



Gesunde Mobilität, gesunde Städte

Wo aktive Mobilität
Vorrang auf Straßen
genießt, werden
Groß und Klein zur
Bewegung angeregt.

Mobilität bedeutet Bewegung – und regelmäßige Bewegung fördert die körperliche, psychische und soziale Gesundheit. Der Zusammenhang liegt auf der Hand, wird jedoch ausgerechnet in der Verkehrsplanung noch vielfach unterschätzt.

Eigentlich ist das Ziel nicht zu hoch-gesteckt. 150 Minuten pro Woche, also nur gut 20 Minuten am Tag. So lange sollten sich Erwachsene (moderat) bewegen, empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation WHO (für Kinder gilt die Empfehlung: 60 Minuten am Tag). 150 Minuten, so lange verbringen Durchschnittsdeut-

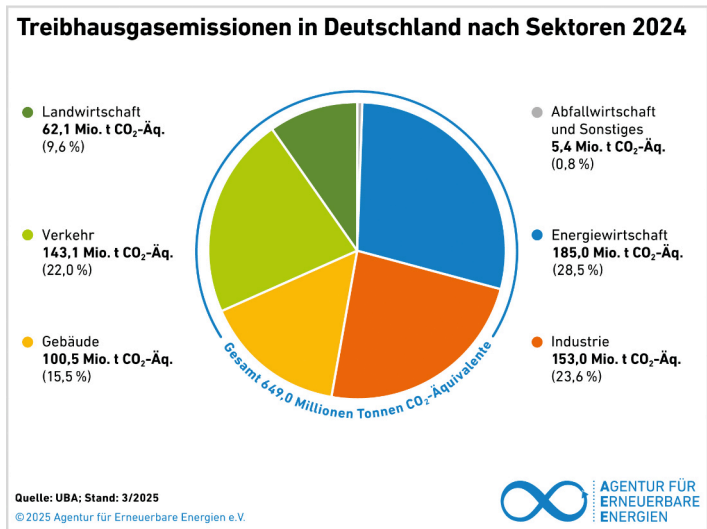
sche am Smartphone – pro Tag. Da können 150 Minuten Bewegung in der Woche doch nicht so schwierig sein!?

Der Weg zum Auto ist meist kurz

Viele Menschen verfehlen diese 150 Minuten allerdings, in Deutschland zum Beispiel 52 Prozent, – mehr als die Hälfte (nach

Angaben des Robert-Koch-Instituts). Der Weg zum Auto ist kurz, mit dem Rad fährt man deshalb doch nur einmal am Wochenende und nur, wenn das Wetter passt; dasselbe gilt fürs Joggen und Wandern, im Fitnessstudio war man zuletzt im Januar.

Aktive Mobilität könnte das ändern. Wer



die aktive Mobilität für Junge wie für Alte einen wichtigen Teil selbstbestimmter Mobilität dar, insbesondere, wenn andere Mobilitätsformen, wie etwa das Autofahren, noch nicht oder nicht mehr möglich sind. Aktive Mobilität kann somit zur sozialen Teilhabe und Verringerung der Einsamkeit beitragen.

Doppelter Effekt

Der Effekt ist mithin sogar ein doppelter: Während Bewegung der Gesundheit hilft, schadet umgekehrt Bewegungsmangel. Aktive Mobilität ist also gesunde Mobilität.

Damit ist auch der Zusammenhang zwischen betrieblicher Mobilität und Gesundheit evident. Wer aktiv zur Arbeit kommt, ist weniger gestresst, seltener krank und leistungsfähiger. Wer etwa das Fahrrad ganzjährig für den Arbeitsweg nutzt, fehlt krankheitsbedingt weniger als Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann damit als Teil der Gesundheitsförderung im Betrieb betrachtet werden. Und zahlt sich für die Betriebe aus.

Verkehrssicherheit ist ein weites Feld

Es gibt noch viele weitere Verbindungen zwischen Mobilität und Gesundheit. Da ist natürlich das weite Feld der Verkehrssicherheit mit dem Ziel Vision Zero. Das Thema hat viele Facetten, von der verkehrssicher gestalteten Infrastruktur über die Berücksichtigung der Belange von Kindern bis hin zur Rad- und Fußverkehrssicherheit oder Tempo 30. Nachhaltige Mo-

bilität vermindert Luftschadstoff- und Feinstaub- sowie Lärmemissionen. Die wiederum sind erwiesenermaßen für zahlreiche Atemwegs- sowie Herz- und Herzkreislauferkrankungen verantwortlich; Feinstaub erhöht zudem das Demenzrisiko. Weniger Autoverkehr würde teilweise sogar unmittelbar den Gesundheitszustand der betroffenen Anwohner:innen verbessern, denn Feinstaub und Lärm wirken sehr lokal; sie sind zudem eindeutig vor allem durch den motorisierten Individualverkehr verursacht.

