

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 2.6.2003
KOM(2003) 311 endgültig

-

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit

**Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr
in der Europäischen Union bis 2010:
eine gemeinsame Aufgabe**

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit

Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung.....	4
1. Die Herausforderung.....	6
2. Zielfestlegung: weniger Verkehrsoffer.....	9
2.1. Ein Ziel, das mobilisiert.....	9
2.2. Weiterverfolgung des Ziels.....	9
2.2.1. Festlegung von Erfolgsindikatoren.....	9
2.2.2. Halbzeitbilanz.....	10
3. Selbstverpflichtung auf allen Ebenen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.....	10
3.1. Die Rolle der Europäischen Union.....	10
3.2. Alle Akteure des Verkehrssystems sind betroffen.....	11
3.3. Mobilisierung der Akteure durch eine europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit.....	12
4. Die Handlungsmöglichkeiten der Europäischen Union.....	12
5. Wesentliche Handlungsfelder.....	15
5.1. Die Verkehrsteilnehmer zu einem besseren Verhalten veranlassen.....	15
5.1.1. Einhaltung der Verkehrssicherheitsgrundregeln durch die Verkehrsteilnehmer.....	15
5.1.2. Führerschein und Ausbildung.....	18
5.1.3. Sturzhelme.....	20
5.2. Nutzung des technischen Fortschritts zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit.....	21
5.2.1. Fortschritte bei der Fahrzeugkonstruktion.....	21
5.2.2. Verbraucherinformation: Europäisches Programm zur Bewertung neuer Fahrzeugmodelle (EuroNCAP).....	22
5.2.3. Schutz bei Unfällen (passive Sicherheit).....	23
5.2.4. Unfallverhütung (aktive Sicherheit).....	24

5.2.5.	Regelmäßige technische Überwachung	28
5.3.	Förderung einer Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur	29
5.3.1.	Problemstellung	29
5.3.2.	Ausarbeitung technischer Leitlinien für die Sicherheit der Infrastrukturen.....	30
5.3.3.	Transeuropäisches Straßennetz (TEN).....	31
5.3.4.	Tunnelsicherheit.....	31
5.3.5.	Neue Konzepte für intelligente Straßen und GALILEO.....	32
5.4.	Sicherheit des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs.....	33
5.5.	Rettung und Versorgung von Verkehrsunfallopfern.....	36
5.6.	Sammlung, Auswertung und Weitergabe von Unfalldaten.....	37
5.6.1.	Problemstellung	37
5.6.2.	Unfallumstände	37
5.6.3.	Ursachen und Auswirkungen von Unfällen.....	38
5.6.4.	Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit.....	40
ANHANG 1 – Verkehrsunfälle – Entwicklung der Zahl der Getöteten je Million Einwohner, 1991-2001 – Lage in jedem Mitgliedstaat (und Durchschnitt EUR-15)		41
ANHANG 2 – Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit		45

ZUSAMMENFASSUNG

- Die Straßenverkehrssicherheit ist unmittelbar für gesamte Gebiet der Europäischen Union und seine Einwohner von Bedeutung: Im Europa der 15 sind dies 375 Mio. Verkehrsteilnehmer, von denen 200 Mio. einen Führerschein haben und 200 Mio. Fahrzeuge auf einem Straßennetz von 4 Mio. km Länge benutzen.

Die ständig steigende Mobilität hat einen hohen Preis, da bei alljährlich 1,3 Mio. Unfällen mehr als 40.000 Menschen getötet und 1,7 Mio. verletzt werden. Die mittelbaren und unmittelbaren Kosten der Verkehrsunfälle werden mit 160 Mrd. €, also rund 2 % des BSP der Europäischen Union, veranschlagt.

- Selbst wenn insgesamt eine langsame und regelmäßige Verbesserung des Sicherheitsniveaus festzustellen ist (in 30 Jahren hat sich das Gesamtverkehrsaufkommen in den Ländern, die die heutige EU bilden, verdreifacht, während die Zahl der Verkehrstoten um die Hälfte gesunken ist), bleibt die Situation doch gesellschaftlich unannehmbar und dem Bürger gegenüber schwer zu rechtfertigen.
- Die Kommission hat daher im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik¹ vorgeschlagen, dass sich die Europäische Union das Ziel setzt, **die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern**. Auch wenn die Gemeinschaft seit langem einen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit leistet, insbesondere durch mehr als fünfzig Richtlinien zur technischen Normung, und auch wenn der Vertrag von Maastricht die der Gemeinschaft zu Gebote stehenden rechtlichen Mittel zur Schaffung eines Rahmens und der Ergreifung von Maßnahmen verankert hat², ist doch eine große Zurückhaltung der Mitgliedstaaten bei Maßnahmen auf gemeinschaftlicher Ebene festzustellen, beispielsweise bei der Harmonisierung des höchstzulässigen Blutalkoholgehalts, die seit zwölf Jahren im Gespräch ist.
- Die Kommission wird vorschlagen, die Vorschriften bezüglich der **Kontrolle** von Verstößen, die hauptsächlich mit tödlichen Unfällen in Verbindung stehen, sowie bezüglich der Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften zu vereinheitlichen.
- Im Zusammenhang mit einem Vorschlag zu den Straßeninfrastrukturen wird die Kommission die **Handhabung von besonders gefährlichen Stellen** vorschlagen. Ein weiterer Vorschlag wird sich mit der Neufassung der **Führerscheinrichtlinie** befassen.
- In der vorliegenden Mitteilung wird auch eine Reihe direkter Maßnahmen und Begleitmaßnahmen beschrieben, die die Kommission durchzuführen beabsichtigt, um die Aktivitäten der Europäischen Union nutzbar zu machen, insbesondere die Entwicklung **neuer Sicherheitstechnologien** innerhalb der Forschungsrahmenprogramme, damit die Bemühungen in den Mitgliedstaaten zusätzlich aufgewertet werden.

¹ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001) 370 endg. vom 12. September 2001).

² Artikel 71 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

Das Aktionsprogramm bezweckt,

- die **Verkehrsteilnehmer** zu einem besseren Verhalten anzuhalten, insbesondere durch bessere Einhaltung der geltenden Vorschriften, durch die Erstausbildung und Weiterbildung privater Fahrzeugführer und Berufskraftfahrer und durch fortgesetzte Anstrengungen zur Bekämpfung gefährlichen Fahrverhaltens,
 - die **Fahrzeuge** sicherer zu machen, insbesondere durch die technische Normung und die Unterstützung des technischen Fortschritts; elektronische Technologien („eSafety“) werden ausführlicher in einer kommenden Mitteilung der Kommission über „Informations- und Kommunikationstechnologien für intelligente Fahrzeuge“ behandelt werden,
 - die **Straßeninfrastruktur** zu verbessern, insbesondere durch Ermittlung und auf lokaler Ebene erfolgende Verbreitung vorbildlicher Praktiken und die Entschärfung von Unfallschwerpunkten.
- Im Aktionsprogramm werden insbesondere konkrete Maßnahmen aufgeführt, einen methodischen Rahmen zur Ermittlung und Verbreitung vorbildlicher Praktiken durch die **Erstellung technischer Leitlinien** festzulegen, die **Sammlung und Auswertung von Unfalldaten** und Daten über Verletzungen zu verbessern und Forschung und Entwicklung fortzusetzen, um zukunftssträchtige Lösungen zu finden.
- Die Kommission wünscht sich, dass alle betroffenen Kreise dieses Programm gutheißen und sich daran beteiligen. Zu diesem Zweck schlägt sie all denen, die über Anordnungs- oder Entscheidungsbefugnisse oder über wirtschaftliche oder gesellschaftliche Durchsetzungsmöglichkeiten oder ein Vertretungsmandat verfügen, vor, ihren Beitritt zu einer **europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit** zu erklären. Außer zur Einhaltung allgemeiner Grundsätze verpflichtet sich jeder Unterzeichner dazu, bestimmte Maßnahmen durchzuführen. Die so eingegangenen Verpflichtungen werden veröffentlicht und ihre Einhaltung beobachtet.

1. DIE HERAUSFORDERUNG

Bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union (EUR-15) sterben alljährlich 40 000 Menschen, 1 700 000 werden verletzt. Verkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache bei unter 45-Jährigen und verkürzen die Lebenserwartung mehr als Herz- oder Krebserkrankungen. Die gesamtgesellschaftlichen Kosten von Unfällen werden mit mehr als 160 Mrd. € im Jahr veranschlagt, was 2 % des BSP der Europäischen Union entspricht – ein außerordentlich hoher Preis angesichts der Tatsache, dass kostengünstige und öffentlich akzeptable Lösungen nicht umgesetzt werden.

Zahl der
Verkehrstoten

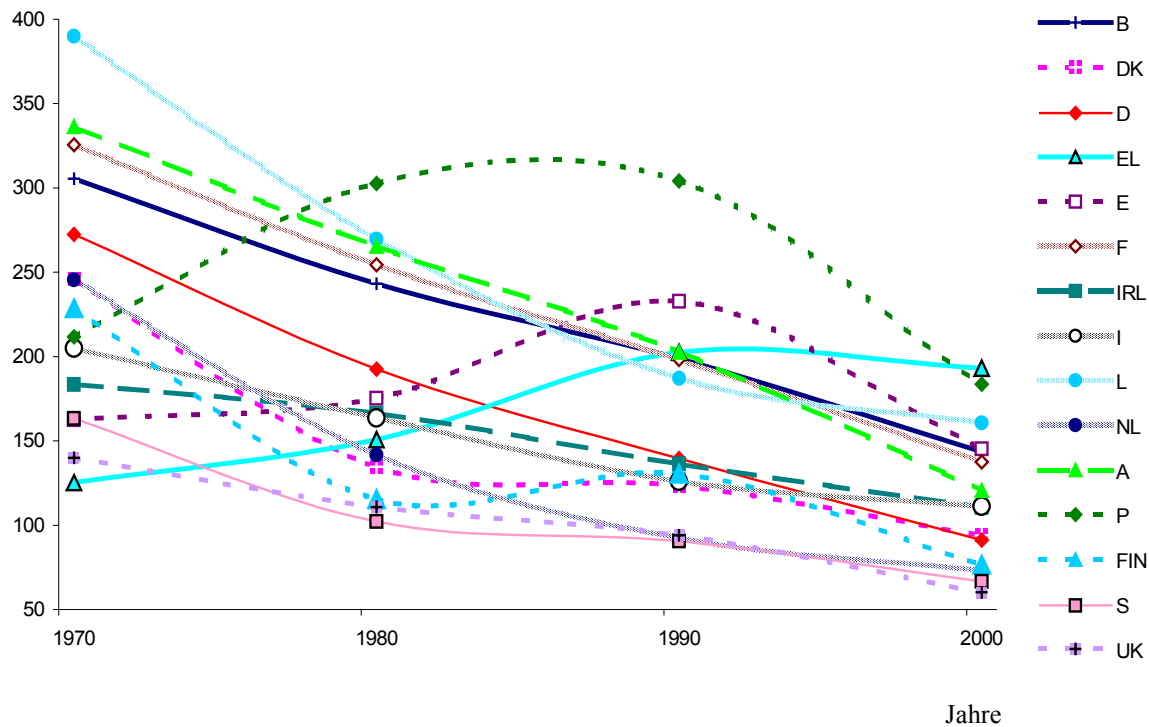


Abb. 1a: Verkehrstote im Straßenverkehr je Million Einwohner nach Mitgliedstaaten, Entwicklung 1970-2000

(detailliertere Angaben für das letzte Jahrzehnt siehe Anhang 1) Quelle: CARE und nationale Daten

Zahl der Verkehrstoten

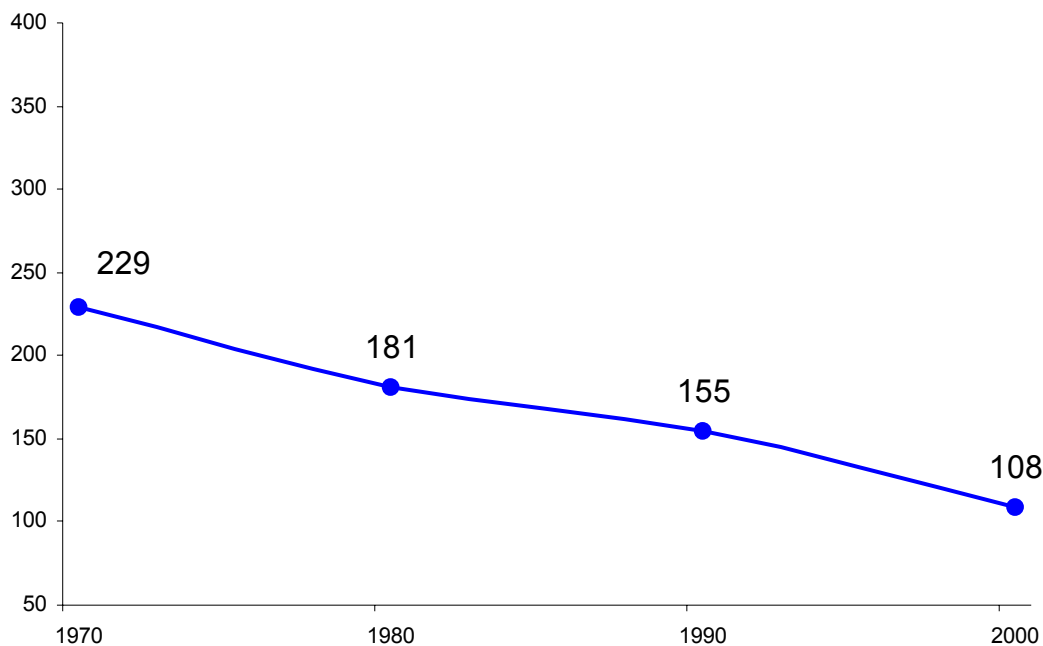


Abb. 1b: Verkehrstote im Straßenverkehr je Million Einwohner, EUR-15, Entwicklung 1970-2000

Daher ist es verständlich, dass die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit einer der vordringlichsten Erwartungen der europäischen Bürger entspricht. Um diesen Erwartungen gerecht zu werden, hat die Kommission in ihrem Weißbuch vom 12. September 2001³ ein gezieltes Programm von Maßnahmen angekündigt, die bis 2010 umzusetzen sein werden.

Um wirksam zu sein, müssen diese Maßnahmen kohärent und mit denjenigen Maßnahmen abgestimmt sein, die auf anderen Ebenen der Verantwortung ergriffen werden. Um die Maßnahmen mit den besten Erfolgsaussichten zu ermitteln, hat die Kommission die betroffenen Parteien konsultiert. Diese Konsultationen haben gezeigt, dass die Ausarbeitung eines europäischen Aktionsprogramms auf breite Zustimmung stößt. In ihren 2000 und 2001 angenommenen Entschlüssen⁴ haben auch der Rat und das Europäische Parlament bekräftigt, wie wichtig es ist, ehrgeizige Maßnahmen auf europäischer Ebene zu ergreifen, um die Geißel der Verkehrsunfälle zu bekämpfen.

