

EUR/ICP/EHCO 02 02 05/9 Rev.4
09029 – 16. Juni 1999

CHARTA VERKEHR, UMWELT UND GESUNDHEIT

Titelbild: Justyna Harasim, 14 Jahre, Szkoła Podstawowa, Wisniówie Elcki, Polen.
Diese Schule gehört dem Europäischen Netzwerk Gesundheitsfördernde Schulen an, einem Gemeinschaftsprojekt der Europäischen Kommission, des Europarats und des WHO-Regionalbüros für Europa.

Charta Verkehr, Umwelt und Gesundheit

Präambel

Wir, Minister und Delegierte der Europäischen Mitgliedstaaten der WHO¹, die für Verkehr, Umwelt und Gesundheit zuständig sind –

1. ERKENNEN AN, daß der Verkehr im Leben von heute eine wesentliche Rolle spielt. Der Verkehr eröffnet uns Zugang zu Gütern und Dienstleistungen, ermöglicht den Menschen eine größere Bewegungsfreiheit und eine bessere Lebensqualität und spielt eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung unserer Gemeinwesen;
2. SIND BESORGT DARÜBER, daß man bisher nicht in vollem Umfang erkannt hat, welche Auswirkungen verkehrspolitische Entscheidungen auf Gesundheit und Umwelt haben. Wir müssen sicherstellen, daß das Wohlergehen unserer Gemeinwesen an erster Stelle steht, wenn Beschlüsse ausgearbeitet und gefällt werden, die Verkehr und Infrastrukturpolitik betreffen;
3. ERKENNEN, daß:
 - 3.1 der motorisierte Verkehr, vor allem der Straßenverkehr, weiterhin zunimmt, was umwelt- und gesundheitsschädliche Auswirkungen zur Folge hat. Diese Auswirkungen könnten sich künftig noch verstärken, wenn keine wirksamen präventiven und strukturellen Gegenmaßnahmen ergriffen werden;
 - 3.2 der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verringerung der gesundheitlichen Folgen von Unfällen ein hoher Stellenwert eingeräumt werden muß;
 - 3.3 die Umwelt-, Verkehrs- und Gesundheitspolitik im Hinblick auf eine Integration dieser Bereiche besser koordiniert werden muß. Das Konfliktpotential zwischen Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitspolitik wird sich auf allen Ebenen verschärfen, wenn wir jetzt nicht wirksam handeln. Die Zusammenarbeit und Koordination verschiedener Ressorts in der Regierung und in der kommunalen Selbstverwaltung sowie zwischen Regierungen, Öffentlichkeit und Privatsektor müssen verstärkt werden;
 - 3.4 man sich bisher mit den gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrs gesondert befaßt und dabei ihre kumulative Wirkung nicht berücksichtigt hat. Eine bessere Koordinierung mit dem Gesundheitssektor und innerhalb des Gesundheitssektors ist erforderlich;
 - 3.5 die Berücksichtigung der gesundheitlichen Auswirkungen einer Politik in Zulassungsverfahren, Verträglichkeitsprüfungen und Abschätzungen der Kosten und Vorteile von Verkehrsplänen, von Raumplanung, Infrastrukturprogrammen und -investitionen einen umfassenderen Stellenwert erhalten muß;
 - 3.6 der motorisierte Verkehr, und hier insbesondere der Straßen- und Luftverkehr, normalerweise nicht die vollen umwelt- und gesundheitsbezogenen Kosten trägt, was auf dem Transportmarkt negative Anreize und Wettbewerbsverzerrungen schaffen kann;

¹ Die Erklärung der Dritten Ministerkonferenz Umwelt und Gesundheit enthält ein stützendes Statement der Europäischen Kommission (EUR/ICP/EHCO 02 02 05/18 Rev.5).

- 3.7 die Öffentlichkeit im allgemeinen nicht ausreichend über die umwelt- und gesundheitsschädlichen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs aufgeklärt ist und nicht ausreichend darüber Bescheid weiß, wie wichtig es ist, daß der einzelne durch sein Verhalten zur Bewältigung der Probleme beiträgt.

Wir verabschieden diese Charta, die von Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerien erarbeitet wurde. In der Charta werden die Grundsätze, die Strategien und ein Aktionsplan, die uns bei der weiteren Arbeit für ein im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähiges Verkehrswesen als Orientierungshilfe dienen können, dargelegt.

I. Warum Gesundheit ein Anliegen für die Verkehrs- und Umweltpolitik ist: die Sorgen

Wir sind besorgt darüber, daß sich die derzeitigen, vom motorisierten Straßenverkehr dominierten Verkehrsstrukturen (wie in Anhang 1 beschrieben) beträchtlich negativ auf die Gesundheit auswirken.

1. In allen Mitgliedstaaten stellen Verkehrsunfälle, und hier insbesondere Straßenverkehrsunfälle, eine schwerwiegende Ursache für Tod und schwere Verletzungen dar. Die Erfolge, die in einigen Ländern bei der Unfallverringerung erzielt wurden, beweisen jedoch, daß es möglich ist, diese massive gesundheitliche Belastung in allen Ländern wesentlich zu verringern.
2. Der Straßenverkehr trägt stark dazu bei, daß die Menschen der Luftverschmutzung ausgesetzt werden. Die langfristige Exposition gegenüber Luftschadstoffen bei einer die Grenzwerte der Luftgüteleitlinien überschreitenden Belastung ist bei Kindern wie bei Erwachsenen mit einer Reihe von gesundheitsschädlichen Auswirkungen assoziiert, wozu auch die Einwirkungen auf Herz-Kreislauf-Krankheiten und auf Atemwegserkrankungen gehören. Eine solche Exposition bewirkt unter Umständen eine Verkürzung der Lebenserwartung. Einige Schadstoffe, z. B. Benzol und einige Formen von Partikeln, steigern das Krebsrisiko.
3. In Europa ist eine erhebliche Zahl von Menschen einem Verkehrslärmpegel ausgesetzt, der nicht nur eine ernsthafte Belästigung darstellt und Schlafstörungen bewirkt, sondern auch Kommunikationsprobleme auslöst und bei Kindern sogar zu Lernschwierigkeiten führt. Wissenschaftlich erhärtet sich die Annahme, daß zwischen Bluthochdruck und ischämischer Herzkrankheit und einem hohen Lärmpegel ein Zusammenhang besteht. Dabei steigt aufgrund des ständig wachsenden Verkehrsaufkommens der Lärmpegel im Freien weiterhin an.
4. Bewegungsfördernde Verkehrsformen, wie Radfahren und Gehen, bieten allein oder im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Möglichkeit beträchtlicher gesundheitlicher Vorteile; diese Verkehrsformen wurden im Planungs- und Entscheidungsprozeß bisher jedoch häufig übersehen.
5. Starker Straßenverkehr und umfassende Verkehrsinfrastrukturanlagen können Wohngebiete trennen, die sozialen Kontaktmöglichkeiten beschneiden, die Lebensqualität der Menschen verringern und im Nahbereich die zwischenmenschlichen Unterstützungsmöglichkeiten beeinträchtigen.
6. Durch Unfälle beim Transport gefährlicher Güter und durch die von der Verkehrsinfrastruktur ausgehende Belastung bzw. durch Schwermetalle in Auspuffgasen, durch Enteisungsmittel, verschütteten Treibstoff, die Freisetzung von Treibstoff und anderen Schadstoffen aus

Straßen- und Schienenfahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen usw. kann der Verkehr Boden, Wasser und Luft kontaminieren.

7. Alle Menschen sind bis zu einem gewissen Grad den vom Verkehr ausgehenden gesundheitlichen Risiken ausgesetzt, doch die gesundheitsschädlichen Auswirkungen verteilen sich unverhältnismäßig stark auf die Schwächsten in unserer Gesellschaft, auf Behinderte oder Menschen, deren Hör- oder Sehvermögen eingeschränkt ist, auf ältere Menschen, auf die sozialen Randgruppen, auf Kinder und Jugendliche sowie auf die Menschen, die in Gebieten mit verstärkter und kumulativer Luftverschmutzung und Lärmbelastung leben oder arbeiten.

II. Was bisher geschehen ist: der Sachstand

Wir fühlen uns ermutigt durch die Initiativen, die mit der Annahme einer Reihe von politischen Erklärungen, Übereinkommen und Protokollen (wie in Anhang 2 aufgelistet) bereits ergriffen wurden. Insbesondere gilt dies für das gesundheitspolitische Rahmenkonzept „Gesundheit für alle“ der WHO, für die Erklärung von Helsinki über Maßnahmen für Umwelt und Gesundheit in Europa und die Wiener Erklärung und das Programm für gemeinsame Maßnahmen im Verkehrs- und Umweltbereich, die unter der Schirmherrschaft der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) verabschiedet wurden, aber auch für die einschlägige EU-Gesetzgebung. Wir bekräftigen unsere in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Gesundheit bereits eingegangenen Verpflichtungen und erkennen die Schritte an, die schon unternommen wurden, um einen im Sinne von Gesundheit und Umwelt zukunftsfähigen Verkehr zu schaffen. Trotz dieser vorwärtsweisenden Schritte sind wir jedoch besorgt darüber, daß die Auswirkungen, die verkehrspolitische Entscheidungen auf Gesundheit und Umwelt haben, bisher noch nicht vollständig erkannt worden sind.

1. Wir erkennen, daß die Durchsetzung der derzeitigen, die Sicherheit im Straßenverkehr betreffenden Gesetze verbessert werden muß.

2. Wir legen den Mitgliedstaaten nahe, die für Verkehr, Umwelt und Gesundheit relevanten rechtlich bindenden Instrumente der UN/ECE zu ratifizieren, sofern sie dies nicht bereits getan haben.

3. Wir sind besorgt darüber, daß in vielen Ländern zukunftsfähigere Verkehrsformen, vor allem der öffentliche Verkehr und der Gütertransport auf der Schiene, gegenüber dem Straßenverkehr Marktanteile einbüßen. Dieser Trend wird noch durch die Tatsache verstärkt, daß die Mehrheit der in die Verkehrsinfrastruktur fließenden Investitionen, nicht zuletzt in den Ländern, die sich in einer wirtschaftlichen Umstellungsphase befinden, dem Straßennetz zugute kommt.

Wir betonen, daß es dringend erforderlich ist, den nächsten Schritt zu unternehmen, um den Bemühungen um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung Nachdruck zu verleihen, indem gesundheitliche Anforderungen volle Berücksichtigung finden und die Umwelt- und Gesundheitsbehörden auf transnationaler, nationaler, teilnationaler und kommunaler Ebene in Verkehrs-, Raumordnungs- und Infrastrukturpolitik betreffende Entscheidungen einbezogen werden.

