



WIRTSCHAFTSKOMMISSION DER
VEREINTEN NATIONEN
FÜR EUROPA

Faktenblatt
Amsterdam, Kopenhagen, Genf, 22. Januar 2009

Zehn Jahre Bemühungen um einen nachhaltigen und gesundheitsverträglichen Verkehr in der Europäischen Region: Wichtigste Erfolge und Zukunftsausblick

In den vergangenen Jahrzehnten hat die rapide Zunahme des Straßenverkehrs in der Europäischen Region¹ zwar die wirtschaftliche Entwicklung und Integration begünstigt, gleichzeitig aber auch negative Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt hervorgerufen: durch Verkehrsstaus, Unfälle, Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie durch Förderung einer sitzenden Lebensweise und Verursachung von Treibhausgasemissionen. Die Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt betreffen einen Großteil der Bevölkerung, nicht nur die Verkehrsteilnehmer.

Die zunehmende Anerkennung der Bedeutung umwelt- und gesundheitspolitischer Aspekte und die wachsenden Bestrebungen für ihre verstärkte Einbeziehung in die Verkehrspolitik der Länder der Europäischen Region haben zur Schaffung einer Reihe von Rahmenkonzepten geführt, die diesen bei einer nachhaltigeren und gesundheitsverträglicheren Gestaltung des Verkehrswesens helfen sollen. Diese Anstrengungen mündeten 2002 in der Annahme des Paneuropäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP), das vom WHO-Regionalbüro für Europa gemeinsam mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) getragen wird.

In den letzten zehn Jahren haben zahlreiche Länder Strategien und Programme entwickelt, um im Verkehrsbereich den Schutz von Umwelt und Gesundheit zu verbessern, insbesondere im westlichen Teil der Region. In einigen Ländern mit niedrigem bis mittlerem Einkommen, die der Notwendigkeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaus Vorrang vor der Verwirklichung von Umweltzielen einräumten, verliefen die politischen Reformen langsamer. Allgemein belegen die Trends, dass zur Bewältigung der Herausforderungen, die mit der Schaffung nachhaltiger und zugänglicher Städte mit hoher Lebensqualität verbunden sind, innovative Lösungen benötigt werden.

Zunahme des Verkehrs

In der gesamten Europäischen Region sind in großem Umfang neue Straßen und Autobahnen gebaut worden. In den 25 Staaten, die der Europäischen Union am 1. Mai 2004 angehörten (EU-25), nahm die Gesamtlänge der Autobahnen im Zeitraum 1990–2003 um durchschnittlich 38% zu, und das Volumen des Personen- und Güterverkehrs hat sich in den letzten 25 Jahren verdoppelt. In Osteuropa, der Kaukasusregion und Zentralasien sowie in Südosteuropa war das Wachstum des Autobahnnetzes noch beeindruckender: 144% bzw. 157%.

¹ Das WHO-Regionalbüro für Europa und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) haben folgende Mitgliedstaaten gemeinsam: Albanien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Irland, Island, Israel, Italien, Kasachstan, Kirgisistan, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Monaco, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tadschikistan, Tschechische Republik, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, Vereinigtes Königreich, Weißrussland und Zypern. Auch Kanada und die Vereinigten Staaten von Amerika gehören der WHO und der UNECE an, gehören jedoch nicht zur Europäischen Region der WHO. Liechtenstein ist ein Mitgliedstaat der UNECE und hat als Nichtmitglied der WHO Beobachterstatus beim Regionalkomitee für Europa.

Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit: Ein Jahrzehnt in Fakten und Zahlen