In der Vergangenheit offenbarte sich eine große Diskrepanz zwischen ehrgeizigen Absichtserklärungen und den recht bescheidenen Maßnahmen, die tatsächlich von den Mitgliedstaaten ergriffen und umgesetzt wurden, da von Seiten der Mitgliedstaaten gegen konkrete Maßnahmen auf europäischer Ebene nur zu häufig das Subsidiaritätsprinzip angeführt wurde. Die Kommission beabsichtigt, der Subsidiarität rigoros Rechnung zu tragen, damit es ein eindeutiger Handlungsrahmen allen Beteiligten auf den unterschiedlichen Ebenen ermöglicht, ihrer jeweiligen Verantwortung umfassend gerecht zu werden.

³ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001) 370 endg. vom 12. September 2001).

⁴ Entschließung des Rates vom 26. Juni 2000 zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit (ABl. C 218 vom 31.7.2000, S. 1), Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Januar 2001 über die Straßenverkehrssicherheit (Bericht Hedkvist-Petersen, ABl. C 262 vom 18.9.2001, S. 236).

Alle Mitgliedstaaten sehen sich denselben Problemen der Straßenverkehrssicherheit gegenüber. Die Hauptunfallursachen sind bekannt:

- Überhöhte und unangepasste Fahrgeschwindigkeit bei rund einem Drittel aller tödlichen und schweren Unfälle, ausschlaggebend für die Schwere von Verletzungen
- Alkohol- bzw. Drogenkonsum oder Übermüdung Fahrer mit überhöhtem Alkoholspiegel im Blut sind für rund 10 000 Todesfälle im Jahr verantwortlich. Das Problem des Fahrens unter Drogeneinfluss und bei Übermüdung nimmt auch immer mehr zu.
- Nichtanlegen des Sicherheitsgurts oder Schutzhelms, was die Schwere der Unfallfolgen erhöht. Wenn die Gurtanlagequote überall die internationale Bestmarke erreichte, würden jedes Jahr 7 000 Todesopfer vermieden.
- Unzureichender Aufprallschutz von Fahrzeugen: Wie die Auswertung von Unfällen ergibt, könnte die Hälfte aller tödlichen und schwere Verletzungen vermieden werden, wenn alle Fahrzeuge denselben Schutz böten wie die besten in der jeweiligen Fahrzeugkategorie.
- Unfallschwerpunkte: Die Anlage und Ausstattung von Straßen spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle bei der Minderung der Unfallschwere und kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen.
- Nichteinhaltung der Fahr- und Lenkzeiten im Kraftverkehrsgewerbe.
- Schlechte Sichtbarkeit anderer Verkehrsteilnehmer oder unzureichendes Sichtfeld des Fahrers. Die mangelnde Sicht im toten Winkel nach hinten ist allein für 500 Todesopfer im Jahr verantwortlich.

So könnte das von der Kommission vorgeschlagene Ziel einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit⁵ zu einem Großteil bereits erreicht werden, wenn die bestehenden Vorschriften eingehalten würden.

Ebenfalls anzumerken ist, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen besonders unfallgefährdet sind: Jugendliche und junge Erwachsene von 15 bis 24 Jahren⁶, ungeschützte Verkehrsteilnehmer⁷, und ältere Menschen⁸, besonders als Fußgänger.

Es ist auch auf die Herausforderungen hinzuweisen, die die **bevorstehende Erweiterung** der EU mit sich bringt. In den meisten der neuen Mitgliedstaaten hat sich die Verkehrssicherheit untypisch entwickelt, hauptsächlich aufgrund der politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umwälzungen zu Beginn des vergangenen Jahrzehnts. Derzeit ist die Straßenverkehrssicherheit dort im Allgemeinen geringer als im jetzigen Europa der fünfzehn Mitgliedstaaten. Auf die Bevölkerungszahl bezogen ist die Zahl der Getöteten und Verletzten

⁵ Siehe Abschnitt 2.1.

⁶ Rund 10 000 Getötete im Jahr; in dieser Altersgruppe sind Verkehrsunfälle die Todesursache Nr. 1.

⁷ In der Europäischen Union sind mehr als ein Drittel aller Verkehrstoten Fußgänger, Radfahrer, Mofafahrer und Motorradfahrer: 7061 Fußgänger, 3673 Motorradfahrer, 2477 Mofafahrer und 1818 Radfahrer im Jahr 2000 (Quelle: CARE und nationale Veröffentlichungen). Die Zahl der getöteten Motorradfahrer ist in mehreren Mitgliedstaaten sogar im Steigen begriffen.

⁸ Das Risiko einer schweren oder tödlichen Verletzung bei einem Unfall ist für ältere Menschen besonders hoch. Zu berücksichtigen ist auch die Alterung der Bevölkerung im kommenden Jahrzehnt.

dort zwar nicht größer, doch täuschen diese Verhältniszahlen, weil sie nicht dem Motorisierungsgrad und dem Verkehrsaufkommen, die beide wesentlich niedriger sind, Rechnung tragen. Die Risikofaktoren sind somit größer. Die Situation ist deshalb aufmerksam zu beobachten, und die zu erwartende Zunahme des Fahrzeugparks und des Straßenverkehrsaufkommens in diesen Ländern im Laufe der nächsten Jahre wird drastische Maßnahmen erfordern, damit diese Entwicklung nicht automatisch zu mehr Opfern im Straßenverkehr führt.

2. ZIELFESTLEGUNG: WENIGER VERKEHRSSOPFER

2.1. Ein Ziel, das mobilisiert

Die Kommission schlägt im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik vor, dass sich die Europäische Union das ehrgeizige Ziel setzt, **die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern**. Die Kommission ist sich vollkommen bewusst, dass der Umsetzung wirksamerer Maßnahmen auf gemeinschaftlicher, nationaler und lokaler Ebene ein wesentlich höherer Stellenwert eingeräumt werden muss, wenn dieses Ziel erreicht werden soll.

Bislang hat sich jedoch erst das Europäische Parlament für dieses Ziel ausgesprochen, während sich der Rat nicht festgelegt hat.

Ein solches objektives Ziel stellt eher eine ernsthafte kollektive Selbstverpflichtung zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten als eine rechtliche Verpflichtung dar. Angesichts der geteilten Verantwortung für unterschiedliche Aspekte der Straßenverkehrssicherheit auf den verschiedenen Regierungsebenen ist es auch nicht möglich, allein auf Aktivitäten der Europäischen Union zu setzen, um dieses Ziel zu erreichen. Das angestrebte Hauptziel ist es, zu gemeinsamen Maßnahmen zu motivieren und diese auf allen Interventionsebenen zu fördern.

Die Mitgliedstaaten, die die höchste Straßenverkehrssicherheit aufweisen, etwa Schweden, das Vereinigte Königreich und die Niederlande, haben sich seit langem zahlenmäßige Ziele zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten gesetzt, um die möglichen Steigerungen der Verkehrssicherheit aufgrund des Wissensfortschritts, der gewachsenen Erfahrung und des technischen Fortschritts uneingeschränkt verwirklichen zu können. Es ist weitgehend unumstritten, dass gezielte Programme für die Straßenverkehrssicherheit größere Vorteile hinsichtlich der Wirksamkeit der Maßnahmen, der rationellen Nutzung öffentlicher Mittel und der Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten aufweisen als ungezielte Programme.

2.2. Weiterverfolgung des Ziels

2.2.1. Festlegung von Erfolgsindikatoren

Es muss regelmäßig überprüft werden, welche Fortschritte bei der Erreichung des Ziels gemacht wurden, und das Ziel selbst ist beim Beitritt neuer Mitgliedstaaten ebenfalls einer Überprüfung zu unterziehen.

Die Verwendung von Erfolgsindikatoren ermöglicht es, die Maßnahmen systematisch auf wesentliche Bereiche auszurichten und ihre Umsetzung zu überwachen. Sie können auf besondere Gruppen von Verkehrsteilnehmern ausgerichtet sein, beispielsweise Kinder, Fahranfänger oder Berufskraftfahrer, oder die Einhaltung wichtiger Sicherheitsregeln zum Gegenstand haben, beispielsweise das Anlegen des Sicherheitsgurts, oder aber sich auf bestimmte Bereiche beziehen, etwa das städtische Verkehrsnetz, Landstraßen oder das

transeuropäische Netz. Erfolgsindikatoren zu den Problembereichen Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, Benutzung von Rückhaltesystemen und Sicherheitseinrichtungen sowie die Anzahl der Verkehrskontrollen werden in manchen Mitgliedstaaten bereits ermittelt; sie könnten daher als erstes verwendet werden. In der nachfolgenden Stufe müssen Indikatoren in den Bereichen des Qualitätsmanagements für die Straßennetze, die Fahrzeugsparks und die Notfalldienste festgelegt werden, um den erreichten Fortschritt kontrollieren zu können.

2.2.2. *Halbzeitbilanz*

Zur Unterrichtung der europäischen Institutionen und der Öffentlichkeit wird regelmäßig ein Bericht vorgelegt, der sich auf die Statistiken und Erfolgsindikatoren stützt und die erzielten Fortschritte bei der Umsetzung des Aktionsprogramms aufzeigt sowie die Tendenzen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erkennen lässt.

Die Kommission wird anhand der Schlussfolgerungen ihres Monitoringgremiums 2005 eine Zwischenbilanz aufstellen. Sie wird bei dieser Gelegenheit die Auswirkungen der Erweiterung der Europäischen Union auf die Straßenverkehrssicherheit untersuchen. Die Kommission behält sich vor, auf der Grundlage dieser Bilanz Rechtsvorschriften vorzuschlagen.

- Verringerung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um 50 %
- Bewertung der erzielten Fortschritte anhand geeigneter Erfolgsindikatoren auf gemeinschaftlicher und nationaler Ebene
- Berichterstattung 2005 zur Zielerreichung, zu den durchgeführten Maßnahmen und den durch die Erweiterung erforderlichen Anpassungen sowie ggf. Vorschläge für neue Maßnahmen

3. SELBSTVERPFLICHTUNG AUF ALLEN EBENEN ZUR VERBESSERUNG DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT

3.1. Die Rolle der Europäischen Union

In einem Verkehrsbinnenmarkt und bei kräftig weiter wachsendem Verkehrsaufkommen bedarf es eines „systematischen Ansatzes“, um die hohen Kosten zu vermindern, die mit Verkehrsunfällen und den Unterschieden zwischen Mitgliedstaaten verbunden sind. Dieser Ansatz bedeutet ein koordiniertes Handeln, das auf gemeinsame Ziele gerichtet ist und die lokale, regionale, nationale und gemeinschaftliche Ebene umfasst. Ein konzertiertes Handeln ist gerechtfertigt, um die gemeinsamen Probleme der Straßenverkehrssicherheit anzugehen, eine bessere Sensibilisierung zu erreichen und die jeweils wirksamsten Maßnahmen auf den verschiedenen Ebenen umzusetzen.

Die meisten Unfälle werden durch menschliches Versagen verursacht, durch Nichtbeachtung der Straßenverkehrsvorschriften, Fehleinschätzungen oder eine ungenügende Beherrschung des Fahrzeugs. In Anerkennung der Tatsache, dass menschliches Fehlverhalten eine häufige und unvermeidbare Erscheinung ist, muss das System Infrastruktur / Fahrzeuge / Fahrer schrittweise angepasst werden, um die Verkehrsteilnehmer besser vor ihren eigenen Fehlern zu schützen. Ein solcher Ansatz wird bereits bei anderen Verkehrsträgern und im Bereich der Arbeitssicherheit verfolgt. Die Nichtbeachtung von Straßenverkehrsvorschriften ist sowohl durch die Einführung von Maßnahmen für eine Verbesserung der Kontrollen und zur Anwendung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen auf Ebene der

Europäischen Union als auch durch technische Entwicklungen, die Verstöße gegen die wichtigsten Straßenverkehrsvorschriften erschweren oder unmöglich machen, zu bekämpfen.

Im bereits genannten Weißbuch wurden zwei wesentliche Punkte bezüglich der Rolle der Gemeinschaft im Bereich der Straßenverkehrssicherheit hervorgehoben:

- zum einen ihr seit langem geleisteter Beitrag im Zusammenhang mit der Errichtung des Binnenmarkts unter Vermeidung eines unlauteren Wettbewerbs,
- zum anderen die durch den Maastrichter Vertrag gegebenen rechtlichen Mittel, die ihr die Festlegung eines Rahmens und die Ergreifung von Maßnahmen ermöglichen.

Die Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung von Personen und Gütern ist eine der wesentlichen Aufgaben der Europäischen Union. Ein europäisches Programm für die Straßenverkehrssicherheit, das den Grundsatz der Subsidiarität respektiert, wird einen eindeutigen Handlungsrahmen für alle Partner vorgeben und die Maßnahmen der Europäischen Union auf Bereiche richten, in denen sie einen großen zusätzlichen Nutzen erzielen kann.

Zentrales Anliegen der gemeinschaftlichen Politik für die Straßenverkehrssicherheit muss es sein, ein größeres Bewusstsein und Verständnis bei den Bürgern, den politischen Entscheidungsträgern und den Medien für die Bedingungen zu schaffen, die eine sicherere Benutzung der Straße und des Verkehrssystems ermöglichen.

3.2. Alle Akteure des Verkehrssystems sind betroffen

Um der Unsicherheit im Straßenverkehr zu begegnen, bedarf es bei allen für das Verkehrssystem Verantwortlichen und bei den Verkehrsteilnehmern selbst einer Mentalitätsänderung, was die sichere Benutzung der Straßeninfrastruktur und die dafür einzuhaltenden Bedingungen angeht.

Die Maßnahmen, mit denen das Anlegen des Sicherheitsgurts gefördert wird, zeigen, wie die verschiedenen Aktionen und Akteure voneinander abhängen und wie nötig eine Interaktion auf allen Ebenen der Regierung ist (lokal, regional, national oder gemeinschaftlich), ohne den privaten Sektor zu vergessen, wenn ein wirksamer Schutz gewährleistet werden soll (siehe die folgende Tabelle 1).

Europäische Union	<ul style="list-style-type: none"> - Vorschriften für Einbau und Nutzung von Ausrüstung - Vorschriften zur Verbesserung der Kontrolle und Auferlegung von Sanktionen für Kraftfahrer - Gütenormen für Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme - Unterstützung der Einführung eines europäischen Programms zur Bewertung der auf dem Markt befindlichen Rückhaltesysteme - Einrahmung und Unterstützung von Kampagnen zur Förderung des Gurtanlegens - Verfolgung der Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften durch die Mitgliedstaaten
--------------------------	--

Nationale Ebene	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung gemeinschaftlicher Vorschriften - Festlegung von Ausnahmen/Freistellungen - Festlegung von Zielen für die Einhaltung auf nationaler Ebene - Gewährleistung der Einhaltung durch Einplanung der notwendigen Mittel für polizeiliche Kontrollen - gezielte Information auf nationaler Ebene - Durchsetzung der Gurtanlegepflicht - Unterstützung von Maßnahmen für das Gurtanlegen im öffentlichen und privaten Sektor - Unterstützung von Systemen zur Ausleihe von Kinderrückhaltesystemen
Regionale / lokale Ebene	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung von Verkehrskontrollen und Aufklärungskampagnen - Informationen in Schulen über den Sicherheitsgurt - Unterstützung von Systemen zur Ausleihe von Kinderrückhaltesystemen im Rahmen lokaler Strukturen des Gesundheitssektors - Durchführung von Erhebungen über das Gurtanlegen - Organisation lokaler Vereinigungen von Unfallopfern, die dank Sicherheitsgurt überlebt haben
Privatsektor	<ul style="list-style-type: none"> - Innovation und Initiativen - Entwicklung und Markteinführung wirksamerer Rückhaltesysteme als Reaktion auf Bewertungskampagnen - Einbau nicht obligatorischer Rückhaltesysteme - verringerte Versicherungsprämien für Nutzer von entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen - auf das eigene Personal ausgerichtete Aufklärungskampagnen von Privatunternehmen

Tabelle 1: Erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtanlegequote

Es benötigt Zeit und einen schrittweisen Ansatz, um alle für die Straßenverkehrssicherheit maßgebenden Akteure im Rahmen eines ehrgeizigen Plans zu motivieren. Ein konzertiertes Vorgehen wird auch weit über 2010 hinaus erforderlich bleiben. Es wird erprobte Maßnahmen umfassen und in der Lage sein müssen, allen Beteiligten neuen Elan zu verleihen.