III. Wo wollen wir hin: Grundsätze, Konzepte und Leitstrategien für einen im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähigen Verkehr

Wir haben beschlossen (wie in Anhang 3 beschrieben), **in unsere verkehrspolitischen Konzepte die Grundsätze einer für Gesundheit und Umwelt zuträglichen, nachhaltigen Entwicklung aufzunehmen** und zwar insbesondere die folgenden:

- Nachhaltigkeit,
- das Vorsorgeprinzip,
- Prävention,
- den Schutz und die Förderung von Gesundheit und Sicherheit,
- das Verursacherprinzip, das auch eine Internalisierung der externen Effekte beinhaltet,
- die multisektorale Integration von Umwelt- und Gesundheitserfordernissen und die Einbeziehung der Gesundheitsbehörden in Entscheidungen, die Verkehrs-, Raumordnungs- und Infrastrukturpolitik betreffen,
- Chancengleichheit,
- Öffentlichkeitsbeteiligung und Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen,
- Subsidiarität,
- Effizienz.

Wir werden diesen Grundsätzen und Konzepten folgen und in unsere verkehrspolitischen Konzepte Leitstrategien für die Schaffung eines im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähigen Verkehrs aufnehmen und dabei vor allem synergistische Kombinationen der folgenden strategischen Schlüsselemente anwenden:

1. Verringerung der Notwendigkeit, Kraftfahrzeuge zu benutzen, durch die Anpassung der Raumordnungspolitik sowie der städtischen und regionalen Planungspolitik;
2. Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträgliche und gesundheitsförderliche Verkehrsformen;
3. Einsetzung der besten verfügbaren Techniken und Umsetzung der höchsten Umwelt- und Gesundheitsstandards;
4. Anwendung von strategischen Gesundheits- und Umweltindikatoren und von Verträglichkeitsprüfungen, unter Beteiligung der Umwelt- und Gesundheitsbehörden;
5. engere Verzahnung der Transportkosten mit der zurückgelegten Kilometerzahl und Internalisierung der verkehrsbedingten Kosten und Vorteile für Umwelt und Gesundheit;
6. Schärfung des Bewußtseins für gesundheits- und bewegungsförderliche Verkehrsformen und Mobilität, darunter für ein effizientes Fahrverhalten;
7. Anwendung innovativer Methoden und Überwachungsinstrumente;

8. Etablierung von Partnerschaften auf internationaler, nationaler, teilnationaler und kommunaler Ebene;
9. Förderung von Pilotprojekten und Forschungsprogrammen zum Thema umwelt- und gesundheitsverträglicher Verkehr;
10. Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit und Einbindung der Öffentlichkeit in die relevanten Entscheidungsprozesse.

IV. Wie werden die Zielvorgaben realisiert: ein Aktionsplan, um ein im Sinne von Gesundheit und Umwelt zukunftsfähiges Verkehrswesen zu erreichen

Nachdem wir beschlossen haben, diesen Aktionsplan aufzustellen, um in Zusammenarbeit ein im Sinne von Gesundheit und Umwelt zukunftsfähiges Verkehrswesen zu gestalten und die Wiener UN/ECE-Erklärung sowie das Programm für gemeinschaftliches Handeln im Verkehrs- und Umweltbereich entsprechend den in Abschnitt III genannten Grundsätzen, Konzepten und Strategien voranzubringen,

WERDEN WIR die in diesem Aktionsplan dargelegten Maßnahmen DURCHFÜHREN und die Empfehlungen der WHO in unsere verkehrspolitischen Konzepte und die damit zusammenhängende Politik aufnehmen und

ERSUCHEN das WHO-Regionalbüro für Europa, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organen, die in diesem Aktionsplan aufgeführten internationalen Maßnahmen durchzuführen und übernehmen es, die WHO-Bemühungen im Rahmen der verfügbaren Mittel zu unterstützen.

A. Berücksichtigung der Umwelt- und Gesundheitserfordernisse und diesbezüglichen Ziele in der Verkehrs- und Raumordnungspolitik und in den entsprechenden Plänen

Wir werden:

1. multisektoral zusammenarbeiten und sicherstellen, daß Umwelt- und Gesundheitserfordernisse Berücksichtigung finden und die zuständigen Behörden in die verkehrsbezogenen Entscheidungsprozesse einbezogen werden, wie beispielsweise zur Verkehrs- und Wasserbewirtschaftungs- und Raumordnungsplanung, zu Infrastruktur-Investitionsprogrammen und bei diesbezüglichen Grundsatzentscheidungen.
2. auf der in den relevanten Foren bereits geleisteten Arbeit aufbauend, die Konzepte und langfristigen Ziele für ein im Sinne von Gesundheit und Umwelt zukunftsfähiges Verkehrswesen festlegen.
3. gestützt auf wissenschaftliche Erkenntnisse und Arbeit sowie die Leitlinien der WHO, die im Anhang 4 genannten Ziele annehmen und in unsere einschlägige Politik aufnehmen, um u. a. folgendes zu verringern:
 - Mortalität, Herz-Kreislauf- und Atemwegsprobleme und Krebsrisiken sowie Probleme der Entwicklung des Nervensystems infolge der verkehrsbedingten Luftverschmutzung;

- Mortalität und Morbidität infolge von Verkehrsunfällen;
- das auf Bewegungsarmut zurückzuführende Risiko für Herz-Kreislauf- und andere Erkrankungen;
- die Lärmbelastung des Menschen.

4. Meßmethoden und Datensammlungsverfahren entwickeln, um laufend verfolgen zu können, inwieweit bei der Verwirklichung der im Anhang 4 genannten Ziele Fortschritte erzielt werden. Solche Überwachungsmaßnahmen sollten auch die Entwicklung von Konzepten zur Verringerung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch den Verkehr und der umweltbezogenen Auswirkungen des Verkehrs unterstützen.

5. Strategien und nationale Aktionspläne überprüfen und gegebenenfalls weiterentwickeln oder nationale Aktionspläne einführen, um, vor allem durch die Weiterentwicklung von Nationalen Aktionsplänen Umwelt und Gesundheit (NEHAPs), in der strategischen Verkehrs- und Raumordnungsplanung eine angemessene Berücksichtigung von Gesundheits- und Umweltbelangen sicherzustellen, und ähnliche Maßnahmen auch auf teilnationaler und kommunaler Ebene fördern.

6. sicherstellen, daß die Gesundheitsbehörden den Auswirkungen ihrer Politik auf den Verkehrssektor voll Rechnung tragen.

7. in ähnlicher Weise wie für andere wichtige Industriebereiche Konzepte zur Verringerung der mit dem Verkehr und seiner Infrastruktur (Flughäfen, Autobahnen, Eisenbahnen, Terminals, Häfen, Tankstellen usw.) verbundenen Luft-, Boden- und Gewässerverschmutzung und Lärmbelastung, Treibhausgasemission und Waldschäden weiterentwickeln oder einführen.

8. sicherstellen, daß zwischen den zur Durchführung der Zielvorgaben von Kioto hinsichtlich der Reduzierung von Treibhausgasen gewählten Strategien sowie den Strategien zur Verringerung anderer für die Gesundheit bedeutsamer Luftschadstoffe, mit speziellem Augenmerk auf den Emissionen von Dieselmotoren, eine synergistische Wirkung erreicht wird.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen:

9. auf der Grundlage der Erkenntnisse über die vollen Auswirkungen sowie die Kombinationswirkungen verkehrsbedingter Gesundheitsrisiken wissenschaftlich fundierte Leitlinien für die Erreichung eines im Sinne von Gesundheit und Umwelt zukunftsfähigen Verkehrs zu entwickeln, durch die insbesondere in Politik und Planung Umwelt- und Gesundheitserfordernisse und diesbezügliche Ziele Berücksichtigung finden, wozu auch gehört, daß, soweit möglich, zum Schutz der öffentlichen Gesundheit Schwellenwerte festgelegt werden.

B. Förderung von Verkehrsmitteln und Konzepten zur Raumordnungsplanung, die sich am positivsten auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirken

Wir werden:

1. Konzepte zur Förderung von gesundheitsförderlichen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln entwickeln und umsetzen und dabei die Wahl solcher Verkehrsmittel anstreben, die geringere spezifische Emissionen und weniger Unfallrisiken bedeuten. Insbesondere werden wir gefahrloses und umweltfreundliches Radfahren und Gehen fördern, indem wir eine sichere Infrastruktur und Netzwerke bieten, Maßnahmen zur Verkehrsregelung umsetzen, Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsbegrenzungen durchsetzen, die unter den jeweiligen örtlichen

Gegebenheiten angemessen sind, und indem wir bei der Straßen- und Siedlungsplanung die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern berücksichtigen.

2. den Bedarf an motorisiertem Verkehr verringern, indem wir Raumordnungskonzepte sowie Pläne zur städtischen und regionalen Entwicklung vorsehen, die es der Bevölkerung ermöglichen, Siedlungen, Wohnungen und Arbeitsplätze sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten leicht mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.
3. öffentliche Verkehrsmittel, Gehen und Radfahren attraktiver machen und eine gleichberechtigte Nutzung dieser Fortbewegungsmöglichkeiten fördern, was nicht zuletzt dadurch erreicht werden soll, daß die öffentlichen Verkehrsmittel, das Gehen und Radfahren im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur Vorrang erhalten.
4. Anreize zur Nutzung der bestmöglichen Technologien bieten und zu ehrgeizigen Standards bezüglich der Kraftfahrzeugemissionen und Anforderungen an die Kraftstoffqualität anregen, um die Sicherheit zu verbessern und Luftschadstoffe, Lärmbelastung und Kraftstoffverbrauch zu verringern.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen:

5. die Auswirkungen der verschiedenen Verkehrsformen auf die Gesundheit der Bevölkerung nach ihrem gesundheitlichen Nutzen bzw. ihren gesundheitlichen Nachteilen zu beurteilen und darüber zu informieren.
6. zu quantifizieren, welche Auswirkungen sich für die Gesundheit der Bevölkerung ergeben, wenn in zunehmendem Maß aktive Fortbewegungsmöglichkeiten, vor allem Gehen und Radfahren, gewählt werden.

C. Gesundheits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen

Wir werden:

1. die gesundheitlichen und umweltbezogenen Auswirkungen von Konzepten, Strategien, Programmen, Projekten und gesetzgeberischen Maßnahmen, die Konsequenzen für Verkehr und die Mobilität haben, bewerten und sicherstellen, daß die Gesundheitsbehörden auf allen Ebenen in solche Prüfungen einbezogen werden.
2. die Umsetzung solcher Prüfungen im Rahmen nationaler und internationaler Verfahren, mit denen Entscheidungen über Investitionen und Infrastrukturprogramme getroffen werden sollen, unterstützen.

