheit ist. Jedoch wird in vielen Fällen nur das überwiegende Verkehrsmittel eines Weges abgefragt, wodurch Fußwege, z.B. zur Bushaltestelle oder zum Bahnhof, nicht erfasst werden und somit unterrepräsentiert sind.

Springer Gabler Verlag (o.J.): Gabler Wirtschaftslexikon. Stichwort: Modal Split. URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/78671/modal-split-v10.html> (abgerufen am 18.01.2018).

Multimodalität: Unter Multimodalität als Verkehrsverhalten versteht man die Nutzung wechselnder Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen innerhalb eines definierten Zeitraums (z. B. eines Tages oder einer Woche).

Chlund, B. & O. Lipps (2000): Multimodalität im intrapersonellen Längsschnitt. In: Stadt, Region, Land, 69: 171-182.

N/O

Nahmobilität: Nahmobilität kann auf drei verschiedene Arten definiert werden: Zum einen über die Distanz oder die Zeit bis zum Erreichen eines Ziels (z.B.: Distanz bis 5 km oder Wegedauer unter 20 Minuten). Die zweite Definition umfasst alle Fortbewegungsformen in kleinen Netzen (z.B. Quartier, Wohnumfeld, Arbeitsumfeld). Die dritte Definition setzt Nahmobilität mit aktiver Mobilität gleich und umfasst alle Formen muskelgetriebener Aktivitäten (z.B. Fuß- und Fahrradverkehr) (LZG NRW 2016: 168).

LZG NRW (2016): Leitfaden Gesunde Stadt. Hinweise für Stellungnahmen zur Stadtentwicklung aus dem Öffentlichen Gesundheitsdienst. URL: https://www.lzg.nrw.de/_media/pdf/service/Pub/2016_druckfrisch/lzg-nrw_leitfaden_gesunde_stadt_2016.pdf (abgerufen am 18.01.2018).

Natürliche Umwelt: Die natürliche Umwelt umfasst z.B. die Topografie, Bodenqualität, Flora, Fauna und Luftqualität. Auch wenn sie im Gegensatz zu der gebauten Umwelt nicht vom Menschen gemacht ist, ist sie doch entscheidend vom Menschen beeinflusst.

Barton, Hugh (2017) City of well-being. A radical guide to planning, London: Routledge.

Öffentliche (Frei-)Räume: Öffentliche Räume oder Freiräume sind z.B. Straßen, Plätze, Parks, Spielplätze, Fußgängerzonen und Sportplätze. Wesentliches Merkmal ist, dass sie öffentlich, d.h. für alle, zugänglich sind.

LZG NRW (2016): Leitfaden Gesunde Stadt. Hinweise für Stellungnahmen zur Stadtentwicklung aus dem Öffentlichen Gesundheitsdienst. URL: https://www.lzg.nrw.de/_media/pdf/service/Pub/2016_druckfrisch/lzg-nrw_leitfaden_gesunde_stadt_2016.pdf (abgerufen am 18.01.2018).

P/Q

Pedelec: Ein Pedelec unterscheidet sich vom E-Bike dahingehend, dass das Treten durch einen Elektromotor lediglich unterstützt, aber nicht gänzlich abgenommen wird. Der Unterstützungsgrad kann in Stufen eingestellt werden und ist abhängig von der Pedalkraft oder Trittfrequenz des Fahrers. Ein Pedelec ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt, von daher wird weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder ein Führerschein benötigt.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2017): Verbraucherinformation zu Pedelecs und E-Bikes. URL: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Fahrradtypen/E-Bike_Pedelec/Downloads/Verbraucherinformation_Pedelecs_2017.pdf (abgerufen am 11.10.2018)

Planspiel: In der räumlichen Planung dient ein Planspiel entweder der Simulation einer räumlichen Veränderung oder der Simulation eines Aushandlungsprozesses. Planspiele sind eine künstlich herbeigeführte Situation, die jedoch Bezüge zur Realität erlaubt. Planspiele beziehen sich in der Regel auf einen konkreten räumlichen Ausschnitt, das sogenannte Setting, das jedoch meist anonymisiert wird. Die Teilnehmenden eines Planspiels können je nach Ausrichtung des Planspiels in ihren realen Rollen agieren oder einen Rollenwechsel vornehmen.

