



Dr. Günter Klein

WHO BONN

Lokale Erfolgsmodelle -

Bausteine für die Lösung globaler Aufgaben

Ziel und Konzeption

einer

Internationale Fachtagung von „Wirtschaft in Bewegung“

Bonn

18./19. April 2005

1. Problemstellung und Zielsetzung

Vielfältige Bemühungen sind auf die Verbesserung der Lebensbedingungen in urbanen Lebensräumen ausgerichtet, oft an konfliktbeladenen Berührungsflächen unterschiedlicher Ressorts oder Interessengruppen.

Welche Erfahrungen gibt es in europäischen Kommunen mit der Durchsetzung von effektiven und akzeptablen Verkehrskonzepten?

Welche Rolle spielt dabei das verfügbare Wissen über die gesundheitsfördernde Wirkung der regelmäßigen körperlichen Betätigung?

Wie können globale Ziele und Vereinbarungen, wie die Klimarahmenkonvention und das jüngst in Kraft getretene Kyoto-protokoll oder die MDG mit lokalen Erfordernissen in Einklang gebracht werden?

Lokale und individuelle Betroffenheit äußert sich fast stets in Sorgen um das eigene oder der Kinder Wohlbefinden, um den Verlust an eigener Lebensqualität, und schließlich begründeter Angst um ernsthafte Gesundheitsschäden.

In den letzten Jahren hat sich wachsende wissenschaftlich gesicherte Kenntnis dieser Angst gegenüber gestellt: Das weltweit unter Leitung der WHO akkumulierte Wissen über gesundheitliche Folgen derzeit üblicher Nahverkehrskonzepte und -strukturen verdichtet sich zu einer inzwischen sehr soliden Grundlage für die zukünftige Planung und Gestaltung von Verkehrssystemen, vor allem in urbanen Verdichtungsräumen. Dabei kommt es zunehmend auf das Wissen um die Gesundheitsfördernde Wirkung körperlicher Aktivität auf den täglichen Wegen an, und damit verbunden ist ein enormes Potential der Vermeidung von Erkrankungen, die unsere Finanzierungssysteme des Gesundheitswesens in unnötigem Ausmaß belasten. Hatte man in älteren Studien (noch vor einigen Jahren) angenommen, daß mehrmals wöchentliche starke Anstrengung erforderlich ist, wie z.B. 1 Stunde joggen, so wissen wir heute, daß regelmäßige, moderate Tätigkeit den physiologischen Bedürfnissen des menschliche Körpers am nächsten kommt.

Neben den Aspekt, daß mit der körperlichen Bewegung persönliches, individuelles Wohlbefinden unmittelbar erlebt wird stellt sich gleichwertig das gesicherte Wissen, daß Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems uns nicht unvermeidbar in der Mitte des Lebens ereilen, sondern daß wir aktiv „dem Infarkt davonfahren“ können. Nach den jüngsten Studien der WHO sinkt das Risiko einer frühzeitigen Erkrankung und damit notwendiger Operationen um den Faktor 20! Oder in Zahlen: Von 100 000 Bypassoperationen an Menschen in den besten Jahren sind 95 000 unnötig, wenn sich Radfahren (wieder) selbstverständlicher in den Alltag einbringen ließe.

(Jede dieser Operationen ist mit direkten Kosten von 5000 – 20.000 EURO, wochenlangem Arbeitsausfall und Rehabilitation verbunden. Selbst bei einer knappen Kalkulation bedeutet das Rechenbeispiel $ca\ 95.000 \times 25.000\ EURO = 2.377.000.000\ EURO$, ein Beitrag zur Kostenvermeidung, der angesichts dramatischer Debatten um die Kostendämpfung im Gesundheitswesen sicher nicht vernachlässigbar ist.)

Zu dem gesundheitswirtschaftlichen Gewinn treten Nutzen für die Kommunen, denn Verkehrswege kosten nach uns vorliegenden Schätzungen je Fahrrad-Berufs-km nur 1% der Aufwendungen für einen PKW-Berufs-km.

Verkehrslärm entwickelt sich ebenfalls zu einem ansehnlichen Problem, besonders in Ballungsräumen. Über die schlichte Feststellung hinaus, daß das Fahrrad geräuscharm ist, wird sich in Kürze auch dokumentieren lassen, wieviel rechnerische Entlastung des „Lärbudgets“ besonders an „Pendlerstrecken“ in Wohngebieten sich z.B. durch konsequente Radverkehrspolitik verwirklichen ließe.