Wir fordern die Weltbank, die Europäische Investitionsbank, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung sowie andere Investitionseinrichtungen auf:

3. bei von ihnen unterstützten Infrastruktur-Projekten, die Implikationen für die Verkehrs- und Raumordnungsplanung haben, eine Umwelt- und Gesundheitsverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Wir fordern die WHO auf:

4. in Zusammenarbeit mit der UN/ECE, dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und anderen relevanten internationalen Organisationen Leitlinien für eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung der Konzepte, Strategien, Programme, Projekte und gesetzgeberischen Maßnahmen, die Konsequenzen für den Verkehr haben, aufzustellen.
5. durch Verbreitung von Instrumenten und Methoden, durch den Erfahrungsaustausch über eine gute Praxis sowie durch Bildungsmaßnahmen und fachliche Schulung zur stärkeren Anwendung und Koppelung von Gesundheitsverträglichkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen anzuregen.

D. Verkehr, Umwelt und Gesundheit aus wirtschaftlicher Sicht

Wir werden:

1. die Konsequenzen von Infrastrukturinvestitionen und Raumordnungsplanung für die Gesundheitskosten und deren Folgen für den Verkehr und den Mobilitätsbedarf untersuchen, und zwar nicht nur unter Berücksichtigung der direkten Gesundheitskosten, sondern indem wir auch untersuchen, was es kostet, wenn man sich nicht für gesundheitsfördernde Alternativen entscheidet.
2. Konzepte zur Internalisierung der durch den Verkehr im Gesundheits- und Umweltbereich anfallenden externen Effekte (externen Kosten) fördern, umsetzen und überprüfen. Diese Konzepte werden auch Maßnahmen beinhalten, die sicherstellen sollen, daß die verkehrsbezogenen Kosten die Marginalkosten genauer widerspiegeln.
3. sicherstellen, daß die zur Förderung eines im Sinne von Gesundheit und Umwelt zukunftsfähigen Verkehrs eingeführten Konzepte unter Berücksichtigung sämtlicher Kosten kostenwirksam sind.
4. die schrittweise Abschaffung von Subventionen für umweltverschmutzende Verkehrsmittel fördern.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen:

5. umfassende Orientierungshilfen zu Methoden und praktischen Instrumenten für eine gesundheitsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse der verkehrsbezogenen Entscheidungen zu entwickeln.

E. Besondere Fürsorge für stärker gefährdete Gruppen

Wir werden:

1. unter Berücksichtigung der von der WHO vorzuschlagenden Kriterien die Gruppen, Zeiten, Gegebenheiten und Bereiche ermitteln, für die ein höheres Risiko verkehrsbedingter gesundheitlicher Beeinträchtigungen besteht, und die jeweiligen gesundheitlichen Auswirkungen bei diesen Gruppen wie nachstehend beschrieben laufend beobachten.
2. spezifische Konzepte und Maßnahmen zum Schutz dieser Gruppen, für die das höhere Risiko einer verkehrsbedingten gesundheitlichen Beeinträchtigung besteht, entwickeln, umsetzen und laufend verfolgen.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationsin:

3. Methoden für die Beurteilung und Überwachung der gesundheitlichen Auswirkungen bei Gruppen, für die ein höheres Risiko von verkehrsbedingten gesundheitlichen Beeinträchtigungen besteht, zu entwickeln.
4. für Bevölkerungsgruppen, die aus nachstehenden Gründen einem höheren Risiko ausgesetzt sind, Informationen über verkehrsbezogene gesundheitliche Ziele, Schwellenwerte und Maßnahmen weiterzugeben und einschlägige Leitlinien aufzustellen:
 - a) bei besonderer Anfälligkeit (Kinder, ältere oder kranke Menschen, Flüchtlinge und Einwanderer);
 - b) bei erhöhter Exposition aufgrund von geographischen und topographischen Gegebenheiten, Siedlungsmerkmalen, Reise- und Berufstätigkeit;
 - c) bei Behinderung und sozialer Benachteiligung aufgrund mangelnden Zugangs zu bestimmten Einrichtungen/Möglichkeiten, des Zerfalls von Gemeinschaften und eines erhöhten Unfallrisikos.

F. Noch nicht eindeutig quantifizierte Risiken für die öffentliche Gesundheit

Wir werden:

1. die internationale Zusammenarbeit bei Forschungs- und standardisierten Meßprogrammen sowie die Entwicklung von kostenwirksamen, gegen die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm, Schadstoffen und potentiellen Karzinogenen, wie z. B. Abgase von Dieselmotoren und feine und ultrafeine Partikel, gerichteten Maßnahmen fördern.
2. die internationale Zusammenarbeit bei Meßprogrammen an der Expositionsquelle fördern und die Erforschung der Zusammenhänge zwischen Verkehrsindikatoren, Exposition und Gesundheit unterstützen.

Wir fordern die WHO auf:

3. weitere Untersuchungen über die gesundheitlichen Auswirkungen von Schadstoffen, Schadstoffkombinationen, von Lärm und anderen verkehrsbedingten Gefahren, für die noch keine vollständigen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen und bei denen die Exposition des Menschen beträchtlich ist (z. B. Abgase von Dieselmotoren und vor allem feine und ultrafeine Partikel), durchzuführen, was auch die Untersuchung ihres möglichen karzinogenen Risikopotentials einschließt.
4. soweit möglich Leitlinienwerte für die Umweltbelastung und Exposition gegenüber Schadstoffen und Lärm vorzuschlagen, insbesondere in bezug auf solche Schadstoffe, für die noch keine Leitlinienwerte verfügbar sind, vor allem im Hinblick auf die Überprüfung der Luftgütestandards der Europäischen Gemeinschaft vor dem Jahr 2005.
5. die Untersuchung der gesundheitlichen Auswirkungen von Schadstoffkombinationen, Lärm und der Exposition gegenüber anderen Gefahren zu fördern, einschließlich ihrer Kombinationswirkung innerhalb von Kraftfahrzeugen, für Fußgänger, für Radfahrer und für Personen, die in der Nähe von stark befahrenen Straßen leben und/oder arbeiten, und für solche Expositionen Leitlinien (einschließlich Richtwerten) zu erarbeiten.

6. auf der Grundlage einer Beurteilung der gesundheitlichen Auswirkungen von feinen und ultrafeinen Partikeln Leitlinien zu den gesundheitlichen Risiken einer Exposition weiterzuentwickeln und dabei das Augenmerk besonders auf die Zahl, Masse, Größe, Oberfläche und Zusammensetzung der Partikel zu richten.

7. die Beweise für das Vorhandensein gesundheitlicher Risiken infolge der verkehrsbedingten Bodenbelastung und Gewässerverschmutzung zu beurteilen und Empfehlungen in bezug auf die Möglichkeit, sichere Grenzwerte festzulegen, sowie die Notwendigkeit, Ziele aufzustellen, abzugeben.

8. Untersuchungen über die gesundheitlichen und psychosozialen Auswirkungen des modernen Verkehrs auf die Verkehrsteilnehmer zu fördern.

G. Indikatoren und Verlaufsbeobachtung

Wir werden:

1. Systeme zur Überwachung der verkehrsbedingten Belastungen und Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit schaffen und erforderlichenfalls weiterentwickeln.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen:

2. Indikatoren und Leitlinien für die Messung und Überwachung der gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Allgemeinbevölkerung, auf besonders gefährdete Bevölkerungsgruppen und in stärker gefährdeten Gebieten zu entwickeln und die Wirksamkeit von Interventionen zur Minimierung dieser Auswirkungen zu beurteilen.

H. Pilotmaßnahmen und Forschung

Wir werden:

1. vor allem zusammen mit der WHO Forschungsprogramme und Pilotprojekte fördern und die Resultate in unserer Verkehrs-, Umwelt-, Raumordnungs- und Gesundheitspolitik berücksichtigen.

2. die Bedingungen für Pilotprojekte festlegen, bei denen örtliche Maßnahmen dazu führen sollen, die verkehrsbedingte Verschmutzung und andere negative Auswirkungen zu verringern, beispielsweise durch die Förderung umweltfreundlicherer Fahrzeuge, durch Fahrbegrenzungen für verschmutzungsintensive Fahrzeuge und durch die Förderung des Radfahrens, des Gehens und innovativer öffentlicher Verkehrsmittel, durch örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen und eingeschränkte Parkmöglichkeiten.

3. unsere Anstrengungen verstärken, um die immer noch bestehende Kluft zwischen unserem strategischen Wissen, das sich zugunsten eines im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähigen Verkehrs ausnutzen läßt, und den derzeitigen Verkehrs-, Raumordnungs- und Infrastrukturmustern zu schließen.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen:

4. die Entwicklung eines Forschungsprogramms zu erleichtern, das seinen besonderen Schwerpunkt in der Untersuchung der verkehrsbedingten gesundheitlichen Beeinträchtigungen

und des gesundheitlichen Nutzens von aktiven Fortbewegungsmöglichkeiten wie Gehen und Radfahren hat, und Pilotprojekte, die sich mit verwandten Problemkreisen befassen, zu fördern.

5. gemeinsam mit den Ländern Methoden für die Gesundheitsverträglichkeitsprüfung zu erproben, die Kosten und den Nutzen von Grundsatzinterventionen zu evaluieren sowie Fortbildungsinitiativen und Programme zur Verbreitung von Informationen zu unterstützen.

I. Öffentlichkeitsbeteiligung, Problembewußtsein, Information

Wir werden:

1. den Zugang der Öffentlichkeit zu gesundheitsbezogenen Informationen und die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsprozessen in bezug auf verkehrsbezogene Projekte, Programme, Konzepte, Pläne und Regelungen sowie den Zugang zu Gerichten in derartigen Angelegenheiten in Übereinstimmung mit der Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus sicherstellen. Das sollte vor allem für sämtliche unter dieser Charta ergriffenen Maßnahmen gelten.

2. die Entwicklung und praktische Durchführung von:

- a) Informations-, Aufklärungs- und Kommunikationskampagnen fördern, einschließlich der Kampagnen internationaler Institutionen, um bei Akteuren und Entscheidungsträgern das Problembewußtsein für die Notwendigkeit eines gesundheits- und umweltverträglichen Verkehrs zu schärfen;
- b) Informationskampagnen fördern, die auf die Bevölkerungsgruppen abzielen, welche die am wenigsten umweltverträglichen Verkehrsmittel benutzen.

3. zu den Informationsbemühungen der WHO beitragen und auf nationaler und regionaler Ebene für die Öffentlichkeit sich speziell an bestimmte Bevölkerungsgruppen richtende Informationen über den Verkehr, seine Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit sowie über Strategien und Instrumente für im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähige Verkehrsformen liefern und verbreiten.

Wir fordern die WHO auf:

4. eine Informations-, Aufklärungs- und Kommunikationsstrategie zu entwickeln, um das Bewußtsein der Öffentlichkeit für die verschiedenen Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit des Menschen zu schärfen und die Wahl gesundheits- und umweltverträglicher Verkehrsformen zu erleichtern.

5. einen länderübergreifenden WHO-Verbund für den Informations- und Erfahrungsaustausch über eine gute Praxis in bezug auf im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähige Verkehrsformen zu schaffen.

