

Trendkategorie: Mobilität

# Nachhaltige Mobilität

*Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie (DNS) strebt ein „zukunftsorientiertes Mobilitätssystem“ an, das „ökonomisch, sozial und ökologisch ausgewogen ist“<sup>1</sup>. Damit werden alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit berücksichtigt. Realisiert werden soll dieses Mobilitätssystem über die Verkehrswende<sup>1</sup>.*



Die Verkehrswende soll Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit sichern, alle Verkehrsträger integriert berücksichtigen, sich auf eine wirtschaftliche Infrastruktur stützen können und am Bedarf ausgerichtet sein. Ziel ist es auch, die Verkehrswende sozialverträglich zu gestalten und Arbeitsplätze zu erhalten: Qualifizierungsbedarfe, die die Transformation der Mobilität mit sich bringt, sollen frühzeitig erkannt werden, um Beschäftigungen in neuen Bereichen zu ermöglichen. Gleichzeitig zielt die Verkehrswende auf eine deutliche Reduktion von Treibhausgasemissionen<sup>2</sup>. Denn im Jahr 2023 entfielen 22 % (146 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente, Äq) aller Treibhausgasemissionen Deutschlands auf den Verkehrssektor. Damit verfehlte letzterer sein Klimaziel für 2023 um 13 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq und verringerte seine Treibhausgasemissionen mit –10,9 % im Vergleich zum Jahr 1990 kaum und weniger als alle anderen Sektoren<sup>3</sup>.

Handlungsfelder bei der Verkehrswende sind:

- Personenverkehr: Ausbau und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Personenverkehrs auf der Schiene, Förderung der aktiven Mobilität (zu Fuß und per Fahrrad) sowie Ausbau und Ertüchtigung des Radnetzes,
- Güterverkehr: Verlagerung des Transports auf die Schiene und die Binnenschifffahrt, Elektrifizierung der Schiene,
- Alternative Kraftstoffe (strombasierte E-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe),



## Was beschleunigt, was bremst den Trend?

Größter Treiber einer nachhaltigen Mobilität ist der Klimawandel. Laut Bundes-Klimaschutzgesetz muss der Verkehrssektor seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 48 % im Vergleich zu 1990 reduzieren<sup>8</sup>. Die Politik hat bereits Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion im Verkehr getroffen: In der Europäischen Union (EU) sollen ab 2035 z. B. nur noch Pkw zugelassen werden, die CO<sub>2</sub>-emissionsfrei fahren<sup>9</sup>. Deutschland soll zudem z. B. Leitmarkt für Elektromobilität werden. Bis 2030 sollen mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw in Deutschland zugelassen sein und mindestens eine Million öffentliche Ladesäulen zur Verfügung stehen<sup>2;10</sup>. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz setzt bei der öffentlichen

- Antriebswechsel im Bereich der Personenkraftwagen (Pkw): Erhöhung des Anteils batterieelektrischer Pkw bei Neukäufen,
- Antriebswechsel im Bereich der Nutzfahrzeuge: Nutzung von Lastkraftwagen (Lkw) mit klimaschonenden Antrieben (batterieelektrisch, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebe, hybride (Oberleitungs-)Antriebe), Ausbau einer bedarfsgerechten Lade-, Tank- und Oberleitungsinfrastruktur,
- Digitale Vernetzung: Förderung einer multi-modalen und vernetzten Mobilität, Förderung von Sharing-Angeboten zur Mobilität, smarte Verkehrssteuerung<sup>2;4</sup>.

Neben der Verkehrsverlagerung auf emissionsfreie und -arme Mobilitätsoptionen (Fuß- und Radverkehr) und Effizienzsteigerungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) – z. B. durch Leichtbau, kleinere und leichtere Pkw, Leichtlaufreifen, generelles Tempolimit auf Autobahnen und Car-Sharing – trägt auch eine Verkehrsvermeidung z. B. durch Flexibilisierung des Arbeitsortes oder Nutzung von Videokonferenzen zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei<sup>1;5-7</sup>.

Die Trends „alternative Kraftstoffe“ und „vernetzte Mobilität“ werden in eigenen Trendbeschreibungen behandelt.

Beschaffung Mindestziele hinsichtlich der Beschaffung emissionsarmer und -freier Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge<sup>11</sup>.