In einer Fülle von Dokumenten hat die WHO den Aspekt der Gesundheitsförderung als wichtigstes (aber oft vergessenes) Element der Planung und Politikentwicklung mit Daten und Fakten unterlegt. „A physically active life through everyday Transport“ traf in Umsetzung der Europäischen Charta für Verkehr, Umwelt und Gesundheit von 1999 den Kern des WHO Mottos für den Weltgesundheitstag 2002: „Moving for health“. Die ansprechende und leicht verständliche Darstellung in der Schriftenreihe „Local Authorities, Health and Environment“ mit dem Titel „Walking and Cycling in the City“ (WHO 1998) liegt bereits in mehreren Sprachen vor; sie enthält praktische Leitlinien für die Verwirklichung wahrhaft gesunder urbaner Verkehrssysteme.

Aus der Perspektive des in Bonn ansässigen Klima-Sekretariats wird besonders der Rückgang an klimawirksamen Verbrennungsprodukten aus dem Nahverkehr in urbanen Agglomerationen zu betrachten sein. Der aktuelle Trend z.B. in asiatischen Ballungsräumen traditionelle Pedalfahrzeuge aus den Städten zu verdrängen und sie dem motorisierten Verkehr zu überantworten bedeutet, daß kaum eines der angestrebten Klimaziele jemals erreicht werden wird. Es sei denn, deutliche Signale für eine gut begründete Re-Etablierung des nicht motorisierten Verkehrs finden Eingang in politische Kooperation und vor allem in Finanzierungskonzepte der Entwicklungszusammenarbeit. Die Daten über unmittelbare Effekte der verkehrsbedingten Emissionen auf die Atemwege der Stadtbewohner zeigen bereits heute, daß mit den bestehenden verkehrspolitischen Konzepten allein die angestrebten Ziele der Luftqualität (selbst in anspruchsvoll organisierten Städten Europas) ebensowenig erreicht werden können, wie die globalen oder regionalen klimapolitischen Ziele.

Dazu braucht die Politik überzeugende Daten aus realen Studien, die zum Teil aus der Kooperation von Unternehmen und Kommunen in Deutschland (Wirtschaft in Bewegung) bezogen werden, zum anderen Teil in Studien aus Skandinavien, den Niederlanden und anderen vergleichbaren zu finden sind.

Auf der Grundlage dieses gesundheitsbezogenen Wissens möchte die WHO in Bonn der Gestaltung zukunftsorientierter Konzepte für die Verkehrsorganisation im Bereich des neu gebildeten UN Campus in Bonn einen gesundheitsbezogenen Fokus verleihen. Von dem gemeinsamen Bemühen der UN Organisationen mit der Stadt Bonn sollten auch wesentliche Impulse für eine nachhaltig gesundheitsfördernde, bewegungsfördernde Politik für die Region Europa ausgehen. Erfahrungen aus anderen deutschen Kommunen und aus dem vergleichbaren Auslandland sollen neu auf das eine Ziel ausgerichtet werden:

Nachhaltige Verkehrspolitik ist gleichzeitig nachhaltige Gesundheitspolitik.

2. Hintergrundinformation

2.1. Angst vor Krankheit versus Aktivität für Gesundheit

Neben den jahrzehntealten Statistiken über tödliche Verkehrsunfälle wächst eine ebenfalls gewichtige Datenbasis über Gesundheitsschäden infolge der verkehrsbedingten Luftverunreinigung, des angewachsenen Verkehrslärms und der zunehmend stressbeladenen Teilnahme am Straßenverkehr. An Dramatik des Leidens und Sterbens stehen diese „schleichenden“ Krisenelemente dem augenfälligen „Schnellen Tod“ auf der Straße inzwischen nicht mehr nach. Überwältigende Mehrheiten in allen Städten der Region EURO geben an unter verkehrsbedingten Belastungen zu leiden.

Diesen Dokumenten passiven Erleidens tritt zunehmend der Verlust an Lebensqualität zur Seite, der sich aus dem Verlust an Motivation oder Möglichkeiten zu körperlicher Aktivität im Alltag ergibt. Auch hier verdichten sich die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu einer soliden Handlungsanweisung für Stadt-, Raum – und Verkehrsplaner: zwischen 20 und 30 % der Bevölkerung in den Industriestaaten wird durch Bewegungsmangel und Übergewicht anfällig für Herz-Kreislaufkrankungen und für frühe Diabetes bereits in jungen Jahren. Milliardenaufwendungen für Therapien, Medikamente und Operationen (vom Magenband bis zur mehrfachen Bypassoperation...) kommen auf die Versicherungsgemeinschaft zu, wenn nicht mit guter und positiver Motivation Menschen die Möglichkeit zu gesundheitsförderndem Verhalten nahegebracht wird. Dazu passend muß (MUSS!!) die Infrastruktur dem Menschen im Alltag ermöglichen, sich ohne Hindernisse gesundheitsfördernd zu verhalten: Make the Healthy Choice the easy choice! Nur wenn es gelingt, innere Hemmnisse abzubauen, können äußere impulse positiv aufgenommen werden.