J. In der Umstellungsphase befindliche Länder und Länder, in denen die Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit ernste Probleme bereiten

Wir werden:

1. mit diesen Ländern bei der Förderung eines im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähigen Verkehrs zusammenarbeiten und sie dabei soweit wie möglich unterstützen.

2. darauf achten, daß in den Ländern, die sich in einer wirtschaftlichen Umstellungsphase befinden, die große Aufgabe, Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitspolitik zu integrieren, gelöst wird, um die gesundheitlichen Auswirkungen des ständig zunehmenden Verkehrsaufkommens zu vermeiden und zu verringern.

Wir fordern die WHO auf, in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationsin:

3. diesen Ländern direkt besondere Orientierungshilfe und Unterstützung zu geben.

V. Umsetzungs- und Follow-up-Prozeß

Wir werden gemeinsam den in dieser Charta dargelegten Aktionsplan **umsetzen** und geeignete Schritte für Anschlußmaßnahmen ergreifen, wobei wir soweit wie möglich die bereits bestehenden Mechanismen für ein Follow-up und für die begleitende Überwachung von Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsbeschlüssen ausnutzen werden, wie z. B. den Europäischen Ausschuß für Umwelt und Gesundheit (EEHC), die Nationalen Aktionspläne Umwelt und Gesundheit (NEHAPs), die von der WHO veranstalteten Europäischen Ministerkonferenzen für Umwelt und Gesundheit, die Wiener UN/ECE-Erklärung und das Programm für gemeinsame Maßnahmen im Verkehrs- und Umweltbereich, die Verkehrs- und Umweltarbeitsgruppe der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und den Prozeß Umwelt für Europa.

Wir werden:

1. mit anderen Ländern in grenzüberschreitenden und internationalen Angelegenheiten zusammenarbeiten und dabei die von der WHO und anderen internationalen Organisationen vorgelegten Leitlinien und Instrumente berücksichtigen;
2. eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen der WHO und anderen zwischenstaatlichen Organen wie der UN/ECE und dem UNEP, Organen der europäischen Integration wie der Europäischen Gemeinschaft und der Mitteleuropäischen Initiative (CEI), der OECD, der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (ECMT), der Europäischen Umweltagentur (EUA), nichtstaatlichen Organisationen (NGOs) und dem Privatsektor fördern.
3. die Öffentlichkeit, NGOs und den Privatsektor dazu anhalten, sich an den Bemühungen um einen im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähigen Verkehr, die eine Förderung des in dieser Charta enthaltenen Aktionsplans bewirken und aktiv zu dessen Umsetzung beitragen, zu beteiligen, und kommunale Behörden und einschlägige städtische Netze in dieser Hinsicht unterstützen.

Wir werden in Zusammenarbeit mit der WHO und anderen internationalen Organisationsin:

4. die Umsetzung der in dieser Charta enthaltenen Beschlüsse weiter verfolgen, indem wir:
 - a) die auf Länderbasis für die Umsetzung der Wiener UN/ECE-Erklärung und des Programms für gemeinsame Maßnahmen im Verkehrs- und Umweltbereich geschaffenen Kontaktstellen ausnutzen und noch vor Ende 1999 weitere, für gesundheitliche Anliegen zuständige Kontaktstellen benennen;
 - b) sicherstellen, daß sich diese Kontaktpersonen wirksam in die weiterführenden Prozesse im Anschluß an die Europäische Ministerkonferenz Umwelt und Gesundheit

der WHO und die Wiener UN/ECE-Erklärung und das Programm für gemeinsame Maßnahmen im Verkehrs- und Umweltbereich einklinken und auf einzelstaatlicher Ebene mit Habitat-Ausschüssen zusammenarbeiten;

- c) aus Vertretern interessierter Mitgliedstaaten und internationaler Organisationen einen Lenkungsausschuß bilden, der die Umsetzung dieser Charta voranbringen und die sektorübergreifende Koordination und internationale Zusammenarbeit öffentlicher und privater Institutionen erleichtern, eng mit der Gemeinsamen UN/ECE-Tagung für Verkehrs- und Umweltfragen (JMTE) zusammenarbeiten und diese Arbeit koordinieren soll.

5. die WHO und die anderen Organisationen, soweit erforderlich, bei der Zusammenstellung eines Überblicks über bestehende Übereinkommen und rechtliche Instrumente im Bereich Verkehr, Umwelt und Gesundheit, wie unten näher ausgeführt, unterstützen und die Vorschläge für weitere benötigte Maßnahmen, die sie auf der Grundlage dieses Überblicks unterbreiten, in Erwägung ziehen.

6. anhand der verfügbaren einschlägigen Informationen die Verbindungen zwischen Verkehrs-, Umwelt-, Raumordnungs- und Gesundheitsressorts regelmäßig verfolgen und über den Stand dieser Zusammenarbeit in der Region berichten.

7. die Fortschritte in Richtung auf Ziele, die einen im Sinne von Umwelt und Gesundheit zukunftsfähigen Verkehr betreffen, und in Richtung auf die Einbeziehung von Gesundheits- und Umweltanliegen in die Gewässer-, Raumordnungs- und Verkehrspolitik im Rahmen bestehender internationaler Überprüfungsprozesse (z. B. der OECD und der UN/ECE-Ökobilanzen) regelmäßig verfolgen.

Wir fordern die WHO auf:

8. im Rahmen des EEHC der Lenkungsgruppe aus interessierten Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen beizustehen.

9. Informationen über neue wissenschaftliche Erkenntnisse, welche die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit betreffen, über Methoden für Umwelt- und Gesundheitsverträglichkeitsprüfungen und über die damit gemachten Erfahrungen sowie über die wirtschaftliche Bewertung verkehrsbedingter gesundheitlicher Wirkungen weiter zu vermitteln.

10. Ziele, Leitlinien und andere für die Umsetzung dieser Charta wichtige Instrumente und die auf die Charta bezogenen Forschungsprioritäten, vor allem im Zusammenhang mit der internationalen Forschungsplattform, zu aktualisieren.

Wir fordern die UN/ECE-JMTE auf:

11. ihre Arbeit in enger Zusammenarbeit mit der in Artikel 4 c) oben genannten Lenkungsgruppe zu koordinieren.

Wir fordern die WHO auf, gemeinsam mit der UN/ECE und in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen:

12. einen Überblick über die bestehenden einschlägigen Übereinkommen und rechtlichen Instrumente vorzulegen, um deren Umsetzung zu harmonisieren und zu verbessern und sie gegebenenfalls weiter zu entwickeln. Ein Bericht über diesen Überblick mit Empfehlungen zu weiteren erforderlichen Schritten sollte spätestens im Frühjahr 2000 vorgelegt werden. Der Bericht sollte auch Überlegungen zur Möglichkeit neuer, rechtlich nicht bindender Maßnahmen sowie zur

Machbarkeit, zur Notwendigkeit und zum Inhalt eines neuen rechtlich bindenden Instruments (z. B. eines Übereinkommens zum Thema Verkehr, Umwelt und Gesundheit) beinhalten, wobei man sich darauf konzentrieren sollte, bereits bestehenden Vereinbarungen inhaltlich Neues hinzuzufügen, und Überschneidungen vermeiden sollte.

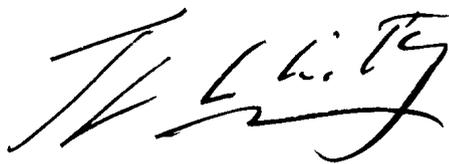
London, 16. Juni 1999



Tessa Jowell, MP
Ministerin für Gesundheit
Vereinigtes Königreich



Michael Meacher, MP
Minister für Umwelt
Vereinigtes Königreich



Lord Whitty of Camberwell
Parlamentarischer Staatssekretär
Ministerium für Umwelt, Verkehr
und die Regionen
Vereinigtes Königreich



Dr. J.E. Asvall
Regionaldirektor für Europa
Weltgesundheitsorganisation

Anhang 1

NACHWEIS FÜR DIE ZUSAMMENHÄNGE ZWISCHEN VERKEHR, UMWELT UND GESUNDHEIT² – WICHTIGE FAKTEN UND ANGABEN

Verkehrsunfälle

Gegenwärtig ist die Zahl der jährlichen Straßenverkehrsunfälle in der Europäischen Region der WHO mit rund 2 Millionen Unfällen mit Verletzungen, 120 000 Toten und 2,5 Millionen Verletzten immer noch inakzeptabel hoch.

Jeder dritte Verkehrstote ist jünger als 25 Jahre.

Die meisten tödlichen Verkehrsunfälle passieren auf der Straße, und zwar sowohl hinsichtlich der absoluten Zahl der Sterbefälle wie in bezug auf die Zahl der Sterbefälle pro zurückgelegtem Kilometer. Beispielsweise starben in der Europäischen Union 1995 44 000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen, während nur 936 bei Zugunglücken ums Leben kamen. Die Sterblichkeitsziffer pro Milliarde zurückgelegter Kilometer ist für die Straße etwa dreimal so hoch wie für den Schienenverkehr (11 bzw. 3,4 Tote pro Milliarde Kilometer). Die weltweite Statistik zur Flugsicherheit zeigt, daß 1997 bei Flugzeugunfällen mit Linienmaschinen insgesamt 916 Menschen ums Leben kamen, was weltweit 0,4 Tote pro Milliarde Flugkilometer entspricht. Auf den Meeren meldet die Weltstatistik für 1996 insgesamt 690 Todesfälle.

Die Anzahl der Verkehrstoten in der Region weist zwar in den letzten zehn Jahren eine fallende Tendenz auf, aber die höchste und die niedrigste Ziffer unterscheiden sich immer noch um fast das Zehnfache.

Auf besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer, entfallen 30–35% der Todesfälle. Die Unfälle von Fußgängern sind fast doppelt so schwer wie die von Autoinsassen.

Luftverschmutzung

In den europäischen Städten wird der Tod von jährlich etwa 80 000 Erwachsenen mit der Langzeitbelastung durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung in Zusammenhang gebracht, wobei der verkehrsbedingte Anteil an der Gesamtbelastung mit (PM₁₀) als Indikator dient.

Die Werte der WHO-Luftgüteleitlinien für die Kurz- wie für die Langzeitexposition werden in der Europäischen Region häufig und erheblich überschritten, vor allem für Ozon, NO₂ und Partikel.

Es häufen sich die Beweise dafür, daß Kinder, die in der Nähe von verkehrsreichen Straßen wohnen, ein etwa 50% höheres Risiko für das Auftreten von Atemwegssymptomen haben als Kinder, die in verkehrsarmen Gegenden leben.

Autoinsassen sind Auspuffgasen wesentlich mehr ausgesetzt als andere Verkehrsteilnehmer.