3.3. Mobilisierung der Akteure durch eine europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

Um das politische Handeln zu dynamisieren und kohärent zu gestalten und die Konzeption von Projekten zu fördern, wäre es ganz abgesehen von Subsidiaritätsaspekten wünschenswert, dass alle Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Fahrzeugbauer und -ausrüster, Versicherungsunternehmen und Infrastrukturbetreiber, lokale und regionale Gebietskörperschaften) sich durch Unterzeichnung einer europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit⁹ förmlich dazu verpflichten, zusammenzuarbeiten und gemeinsam als auch einzeln die größtmögliche Effizienz anzustreben.

Die Charta umfasst einen gemeinsamen Teil, muss aber durch spezifische Verpflichtungen eines jeden Unterzeichners ergänzt werden. Die Namen der Unterzeichner und ihre spezifischen Verpflichtungen, die sie unter der Charta eingehen, werden veröffentlicht¹⁰. Die Charta gilt anfänglich für drei Jahre, was aber bei Ablauf dieses Zeitraums verlängert werden könnte.

⁹ Der Wortlaut der europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit ist in Anhang 2 wiedergegeben.
¹⁰ Insbesondere auf den „Europa“-Internetseiten.

Die Verpflichtungen müssen streng eingehalten werden und sind dauerhaft zu beachten. Die Unterzeichner haben zu berichten, wie sie ihren Verpflichtungen nachgekommen sind. Sie akzeptieren eine entsprechende Kontrolle während der Laufzeit der Charta.

- Einladung aller Beteiligten, eine europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit zu unterzeichnen
- Überwachung der Einhaltung der von den Unterzeichnern eingegangenen Verpflichtungen

4. DIE HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Die Europäische Union verfügt im Bereich der Straßenverkehrssicherheit über diverse Handlungsmöglichkeiten.

- Der EG-Vertrag ermöglicht es der Europäischen Union aufgrund von Artikel 71, **Rechtsvorschriften** für Maßnahmen zu erlassen, mit denen die Verkehrssicherheit verbessert wird. Sie verfügt über Kompetenzen in mehreren Bereichen, unter anderem: Anlegen des Sicherheitsgurts in Fahrzeugen, technische Überwachung von Kraftfahrzeugen, Straßenkontrollen, Fahrtenschreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, Fahrzeuggewichte und -abmessungen, Beförderung gefährlicher Güter sowie Führerschein und bestimmte Aspekte der Fahrerausbildung. Die Europäische Union verfügt außerdem über Kompetenzen in bestimmten Bereichen, etwa der technischen Harmonisierung von Normen für Fahrzeuge, in denen sie ein erhöhtes Schutzniveau zu gewährleisten hat (Artikel 95 EG-Vertrag). Sie kann Sicherheitsanforderungen für das transeuropäische Straßennetz festlegen¹¹. Die Rechtsvorschriften müssen angepasst werden, sowohl um das gemeinschaftliche Ziel im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu erreichen, als auch um dem technischen Fortschritt in verschiedenen der erfassten Bereiche Rechnung zu tragen¹². Die Artikel 151 und 152 (Gesundheits- und Verbraucherschutz) ermöglichen es der Europäischen Union ebenfalls, einschlägige Maßnahmen zu ergreifen.

Die Schaffung des Binnenmarkts hat es möglich gemacht, insbesondere auf dem Weg der technischen Normung, gemäß mehr als fünfzig Richtlinien sichere Fahrzeugausrüstungen zu entwickeln: Bestimmungen zur allgemeinen Ausstattung der Fahrzeuge mit Sicherheitsverbundglasscheiben, Einbau von Sicherheitsgurten für alle Fahrzeuginsassen, allgemeiner seitlicher und vorderer Unterfahrschutz, Normierung der Bremsanlagen.

Außerdem hat die Europäische Union Rechtsvorschriften erlassen zur obligatorischen Benutzung des Sicherheitsgurts sowie über die Beförderung gefährlicher Güter, den Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern für Lkw, den einheitlichen Führerschein und die technische Überwachung aller Fahrzeuge.

- Die Europäische Union verfügt über **Finanzmittel**, die im Rahmen von Aufrufen zu gezielten Vorschlägen zur Unterstützung von Initiativen verwendet werden können, mit denen die Entscheidungsträger, betroffene Berufsgruppen und die Allgemeinheit für wesentliche Probleme der Verkehrssicherheit und deren Lösung sensibilisiert werden. Sie

¹¹ Gemäß der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1).

¹² Siehe Kapitel 5.

kann beispielsweise eine Finanzunterstützung für Programme zur Verbraucherinformation wie das Programm EuroNCAP¹³ gewähren.

- Die Europäische Union hat bislang eine wichtige Rolle bei der **Ermittlung und Verbreitung vorbildlicher Praktiken** gespielt (z. B. bei der allgemeinen Einführung retroreflektierender Kennzeichen oder von Leitplanken, die für Motorradfahrer ungefährlicher sind). Es ist vorgesehen, dies weiter auszubauen. Zur Systematisierung der unternommenen Maßnahmen in allen Bereichen wird die Kommission einen Bezugsrahmen festlegen, der die Förderung vorbildlicher Praktiken gegenüber Sicherheitsfachleuten zum Ziel hat. Absicht ist, diese vorbildlichen Praktiken zu ermitteln, zusammenzufassen und in Form von Leitfäden, die von Fachleuten für Fachleute ausgearbeitet werden, zu präsentieren, damit sie auf freiwilliger Basis angewendet werden können, wobei detaillierte begleitende Fallstudien helfen. Leitfäden könnten für die Bereiche Verkehrssicherheitsplanung, Infrastruktursicherheit, Information, Ladungssicherung oder Methoden für Fahrzeugkontrollen erstellt werden. Daran anschließend wird die Gemeinschaft Demonstrationsvorhaben unterstützen, bei denen die in den Leitfäden dargestellten Methoden in die Praxis umgesetzt werden.
- Die **Sammlung und Auswertung von Unfalldaten** und Daten zu Unfallverletzungen ist unerlässlich, um die Verkehrssicherheitsprobleme objektiv bewerten, die vorrangigen Maßnahmenbereiche ermitteln und die Auswirkungen der Maßnahmen überwachen zu können. Sie muss es in einer späteren Etappe auch ermöglichen, den Nutzen neuer Techniken zu quantifizieren. Die Europäische Union hat eine aktive Rolle bei der Festlegung von Unfalluntersuchungsmethoden (Projekt STAIRS) und bei der Anlage der Unfalldatenbank CARE¹⁴ übernommen. Jetzt müssen diese Aktivitäten ausgeweitet und vertieft werden, um den unterschiedlichen Erwartungen gerecht zu werden (siehe Abschnitt 5.6).
- Die Festlegung und Bewertung der künftigen Politik erfordert angesichts eines ständigen technischen und sozialen Wandels erhebliche und dauerhafte Anstrengungen im Bereich der **Forschung und technischen Entwicklung**. Gleichzeitig müssen Erkenntnisse aus früheren Forschungsarbeiten in Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben umgesetzt werden. Die Forschungsaktivitäten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sind zu verstärken, insbesondere im Zusammenhang mit dem 6. Forschungsrahmenprogramm, ebenso **Grundlagenstudien, einschließlich sozioökonomischer Studien, und Demonstrationsvorhaben**.
- Die Kommission ist der Auffassung, dass **fiskalische Anreize** ein wichtiges Mittel sein können, um Investitionen von Privatpersonen und Unternehmen zu fördern und die Konzeption sichererer Infrastrukturen und Fahrzeuge zu unterstützen. Die Anreize müssen sich auf bestimmte Kategorien von Ausrüstungen beziehen, deren sicherheitserhöhende Wirkung erwiesen ist und die sich ohne Anreiz nur schwer absetzen ließen. Wie bereits im Fall der Fahrzeugemissionsnormen wird die Kommission die Einführung eines harmonisierten Rahmens prüfen, um die Bedingungen klarzustellen, unter denen die Anreize in den Mitgliedstaaten eingeführt werden können. In jedem Fall müssen die fiskalischen Anreize den für den Binnenmarkt geltenden Regeln entsprechen.

¹³ Siehe Abschnitt 5.2.2.

¹⁴ Entscheidung des Rates 93/704/EG vom 30. November 1993 über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle (ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 63).

- Bei der Auswertung der auf einzelstaatlicher Ebene gemachten Erfahrungen wird die Kommission prüfen, wie die Aufnahme von **Sicherheitsanforderungen bei öffentlichen Aufträgen** gefördert werden kann. Die Kommission wird harmonisierte Kriterien für öffentliche Ausschreibungen vorschlagen.

Schweden hat 1997 ein Programm für die Straßenverkehrssicherheit verabschiedet, bei dem Maßnahmen des Zentralstaats, der Regionen, der Städte, von Unternehmen und von Privatleuten mit dem Ziel zusammengeführt werden, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf Null zurückzuführen.

Im Zusammenhang damit haben viele schwedische Städte Sicherheitsanforderungen in öffentliche Ausschreibungen aufgenommen, insbesondere für den Kauf von Kommunalfahrzeugen und für die Erbringung von Beförderungsleistungen.

- Last not least ist eine Zusammenarbeit mit der europäischen Versicherungswirtschaft notwendig, um neue Wege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu finden, insbesondere durch eine gerechtere **Anlastung der Kosten von Personenschadensrisiken** durch eine Anpassung der Versicherungsprämien.

Nicht zu vergessen ist die Bedeutung der sozioökonomischen Aspekte der Straßenverkehrssicherheit. Bei rein wirtschaftlicher Betrachtung weisen offensichtlich nicht alle Maßnahmen dasselbe Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, aber dennoch überwiegt auch bei den kostenintensivsten Maßnahmen der Nutzen. Eine systematische Analyse wird dazu beitragen, die Wirksamkeit einer breiten Palette von Maßnahmen zugunsten der Straßenverkehrssicherheit beurteilen zu können und Investitionen zu steigern. Die von der Europäischen Union ergriffenen Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer **Kosten- und Nutzenwirksamkeit** quantitativ bewertet.

- Vorschlag zur Einführung harmonisierter Kriterien bezüglich der Straßenverkehrssicherheit für öffentliche Ausschreibungen
- Prüfung in Zusammenarbeit mit der europäischen Versicherungswirtschaft, welche zusätzlichen Maßnahmen die Versicherer ergreifen können, um die Kosten von Unfallrisiken auf direktere Weise anzulasten.

5. WESENTLICHE HANDLUNGSFELDER

5.1. Die Verkehrsteilnehmer zu einem besseren Verhalten veranlassen

5.1.1. Einhaltung der Verkehrssicherheitsgrundregeln durch die Verkehrsteilnehmer

- Ein für andere Verkehrsteilnehmer gefährliches Verhalten kommt einem kriminellen Tatbestand nahe, und die Kommission beabsichtigt, Initiativen im Rahmen der gemeinschaftlichen Rechtspolitik zu ergreifen, nicht nur hinsichtlich der Berufskraftfahrer, sondern aller Kraftfahrer.

Der Verstoß gegen grundlegende Rechtsvorschriften für die Straßenverkehrssicherheit durch die Verkehrsteilnehmer (Alkohol am Steuer, Gurt- und Helmtragepflicht, Geschwindigkeitsbegrenzungen) ist die Hauptursache für schwere Unfälle. Eine gezielt auf diese drei Faktoren gerichtete Aktion würde es ermöglichen, das Ziel einer Verringerung der Zahl der Verkehrstoten um 50 % bereits mehr als zur Hälfte zu erreichen. Als weitere

merkliche Konsequenz würde eine ruhigere Fahrweise zu einer erheblichen Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Fahrzeugemissionen beitragen.

Zu diesem Thema durchgeführte Studien und Untersuchungen¹⁵ haben gezeigt, dass es notwendig ist, einen globalen Ansatz zu verfolgen, bei dem sowohl **Polizeikontrollen** als auch **Aufklärungs- und Sensibilisierungskampagnen** durchgeführt werden, um die Einhaltung der Regeln durch die Verkehrsteilnehmer wesentlich zu verbessern.

Kurz- oder mittelfristig wird auch die technische Innovation, sei es im Bereich der Fahrzeuge selbst oder bei der Kontrollausrüstung, zu einer besseren Einhaltung der Sicherheitsregeln führen. Entsprechende Forschungsarbeiten zu technologischen und institutionellen Aspekten werden im 6. Forschungsrahmenprogramm der EU gefördert.

Nach eine Studie des britischen Transport Research Laboratory würden in Europa durch eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 3 km/h 5000 bis 6000 Todesopfer jährlich vermieden, ebenso wie 120 000 bis 140 000 Unfälle, wodurch Kosten von 20 Mrd. € eingespart werden könnten. Nach den im Vereinigten Königreich gemachten Beobachtungen führt die Anbringung von automatischen Überwachungskameras zu einer Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 9 km/h, was bei einer allgemeinen Nutzung in der Europäischen Union ein Drittel aller Unfälle vermeiden und die Zahl der Verkehrstoten um die Hälfte verringern würde.

Seminar „Killing speeds, saving lives“ des belgischen EU-Ratsvorsitzes, 8. November 2001 in Brüssel.

- Die Mitgliedstaaten, die bei der Straßenverkehrssicherheit am besten abschneiden, haben auch besonders leistungsfähige **Kontrollsysteme**. Diesbezüglich ist die Lage in den anderen Mitgliedstaaten umso bedauerlicher, insbesondere auch angesichts der Tatsache, dass die Bürger in dieser Beziehung konkrete Erwartungen haben.

Es ist eine Tatsache, dass die Kontrollen von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr unterschiedlich sind. Die Fahrer wissen, dass sie in bestimmten Ländern den „Fuß vom Gas nehmen“ müssen, während sie in anderen Ländern mit keinerlei Sanktionen zu rechnen haben. Diese Tatsache ist untragbar, da Fahrten über Ländergrenzen hinweg an der Tagesordnung sind und diese Situation zu Wettbewerbsverfälschungen im gewerblichen Kraftverkehr führt.

Um dem abzuhelpen, wird die Kommission in einem ersten Schritt im Jahr 2003 Maßnahmen bezüglich der Kontrollen vorschlagen, damit zum einen die Anwendung von Vorschriften bezüglich der gefährlichsten Verstöße und zum anderen die Anwendung geltender Sozialvorschriften im gewerblichen Kraftverkehr¹⁶ verbessert werden.

