WORLD HEALTH ORGANIZATION
REGIONAL OFFICE FOR EUROPE
EUROPEAN CENTRE FOR ENVIRONMENT AND HEALTH
BONN

6. APRIL 2004

Dr. Günter Klein
Direktor

Road Safety

Mobilität für Gesundheit
Oder
Kampf ums Dasein?

Grußwort zum Weltgesundheitstag 2004

Berlin
6. April 2004

Road Safety – Mobilität für Gesundheit oder Kampf ums Dasein?

Dr. Günter Klein
Direktor
WHO Bonn Office

Die anerkannten Leistungen der Weltgesundheitsorganisation werden gemeinhin mit übertragbaren Krankheiten und deren Bekämpfung in den ärmeren Teilen der Welt in Verbindung gebracht – mal erfolgreich wie mit der Bekämpfung von Polio oder Sars, mal als scheinbar hoffnungslose Daueraufgabe angesichts der Millionen Kranken und sterbender Kinder durch AIDS- oder Durchfall.

Immer wieder zeigt sich: erfolgreiche Konzepte werden in anspruchsvoll organisierten Staaten erprobt und zur Perfektion entwickelt, und nach einigen Anpassungen dienen sie oft als Erfolgsmodell für weltweite Anwendung.

Im Umgang mit wasserbürtigen Krankheiten verstanden die Menschen schon lange richtige Wege standortgerecht zu entwickeln. Spätestens seit Robert Kochs Nachweis der Choleraausbreitung über den Wasserkreislauf ist die einwandfreie Wasserversorgung anerkannte Chefsache des Gesundheitsministeriums.

Was hat das mit Verkehrssicherheit zu tun?
Ein an Diarrhoe gestorbenes Kleinkind kommt ebensowenig als unabwendbares Schicksal über uns wie ein verunglückter junger Mann. Einwandfreie Wasserversorgung ist ein Anliegen der Versorgungestechniker und Wasserbauer, aber unter unangefochtener „gesundheitpolizilicher“ Autorität. Wir kommen in diesen Tagen hoffentlich einige Schritte voran auf dem langen Weg, der Gesundheitspolitik Autorität und deutliches Gehör in der Verkehrspolitik zu verschaffen.

Der morgen vorliegende Bericht zum diesjährigen Leitmotiv des Weltgesundheitstages wird von der WHO und der Weltbank gemeinsam vorgelegt –ein Anzeichen dafür, daß Gesundheitspolitik sich diesmal nicht gegenüber Widerständen aus der Wirtschaft rechtfertigen muß. Die gemeinsame Präsentation des **World Report on road traffic** zum Weltgesundheitstag durch das Bundesministerien für Gesundheit und Soziale Sicherung und für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Deutschland setzt ebenfalls ein erfreuliches Zeichen: Anspruchsvolle Ziele bedürfen der gemeinsamen Offensive beider

Ressorts. Und zwar in beiderseitigem Interesse mit dem Anliegen auch andere Akteure mit neuen Argumenten auf die gemeinsame Aufgabe einzuschwören.

Neues Altes Wissen in neuen Schläuchen?

Aus der gesundheitlichen Perspektive kamen in den letzen Jahren mehrere Erkenntnisprozesse zu einer „un-glücklichen“ Konvergenz:

- Verkehrssicherheit ist kein Luxusproblem reicher Staaten, sondern wächst sich zu einem Desaster von globalen Dimension aus – über 1 Million Verkehrstote weltweit mit steigender Tendenz!

- Im Internationalen Vergleich gibt es bisher keinen absoluten Gewinner, sondern nur relative Verlierer. Die Problemgruppen sind in fast allen Ländern nach wie vor gleich - als Verursacher oder als Verkehrsopfer.

- Friedensfördernd und lebensrettend haben sich Bodenwellen („bumps“) in verkehrsberuhigten Wohngebieten sowohl in Dänemark als auch in Ghana erwiesen: Bei 30 kmh wird ein Fußgänger den Zusammenstoß mit einem Auto sehr wahrscheinlich überleben, oberhalb von 50 kmh ist er (fast sicher) tot. Überall auf der Welt.

- Staaten mit sehr hoher Auto-Mobilität weisen neben den hohen Unfallraten auch die höchsten Steigerungsraten beim Übergewicht und damit verbundenen (kostenträchtige) Folgerkrankungen auf (z.B. USA...). Der frühzeitige Tod auf der Straße und durch Herz-Kreislauferkrankungen läßt sich „simultan“ durch gesundheitsfördende, bewegungsfördernde Mobilitätsverhältnisse vermeiden. Lebenswerte Jahre werden gewonnen, und kostenträchtige Interventionen unterbleiben.