Der Antriebswechsel bei Lkw und schweren Nutzfahrzeugen soll laut Klimaschutzprogramm 2023 u. a. durch die Einführung von CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerten für schwere Nutzfahrzeuge, die Ausweitung der Lkw-Maut auf schwere Nutzfahrzeuge und die Erhebung eines emissionsabhängigen CO<sub>2</sub>-Aufschlags auf die Lkw-Maut beschleunigt werden. Des Weiteren sollen Förderprogramme für einen klimafreundlichen Lieferverkehr angeboten und Infrastruktur-Grundnetze zum Laden von



batterieelektrischen Lkw im Autobahnnetz und zum Tanken von wasserstoffbetriebenen Lkw entlang des trans-europäischen Verkehrsnetzes in Deutschland aufgebaut werden. Zusätzlich werden der Ladeinfrastruktur- bzw. Tankinfrastrukturausbau für Nutzfahrzeuge an Depots, Logistik-Hubs und Betriebshöfen unterstützt<sup>12</sup>.

Gestärkt wird eine nachhaltige Mobilität auch durch den Wunsch nach größerer Resilienz in Bezug auf globale Ereignisse wie den Ukraine-Krieg und den aktuellen Wandel der Weltordnung und internationaler Beziehungen. Damit einher geht die Absicht, Rohstoffabhängigkeiten zu verringern und die Versorgungssicherheit<sup>2</sup> zu erhöhen. Der Ausbau der erneuerbaren Energien und die Förderung einer umfassenden Kreislaufwirtschaft in Europa tragen dazu bei, Elektromobilität nachhaltiger zu gestalten<sup>2;13</sup>. Gleichzeitig können durch die Kreislaufführung von Materialien und Komponenten der E-Mobilität Wettbewerbsvorteile erzielt werden, da die Materialkosten einen erheblichen Anteil an den Produktionskosten von Batteriezellen bilden<sup>2</sup>.

Das Klimaschutzprogramm 2023 sieht bis zum Jahr 2030 eine Verdoppelung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr sowie eine Erhöhung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 % vor<sup>12</sup>. Dies soll zum einen durch eine Förderung des „kombinierten Verkehrs“ im Bereich der Güterlogistik erreicht werden: Intermodale Ladeinheiten ermöglichen den Haupttransport auf der Schiene oder der Wasserstraße und nur die An- und Abfahrt zum bzw. vom Terminal des kombinierten Verkehrs erfolgt auf der Straße<sup>14</sup>. Zum anderen sollen Deutschlandticket und -takt zur gleichberechtigten Teilhabe an Mobilität in Deutschland beitragen<sup>15</sup> und zur Erreichung des Ziels, die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zum Jahr 2019 zu verdoppeln<sup>16</sup>. Das Klimaschutzprogramm 2023 sicherte zudem Investitionen in die Modernisierung des Schienennetzes, damit Verbindungen verlässlicher und schneller werden<sup>12</sup>. Bis 2030 müssen ca. 3 500 km

Schienennetz in Korridoren mit höchster Auslastung generalsaniert (s. Trendbeschreibung „Modernisierungs-, Sanierungs-, Instandhaltungs-, Ausstattungsstau“) und das Streckennetz weiter ausgebaut werden. Bis zur Fertigstellung kommt es teils zu Einbußen der Betriebsqualität und der Pünktlichkeit, was die Attraktivität der Bahn einschränkt<sup>17</sup>. Erschwerend hinzu kommt, dass allein zur Aufrechterhaltung des aktuellen Angebots im Bereich der Busse, Straßen-, Stadt- oder U-Bahnen aufgrund der demografischen Abgänge bis zum Jahr 2030 eine Personallücke von 60 500 bis 65 500 Fahrerinnen und Fahrern entsteht. Bei der angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 sind 144 000 bis 180 000 Stellen zu besetzen<sup>18</sup>. Bei der Deutschen Bahn fehlen Fahrdienstleitende in den Stellwerken, Fachkräfte im Betriebsdienst und Lokführende.

Der Ausbau und die Verbesserung des Schienennetzes und des ÖPNV, die Entwicklung eines vernetzten Mobilitätssystems, das einen flexiblen und zeiteffizienten Wechsel zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht, sowie eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung sollen dazu beitragen, den derzeit dominierenden Anteil des MIV von ca. 80 % an der motorisierten Verkehrsleistung im Personenverkehr zu reduzieren<sup>12;19;20</sup>.