Um die Auswirkungen der genannten Vorschläge abschätzen zu können, hat die Kommission vor kurzem Studien zur Sammlung von Grundlageninformationen zu den Straßenverkehrsvorschriften und zu ihrer Kontrolle und Anwendung in der Europäischen

¹⁵ Beispielsweise die Projekte GADGET und ESCAPE.

¹⁶ Letzterer Vorschlag wird eine Änderung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr bezwecken.

Union sowie zur Analyse von Kosten und Nutzen der Vorschläge eingeleitet. Für bestimmte Maßnahmen ergibt sich dabei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 10:1.

In diesem Zusammenhang hat die Kommission auch die notwendigen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten sowie den zuständigen Polizeiorganisationen (wie TISPOL, dem europäischen Verkehrspolizeinetz) und Überwachungsorganisationen (insbesondere mit Euro Contrôle Route, der europäischen Organisation der Verkehrsinspektoren) geschaffen.

In den bereits von gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften erfassten Bereichen gibt es erhebliche Unterschiede bei der Verfolgung von Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften und der Anwendung von **Sanktionen**, die in den EU-Rechtsvorschriften dafür vorgesehen sind, insbesondere was den Entzug der Fahrerlaubnis angeht. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten die Anwendung des Wiener Übereinkommens von 1998 über den Entzug der Fahrerlaubnis¹⁷ beschleunigen sollten. Um dazu beizutragen, beabsichtigt die Kommission, die Einrichtung eines Informationsnetzes zwischen den für Führerscheine zuständigen einzelstaatlichen Verwaltungen zu fördern. Allgemein wäre es von Nutzen, die verschiedenen geltenden Sanktionsmechanismen, ihre Anwendungsweise und Wirksamkeit zu vergleichen („Benchmarking“).

Was **Aufklärungs- und Sensibilisierungskampagnen** angeht, so kann die Europäische Union, wie sie schon 2001 und 2002 die Ausweitung der belgischen Kampagne „Bob“ („der Fahrer bleibt nüchtern“) gefördert hat, Informationskampagnen europaweit unterstützen, die darauf ausgerichtet sind, bewusst zu machen, welche Auswirkungen Verstöße gegen die Sicherheitsvorschriften im Straßenverkehr haben können, und mit denen auf die Durchführung von Kontrollen hingewiesen wird. Zur Erzielung eines zusätzlichen Nutzens wird die Kommission gesamteuropäischen Kampagnen Vorrang einräumen, die sich im Rahmen der durch das vorliegende Programm gesteckten Ziele bewegen und sich auf eine bestehende nationale Aktion, die von der Polizei oder anderen Stellen durchgeführt werden, stützen. Diese Aktionen werden insbesondere exponierte Verkehrsteilnehmer, Führerscheinneulinge und ältere Verkehrsteilnehmer als Zielgruppe haben.

Belgien führt seit vielen Jahren eine Kampagne durch, mit der erreicht werden soll, dass bei Feiern von vornherein eine Person („Bob“) bestimmt wird, die nüchtern bleibt und die anderen sicher nach Hause fährt. Diese Kampagne ist auf große Resonanz gestoßen, es wurden zahlreiche Akteure mobilisiert und gemeinnützige Begleitaktionen organisiert, alkoholfreie Getränke an die Bobs ausgeschenkt, besondere öffentliche Dienstleistungen in Verbindung damit erbracht usw. Sieben Länder wurden 2002 von der Kommission bei der Durchführung einer gemeinsamen Kampagne auf der Grundlage des Lastenhefts für die belgische Kampagne unterstützt. Dies zeigt das wachsende Interesse der Mitgliedstaaten an der Übernahme von Praktiken, die sich in anderen Mitgliedstaaten bewährt haben, bei Bedarf unter Anpassung an die eigenen Gegebenheiten.

Zur Unterstützung des oben genannten Pakets „Kontrollen“ wird die Kommission auch besondere Kampagnen unterstützen, um die Verkehrsteilnehmer bezüglich der drei Hauptursachen tödlicher Verkehrsunfälle zu sensibilisieren (Geschwindigkeit, Alkohol, nicht angelegter Sicherheitsgurt).

¹⁷ Rechtsakt des Rates vom 17. Juni 1998 zur Ausarbeitung des Übereinkommens über den Entzug der Fahrerlaubnis (ABl. C 216 vom 10.7.1998, S. 1). Bis heute hat nur ein einziger Mitgliedstaat (Spanien) das Übereinkommen unterzeichnet und ratifiziert.

Das europäische Büro des Roten Kreuzes, eine Organisation der nationalen Rot-Kreuz-Gesellschaften in den Mitgliedstaaten, hat 2002 mit finanzieller Unterstützung der Gemeinschaft eine Sensibilisierungskampagne zur Verkehrssicherheit, die sich an junge Menschen von 15 bis 24 Jahren als Zielgruppe richtete, durchgeführt. Die unabhängige Bewertung nach Abschluss der Kampagne hat gezeigt, dass sie wirksam war und Erfolg hatte.

- Die Verwendung von **Rauschdrogen** und bestimmten **Medikamenten** erweist sich immer mehr als Besorgnis erregender Unfallfaktor, ebenso wie die neuere Tendenz, Rauschmittel zu kombinieren, also Drogen und Alkohol zusammen zu konsumieren. Wenn nicht schnell Maßnahmen ergriffen werden, könnte es bald mehr Verkehrsunfälle durch den Konsum von Drogen als von Alkohol geben. Dieses Übel muss mit verschiedenen Mitteln bekämpft werden, etwa durch die Einführung eines harmonisierten Verfahrens zur Erkennung illegaler Drogen bei Unfällen mit Todesfolge, die Einführung von Testgeräten, eine angemessene Ausbildung der Verkehrspolizei und die gegenseitige Unterrichtung über Studien zu Umfang, Kontrolle und Bekämpfung dieses Problems. Diese Maßnahmen werden Gegenstand von Initiativen auf europäischer Ebene sein. Im Übrigen hat die Kommission 2002 in Zusammenarbeit mit amerikanischen Stellen eine Studie¹⁸ eingeleitet, deren Ziel es ist, Leistungsfähigkeit und Einsatzbedingungen von Drogentestgeräten, die bei Fahrzeugkontrollen verwendet werden können, zu bewerten. Die Ergebnisse dieser Studie werden bis 2005 erwartet. Außerdem müssen auch die Ärzte und Apotheker ihren Beitrag leisten, damit die Patienten darüber informiert sind, wie sich ihre Medikation auf die Fahrtüchtigkeit auswirkt. Die Kommission wird prüfen, ob es angezeigt ist, geeignete vereinheitlichte Piktogramme auf Arzneimittelpackungen anzubringen, die auf einer europäischen Arzneimitteleinstufung ihrer für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Nebenwirkungen beruhen.

Junge Fahrzeugführer im Alter von 15 bis 24 Jahren zahlen bei Verkehrsunfällen einen hohen Tribut. Mehrere ungünstige Faktoren kommen dabei zusammen: ungenügende Erfahrung im Straßenverkehr, eine höhere Risikobereitschaft, eine geringer ausgeprägte Vorschriftentreue. Weitere Faktoren (Ermüdung, Fahren bei Nacht, Benutzung legaler und illegaler Rauschmittel, Gruppenzwang) bewirken, dass in manchen Mitgliedstaaten Verkehrsunfälle zwischen Freitagabend und Samstagabend zur Haupttodesursache junger Menschen geworden sind (siehe Abb. 2).

Dies sind mehr als 2000 Verkehrstote im Jahr (EUR-15). Das Beispiel des Vereinigten Königreichs zeigt, dass es sich dabei nicht um ein unausweichliches Schicksal handelt.

¹⁸

Projekt ROSITA (Bewertung von Speicheltests zur Ermittlung von Fahrern unter Drogeneinfluss).

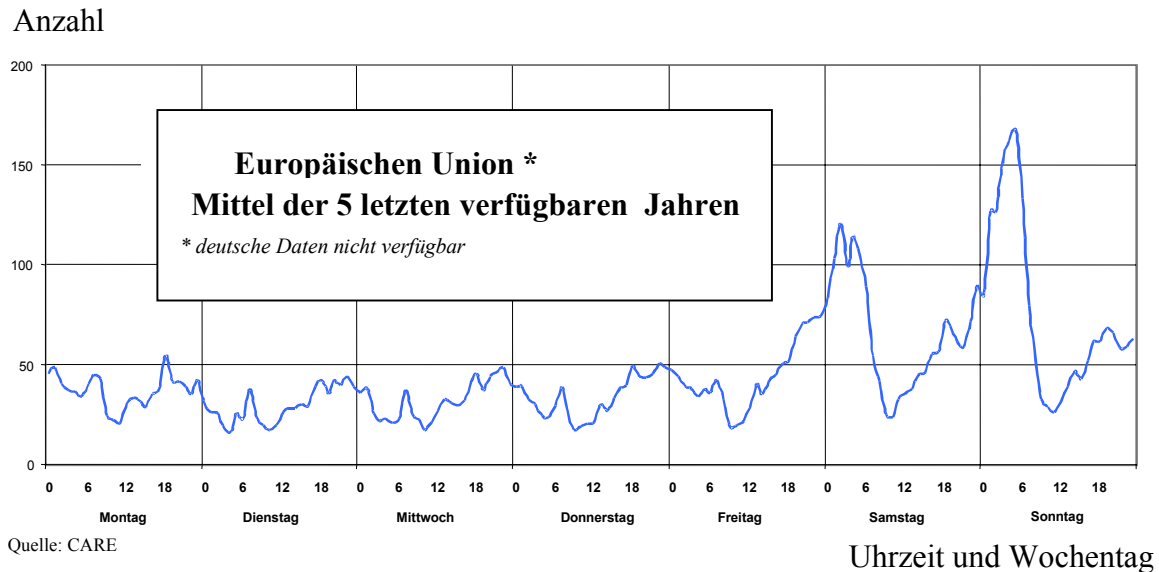


Abb. 2: Tödliche Verkehrsunfälle junger Erwachsener

(Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen zwischen 18 und 25 Jahren, aufgeschlüsselt nach Tag und Uhrzeit – Jahresdurchschnitt)

- Vorschlag von Maßnahmen zur Verstärkung der Kontrollen und der Einhaltung der wichtigsten Sicherheitsregeln
- Ausarbeitung von Leitlinien zu vorbildlichen Praktiken bei Polizeikontrollen; Sammlung, Vergleich und Veröffentlichung von Informationen zu einzelstaatlichen Straßenverkehrsvorschriften sowie zu festgestellten Verstößen und verhängten Sanktionen in den verschiedenen Ländern
- Beteiligung an Sensibilisierungskampagnen zu den Themen Alkohol, Sicherheitsgurt, Geschwindigkeit und Ermüdung, wenn möglich in Kombination mit Aktionen der Polizei auf einzelstaatlicher Ebene
- Förderung der praktischen Umsetzung der Empfehlung zur maximalen Blutalkoholkonzentration, Fortsetzung der Arbeiten zu den Auswirkungen von Drogen und Arzneimitteln
- Festlegung einer Klassifizierung und entsprechenden Kennzeichnung von Arzneimitteln, die Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit haben
- Spätere Harmonisierung der Sanktionen für wesentliche Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften bei internationalen gewerblichen Beförderungen

5.1.2. Führerschein und Ausbildung

Ein wesentliches Ziel der Politik hinsichtlich der Erteilung von Führerscheinen in Europa ist die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die lebenslange Verkehrserziehung und Information der Verkehrsteilnehmer stellt einen wesentlichen Aspekt bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit dar. Die Verkehrsteilnehmer sollen dabei über Risiken des Straßenverkehrs, Konsequenzen eines gefährlichen Verhaltens,

Kontrollvorkehrungen, die Einhaltung wichtiger Sicherheitsvorschriften und den Nutzen einer positiven Einstellung zu wirksamen Abhilfemaßnahmen unterrichtet werden.

Die Rechtsvorschriften zum Führerschein erleichtern den freien Personenverkehr und ermöglichen in bestimmten Punkten eine Verbesserung des Fahrerverhaltens, insbesondere aufgrund der praktischen Führerscheinprüfungen, deren Mindestanforderungen erheblich verschärft wurden¹⁹. Die Kommission wird prüfen, mit welchen Mitteln sich das System des Zugangs zu verschiedenen Führerscheinklassen perfektionieren lässt, wie Betrug aufgrund der Vielzahl der im Gebiet der Europäischen Union gültigen Führerscheindokumente verhindert und die Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit kontrolliert werden kann.

Die Kommission wird auch die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit anheben, sodass die zuständigen Behörden Toleranzen oder Einschränkungen für Fahrer anwenden können, die sich langfristig in einer ihre Tauglichkeit als Fahrzeugführer beeinträchtigenden Behandlung befinden.

In Spanien und den Niederlanden wurde bei ärztlichen Untersuchungen festgestellt, dass jeder zehnte Fahrer im Alter von 50 Jahren und jeder sechste Fahrer im Alter von 70 Jahren über eine nicht ausreichend korrigierte Sehfähigkeit verfügt.

Es ist ebenso vordringlich, die besonderen Probleme von jungen Fahrern und älteren Personen im Rahmen der Führerscheinprüfung und der Straßenverkehrserziehung zu berücksichtigen. Mehrere Mitgliedstaaten haben eine schlüssige Regelung für einen schrittweisen Zugang zu den verschiedenen Führerscheinklassen ab dem Schulalter, flankiert von besonderen Bestimmungen und ständigen Maßnahmen zur Verkehrserziehung, getroffen. Die Kommission wird prüfen, welche Möglichkeiten zur Übertragung von Maßnahmen dieser Art auf den Maßstab der Europäischen Union bestehen, um insbesondere das hohe Unfallrisiko von unerfahrenen Führerscheineulingen zu senken. Mehrere Studien zu dieser Thematik wurden mit Unterstützung der Kommission eingeleitet²⁰. Ihre Ergebnisse werden es der Kommission ermöglichen, kurzfristig eine Empfehlung zu befristeten Fahrerlaubnissen sowie Leitlinien zu diesen Fragen auszuarbeiten.

Gleichzeitig sind Untersuchungen zur Rehabilitation von Fahrern, die schwere Verstöße gegen Straßenverkehrsvorschriften begangen haben, und zu den Fragen, die durch das Übereinkommen von 1998 über die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen zum Entzug der Fahrerlaubnis (siehe oben) aufgeworfen werden, durchzuführen. Wie eine Studie zu in bestimmten Mitgliedstaaten organisierten Rehabilitationsprogrammen²¹ zeigt, sind manche Programme bemerkenswert wirksam und können die Rückfallzahlen um 50 % verringern. Es scheint daher Erfolg zu versprechen, einen Führerschein auf Probe oder ein Punktesystem an Rehabilitationskurse zu binden, die zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis nach deren Entzug zu absolvieren sind. Darüber hinaus dürfte ein informatisiertes Kommunikationsnetz zwischen den für die Führerscheinregister zuständigen Behörden dazu beitragen, Betrugsmöglichkeiten zu verringern und das Übereinkommen von 1998 umzusetzen.

Offensichtlich führt die mangelnde Kontrolle bei der Ausstellung von Führerscheinen zu mannigfaltigem Betrug, durch Einzelpersonen insbesondere durch die Beantragung von

¹⁹ Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. September 2000 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates über den Führerschein (ABl. L 237 vom 21.9.2000, S. 45).