Scholles, F. 2008. „Planspiel“ In: Fürst, F./Scholles, F. (Hrsg.) Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung, S.326-332. Dortmund: Rohn.

Prävention: Der Begriff Prävention bezeichnet die Verhinderung der „Entstehung einer Krankheit und ihrer negativen Folgen“ (Faltermeier 2005: 294). Je nach Zeitpunkt einer Maßnahme wird zwischen primärer, sekundärer und tertiärer Prävention unterschieden. Die primäre Prävention umfasst alle Maßnahmen, die vor Entstehen einer Krankheit ergriffen werden. Die sekundäre Prävention richtet ihren Fokus darauf, Krankheiten früh zu erkennen und deren Fortschreiten zu verhindern. Tertiäre Prävention bezieht sich auf bereits bestehende Krankheiten, deren Schwere gemildert und deren Folgen gemindert werden sollen. Dazu zählen auch die Rehabilitation und die Rückfallprophylaxe.

Faltermeier, T. (2005): Gesundheitspsychologie. Kohlhammer Verlag, Stuttgart.

Präventionsgesetz: Das 2015 in Kraft getretene Gesetz zur Stärkung der Gesundheitsförderung und der Prävention (Präventionsgesetz- PrävG) soll die Grundlagen für eine stärkere Zusammenarbeit von Sozialversicherungsträgern, Ländern und Kommunen in den Bereichen Prävention und Gesundheitsförderung legen. Neben der gesetzlichen Krankenversicherung werden dabei auch die gesetzliche Renten- und Unfallversicherung sowie private Krankenkassen einbezogen und zu mehr Investitionen in die Gesundheitsförderung verpflichtet. Das Gesetz fordert neben der Impfprävention und der Weiterentwicklung bestehender Gesundheits- und Früherkennungsuntersuchungen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene eine stärkere Einbeziehung des Lebensumfeldes in die Gesundheitsförderung. Es eröffnet damit Möglichkeiten für eine gesundheitsfördernde Kommunalentwicklung.

Bundesministerium für Gesundheit (2016): Präventionsgesetz. URL: <http://www.bundesgesundheitsministerium.de/themen/praevention/praeventionsgesetz.html> (abgerufen am 18.01.2018).

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 9

Quartier: Unter einem Quartier lässt sich ein sozial konstruierter Raum verstehen, der im Gegensatz zu administrativ abgegrenzten Stadtteilen keine fest definierten Grenzen hat. Ein Quartier ist in der Größe überschaubar und zeichnet sich durch alltägliche Interaktion aus. Es bietet die Möglichkeit für eine (zumindest partielle) lokale Identifikation.

Schnur, O.(2014): Quartiersforschung im Überblick: Konzepte, Definitionen und aktuelle Perspektiven, in: Schnur, O. (Hrsg.) Quartiersforschung zwischen Theorie und Praxis, 2. Auflage, Wiesbaden: VS

S

Salutogenese: Das Konzept der Salutogenese geht auf den Medizinsoziologen Aaron Antonovsky (1923-1994) zurück und ist die Wissenschaft von der Entstehung der Gesundheit. Sie stellt somit das Gegenstück zur Pathogenese dar, die sich mit den Faktoren zur Krankheitsentstehung auseinandersetzt. Die Salutogenese betrachtet Gesundheit nicht als Zustand sondern als Prozess. Außerdem sieht sie Gesundheit und Krankheit als Kontinuum: Das heißt, kranke Menschen sind auch immer zu einem gewissen Grad gesund. Die Salutogenese fragt nach Faktoren, die eine gewisse Position auf dem Gesundheitskontinuum erhalten bzw. in Richtung Gesundheit verschieben können.

Antonovsky, A. (1997): Salutogenese. Zur Entmystifizierung von Gesundheit. Dgvt-Verlag, Tübingen

Setting-Ansatz: Der Setting-Ansatz ist ein konzeptioneller Ansatz aus den Gesundheitswissenschaften, der darauf abzielt, Gesundheitsverhalten und -verhältnisse dort zu beeinflussen, wo Gesundheit im Alltag entsteht. Als Setting werden dabei die Orte bezeichnet, wo Gesundheit „von den Menschen in ihrer alltäglichen Umwelt geschaffen und gelebt wird; dort, wo sie spielen, lernen, arbeiten und lieben.“ (WHO 1986)

Lang, P. (2013): Der Setting-Ansatz in der Gesundheitsförderung – Ein Modell für den (vorsorgen- den) gesundheitlichen Bevölkerungsschutz? BzGA, Köln. URL: https://www.bbk.bund.de/SharedDocs/Downloads/SK/DE/Fachgespraech%20Vortraege/Lang_Setting.pdf;jsessionid=A19FB2BF724454672E80037042B7CA26.2_cid330?__blob=publicationFile (abgerufen am 18.01.2018).