² Die in Anhang 1 dargelegten Fakten gründen sich auf die von der WHO zusammengetragene Sachkenntnis, was insbesondere durch die Arbeit der wissenschaftlichen Experten erfolgte, die an dem zusammenfassenden Faktenpapier und dem Buch „Transport, environment and health“ gearbeitet haben, die eine ausführliche inhaltliche Diskussion und Literaturhinweise enthalten. Faktenpapier und Buch erscheinen bis zur Dritten Ministerkonferenz Umwelt und Gesundheit und können bei der WHO bestellt werden. Das zusammenfassende Faktenpapier kann außerdem unter <http://www.who.dk/london99> aus dem Internet geholt werden.

1998 erklärte das California Air Resources Board Dieselabgase zu einem „toxischen Luftschadstoff“, und zwar aufgrund der Durchsicht von Tierstudien und epidemiologischen Untersuchungen, die stark darauf hindeuten, daß zwischen der berufsbedingten Belastung durch Dieselabgase und Lungenkrebs ein Kausalzusammenhang besteht. Bereits 1989 gelangte das Internationale Krebsforschungszentrum (IARC) zu dem Schluß, daß „Dieselabgase beim Menschen wahrscheinlich karzinogen wirken“ (Gruppe 2A), während Benzinabgase als beim Menschen „möglicherweise karzinogen“ wirkend eingestuft wurden (Gruppe 2B).

Verkehrslärm

Der Verkehr, vor allem der Straßenverkehr, ist die Hauptursache der menschlichen Lärmbelastung im Freien.

Der Anteil der Bevölkerung in der Europäischen Region, der hohen Lärmpegeln (65 dBLA_{eq} im Laufe von 24 Stunden) ausgesetzt ist, hat sich zwischen 1980 und 1990 von 15% auf 26% erhöht.

Schätzungsweise sind etwa 65% der europäischen Bevölkerung Lärmpegeln (55–65 dBLA_{eq} im Laufe von 24 Stunden) ausgesetzt, die zu starker Belästigung, wie Sprach- und Schlafstörungen, führen.

Kinder, die (z. B. in der Nähe von Flughäfen) ständig hohem Lärm ausgesetzt sind, zeigen eine Beeinträchtigung der Lese- und Konzentrationsfähigkeit sowie der Fähigkeit, Probleme zu lösen.

Lärm kann geistige Tätigkeiten, die Aufmerksamkeit, Erinnerungsvermögen und die Fähigkeit, mit komplexen analytischen Problemen arbeiten zu können, beeinträchtigen. Anpassungsstrategien (abschalten/Lärm ignorieren) und die Bemühungen, die notwendig sind, um auch unter diesen Bedingungen leistungsfähig zu sein, waren mit einem hohen Stresshormonspiegel und hohem Blutdruck verbunden.

Immer mehr spricht dafür, daß zwischen Bluthochdruck, ischämischer Herzkrankheit und hohem Lärmpegel ein Zusammenhang besteht.

Bewegung

Bewegungsarmut ist einer der Hauptrisikofaktoren für Erkrankungen der Herzkranzgefäße, der führenden Todesursache in Europa. Tägliches Gehen und Radfahren hingegen können sich positiv auf die Gesundheit auswirken, da sie den Menschen Bewegung verschaffen und dabei zugleich Lärm und Luftverschmutzung vermindern.

Die gesundheitlichen Vorteile von regelmäßiger Bewegung lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- 50% geringeres Risiko für Erkrankungen der Herzkranzgefäße (d. h. ein ähnlicher Effekt wie das Nichtrauchen)
- 50% geringeres Risiko für Diabetes im Erwachsenenalter
- 50% geringeres Risiko für Fettleibigkeit
- 30% geringeres Risiko für Bluthochdruck
- 10/8 mm Hg niedrigerer Blutdruck bei Patienten mit Bluthochdruck (d. h. eine ähnliche Wirkung wie die, die durch blutdrucksenkende Medikamente erreicht wird).

Zu den weiteren positiven Auswirkungen gehören ein geringeres Risiko für Osteoporose, eine Erleichterung der Symptome bei Stress und Angstzuständen sowie die Prävention von Sturzunfällen älterer Menschen.

Ein flotter Spaziergang bzw. eine Radtour von insgesamt 30 Minuten fast täglich reichen aus, auch wenn sie sich auf zwei bis drei Spaziergänge oder Radtouren von je 10–15 Minuten verteilen, um sich in dieser Weise positiv auf die Gesundheit auszuwirken.

Die durchschnittliche Strecke, die in Europa durch Gehen und Radfahren zurückgelegt wird, beträgt 1,5 bzw. 3,5 km. Für jede dieser Strecken braucht man etwa 15 Minuten, was heißt, daß zwei dieser Strecken pro Tag für die empfohlene „tägliche Dosis“ an Bewegung ausreichen würden.

Psychosoziale Wirkungen

Bestimmte Verkehrsstrukturen wirken sich vielfältig auf die psychische Gesundheit aus, so z. B. auf Risikofreudigkeit und aggressive Verhaltensweisen, auf Depressionen und die posttraumatischen psychologischen Auswirkungen von Unfällen.

Eine hohe Verkehrsdichte kann zu sozialer Abschottung und zur Einschränkung der stützenden zwischenmenschlichen Beziehungen führen, beides Faktoren, die bei älteren Menschen nachweislich mit einer höheren Sterblichkeit und Morbidität im Zusammenhang stehen.

Die sozialen Kontakte zu Spielkameraden in unmittelbarer Wohnnähe sind bei Kindern, die ungehindert vom Straßenverkehr und ohne die Aufsicht von Erwachsenen spielen können, nachweislich doppelt so hoch wie bei Kindern, die ihre Wohnung aufgrund des starken Straßenverkehrs nicht ohne die Begleitung von Erwachsenen verlassen können.

Die Angst vor Unfällen wird von Eltern als die wichtigste Ursache dafür genannt, daß sie ihre Kinder im Auto zur Schule bringen. Dadurch wiederum können sich die Kinder nicht ungehindert zur Unabhängigkeit entwickeln und haben weniger die Möglichkeit, soziale Kontakte aufzunehmen. Gleichzeitig hat dies einen Einfluß darauf, wie sich die Kinder später als Erwachsene zum Auto und zur Bewegung stellen.

Bewegungsarmut, wozu auch gehört, daß man weder geht noch Rad fährt, ist mit psychischen Problemen, wie z. B. Depressionen, verbunden.

Wasser- und Bodenverschmutzung

Unfälle beim Transport gefährlicher Güter können durch die Belastung von Luft, Wasser und Boden zu örtlichen Umwelt- und Gesundheitsrisiken führen.

Die Verkehrsinfrastruktur, Schwermetalle aus Auspuffgasen und Enteisungsmittel, Kraftfahrzeugabfälle (z. B. ausrangierte Autos, alte Reifen oder Batterien), Kraftstoffrückstände sowie Reifenabrieb und Straßenverschleiß, können die Kontamination von Boden und Grundwasser verursachen, was wiederum die Qualität des Trinkwassers und von landwirtschaftlichen Erzeugnissen beeinträchtigen kann.

Schiffe, die Abwasser ins Meer einleiten, können die mikrobiologische Kontamination von Wasser und Schalentieren verursachen. Die Ableitung von Ballastwasser (d. h. Wasser, mit dem man leere Öltanks füllt), führt zur Kohlenwasserstoffbelastung des Wassers.

Stärker gefährdete Gruppen

Der Verkehr wirkt sich unverhältnismäßig stark auf die Gesundheit bestimmter Bevölkerungsgruppen aus. Einige Menschen sind aufgrund ihres jungen oder hohen Alters, wegen Krankheit oder Behinderung anfälliger für Verkehrsrisiken. Andere benutzen mit höheren Risiken verbundene Verkehrsmittel (z. B. Motorräder). Wieder andere sind ausgesetzt, weil sie in stärker durch Schadstoffe und Lärm belasteten Gebieten leben, arbeiten oder sich dort aufhalten (d. h. hier wirken sich bestimmte geographische und topographische Bedingungen und Siedlungskennzeichen verstärkend aus) oder weil dort andere Risiken bestehen bzw. die Gegebenheiten das Gehen und Radfahren nur begrenzt ermöglichen. Zahlreiche verkehrsbedingte Nachteile können sich dabei in den gleichen Wohnvierteln konzentrieren, und zwar oft dort, wo die Menschen sowieso schon unter den schlechtesten sozioökonomischen Bedingungen und mit dem schlechtesten Gesundheitszustand leben.

Anhang 2

ZWECKDIENLICHE INTERNATIONALE MASSNAHMEN – STAND MÄRZ 1999

*(Anmerkung: Dieser Anhang enthält **kein** vollständiges Verzeichnis aller internationalen Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Gesundheit. Das Dokument kann und soll laufend ergänzt werden. Es soll den Lesern der Charta Verkehr, Umwelt und Gesundheit nur eine Liste von bisher ermittelten relevanten Hinweisen bieten. Die Dokumente der Vereinten Nationen wurden im deutschen Sprachraum z. T. mit unterschiedlichen Titeln bzw. noch nicht ratifiziert, weshalb in diesen Fällen nur der englische Titel angeführt wird.)*

Rechtlich bindende Dokumente³

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE)

Luftverschmutzung

The 1979 Convention on Long-range Transboundary Air Pollution and its Protocols, and:

- the 1984 Protocol on the Long-term Financing of the Cooperative Programme for Monitoring and Evaluation of Long-range Transboundary Air Pollution
- the 1988 Protocol on the Control of Emissions of Nitrogen Oxides or their Transboundary Fluxes
- the 1991 Protocol on the Control of Emissions of Volatile Organic Compounds or their Transboundary Fluxes
- the 1994 Protocol on Further Reduction of Sulphur Emissions
- the 1998 Protocol on Heavy Metals
- the 1998 Protocol on Persistent Organic Pollutants

Umweltverträglichkeitsprüfung

The 1991 Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention)

Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

The 1998 Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters (Übereinkommen von Århus)

Transport gefährlicher Güter

The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), of 30 September 1957

Protocol amending Article 1 (a), Article 14 (1) and Article 14 (3) of the European Agreement of 30 September 1957 concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), of 28 October 1993

Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD), of 10 October 1989

³ Die Türkei behält sich ihre Stellungnahme zu den Übereinkommen und Verträgen, die sie nicht unterzeichnet hat, vor.

