

Themendossier 5: Gesund mobil

1. Alltagsmobilität bewegt

Durchschnittlich legt eine in der Schweiz wohnhafte Person rund 37 Kilometer pro Tag zurück.¹ Dies entspricht etwa viermal so viel wie vor 50 Jahren. Mehr Kilometer heissen jedoch nicht, dass wir uns mehr bewegen. Im Gegenteil: Wege, die früher zu Fuss oder mit dem Velo bewältigt wurden, werden heute motorisiert zurückgelegt. Unser Mobilitätsverhalten führt zu einem Bewegungsmangel. Dieser ist eine der häufigsten Ursachen für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Übergewicht, Diabetes Typ 2, verschiedene Krebsarten oder Osteoporose.

Um gesund zu bleiben, braucht man jedoch kein Spitzensportler zu sein oder zu werden. Denn nicht nur intensives Sporttreiben, sondern auch regelmässiges Zu-Fuss-Gehen oder Velofahren im Alltag haben einen nennenswerten Effekt auf unsere Gesundheit. Sind wir die für unser Alter empfohlene Bewegungszeit mit eigener Muskelkraft in zügigem Tempo gehend unterwegs (Abbildung 1), schützen wir uns vor zahlreichen körperlichen, aber auch psychischen Krankheiten: Bewegung und Sport hellen die Stimmung auf und wirken antidepressiv. Studien zeigen zudem: Körperlich aktive Menschen leben länger, sind weniger pflegebedürftig und bleiben im Alter länger selbstständig.²



Abbildung 1: Bewegung mit eigener Muskelkraft: Empfehlung für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und ältere Erwachsene. Grafik/Quelle: Gesundheitswirksame Bewegung bei Erwachsenen. Empfehlung für die Schweiz. Bundesamt für Sport BASPO. www.baspo.admin.ch

¹ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

² Mit Muskelkraft unterwegs. Grundlagendokument. Bundesamt für Sport BASPO, www.hepa.ch



In unserer Alltagsmobilität gibt es viel Potential, um sich mit eigener Muskelkraft zu bewegen: Die Wege zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen oder beispielsweise zum Sport bieten die Möglichkeit, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Gerade für Personen, die bis anhin kaum oder nicht aktiv waren, ist das ein Riesenvorteil: Die Bewegung kann im Alltag integriert werden, ohne dass man zuerst die Technik erlernen, spezielles Material oder teure Fitnessabonnemente kaufen muss.

Natürlich wohnen nicht alle urban und profitieren von kurzen Wegen. Sollten diese zu lang sein, um sie zu Fuss oder mit dem Velo zu bewältigen, bietet auch eine kombinierte Mobilität Raum für Bewegung im Alltag: Die Etappen zu den Stationen des öffentlichen Verkehrs können beispielsweise zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

Bewegen wir uns zu Fuss oder mit dem Velo fort, stärken wir nicht nur unsere Gesundheit. Wir tragen auch zu einem sicheren Strassenverkehr bei. Eine internationale Studie belegt: je mehr Personen zu Fuss gehen und Velo fahren, desto geringer ist das Risiko, dass ein Auto an einem Unfall beteiligt ist. Denn ist der Fuss- und Veloverkehrsanteil auf den Strassen hoch, fahren Autolenkerinnen und Autolenker offensichtlich vorsichtiger.³

2. Einflussfaktoren für das zu Fuss Gehen und Velofahren im Alltag

Wie viel wir uns aus eigener Kraft fortbewegen, hängt von verschiedenen Einflüssen ab, so beispielsweise vom Alter, Geschlecht, dem Wetter oder der Topografie der Umgebung. Dies sind alles Faktoren, welche wir nicht beeinflussen können. Sehr wohl Einfluss nehmen können wir jedoch auf unsere persönliche Einstellung und Motivation für die Fortbewegung aus eigener Muskelkraft. Die Mitmachkampagnen für Schulklassen «bike to school» oder «bike to work» für Unternehmen motivieren, im Klassen- oder Arbeitskollegenverbund «neue» Verkehrsmittel auszuprobieren, sich über Erlebtes auszutauschen und gegenseitig anzuspornen. Denn auch unser persönliches Umfeld spielt für die Verkehrsmittelwahl eine Rolle. Sind Familie und Freunde viel mit dem Velo unterwegs, sind wir es selber auch eher. Ist unser Umfeld weniger affin für eine Mobilität aus eigener Muskelkraft, ist die Chance höher, dass auch wir nicht oft zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Ein wesentlicher Faktor für das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo ist auch die gebaute Umgebung. Wie in Kapitel 1 erläutert, sind in den letzten Jahren die Distanzen zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit zunehmend grösser geworden. Damit hat sich auch unser Mobilitätsverhalten verändert – wir sind vermehrt motorisiert unterwegs. Würden unsere Zielorte dagegen wieder enger zusammenrücken und fuss- und velofreundlich gestaltet (z.B. mittels Fusswegen, Fussgängerstreifen, Unter- oder Überführungen, Verlangsamung des Verkehrs, Grünflächen etc.) gehen Forschende davon aus, dass die Bewegung aus eigener Muskelkraft rapid zunähme.⁴

