



«GEMEINDE BEWEGT»

Leitfaden zur Umsetzung von struktureller
Bewegungsförderung in den Gemeinden

Impressum

Herausgeber

Public Health Services
Sulgeneckstr. 35
3007 Bern
Tel 031 331 21 22
www.public-health-services.ch

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstr.48
8032 Zürich
Tel 043 488 40 30
www.fussverkehr.ch

Autoren

Isabel Zihlmann, Projektleitung «GEMEINDE BEWEGT», Public Health Services
Thomas Schweizer, Geschäftsleiter, Fussverkehr Schweiz
Andy Biedermann, Geschäftsleiter, Public Health Services

St.Gallen, im Dezember 2013



Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Finanzierung

Finanzielle Träger des Projekts «GEMEINDE BEWEGT» sind der Kanton St. Gallen, das Bundesamt für Gesundheit BAG, Gesundheitsförderung Schweiz, das Eidgenössische Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung EBGB und die Krebsliga Schweiz.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG



Gesundheitsförderung
Schweiz



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung
von Menschen mit Behinderungen EBGB**



krebsliga schweiz

Kanton St.Gallen

Baudepartement
Bildungsdepartement
Gesundheitsdepartement



Inhalt

«GEMEINDE BEWEGT»	1
1. Wozu dient der Leitfaden, und für wen ist er?	5
2. Strukturelle Bewegungsförderung	5
2.1 Was ist strukturelle Bewegungsförderung?	5
2.2 Warum strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde?.....	5
2.3 Welche strukturellen Faktoren begünstigen Bewegung?	6
2.4 «GEMEINDE BEWEGT- strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde»	7
3. Erhebung Problemstellen des Fuss- und Veloverkehrs mit Tablet-Computern.....	8
3.1 Ausgangslage	8
3.2 Zielsetzung.....	8
3.3 Methode.....	8
3.4 Aufwand und Kosten	9
4. Zukunfts-Workshop Strukturelle Bewegungsförderung	11
4.1 Ausgangslage	11
4.2 Zielsetzung.....	11
4.3 Methode.....	11
4.4 Aufwand und Kosten	12
5. Planungs-Check	13
5.1 Ausgangslage	13
5.2 Zielsetzung.....	13
5.3 Methode.....	13
5.4 Aufwand und Kosten	13
Literatur und Links.....	14

1. Wozu dient der Leitfaden, und für wen ist er?

Alltägliche Wege, Sport und Spiel sind Gelegenheiten für ausreichende Bewegung, und Menschen sollen sich dort, wo sie leben, lernen und arbeiten, gerne und sicher bewegen. Der vorliegende Leitfaden richtet sich an Gemeinden und Akteure, welche Strassen und Plätze vermehrt so gestalten (= strukturell fördern) möchten, dass sie zum Zufussgehen, Velofahren, Spielen und Verweilen einladen.

Im Jahr 2009 entstand, finanziert durch das Bundesamt für Gesundheit (BAG), ein Synthesebericht (Grob D; Biedermann A et al. 2009), welcher den Stand des Wissens zu Bewegung, Mobilität und Gesundheit aufgearbeitet und die Rollen sowie Möglichkeiten von verschiedenen Akteuren, welche die kommunalen Infrastrukturen beeinflussen können, aufgezeigt hat.

Zur praktischen Umsetzung der im Synthesebericht zusammen gefassten Erkenntnisse wurde 2011-2013 im Kanton St.Gallen das Pilotprojekt «GEMEINDE BEWEGT – strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde» durchgeführt. Es diente dazu, in zehn Pilotgemeinden unterschiedliche Akteure zusammen zu führen und konkrete Massnahmen zur Optimierung der Infrastrukturen in der Gemeinde anzustossen. Daraus entstand ein Schlussbericht mit Ergebnissen und Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen.

Der vorliegende Leitfaden dient der Multiplikation der gewonnenen Erkenntnisse. Er richtet sich in erster Linie an Gemeindeverwaltungen und möchte sie darin unterstützen, sich für ein bewegungsförderliches Umfeld zu engagieren und dabei die Bevölkerung mit einzubeziehen.