Transport verderblicher Lebensmittel

Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP), of 1 September 1970

Straßenverkehr und Verkehrszeichen und Lichtsignale

Convention on Road Traffic, of 19 September 1949

Convention on Road Traffic, of 8 November 1968

Protocol on Road Signs and Signals, of 19 September 1949

Convention on Road Signs and Signals, of 8 November 1968

European Agreement supplementing the Convention on Road Traffic (1968), of 1 May 1971

European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals (1968), of 1 May 1971

European Agreement on the application of Article 23 of the Convention on Road Traffic (1949) concerning the dimensions and weights of vehicles permitted to travel on certain roads of the contracting parties, of 16 September 1950

European Agreement supplementing the Convention on Road Traffic (1949) and the Protocol on Road Signs and Signals (1949), of 16 September 1950

European Agreement on Road Markings, of 13 December 1957

Protocol on Road Markings, additional to the European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals, of 1 March 1973

Agreement on Minimum Requirements for the Issue and Validity of Driving Permits (APC), of 1 April 1975

Kraftfahrzeuge

Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions of Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals granted on the basis of these Prescriptions, of 20 March 1958. This includes the relevant technical regulations listed in the Agreement

Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspection of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, of 1997

Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles

Verkehrsinfrastruktur

Declaration on the construction of main international traffic arteries, of 16 September 1950

European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), of 15 November 1975

European Agreement on Main International Railway Lines (AGC), of 31 May 1985

European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), of 1 February 1991

Protocol on Combined Transport on Inland Waterways to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1991, of 1997

European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), of 19 January 1996

Arbeitsbedingungen

European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR), of 1 July 1970

Besteuerung

Convention on the Taxation of Road Vehicles for Private Use in International Traffic, of 18 May 1956

Convention on the Taxation of Road Vehicles engaged in International Passenger Transport, of 14 December 1956

Convention on the Taxation of Road Vehicles Engaged in International Goods Transport, of 14 December 1956

Zivilrecht

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), of 19 May 1956

Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), of 5 July 1978

Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR), of 1 March 1973

Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR), of 5 July 1978

Wirtschaftliche Bestimmungen

General Agreement on Economic Regulations for International Road Transport, of 17 May 1954

Binnenschifffahrt

Convention relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation, of 15 March 1960

Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, of 25 January 1965

Convention on the Measurement of Inland Navigation Vessels, of 15 February 1966

Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Inland Navigation Vessels (CLN), of 1 March 1973

Protocol to the Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels (CLN), of 5 July 1978

Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterways (CVN), of 6 February 1976

Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterways (CVN), of 5 July 1978

Wasserschutz

Übereinkommen über den Schutz und die Nutzung grenzüberschreitender Gewässer und internationaler Seen, 17. März 1996 (Helsinki)

Schieneverkehr

Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF), 9 May 1980 (Bern), including:

- Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV)
- Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM)
- Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)

Vereinte Nationen (UN)

Klimaänderung

Framework Convention on Climate Change (Klimakonvention), of 9 May 1992 (New York)

Kyoto Protocol to the Framework Convention on Climate Change, of 11 December 1997

Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP)

Schutz der Ozonschicht

Vienna Convention for the Protection of the Ozone Layer, of 22 March 1985

Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, of 16 September 1987 and adjustments adopted in London (1990), Copenhagen (1992), Vienna (1995) and Montreal (1997)

Grenzüberschreitende Verbringung von Sondermüll und Chemikalien

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, of 22 March 1989

Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade (PIC Convention), 1998 (Rotterdam)

Europäische Union (EU)

Umweltverträglichkeitsprüfung

Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten

Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten

Sicherheit im Straßenverkehr

Directive 70/156/EEC of 6 February 1970 on the approximation of the laws of the Member States relating to type-approval of motor vehicles and their trailers, as amended

Directive 71/320/EEC of 26 July 1971 on the approximation of the laws of the Member States relating to the braking devices of certain categories of motor vehicles and of their trailers, as amended

Directive 74/408/EEC relating to the interior fittings of motor vehicles (strengths of seats and of their anchorages), as amended

Directive 76/115/EEC relating to anchorages for motor vehicle safety belts, as amended

Directive 77/541/EEC relating to safety belts and restraint systems for motor vehicles, as amended

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (*ABl. L 370 31.12.85.S1*)

Übernommen durch 294A0103(63) (ABl. L 001 03.01.94 S.422)

Abweichend geregelt in 394D0451 (ABl. L 187 22.07.94 S.9)

Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (*ABl. L 370 31.12.85 S.8*)

Geändert durch 390R3314 (ABl. L318 17.11.90 S.20)

Geändert durch 390R3572 (ABl. L 353 17.12.90 S.12)

Geändert durch 392R3688 (ABl. L 374 22.12.92 S.12)

Geändert durch 194N

Übernommen durch 294A0103(63) (Abl. L 001 03.01.94 S.422)

Abweichend geregelt in 394D0451 (Abl. L 187 22.07.94 S.9)

Geändert durch 395R2479 (Abl. L 256 26.10.95 S.8)

Geändert durch 397R1056 (Abl. L 154 12.06.97 S.21)

Geändert durch 398R2135 (Abl. L 274 09.10.98 S.1)

Richtlinie 89/459/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Profiltiefe der Reifen an bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (Abl. L 226 03.08.89 S.4)

Übernommen durch 294A0103(63) (Abl. L 001 03.01.94 S.422)

Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen (Abl. L 373 31.12.91 S.26)

Directive 92/6/EEC on the installation and use of speed limitation devices

Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (Abl. L 235 17.09.96 S.59)

Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Abl. L 046 17.02.97 S.1)

Führerschein

Council Directive 76/914/EEC of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport drivers

Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein: (Abl. L 237 24.08.91 S.1)

Geändert durch 194N

Geändert durch 394L0072 (Abl. L 377 24.12.94 S.86)

Geändert durch 396L0047 (Abl. L 235 17.09.96 S.1)

Geändert durch 397L0026 (Abl. L 150 07.06.97 S.41)

Luftqualität

Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung, geänderte Fassung, einschließlich

Richtlinie 74/209/EWG; Richtlinie 77/102/EWG; Richtlinie 78/665/EWG; Richtlinie 83/351/EWG; Richtlinie 88/76/EWG; Richtlinie 88/609/EWG; Richtlinie 89/458/EWG; Richtlinie 91/441/EWG (die „Konsolidierte Richtlinie“); Richtlinie 94/12/EG; Richtlinie 96/69/EG; Richtlinie 98/69/EG

Richtlinie 72/306/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, geänderte Fassung

Richtlinie 75/716/EWG, zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe, geändert durch Richtlinie 87/219/EWG

Richtlinie 78/611/EWG über den Bleigehalt des Benzins

Richtlinie 80/779/EWG über Grenzwerte und Leitwerte der Luftqualität für Schwefeldioxid und Schwebstaub

Richtlinie 82/884/EWG betreffend einen Grenzwert für den Bleigehalt in der Luft

Richtlinie 85/203/EWG über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid

Richtlinie 85/210/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt von Benzin

Richtlinie 85/536/EWG zur Einsparung von Rohöl durch die Verwendung von Ersatz-Kraftstoffkomponenten im Benzin, geänderte Fassung

Richtlinie 88/77/EWG vom 5. Dezember 1985 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, geändert durch Richtlinie 91/542/EWG

Richtlinie 89/427/EWG über Grenzwerte und Leitwerte der Luftqualität für Schwefeldioxid und Schwebstaub

Richtlinie 92/55/EWG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Auspuffgase)

Richtlinie 92/72/EWG über die Luftverschmutzung durch Ozon

Richtlinie 93/12/EWG über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe, geändert durch Richtlinie 98/70/EG

Richtlinie 94/63/EG vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen

Richtlinie 96/62/EG vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität

Entscheidung des Rates 97/101/EG vom 27. Januar 1997 zur Schaffung eines Austausches von Informationen und Daten aus den Netzen und Einzelstationen zur Messung der Luftverschmutzung in den Mitgliedstaaten

Lärm

Richtlinie 70/157/EWG vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen, geändert durch Richtlinie 84/424/EWG

Richtlinie 78/1015/EWG vom 23. November 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Krafträdern, geändert durch Richtlinie 89/235/EWG; Richtlinie 92/97/EWG

Richtlinie 80/51/EWG vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallluftfahrzeugen

Richtlinie 89/629/EWG vom 4. Dezember 1989 zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen

Richtlinie 92/14/EWG vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), geändert durch Richtlinie 98/20/EG vom 30. März 1998

Richtlinie 96/20/EG vom 27. März 1996 zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG vom 6. Februar 1970 über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt

Zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge

Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

Binnenwasserwege

Richtlinie 76/135/EWG des Rates vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe (*ABl. L 021 29.01.76 S.10*)

Durchgeführt durch 377D0527 (Abl. L 209 17.08.77 S.29)
Geändert durch 378L1016 (Abl. L 349 13.12.78 S.31)
Übernommen durch 294A0103(63) (Abl. L 001 03.01.94 S.422)

Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (Abl. L 301 28.10.82 S.1)

Geändert durch 194N
Übernommen durch 294A0103(63) (Abl. L 001 03.01.94 S.422)

Sicherheit im Seeverkehr und Schutz der Meeresumwelt

Richtlinie 79/115/EWG des Rates vom 21. Dezember 1978 über die Beratung von Schiffen durch Überseelotsen in der Nordsee und im Englischen Kanal (Abl. L 001 03.01.94 S.422)

Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates vom 4. März 1991 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft (Abl. L 068 15.03.91 S.1)

Übernommen durch 294A0103(63) (Abl. L 001 03.01.94 S.422)

92/143/EWG: Entscheidung des Rates vom 25. Februar 1992 über Funknavigationssysteme für Europa (Abl. L 059 04.03.92 S.17)

Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (Abl. L 247 05.10.93 S.19)

Geändert durch 397L0034 (Abl. L 158 17.06.97 S.40)

Geändert durch 398L0055 (Abl. L 215 01.08.98 S.65)

Geändert durch 398L0074 (Abl. L 276 13.10.98 S.7)

List of competent authorities designated by Member States to which the information and notifications provided for in Council Directive 93/75/EEC of 13 September 1993 concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods, shall be addressed (OJ N° C 65 of 1 March 1997, p.3, and modification of the list in OJ N° C 150 of 16 May 1998, p.3)

Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast (Abl. L 319 12.12.94 S.1)

Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Abl. L 319 12.12.94 S.20)

Geändert durch 397L0058 (Abl. L 274 07.10.97 S.8)

96/587/EG: Entscheidung der Kommission vom 30. September 1996 über die Veröffentlichung des Verzeichnisses der von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates als anerkannt gemeldeten Organisationen (Text von Bedeutung für den EWR) (Abl. L 257 10.10.96 S.43)

Geändert durch 398D0403 (Abl. L 178 23.06.98 S.39)

98/295/EG: Entscheidung der Kommission vom 22. April 1998 über die Anerkennung der Gesellschaft „Hellenic Register of Shipping“ gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates (Nur der griechische Text ist verbindlich) (Text von Bedeutung für den EWR)

Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über die Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, geändert durch Richtlinie 98/35/EG vom 25. Mai 1998 (Abl. L 172 17.06.98 S.1)

Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (Abl. L 157 07.07.95 S.1)

Geändert durch 398L0025 Abl. L 133 07.05.98 S.19)

Geändert durch 398L0042 (Abl. L 184 27.06.98 S.40)