Hinzu kommt der Klimawandel, der – anders als Lärm und Feinstaub – nicht überwiegend, aber eben auch durch den Kfz-Verkehr verursacht wird. Er führt zum Beispiel zu mehr Hitzetagen. Das belastet nicht nur ältere Menschen, bei denen die Sterblichkeit steigt, und Schwangere, bei denen vermehrt Frühgeburten auftreten, sondern trifft längst auch körperlich fitte Personen. Darauf weist Heike Köckler im ProjektSkizzen-Interview hin (Seite 6-7).

Verkehrsplanung reicht somit teils unmittelbar in das Thema Gesundheit hinein, etwa mit Lärmaktionsplänen und Verkehrssicherheitskonzepten. Meist wirkt sie jedoch mittelbar, zum Beispiel durch Rad- und Fußverkehrsprojekte, durch Mobilitätsmanagementkonzepte und allgemein durch alle Mobilitätskonzepte.

Betriebliche Gesundheitsförderung kann so viel mehr

Und doch wird der Zusammenhang zwischen Mobilität und Gesundheit vielfach unterschätzt oder zumindest nur wenig beachtet. Geht es etwa um Gesundheit im Unternehmen, denken Unternehmen oder Betriebe vor allem an Rückenleiden und höhenverstellbare Schreibtische, weniger an die Radinfrastruktur. Dabei kann betriebliche Gesundheitsförderung so viel mehr. Und auch in die kommunale Verkehrsplanung werden die Gesundheitsämter nur selten einbezogen, zumindest in Deutschland. Potenziale zur Förderung nachhaltiger Mobilität werden damit nicht ausgeschöpft, mögliche Bündnispartnerschaften für nachhaltige Mobilität nicht aktiviert.

Das ist nicht überall so. Barcelona etwa hat bei seinen Superblocks die Gesund-



Weil der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Mobilität wenig beachtet wird, werden Potenziale zur Förderung nachhaltiger Mobilität nicht ausgeschöpft.

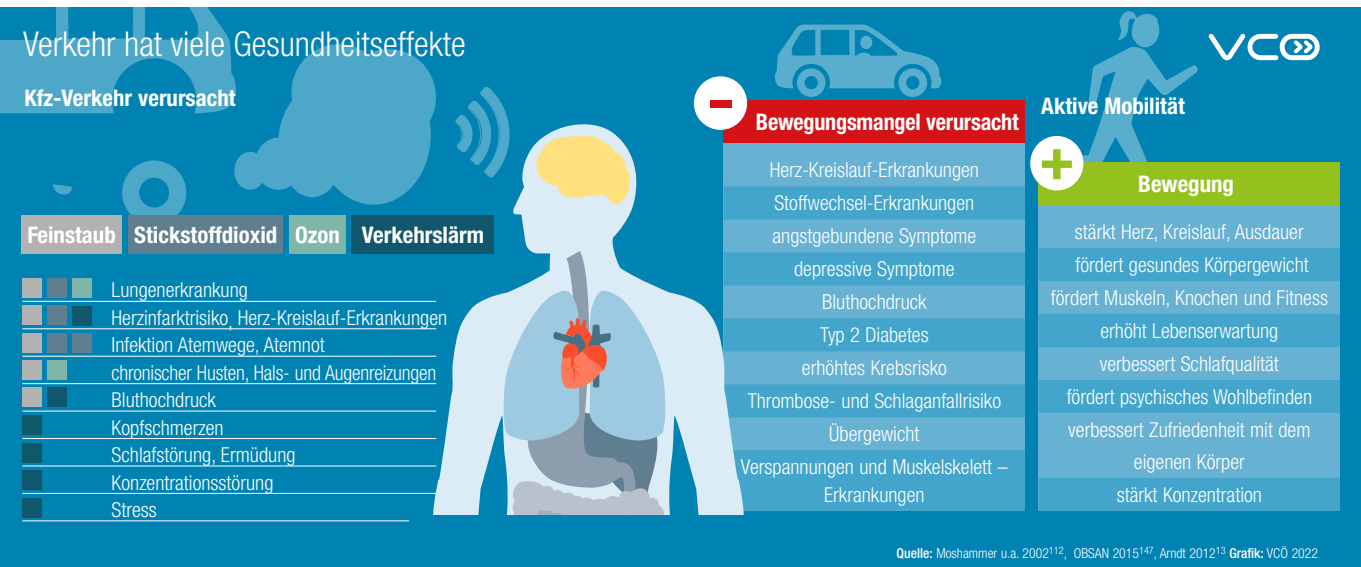
heitsbehörden von Anfang an mit eingebunden. So gab es Befragungen vor und nach der Umgestaltung, unter anderem zur körperlichen und psychischen Gesundheit, zu körperlicher Aktivität oder zum sozialen Umfeld. Die Belastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub wurde vorher und nachher gemessen, es gab qualitative Studien zur Wahrnehmung der Auswirkungen durch verschiedene soziale Gruppen, und weitere Gesundheitsstudien wurden veranlasst, unter anderem zur Lärmbelastung.

