



Gesund unterwegs

Aktive Mobilität als Gesundheitsressource

Bildquelle: (c) stock.adobe.com/kara.

Zusammenfassung

Aktive Mobilität fördert Bewegung und damit die Gesundheit

- Regelmäßige Bewegung hat eine Vielzahl positiver Effekte auf die Gesundheit und das allgemeine Wohlbefinden.
- 52% der erwachsenen Bevölkerung bewegt sich zu wenig und profitiert dadurch nicht ausreichend.
- Aktive Mobilität kann zur ausreichenden Bewegung und dem Erreichen von Bewegungsempfehlungen beitragen.
- Aktiv mobil ist dabei, wer sich durch eigene Muskelkraft im öffentlichen Raum fortbewegt, meist mit dem Ziel von einem Ort zum anderen zu gelangen.
- Zudem kann aktive Mobilität zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen, wodurch sich wiederum positive Effekte für die Gesundheit ergeben.

Kinder, Jugendliche und Senioren: Wer besonders von aktiver Mobilität profitiert

- Menschen in allen Alters- und Lebensphasen können von aktiver Mobilität profitieren.
- Insbesondere für Kinder und Jugendliche bedeutet aktive Mobilität, sich selbständig im persönlichen Umfeld fortbewegen zu können. Dies kann die Möglichkeiten sozialer Teilhabe verbessern und die Entwicklung fördern.
- Aktive Mobilität im zunehmendem Alter kann einer Vielzahl altersbedingter Gesundheitsprobleme entgegenwirken bzw. diese hinauszögern.
- Bessere Gesundheit und aktive Mobilität als Bestandteil einer selbstbestimmten Mobilität im Alter können zu einer längeren Selbstständigkeit, mehr sozialer Teilhabe und verringerter Einsamkeit führen.

Sichere und barrierearme Infrastruktur ermöglicht aktive Mobilität für alle Menschen

- Menschen sind häufiger aktiv mobil, wenn sie die Rahmenbedingungen dafür als förderlich empfinden.
- Durch sichere Infrastruktur kann aktive Mobilität gefördert und das individuelle Unfallrisiko verringert werden.
- Sichere und barrierearme Infrastruktur motiviert auch Gruppen, die heute aufgrund eines niedrigen Sicherheitsempfindens oder anderer Hürden seltener aktiv mobil sind, unter anderem Frauen und ältere Menschen.

Erwachsene:
WHO Bewegungsempfehlung^{4,5}

min. 150 Minuten

moderate körperliche
Aktivität pro Woche



Kinder:

WHO Bewegungsempfehlung⁶

min. 60 Minuten

moderate körperliche Aktivität
pro Tag



Aktive Mobilität

fördert Bewegung und damit die Gesundheit

Bewegung ist Gesundheitsvorsorge

Regelmäßige Bewegung kann zahlreichen Krankheiten vorbeugen, beispielsweise Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes Typ 2, bestimmten Krebsarten, Demenz sowie Depression und Angststörungen¹. Zudem reduziert Bewegung das Risiko für die Entstehung von Übergewicht². Hinzu kommen weitere positive Effekte regelmäßiger Bewegung, wie eine Verbesserung der muskulären und kardiorespiratorischen Leistungsfähigkeit, der Knochen- und muskulären Gesundheit, der Schlafqualität, der mentalen Gesundheit und der kognitiven Leistungsfähigkeit³. Somit kann das Risiko der frühzeitigen Sterblichkeit gesenkt und die Lebensqualität gesteigert werden.

Bewegungsmangel senkt die Produktivität und kostet Geld

Bewegungsmangel ist in der Bevölkerung weit verbreitet. 52% der in Deutschland lebenden Erwachsenen erreichen den Ausdaueranteil der Bewegungsempfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nicht (mind. 150 Minuten moderater körperlicher Aktivität pro Woche^{4,5}). Auch Kinder und Jugendliche bewegen sich zu einem Großteil zu wenig, so dass die empfohlene Bewegungszeit von täglich mindestens 60 Minuten moderater körperlicher Aktivität (WHO 2020) mehrheitlich nicht erreicht wird⁶. Neben den Folgen von zu wenig Bewegung für die betroffenen Menschen, verursacht der Bewegungsmangel hohe volkswirtschaftliche Kosten. Die Behandlungskosten der negativen Gesundheitsfolgen des Bewegungsmangels betragen im Jahr 2013 in Deutschland ca. 2,16 Mrd. €. Zudem sind Personen, die sich zu wenig bewegen, häufiger krank und im Arbeitskontext weniger produktiv, was Verdienstaussfällen von ca. 0,5 Mrd. € im Jahr 2013 entspricht⁷.