2.2. UN Campus – eine ideale Brücke von globalen zu lokalen Aufgaben?

Aus Anlaß der Zusammenlegung aller in Bonn ansässigen UN-Büros und Sekretariate im früheren Bundeshaus zum „UN Campus“ haben die Leiter dieser Institutionen sich zur Verwirklichung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes gemeinsam mit der Stadt Bonn und möglichst in Zusammenarbeit mit anderen (privaten) Unternehmen, die in der Nähe des ehemaligen Regierungsviertels angesiedelt sind. Das Engagement der Sekretariate für den Schutz des Klimas und gegen die Wüstenausbreitung, die Aufgaben der UNESCO unter der UN Dekade Bildung für Nachhaltige Entwicklung und die Spezialaufgaben des WHO-Zentrums für die Städtische Umwelt und Gesundheit bündeln die weltumspannenden Aufgaben, während die UN-Bediensteten ebenso wie ihre deutschen Nachbarn Motivation und reale Bedingungen vorfinden müssen, um diesen Zielen auch mit ihrem persönlichen Verhalten gerecht zu werden. Wo ließe sich präziser vorleben, daß die globalen und individuellen Ziele zusammengehören, ja, daß sie identisch sind wenn es um konkretes Handeln geht?

3. Inhaltliche Ausrichtung einer Fachtagung in Bonn

Mehrere Veranstaltungen des deutschen Verkehrssektors, sei es auf der Regierungsebene, bei lokalen oder Verbandsprojekten, haben erfreulicherweise das WHO Büro Bonn beteiligt mit dem Ziel, möglichst präzise das international vorhandene Wissen über die gesundheitlichen Schäden oder Nutzen aus unterschiedliche Verkehrskonzepten einzubringen. Dabei bewegten sich Fragen und Antworten weg von der ursprünglichen Datensammlung der Toten und Verletzten hin zu einer Sammlung von Erfahrungen über positive Auswirkungen neuartiger (oder auch in vergessenheitgeratener) Elemente der städtischen Nahverkehrsgestaltung. Die vielfältigen Möglichkeiten, durch Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs sowohl wirtschaftlich als auch gesundheitlich zur Gesundung der Städte beizutragen lassen sich durch überzeugende Daten der WHO immer präziser als Gewinn an Lebens- und Umweltqualität darstellen, bei gleichzeitiger Schonung finanzieller und anderer begrenzter Ressourcen (Zeit, Energie, soziale Kohäsion)

In einer Fachtagung mit internationaler Beteiligung werden die UN-Büros in Bonn gemeinsam mit den Akteuren in und um die Bundesstadt Bonn Anforderungen und Erfolgsmodelle einander gegenüberstellen. Besonderes Augenmerk soll auf der Integration globaler Vorgaben angesichts dramatischer Entwicklungen in Ballungsräumen weltweit mit den ebenfalls globalen Zielen der WHO zur Vermeidung oder Dämpfung kostenträchtiger Trends in den Industriestaaten liegen.

Die Arbeiten des WHO Zentrums Bonn über Lufthygiene, Lärm und gesundes Wohnen fügen Wissen aus verschiedenen Disziplinen zusammen. Dies Wissen in die Konzepte anderer Ressorts international wie national einfließen zu lassen bedarf weiterer kooperativer Bemühungen, die mit dieser ersten Fachveranstaltung ihren Anfang nehmen können.

Der Ergebnisbericht der vorgehenden Tagung soll ein mittelfristiges Konzept für die Mobilisierung öffentlichen und privaten Interesses enthalten, mit dem aus Bonn heraus anspruchsvolle Ideen und praktikable Konzepte wirksam weitergegeben werden können. Die Zusammenarbeit mit in Deutschland etablierten Netzwerken z.B. zur Förderung des Fahrradverkehrs wird für die politische Gewichtung im In-und Ausland von großer Bedeutung sein.