²⁰ Projekte DAN, ADVANCED und NOV-EN.

²¹ Projekt ANDREA.

Ersatzdokumenten oder die Ablegung einer neuen Führerscheinprüfung in einem anderen Mitgliedstaat sowie auf organisierte Weise durch Fälschung oder Nachahmung teilweise sehr alter, noch im Umlauf befindlicher und nicht fälschungssicherer Führerscheindokumente. Abgesehen von dem letztgenannten organisierten Betrug, der auch unter dem Aspekt der inneren Sicherheit von Bedeutung ist, wird der Betrug am häufigsten von Autofahrern praktiziert, die auch die meisten Verkehrsverstöße begehen.

Die Kommission beabsichtigt auch, zu gegebener Zeit einen Vorschlag vorzulegen, mit dem die einheitlichen Anforderungen an die Qualifikation von Fahrlehrern und Prüfern in der gesamten Europäischen Union festgelegt werden, was sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als auch den freien Dienstleistungsverkehr im Bereich Unterricht und Ausbildung geschieht.

Die Vorteile, die sich aus den vielversprechenden, derzeit noch laufenden Entwicklungsarbeiten zur Einführung eines elektronischen Führerscheins oder zum Einsatz von Fahrsimulatoren für das Erlernen und die Vervollkommnung der Fahrtechnik ergeben, werden einer Bewertung unterzogen.

- Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein mit dem Zweck, insbesondere Mindestnormen für Fahrprüfer festzulegen und einen schrittweisen Zugang zu Kraftfahrzeugen zu eröffnen, wodurch das Unfallrisiko von Führerscheineulingen vermindert werden soll
- Weiterführung der Arbeiten zur Überprüfung der Mindestnormen für die körperliche und geistige Fahrtüchtigkeit im Lichte des wissenschaftlichen Fortschritts und Studien zu den Auswirkungen ärztlicher Untersuchungen auf die Straßenverkehrssicherheit
- Förderung eines wissenschaftlichen Ansatzes für den Fahrschulunterricht und die Verkehrsausbildung ab dem Schulalter
- Fortsetzung der Arbeiten speziell zu jungen Fahrern und zu Methoden der Rehabilitierung mit dem Ziel, die Rückfallquoten zu senken

5.1.3. Sturzhelme

Untersuchungen haben ergeben, dass das Tragen eines Sturzhelms das Risiko tödlicher oder schwerer Schädelverletzungen von Motorradfahrern um die Hälfte verringert. Nach statistischen Schätzungen wären bei Einhaltung der Helmtragepflicht bis zu 1000 Verkehrstote weniger in der gesamten Europäischen Union zu beklagen. Die Kommission wird nationale Initiativen unterstützen, die die Erhöhung der Helmtragequote zum Ziel haben.

Das Tragen eines Helms durch Radfahrer, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, wird ebenfalls in vielen Mitgliedstaaten gefördert. Die Kommission wird eine statistische Untersuchung zum Helmtragen von Fahrradfahrern in der Europäischen Union und über seine Wirksamkeit bei der Verringerung des Risikos von Schädelverletzungen, besonders in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen, die das höchste Risiko aufweist, durchführen.

Bei Mofafahrern bleibt das Tragen des Helms weiter ein Problem, sei es aufgrund unzureichender Vorschriften, ihrer Einhaltung oder der Unwirksamkeit von Sanktionen. Eine vergleichende Studie der Straßenverkehrsvorschriften und ihrer Anwendung wurde Ende

2002 begonnen. Anhand der Schlussfolgerungen dieser Studie könnte die Kommission eine Initiative in dieser Frage ergreifen.

- Förderung des generellen Tragens von Sturzhelmen durch alle Nutzer motorisierter Zweiräder
- Studie zur Wirksamkeit von Sturzhelmen bei Radfahrern der verschiedenen Altersgruppen und zur Auswirkung der Helmtragepflicht auf die Fahrzeugnutzung sowie zu den auf EU-Ebene zu ergreifenden Maßnahmen

5.2. Nutzung des technischen Fortschritts zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit

5.2.1. Fortschritte bei der Fahrzeugkonstruktion

Durch Bauvorschriften für Fahrzeuge kann das Mindestschutzniveau festgelegt werden, mit dem Unfälle vermieden und die Verkehrsteilnehmer vor Verletzungen geschützt werden. Der Schutz der Fahrzeuginsassen hat sich in allen Mitgliedstaaten dank des technischen Fortschritts weiter verbessert.

Die komplette Typgenehmigung von Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern unterliegt inzwischen der ausschließlichen Kompetenz der Europäischen Union. Dieses Verfahren, das als Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von allergrößter Bedeutung ist, wird bald auch auf Nutzfahrzeuge und deren Anhänger sowie auf Reisebusse und Omnibusse ausgedehnt werden. Die ständige Verbesserung der Fahrzeuge wird durch die schrittweise Anpassung der technischen Anforderungen in den Richtlinien für die Genehmigungsverfahren gewährleistet. Insbesondere dank der Richtlinien zum Schutz beim Seiten- und Frontalaufprall²² und zur Information der Verbraucher durch das europäische Programm zur Bewertung neuer Fahrzeugmodelle (siehe den folgenden Abschnitt) wurden in Europa die schnellsten Fortschritte beim Schutz der Fahrzeuginsassen erreicht. Durch den Beitritt zu den Genfer Übereinkommen von 1958 und 1998²³ kann die Europäische Union außerdem eine wichtige Rolle in diesem Bereich weltweit einnehmen.

Da 57 % aller Verkehrstoten Fahrzeuginsassen sind, ist es von entscheidender Bedeutung, auf diesem Gebiet weitere Fortschritte zu erzielen. Da aber auch bei der Mehrzahl der getöteten Fußgänger und Radfahrer der Tod durch den Zusammenprall mit einem Kraftfahrzeug verursacht wird, sind auch Schutzmaßnahmen zu ergreifen, mit denen das erhöhte Verletzungsrisiko dieser selbst nicht geschützten Verkehrsteilnehmer verringert werden kann. Mit der Nutzung von Motorrädern und Mofas sind erhebliche Risiken verbunden, und bleibende Unfallschäden verursachen hohe gesamtgesellschaftliche Kosten. Daher sind

²² Richtlinien 96/27/EG und 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1996 und vom 16. Dezember 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Seitenaufprall und beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG (ABl. L 169 vom 8.7.1996, S. 1 und ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 7).

²³ Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden [zuvor Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, Genf, 20. März 1958] (Vereinte Nationen, Wirtschaftskommission für Europa, 5. Oktober 1995); Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, Genf, 25. Juni 1998.

weitere Anstrengungen gerechtfertigt, die bezüglich der Konstruktion von Fahrzeugen dieser Klassen zu treffenden Maßnahmen zu ermitteln, mit denen der Schutz bei Unfällen verbessert werden kann.

Es ist möglich, hier wesentlich weiter zu gehen, zum Beispiel durch kurzfristige Anwendung der Forschungs- und Entwicklungsergebnisse, die eine Verbesserung weiterer Aspekte der passiven Fahrzeugsicherheit erlauben. Im 6. Forschungsrahmenprogramm wird auch künftig die Bildung multidisziplinärer Wissenschaftlerteams gefördert werden, unter anderem mit Medizinern und Biomechanikern, Ingenieuren, Statistikern und Psychologen der Universitäten und Industrie.

Im Übrigen vollzieht sich in der Kraftfahrzeugtechnik derzeit eine Revolution, die bei der aktiven Sicherheit oder Unfallvermeidung neue Horizonte eröffnen könnte. Das Fahrzeug wird immer mehr zum Träger ultramoderner elektronischer Geräte, die in der Lage sind, Sicherheitsfunktionen des Fahrzeugs zu steuern. Diese technischen Mittel ermöglichen einen qualitativen Sprung im Bereich der Verkehrssicherheit dank intelligenter Systeme für die aktive und passive Sicherheit, die eine bessere Einhaltung der Verkehrsvorschriften, insbesondere von Geschwindigkeitsbeschränkungen und bei Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit, sowie einen intelligenten Schutz bei Unfällen gewährleisten. Es ist jedoch wenig wahrscheinlich, dass diese Techniken alle Verhaltensmängel ausgleichen können, die während des Bezugszeitraums weiterhin die Hauptunfallursachen sein dürften.

Ohne künftige Technologien abzuwarten, würde es genügen, bereits jetzt verfügbare Technologien für Fahrzeugsicherheit und Schutzausrüstungen durch harmonisierte Maßnahmen einzuführen, um die Zahl der Unfallopfer, insbesondere bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen, erheblich zu verringern.

5.2.2. Verbraucherinformation: Europäisches Programm zur Bewertung neuer Fahrzeugmodelle (EuroNCAP)

Die Käufer von Neufahrzeugen benötigen objektive Informationen über das Sicherheitsniveau der Fahrzeuge. Die verfügbaren Informationen beeinflussen die Kaufentscheidung und geben den Automobilherstellern einen Anreiz, Innovationen im Bereich der Sicherheit einzuführen und Sicherheitslösungen auf den Markt zu bringen, ohne erst das Inkrafttreten entsprechender Rechtsvorschriften abzuwarten.

Das europäische Programm zur Bewertung neuer Fahrzeugmodelle (EuroNCAP) geht über die Regelung der gemeinschaftlichen Genehmigung von Fahrzeugen hinaus und umfasst die Erprobung der Sicherheit der populärsten Neufahrzeugmodelle anhand harmonisierter Prüfverfahren unter Bedingungen, die für verschiedene Arten von Kollisionen typisch sind, bei denen schwere Verletzungen der Fahrzeuginsassen auftreten oder ein Zusammenprall mit einem Fußgänger erfolgen kann. Das Programm zeigt auf, welche Anstrengungen die Industrie unternommen hat, indem die Testergebnisse über die Sicherheitsmerkmale der Neufahrzeuge zur Information der Verbraucher veröffentlicht werden. Auf diese Weise hat es dazu beigetragen, Europa zu einem Top-Markt in Sachen Sicherheit zu machen. Die Europäische Kommission unterstützt das Programm finanziell und ist an technischen Entscheidungen beteiligt.

Eine mit Unterstützung der Kommission durchgeführte Studie²⁴ kam zu dem Schluss, dass das Unfalltodesrisiko für die Insassen mit jedem vom EuroNCAP-Programm vergebenen Stern um fast 10 % vermindert wird. Es hat sich gezeigt, dass Fahrzeuge mit Fünf-Sterne-Bewertung (ein Modell 2001, sechs Modelle 2002) ein um 36 % geringeres Unfalltodesrisiko als Fahrzeuge, die lediglich dem gesetzlich geforderten Niveau entsprechen, aufweisen.

Seit kurzem ist festzustellen, dass die Kennzeichnung „5 EuroNCAP-Sterne“ immer mehr zu einem von der Automobilindustrie geschätzten Verkaufsargument wird.

Die nächsten Entwicklungsschritte des Programms EuroNCAP werden es erlauben, andere Aspekte der passiven Sicherheit, wie den Schutz gegen Schleudertraumata und die gegenseitige Vereinbarkeit von Fahrzeugen bei Zusammenstößen mit anderen Pkw als auch Aspekte der aktiven Sicherheit, in die Beurteilung einzubeziehen.

- Die Kommission wird ihre Unterstützung von EuroNCAP im Interesse weiterer Fortschritte, einer Sensibilisierung und Information der Verbraucher und einer verstärkten Vertretung der Mitgliedstaaten fortsetzen.

5.2.3. Schutz bei Unfällen (passive Sicherheit)

Zurzeit wird an einer Spezifikation für visuelle oder akustische Geräte, die auf das **Anlegen des Sicherheitsgurts** in Fahrzeugen hinweisen, gearbeitet. Diese Geräte werden bereits in die Fahrzeugbewertung im Rahmen des Programms EuroNCAP einbezogen, und der EEVC-Ausschuss²⁵ wird eine Norm für deren Leistungsprüfung ausarbeiten. Bei allgemeiner Einführung könnte eine Ausstattung dieser Art ein relativ kostengünstiges und wirksames Mittel zur Erhöhung der Gurtanlagequote sein. Nach Schätzungen in Schweden würde der Einbau wirksamerer Geräte, die zum Anlegen des Sicherheitsgurts anhalten, zu einer Senkung der Zahl der Unfalldoten unter den Fahrzeuginsassen um 20 % führen. Auf die gesamte Europäische Union übertragen entspräche ein solcher Prozentsatz mehr als 4000 Personen im Jahr, die ihr Leben bei einem Unfall nicht verlieren würden. Bezüglich **Kinderrückhaltesystemen** wurden die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vor kurzem gestärkt²⁶. Im Übrigen sollte eine Vereinbarung im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) zu einem allgemeinen Befestigungssystem für Kinderrückhaltesysteme den Einbau von Kindersitzen in Fahrzeugen erleichtern und sicherer machen und dazu beitragen, ein häufig von Eltern beklagtes Problem zu beheben.

In Schweden, wo die Gurtanlagequote in ganz Europa am höchsten ist (95 %), war die Hälfte der bei Unfällen getöteten Personen nicht angeschnallt. Dies zeigt, welches große Potenzial jede Maßnahme aufweist, die die Gurtanlagequote noch steigern kann, insbesondere Geräte, die alle Fahrzeuginsassen an das Anlegen des Gurtes erinnern.

²⁴ „Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes“ (SARAC, Qualitätskriterien für die Sicherheitsbewertung von Pkw auf der Grundlage realistischer Aufpralltests).

²⁵ European Enhanced Vehicle-Safety Committee (Ausschuss für höhere Fahrzeugsicherheit in Europa), wird von der Gemeinschaft finanziell gefördert.

²⁶ Richtlinie 2003/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. April 2003 zur Änderung der Richtlinie 91/671/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlagepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 63). Der Titel der Richtlinie 91/671/EWG lautet in der geänderten Fassung jetzt „Richtlinie über die Gurtanlagepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen“.

Eine Konstruktion der **Fahrzeugfront**, von der **geringere Gefahren für Fußgänger und Radfahrer** ausgehen, ist für die Europäische Union von Vorrang. Die Kommission hat vor kurzem einen einschlägigen Legislativvorschlag angenommen²⁷. Die systematische Umsetzung von Konzepten, die den vier Leistungstests entsprechen, wie sie vom EEVC-Ausschuss vorgesehen sind, wird es ermöglichen, jährlich bis zu 2000 Fußgänger und Radfahrer vor dem Unfalltod zu bewahren.

Bezüglich **Zusammenstößen zwischen Lkw und Pkw** enthalten die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften bereits Bestimmungen zum Fahrzeugheck, zum seitlichen Unterfahrschutz und zur Fahrzeugfront von Lkw²⁸. Der Schutz der Fahrzeuginsassen kann durch Einführung von Kriterien für die Energieabsorption noch verbessert werden. Bezüglich **Zusammenstößen zwischen Personenkraftwagen** bestehen Möglichkeiten zur Verbesserung der Kompatibilität von Fahrzeugen. Zu gegebener Zeit müssen die Rechtsvorschriften durch Aufnahme derartiger Kriterien geändert werden.

Außerdem könnten die passive Sicherheit von **Motorrädern** und das **Zusammenwirken zwischen Straßenfahrzeugen und Infrastruktur** wesentlich verbessert werden.