WHO (1986): Ottawa-Charta zur Gesundheitsförderung. WHO-autorisierte Übersetzung. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/129534/Ottawa_Charter_G.pdf (abgerufen am 18.01.2018)

Shared Space: Bei „Shared Space“ handelt es sich um einen vom niederländischen Ingenieur Hans Monderman am Keuning Instituut entwickelten Ansatz zur Verkehrsraumgestaltung. Ziel ist die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des Straßenraums, wobei insbesondere den Kfz-Fahrenden deutlich werden soll, dass sie Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges sind, dem sie ihr Fahrverhalten anzupassen haben. Diese Verhaltensänderung soll dadurch erzielt werden, dass auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung verzichtet wird und soziale Regeln zur Anwendung kommen.

Gerlach, J.; Methorst, R.; Boenke, D. & J. Leven (2008): Sinn und Unsinn von Shared Space. Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie. In: Straßenverkehrstechnik 02/2008.

Sondernutzungsrechte: Über Sondernutzungsrechte kann es beispielsweise Gewerbetreibenden und Gastronomen gewährt werden, die vor einem Geschäft befindliche Gehwegfläche zu nutzen. Sondernutzungsrechte werden dem Wohneigentumsrecht zugerechnet. Eine Nutzung von Gehwegflächen kann zur Belegung öffentlicher Räume beitragen, sollte dabei aber unter keinen Umständen die Benutzbarkeit von Geh- und Radwegen (z.B. durch Werbeaufsteller) und den barrierefreien Zugang einschränken.

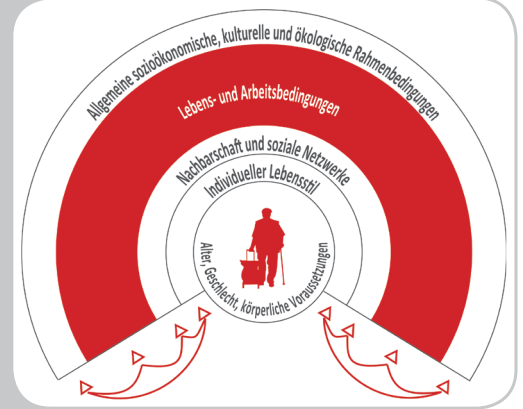
Soziale Umwelt: Die soziale Umwelt betrachtet die sozialen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Prozesse und Einrichtungen, die einen direkten Einfluss auf das menschliche Leben haben. Im kommunalen Kontext ist hierzu z.B. auch die soziale Interaktion in Nachbarschaften zu zählen.

Barton, Hugh (2017) City of well-being. A radical guide to planning, London: Routledge.

Sozial-ökologisches Modell: Sozial-ökologische Modelle stellen die Zusammenhänge zwischen den menschlichen Organismen und den auf diese einwirkenden Umwelteinflüssen dar. Nach Dahlgren & Whitehead (1991) sind diese Umwelteinflüsse (z.B. Lebens- und Arbeitsbedingungen) wichtige Gesundheitsdeterminanten. Ihr Modell veranschaulicht diese in Form eines Regenbogens (vgl. Abb.).

Dahlgren, G. & M. Whitehead (1991): Policies and Strategies to Promote Social Equity in Health. Institute of Future Studies, Stockholm.

eigene vereinfachte Darstellung nach Dahlgren/Whitehead 1991



Soziodemographie: Soziodemographie ist ein Begriff aus der empirischen Sozialforschung, der Bevölkerungsmerkmale auf Mikroebene (Individuum) beschreibt. Zu diesen Merkmalen zählen beispielsweise Geschlecht, Alter, Schulbildung, Beruf, Gesundheitszustand.