Die Bundesregierung fördert die aktive Mobilität als Alternative zum MIV z. B. durch den Nationalen Radverkehrsplan 3.0. Zur Förderung der aktiven Mobilität sollen u. a. der Aufbau eines lückenlosen und sicheren Radverkehrsnetzes, der Ausbau von Radschnellverbindungen, sichere und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV und die Umverteilung von Flächen zu Lasten des Kfz-Verkehrs beitragen<sup>21</sup>. Von dieser Umverteilung kann auch der Fußverkehr profitieren, der ebenfalls Teil der aktiven Mobilität ist, für den aber in Deutschland bisher keine eigene „Fußverkehrsstrategie“ vorliegt.

Aktuell weisen Rad- und Fußwege oft noch Verbesserungspotenziale auf, die den dauerhaften Umstieg auf eine aktive Mobilität hemmen: von fehlender Trennung vom Kfz-Verkehr über schlechte Qualität der Oberflächenbeläge, fehlende Barrierefreiheit, mangelnden Winterdienst bis zu schlechter Beleuchtung<sup>21;22</sup>.

Im Bereich der Schifffahrt sieht das Klimaschutzprogramm 2023 den „Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ vor. Handlungsfelder sind u. a. grüne Schifffahrtskorridore, alternative Antriebe und Kraftstoffe und die Förderung des Ausbaus von Landstromanlagen in Häfen<sup>12</sup>. Letzteres vermeidet in Verbindung mit der Landstrompflicht in den Häfen, dass der Bordstrom mit laufenden Schiffsmotoren erzeugt wird.

Ziel des Luftfahrtforschungsprogramms ist es, bis zum Jahr 2026 klimaneutrale Antriebe für die Luftfahrt zu entwickeln<sup>12</sup>. Vielversprechende Ansätze sind synthetisches Kerosin aus grünem Wasserstoff und CO<sub>2</sub>, hybridelektrische Antriebe aus Gasturbine und Elektroantrieb oder der Einsatz von grünem Wasserstoff in Brennstoffzellen für rein elektrische Motoren in kleineren Flugzeugen mit kurzen Reichweiten. Aktuell wird dazu in Reallaboren durch Kooperationen von Forschung und Unternehmen der Luftfahrt ausgerüstet, Herstellern von Triebwerken und Flugzeugen sowie Flughäfen geforscht<sup>23; 24</sup>.

Insgesamt sind für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität systemische Veränderungen notwendig. In diesem Zusammenhang bemängeln Umweltorganisationen, dass die aktuelle Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans auf Prognosen basiert, die das derzeitige Verkehrssystem unverändert fortschreiben und keine nachhaltigere Vision entwickelt wird, die dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum einräumt und die Anforderungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes berücksichtigt<sup>25</sup>. Einer umweltorientierten Verkehrspolitik können auch standortbezogene Interessen der Bundesländer an traditionellen Verkehrskonzepten entgegenstehen, denn Automobilkonzerne und große Flughäfen sichern in einigen Bundesländern viele Arbeitsplätze<sup>5</sup>.

Darüber hinaus ist eine Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens erforderlich<sup>26</sup>. Hemmende Faktoren für die Abkehr vom MIV sind in dem Zusammenhang nicht nur politisch regelbare Defizite wie die beschriebenen Mängel im Bereich der Infrastruktur und Preisgestaltung. Auch gesellschaftliche Werte wie das Auto als Statussymbol und persönliche Haltungen und Gewohnheiten, z. B. der Wunsch nach Komfort oder Autonomie, wirken bremsend<sup>5</sup>. Gesellschaftliche Veränderungen wie die Ermöglichung von hybrider Arbeit im Wechsel zwischen Homeoffice und betrieblicher Arbeitsstätte tragen zu einem suffizienten Konsumverhalten bei, da Arbeitswege eingespart werden.

Greenwashing (Unternehmen werben ohne hinreichende Grundlage mit Umweltfreundlichkeit und Verantwortungsbewusstsein) ist – insbesondere im Bereich der CO<sub>2</sub>-intensiven Mobilität per Flugzeug und Kreuzfahrtschiff – ein weiterer hemmender Faktor. Eine Bewusstseinsbildung für die Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens auf die Umwelt scheint hingegen erfolgsversprechend, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auszubilden<sup>5</sup>.