Alle diese Aspekte sind kurzfristig vorrangig. Die Kommission wird weiterhin alle Instrumente nutzen, mit denen die passive Fahrzeugsicherheit verbessert werden kann. Sie wird insbesondere prüfen, welche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit die Verbreitung von Fahrzeugen des Typs „4x4“, „SUV“ und „MPV“ (Fahrzeuge mit Allradantrieb, sportliche Nutzfahrzeuge und Mehrzweckfahrzeuge) hat, die – wie in den USA – zunehmende Besorgnis auslöst.

- Ausarbeitung einer harmonisierten Spezifikation für den Einbau akustischer oder visueller Hinweisgeber für das Gurtanlegen in Fahrzeugen und Förderung der allgemeinen Einführung solcher Geber aufgrund einer freiwilligen Vereinbarung
- Allgemeine Einführung universeller Befestigungssysteme für Kinderrückhaltesysteme
- Verbesserung von Fahrzeugen zur Verringerung der Unfallschwere bei Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern
- Untersuchung der Ursachen und Mittel zur Verhinderung von Verletzungen nach Schleudertraumata
- Unterstützung der Entwicklung intelligenter Rückhaltesysteme

²⁷ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG (KOM(2003) 67 endg. vom 19.2.2003).

²⁸ Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/8/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 (ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 23); Richtlinie 89/297/EWG des Rates vom 13. April 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 124 vom 5.5.1989, S. 1); Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2000 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 9).

- Anpassung der Richtlinien zum vorderen, seitlichen und hinteren Unterfahrschutz von Lkw an den technischen Fortschritt und Einführung des Kriteriums der Energieabsorption
- Verbesserung der Unfallkompatibilität von Fahrzeugen
- Prüfung der Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen mit Allradantrieb, sportlichen Nutzfahrzeugen („SUV“) und Mehrzweckfahrzeugen („MPV“)

5.2.4. Unfallverhütung (aktive Sicherheit)

Die neuen Informations- und Kommunikationstechniken („intelligente Verkehrssysteme“, ITS), mit denen die Fahrzeuge ausgerüstet werden könnten, bergen ein großes Potenzial, was die Verringerung der Zahl der Verkehrstoten angeht. Radargeräte in den Fahrzeugen können eine Unfallsituation erkennen und Sicherheitsmaßnahmen auslösen, noch bevor es zu einem Zusammenstoß gekommen ist, sodass ein Unfall entweder vermieden oder seine Auswirkungen zumindest erheblich gemindert werden können. Die Entwicklung entsprechender Sensoren, Aktoren und Rechner hat bereits die breite Anwendung von ABS-Bremssystemen und von Systemen zur Fahrzeugstabilisierung wie das ESP („*Electronic Stability Program*“) ermöglicht, die dem Fahrer unter extremen Fahrbedingungen helfen, das Fahrzeug unter Kontrolle zu halten. Neue Gerätegenerationen für die aktive Sicherheit und Fahrerunterstützung („*Advanced Driver-Assistance Systems*“, ADAS) werden bald verfügbar sein. Es handelt sich zum einen um autonome Sicherheitssysteme, die nicht nur die Parameter von Fahrzeug und Fahrer, sondern auch das Fahrzeugumfeld einbeziehen, und zum anderen um interaktive Systeme, die einen Austausch von Sicherheitsinformationen zwischen Fahrzeugen ermöglichen.

Durch die Auswertung von Informationen aus dem Fahrzeugumfeld können diese Systeme Unfallrisiken erkennen und den Fahrer darauf hinweisen oder geeignete Vermeidungsmaßnahmen einleiten. Ist ein Unfall unvermeidlich, kann das System die Funktion der passiven Schutzausrüstung optimieren. Andere Systeme melden den Unfall automatisch den Notfalldiensten.

Die Europäische Union, die Mitgliedstaaten und die Industrie müssen sich um ein integriertes Vorgehen bemühen, das diesen neuen Sicherheitstechnologien eine größere Wirksamkeit verleiht. Die **Initiative eSafety**, die 2002 von der Kommission und der Automobilindustrie gestartet wurde und Teil des Plans eEurope ist, der von den Staats- und Regierungschefs anlässlich des Europäischen Rats von Feira im Juni 2001 beschlossen wurde, umfasst Empfehlungen sowie eine gewisse Zahl von Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, die in Kürze von der Kommission in einer Mitteilung zu Informations- und Kommunikationstechnologien für intelligente Fahrzeuge vorgestellt werden²⁹. Diese Maßnahmen können als ein besonders wichtiger Bestandteil des vorliegenden Aktionsprogramms angesehen werden.

Außer den Maßnahmen, die hauptsächlich von der Automobilindustrie durchgeführt werden und in dieser Mitteilung dargelegt sind, wird die Europäische Union einen Plan für intelligente Systeme zur Verkehrssteuerung beschließen, die von den einzelstaatlichen Behörden eingerichtet werden und für die Straßenverkehrssicherheit von Belang sind, sodass der Gesellschaft insgesamt ein möglichst großer Vorteil daraus erwächst.

²⁹ Weitere Informationen im Internet: www.europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

Zu den langfristig weiterzuentwickelnden Aktivitäten gehören vorrangig besonders aussichtsreiche Systeme³⁰. Mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens wird die Regelung der Fahrgeschwindigkeit für die Verkehrssicherheit immer wichtiger, sie muss es daher ermöglichen, Staus zu bekämpfen. Außer Sicherheitsvorteilen wird die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auch eine erhebliche Verringerung des Treibhausgasausstoßes zur Folge haben. Um die Bedingungen bewerten zu können, unter denen Systeme zur Geschwindigkeitsregelung funktionieren können, sollten die Tests in verschiedenen Ländern, insbesondere in Schweden, den Niederlanden, Großbritannien, Belgien, Frankreich und Deutschland, ausgewertet werden.

Außerdem sind – unter Beachtung der Rechtsvorschriften zum Datenschutz und des Rechts auf Mobilität – auch weitere Erfolg versprechende Technologien zu untersuchen, beispielsweise:

- Fahrsperrungen bei Alkoholisierung des Fahrers („Alcolocks“): Diese Systeme könnten in das Arsenal von Maßnahmen einbezogen werden, die bei Verstößen gegen entsprechende Verkehrsvorschriften verhängt werden;
- Einrichtungen zur Geschwindigkeitsregelung für die dynamische Fahrzeugsteuerung, um Bremswege zu verkürzen, die Stabilität zu erhöhen und Unfälle mit einem Überschlagen des Fahrzeugs, insbesondere von Lkw, zu verhüten;
- die Erkennung einer Fahrerübermüdung (auf nicht intrusive Weise) oder einer Verschlechterung der Fahrtüchtigkeit, um den Fahrer darauf aufmerksam zu machen;
- spezielle Einrichtungen, die den Fahrer vor dem Risiko eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger oder einem anderen nicht geschützten Verkehrsteilnehmer warnen: auch wenn Einrichtungen dieser Art erst noch erforscht werden, sind sie dennoch recht vielversprechend, besonders hinsichtlich der Verbesserung der Sicherheit des Stadtverkehrs, sodass die Forschungsanstrengungen fortgesetzt und unterstützt werden müssen;
- elektronische Fahrzeugidentifizierung („*Electronic Vehicle Identification*“, EVI).

Die Kommission wird im Zusammenhang mit der bereits genannten Mitteilung über Informations- und Kommunikationstechnologien für intelligente Fahrzeuge einen detaillierten Handlungsrahmen vorlegen.

Da sich die Technik ständig weiter entwickelt, muss die Europäische Union eine permanente und systematische Beobachtung der Sicherheit dieser Systeme gewährleisten und Qualitätsnormen festlegen. Insbesondere muss die Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme an Bord des Fahrzeugs so organisiert werden, dass weder die Funktionssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt noch die Nutzung dieser Systeme unnötig eingeschränkt wird. Als ersten Schritt hat die Kommission im Dezember 1999 eine Empfehlung an die Industrie herausgegeben, eine Grundsatzerklärung zur Mensch-Maschine-

³⁰ Beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzer und -warner, einschließlich der Systeme zur Geschwindigkeitsanpassung (ISA, Intelligent Speed Adaptation), Kollisionswarngeräte und Spurhalteeinrichtungen, Geschwindigkeitsregler (ACC, Adaptive Cruise Control) und Geräte zur Erkennung von Kreuzungen.

Schnittstelle zu akzeptieren³¹. Festzulegen sind allerdings noch die Mittel, mit denen die Einhaltung der Grundsätze gewährleistet werden kann.

Im Übrigen hat sich bei Untersuchungen gezeigt, dass die aktiven Sicherheitseinrichtungen von den Fahrern nicht immer richtig eingesetzt werden. Bevor Systeme dieser Art allgemein eingeführt werden, ist es daher erforderlich, das Fahrerverhalten genauer zu untersuchen. Die Nutzung von Einrichtungen wie Geschwindigkeitsreglern („Automatic Cruise Control“, ACC), Fahrreglern für das Langsamfahren („Stop and Go Control“) und Systemen für die Fahrzeugsteuerung muss erst erlernt werden. Da der Fahrer auch weiterhin voll verantwortlich bleibt, erfordert der Einsatz dieser Techniken gegebenenfalls eine entsprechende Einweisung. Ergänzende Studien sind außerdem nötig, um das Fahrerverhalten und die mentalen Grenzen, die mit den neuen Technologien verbunden sind, zu untersuchen.

Neue Technologien können sich sowohl positiv als auch negativ auf die Sicherheit auswirken. Auch wenn Mobiltelefone streng genommen nicht zu den Fahrzeugausrüstungen zählen, ist ihre weite Verbreitung und ihre Benutzung durch Autofahrer – mit einem erheblich gesteigerten Risiko eines tödlichen Unfalls³² – ein Beispiel für neue Risiken und die Notwendigkeit, eine angemessene Antwort darauf zu finden. Mobiltelefone können die Sicherheit aber auch erhöhen, indem sie eine schnellere Benachrichtigung der Rettungsdienste ermöglichen (siehe Abschnitt 5.5).

Daher ist es erforderlich, einen angemessenen Rahmen zu schaffen, der die Nutzung effizienter Technologien fördert und gleichzeitig das Aufkommen neuer Risiken verhindert.

Eine bessere **Sichtbarkeit der Fahrzeuge** und eine bessere **Sicht bei Nacht und widrigen Wetterbedingungen** sind Faktoren der Unfallvorbeugung, die besonders erfolgversprechend sind. Derzeit wird das Fahren mit Tagesfahrlicht als besonders vorteilhaft für die Sichtbarkeit der Fahrzeuge angesehen. Da bestimmte Mitgliedstaaten weiterhin skeptisch sind, was die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme angeht, insbesondere angesichts der Energiekosten, wird die Kommission die Frage erneut prüfen, bevor sie gegebenenfalls einen Vorschlag vorlegen wird.

Die Kommission hat im Februar 2002 einen Legislativvorschlag für Maßnahmen **Ausschaltung des toten Winkels** bei Neufahrzeugen³³ vorgelegt, der die Zahl der Verkehrsoffer möglicherweise ebenfalls stark senken kann. Nach Prüfung der Ergebnisse einer Studie beabsichtigt die Kommission, einen Legislativvorschlag für die Nachrüstung bereits zugelassener Lkw vorzulegen.

Die technischen Entwicklungen im Bereich der **Bereifung** (Spritzwasserverringern bei Lkw-Reifen, bessere Haftung auf glatten Straßen, Warnung bei zu geringem Fülldruck) sollten es innerhalb kurzer Zeit ermöglichen, den Kraftstoffverbrauch zu verringern und das

³¹ Empfehlung 2000/53/EG der Kommission vom 21. Dezember 1999 über sichere und effiziente On-board-Informations- und Kommunikationssysteme: Europäischer Grundsatzkatalog zur Mensch-Maschine-Schnittstelle [Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1999) 4786] (ABl. L 19 vom 25.1.2000, S. 64).

³² Siehe z. B. die Studie „Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, November 1997.

³³ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Rückspiegeln, von zusätzlichen Systemen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG (KOM(2001) 811 endg. vom 7. Januar 2002, ABl. C 126E vom 28.5.2002, S. 125).

Abrollgeräusch zu vermindern und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau aufrecht zu erhalten. Eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs um 10 % und rund eintausend weniger Verkehrstote im Jahr sind zu erwarten. Die Kommission wird prüfen, welche Maßnahmen notwendig sind, um diese Fortschritte schnell zu nutzen.

Das **Motorrad** ist das bei weitem risikoreichste Verkehrsmittel. Es bestehen aber auch technische Möglichkeiten, die Unfallgefahren zu verringern, beispielsweise durch die allgemeine Einführung von Antiblockierverhinderern für die Bremssysteme. Die Kommission wird die technischen Aspekte der Sicherheit von Motorrädern zusammen mit den zuständigen Organisationen weiter prüfen, um die Rechtsvorschriften verbessern zu können.

Ein weiterer Bereich ist die Möglichkeit von **Personen mit eingeschränkter Mobilität**, Fahrzeuge zu führen. Seit 1989 hat die Kommission eine Reihe von Studien durchgeführt, die zur Annahme einer Liste von gemeinschaftlichen Codes zur Verwendung auf dem Führerschein³⁴ geführt haben und die Freizügigkeit dieser Personen als Führer von Fahrzeugen, die zum Teil über sehr komplexe behindertengerechte Anpassungen verfügen, erleichtern. Derzeit werden in der Studie QUAVADIS die quantitativen, verfahrensbezogenen und Sicherheitsaspekte von Anpassungseinrichtungen untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden es erlauben, mittelfristig Leitlinien zu verabschieden und die Mobilität von Personen, deren Fahrzeuge anpassungsbedürftig sind, zu fördern.

Im Übrigen hat sich bei Untersuchungen gezeigt, dass die aktiven Sicherheitseinrichtungen von den Fahrern nicht immer richtig eingesetzt werden. Bevor Systeme dieser Art allgemein eingeführt werden, ist es daher erforderlich, das **Fahrerverhalten** genauer zu untersuchen.

- Untersuchung der Auswirkungen einer allgemeinen Nutzung von Tagesfahrlicht bei allen Fahrzeugen
- Verbesserung der Sichtbarkeit von Lkw
- Ausschaltung des toten Winkels nach hinten bei Lkw
- Bewertung der Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen, die mit der Bereifung im Zusammenhang stehen
- Untersuchung von Einrichtungen zur Erkennung einer beeinträchtigten Fahrtüchtigkeit, wie Fahrsperrn bei Alkoholisierung und Ermüdungswarnungen
- Auswertung nationaler Versuche zu intelligenten Systemen für die Geschwindigkeitsregelung und Bewertung ihrer Akzeptanz durch die Öffentlichkeit
- Verbesserung der Sicherheit von Motorrädern durch Rechtsvorschriften oder freiwillige Vereinbarungen mit der Industrie
- Untersuchung der Vorteile einer Harmonisierung der Typgenehmigung von Anpassungen an Fahrzeugen, die für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind

³⁴ Richtlinie 97/26/EG der Kommission vom 14. September 2000 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates über den Führerschein (ABl. L 150 vom 7.6.1997, S. 41). Die betreffende Liste wurde durch die Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. September 2000 geändert (ABl. L 237 vom 21.9.2000, S. 45).