Duden (2017): Stichwort: Soziodemographie. URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/soziodemografisch> (abgerufen am 18.01.2018)

Sozioökonomischer Status: Der Begriff Sozioökonomischer Status bezeichnet die Position einer Person in der sozialen Hierarchie. Der sozioökonomische Status lässt sich über Indikatoren abbilden, die die Ressourcen beschreiben, die der Person zur Verfügung stehen. Hierunter fallen beispielsweise Einkommen, Bildung oder Beruf.

Ditton, H. & K. Maaz (2011): Sozioökonomischer Status und soziale Ungleichheit. In: Reinders, H. et al. (Hg.): Empirische Bildungsforschung. Gegenstandsbereiche. Springer, Wiesbaden, 193-208.

Städtebaulicher Vertrag: Der Städtebauliche Vertrag nach §11 BauGB dient u.a. der Sicherung der mit der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) verfolgten Ziele. Die Kommune kann einen städtebaulichen Vertrag mit einem Vertragspartner schließen, der z.B. eine städtebauliche Maßnahme durchführt. Städtebauliche Verträge sind konsensual ausgerichtet und werden für Flächenneuentwicklung und -umnutzung eingesetzt. Im Stadtumbau (§ 171 a-d BauGB) werden städtebauliche Verträge auch zur Planung im städtebaulichen Bestand angewandt.

Straßenvernetzung: Straßenvernetzung (engl. street connectivity) ist ein Indikator zur Messung von Walkability (Fußgängerfreundlichkeit) und wird gemessen über die Dichte der Kreuzungen pro festgelegter Einheit (Gebiet, Blocklänge oder Straßenlänge). Dem liegt folgende Annahme zugrunde: Je stärker das Wegenetz verknüpft ist, desto attraktiver ist es, Wege zu oder zwischen den Zielen zu Fuß zurückzulegen.

Tran, M.-C. & J.A. Schmidt (2014): Walkability aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung. In: Bucksch, Jens; Schneider, Sven (Hg.): Walkability - Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Hans Huber Verlag, Bern, 61-72.

Strategische Umweltprüfung: Die Strategische Umweltprüfung (SUP) fragt nach den Auswirkungen von Plänen und Programmen auf die menschliche Gesundheit und die natürliche Umwelt. Nach §2 (4) BauGB ist sie fester Bestandteil der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen. Unter bestimmten Voraussetzungen (§ 13a BauGB) kann von der SUP abgesehen werden.

SUMP: Der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP, dt.: Plan für nachhaltige urbane Mobilität) ist ein Instrument der strategischen Verkehrsplanung. Ausgangspunkt sind nicht die Verkehrsströme, sondern die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und ihrer Umgebung. Städte und ihre Umgebung sollen dabei über ihre funktionalen Verflechtungen anstatt über administrative Einheiten betrachtet werden. Der SUMP zielt dabei auf eine integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und eine enge Verzahnung mit der Flächennutzungs- und Infrastrukturplanung. Zudem ist der Planungs- und Umsetzungsprozess partizipativ angelegt und wird durch ein Monitoring begleitet und evaluiert.

Europäische Kommission (2013): Guidelines. Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. URL: http://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf (abgerufen am 28.02.2018).

U

Umweltgerechtigkeit: Umweltgerechtigkeit kann als interventionsorientiertes, normatives Leitbild verstanden werden, das auf die Vermeidung bzw. Verringerung sozialer Ungleichheiten bei gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen und -ressourcen, bei der Vulnerabilität gegenüber Umweltbelastungen sowie bei der Teilhabe an Entscheidungsprozessen zielt. Die beiden zentralen Gerechtigkeitsdimensionen sind Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit.

Bolte, G. et al. (2018): Umweltgerechtigkeit als Ansatz zur Verringerung sozialer Ungleichheiten bei Umwelt und Gesundheit, Bundesgesundheitsblatt 61(6), S. 674-683.

Bolte, G. et al. (2012): Umweltgerechtigkeit. Chancengleichheit bei Umwelt und Gesundheit: Konzepte, Datenlage und Handlungsperspektiven, Bern: Hans Huber.

Umweltverbund: Verbund umweltverträglicher Verkehrsmittel bzw. Verkehrsarten des Stadtverkehrs. Darunter fallen Busse und Bahnen des öffentlichen Verkehrs sowie das Radfahren und das Zufußgehen als Bestandteil des nicht motorisierten Individualverkehrs.

