

Themendossier 5: Gesund mobil

1. Alltagsmobilität bewegt

Durchschnittlich legt eine in der Schweiz wohnhafte Person rund 40 Kilometer pro Tag zurück.¹ Dies entspricht 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 Zufussgehen 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

Jede zweite Autofahrt und fast 80 % aller Bus- und Tramfahrten sind in der Schweiz kürzer als fünf Kilometer. Jede achte Autofahrt und rund 20 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind gar kürzer als ein Kilometer³: die perfekte Gehdistanz. 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

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

3 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bundesamt für Statistik BFS

1 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bundesamt für Statistik BFS



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

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 Fitnessabonnements 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 Zufussgehen 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 Autofahrerinnen und Autofahrer offensichtlich vorsichtiger.⁴

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 Moti-

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

vation für die Fortbewegung aus eigener Muskelkraft. Die Mitmachkampagnen für Schulklassen «bike to school» und «Défi Vélo» 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 zunimmt.⁵

Beispiel Wohnquartier rund um die Länggasse in der Stadt Bern

Lange Zeit fehlte es der Stadt Bern an einem Autobahnzubringer zwischen dem Anschluss Neufeld und der In-

5 Mit Muskelkraft unterwegs. Grundlegendokument. Bundesamt für Sport BASPO, www.hepa.ch



Abbildung 2: Mittelstrasse Bern (links) und Neubrückstrasse (rechts) vor Umgestaltung.
Quelle: Verkehrsplanung Stadt Bern



Abbildung 3: Mittelstrasse Bern (links) und Neubrückstrasse (rechts) nach der Umgestaltung.
Quelle: Verkehrsplanung Bern

nenstadt. Der ganze Verkehr floss so durch das Länggassquartier. Bis zu 17 000 Fahrzeuge wurden pro Tag auf der Neubrückstrasse gezählt. Überhöhte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen waren die Folge. Die Verkehrssicherheit für Velofahrende und Zufussgehende war unbefriedigend. Der Verkehr dominierte das Leben in einer der zentralsten Wohngebieten der Bundeshauptstadt.

Mit der Anfang der 00-Jahre ins Auge gefassten neuen Quartierplanung wollte die Stadt Bern der ungemütlichen Lage Herr werden. Der Durchgangsverkehr sollte nicht mehr durchs Quartier fließen. Dafür wurde der 600 Meter lange Neufeldtunnel realisiert und 2009 eröffnet. Weiter wurden im Stadtquartier flankierende Massnahmen umgesetzt. Ziel war es, den Verkehr auf den neuen Autobahnzubringer zu lenken und die Länggasse zu entlasten und aufzuwerten. Das ist gelungen. Wo früher der Autoverkehr mit Tempo 50 durchs Quartier brauste, dominieren heute Tempo 30- und Begegnungszonen. Bäume wurden gepflanzt, Parkplätze aufgehoben, Sitzbänke aufgestellt — neue Strassenkaffees laden zum Verweilen ein. Velofahrende und Zufussgehende rollen und flanieren heute auf grosszügigen Boulevards. Das Resultat spricht für sich: Zwischen 2003 und 2015 haben die Anzahl Personenwagen zwischen 30 bis 40 % (je nach Tageszeit) abgenommen .

Weiterführende Links

bike to school

www.bike2school.ch

Velo-Mitmachaktion mit tollen Preisen für Schulklassen

bis zur Sekundarstufe II.

Défi Vélo

www.defi-velo.ch/de/

Von Bikepolo zu Veloreparieren — in verschiedenen Velodisziplinen können sich Jugendliche zwischen 15-20 Jahren im nationalen Klassenwettkampf messen.

bike to work

www.biketowork.ch

Velo-Mitmachaktion für Lernende und Beschäftigte.

Mikrozensus zum Mobilität und Verkehr 2015

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.gnpdetail.2017-0076.html>

Alles zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 des Bundesamts für Statistik BFS und Bundesamt für Raumplanung ARE.

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 Zufussgehens gemessen werden kann.

mobXpert-be.ch, August 2017