- Straßenverkehrsunfälle sind in der Europäischen Region jährlich für ca. 100 000 Todesfälle und 2,4 Mio. Verletzungen verantwortlich. Ein Drittel dieser Todesfälle betreffen Menschen unter 25 Jahren.
- Nach Expertenschätzungen verkürzt Luftverschmutzung die Lebenserwartung der Bürger in der EU-25 um durchschnittlich 8,6 Monate; einen erheblichen Anteil an dieser Belastung haben die Abgase aus dem Straßenverkehr.
- Etwa 120 Mio. Menschen (über 30% der Gesamtbevölkerung) in den 15 Ländern, die vor Mai 2004 der EU angehörten (EU-15), sind einem verkehrsbedingten Lärmpegel ausgesetzt, der über dem zulässigen Wert von 55 Ldn dB(A) liegt.
- Bewegungsmangel wird für jährlich 600 000 Todesfälle in der Europäischen Region verantwortlich gemacht, wo schätzungsweise 20% bis 30% aller Erwachsenen adipös sind.
- In den 27 heutigen Mitgliedstaaten der EU stieg zwischen 1990 und 2006 der Anteil der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen von 16,6% auf 23,8%; dieser Trend setzt sich weiter fort. Der Straßenverkehr ist zu mehr als 70% an diesen Emissionen beteiligt.
- Der Verkehr ist zu 95% vom Öl abhängig und für mehr als 60% des weltweiten Ölverbrauchs verantwortlich. Diese Abhängigkeit macht den Verkehrssektor zunehmend anfällig für Störungen der Ölversorgung wie auch für Ölpreisschwankungen.
- Heute entfallen in der EU 93% der für die Verkehrsinfrastruktur genutzten Fläche auf das Straßennetz, während das Schienennetz nur 4% der Fläche und damit pro Personenkilometer 3,5-mal weniger Raum in Anspruch nimmt als Kraftfahrzeuge.

Handlungsfelder für einen nachhaltigen Nahverkehr im Rahmen des Programms THE PEP

In Bezug auf **Luftverschmutzung** haben einige seit 1990 durchgeführte technische und gesetzliche Maßnahmen in der Europäischen Region zu einer Senkung des Ausstoßes bestimmter Kraftfahrzeugabgase geführt. Als wichtigste Maßnahme ist dabei zu nennen, dass seit Januar 2002 in der gesamten EU nur noch bleifreies Benzin verkauft werden darf. 2007 legte die EU-Kommission neue Normen für Kraftstoffe vor, die zu einer weiteren Reduzierung ihres Anteils an der Luftverschmutzung und am Klimawandel führen wird.

Ein bedeutendes Rechtsinstrument für die Senkung der Emissionen in die Luft, einschließlich der verkehrsbedingten Emissionen, ist das Übereinkommen der UNECE über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung.² Jede Vertragspartei des Übereinkommens muss ihre Emissionen senken und wirksame Strategien, Konzepte und Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverunreinigung entwickeln.

2006 veröffentlichte die WHO neue Leitlinien für Luftgüte³ und forderte alle Länder weltweit auf, die Luftgüte in ihren Städten zu verbessern, um die Gesundheit ihrer Bürger zu schützen. Die Reduzierung von Feinstäuben (PM10) verringert nach Meinung von Experten jährlich die Zahl der Todesfälle in Städten mit hoher Luftbelastung um bis zu 15%.

Bei der Verringerung der Zahl von **Verletzungen im Straßenverkehr** wurden in den meisten Ländern Westeuropas gute Fortschritte erzielt. So sank die Zahl der Verkehrstoten in der EU im Zeitraum 2000–2005 um 21% – trotz einer erheblichen Zunahme des Verkehrs. Dagegen führte im östlichen Teil der Region die steigende Zahl von Kfz-Zulassungen zu einer Zunahme von Verletzungen im Straßenverkehr. Zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten haben sich zahlreiche Länder in Bezug auf Straßenverkehrssicherheit ehrgeizige Ziele gesetzt und überwachen die Fortschritte bei deren Verwirklichung. So haben sich die EU-Staaten verpflichtet, bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Zu den wirksamsten Präventionsmaßnahmen gehören strengere Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen und die Verwendung von Sitzgurten.

² Übereinkommen über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung [Website]. Genf, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, 2009 (<http://www.unece.org/env/lrtap>, eingesehen am 19. Januar 2009).

³ Luftgüteleitlinien. Globale Aktualisierung 2005. Partikel, Ozon, Stickstoff- und Schwefeldioxid. Kopenhagen, WHO-Regionalbüro für Europa, 2006 (http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20070323_1?language=German, eingesehen am 19. Januar 2009).