Er ist aber auch als Unterstützung für Kantone gedacht, welche sich für die Optimierung der Infrastrukturen und für ein bewegungsförderliches Umfeld einsetzen wollen. Der Leitfaden ist ausserdem geeignet für Gruppen aus der Bevölkerung, welche ihre Gemeinde bewegungsfreundlicher und sicherer machen wollen.

2. Strukturelle Bewegungsförderung

2.1 Was ist strukturelle Bewegungsförderung?

Strukturelle Bewegungsförderung hat zum Ziel, die strukturellen Rahmenbedingungen für Bewegung zu verbessern. Dies soll eine Entscheidung für mehr Bewegung in Alltag und Freizeit erleichtern. Im Vordergrund steht die Optimierung der Infrastruktur für die Mobilität aus eigener Kraft – insbesondere für das zu Fuss gehen und Velo fahren. Aus diesem Grund ist die Förderung des Langsamverkehrs ein wichtiger Bestandteil der strukturellen Bewegungsförderung. Insbesondere für Kinder und Jugendliche spielt neben einer bewegungsfreundlichen Alltags- und Freizeitmobilität auch die Förderung von strukturellen Bedingungen für Spiel und Sport eine wichtige Rolle.

Im Synthesebericht von 2009 hat sich gezeigt, dass die wichtigsten Zielgruppen die politischen Verantwortungsträger, die Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Verwaltungen, die Planerinnen und Planer sowie engagierte Mitglieder der Bevölkerung sind.

2.2 Warum strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde?

Bewegungsfreundliche Gemeinden und Quartiere sollen Jung und Alt zu mehr Bewegung motivieren – gleichzeitig aber auch den sozialen Zusammenhalt fördern und die Lebensqualität erhöhen. Es gilt heute als gesichert, dass

- das Wohnumfeld – und die gebaute Umwelt im weiteren Sinne – das Bewegungsverhalten sowohl von Kindern wie erwachsenen Menschen fördern, aber auch behindern kann.
- das Wohnumfeld – und die gebaute Umwelt im weiteren Sinne – sich so verändern und gestalten lässt, dass Leute mehr Möglichkeiten und weniger Barrieren vorfinden, um sich regelmässig zu bewegen.

„Eine wichtige Voraussetzung für die regelmässige Fortbewegung mit Langsamverkehr ist eine attraktive, sichere und zusammenhängende Infrastruktur. Verbesserungen in diesem Bereich spielen deshalb eine wichtige Rolle bei der Förderung des Langsamverkehrs.“
(Wanner M. et al. 2011)

Die Förderung des Langsamverkehrs ist für Gemeinden nicht nur attraktiv, um auf die Bewegungshäufigkeit und –intensität und damit positiv auf die Gesundheit ihrer Bevölkerung einzuwirken. Sie ist auch Schwerpunkt im Bestreben für eine nachhaltige kommunale Politik und für ein diesbezügliches Energie-, Mobilitäts- und Freizeitkonzept.

2.3 Welche strukturellen Faktoren begünstigen Bewegung?

Zur Ausgestaltung von Bewegungszonen und Bewegungsräumen können verschiedene Erkenntnisse aus internationalen Studien berücksichtigt werden, die begünstigende Faktoren für den Fuss- und Veloverkehr aufzeigen (Bundesamt für Sport BASPO et al. 2008):

- **Kurze Distanzen zu Zielorten:** Je kürzer Distanzen zu Zielorten, z.B. zu Läden, Schulen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind, desto höher sind die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs an der täglichen Mobilität.
- **Höhere Bevölkerungsdichte:** Je dichter ein Gebiet besiedelt ist, desto mehr Menschen bewegen sich mit eigener Muskelkraft.
- **Gemischte Nutzung:** Je durchmischerter das Wohnumfeld ist – Arbeitsplätze, Dienstleistungen, Schulen – desto grösser ist der Anteil der Fussgänger und Fahrradfahrer.
- **Engmaschiges Strassennetz:** Ein engmaschiges Netz an Strassen und Wegen, das für Fussgänger «durchlässig» ist, verkürzt die Distanzen zwischen den Start- und Zielorten. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass man zu Fuss geht oder das Fahrrad nimmt.
- **Adäquates Strassendesign:** Eine fussgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung des Strassenraums und des öffentlichen Raums begünstigt den Fuss- und Veloverkehr. Dazu gehören zum Beispiel bauliche Massnahmen, die den Verkehr verlangsamen und die Aufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer erhöhen.
- **Bewegungsfreundliche Aussenräume:** Mit Grünflächen (Parks, bewaldete Gebiete) und ansprechend gestalteten Spielplätzen in der Wohnumgebung steigen Bereitschaft und Möglichkeit, sich mehr zu bewegen. Mit einer altersentsprechenden Gestaltung finden unterschiedliche Altersgruppen (jüngere/ältere Kinder, Jugendliche, Senioren) besseren Zugang und genügend Sicherheit für Bewegung.
- **Gute Nachbarschaft:** Auch gute Kontakte zu den Nachbarn können das Bewegungsverhalten günstig beeinflussen.