- Festlegung eines langfristigen Plans für Informations- und Kommunikationssysteme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und Schaffung des für die Einführung dieser Systeme notwendigen Rechtsrahmens, insbesondere hinsichtlich der Genehmigungsverfahren, der erforderlichen Merkmale und des Vorhandenseins ausreichender Funkfrequenzen
- Festlegung der Prioritäten bei der Ausarbeitung und Entwicklung von Qualitätsnormen zur Optimierung der Mensch-Maschine-Schnittstelle und der Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit durch Telematikanwendungen. Einhaltung der Grundsatz-erklärung zur Mensch-Maschine-Schnittstelle

5.2.5. *Regelmäßige technische Überwachung*

Dank einer technischen Überwachung, deren Durchführungsbedingungen vom Pkw bis hin zum Lkw durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften³⁵ geregelt sind, spielen mechanische Mängel mittlerweile nur noch eine geringe Rolle bei Verkehrsunfällen. Die durchgeführten Kontrollen müssen dennoch angepasst werden, damit sie der zunehmenden Komplexität der Fahrzeugtechnologien und ihrer Betriebsweise Rechnung tragen, sodass ihre ordnungsgemäße Funktion während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs sichergestellt ist.

Die Kommission wird prüfen, ob es angezeigt ist, Fahrzeuge anderer Klassen in die technische Überwachung einzubeziehen, sowie alternative Methoden zu fördern, die ein gleichwertiges Ergebnis gewährleisten.

Die Kommission untersucht ihren Zugang zu den internationalen Übereinkünften von 1997³⁶, mit dem Ziel einer – auf internationale Basis erfolgenden – Harmonisierung der minimalen Normen für die technische Überwachung.

- Prüfung in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, ob neue elektronische fahrzeugeigene Systeme in die technische Überwachung einzubeziehen sind
- Ermittlung und Förderung vorbildlicher Praktiken, um die Effizienz der regelmäßigen obligatorischen Kontrollen mit möglichst geringen Kosten zu verbessern

5.3. Förderung einer Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur

5.3.1. *Problemstellung*

Eine bessere Straßenverkehrsinfrastruktur und entsprechende Verfahren können Unfallhäufigkeit und -schwere entscheidend verringern. Durch eine bestimmte Straßenkonfiguration können die Straßenplaner das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen. Die Umsetzung des Konzepts der selbsterklärenden Straße wird eine

³⁵ 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 46 vom 17.2.1997, S. 1), letzte Anpassung an den technischen Fortschritt durch Richtlinie 2001/9/EG der Kommission vom 12. Februar 2001 (ABl. L 48 vom 17.2.2001, S. 18); Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1).

³⁶ Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die regelmäßige technische Überwachung von Radfahrzeugen und die gegenseitige Anerkennung der Überwachung, Wien, 13. November 1997 (Vereinte Nationen, Wirtschaftskommission für Europa).

Verbesserung des Fahrerverhaltens durch bessere Informationen über die jeweils angemessene Geschwindigkeit ermöglichen. Außerdem sollte die Schaffung eines die Unfallfolgen mildernden Umfelds (insbesondere Leitplanken und Fahrbahnböschungen), in dem ein Fehlverhalten nicht unausweichlich zu Unfällen mit Todesfolge oder schweren Verletzungen führt, einen Beitrag zu mehr Sicherheit auf den Straßen leisten.

Das Europäische Parlament hat mehrfach gefordert, dass bei neuen Infrastrukturvorhaben, die mit Mitteln der europäischen Fonds finanziert werden, systematisch eine Bewertung der Sicherheitsauswirkungen durchgeführt und Leitlinien für die kostengünstige Umsetzung von Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit auf europäischer Ebene und für die Durchführung von Sicherheitsaudits festgelegt werden sollen.

Wie im genannten Weißbuch bereits angekündigt, muss bei der Prüfung neuer Straßenverkehrsprojekte eine Studie über die Auswirkungen auf die Sicherheit durchgeführt werden, damit gewährleistet ist, dass die Vorhaben in dem betreffenden Gebiet keine negativen Folgen für die Sicherheit haben. Für diese Auswirkungsstudien ist eine gemeinschaftliche Methodik festzulegen. Anschließend müssen Sicherheitsaudits durchgeführt werden, um die tatsächliche Umsetzung in den verschiedenen Phasen des Verkehrsprojekts zu überprüfen.

Bessere Straßen retten Leben, und der Gemeinschaft kommt eine wichtige Rolle dabei zu, solche Verbesserungen zu fördern. Sie verfügt dazu über zwei wesentliche Mittel: zum einen die Ausarbeitung technischer Leitlinien auf Ebene der Europäischen Union, die freiwillig von den Sicherheitsfachleuten angewendet werden können, zum anderen die Harmonisierung von Verfahren, Normen und Sicherheitsausrüstungen im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz.

In Erwartung der notwendigen Verbesserungsmaßnahmen im bestehenden Netz hat die Kommission Arbeiten unternommen, mit denen die Kriterien für die Ermittlung von Unfallschwerpunkten harmonisiert werden, ebenso die Mittel, um ortsfremde Verkehrsteilnehmer auf die Unfallschwerpunkte hinzuweisen. Auf der Grundlage dieser Arbeiten beabsichtigt die Kommission, im Einklang mit ihrer Ankündigung im Weißbuch 2003 im Rahmen eines Legislativvorschlags über die Sicherheit der Straßeninfrastruktur eine harmonisierte Definition für Unfallschwerpunkte, eine gemeinschaftliche Ausschilderung und Fahrerinformation sowie Behebungsmaßnahmen einzuführen.

Europäische Straßenbewertungsprogramme, die eine bessere Information der Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Risiken sowie die Bewusstmachung der Notwendigkeit von Investitionen in Verbesserungsmaßnahmen bezwecken, stellen ebenfalls eine interessante Möglichkeit dar. Straßen ohne ausreichenden Schutz bei Unfällen oder mit unangemessenen Geschwindigkeitsbegrenzungen erhalten dabei schlechte Noten. In Verbindung mit einer Bewertung nach Sternen, die das Unfallrisiko auf dem betreffenden Verkehrsweg angeben, sollte dieses System die Verkehrsteilnehmer zu einer vorsichtigeren Fahrweise anhalten. Damit soll ein Anreiz dafür geschaffen werden, den Anteil derjenigen Straßen und Tunnel in Europa zu verringern, die ein erhöhtes Risiko darstellen.

Von Automobilclubs wurde ein Programm zur Straßenbewertung namens EuroRAP (European Road Assessment Programme) gestartet. Damit verbindet sich die Idee, den Autofahrern in ganz Europa anhand objektiver Kriterien Informationen über das Sicherheitsniveau der von ihnen benutzten Hauptverkehrswege zu geben. Die Kommission unterstützt dieses neue Projekt.

5.3.2. Ausarbeitung technischer Leitlinien für die Sicherheit der Infrastrukturen

Das Vorhandensein nationaler Leitlinien hat sich in verschiedenen Mitgliedstaaten als nützlich erwiesen. Unter denselben Gesichtspunkten wäre es angebracht, technische Leitlinien für die Sicherheit der Infrastrukturen auszuarbeiten, in denen allgemeingültige Prinzipien dargelegt und durch Fallstudien illustriert werden, um den beteiligten Fachleuten auf lokaler und regionaler Ebene Hilfestellung bei der Spezifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit zu geben. Die Kommission hat im Weißbuch bereits betont, wie wichtig Maßnahmen wie die Angleichung technischer Infrastrukturmerkmale und die grundlegende Harmonisierung der Straßenbeschilderung, einschließlich Verkehrsschildern mit wechselnder Anzeige, sind.

Im Rahmen des oben erwähnten Richtlinienvorschlags wird die Kommission die Ausarbeitung von Leitlinien für die Infrastruktursicherheit und die Fahrerinformation vorschlagen. Besonders vorrangige Bereiche: Maßnahmen mit geringen Kosten sowohl an besonders gefährdeten Orten als auch entlang bestimmter Strecken oder innerhalb eines räumlichen Gebiets, Sicherheitsaudit, Sicherheitsmanagement in städtischen Gebieten, Geschwindigkeitsverringerung und die Unfallfolgen mindernde Infrastrukturen. Diese Leitlinien könnten weiterentwickelt und Teil der europäischen Muster für Lastenhefte bei Ausschreibungen für den Bau und die Instandhaltung von Straßeninfrastrukturen werden. Dies würde einen zunehmenden grenzüberschreitendem Wettbewerb erleichtern, indem die Angebote hinsichtlich Qualität und Preis verbessert würden. Es würde sich auch in einer verwaltungsmäßigen Vereinfachung und Standardisierung auswirken.

Die Kommission wird die Sammlung und Verbreitung von Informationen über vorbildliche Praktiken bezüglich Audits und Studien zu Auswirkungen von Straßen fördern. Sie wird Demonstrationsvorhaben unterstützen, bei denen die gemeinschaftlichen Leitlinien für die Infrastruktursicherheit angewendet werden, insbesondere im 6. Forschungsrahmenprogramm, und wird zu gegebener Zeit in Bereichen wie Sicherheitsaudit, Sicherheitsmanagement in städtischen Gebieten und Bewertung von sicherheitsrelevanten Entwicklungen die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben mit Mitteln der Europäischen Union, einschließlich des transeuropäischen Straßennetzes, von der Anwendung dieser Leitlinien abhängig machen.

Jedes Jahr werden in der Europäischen Union mehr als 330 Menschen an niveaugleichen Bahnübergängen aufgrund von Unachtsamkeit oder Verstößen gegen die Verkehrsregeln getötet. Einige Fahrer sind sich der Konsequenzen ihres Verhaltens nicht bewusst und handeln unverantwortlich. Die institutionellen Probleme zwischen Straßen- und Schienenwegsbetreibern und Unterschiede bei der Signalgebung/Ausschilderung verschärfen die Situation.

In Abstimmung mit den Straßen- und Schienenwegsbetreibern will die Kommission Leitlinien zur Ermittlung wirksamer Lösungen ausarbeiten, mit denen die Unfallzahlen wesentlich verringert werden können.

5.3.3. Transeuropäisches Straßennetz (TEN)

1996 hat der Rat es der Europäischen Union aufgegeben, den Benutzern der transeuropäischen Netze einen hohen, einheitlichen und gleichbleibenden Dienstleistungs-

Komfort- und Sicherheitsstandard zu garantieren³⁷. Diese rechtliche Verpflichtung und der erhebliche Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs in den letzten Jahren machen es notwendig, die Sicherheit des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern.

Im Rahmen einer einzuleitenden Studie wird ermittelt, inwieweit die Zahl der Unfallopfer durch eine bessere Harmonisierung der Sicherheitsregeln und der Straßenbeschilderung sowie technischer Normen für den Straßenbau und die Straßenausstattung gesenkt werden kann (unter Berücksichtigung anderer Arbeiten in internationalen Gremien, etwa der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, UN-ECE).

Mehrere europäische Normen wurden bereits verabschiedet, insbesondere für Ausrüstungen zur Straßenverkehrssicherheit. Diese Normen sollten schrittweise so verbessert werden, dass sie auf Leistungskriterien fußen.

Die Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit auf diesem Teil des Straßennetzes werden im Zusammenhang mit der **EU-Erweiterung** besonderes Gewicht haben, da die betreffenden Länder mehr noch als die fünfzehn bisherigen Mitgliedstaaten aufgerufen sind, massiv in die Verbesserung ihres Teils des transeuropäischen Straßennetzes zu investieren.

Die Kommission wird im Hinblick auf die Verknüpfung zwischen einer gemeinschaftlichen Finanzierung dieses Netzes und der Verbesserung der Sicherheit entsprechende Leitlinien festlegen.

5.3.4. Tunnelsicherheit

Ein Gutteil der Straßeninfrastruktur, darunter Tunnel, wurde vor mehreren Jahrzehnten errichtet, also zu einer Zeit, als sich die Verkehrsdichte und die Fahrzeugmerkmale ganz erheblich von den heutigen Gegebenheiten unterschieden. Nach einer Reihe von Unfällen in Tunneln hat die Kommission im Dezember 2002 eine Richtlinie vorgeschlagen, die den Bürgern Europas einen Mindeststandard an Sicherheit in Straßentunneln des transeuropäischen Netzes garantieren soll³⁸.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich auf die Organisation und die technische Ausrüstung. Um den Unterschieden zwischen Tunneln sowohl hinsichtlich ihrer Funktion als auch ihrer Sicherheit Rechnung zu tragen, sollen die Maßnahmen schrittweise in Kraft treten. Tunnel mit hohem Risiko, das heißt bestimmte der ältesten Tunnel oder solche, die für ein geringeres Verkehrsaufkommen als das jetzt erreichte oder vorherzusehende ausgelegt worden waren, sind vorrangigen Rehabilitierungsarbeiten zu unterziehen.

Die Kommission wird auch den Sicherheitsvorkehrungen Aufmerksamkeit widmen, die in Infrastrukturprojekten mit Tunnelabschnitten vorgesehen sind, die mit Finanzmitteln der Gemeinschaft gefördert werden, insbesondere mit Haushaltsmitteln für das transeuropäische Verkehrsnetz.

Wie sie dies bereits 2002 getan hat, beabsichtigt die Kommission die Unterstützung von Projekten zur Information der Benutzer über die Tunnelsicherheit.

³⁷ Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1).

³⁸ KOM(2002) 769 endg. vom 30.12.2002.

5.3.5. *Neue Konzepte für intelligente Straßen und GALILEO*

Die frühzeitige Erkennung anormaler Verkehrsverhältnisse und die Übermittlung entsprechender Informationen an die Fahrer werden zu einer erheblichen Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen.

Die Erkennung anormaler Verkehrsverhältnisse könnte in den nächsten Jahren verbessert werden, indem die Fahrzeuge selbst für die Datenerfassung eingesetzt und die Daten in Verkehrskontrollzentren zusammengefasst werden, was dank vielfältiger Kommunikationskanäle möglich sein wird. Eine engere Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor in diesem Bereich sollte es erlauben, die Umsetzung harmonisierter Verfahren, die wirksamer und kostengünstiger sind, schnell zu erreichen, beispielsweise indem der Privatwirtschaft Zugang zu Verkehrsdaten gegeben und ein strenger rechtlicher und betrieblicher Rahmen für den Ausbau von Verkehrsinformationsdiensten³⁹ geschaffen wird.

Die Fahrer könnten auf unterschiedliche Weise, z. B. mit Wechselverkehrszeichen, Verkehrsrundfunkmeldungen usw. über anormale Situationen informiert werden.

Die Einführung harmonisierter Systeme für die elektronische Mauterhebung, zu der vor kurzem ein Richtlinienvorschlag der Kommission vorgelegt wurde⁴⁰, wird Staus und somit die Unfallgefahr an Mautstellen verringern.

Die Inbetriebnahme des europäischen Satellitennavigationssystems GALILEO wird ab 2008 eine wichtige Rolle spielen, da dieses System hochgenaue und zuverlässige Informationen liefert. In folgenden Bereichen werden den Autofahrern und den Behörden Systeme größerer Genauigkeit und Leistungsfähigkeit bereitgestellt:

- Navigations- und Leitsysteme auf der Grundlage digitaler Karten, erweitert durch Sicherheitsinformationen über statische Gefahren (Unfallsschwerpunkte usw.) und dynamische Gefahren (Glatteis, dichter Verkehr usw.)
- Verkehrsinformationen, die so gefiltert werden können, dass sie genau dem jeweiligen Informationsbedürfnis des Fahrers entsprechen
- System zur Alarmauslösung bei Unfällen, das die wesentlichen Informationen automatisch an die nächste Rettungsleitstelle überträgt
- Nutzung der „Tracking“-Möglichkeit, z. B. zur Überwachung von Gefahrguttransporten oder zum Aufspüren gestohlener oder für Straftaten verwendeter Fahrzeuge.