Spektrum Akademischer Verlag (2001): Lexikon der Geographie. Stichwort: Umweltverbund. URL: www.spektrum.de/lexikon/geographie/umweltverbund/8423 (abgerufen am 18.01.2018).

Umweltverträglichkeitsprüfung: Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) fragt nach den Auswirkungen von konkreten Vorhaben, z.B. beim Bau einer mehrspurigen Bundesstraße, auf die menschliche Gesundheit und die natürliche Umwelt. Dies umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens z.B. auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft. Die UVP ist in das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) eingebettet und wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt.

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) §2, Abs. 1

V

Verkehrsentwicklungsplan oder Mobilitätskonzept: Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und das Mobilitätskonzept stellen die strategischen Ziele der verkehrlichen Entwicklung einer Stadt oder Region dar. Aufbauend auf einer Stärken- und Schwächenanalyse und einer Darstellung möglicher Szenarien werden konkrete Maßnahmen entwickelt. Hierbei werden i.d.R. neben dem Autoverkehr auch der Rad- und Fußverkehr thematisiert.

Siehe auch Arbeitshilfe „Aktive Mobilität im Alter fördern“, S. 10

Verkehrsüberwachung: Mittels der Verkehrsüberwachung wird die Einhaltung der bestehenden Verkehrsregeln überwacht. Dies gilt für den fließenden Verkehr (z.B. Geschwindigkeitskontrollen) ebenso wie für den ruhenden Verkehr (z.B. Einhaltung von Parkverboten). Die Einhaltung der bestehenden Verkehrsregeln trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bei. Die Durchsetzung von Parkverboten kann darüber hinaus entscheidend für die Benutzbarkeit von Fuß- und Radwegen sein.

Vulnerabilität: Der Begriff Vulnerabilität kann als „Verwundbarkeit“ oder „Verletzlichkeit“ verstanden werden. Sie stellt ein Maß für die Anfälligkeit eines Systems oder Individuums gegenüber internen oder externen Ereignissen dar.

Chambers, R. (1989): Vulnerability, coping and policy. Institut of Development Studies Bulletin, 20 (2), 1-7.

W

Walkability: Walkability ist ein Konzept zur Beschreibung der Fußgängerfreundlichkeit eines bestimmten Gebiets. Es bezieht sich auf die physische Umwelt mit ihren objektiven und subjektiv wahrgenommenen Merkmalen. Relevant sind bauliche Merkmale (z.B. die Straßennetzung, das Vorhandensein von Fuß- und Radwegen sowie deren Oberflächenbeschaffenheit), die allgemeine und verkehrsbezogene Sicherheit (z.B. beleuchtete Straßenzüge und Zebrastreifen), die Ästhetik (z.B. ein attraktives und abwechslungsreiches Erscheinungsbild des Wohnquartiers), die Entfernung und Qualität von Zielpunkten (wie Haltestellen und Einkaufsmöglichkeiten) sowie die klimatischen Bedingungen (Bucksch & Schneider 2014). Messbar gemacht werden kann Walkability über die Errechnung sogenannter Walkability-Indizes, die Merkmale von Walkability quantifizieren. In verschiedenen Studien konnte allgemein für Erwachsene als auch spezifisch für ältere Menschen empirisch nachgewiesen werden, dass in Gebieten mit hoher Walkability mehr aktive Mobilität stattfindet als in Bereichen mit geringer Walkability (Cerin et al. 2017).

Bucksch J. & S. Schneider (2014): Walkability – Einführung und Überblick. In: Bucksch, J. & S. Schneider (Hg.): Walkability - Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Hans Huber Verlag, Bern. 15-26.;

Cerin, E.; Nathan, A.; van Cauwenberg, J.; Barnett, D.; Barnett, A. (2017): The neighbourhood physical environment and active travel in older adults: a systematic review and meta-analysis.

Wohnumfeld: Als Wohnumfeld wird der Lebensbereich verstanden, der sich räumlich in Sichtweite und in Fußwegnähe um die Wohnung gruppiert. Es kann privat, gemeinschaftlich und öffentlich genutzt werden und bietet Raum für Begegnungen, Aufenthalt, Regeneration und Aktivität.

Kemper, R. (2012): Die 4/4 des Wohnumfelds in der Quartierentwicklung. URL: http://www.quartiersforschung.de/download/Kemper_Wohnumfeld.pdf (abgerufen am 18.01.2018)