Richtlinie 96/40/EG der Kommission vom 25. Juni 1996 zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle (Text von Bedeutung für den EWR)

Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen (*ABl. L 320 30.12.95 S.14*)
Geändert durch 398R0179 (ABl. L 019 24.01.98 S.35)

Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung (*ABl. L 046 17.02.97 S.25*)
Geändert durch 398L0085 (ABl. L 315 25.11.98 S.14)

Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (*ABl. L 034 09.02..98 S1*)

Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (*ABl. L 144 15.05.98 S1*)

Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (*ABl. L 188 02.07.98 S.35*)

Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO/OACI)

Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, and relevant protocols and agreements, and in particular its Annex 16 on Environmental protection

Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO)

Sicherheit auf See

Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), 1960 und 1974

Internationales Freibordabkommen (LL), 1966

Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971

Übereinkommen über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG), 1972

Internationales Übereinkommen über sichere Container (CSC), 1972

Übereinkommen über die internationale Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT), 1976

The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV), 1977

Internationales Übereinkommen über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszugnissen und den Wachdienst für Seeleute (STCW), 1978

Internationales Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR), 1979

Internationales Übereinkommen über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszugnissen und den Wachdienst für Seeleute auf Fischereifahrzeugen (STCW-F), 1995

Meeresverschmutzung

International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL), 1954 (durch MARPOL überholt)

Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (LDC), 1972

Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78)

Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen (INTERVENTION), 1969

Internationales Übereinkommen über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (OPRC), 1990

Haftung und Entschädigung

Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei Ölverschmutzungsschäden (CLC), 1969

Internationales Übereinkommen über die Einrichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (FUND), 1971

Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von nuklearem Material auf See (NUCLEAR), 1971

Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974

Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC), 1976

International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996

Sonstige

Internationales Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL), 1965

Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen (TONNAGE), 1969

Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (SUA), 1988

Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden (SUAPROT), 1988

Internationales Bergungs-Übereinkommen (SALVAGE), 1989

Rechtlich nicht bindende Dokumente

Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Europäische Charta Umwelt und Gesundheit (1989)

Erklärung von Helsinki über Maßnahmen für Umwelt und Gesundheit in Europa (1994)

Aktionsplan Umwelt und Gesundheit für Europa (1994)

GESUNDHEIT21 – Das Rahmenkonzept „Gesundheit für alle“ für die Europäische Region der WHO für das 21. Jahrhundert (1998)

Luftgüteleitlinien (1998)

Leitlinien für die Trinkwassergüte (1993)

Community noise guidelines (erscheint)

Guidelines for Safe Recreational Water Environments (erscheint)

Die Athener Erklärung für Gesunde Städte (1998)

Resolution Gesunde Städte – Stärkung von Maßnahmen zur „Gesundheit für alle“ auf kommunaler Ebene in der Europäischen Region der WHO (EUR/RC48/R3)

Europäische Union (EU)

Communication from the Commission: “The future development of the common transport policy – A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility”, Supplement 3/93 to the Bulletin of the European Communities, drawn up on the basis of COM(1992) 494 final

“Towards sustainability – A European Community programme of policy and action in relation to the environment and sustainable development”, OJ N° C138/5, 17 May 1993

“Community Action Programme for Accessible Public Transport” – Report from the Commission to the Council concerning the actions to be taken in the Community regarding the accessibility of transport to persons with reduced mobility, 26 November 1993

“The citizens’ network – Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe”, European Commission Green Paper, 1996

Mitteilung der Kommission: „Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union: Das Programm für 1997–2001“, COM(1997) 131 endg. 9. April 1997

Communication from the Commission: “A strategy for integrating environment into EU policies”, Cardiff, June 1998, COM(1998) 333 final of 27 May 1998

Conclusions of the European Council, Cardiff, June 1998

Conclusions of the joint Transport and Environment Council, Luxembourg, June 1998

Communication from the Commission: “The common transport policy – Sustainable mobility: Perspectives for the future”, COM(1998) 333 final of 25 May 1998

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Relevant regulations concerning safety and environmental matters in the UIC Code

Einschlägige Bestimmungen zu Sicherheits- und Umweltangelegenheiten im UIC-Kodex)

Manual of ECAC Recommendations and Resolutions relating to Facilitation and Security Matters, ECAC Doc. N° 30 (7th Edition), April 1998 – Section 5: Facilitation of the transport of persons with reduced mobility

Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO)

Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons’ needs, 24 June 1996

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) Resolutionen

- No. 94/6 On the Promotion of Combined Transport
- No. 97/6 On the Development of Combined Transport
- No. 97/3 Comprehensive Resolution on Transport for People with Mobility Handicaps
- No. 66 On Transport and the Environment
- No. 98/1 On the Policy Approach to Internalising the External Costs of Transport
- No. 34 On Pedestrian Safety (1975)
- No. 39 On the Road Safety of Children and Young People
- No. 43 On Monitoring Compliance with Speed Limits and Traffic Lights
- No. 44 On Making Cycling Safer
- No. 50 On Road Safety of Children

- No. 90/4 On Access to Buses, Trains and Coaches for People with Mobility Handicaps
 - No. 91/3 On the Improvement of Road Safety for the Elderly
 - No. 92/3 On Decentralised Road Safety Policies
 - No. 93/5 On Drink as a Factor in Road Accidents
 - No. 97/5 On Cyclists
 - No. 68 On Transport for People with Mobility Handicaps
 - No. 91/8 On Information and Communication
 - No. 94/2 On Access to Taxis for People with Reduced Mobility
- Comprehensive Resolution on Persons with Mobility Handicaps, 21 April 1997
Declaration on “Vulnerable” Transport Users, 21 April 1997
Resolution on Phasing Out Lead in Petrol (forthcoming)

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Vancouver Principles for Sustainable Transport (1996)

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE)

The Vienna Declaration and the Programme of Joint Action adopted by the UN/ECE Regional Conference on Transport and the Environment at the Ministerial Level, November 1997

Århus Declaration on the Phase-out of Added Lead in Petrol, adopted on 24 June 1998 in Århus (Denmark)

Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (UNCED)

Agenda 21: Programme of Action for Sustainable Development, United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) (1992)

Zentrum der Vereinten Nationen für Wohn- und Siedlungswesen (UNCHS)

HABITAT Agenda on Human Settlements (1996)

Central European Initiative (CEI)

Ministerial Declaration of the Central European Initiative (CEI): “Towards sustainable Transport in the CEI Countries” (1997)

Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP)

UNEP International Declaration on Cleaner Production (1998)

Europäische Kampagne zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden

Charter of European Cities and Towns Towards Sustainability (The Ålborg Charter) (1994)

Anhang 3

BESCHREIBUNG DER GRUNDSÄTZE, KONZEPTE UND LEITSTRATEGIEN FÜR DIE ENTWICKLUNG VON GESUNDHEITS- UND UMWELTVERTRÄGLICHEN VERKEHRSFORMEN

Grundsätze und Konzepte⁴

Nachhaltigkeit. Verkehrsaktivitäten sind so handzuhaben, daß die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden können, ohne künftigen Generationen die Fähigkeit zu nehmen, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen.

Das Vorsorgeprinzip. Maßnahmen zur Verhütung der Freisetzung von gesundheits- und umweltschädlichen Verkehrsemissionen dürfen nicht deshalb verzögert werden, weil der ursächliche Zusammenhang zwischen den Emissionen, gegen die sich diese Maßnahmen richten, einerseits und den möglichen schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit andererseits wissenschaftlich nicht eindeutig bewiesen ist.

Verhütung von verkehrsbedingten schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit. Dieser Grundsatz beinhaltet, daß die Verschmutzungsbelastung von Luft, Boden und Wasser, die Unfallrisiken und die Lärmbelastung, die Emission von Treibhausgasen und das Waldsterben auf ein nicht schädliches Niveau abgesenkt werden und daß man die von gefährlichen Substanzen, Technologien oder Prozessen ausgehenden Risiken beurteilt und steuert, so daß deren schädliche Auswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden, was auch heißt, daß sie gar nicht erst eingesetzt oder aber so schnell wie möglich schrittweise wieder abgeschafft werden.

Schutz und Förderung der Gesundheit. Dies beinhaltet das körperliche, psychische und soziale Wohlergehen sowie die Sicherheit aller Menschen, wobei besondere Aufmerksamkeit den Bevölkerungsgruppen zu widmen ist, die durch die Auswirkungen des Verkehrs besonders gefährdet sind, wie z. B. Kindern und Frauen, älteren, behinderten und hörgeschädigten Menschen sowie den Bevölkerungsgruppen, die Verkehrsriskiken am meisten ausgesetzt sind, weil sie in Städten oder „kritischen“ Gebieten wohnen, wo Verschmutzung und Lärm aufgrund der geographischen und topographischen Gegebenheiten verstärkt sind.

Das Verursacherprinzip, das auch die Internalisierung externer Effekte (Kosten) umfaßt. Danach sind alle Kosten der Prävention, Bekämpfung und Verringerung von Verschmutzung vom Verursacher zu tragen. Der Verursacher sollte soweit möglich auch die vollen verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitskosten tragen.

Multisektorale Integration. Umwelt- und Gesundheitsanliegen sind sinnvoll in eine Verkehrs-, Gewässer- und Raumplanungspolitik, in Infrastrukturprogramme und -investitionen sowie andere Planungsaktivitäten, die sich auf Verkehrsfragen beziehen, zu integrieren. Die Umwelt- und Gesundheitsbehörden müssen auf allen Ebenen vollgültig in die Entscheidungsfindung einbezogen werden, und eine internationale Zusammenarbeit, die auf einen zukunftsfähigen und gesundheitsfördernden Verkehr abzielt, wird unterstützt.

Chancengleichheit. Die gesundheitlichen Vorteile des Verkehrs müssen allen zugänglich sein, und die Nachteile dürfen bestimmte Teile der Bevölkerung, vor allem Kinder und Frauen, Behinderte und sozial Benachteiligte, bestimmte Generationen oder bestimmte Regionen, nicht unverhältnismäßig belasten.

⁴ Diese Definitionen wurden speziell für diese Charta aufgestellt.

Information und Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen, die verkehrsbedingte Gesundheits- und Umweltrisiken betreffen, und eine umfassende Verbreitung dieser Informationen müssen bereits zu einem frühen Zeitpunkt gewährleistet sein. Die Öffentlichkeit, NGOs, der private Sektor, Gemeinden und Regionen müssen dazu ermutigt werden, sich an Entscheidungen zu beteiligen, die umwelt- und gesundheitsbezogene Aspekte des Verkehrs betreffen.

Subsidiarität. Entscheidungen und Maßnahmen zur Handhabung verkehrsbezogener Aktivitäten sind auf der geeigneten Verwaltungsebene und möglichst bürgernah zu treffen.

Effizienz. Eine effizientere Nutzung der Verkehrsmöglichkeiten sollte durch ökonomische Instrumente und durch Maßnahmen zur Schärfung des Problembewußtseins erreicht werden.