So konnten positive Effekte nicht nur bei Mobilität und Stadtentwicklung (mehr Fuß- und Radverkehr, höhere Verweildauer von Passanten, mehr Einzelhandelsgeschäfte) belegt werden, sondern auch in

Sachen Gesundheit, etwa ein deutlicher Rückgang beim Lärm und von Luftschadstoffen, oder aber mehr soziale Kontakte und damit weniger Vereinsamung. Alles gute Argumente gegen kritische Stimmen, die es natürlich auch in Barcelona gab und gibt.

Neue Bündnisse eingehen

Es ist wichtig, neue Bündnisse einzugehen und Kooperationen aufzubauen, um dem integrierten Ansatz von Mobilität und Gesundheit mehr Kraft zu verleihen. In der Gesundheitswissenschaft ist die Notwendigkeit der Verkehrswende völlig unstrittig. Wir brauchen neue Allianzen beispielsweise mit den kommunalen Gesundheitsbehörden oder dem betrieblichen Gesundheitsmanagement.



Interview mit Gesundheitsexpertin Heike Köckler

»Werben Sie für neue Allianzen!«

Als Raumplanerin ist Heike Köckler über Fragen der umweltbezogenen Gerechtigkeit zur Gesundheitswissenschaft gekommen. Ein Gespräch über die Folgen von Feinstaub und Hitze, gesunde Superblocks und die Bedeutung von Mobilität für den sozialen Zusammenhalt.

Frau Professorin Köckler, der Verkehr hat viele Gesundheitseffekte. Was sind die Wichtigsten?

Heike Köckler: Der Verkehr ist ein gutes Beispiel für Co-Benefits, um Gesundheit voranzubringen. Wir folgen dem Leitbild einer Health-in-All-Policy – Gesundheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Hier kann der Verkehrssektor einen wichtigen Beitrag leisten. Das Thema Hitze ist sehr wichtig, aber die gesundheitlichen Belastungen durch Feinstaub und Lärm sind noch höher. Feinstaub und Lärm sind im Wesentlichen verkehrsinduziert, durch den motorisierten Individualverkehr. Und es gibt nicht nur die klassischen, bekannten Atemwegserkrankungen. Es gibt auch Belege, dass erhöhte Feinstaubbelastungen Demenz fördern. Daran würde die Antriebswende wenig ändern, auch Elektroautos verursachen Feinstaub.

Wie geht die Gesundheitswissenschaft mit dem Thema um?

Wir wollen nicht nur das Krankmachende klein halten, wir versuchen auch, das Gesundheitsfördernde zu stärken. Da ist die aktive Mobilität wichtig. Bei vielen nicht übertragbaren Krankheiten wie Übergewicht oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen müssen wir mobiler werden. Da helfen das



Zur Person

Prof. Dr. Heike Köckler lehrt und forscht als Professorin für Sozialraum und Gesundheit am Fachbereich Gesundheitswissenschaften der Hochschule Bochum (bis 2024 Hochschule für Gesundheit). Sie hat in Dortmund Raumplanung studiert, dort promoviert und an der Universität Kassel habilitiert. Seit 2015 lehrt sie als Professorin in Bochum. Heike Köckler ist u. a. Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL); dort leitet sie die internationale Arbeitsgruppe Health Equity in Urban Planning. Prof. Köckler arbeitet mit der Planersocietät in einem interdisziplinären Forschungsprojekt zusammen.