## Wer ist betroffen?

Nachhaltige Mobilität geht mit einer Transformation einher, die alle Menschen betrifft. Beispielsweise sind Fahrrad und Pedelec die Verkehrsmittel mit dem größtem Wachstumspotenzial. Betroffenheiten im Sinne der Unfallversicherung bestehen diesbezüglich vor allem beim Pendeln: 22 % der Berufstätigen und 28 % der Personen in (Aus-)Bildung pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeit oder (Aus-)Bildungsstätte. Fahrradindustrie und Fahrradhandel bieten Menschen verschiedenster Qualifikationsniveaus neue Arbeitsmöglichkeiten<sup>21; 27</sup>.

In Bezug auf Sektoren beeinflusst der Wechsel zur Elektromobilität neben der Fahrradwirtschaft vor allem die Fahrzeughersteller und -zulieferer der Automobilindustrie, die Hersteller und Zulieferer von Omnibussen und leichten Nutzfahrzeugen sowie den öffentlichen Dienst. Die Elektrifizierung der Schiene betrifft die Deutsche Bahn und den Schienenverkehr. Um die Infrastruktur für Oberleitungen

und die Elektromobilität bereitzustellen und aufrechtzuerhalten, sind insbesondere die elektrotechnische Industrie, die Energiewirtschaft und das Elektrohandwerk gefordert. Die Abfallwirtschaft ist angehalten, eine Infrastruktur zur Wiederverwertung von Komponenten und Rohstoffen der E-Mobilität aufzubauen<sup>2</sup>. Unternehmen des Tiefbaus kommen beim Ausbau des Radverkehrsnetzes zum Einsatz. Kurier-, Express- und Paketdienste prüfen in innerstädtischen Bereichen vermehrt die Zustellung per E-Bike oder Lastenfahrrad<sup>28</sup>. Auch Städte und Gemeinden sind durch Forderungen nach einer nachhaltigen und aktiven Mobilität in der Stadtentwicklung und ÖPNV-Gestaltung gefordert. Fahrrad- und Wandertourismus in Deutschland erfreut sich an Beliebtheit<sup>29; 30</sup>. Flughäfen, die Schifffahrt und die Chemie- und Raffinerieindustrie sind eher durch alternative Kraftstoffe betroffen und die Branche der „Informations- und Kommunikationstechnologien“ ermöglicht eine vernetzte Mobilität.



## Beispiele

### Beispiel 1

☑ [Sicher mit dem Rad zur Schule](#)

### Beispiel 2

☑ [Sachgemäße Behandlung von Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien](#)

### Beispiel 3

☑ [BMDV – Automatisierte XR-Unfallsimulation zum Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer – COLLISION ZERO \(bund.de\)](#)



## Welche Veränderungen ergeben sich für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten?

Die politischen Klimaschutzziele fordern eine zügige Antriebswende, die den betroffenen Branchen eine schnelle Anpassung ihrer Produktionsstrukturen an die Elektromobilität abverlangt. Der Antriebswechsel geht einher mit neuen Berufsprofilen und Kompetenzbedarfen in der Entwicklung, Produktion, Wartung, Reparatur und im Infrastrukturausbau. Damit die Transformation ohne Verluste der bisherigen Fachkräfte gelingt, benötigen Unternehmen eine strategische Personalplanung, die rechtzeitig Umschulungen und Weiterqualifizierungen des vorhandenen Fachpersonals einleitet und diese begleitet<sup>2</sup>. Dadurch können psychische Belastungen wie Überforderung und Unsicherheit sowie Existenzängste durch Kompetenzverlust reduziert werden. Dennoch bleibt ein hoher Zeit- und Umsetzungsdruck insbesondere für Beschäftigte in Betrieben, die die notwendige Infrastruktur bereitstellen. Anderweitige Risiken beim Infrastrukturausbau und in Reparatur und Wartung sind im Wesentlichen bekannt und umfassen z. B. elektrische Risiken bei der Installation von Oberleitungen oder im Umgang mit Hochvoltkomponenten in Ladesäulen oder Elektrofahrzeugen. Unsicherheiten in der Geschwindigkeit des Ausbaus erneuerbarer Energien und der Verfügbarkeit grünen Wasserstoffs führen bei den Automobil- und Zulieferunternehmen zu Planungsschwierigkeiten, da unklar bleibt, wann eine Marktfähigkeit von E-Fuels und der Brennstoffzellentechnik erreicht sein wird<sup>31</sup>. Beim Ausbau der Tankinfrastruktur für wasserstoffbetriebene Lkw sowie im Umgang mit Wasserstoff im Allgemeinen stehen Explosions- und Brandgefahren im Vordergrund.