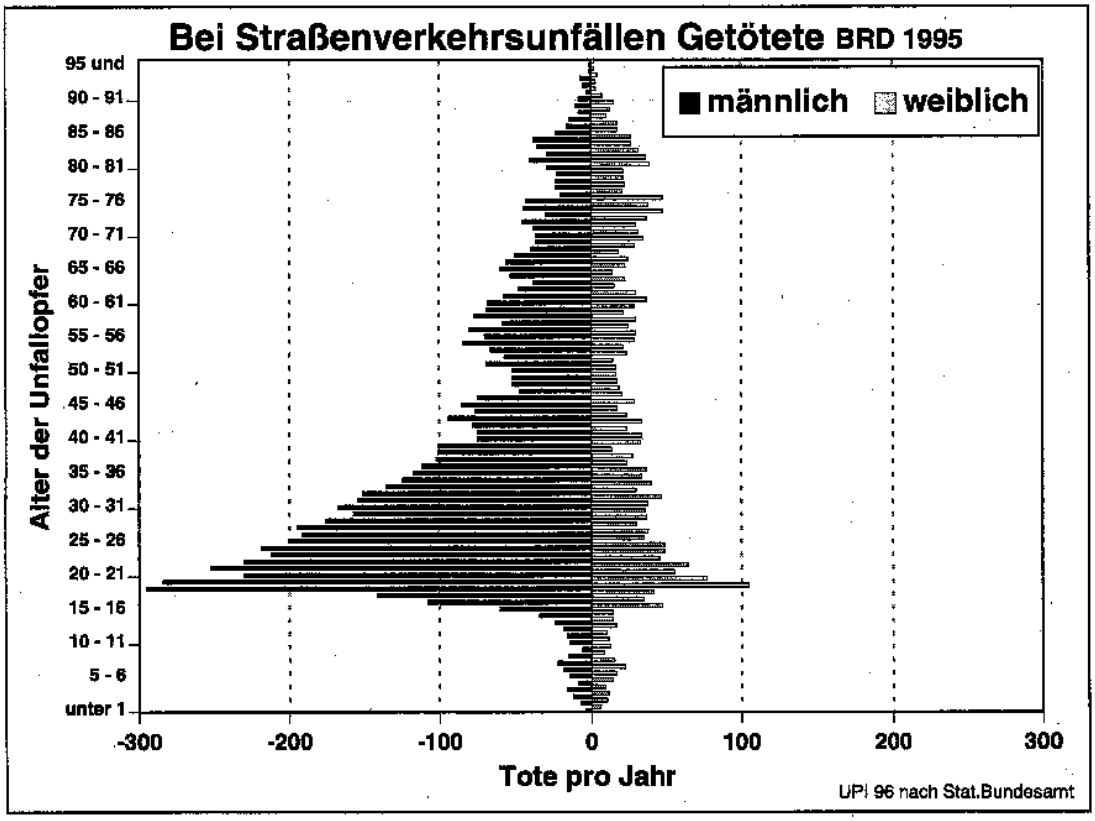
- Trotz langjähriger Bemühungen, die Senkung des Energieverbrauchs von Kraftfahrzeugen gesellschaftsfähig zu machen, liegt der Kraftstoffverbrauch auch dreißig Jahre nach der ersten Ölkrise immer noch unverändert in einem Bereich, der weiterhin zunehmende Atemwegserkrankungen durch Verbrennungsprodukte und Rußpartikel garantiert. Das Thema erneuerbare Energie bekommt mit der Aufnahme des Handlungsmotivs Gesundheit eine Orientierung, die weit über ein umweltpolitisch durchsetzbares Einsparungsmodell hinausgehen wird.

Gesundheitsfördernde Verkehrskonzepte dienen somit mehreren Zielen gleichzeitig. Wie können sie Wirklichkeit werden? Welche Partner müssen dafür gewonnen werden?