Zu Fußgehen und das Radfahren. Aktive Mobilität hilft auch gegen Vereinsamung, weil man auf belebten Straßen auch andere Menschen trifft.

Das Thema Hitze hatten Sie schon angesprochen; es wurde lange unterschätzt ...

Das ist inzwischen anders, das wird schon sehr ernsthaft diskutiert, so sehr, dass man fast Angst haben muss, dass Luft und Lärm vernachlässigt werden. Die Folgen von Hitze sind sehr gut belegt, vorzeitige Sterblichkeit bei älteren Menschen oder mehr Frühgeburten. Einen Perspektivwechsel haben wir jetzt durch neue vulnerablen Gruppen: Auf einmal zählt der 20-



Nachdem die Mariahilfer Straße, Wiens größte Einkaufsstraße, 2015 verkehrsberuhigt wurde, folgten zahlreiche Umbauten auch in den Seitenstraßen. Hier ein Blick auf die Otto-Bauer-Gasse. Wo einst viele Autos fuhren, gibt es jetzt Platz zum Flanieren, für Grün, für Menschen.

jährige Straßenarbeiter dazu oder die Sportlerin. Die sind bei bester Gesundheit, nicht übergewichtig – aber hochvulnerabel, wenn sie in der Mittagssonne pflastern müssen, in der Landwirtschaft tätig sind oder Sport im Freien treiben. Unser Arbeitsrecht ist darauf nicht eingestellt, wir können die Leute nicht einfach nach Hause schicken wegen der Hitze, so wie bei Schlechtwetter. Dazu gibt es weitere Folgen durch die Hitze, die Veränderung von Pollen, neue Krankheitserreger, FSME breitet sich aus – auch das führen wir auf den Klimawandel zurück.

Wie gehen Städte mit dem Thema um?

Ich erlebe eine Offenheit beim Thema Hitze, es gibt Karten zu „kühlen Orten“, Frischluftschneisen, Trinkwasserbereitstellung. Aber es ist natürlich schwierig, alles einfach zu begrünen, das kostet viel Geld. Wo ich keine Offenheit erlebe, ist die Umwidmung von Stellplätzen. Dabei hätten wir damit ein Riesenzugpotenzial an Flächen für die Begrünung. Aber das ist für Verwaltung und Politik oft schwer durchsetzbar.

Weil die Anwohnenden aufschreien?

Nun ja, schaut man auf das Verursacherprinzip, ein Standard in der Umweltpolitik, dann sind vor allem Menschen von verkehrsbedingten Emissionen betroffen, die einen geringeren Anteil an den Emissionen haben, weil ihr Autobesitz meist kleiner ist.

Wie lässt sich das Problem lösen?

Ich frage mich, wie man bestimmte Themen besser rahmen [neudeutsch: framen] kann. Da geht nicht ein Stellplatz verloren, sondern wir gewinnen Straßen- und Lebensraum.

Gibt es hier positive Beispiele?

In Barcelona waren bei den Superblocks die örtlichen Gesundheitsbehörden von Anfang an mit eingebunden; die haben bei der Evaluation nicht nur den Rückgang von Unfällen, sondern auch die bessere Luft- und Lärmsituation und den besseren sozialen Zusammenhalt empirisch belegen können. Das war teilweise eine neue Rahmung des Themas: Wir sind nicht gegen das Auto, sondern wir schaffen eine gesündere Umwelt. Und natürlich noch vieles mehr.

Die Verkehrswende ist in Deutschland derzeit kein Gewinnerthema. Gesundheit könnte das Thema positiv voranbringen?

Ja, das ist so. Gesundheitswissenschaftler:innen und -ämter muss man nicht überzeugen, da ist die Verkehrswende völlig unstrittig; es gibt kein Argument dagegen. Deshalb sollten Verkehrsplaner:innen Gesundheitsbehörden stärker einbeziehen. Ähnliches gilt übrigens für Unternehmen. Hier sollten Verkehrsplaner:innen auf das betriebliche Gesundheitsmanagement zugehen und für Allianzen werben.



»Partizipation macht gesund – solange es keine Schein-Partizipation ist!«

Was erleben sie als besonders positiv beim Thema Gesundheit und Mobilität?

