



Foto: 2023 Ministerium für Verkehr BW CC BY-SA <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed>

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-

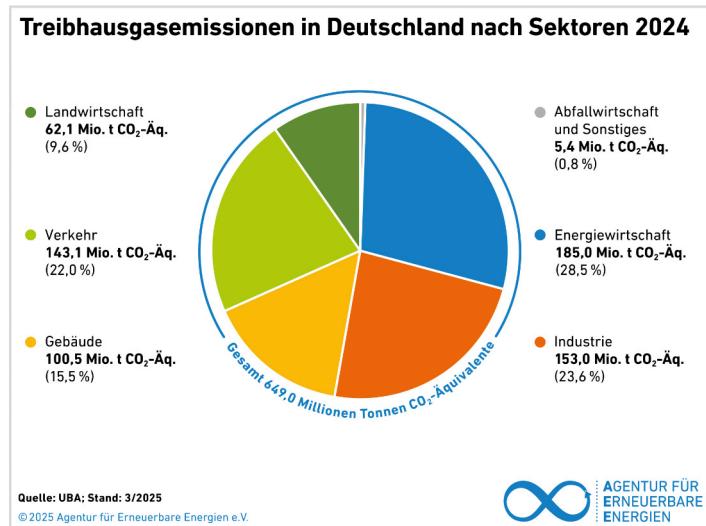
sche am Smartphone – pro Tag. Da können 150 Minuten Bewegung in der Woche doch nicht so schwierig sein!?

Der Weg zum Auto ist meist kurz
Viele Menschen verfehlten 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

Mobilität und Gesundheit



Aktive Mobilität kann die Fähigkeit zum Autofahren erhalten.

mit dem Rad statt mit dem Auto zur Arbeit fährt und das täglich tut, hat die 150 Minuten meist vor dem Wochenende erreicht.

Dazu kommen viele weitere Vorteile vor allem für Kinder und Jugendliche sowie für ältere Menschen, aber auch für alle anderen. Aktive Mobilität, also Bewegung, hält fit und selbstständig, reduziert den Muskelabbau im Alter, in Kindheit und Jugend hingegen wird der Muskelaufbau unterstützt. Das Thrombose- und Schlaganfallrisiko sinkt, die Schlafqualität wird verbessert, das körperliche Wohlbefinden wie auch die Konzentrationsfähigkeit werden gesteigert, und – Achtung! – aktive Mobilität kann zum Erhalt der Fahreignung älterer Menschen beitragen. Das heißt: Wer weniger Auto fährt, kann dies dafür im Alter länger und sicherer tun. Zudem stellt

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.

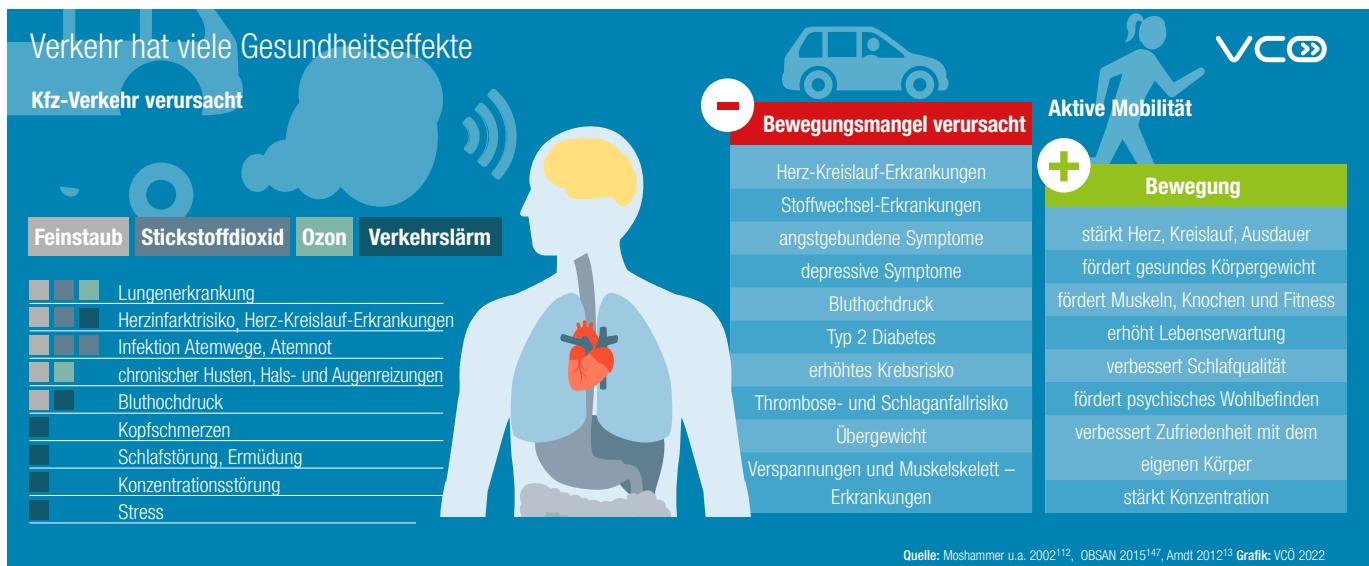
Doppelter Effekt

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 verkehrssicheren 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 Herz-Kreislauferkrankungen 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 Frühgeborenen 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 Bündnispartner-schaften 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.