Beispiel geben - zum Nachahmen anregen

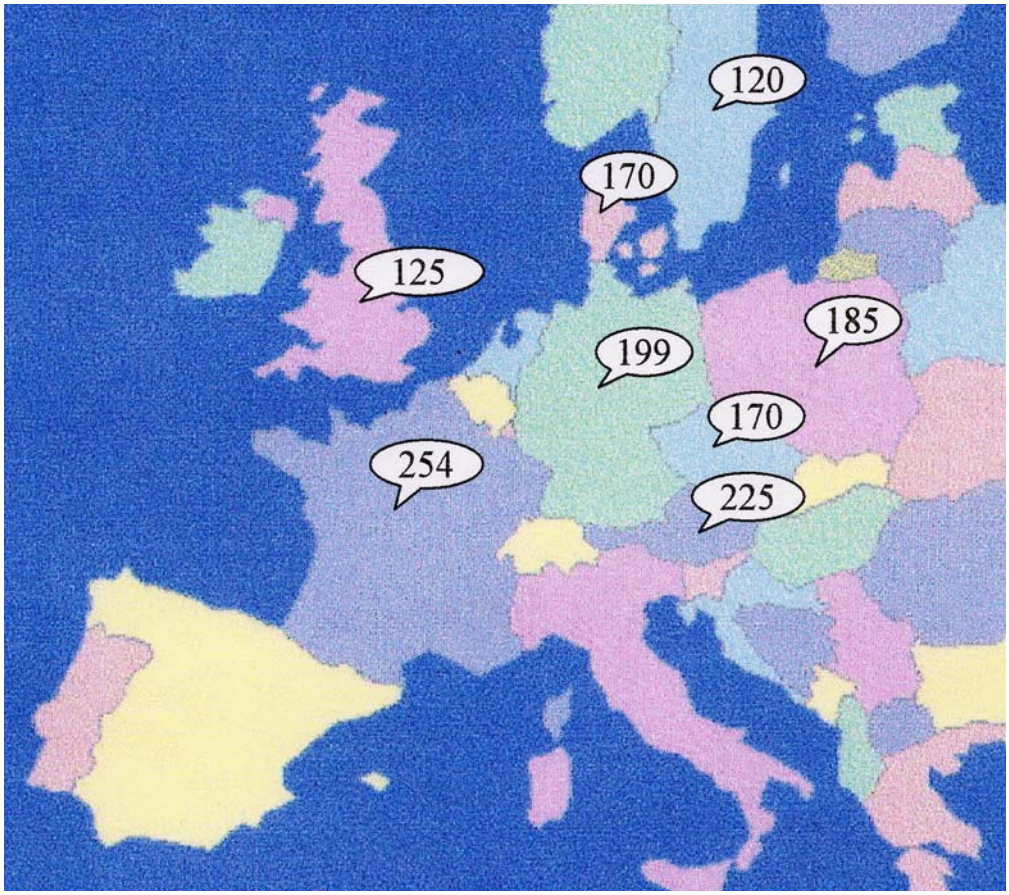
Was bedeutet eine Veranstaltung zu diesem Thema in Deutschland für die europäischen Nachbarn, für den „Rest der Welt“? Schaun wir uns Deutschlands und Europas Erfolgsbilanz an:

Das von Krankenversicherungen in der graphischen Darstellung fälschlicherweise als „Hondadreieck“ bezeichnete Feld von jungen männlichen Verkehrsopfern dominiert nach wie vor das Geschehen.



Auch unsere Nachbarn in allen Himmelsrichtungen stehen uns mit den Todesraten der 15 – 24 jährigen nicht wesentlich nach *(Ganz zu schweigen von unserem Vorbild in vielerlei wirtschaftlichen Überlegungen: die USA sind uns mit 274 registrierten Fällen in dieser Altersgruppe weit voraus - eher ein negatives Vorbild, übrigens auch in der Prävalenz von Übergewicht durch Mangel an Bewegung und Fehlernährung...)*

Im Straßenverkehr Getötete 15- bis 24-Jährige auf 1 Millionen Einwohner



In den weniger „lebensgefährdeten“ Altersgruppen der 45 – 65 jährigen weist die deutsche Statistik einen deutlichen Anstieg der Unfallzahlen mit Personenschäden aus. Ist es lediglich dem Besitz einer mehrfachgesicherten Luxuskarosse in Kombination mit exzellenten Rettungsdiensten zu danken, daß hier die Todesfälle (dem allgemeinen Trend folgend) zurückgegangen sind?
Bei den Frauen in der gleichen Altersklasse blieben die Unfallzahlen übrigens weitgehend stabil.

Vorbilder?

DEU (Unfälle mit Personenschaden)

Männer	1991	14.000	2001	18.000
Frauen	1991	19.000	2001	20.000

Altersgruppe 45 – 65 in DEU: Unfälle mit Personenschäden

Männer	1991	48.000 (Tot 1500)	2001	61.000 (Tot 1100)
Frauen	1991	40.000 (Tot 500)	2001	42.000 (Tot 260)

Und die Älteren? Nach der Erfolgsbilanz der schwedischen Vision-Zero Inititative werden in der Altersgruppe über 65 inzwischen 40% der Opfer als Fußgänger und Radfahrer totgefahren (überwiegend von den jungen männlichen Überlebenden...).

Altersgruppe 65 und älter:

Schweden : 40% Fußgänger und Radfahrer totgefahren von den überlebenden Jungen...

Was hilft uns weiter in eine friedlichere Zukunft?
Was können wir für die Zukunft der Verkehrsicherheit der Welt bieten?