Aktive Mobilität hilft, Bewegungsempfehlungen zu erreichen

Aktive Mobilität beschreibt die Fortbewegung durch die eigene Muskelkraft im öffentlichen Raum, meist mit dem Ziel, von einem Ort zum anderen zu gelangen. Hauptsächlich ist dies das Zufußgehen oder das Fahrradfahren. Aber auch andere Fortbewegungsformen, beispielsweise das Fahren mit dem Pedelec, dem Tretroller oder mit Inlineskates, zählen dazu. Aktive Mobilität ist ein wichtiger Baustein für eine ausreichende Bewegung und kann dazu beitragen, dass mehr Menschen die Bewegungsempfehlungen erreichen⁸. Zudem können auch Fortbewegungsarten mit niedriger Intensität, wie langsames Zufußgehen oder das Fahren mit dem Pedelec, einen gesundheitlichen Nutzen haben^{9,10}.

Aktive Mobilität trägt zu einer gesundheitserhaltenden Umwelt bei

Aktive Mobilität kann ein wichtiger Baustein für den Klima- und Umweltschutz sein, wenn durch sie emissionsintensivere Mobilitätsformen ersetzt werden. Durch geringere Emissionen können Klimakrisenfolgen, Luftschadstoffe und Lärm reduziert und somit weitere Gesundheitsnutzen erzeugt werden¹¹. Das Potenzial zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen durch Radverkehr wird auf bis zu 19 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent jährlich geschätzt¹².

**Krebssterberisiko:
Radpendeln macht den Unterschied²**



30 % niedriger
bei Radpendelnden

Bewegung rettet Leben – schon wenig hilft viel^{4,5}



 30 min

oder

 20 min



20-30 Minuten moderate Bewegung pro Tag
kann das relative Sterberisiko um 10 % senken

Mehr Bewegung = weniger Kosten⁷



2,16 Mrd. €
Behandlungskosten



0,5 Mrd. €
Verdienstaussfälle

Kinder, Jugendliche und Senioren

Wer besonders von aktiver Mobilität profitiert

Vom gesundheitlichen Nutzen aktiver Mobilität können Menschen in allen Alters- und Lebensphasen profitieren. Einen besonderen Stellenwert hat die aktive Mobilität für das gesunde Aufwachsen und Älterwerden sowie für Gruppen, die aufgrund ihres Gesundheitszustands oder geringer finanzieller Mittel, andere Mobilitätsformen nicht oder nur eingeschränkt nutzen können.

Aktive Mobilität als Bestandteil des gesunden Aufwachsens

Neben den genannten positiven Gesundheitseffekten der aktiven Mobilität schafft diese für Kinder und Jugendliche eine Möglichkeit, selbstbestimmt mobil zu sein. Dies trägt auch zur sozialen Teilhabe bei^{13,14,15,16}. Eine wichtige Form der aktiven Mobilität im Alltag von Kindern ist der aktiv zurückgelegte Schulweg: Ein 15-minütiger Schulweg (einfache Strecke) mit dem Fahrrad oder Skateboard kann bereits die Hälfte der Bewegungsempfehlung von mindestens 60 Minuten täglicher Bewegungszeit abdecken. Außerdem kann ein aktiver Schulweg positive Auswirkungen auf die kognitiven Fähigkeiten sowie schulischen Leistungen haben^{17,18,19,20}.