Für die Optimierung der strukturellen Rahmenbedingungen für Bewegung ist der Einbezug der Bevölkerung eine wichtige Voraussetzung. Sie sorgt dafür, dass tatsächliche Bedürfnisse aufgegriffen werden und durch die Mitwirkung eine Motivation gegeben ist, eine solche Infrastruktur zu nutzen. Die unterschiedliche Sichtweise und Augenhöhe, insbesondere auch von Kindern und Jugendlichen trägt zu neuen Ideen und einer umfassenderen Argumentation bei der Priorisierung von Vorhaben bei und ist wesentlich für eine Gestaltung ihres Bewegungsraums (Schemel H.-J. et al. 2010; Waldner-Hilfiker R. 2008).

Es ist anzustreben, dass Bewegungsräume miteinander vernetzt und gut begehbar sind. Für die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Heranwachsende, Erwachsene, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderung sollen attraktive Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten im Sinne eigentlicher Lebensräume zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Gemeinde sind daher noch stärker als bisher die verschiedenen Ansprüche für Bewegung, Freizeit und Erholung im Alltag wie auch die Aspekte für eine Nachhaltige Entwicklung zu integrieren.

2.4 «GEMEINDE BEWEGT- strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde»

«GEMEINDE BEWEGT» ist ein Projekt zur Umsetzung der strukturellen Bewegungsförderung in den Gemeinden. Es basiert auf den in einem Synthesebericht zum Stand des Wissens und den in zehn Pilotgemeinden gesammelten Erfahrungen.

«GEMEINDE BEWEGT» zielt darauf ab, unter Einbindung der Bevölkerung strukturelle Hindernisse für den Fuss- und Veloverkehr zu identifizieren, zu priorisieren, Lösungen für komplexe Probleme anzubieten sowie Planungsvorhaben in Gemeinden und Quartieren bewegungsförderlich zu gestalten.

«GEMEINDE BEWEGT» bietet den Gemeinden unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten an, um Bewegungshindernisse und –potentiale zu lokalisieren und zu analysieren; diese Handlungsmöglichkeiten werden im folgenden Kapitel vorgestellt.

3. Erhebung Problemstellen des Fuss- und Veloverkehrs mit Tablet-Computern

3.1 Ausgangslage

Bewegungsfreundliche Gemeinden verfügen über ein sicheres attraktives und engmaschiges Netz für den Fussverkehr mit Fusswegen, Trottoirs, verkehrsberuhigten Quartierstrassen und sicheren Querungsstellen. Auch für den Veloverkehr besteht ein sicheres, attraktives und kohärentes Netz. Die Grün- und Aufenthaltsräume sind ausreichend und werden gerne aufgesucht.

3.2 Zielsetzung

Damit diese strukturellen Voraussetzungen für mehr Bewegung zu Fuss und mit dem Velo erfüllt werden können, müssen Problemstellen in diesem Netz periodisch erhoben und behoben werden. Dabei soll das Wissen und die Problemsicht der Betroffenen (Quartierbewohner und Schulkinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung usw.) einbezogen werden und damit der Beteiligung Betroffener in Planungsprozessen Rechnung getragen werden.

3.3 Methode

Für die Erhebung der Problemstellen wurde eine Applikation für Tablet-Computer entwickelt. Die Ortung der Problemstelle erfolgt über GPS. Ein Fragebogen hilft bei der Erfassung. Mithilfe von Fotos, welche direkt eingebunden werden, kann das Problem veranschaulicht werden.