Die Krankenkassen müssen in Prävention und Gesundheitsförderung investieren. Wir haben ein schönes Projekt in Bochum-Wattenscheid, wo Flächen über die Stadterneuerung aktiviert und Parks gestaltet werden. Wir haben mit dem Stadtsportbund mit finanzieller Förderung der Krankenkassen Projekte initiiert, damit die Flächen in Anspruch genommen werden. Da kann man Mobilität einbringen. Ein anderes Beispiel sind Fahrradkurse, um geflüchtete Menschen zu trainieren, damit sie Radfahren lernen oder die deutsche

Straßenverkehrsordnung verstehen. Das kann von den Kassen finanziert werden.

Und was ist negativ?

Was mich total nervt, ist, dass wir nicht in die Umsetzung kommen. Alles dauert ewig lang. Es gibt viele schöne Ideen, großartige Beispiele, alle finden die Leitbilder toll, aber man fragt sich, warum kommt es nicht in die Fläche, warum ist es so schwierig, etwa Tempo 30 durchzusetzen? Wir haben ein vom Bundesforschungsministerium gefördertes Projekt – die „InnovationsCommunity Urban Health“ –, wo wir ganz stark auf das Umsetzungsdefizit fokussieren. Wo wir lernen wollen, mit Experimentierräumen und Implementations-Pionieren, wie man Dinge eher in die Umsetzung bekommt.

Sie arbeiten mit der Planersocietät im Projekt Dikom All zusammen; es geht darum, Menschen mit Lernschwierigkeiten zu beteiligen. Hat das mit Gesundheit zu tun?

Das ist ein Beitrag zum Empowerment. Gesundheitswissenschaftler:innen würden Empowerment immer als Beitrag zur Gesundheitsförderung bezeichnen. Es geht um die Selbstwirksamkeit in der Gestaltung der eigenen Lebenswelt. Sehr verkürzt kann man sagen: Partizipation macht gesund, solange es keine Schein-Partizipation ist. Wichtig in dem Projekt ist: Wir arbeiten mit Menschen mit Lernschwierigkeiten zusammen, weil sie Expert:innen sind für Barrieren. Und sie helfen uns, Partizipation für alle einfacher zu machen. Wenn wir mit Sprachunterstützung arbeiten, hilft das auch Menschen, die nicht gut Deutsch können, aber keine Lernschwierigkeiten haben. Wenn wir Lärmaktionsplanung so erklären, dass es ein Mensch mit Lernschwierigkeiten versteht, hilft das 95 Prozent der Gesellschaft, weil kein Mensch versteht, was Lärmaktionsplanung wirklich ist. Das habe ich von meinen Kolleg:innen für Inklusion gelernt, dass man mit Menschen mit unterschiedlichen Formen der Einschränkung gut lernen kann, um für alle ein besseres Ergebnis zu erreichen.



Foto: Vertigo3d/iStock

Bewegungsfreundliche Städte

Mehr Bewegung durch gute Planung

Viele Menschen bewegen sich zu wenig. Eine gute Stadt- und Verkehrsplanung kann dies ändern. Wer Städte bewegungsfreundlich gestaltet, investiert in Gesundheit und treibt gleichzeitig die Verkehrswende voran.

Bewegung hält uns gesund. Sie schützt uns vor den meisten größten Alterskrankheiten, von Alzheimer über Herzkrankungen bis hin zu Krebs. So gehen Wissenschaftler:innen heute davon aus, dass in Deutschland sechs Prozent aller Krebsfälle durch ausreichende körperliche Aktivität vermieden werden könnten.

Bewegung, das ist Sport, Training. Aber auch aktive Fortbewegung, Gehen und Radfahren. Jeder Schritt, jede Aktivität hilft.

Menschen, die sich 150-300 Minuten pro Woche mit mäßiger Intensität oder 75-150 Minuten pro Woche mit starker Intensität bewegen, verringern ihr Risiko eines frühen Todes um bis zu 21 Prozent, wie Thomas Schulz in seinem Buch „Projekt Le-

bensverlängerung“ ausführt. Ähnliches gilt auch, will man im Alter möglichst lange vital bleiben. Eigentlich alle Studien weisen hier in die gleiche Richtung.