Die **Lärmbelastung** hat in der EU seit den 1980er, im östlichen Teil der Region seit den 1990er Jahren abgenommen. Dennoch dürfte die zu erwartende Zunahme insbesondere des Kraftfahrzeug- und Luftverkehrs einige dieser Erfolge wieder zunichte machen. Der Bereich Lärmbelastung hat erst vor relativ kurzer Zeit Eingang in die Straßenverkehrsvorschriften gefunden, namentlich durch die 2002 verabschiedete EU-Richtlinie zur Bekämpfung von Umgebungslärm.⁴ Das WHO-Regionalbüro für Europa entwickelt im Rahmen eines Projektes in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission und einer Reihe von Ländern Leitlinien für die nächtliche Lärmbelastung. Allerdings fehlt bisher auf internationaler Ebene noch ein ganzheitliches, integriertes Konzept zur Reduzierung der Lärmbelastung der Menschen.

Viele Länder haben einseitig den Kraftfahrzeugverkehr gefördert, was sich zu Lasten des Radfahrens und Zuzußgehens ausgewirkt hat. Es gibt jedoch gewisse Anzeichen dafür, dass sich Verkehrsplaner gemeinsam mit Gesundheitsfachkräften inzwischen zunehmend darum bemühen, die Rahmenbedingungen für Zuzußgehen und Radfahren zu verbessern und Bewegung zu einem festen Bestandteil des täglichen Lebens zu machen. Eine solche Verlagerung hin zu diesen beiden aktiven Formen der Fortbewegung entwickelt sich mittlerweile in einigen Ländern zu einem wesentlichen Bestandteil der landesweiten bzw. städtischen Strategien, mit denen nicht nur eine Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen und anderen Luftschadstoffen, sondern auch die Bekämpfung von Verkehrsstaus angestrebt wird. Das Potenzial für Zuzußgehen und Radfahren, einen größeren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen zu erlangen, bleibt in vielen Ländern nach wie vor weitgehend ungenutzt.

Der Ausstoß von **Kohlendioxid (CO₂)** hat sich insgesamt in den letzten zehn Jahren kontinuierlich erhöht. In der Europäischen Region sind Energie und Verkehr die beiden größten Verursacher von CO₂-Emissionen. Im Zeitraum 1990–2000 stieg der Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen im mittleren und östlichen Teil der Region um 4% und in der EU-15 um 19%. Für die verkehrsbedingten Emissionen wird bis 2030 ein Anstieg um ca. 50% gegenüber dem Stand von 2000 prognostiziert.

Nähere Informationen finden sich auf den Websites des Programms THE PEP (www.thepep.org/en/welcome.htm), des WHO-Regionalbüros für Europa (<http://www.euro.who.int/transport?language=German>) und der UNECE (<http://www.unece.org/trans/welcome.html>).

Weitere Auskunft erteilen:

FACHINFORMATIONEN:

Francesca Racioppi
Wissenschaftlerin, Unfälle, Verkehr und Gesundheit,
Büro Rom
WHO-Regionalbüro für Europa
Via Francesco Crispi 10, I-00187 Rom, Italien
Tel.: +39 06 4877545
Fax: +39 06 4877599
E-Mail: fr@ecr.euro.who.int

Brinda Wachs
Umweltreferentin
Abteilung Umwelt, Wohnungsbau und Raumordnung
Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für
Europa
Palais des Nations, CH-1211 Genf 10, Schweiz
Tel.: + 41 22 917 2452
Fax: + 41 22 917 0621
E-Mail: brinda.wachs@unece.org

PRESSEINFORMATIONEN:

Cristiana Salvi
Fachreferentin, Partnerschaften und Kontakte
WHO-Regionalbüro für Europa
Via Francesco Crispi 10, I-00187 Rom, Italien
Tel.: +39 06 4877543
Mobiltel.: +39 348 0192305
Fax: +39 06 4877599
E-Mail: csa@ecr.euro.who.int

Charlotte Griffiths
Leitende Referentin - Informationsdienst
Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für
Europa
Palais des Nations, CH-1211 Genf 10, Schweiz
Tel.: +41 22 917 4444
Fax: +41 22 917 0505
E-Mail: info.ece@unece.org

⁴ Richtlinie 2002/49/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, 18.7.2002, L189:12–26 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0049:DE:HTML>, eingesehen am 19. Januar 2009).