Die Erhebung kann mit Einzelpersonen oder Gruppen durchgeführt werden. Sie eignet sich auch für Elterngruppen oder Interessengruppen, Seniorinnen und Senioren usw. Für die Erhebungen durch jüngere Kinder (Schülerinnen und Schüler) und Menschen mit Behinderung ist eine adäquate Begleitung nötig.

Das Projekt besteht aus folgenden Arbeitsschritten:

Vorlauf

- Sitzung Coach/Fachperson mit Gemeinde
- Definition des Fokus, Perimeter, Bearbeitungstiefe usw.
- Welche Teilnehmergruppen sollen wie einbezogen werden?

Resultat: Eine Offerte für die Durchführung der Erfassung ist erstellt

Einführung

- Organisation Einführungsveranstaltung für Teilnehmende
- Einführung: Was sind Problemstellen? Was wird erfasst? (Zeigen von Beispielen)
- Einführung in die Funktionalität des Tablets
- Testerhebung (Fragen)

Resultat: Die Teilnehmenden sind für die Probleme sensibilisiert und können das Tablet bedienen

Feldaufnahmen

- Definieren eines Perimeters je Teilnehmerin/Teilnehmer bzw. einer Wegstrecke, welche erfasst werden soll
- Begehung und Aufnahme
- Hochladen der Daten auf das Internetportal «Formhub»

Resultat: Die Rohdaten sind unbereinigt auf dem Internetportal «Formhub» verfügbar

Nachbearbeitung durch Erfassungsperson

- Mündliches Feedback: Was ist den Erfassungspersonen besonders aufgefallen? Wo liegen die Probleme generell?
- Jeder Problempunkt wird von den Teilnehmenden auf dem Internetportal «Formhub» geöffnet und bearbeitet: sprachliche Korrekturen, Textergänzung, Vervollständigung
- Löschen von fehlerhaften Aufnahmen

Bei diesem Arbeitsschritt ist der Berater (Coach) anwesend, steht für Fragen und Auskünfte zur Verfügung, ist bei technischen Aspekten behilflich.

Resultate: Die Teilnehmenden kennen die Problemstellen ihres Bearbeitungsgebietes und haben diese in den Prozess eingegeben. Die Rohdaten liegen auf dem Internetportal «Formhub» bereinigt vor.

Datenexport und Darstellung

- Export: Die Problemstellen werden in einen Übersichtsplan mit Nummerierung und einer dazugehörigen Tabelle dargestellt

Resultat: Ein Übersichtsplan und die Tabelle mit den Rohdaten aus der Erhebung liegen vor.

Nachbearbeitung und Qualitätssicherung durch Fachperson/Coach

- Fachperson ergänzt und bearbeitet – wo nötig – die Problemstellen.
- Problemstellen werden mit Lösungsansätzen, Prioritäten und Zuständigkeiten ergänzt.
- Die wichtigsten Erkenntnisse werden in einem Bericht zusammengefasst

Resultat: Ein Entwurf für einen Bericht zum Problemstellenkataster liegt vor.

Projektabschluss

- Die Problemstellen werden mit der Gemeinde/dem Auftraggeber besprochen bzgl. Einstufung der Prioritäten, der Zuständigkeiten, der Form der Umsetzung
- Bericht mit Fazit und weiterem Vorgehen wird diskutiert
- Bereinigung Bericht gemäss Besprechung, allenfalls zweite Sitzung nötig.

Resultat: Ein bereinigter Bericht zum erstellten Problemstellenkataster liegt vor.

3.4 Aufwand und Kosten

Fachperson (Verkehrsplanerin oder Verkehrsplaner): je nach Gebietsgrösse und Aufwand für die Bevölkerungsbeteiligung ca. 8 – 10 Arbeitstage

Bauverwaltung: 1 -1½ Arbeitstage

Teilnehmende: je nach Konzept 1 bis 1½ Arbeitstage

Für die Durchführung einer «Erhebung der Problemstellen mit einem Tablet-Computer» wird auf Grund des abgeschätzten Aufwandes eine Pauschale vereinbart.