Mehr Bewegung im Alltag

Viele Menschen aber können Sport nicht so einfach in den Alltag integrieren. Daran ändert auch der Boom von Fitnessstudios wenig. Arbeitszeiten, Zeit für die Familie, für Versorgung und Haushalt sprechen oft dagegen. Zudem verspüren nicht alle Menschen Zufriedenheit durch mehr Bewegung, gerade in Deutschland ist die Zahl der Bewegungsmuffel, der Couch Potatoes, groß. Knapp die Hälfte der Deutschen macht entweder selten (25 Prozent) oder keinen Sport (20 Prozent), besagt die Studie „Beweg dich, Deutschland“ der Technikerkrankenkasse aus dem Jahr 2022.

Ein wichtiger Schritt, das zu ändern, wäre, mehr Bewegung in den Alltag zu integrieren. Etwa auf dem Weg zum Arbeitsplatz. Jeder vierte Weg zum und vom Arbeitsplatz wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, 62 Prozent hingegen mit dem Auto, hat die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 jüngst ergeben. Da ist also noch viel Luft nach oben. Zumal 37 Prozent aller Wege zur Arbeit kürzer als fünf Kilometer sind, weitere 19 Prozent kürzer als zehn Kilometer.

Dabei zählen die Wege zur Arbeit zu den längeren. Betrachtet man alle zurückgelegten Wege, so zeigt sich: Drei von fünf Wegen in Deutschland sind unter fünf Kilometer. Schon bei Strecken ab einem Kilometer ist das Auto (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) das meistgenutzte Verkehrsmittel (38 Prozent Pkw, 35 zu Fuß, 19 Rad).

Änderungen sind hier so naheliegend wie notwendig. Die Wissenschaft sagt recht deutlich: Aktive Mobilität im gebauten urbanen Umfeld zählt zu den vielversprechendsten Ansätzen zur Förderung von Bewegung. Wie wir unsere Städte bauen, das urbane Umfeld gestalten und den Zugang zur natürlichen Umwelt ermöglichen – all das kann zur Bewegung und zu einem aktiven Lebensstil motivieren. Oder eben davon abhalten. Menschen sind häufiger aktiv mobil, wenn sie die Rahmenbedingungen dafür als förderlich empfinden; eine attraktive und sichere Infrastruktur ermöglicht also aktive Mobilität für alle. Entscheidend ist dabei die Wahrnehmung: So geben zwei Drittel der Menschen, die selten oder nie Rad fahren, an, sich aufgrund mangelnder Sicherheit in der bestehenden Infrastruktur vom Radfahren abgehalten zu fühlen.

Schlüsselfunktion für den öffentlichen Raum

Auf dem Weg zu einer solchen Infrastruktur kommt dem öffentlichen Raum eine Schlüsselfunktion zu. Gute öffentliche Räume, die zur Bewegung stimulieren, sind Prävention. Besonders wer zu Fuß geht, trifft andere Menschen, unterhält sich mit ihnen – und freut sich schon dar-

Öffentliche Räume, die zur Bewegung stimulieren, sind Prävention.

auf, am nächsten Tag das Haus wieder zu verlassen. Klaus Reinhard, der Präsident der Bundesärztekammer, betont, dass (wieder-)belebte Stadtzentren ein wichtiger Beitrag gegen wachsende Einsamkeit und für die psychische Gesundheit sind (siehe Doppelinterview mit Andrea Gebhard im *Deutschen Architektenblatt DAB*). Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang auch die Vermischung von Funktionen, die 15-Minuten-Stadt, in der ich, egal wo ich wohne, alle wichtigen Funktionen zu Fuß erreichen kann.

In diesem Doppelinterview nannte Gebhard auch ein einfaches Prinzip für eine solche soziale Stadt: „Nach spätestens 250 Metern soll ein Ort kommen, wo man sich erholen kann und auch in Kontakt kommt. Nach 500 Metern etwas Größeres.“ Entscheidend nicht nur aus Sicht von Gebhard: Planung muss von den schwächsten



Michael Frehn
Dr.-Ing. Stadtplaner AKNW
Verkehrsplaner SRL
Geschäftsführer
Tel: 0231/999970-10
frehn@planersocietaet.de

Gliedern einer Gesellschaft ausgehen: „Stadtplanung ist dann gut, wenn ein vierjähriges Kind allein zur Eisdielen gehen kann.“