Aktive Mobilität im Alter hält länger fit und selbstständig

Bei älteren Menschen kann aktive Mobilität dazu beitragen, altersbedingte Gesundheitsprobleme zu reduzieren oder hinauszuzögern. Wer regelmäßig zu Fuß geht oder Fahrrad fährt, kann so beispielsweise dem altersbedingten Muskelabbau entgegenwirken, die Knochendichte stärken und das Sturzrisiko durch verbesserte kognitive Fähigkeiten senken²¹. Zudem kann das Risiko, an einer Demenz zu erkranken, gemindert werden^{22,23,24}. Aktive Mobilität kann auch zum Erhalt der Fahreignungsfähigkeiten von älteren Menschen beitragen - und damit zum sicheren Autofahren auch im Alter^{25,26}. Zudem stellt die aktive Mobilität einen wichtigen Teil selbstbestimmter Mobilität im Alter dar, insbesondere, wenn andere Mobilitätsformen, beispielsweise das Autofahren, nicht mehr möglich sind. Aktive Mobilität im Alter kann somit zur sozialen Teilhabe und Verringerung der Einsamkeit beitragen²⁷.

Aktive Mobilität im Alltag: stark bleiben, klar denken, sicher leben^{1,3,40,41}



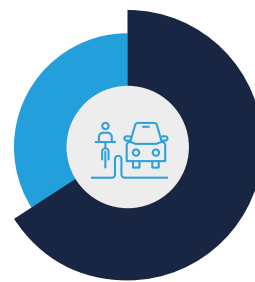
Attraktive und sichere Infrastruktur

ermöglicht aktive Mobilität für alle Menschen

Die Wahrnehmung ist entscheidend

Die Bereitschaft, im Alltag aktiv mobil zu sein, korreliert mit der wahrgenommenen Qualität der Infrastruktur für aktive Mobilität. So geben rund zwei Drittel der Menschen, die selten oder nie Fahrrad fahren, an, sich aufgrund mangelnder Sicherheit in der bestehenden Infrastruktur vom Radfahren abgehalten zu fühlen²⁸. Demgegenüber fühlen sie sich besonders sicher, wenn sie auf ausgebauten Radwegen im Seitenraum oder auf baulich getrennten Radfahrstreifen unterwegs sind. Im Ausbau des Radwegenetzes wird daher ein hohes Potenzial zur Erhöhung der Fahrradnutzung gesehen^{12,29,30}. Für den Fußverkehr sind breite, barrierefreie Fußwege ohne Unterbrechungen und mit guter Beleuchtung wichtig für das Sicherheitsgefühl³¹.

Gute Radwege schaffen Sicherheit und motivieren zum Radfahren²⁸



66 %
der
noch-nicht-Radfahrenden
würden sich auf sicheren
Radwegen wohlfühlen

Mit sicherer Infrastruktur erhöht sich der gesellschaftliche Nutzen

Gesellschaftlich hat aktive Mobilität einen deutlich positiven Einfluss auf die Gesundheit. Dem gegenüber steht jedoch ein erhöhtes individuelles Risiko im Straßenverkehr zu verunfallen (eigene Auswertung nach³²). Ein zentraler Einflussfaktor ist dabei die Beschaffenheit der Infrastruktur^{33,34}. Bei steigender aktiver Mobilität sinkt das relative Risiko, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden³⁷. Durch eine gute und sichere Infrastruktur für die aktive Mobilität kann der Nutzen aktiver Mobilität verstärkt und das individuelle Unfallrisiko gemindert werden. Das Risiko, bei der Nutzung aktiver Mobilität im Straßenverkehr zu verunfallen, ist dort besonders niedrig, wo viele Menschen aktiv mobil sind: Einerseits, weil dort eine gute und sichere Infrastruktur zur Nutzung aktiver Mobilität ermutigt, andererseits, weil hohe Nutzendenzahlen die Präsenz und Wahrnehmung aktiver Verkehrsteilnehmender im Straßenverkehr erhöhen³⁵.

Gute und sichere Infrastruktur ist für alle Menschen da

Von den positiven Effekten guter und sicherer Infrastruktur für aktive Mobilität können insbesondere Gruppen profitieren, die aktuell unterdurchschnittlich aktiv mobil sind. Neben den bereits genannten Gruppen der Kinder und Jugendlichen sowie älteren Menschen, betrifft dies auch Frauen und Personen mit niedrigem Einkommen^{36,37}.

