

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht befasst sich auf der Grundlage des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) mit dem Zusammenhang zwischen Langsamverkehr (LV) und Körpergewicht. Der Langsamverkehr umfasst dabei Wege zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem E-Bike. Zusätzlich werden im vorliegenden Bericht auch Wegstrecken, die mit fahrzeugähnlichen Geräten (FäG: z.B. Inlineskates, Skate- oder Kickboards) zurückgelegt werden, zum Langsamverkehr gezählt, da es sich dabei ebenfalls um physisch aktive Mobilitätsformen handelt.

Die wichtigsten Resultate der Studie lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Der Langsamverkehr (LV) spielt in der Schweiz eine wichtige Rolle. Zwar entfallen weniger als zehn Prozent aller im Alltag zurückgelegten Distanzen auf den LV, während die übrigen Distanzen insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr oder dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Gemessen an den Unterwegszeiten hat der LV aber einen Anteil von etwas über zwei Fünfteln an der gesamten Mobilität. Der Anteil des LV an der gesamten Mobilität ist während der vergangenen 20 Jahre relativ stabil geblieben.
- Der grösste Teil des LVs findet zu Fuss statt. Fast 60 Prozent der Bevölkerung sind an einem durchschnittlichen Wochentag zu Fuss unterwegs. Ein Fahrrad oder ein E-Bike wird an einem beliebigen Stichtag dagegen nur von knapp zehn Prozent der Bevölkerung genutzt. Der Anteil der Bevölkerung, der an einem durchschnittlichen Wochentag mit einem FäG unterwegs ist, liegt bei einem Prozent.
- Berücksichtigt man nur LV-Etappen, die mindestens 10 Minuten dauern, so erreicht an einem durchschnittlichen Wochentag knapp die Hälfte der Bevölkerung (44%) eine Unterwegszeit mit Langsamverkehrsmitteln von 10 Minuten oder länger. Bei einem Drittel (32%) beträgt die Unterwegszeit mindestens 30 Minuten.
- Zwei Drittel der LV-Mobilität findet auf Freizeitwegen statt, während ein knappes Fünftel des LVs auf Wegstrecken zur Arbeit oder zur Schule/Ausbildung erzielt wird.
- Die Teilnahme am LV variiert mit verschiedenen sozio-demographischen und sozio-ökonomischen Merkmalen: So sind Kinder und Jugendliche vergleichsweise häufig zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs. Auch für Personen im Seniorenalter ist der LV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln besonders bedeutsam. Frauen, höher gebildete Personen, Schweizer/-innen, Personen mit einem geringen Haushaltseinkommen sowie Personen, die nicht Vollzeit erwerbstätig sind, zeichnen sich durch längere Unterwegszeiten im LV aus. Zudem fällt auf, dass der LV in städtischen Gebieten eine grössere Bedeutung hat als in Agglomerations- und ländlichen Gemeinden.
- Die Analyse der selbstberichteten Angaben zum Körpergewicht und zur Körpergrösse zeigt, dass über ein Drittel (38%) der Befragten des MZMV 2015 im Alter ab 6 Jahren übergewichtig oder adipös ist. Es zeigen sich erhebliche Zusammenhänge zwischen der Teilnahme am LV und dem Körpergewicht bzw. dem BMI: Unter- und normalgewichtige Personen sind häufiger und länger zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs als übergewichtige und adipöse Personen. Einen besonders günstigen Zusammenhang mit dem Körpergewicht zeigt dabei die Mobilität mit dem Fahrrad. Diese Zusammenhänge bleiben auch in multivariaten Analysen erhalten, in denen der Einfluss weiterer Merkmale simultan kontrolliert wird. Das heisst: Der Zusammenhang zwischen LV und Körpergewicht lässt sich unabhängig von den ebenfalls vorhandenen Alters-, Geschlechts-, Bildungs- und weiteren Effekten auf das Körpergewicht nachweisen.

- Eine kausale Interpretation der Befunde ist zwar nicht möglich, da es sich beim MZMV um eine Querschnittstudie handelt. In Einklang mit anderen Studien ist es aber plausibel anzunehmen, dass beide Kausalitätsrichtungen eine Rolle spielen: Übergewichtige und insbesondere adipöse Personen dürften die körperlich aktive Mobilität tendenziell als anstrengender empfinden und daher eher andere Verkehrsmittel bevorzugen. Umgekehrt hat regelmässige Bewegung auf den Alltagswegen aufgrund des damit einhergehenden höheren Energieverbrauchs zweifellos einen günstigen Effekt auf das Körpergewicht und den BMI.

Da ein erhöhtes Körpergewicht ein wesentlicher Risikofaktor für eine Reihe von nicht-übertragbaren Erkrankungen (z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, erhöhter Blutdruck, Diabetes, verschiedene Arten von Krebs) darstellt, kann von einer regelmässigen LV-Mobilität ein präventiver Effekt erwartet werden. Dieser wird noch dadurch verstärkt, dass körperliche Aktivität auch positive Auswirkungen auf den Kreislauf, die Muskulatur und die Psyche hat.

Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Steigerung des bereits erheblichen LV-Anteils an der Gesamtmobilität wünschenswert. Besondere Aufmerksamkeit verdient dabei die Mobilität mit dem Fahrrad, die gemäss den vorliegenden Resultaten einen besonders ausgeprägten Beitrag zu einem gesunden Körpergewicht leistet. Steigerungspotential dürfte sowohl bei den Wegen mit dem Fahrrad als auch denjenigen zu Fuss insbesondere auf den Arbeits- und Einkaufswegen existieren, während der Anteil des LV an den Freizeitwegen bereits verhältnismässig hoch ist.

Résumé

Le présent rapport, établi sur la base du microrecensement mobilité et transports (MRMT) des Offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE), traite du rapport entre mobilité douce (MD) et poids corporel. La mobilité douce comprend les déplacements effectués à pied, à vélo ou à vélo électrique. Dans le présent rapport, les déplacements effectués avec des engins assimilés à un véhicule (EAV), tels que rollers en ligne, planches à roulettes et trottinettes, font également partie de la mobilité douce étant donné qu'il s'agit également d'une forme de mobilité liée à une activité physique.

Les principaux résultats de l'étude peuvent être résumés comme suit:

- La mobilité douce (MD) joue un rôle important en Suisse, même si moins de dix pour-cent de tous les déplacements effectués au quotidien appartiennent cette catégorie. Les autres déplacements sont majoritairement effectués en transports publics ou en transport individuel motorisé. Toutefois, par rapport au temps de trajet, la MD représente une part d'un peu plus de 2/5 de l'ensemble de la mobilité. Aussi faut-il savoir que la part de la MD relative à l'ensemble de la mobilité est restée relativement stable au cours des vingt dernières années.
- La plus grande part de la MD est effectuée à pied. Près de 60 % de la population se déplace un jour moyen de la semaine à pied. Par contre, seuls près de 10 % de la population se déplace un quelconque jour de référence à vélo ou à vélo électrique. La part de la population qui se déplace avec un EAV un jour moyen de la semaine est de 1 %.
- Si l'on tient uniquement compte des étapes de MD d'au moins 10 minutes, près de la moitié de la population (44 %) effectue un jour moyen de la semaine un déplacement d'une durée de 10 minutes ou plus en utilisant un moyen de déplacement de mobilité douce. Pour un tiers (32 %), la durée de déplacement est d'au moins 30 minutes.
- Deux tiers de la mobilité douce sont effectués lors de déplacements de loisirs, alors que près d'un cinquième de la MD est effectué lors de trajets pour se rendre au travail ou à l'école/lieu de formation.