4. Zukunfts-Workshop Strukturelle Bewegungsförderung

4.1 Ausgangslage

Der Zukunfts-Workshop Strukturelle Bewegungsförderung ist ein Instrument, welches dazu dient, komplexe Probleme im Bereich Verkehr und bei der Nutzung von Aufenthaltsräumen anzugehen. Interessen von unterschiedlichen Anspruchsgruppen sollen einer gemeinsamen Lösung zugeführt werden, indem sich diese untereinander und mit Fachleuten austauschen. Komplexe Probleme können beispielsweise Strassen, Plätze, Wohnumgebungen, Grünflächen, Spiel-, Sport- und Schulplätze mit unterschiedlicher Nutzung betreffen.

4.2 Zielsetzung

Die Ziele, das Vorgehen, die einzubindenden Personen und Gruppen und die nachgelagerten Massnahmen sind vom jeweiligen Problem bzw. der entsprechenden Fragestellung abhängig. Die Zielformulierung ist Teil des Prozesses.

4.3 Methode

Der Zukunftsworkshop (Aktionstag) ist das Kernelement eines Prozesses. Ziele, Zeitfenster, Rahmenbedingungen usw müssen vorgängig definiert werden. Die einzelnen Arbeitsschritte sind strukturiert, aber dennoch inhaltlich offen. Eine klare Aufgabenverteilung zwischen Projektleitung, -gruppe und Coach ist wichtig. Die partizipative Einbindung der verschiedenen Anspruchsgruppen und eine geeignete Prozessführung sind die Grundlagen für Lösungen mit einem gemeinsamen Konsens.

Vorgehen

Das Vorgehen bei der Planung und Umsetzung eines Zukunfts-Workshops zur strukturellen Bewegungsförderung folgt in der Regel dem nachstehenden, vereinfachenden Raster:

Projektetappe	Aufgaben der Gemeinde	Aufgaben des begleitenden Coachs	Aufgaben der beteiligten Anspruchsgruppen
Vorarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Ziele und Vorgehen festlegen • Projektorganisation bestimmen (inkl. allfällige Spurggruppe) • Teilnehmende auf Seiten der Behörden resp. der politischen Gemeinde festlegen • Einzuladende Vertreter/-innen der Betroffenen (Nutzer, Anstösser, Anspruchsgruppen) festlegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hilfe bei der Festlegung von Zielen und Vorgehen • Unterstützung bei der Planung des Prozesses 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahmebereitschaft signalisieren
Vorbereitung Workshop	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation von Begehungen und Besichtigungen • Vorbereitung Workshop • Einladung Teilnehmende • Organisatorische Vorbereitung 	<ul style="list-style-type: none"> • Leitung der Begehungen und Besichtigungen • Leitung der Sitzungen • Sicherung der Ergebnisse 	<ul style="list-style-type: none"> • Evt. Mitarbeit in Spurggruppe • Evt. Begehungen
Workshop/ Aktionstag	<ul style="list-style-type: none"> • Raum zur Verfügung stellen • Verpflegung gewährleisten • Beteiligung • Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Moderation • Sicherung der Ergebnisse 	<ul style="list-style-type: none"> • Aktive Beteiligung • Beiträge zu Konsenslösungen leisten
Auswertung, Follow-up	<ul style="list-style-type: none"> • Diskussion der Ergebnisse • Festlegen eines Massnahmepakets • Durchführen eines Schlussevents • Bericht an politische Entscheidungsträger • Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellen eines Schlussberichts • Beratung zum weiteren Vorgehen • Beteiligung an allfälligem Schlussevent 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme an Schlussevent (optional)

4.4 Aufwand und Kosten

Fachperson (Moderator, Gemeinwesenarbeiter): je nach Aufgabenstellung und Aufwand für die Bevölkerungsbeteiligung 8 – 10 Arbeitstage

Bauverwaltung: ca. 2 Arbeitstage

Teilnehmende: je nach Konzept 1 bis 1½ Arbeitstage

Für die Durchführung wird auf Grund des abgeschätzten Aufwandes eine Pauschale vereinbart.