In Elektrofahrzeugen sind Hochvoltsysteme verarbeitet, die mit Spannungen von 200 bis zu 800 Volt arbeiten und zu elektrischen Gefährdungen in Form von elektrischem Schlag oder Störlichtbögen für Beschäftigte in

der Fahrzeugherstellung, Wartung, Instandhaltung und beim Recycling und der Entsorgung führen können. Betroffen sein können auch Beschäftigte der Feuerwehr bei Unfällen, wenn Elektrofahrzeuge aufgeschnitten werden müssen<sup>32;33</sup>. Beim Laden und beim Betrieb von (Hybrid-) Elektrofahrzeugen entstehen u. a. magnetische Felder im Zwischenfrequenzbereich zwischen etwa 300 Hz und 1 MHz, deren gesundheitliche Wirkungen noch nicht umfassend untersucht sind. Der Gesetzgeber hat jedoch bereits Grenzwerte auch für diesen Frequenzbereich festgelegt. Vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) beauftragte Expositionsmessungen zeigten keine Grenzwertüberschreitungen, aber eine unregelmäßige Verteilung der zwischenfrequenten Magnetfelder mit oft stärksten Feldern im Fußraum vor den Vordersitzen oder unter und hinter der Rückbank<sup>34</sup>. Weitere Forschung soll den Einfluss zwischenfrequenter Magnetfelder beim induktiven Laden auf das Verhalten von Labormäusen und die Tumorzinzidenz untersuchen<sup>35</sup>. Eine Gefährdung für Verkehrsteilnehmende zu Fuß oder auf dem Rad kann dadurch entstehen, dass Elektrofahrzeuge deutlich leiser sind als Fahrzeuge mit Verbrennermotor<sup>33</sup>.

Neue Materialien wie Faserverbundwerkstoffe (z. B. glas- oder kohlefaserverstärkte Kunststoffe) oder Kohlenstoffnanoröhrchen (CNT) werden aufgrund ihrer Energieeffizienzpotenziale im Zuge einer nachhaltigen Mobilität im Leichtbau (z. B. Automobil-, Flugzeug- und Schiffsbau) eingesetzt. CNT können auch die Leistungsfähigkeit von Elektrobatterien deutlich erhöhen<sup>36</sup>. Da einige CNT bei hoher Dosierung in Tierversuchen zu entzündlichen Veränderungen der Lunge führten<sup>37</sup> oder sich in Tierversuchen als kanzerogen erwiesen, sind sie beim Recycling besonders zu beachten<sup>38</sup>.



Im Bereich des ÖPNV schafft die Mobilitätswende Arbeitsplätze, die teils jedoch aufgrund des bestehenden Personal- und Fachkräftemangels nicht (rechtzeitig) besetzt werden können. Mit dem geplanten Ausbau wird der Personalmangel voraussichtlich im ÖPNV und bei der Bahn steigen und zu Mehrbelastungen des verbleibenden Personals in Form von Überstunden und damit zu eingeschränkten Regenerationsmöglichkeiten, negativen Auswirkungen auf das Privatleben und Präsentismus führen<sup>39</sup>.

Durch eine emissionsarme und eine aktive Mobilität reduzieren sich Verkehrslärm und Belastungen durch Stickoxide und Feinstaub. Die Luftqualität verbessert sich<sup>15; 40</sup>. Überdurchschnittlich gefährdet durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen sind Kinder<sup>15</sup>. Aktive Mobilität kann zum Erhalt der Arbeitsfähigkeit beitragen, da Bewegung die körperliche und geistige Fitness erhöht. Das Zur-Schule-Gehen korreliert bei Kindern mit einer positiven kognitiven Entwicklung<sup>41</sup>. Aktive Mobilität steigert auch die Lebensqualität, senkt Krankheitskosten und entlastet die Sozialversicherungssysteme<sup>15; 41</sup>. Pedelecs können je nach Konstitution auch körperlich schwächeren Menschen einen Zugang zur aktiven Mobilität und damit verbundenen Gesundheitsvorteilen ermöglichen<sup>41</sup>.