Personen mit niedrigem Einkommen haben ein besonders hohes Potenzial von aktiver Mobilität zu profitieren, da sie seltener über ein Auto verfügen³⁸. Zudem sind sie aufgrund ihrer Wohnlage häufig einer überdurchschnittlich hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung ausgesetzt, die durch eine signifikante Stärkung der aktiven Mobilität gegenüber anderen Verkehrsarten reduziert werden kann³⁹.

Rahmenbedingungen

zur Förderung von aktiver Mobilität



Bewegungsfördernde Infrastruktur im öffentlichen Raum ist die Grundlage, um durch aktive Mobilität die Gesundheit zu fördern und die gesellschaftlichen Kosten des Bewegungsmangels zu senken^{1,4,7}.



Bewegungsfreundliche Strukturen entstehen, wenn sie bewusst geplant, sichtbar gemacht und für alle zugänglich gestaltet werden^{29,12,33}.



Schul- und Arbeitswege bieten ein besonders großes Potenzial für mehr alltägliche Bewegung^{18,21,19,20}.



Verkehrsplanung und Gesundheitsförderung müssen integrativ gedacht werden, um großflächig bewegungsfreundliche Strukturen zu schaffen^{11,12,35}.



Durch mehr sektorübergreifende Forschung kann ein Verständnis dafür geschaffen werden, wie aktive Mobilität wirksam zur Gesundheitsförderung beiträgt und entsprechend gehandelt werden kann^{9,10,11}.