Möglichkeiten dafür gibt es viele. Ein frühes Beispiel war die beispielbare Stadt Griesheim. Auch die Stadt Frankfurt hat mit dem Projekt Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume im Nordend vor einigen Jahren wichtige Impulse für eine bewegungsfreundliche Quartiersentwicklung geliefert. Wichtige Orte wie Schulen oder Spielplätze wurden durch ein Netz sicherer Wege verbunden und zusätzlich durch Spielobjekte aufgewertet. Beispielbar lassen sich Städte auch für Erwachsene machen, etwa, indem man Angebote für kleine sportliche Aktivitäten im öffentlichen Raum schafft, dabei vielleicht sogar den Trend zum Outdoor-Sport nutzt. Ein gutes Vorbild in dieser Hinsicht ist Dänemark, allen voran die Stadt Kopenhagen mit ihrem Langzeitprojekt „Kopenhagen in Bewegung“, das aktive Mobilität in der Stadt mit Radfahren und Zufußgehen gezielt fördert. In Deutschland hingegen bewegt sich ein solcher Public-Health-Ansatz noch immer in einer Nische.

Public-Health-Ansatz als ämterübergreifende Arbeit

Gesundheitsbewusste Stadtplanung, die ihren Bewohner:innen einen aktiven Lebensstil ermöglichen und das auch propagieren will, erfordert eine interdisziplinäre, ämterübergreifende Zusammenarbeit. Stadt- und Verkehrsplaner:innen spielen hier eine wichtige Rolle; sie sollten dabei zum Beispiel mit städtischen Behörden für Gesundheit, Wohnen und Soziales zusammenarbeiten. Die Planersocietät beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit diesem Ansatz. Zum Jahreswechsel wird die für das Umweltbundesamt erstellte Broschüre „Aktiv mobil: Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen“ veröffentlicht.

Die Superblocks in Barcelona (Superilles) haben Autostraßen auch zu Orten der Bewegung gemacht. Hier das Beispiel Poblenou.

Foto: Curro Palacios / Ajuntament de Barcelona (Creative Commons)



Betriebliches Mobilitätsmanagement
als Teil der Gesundheitsförderung

Mehrwert für Betriebe und Beschäftigte

Studien zeigen, wer aktiv zur Arbeit kommt, ist weniger gestresst, seltener krank und langfristig leistungsfähiger. Vielfältige und aktive Mobilitätsangebote sind damit ein klarer Mehrwert – für Beschäftigte ebenso wie für Unternehmen. Betriebliches Mobilitätsmanagement gehört folglich konsequent zu einem ganzheitlichen betrieblichen Gesundheitsmanagement.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) und das betriebliche Gesundheitsmanagement lassen sich hervorragend miteinander verknüpfen – denn gesunde Mobilität fördert das Wohlbefinden und die Gesundheit der Mitarbeitenden. Betriebliches Mobilitätsmanagement stärkt aktive und nachhaltige Mobilitätsformen wie Radfahren, Zufußgehen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Durch diese Förderung verbessert sich nachweislich der Gesundheits- und Fitnesszustand von Beschäftigten. Dies kommt unmittelbar den Unternehmen zugute. Mitarbeitende, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, sind seltener krank und fallen weniger häufig aus. Wer das Fahrrad ganzjährig nutzt, hat im Durchschnitt 1,3 bis 1,6 Fehltage weniger pro Jahr als Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen. Auch die Produktivität der Mitarbeitenden kann durch BMM gesteigert werden, etwa wenn Dienstreisen mit der Bahn erfolgen. So können die Mitarbeitenden im Zug arbeiten – oder kom-

men einfach nur entspannter an. Dabei trägt aktive Mobilität nicht nur zu einer Verbesserung des physischen Gesundheitszustands bei, sondern zählt auch auf das psychische Wohlbefinden ein.

Was können Unternehmen tun?
Ein wirkungsvolles betriebliches Mobilitätsmanagement beginnt mit einer fundierten Analyse und strategischen Planung. Unternehmen können als ersten Schritt Mobilitätsbefragungen unter ihren Mitarbeitenden durchführen, um das aktuelle Pendelverhalten sowie Wünsche und Ideen der Belegschaft zu erfassen. Auf Basis dieser Daten lässt sich ein zielgerichtetes Mobilitätskonzept mit konkreten Handlungsansätzen entwickeln.