Allerdings ereignet sich inzwischen jeder fünfte Wegeunfall mit dem Rad: Im Jahr 2022 gab es allein 37 120 Wegeunfälle mit dem Fahrrad<sup>42</sup>. Insgesamt wurden im Jahr 2022 in Deutschland 97 856 Fahrradfahrende und 26 489 Fußgängerinnen und Fußgänger in Verkehrsunfällen verletzt; 474 Fahrradfahrende und 368 Personen im Fußverkehr wurden bei Straßenverkehrsunfällen getötet<sup>43–45</sup>. Dazu beitragen mag der aktuelle Zustand der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Radverkehrsinfrastruktur mit den oben beschriebenen Mängeln in Ausbau, Zustand und Gestaltung. Andere Faktoren sind die Verkehrsdichte und -geschwindigkeit, die Anwesenheit von Schwerlastfahrzeugen, das Verkehrsverhalten sowie Wetter- und Sichtverhältnisse<sup>41</sup>. Unfälle zwischen Lkw und Kleintransportern einerseits und Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern andererseits wären durch Fahrerassistenzsysteme oft vermeidbar<sup>46</sup>.



## Was sind Erkenntnisse und Perspektiven für den Arbeitsschutz?

- ❖ Die Risiken für sichere und gesunde Arbeit im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Mobilität sind weitestgehend bekannt und Präventionsmaßnahmen etabliert.
- ❖ Der Einsatz neuer Materialien im Rahmen des Leichtbaus spielt auch für die nachhaltige Mobilität eine Rolle und sollte durch den Arbeitsschutz beobachtet und mit Forschung, Beratung und Gefährdungsbeurteilung flankiert werden.
- ❖ Da elektromagnetische Expositionen im Zuge der Dekarbonisierung komplexer und multifrequenter werden, ist weitere Forschung erforderlich, um bestehende und ggf. neu aufkommende Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen zu klären.
- ❖ Die Förderung einer nachhaltigen und aktiven Mobilität hat neben der Minderung von Treibhausgasemissionen Co-Benefits hinsichtlich des Erhalts der Arbeitsfähigkeit von Erwachsenen und der kognitiven Entwicklung von Kindern. Ihnen bietet sie zudem die Möglichkeit, ihre Verkehrs- und Mobilitätskompetenz zu üben und zu erweitern<sup>47</sup>.
- ❖ Kooperationen der gesetzlichen Unfallversicherung mit Akteuren im Bereich der Prävention wie Ministerien, Behörden, anderen Sozialversicherungsträgern und weiteren Institutionen können helfen, ein aktives Mobilitätsverhalten von Beschäftigten zu begünstigen und sicher zu gestalten und so gleichzeitig deren Gesundheit zu fördern. Ein erfolgreiches Beispiel ist die gemeinsame Vision Zero im Verkehr des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Unfallversicherung.
- ❖ Mit Blick auf einen zukünftigen Zuwachs an aktiver Mobilität kommt dem Engagement der gesetzlichen Unfallversicherung in der Mobilitäts- und Verkehrserziehung schon im Kindesalter besondere Bedeutung zu. Mit Blick auf den Klimawandel ist verstärkt auch auf ausreichenden UV-Schutz bei aktiver Mobilität hinzuweisen.
- ❖ Bei eigenen Veranstaltungen und bei Dienstreisen achtet die gesetzliche Unfallversicherung auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte und kommt so ihrer Vorbildfunktion nach. Dies trägt positiv zur Sensibilisierung der Gesellschaft für nachhaltiges Handeln bei.
- ❖ Weitere Erkenntnisse und Perspektiven liefern die Trendbeschreibungen „alternative Kraftstoffe“ und „vernetzte Mobilität“.

### Herausgegeben von:

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V.  
(DGUV)  
Glinkastraße 40 · 10117 Berlin  
Telefon: 030 13001-0 (Zentrale)  
E-Mail: [info@dguv.de](mailto:info@dguv.de)  
Internet: [www.dguv.de](http://www.dguv.de)

Institut für Arbeitsschutz der Deutschen  
Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA),  
Risikoobservatorium der DGUV

Verfasst von: Angelika Hauke

### Ausgabe:

Dezember 2024

### Satz & Layout:

Atelier Hauer + Dörfler, Berlin

### Copyright:

Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt. Die Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung gestattet.

Bezug: [www.dguv.de/publikationen](http://www.dguv.de/publikationen)

Die **Literaturliste** ist in der Online-Fassung der Trendbeschreibung verfügbar.

❖ [www.dguv.de/ifa](http://www.dguv.de/ifa)  
🔍 risikoobservatorium