Literaturverzeichnis

- 1 Posadzki, P et al. (2020), 'Exercise/Physical Activity and Health Outcomes: An Overview of Cochrane Systematic Reviews', *BMC Public Health*, 20.1, p. 1724, doi:10.1186/s12889-020-09855-3.
- 2 Brown, T et al. (2019), 'Interventions for Preventing Obesity in Children', ed. by Cochrane Public Health Group, *Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2024.8, doi:10.1002/14651858.CD001871.pub4.
- 3 Kemei, P et al. (2022), 'Improving Youth Physical, Mental and Social Health through Physical Activity: A Systematic Literature Review', *Health Promotion Journal of Australia*, 33.3, pp. 590–601, doi:10.1002/hpja.553.
- 4 RKI (2024), 'Gesundheitsberichterstattung: Bewegungsverhalten (Ab 18 Jahre)' https://www.gbe.rki.de/DE/Themen/EinflussfaktorenAufDieGesundheit/GesundheitsUndRisikoverhalten/KoerperlicheAktivitaet/Bewegungsverhalten/bewegungsverhalten_node.html?darstellung=0&kennzahl=1&zeit=2019&geschlecht=0&standardisierung=0.
- 5 WHO (2020), WHO Guidelines on Physical Activity and Sedentary Behaviour, 1st ed, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/336656/9789240015128-eng.pdf>.
- 6 Loss, J et al. (2023), 'Wie steht es um die Gesundheit von Mädchen und Jungen in der COVID-19-Pandemie? Ausgewählte Ergebnisse der KIDA-Studie'. *Journal of Health Monitoring* (2):40--58 <https://edoc.rki.de/handle/176904/11126>.
- 7 Ding, D et al. (2016), 'The Economic Burden of Physical Inactivity: A Global Analysis of Major Non-Communicable Diseases', *The Lancet*, 388.10051 (2016), pp. 1311–24, doi:10.1016/S0140-6736(16)30383-X.
- 8 Buehler, R. et al (2019), 'Active Travel as Stable Source of Physical Activity for One Third of German Adults: Evidence from Longitudinal Data', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123, pp. 105–18, doi:10.1016/j.tra.2018.09.022.
- 9 Bourne, J. et al (2018), 'Health Benefits of Electrically-Assisted Cycling: A Systematic Review', *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 15.1, p. 116, doi:10.1186/s12966-018-0751-8.
- 10 Riiser, A. et al. (2022) and others, 'E-Cycling and Health Benefits: A Systematic Literature Review with Meta-Analyses', *Frontiers in Sports and Active Living*, 4, p. 1031004, doi:10.3389/fspor.2022.1031004.
- 11 WHO (2022), 'Radfahren und Zufußgehen können dazu beitragen, Bewegungsmangel und Luftverschmutzung zu verringern, Menschenleben zu retten und das Klima zu schützen', <https://www.who.int/europe/de/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change>.
- 12 Doll, C. et al. (2024) 'Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen. Neue Prognoseverfahren für Angebot und Nachfrage im Fahrradland Deutschland bis 2035, Langfassung. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Karlsruhe, im Auftrag des ADFC Bundesverbands, Berlin.', 2024.
- 13 Bollenbach, L. et al. (2023), 'Social Participation in the City: Exploring the Moderating Effect of Walkability on the Associations between Active Mobility, Neighborhood Perceptions, and Social Activities in Urban Adults', *BMC Public Health*, 23.1, p. 2450, doi:10.1186/s12889-023-17366-0.
- 14 Haufe, S. et al. (2022), 'Impact of Electrically Assisted Bicycles on Physical Activity and Traffic Accident Risk: A Prospective Observational Study', *BMJ Open Sport & Exercise Medicine*, 8.4, p. e001275, doi:10.1136/bmjsem-2021-001275.
- 15 Logan, G. et al. (2023), 'Benefits, Risks, Barriers, and Facilitators to Cycling: A Narrative Review', *Frontiers in Sports and Active Living*, 5, p. 1168357, doi:10.3389/fspor.2023.1168357.
- 16 Zentralinstitut für Seelische Gesundheit ZI (2024), 'Körperliche Aktivität kann negative Konsequenzen des Alleinseins kompensieren', 20 February 2024 <https://www.zi-mannheim.de/institut/news-detail/koerperliche-aktivitaet-kann-negative-konsequenzen-des-alleinseins-kompensieren.html>.
- 17 García-Hermoso, A. et al. (2017), 'Associations between the Duration of Active Commuting to School and Academic Achievement in Rural Chilean Adolescents', *Environmental Health and Preventive Medicine*, 22.1, p. 31, doi:10.1186/s12199-017-0628-5.
- 18 Martínez-Gómez, D. et al. (2011), 'Active Commuting to School and Cognitive Performance in Adolescents: The AVENA Study', *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 165.4, p. 300, doi:10.1001/archpediatrics.2010.244.
- 19 Ruiz-Hermosa, A. et al. (2019), 'Active Commuting to and from School, Cognitive Performance, and Academic Achievement in Children and Adolescents: A Systematic Review and Meta-Analysis of Observational Studies', *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16.10, p. 1839, doi:10.3390/ijerph16101839.
- 20 Martin L Van Dijk, M. et al. (2014), 'Active Commuting to School, Cognitive Performance, and Academic Achievement: An Observational Study in Dutch Adolescents Using Accelerometers', *BMC Public Health*, 14.1, p. 799, doi:10.1186/1471-2458-14-799.
- 21 Batcir, S. & Melzer (2018), 'Daily Bicycling in Older Adults May Be Effective to Reduce Fall Risks—A Case-Control Study', *Journal of Aging and Physical Activity*, 26.4, pp. 570–76, doi:10.1123/japa.2017-0263.
- 22 Leyland, L. et al. (2019), 'The Effect of Cycling on Cognitive Function and Well-Being in Older Adults', ed. by Maria Francesca Piacentini, *PLOS ONE*, 14.2, p. e0211779, doi:10.1371/journal.pone.0211779.
- 23 Livingston, G. et al. (2016), 'The Lancet International Commission on Dementia Prevention and Care', https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1567635/1/Livingston_Dementia_prevention_intervention_care.pdf.
- 24 WHO (2022), WHO - Zufußgehen Und Radfahren: Neueste Erkenntnisse Zur Unterstützung von Politikgestaltung Und Praxis, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/363524/9789289058346-ger.pdf?sequence=1&isAllowed=y> 2022.
- 25 Katayama, A. et al. (2023), 'Enhancing Driving Ability in Older Adults through Health Exercises and Physical Activity: A Randomized Controlled Trial', *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20.19, p. 6802, doi:10.3390/ijerph20196802.
- 26 Marmeleira J. et al. (2012), 'Associations of Physical Activity with Driving-Related Cognitive Abilities in Older Drivers: An Exploratory Study', *Perceptual and Motor Skills*, 115.2, pp. 521–33, doi:10.2466/10.06.25.PMS.115.5.521-533.
- 27 Mollenkopf, H. & Flaschenträger, P. (1996), 'Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter', *WZB Discussion Paper No. FS III 96-401*, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/50202/1/226545474.pdf>.
- 28 sinus (2023), 'Fahrrad-Monitor 2023', https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-langfassung.pdf?__blob=publicationFile.
- 29 D-A-CH (2022), Verkehr-Infrastruktur, Forschung, 'VERA - Verlagerungswirkung von Radverkehrsanlagen', https://projekte.ffg.at/anhang/679394c06ad4d_VERA_Ergebnisbericht.pdf.
- 30 Hummel S. (2023), 'Fahrradstraßen. Einsatzkriterien und Gestaltungsempfehlungen für die Praxis', (Bergische Universität Wuppertal), <https://elepub.bib.uni-wuppertal.de/ubwhs/download/pdf/7289780>
- 31 Factum (2013), 'NutzerInnenbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab?', <https://digital.wienbibliothek.at/download/pdf/4555199.pdf>, 2013.
- 32 BMDV (2025), 'Verkehr in Zahlen 2024/2025', https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen23-24-pdf.pdf?__blob=publicationFile
- 33 PGV-Alrutz et al. (2024), 'Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit', https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Studie_Szenarien-Untersuchung_Radverkehrssicherheit_barrierefrei.pdf.
- 34 Schepers, P et al. (2014), 'A Conceptual Framework for Road Safety and Mobility Applied to Cycling Safety', *Accident Analysis & Prevention*, 62 2014, pp. 331–40, doi:10.1016/j.aap.2013.03.032.
- 35 Castro, A. et al (2018), Exposure-Adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries, *International Transport Forum Discussion Papers*, 2018/05, doi:10.1787/1d022267-en.
- 36 Battiston, A. et al. (2023), 'Revealing the Determinants of Gender Inequality in Urban Cycling with Large-Scale Data', *EPJ Data Science*, 12.1, doi:10.1140/epjds/s13688-023-00385-7.
- 37 RKI (2024), 'Themenschwerpunkt: Übergewicht und Adipositas', <https://www.rki.de/DE/Themen/Nichtuebertragbare-Krankheiten/Koerperliche-Gesundheit/Adipositas-und-Uebergewicht/themenschwerpunkt-adipositas.html>.
- 38 infas et al. (2018), 'Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht', https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
- 39 Mattioli, G. (2021), 'Transport Poverty and Car Dependence: A European Perspective', in *Social Issues in Transport Planning, Advances in Transport Policy and Planning*, 8 (Academic Press), pp. 101–35.
- 40 <https://link.springer.com/article/10.1007/s40279-018-1023-0> (Dinu et al. 2019)
- 41 <https://gh.bmj.com/content/6/6/e005838> (Wu et al. 2021)