Zukunftsperspektiven

Zu einigen drängenden Fragen haben wir Antworten entworfen. Ihre Umsetzung braucht konstruktive neue Partnerschaften, wie sie die WHO in Europa mit der **Charta Umwelt Gesundheit und Verkehr 1999** zu formen versucht hat**.** Die **Ministerkonferenz in Budapest im Juni 2004** wird eine Bilanz der Hoffnungen vorlegen, neue Herausforderungen und die Frage stellen nach den **wirksamen Allianzen**:

...mit der Fahrzeugindustrie

Die Entwicklung von immer schnelleren Fahrzeugen steht in auffälligem Kontrast zu der weltweiten Politik angemessene Geschwindigkeitsbeschränkungen durchzusetzen (Es ist schwer zu vermitteln, für welchen Weltmarkt Fahrzeuge mit 200 PS und 240 kmh Höchstgeschindigkeit produziert werden müssen, und Kleinwagen die auch mindestens 160 kmh schaffen....)

...mit Erziehung und Bildung

Die neue Technik- und die Politikentwicklung braucht treffsichere Unterstützung durch **Bildung und Erziehung** - mit einer besser auf die **Zielgruppe** abgestimmte Kampagne. **Erziehung zu Verantwortung und gegen Gewalt** auf der Strasse muss „bei Jungen im Prägealter“ beginnen - sicherlich eine schwierige und langwierige Aufgabe, „stromauf“ gegen einige der geltenden Spielregeln bei der

Erziehung des Jungen zum „richtigen Mann“. Dies wird aber eine überlebenswichtige Vorbereitung auf die Herausforderungen, denen ein 16- oder 18- jähriger mit oder ohne Führerschein ausgesetzt sein wird.

Diese Orientierung braucht Vorbilder und gute Beispiele, die von der Gesellschaft insgesamt getragen sind. Dazu muss das **Erwachsenenverhalten** eine neuorientierte Vorbildfunktion bekommen.

Wir brauchen dazu einen gesunden „Verhaltenskodex“ der Werbebranche.
Deshalb auch:

.....mit den Medien

Nummer et måtte udgå

Foto: JACQUES MUN

Det lykkedes ikke den tyske Formel 1-kører Michael Schumacher at vinde sit femte Grand Prix i Monacos gader, da han efter 55 omgange måtte se sin Ferrari-racer gå i stykker. I pit'en forsøgte mekanikerne forgæves at reparere Schumachers vogn, men den nuværende nummer et i kampen om VM måtte udgå. I stedet overtog skotten David Coulthard føringen, som han holdt til mål, og sejren betyder, at han nu er nummer to i den samlede stilling. Michael Schumachers bror, Ralf, udgik ligesom broderen, da han midt i løbet kørte ind i barrieren og pådrog sig en dyb flænge i det e ben. Monacos Grand Prix er det mest prestig fyldte af alle. Sædvanen tro var det fyrst R nier og prinsesse Caroline, der overrakte pok len til vinderen.

Sporten side

Medienaufsätze titeln z.B. „Der Tod hat einen Motor“ und öffnen die Augen für diese weltweit ungelöste Aufgabe. Gleichzeitig werben Presseerzeugnisse auf Seite 1 mit blutrünstiger Aufmachung für den Macho auf der Straße:

Aggressivität fördernde Farben, auch in den Fernsehberichten von Formel-I-Siegern: Rasend schnell fahren, Marlboro rauchen, Schampus orgasmisch verschäumen neben halbangezogenen schönen Damen – welch ein archaisches Männerbild!

Mit einer eigenartig perfiden Kombination wird weiterhin die zukünftige Käuferklientele im Jugendalter indoktriniert, ohne dass dem (ebenfalls **tödlichen und zerstörenden**) „**Fahrzeugmissbrauch**“ ein angemessenes gesellschaftliches Stigma mitgegeben wird.

For the future of our Children

Die Ministerkonferenz 2004 steht unter einem starken Motiv, welches uns auf vielen Bahnen in die gleiche Richtung leitet:

Aus dem Ziel gesundheitsfördernde Mobilität leiten sich Handlungsoptionen ab, die gleichzeitig dem Frieden auf den Straßen dienen, der Vergeudung endlicher Energieträger ein Ende setzen, der persönlichen Gesundheit dienen, sozialen Zusammenhalt stärken.

Es braucht Engagement der Politik, der Wissenschaften, der (Auto-) Mobilhersteller, der lokalen Kommunen, der Zivilgesellschaft (der Bürger jung und alt), der Wirtschaft als ganzes mit globalem Auftrag (Märkte und Infrastruktur für wahrhaft innovative Fahrzeugentwicklung).

Und sie braucht Vorbilder in Ländern wie Deutschland, welche die globale Aufgabe nicht gänzlich hoffnungslos erscheinen lassen.

Europa ist zum Erfolg verpflichtet!