Leitstrategien

Der Bedarf an Kraftfahrzeugverkehr und die Abhängigkeit von Kraftfahrzeugen müssen reduziert werden, indem sich Raumplanungspolitik sowie Städte- und Regionalplanung auf eine Abkürzung der Verkehrswege ausrichten, einen leichteren Zugang zu gesundheitsfördernden Verkehrsformen gewährleisten und sich darauf konzentrieren, die bereits vorhandenen Verkehrskapazitäten besser auszunutzen.

Das Verkehrsaufkommen muß auf umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Verkehrsformen verlagert werden, indem die Formen unterstützt werden, die zu mehr körperlicher Bewegung beitragen, größtmögliche Sicherheit bieten, niedrigste Emissionen und den geringsten Lärm verursachen und dabei die vorhandenen Ressourcen am meisten schonen. Gleichzeitig muß der Einsatz gesundheits- und umweltschädlicher Verkehrsformen und Technologien gebremst werden.

Die besten verfügbaren Technologien, die besten Normen für Umwelt und Gesundheit, die besten Planungsmethoden und Verkehrspraktiken müssen umgesetzt werden, wobei alle einschlägigen Sektoren und wissenschaftlichen Methoden einzubeziehen sind, z. B. sind Verkehrs- und Raumplaner, Technologen, Experten für Umwelt, öffentliche Gesundheit und Kommunikation zu Rate zu ziehen.

Gesundheits- und Umweltindikatoren sowie Verträglichkeitsprüfungen müssen als Grundlage für Verkehrs-, Gewässer- und Raumplanungspolitik, für Städte- und Regionalplanung, Standortbeschlüsse, Infrastrukturplanung und Investitionsprogramme dienen. In diesen Prozeß sind Umwelt- und Gesundheitsbehörden voll einzubeziehen.

Wettbewerbsverzerrungen auf dem Markt müssen beseitigt werden, indem die verkehrsbedingten Kosten und der Nutzen für Umwelt und Gesundheit internalisiert werden, die Verkehrskosten auf die zurückgelegten Kilometer bezogen und ökonomische Instrumente eingesetzt werden, um zu gesundheitsfördernder Mobilität anzuregen und zu bewirken, daß sich die Benutzung der Verkehrsmittel in diesem Sinne verlagert.

Das Bewußtsein für gesundheitsfördernde Formen des Verkehrs und der Fortbewegung, des Verbrauchs und der Produktion muß gefördert werden, wobei die Vorteile eines gesundheitsdienlichen Verkehrs vermittelt werden müssen, u. a. durch die Medien, durch Aufklärungskampagnen und durch die Weitergabe von Informationen über die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit an die Öffentlichkeit, an wichtige Zielgruppen und Akteure.

Neue Methoden, wie z. B. „Backcasting“ und Verträglichkeitsprüfungen, sowie Indikatoren und andere Werkzeuge zur Überwachung der Einflüsse des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt müssen weiterentwickelt und eingeführt werden, womit man Politikern und Akteuren eine objektive Orientierungshilfe bieten kann.

Auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene müssen zwischen staatlichen und nicht-staatlichen Organen, der Öffentlichkeit, Gesundheits- und Verkehrs-NGOs, der Industrie, dem privaten Sektor usw. Partnerschaften geschaffen werden, wobei synergistisches Handeln sichergestellt sein muß,

so daß Maßnahmen, die auf der einen Ebene ergriffen werden, auf anderen Ebenen keine verkehrsbedingten schädlichen Auswirkungen verursachen. Insbesondere muß die Zusammenarbeit mit den Ländern intensiviert werden, die sich auf die Marktwirtschaft umstellen, und zwar mit dem Ziel, eine gute Praxis in bezug auf einen gesundheitsförderlichen Verkehr zu stützen.

Es müssen Pilotprojekte und Forschungsprogramme, die sich mit Fragen eines umwelt- und gesundheitsverträglichen Verkehrs befassen, ins Leben gerufen und unterstützt werden.

Die breite Öffentlichkeit muß über die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit aufgeklärt werden, und gefördert werden muß die Öffentlichkeitsbeteiligung an den für Verkehrs-, Raumordnungs- und Infrastrukturpolitik und die entsprechende Planung relevanten Entscheidungsprozessen.

Anhang 4

GESUNDHEITSZIELE FÜR VERKEHR, UMWELT UND GESUNDHEIT

Sobald wie möglich und spätestens bis zum Jahr 2004 definiert jeder Mitgliedstaat quantitative oder, soweit das technisch nicht machbar ist, qualitative nationale Gesundheitsziele, um so bei der Verwirklichung der unten angeführten regionalen Gesundheitsziele Fortschritte machen zu können. Bei der Festlegung dieser Ziele berücksichtigen die Mitgliedstaaten vollumfänglich ihre bereits bestehenden internationalen Verpflichtungen und die in anderen einschlägigen Foren laufende Arbeit. Außerdem berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Kostenwirksamkeit und Durchführbarkeit.

Luftgüte

Unter Übereinstimmung mit den WHO-Luftgüteleitlinien sind der verkehrsbedingte Schadstoffausstoß und die menschliche Exposition gegenüber diesen Luftschadstoffen abzusenken, was dazu beitragen soll, Belastungswerte zu erreichen, die die Gesundheit des Menschen nicht gefährden.

- a) Der verkehrsbedingte Schadstoffausstoß und die menschliche Exposition gegenüber Luftschadstoffen, für die laut WHO-Luftgüteleitlinien keine unbedenklichen Grenzwerte angegeben werden können, müssen möglichst weitgehend verringert werden. Dazu gehören Partikel, nachweislich gefährliche flüchtige organische Verbindungen (VOCs) wie Benzol und anhaltende organische Schadstoffe wie polyaromatische Kohlenwasserstoffe, Dioxine, Furane und polychlorinierte Biphenyle.
- b) Die Emission von und die menschliche Exposition gegenüber CO, NO₂ und SO₂ müssen verringert werden, soweit sie hauptsächlich verkehrsbedingt sind.
- c) Die Ozonkonzentration in der Außenluft muß durch eine Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen von VOCs und NO_x gesenkt werden.

Die Exposition gegenüber feinen und ultrafeinen verkehrsbedingten Partikeln muß verringert werden, und zwar durch Ziele, welche die von der WHO zu erarbeitenden Empfehlungen für die Zahl, die Masse, die Größe, die Oberfläche und Zusammensetzung dieser Partikel berücksichtigen.

Durch die schrittweise Abschaffung von verbleitem Benzin in Übereinstimmung mit der Erklärung von Århus muß die menschliche Exposition gegenüber verkehrsbedingten Bleiemissionen verringert werden.

Verkehrstote und schwere Verletzungen

Ohne Verzug muß man danach streben, die verkehrsbedingte Sterbeziffer und die schweren Verletzungen, vor allem die durch Straßenverkehrsunfälle bedingten, zu verringern, um sich mit den besten Ergebnissen in der Europäischen Region messen oder diese sogar verbessern zu können. Die Mitgliedstaaten sollten sich anspruchsvolle mittelfristige quantitative Vorgaben setzen, die zur Erreichung dieses Ziels beitragen können.

Ohne Verzug muß man danach streben, die verkehrsbedingte Sterbeziffer und die schweren Verletzungen, vor allem die durch Straßenverkehrsunfälle bedingten, unter Fußgängern und Radfahrern zu verringern, wobei zugleich das Gehen und Radfahren gefördert werden sollten.

Mehr Bewegung, vor allem durch Radfahren und Gehen

Durch wesentlich mehr regelmäßige Bewegung und durch bewegungsfördernde Verkehrsformen, vor allem Gehen und Radfahren, muß dazu beigetragen werden, die Prävalenz mehrerer weit verbreiteter und schwerer Krankheiten (insbesondere von Herz-Kreislauf-Krankheiten) und des Funktionsabbaus zu verringern.

Es müssen unterstützende Umweltbedingungen, Siedlungsstrukturen, Planungsbedingungen für die Raumordnung und eine Infrastruktur sowie ein Dienstleistungsangebot für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, die eine beträchtliche Zunahme der mit diesen bewegungsfördernden Verkehrsformen zurückgelegten Kurzstrecken bewirken.

Lärm

Die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen müssen durch eine Verringerung der verkehrsbedingten Lärmbelastung verbessert werden, und zwar indem:

- a) Ziele eingeführt werden, welche die in den WHO-Lärmleitlinien enthaltenen Empfehlungen (1980, 1993, 1999) berücksichtigen, es unter anderem zum Anliegen machen, daß in bestimmten Umfeldern (Wohngebieten, Schulen, Krankenhäusern) Ruhe herrschen sollte und in anderen Gebieten (Einzugsbereichen von Flughäfen, Autobahnen, Eisenbahngeländen, Bahnhöfen, Tankstellen) der verkehrsbedingte Lärmpegel gesenkt werden sollte und zu bestimmten Zeiten (nachts, abends und am Wochenende) besondere Lärmbestimmungen einzuhalten sind;
- b) im Gesamtanstieg der Lärmverschmutzung durch eine Kombination von Maßnahmen zur Bekämpfung der Lärmemission und Lärmeinwirkung eine Trendwende bewirkt wird;
- c) der nächtliche Geräuschpegel in Wohngebieten im Rahmen der von der WHO empfohlenen Nachtwerte gehalten wird und man sich dort, wo diese Werte zur Zeit überschritten werden, darum bemüht, sie auf die empfohlenen Geräuschpegel abzusenken;
- d) die bestehenden ruhigen Park- und Naturlandschaften geschützt werden und man in diesen Gebieten für Ruhe eintritt, indem man dafür sorgt, daß der Verkehrslärm in diesen Gebieten unter dem natürlichen Geräuschpegel liegt.

Ein von der WHO 1996 an die Mitgliedstaaten der Europäischen Region verschickter Fragebogen ergab, daß auf der Dritten Ministerkonferenz Umwelt und Gesundheit eine Sitzung zum Thema Verkehr sinnvoll sein würde. Der Europäische Ausschuß für Umwelt und Gesundheit unterstützte diese Ansicht und schlug die Ausarbeitung einer Charta vor. Österreich erklärte sich bereit, die Arbeit zu leiten. Der Text der Charta wurde auf einer Reihe von zwischenstaatlichen Tagungen, an denen sich Vertreter der Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerien aus Mitgliedstaaten der Europäischen Region der WHO, von internationalen Organisationen, der Europäischen Kommission und nichtstaatlichen Organisationen beteiligten, ausgehandelt. Die auf diesen Tagungen erörterten Entwürfe wurden von auf der ersten zwischenstaatlichen Tagung eingesetzten Redaktionsgruppen ausgearbeitet.

DANKSAGUNG

Die WHO dankt der Regierung von Dänemark, Malta und Österreich, der Europäischen Umweltagentur und dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen für ihre Unterstützung.