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität bieten sich für Unternehmen verschiedene Maßnahmen an. Dazu zählen unter anderem die Bereitstellung von Jobtickets, Fahrradleasing-Angebote und die Integration von E-Mobilität in den Fuhrpark. Auch Carsharing-Modelle für Dienst- und Arbeitswege können zur Reduktion des Indi-

vidualverkehrs beitragen. Eine entsprechende Infrastruktur wie sichere Fahrradstellplätze, Ladepunkte für E-Fahrzeuge sowie Duschen und Umkleidemöglichkeiten unterstützen die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zusätzlich.

Digitale Lösungen spielen ebenfalls eine zentrale Rolle im modernen betrieblichen Mobilitätsmanagement. Mobilitäts-Apps können eine einfache Buchung und Planung von Fahrten ermöglichen und helfen gleichzeitig beim Tracking von CO₂-Emissionen. Plattformen für Mitfahrgelegenheiten oder die Verwaltung individueller Mobilitätsbudgets fördern eine flexible und ressourcenschonende Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Dienstreisen und Arbeitswege lassen sich zudem durch digitale Lösungen reduzieren. Der Einsatz von Videokonferenzen und Homeoffice kann viele Fahrten und Arbeitswege überflüssig machen.

Nicht zuletzt sind die Kommunikation und Beteiligung der Mitarbeitenden entscheidend für den Erfolg. Mobilitätstage, Chal-

Warum Betriebliches Mobilitätsmanagement? | Nutzendimensionen



Wer das Fahrrad ganzjährig nutzt, hat im Durchschnitt 1,3 bis 1,6 Fehltage weniger pro Jahr als Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen.

lenges wie „StadtRadeln“ sowie Schulungen und Workshops zu nachhaltiger Mobilität und Gesundheit schaffen Bewusstsein und motivieren zur aktiven Mitgestaltung. So wird Mobilität nicht nur effizienter, sondern auch gesünder und umweltfreundlicher gestaltet.

Was kann Planung beitragen?
Verkehrs- und Stadtplanung können einen entscheidenden Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement leisten, da sie den Rahmen für nachhaltige, effiziente und attraktive Mobilitätsangebote schaffen. Durch den Ausbau attraktiver Rad- und Fußwege sowie einer guten Anbindung an

Bus und Bahn wird Mitarbeitenden der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtert. Gleichzeitig kann ein gezieltes Parkraummanagement dazu beitragen, individuelle Fahrten mit dem Pkw zu reduzieren und alternative Mobilitätsformen zu fördern. Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote lassen sich durch eine Kooperation zwischen Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Betrieben umsetzen und in das Mobilitätsangebot von Unternehmen integrieren. Dabei können auch unternehmensübergreifende Kooperationen zum Tragen kommen, die durch ein gezieltes Standortmanagement vor Ort initiiert werden können.

Für ein betriebliches Mobilitätsmanagement spielt die Lage eine zentrale Rolle. Unternehmen profitieren von einer Lage, die durch verschiedene Verkehrsmittel gut erreichbar ist. Nicht nur mit Blick auf nachhaltige und gesundheitliche Aspekte, sondern auch, weil immer weniger Nachwuchskräfte über einen Führerschein oder ein eigenes Auto verfügen. Konzepte und strategische Planungen, die Wohnen, Arbeiten und Freizeit räumlich näher zusammenbringen, verkürzen Wege und unterstützen eine nachhaltige Mobilitätskultur. Mit der Einführung des Urbanen Gebiets in die BauNVO (§ 6a) wurde bereits ein Grundstein für eine stärkere Nutzungsmischung und „Stadt der kurzen Wege“ für die Planung gelegt.

Gezielte Beratung von Unternehmen und ganzen Gewerbestandorten
Die Planersocietät berät unterschiedliche Akteure im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Als wesentlicher Baustein von Mobilitätskonzepten auf strategischer Ebene unterstützen wir auch gezielt einzelne Unternehmen oder Gewerbestandorte in der Analyse und Konzeption zur Optimierung der Mitarbeitendenmobilität. Hierzu zählen u. a. individuell zugeschnittene (Online-)Befragungen der Belegschaft, standortbezogene Erreichbarkeitsanalysen sowie Veranstaltungen vor Ort, um unterschiedliche Akteure für den gegenseitigen Wissenstransfer miteinander zu vernetzen.



Ilka Bürling
M. Sc. Geographie
Verkehrsplanerin

Tel.: 040 / 3346695-60
buerling@planersocietaet.de



Florian Farrenkopf
M. A. Verkehr und Logistik
Verkehrsplaner

Tel.: 0231 / 999970-29
farrenkopf@planersocietaet.de