Herausgebende

ROBERT KOCH INSTITUT



Robert Koch-Institut (RKI)

Nordufer 20
13353 Berlin

+49 (0)30 18754 0
www.rki.de



**Bundesanstalt für Straßen-
und Verkehrswesen (BAST)**

Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach

+49 (0)02204 43-0
post@bast.de
www.bast.de

Autorinnen und Autoren

Hendrik Beeh

Hendrik.Beeh@ifeu.de

Johann Helmann

Johann.Helmann@ikem.de

Fabian Bergk

fabian.bergk@ifeu.de



**Institut für Energie- und
Umweltforschung Heidelberg gGmbH**

Wilckensstraße 3
69120 Heidelberg
+49 (0)6221 4767 0

+49 (0)6221 4767 0
ifeu@ifeu.de
www.ifeu.de



**Institut für Klimaschutz,
Energie und Mobilität e.V.**

Magazinstraße 15-16
10179 Berlin

+49 (0)30 408 1870 10
info@ikem.de
www.ikem.de

Danksagung

Herzlich bedanken möchten wir uns bei den Teilnehmenden des Fachgesprächs „Aktive Mobilität und Gesundheit“ des Bundesministeriums für Gesundheit (BMG) und Bundesministeriums für Verkehr (BMV) für die hilfreichen und konstruktiven Rückmeldungen.