Beispiel Wohnquartier rund um die Weststrasse in der Stadt Zürich

Fast 40 Jahre lang war das Zürcher Wohnquartier rund um die Weststrasse von starkem Durchgangsverkehr geplagt. Im Rahmen des Autobahnprojekts «Westumfahrung Zürich» wurde das Stadtquartier mit flankierenden Massnahmen umgestaltet (Abbildung 2).

³ Safety in Numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and cycling. Injury Prevention, 2009.

⁴ Mit Muskelkraft unterwegs. Grundlagendokument. Bundesamt für Sport BASPO, www.hepa.ch





Abbildung 2: Brupbacherplatz Stadt Zürich, 2008 und im Mai 2013. Foto/Quelle: Flankierende Massnahmen Westumfahrung Zürich. Flâneur d'Or, 2014. www.flaneurdor.ch

Ziel war es, den Verkehr auf den neuen Autobahnabschnitt zu lenken und somit das Quartier zu entlasten und aufzuwerten. Das ist gelungen. Nach Abschluss der flankierenden Massnahmen wurde die entlastete Weststrasse 2012 eingeweiht. Wo früher der Autoverkehr das Quartierleben prägte, bewegt sich heute der Verkehr innerhalb des Quartiers auf zum Teil gegeneinander gerichteten Einbahnstrassenabschnitten und Tempo-30-Strecken. Die Verkehrsmenge durch das Quartier hat seit der Umgestaltung massiv abgenommen. Entsprechend reduzieren sich die Lärm- und Luftbelastungen. Die Attraktivität der öffentlichen Räume ist gestiegen. Zwei neue Plätze schaffen Raum für Strassencafés, Sitzbänke und viel neues Stadtgrün.⁵ Entlang der beruhigten Strassen verweilen in Strassenkaffees und auf Sitzbänken nach Abschluss der Umgestaltungsarbeiten 2013 fast doppelt so viele Personen wie vor der Umgestaltung. Für den Fuss- und Veloverkehr wurden kurze, direkte und sichere Wege geschaffen. Velofahrende sowie Zufussgehende rollen und flanieren heute auf grosszügigen Boulevards. Das Resultat spricht für sich: Wurden vor der Umgestaltung im Jahr 2008 total 9'867 Velofahrende auf den betroffenen Strassenabschnitten im Quartier gezählt, waren es 2013 insgesamt 14'613.⁶

Weiterführende Links

bike to school

www.bike2school.ch

Velo-Mitmachaktion mit tollen Preisen für Schulklassen bis zur Sekundarstufe II.

bike to work

www.biketowork.ch

Velo-Mitmachaktion für Lernende und Beschäftigte

⁵ Flankierende Massnahmen Westumfahrung Zürich. Flâneur d'Or, 2014. www.flaneurdor.ch

⁶ Wirkungsanalyse Flankierende Massnahmen Westumfahrung: Fuss- und Veloverkehr. Schlussbericht 2014. Tiefbauamt der Stadt Zürich



Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tabellen-2015.html>

Ergebnisse Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 in Tabellenform.

Mobilitätsdurchblick

www.mobilitaetsdurchblick.ch

Mit wenigen Klicks können die User ihre Mobilität hinsichtlich Kosten, Zeitaufwand, Gesundheit, Umwelt, Sicherheit und Komfort testen, vergleichen und optimieren.

WHO/Europe Health Economic Assessment Tool (HEAT)

www.heatwalkingcycling.org

Ein Tool der WHO, mit dem die gesundheitsfördernde Wirkung des Velofahrens und Zu-Fuss-Gehens gemessen werden kann.

mobXpert.ch, Februar 2018