5. Planungs-Check

5.1 Ausgangslage

Der Planungs-Check Strukturelle Bewegungsförderung ist ein Instrument, welches dazu dient, bei Konzepten, Leitbildern und Planungs-Vorhaben im Siedlungs- und Verkehrsbereich die Interessen der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden einzubeziehen. Er dient dazu, Projekte zu verbessern und Inputs zu geben bezüglich Attraktivität, Sicherheit und Netzqualität für den Fuss- und Veloverkehr.

5.2 Zielsetzung

Die unterschiedlichen Bedürfnisse von Zielgruppen (Kinder, Familien, alte Menschen, Menschen mit Behinderung, Velofahrende im Alltag und in der Freizeit) sollen in geeigneter Weise berücksichtigt werden. Es geht darum, eine Zweitmeinung in die Planungsprozesse einzubringen, welche spezifisch auf die bewegungsfördernden Aspekte fokussiert.

Dabei können beispielsweise folgende Überprüfung vorgenommen werden.

- Überprüfung bestehender Plangrundlagen (z.B. Richtplanungen, Zonenpläne, Erschliessungspläne, Sondernutzungspläne, Fusswegnetzpläne, Veloroutenpläne usw.). Dabei wird analysiert, wie vollständig die Pläne die bewegungsfördernden Aspekte abdecken und welche ergänzenden Abklärungen und Planungen oder Konzepte an die Hand genommen werden sollen.
- Überprüfung von Projektplänen (z.B. grössere Überbauungen, Strassenprojekte)
- Überprüfung bestehender Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr; Veloabstellanlagen (Lage, Ausstattung), Querungsstellen, Ruhebänke usw.

Der Planungs-Check kann auch mit einem Zukunfts-Workshop oder der Erstellung eines Katasters zu Bewegungsmöglichkeiten verbunden werden.

5.3 Methode

Ablauf

- Definition des Perimeter, Bearbeitungstiefe, Aufwand usw.
- Studium der Grundlagen
- Ortsbegehung ausgewählter Aspekte
- Entwurf Ergebnisbericht mit Vorschlägen
- Besprechung mit Gemeinde
- Ergebnisbericht mit Vorschlägen

5.4 Aufwand und Kosten

Fachperson (Verkehrsplaner): je nach Aufwand 3 – 5 Arbeitstage

Bauverwaltung: 1 Arbeitstag

Für die Durchführung wird auf Grund des abgeschätzten Aufwandes eine Pauschale vereinbart.

Literatur und Links

Bundesamt für Sport BASPO, Bundesamt für Gesundheit BAG, Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz (2008) Mit Muskelkraft unterwegs. Ein Grundlagendokument. BASPO Magglingen; info@hepa.ch

Butz M, Regli P (2010) Problemstelle-Analyse. Wegleitung. Fussverkehr Schweiz Zürich.

Grob D, Biedermann A, Martin-Diener E (2009) Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde. Synthese des aktuellen Wissensstandes, Grundlagen für Handlungsempfehlungen. Herzogenbuchsee. www.strukturelle-bewegungsfoerderung.ch

Martin-Diener E, Brügger O, Martin B (2012) Bewegungsförderung und Unfallprävention: Eine Gesamtbetrachtung. bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bundesamt für Gesundheit BAG, Gesundheitsförderung Schweiz, Public Health Schweiz, Schweizerische Gesellschaft für Sportmedizin SGSM, SuvaLiv – Sichere Freizeit, Hrsg. Grundlagendokument für die Schweiz. Bfu Bern.

Schad H et al. (2008) Gebaute Umwelt und körperliche Aktivität. Analysen und Empfehlungen für die Schweiz. Luzern: Hochschule Luzern - Wirtschaft.

Schemel H-J, Müller C (2010) Bewegungsräume im Wohnumfeld zur Förderung der Gesundheit von älteren Kindern. Ein Leitfaden für Kommunen und Bürgergruppen. München.

Waldner-Hilfiker R (2009) Bewegungsförderung im Wohnumfeld für Kinder und Jugendliche – Literaturrecherche mit Empfehlungen zur Umsetzung. Kanton Basel-Landschaft.

Wanner M, Götschi T et al. (2011) Langsamverkehr, körperliche Aktivität und Übergewicht. Systematische Literaturübersichten und Sekundäranalyse der Schweizerischen Gesundheitsbefragungen 2002 und 2007.