

Von der Wohnung zum Arbeitsplatz: Auf das Auto verzichten

Active Commuting: Leave the Car at Home

Kaum ein/e Leser/in wird es als sensationelle Neuigkeit empfinden, dass Fahrradfahren bzw. Gehen von der Wohnung zum Arbeitsplatz (im Englischen als *active commuting* bezeichnet) eine gute, der Gesundheit förderliche Sache ist. Eine gerade publizierte, prospektive Studie schottischer Autoren wollte allerdings klären, ob Zufußgehen oder Fahrradfahren gesünder ist, und die differenzierten Ergebnisse bergen einige Überraschungen.

Die Teilnehmer kamen aus einer britischen Biobank, die über 500.000 Personen aus der Allgemeinbevölkerung registriert hatte. Aus dieser Population wurden 263.450 (52 %; mittleres Alter 52,6 Jahre) ausgewählt, die einer bezahlten Arbeit nachgingen bzw. im eigenen Betrieb angestellt waren und nicht grundsätzlich von Zuhause arbeiteten.

Aus den Antworten auf einen Fragebogen wurden dann fünf Transportmodalitäten definiert:

- nicht-aktiv (nur Auto bzw. öffentlicher Nahverkehr),
- ausschließlich zu Fuß gehen,
- Fahrradfahren (nur Rad oder gemischt Rad und Gehen),
- gemischtes Gehen (gemischt zu Fuß gehen und Auto/öffentlicher Nahverkehr),
- gemischtes Fahrradfahren (gemischt Fahrrad fahren bzw. Fahrrad fahren/zufuß gehen und Auto/öffentlicher Nahverkehr).

Wöchentliche Strecken und Arbeitstage wurden dann in die Kategorien lang oder kurz eingeteilt.

Endpunkte waren Gesamtmortalität, kardiovaskuläre und onkologische Sterblichkeit sowie die Inzidenz an Kreislauf- und Krebserkrankungen, nachverfolgt über im Mittel fünf Jahre nach Rekrutierung in die Studie. Eine Adjustierung erfolgte in Bezug auf Alter, Geschlecht, Ethnie, Einkommen, Raucherstatus, BMI, Ernährungsgewohnheiten und Freizeitverhalten.

In den fünf Jahren wurden 3748 Krebserkrankungen und 1110 Kreislauf-Erkrankungen dokumentiert. 2430 Teilnehmer verstarben (496 an Herz-Kreislauf-Erkrankungen, 1126 an Krebs).

Einen Teil der Resultate sehen Sie in der Abbildung 1.

Nicht dass Gehen schlecht wäre, aber grosso modo scheint das Fahrradfahren noch mehr an gesundheitlichem Nutzen zu bringen, was die Autoren mit einem größeren Energieverbrauch begründen. Aus meiner Sicht kommt das sehr auf den Streckenverlauf an, aber durchschnittlich dürften die Annahmen stimmen.

Natürlich gibt es auch an dieser Arbeit etwas zu mäkeln. Es handelt sich um eine Beobachtungsstudie mit den üblichen Verzerrungsmöglichkeiten; die in der Biobank registrierten Teilnehmer sind nicht absolut repräsentativ für die Allgemeinbevölkerung; auch lagen nicht für alle Strecken exakte Daten vor.

In Deutschland steigen immer mehr Leute auf das Fahrrad. Wie aus dem Bundesverkehrsministerium verlautet, sollen die Mittel für den Radwegebau aufgestockt werden. Gemessen an den Ausgaben z.B. für Autoverkehrsstraßen oder der anhaltenden steuerlichen Förderung bestimmter Stickoxid-emittierender Motorteknologien und verglichen mit unseren Nachbarländern Niederlande und Dänemark, sind die dafür vorgesehenen Mittel jedoch (k)ein guter Witz.

Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. *BMJ* 2017; 357: j1456. Frei verfügbar unter www.bmj.com/content/357/bmj.j1456

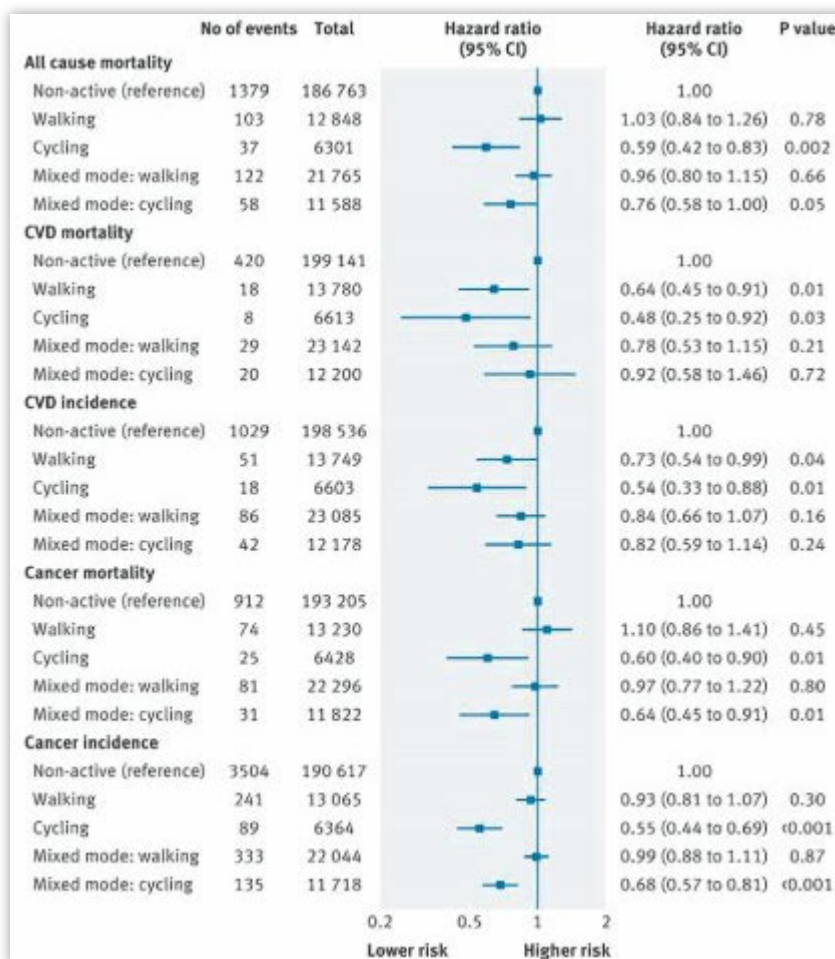


Abbildung 1 Hazard ratio for all cause mortality, cardiovascular disease (CVD) incidence and mortality, and cancer incidence and mortality by commuting mode