Diese Aspekte werden auch in der genannten Mitteilung der Kommission zum Programm eSafety ausgeführt, das dem Einsatz neuer Sicherheitstechniken an Bord von Fahrzeugen gewidmet ist.

³⁹ Empfehlung der Kommission vom 4. Juli 2001 zur Entwicklung rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für die Beteiligung der Privatwirtschaft am Einsatz telematikgestützter Verkehrs- und Reiseinformationsdienste (VRI-Dienste) in Europa (ABl. L 199 vom 24.7.2001, S. 20).

⁴⁰ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (KOM(2003) 132 endg. vom 23.4.2003).

- Vorschlag einer Rahmenrichtlinie über die Sicherheit von Straßenverkehrsinfrastrukturen, um ein harmonisiertes System für die Handhabung von Unfallschwerpunkten und den Verkehrssicherheitsaudit für Straßen im transeuropäischen Netz (TEN) einzuführen
- Entwicklung technischer Leitlinien bezüglich der Infrastruktur, insbesondere für Maßnahmen mit geringen Kosten, Auditmethoden, das Sicherheitsmanagement in städtischen Gebieten, Techniken zur Geschwindigkeitsminderung und die Unfallfolgen mildernde Gestaltung der Straßenränder
- Ausarbeitung eines Leitfadens zu vorbildlichen Praktiken bei der Sicherung niveaugleicher Bahnübergänge
- Bewertung der Sicherheitsauswirkungen von Projekten, die mit Finanzmitteln der Gemeinschaft gefördert werden und ein gesamtes Gebiet betreffen
- Anpassung der gemeinschaftlichen Normen für die Straßenausrüstung an den technischen Fortschritt und Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus, insbesondere durch Vorkehrungen, mit denen die Straßenränder bei Unfällen ungefährlicher gestaltet werden
- Durchführung von Forschungs- und Demonstrationsvorhaben zum Thema „intelligente Straßen“
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus in Tunneln, insbesondere durch Normen und die Information der Benutzer

5.4. Sicherheit des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs

Im Laufe des letzten Jahrzehnts hat die Zahl der Lkw auf den Straßen Europas erheblich zugenommen. Die Verringerung der Zahl der Unfälle, an denen Lkw beteiligt sind, stellt eine Herausforderung für die Gesellschaft insgesamt als auch unmittelbar für den Straßengüterverkehrssektor dar. Berufskraftfahrer ist einer der gefährlichsten Berufe. Dabei haben auch die Berufskraftfahrer Anrecht auf ein sicheres Arbeitsumfeld, das den neuesten Arbeitsschutznormen entspricht.

In diesem Zusammenhang haben das Europäische Parlament und der Rat für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und Fahrzeuge, die 8 oder mehr Personen befördern, eine Reihe von Vorschriften erlassen:

- Im November 2002 wurde eine Richtlinie zur allgemeinen Einführung eines **Geschwindigkeitsbegrenzers** ab 2005 für alle Neufahrzeuge und bis 2008 für alle nach dem 1. Oktober 2001 zugelassenen Fahrzeuge erlassen⁴¹. Die Kommission wird die Auswirkungen dieser Richtlinie, insbesondere auf die leichtesten Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen, bewerten und gegebenenfalls geeignete Vorschläge vorlegen.
- Im April 2003 wurde eine Richtlinie über das **Anlegen des Sicherheitsgurts** für Fahrer und Fahrzeuginsassen auf Plätzen, die damit ausgestattet sind, erlassen⁴². Um

⁴¹ Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 327 vom 4.12.2002, S. 8). Die vorherige Richtlinie betraf nur Lkw über 12 Tonnen und Busse über 10 Tonnen.

⁴² Richtlinie 2003/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, siehe Abschnitt 5.2.3.

die Wirksamkeit dieser Maßnahme zu steigern, wird die Kommission 2003 vorschlagen, den Einbau von Sicherheitsgurten an allen Sitzplätzen von Reisebussen so bald wie möglich generell vorzuschreiben⁴³. Die Kommission hat außerdem Arbeiten eingeleitet, mit denen besondere Probleme bei der **Beförderung von Kindern** ermittelt werden sollen, um gegebenenfalls Vorschriften zum Schutz von Schulbussen einzuführen.

Die Kommission hat auch einen Richtlinienvorschlag für die **Erstausbildung und Weiterbildung von Berufskraftfahrern**⁴⁴ vorgelegt. Dabei geht es um nichts weniger als eine Wende der jetzigen Situation: Zurzeit haben gerade einmal 10 % aller Berufskraftfahrer eine Ausbildung über die Führerscheinausbildung hinaus genossen. Die Umsetzung der Richtlinie wird zu einer Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Straßenverkehr und der Dienstleistungsqualität beitragen und die berufliche Integration fördern sowie Wettbewerbsverfälschungen in diesem Bereich entgegenwirken.

Im Übrigen wird zurzeit ein Legislativvorschlag zur Verbesserung und Stärkung der geltenden Vorschriften für die Kontrolle und Durchsetzung der **Lenk- und Ruhezeiten**⁴⁵ im Parlament und im Rat geprüft. Diese Initiative verfolgt das Ziel, die Wirksamkeit und Einheitlichkeit der Auslegung der in diesem Bereich geltenden Vorschriften zu steigern. Der Vorschlag enthält auch Bestimmungen zur Festlegung der Verantwortlichkeit des Arbeitgebers bei bestimmten vom Fahrer begangenen Verstößen und zur Harmonisierung der Bedingungen, unter denen ein Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen werden kann. Ein weiterer Legislativvorschlag befindet sich in Vorbereitung, nämlich eine Richtlinie, die Teil eines Pakets bezüglich der Kontrolle ist (siehe Abschnitt 5.1.1) und eine bessere Anwendung der Sozialvorschriften über Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten bezweckt⁴⁶. Diese Richtlinie zur Änderung der bereits genannten Richtlinie 88/599/EG wird neben anderen Maßnahmen auch vorsehen, die Zahl der durchzuführenden Lenk- und Ruhezeitkontrollen wesentlich zu erhöhen (bislang wird 1 % der Arbeitstage kontrolliert). Weitere Bestimmungen dieses Richtlinienvorschlags betreffen eine Förderung des systematischen Informationsaustauschs, der Koordinierung der Kontrolltätigkeit, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, die regelmäßige Abstimmung zwischen nationalen Verwaltungen sowie die Ausbildung der Kontrolleure im Hinblick auf eine bessere Durchsetzung der verschiedenen Rechtsvorschriften.

Die Einführung des **digitalen Fahrtenschreibers**⁴⁷, der die Daten wie Geschwindigkeit und Lenkzeiten für eine längere Dauer als der mechanische Fahrtenschreiber speichern kann, stellt einen wesentlichen Fortschritt bei den Kontrollmitteln dar.

⁴³ Stadtautobusse sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

⁴⁴ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ausbildung von Berufskraftfahrern im Güter- oder Personenkraftverkehr (KOM(2001) 56 endg. vom 2.2.2001, ABl. C 154E vom 29.5.2001, S. 258).

⁴⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (KOM(2001)573 endg. vom 12.10.2001, ABl. C 51E vom 26.2.2002, S. 234).

⁴⁶ Die Arbeitszeit wird durch die Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 (ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2000/34/EG vom 22. Juni 2000 (ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41) geregelt; die Vorschriften werden vervollständigt durch die Sektorrichtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

⁴⁷ Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung

Die nachstehende Tabelle 2 führt weitere Beispiele für gemeinsame Verantwortlichkeiten auf unterschiedlicher Ebene auf.

Europäische Union	<ul style="list-style-type: none"> - Verordnung 3820/85 zur Harmonisierung der Arbeits- und Ruhezeiten - Verordnung 3821/85 zur Einführung von Fahrtenschreibern für Lkw - Richtlinie 88/599 zur Einführung einer Mindesthäufigkeit von Unterwegskontrollen - Einleitung einer Zusammenarbeit zwischen nationalen Polizeibehörden bei der Kontrolle grenzüberschreitender Beförderungen - Verfolgung der Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften durch die Mitgliedstaaten
Nationale Ebene	<ul style="list-style-type: none"> - Typgenehmigung von Fahrtenschreibern und damit ausgestatteten Fahrzeugen - Organisation der Kontrollen und Festlegung von Sanktionen bei einer Überschreitung der Arbeitszeiten - Auferlegung von Sanktionen
Regionale e / lokale Ebene	<ul style="list-style-type: none"> - Ausstellung von Fahrerbescheinigungen - Durchführung von Kontrollen der Fahrtenschreiberscheiben unterwegs und in den Unternehmen - Einrichtung entsprechend ausgestatteter Rastplätze an Autobahnen
Privatsektor	<ul style="list-style-type: none"> - Information und Sensibilisierung der Fahrer durch die Arbeitgeber und angemessene Planung der Fahrten - Berücksichtigung der Einhaltung von Vorschriften bei der Vergütung - Prämienrabatte der Versicherungen bei Einhaltung der Rechtsvorschriften - Einhaltung der Vorschriften durch die Fahrer

Tabelle 2: Einhaltung der Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten der Berufskraftfahrer

Der Verlust von Lkw-Ladungen aufgrund mangelhafter **Ladungssicherung** ist eine Ursache von – häufig schweren – Verkehrsunfällen. Einige Mitgliedstaaten verfügen über umfassende Rechtsvorschriften für diesen Bereich, doch stellt die mangelnde Harmonisierung auf gemeinschaftlicher Ebene die Unternehmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr vor ernsthafte Probleme. Um dem abzuhelfen, hat die Kommission 2002 einen Leitfaden zu vorbildlichen Praktiken herausgegeben.

Schwertransporte⁴⁸, die ein gewisses Verkehrsrisiko darstellen, sind für Unternehmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ebenfalls problematisch, da auch hier die Vorschriften nicht vereinheitlicht sind, teilweise nicht einmal zwischen verschiedenen Regionen desselben Mitgliedstaats. Auch für diesen Bereich hat die Kommission einen Leitfaden zu vorbildlichen Praktiken ausgearbeitet.

Die Rechtsvorschriften zu den technischen Bedingungen der **Beförderung gefährlicher Güter** auf der Straße stellen ebenfalls einen wichtigen Bestandteil des gemeinschaftlichen Besitzstands im Bereich der Straßenverkehrssicherheit dar. Diese Vorschriften werden unter Berücksichtigung internationaler Maßnahmen, insbesondere im Rahmen des Europäischen

(EWG) Nr. 3821/85 (ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1); Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission vom 13. Juni 2002 zur siebten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt (ABl. L 207 vom 5.8.2002, S. 1).

⁴⁸ Transporte, die von den Erfordernissen der 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 vom 17.9.1996, S. 59) ausgenommen sind.

Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), regelmäßig überprüft. Die Risiken im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr (Schutz gegen die vorsätzliche Verwendung von Fahrzeugen als Waffe), die wachsende Besorgnis hervorrufen, müssen besser berücksichtigt werden, was zu einer Neubewertung dieser Vorschriften führen wird.

Die Europäische Union misst der Anwendung der in den vorstehenden Absätzen genannten Maßnahmen im Bereich des gewerblichen Kraftverkehrs besondere Bedeutung bei, besonders den technischen Maßnahmen, der Ausbildung und der Entwicklung neuer Sicherheits- und Verkehrsmanagementtechnologien.

In naher Zukunft ist ebenso auf die Konsequenzen zu achten, die eine zunehmende Nutzung **kleiner Nutzfahrzeuge und Firmenwagen** haben könnte. Hier kann sich das Fehlen von Rechtsvorschriften bezüglich der Ausbildung, der Lenk- und Ruhezeiten oder Geschwindigkeitsbegrenzern auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken.

- Erlass und Umsetzung einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Ausbildung von Berufskraftfahrern
- Stärkung der Rechtsvorschriften (und der Kontrolle ihrer Einhaltung) zu Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Kraftverkehr
- Einführung des digitalen Fahrtenschreibers für Nutzfahrzeuge
- Ausarbeitung von Leitlinien zu vorbildlichen Praktiken der Unternehmenspolitik mit dem Ziel, das Unfall- und Verletzungsrisiko zu vermindern und die Einbeziehung von Sicherheitsklauseln in Speditionsverträgen zu fördern
- Ausarbeitung von Leitfäden zu vorbildlichen Praktiken bei der Ladungssicherung und bei Schwertransporten
- Anpassung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter an den Stand der Technik
- Einführung der Gurtanlegepflicht in Reisebussen und Lkw
- Einführung von Schutzvorschriften für Fahrzeuge zur regelmäßigen Beförderung von Kindern
- Prüfung der Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit der zunehmenden Nutzung kleiner Nutzfahrzeuge und Firmenwagen

5.5. Rettung und Versorgung von Verkehrsunfallopfern

Mehrere tausend Verkehrstote könnten in der Europäischen Union vermieden werden, wenn schneller Hilfe geleistet würde und die Versorgung von Unfallverletzten auf einer besseren Diagnose beruhte. Eine schlechte Versorgung wirkt sich bei überlebenden Unfallopfern häufig in bleibenden Schäden und Behinderungen aus, die vermeidbar gewesen wären. Bei einer im Vereinigten Königreich durchgeführten Studie wurde der Anteil der Unfallopfer, die nach einer schweren Verletzung des Skeletts eine größere bleibende Behinderung davontrugen, die hätte vermieden werden können, mit 12 % ermittelt.

Es bedürfte detaillierter Angaben zur Schwere der Verletzungen, um die Möglichkeiten besser einschätzen zu können, Schäden bei der medizinischen Versorgung nach einem Unfall zu mindern. Es ist daher notwendig, Daten auf nationaler Ebene zu sammeln, um die Effizienz der medizinischen Notfallversorgung messen zu können.

Automatische Notfallmelder und Ortungsgeräte in Neufahrzeugen werden sich immer weiter verbreiten. Damit sie möglichst großen Nutzen stiften, muss das Notsignal die Rettungsdienste unmittelbar erreichen. Systeme dieser Art sollten im Rahmen eines Pilotprojekts getestet werden, anfänglich auf Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr.

Das Europäische Parlament und der Rat haben beschlossen, die Telefonnetzbetreiber dazu zu verpflichten, den Rettungsdiensten Informationen zu übermitteln, anhand deren die örtliche Zuordnung von Anrufen bei der **Notrufnummer 112** möglich ist⁴⁹. Die Kommission wird 2003 eine Empfehlung mit Leitlinien für die Umsetzung dieser Entscheidung annehmen. Automatische Notfallmelder werden von den Automobilherstellern bei neuen Fahrzeugmodellen ebenfalls angeboten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist darauf zu achten, dass die von den verschiedenen Systemen erfassten und übertragenen Informationen unverfälscht und unverzüglich bei den Rettungsdiensten ankommen, die bei einem Unfall eingesetzt werden. Diese Systeme werden im Einzelnen in der bereits genannten Mitteilung zu Informations- und Kommunikationstechnologien für intelligente Fahrzeuge beschrieben.

- Untersuchung der vorbildlichen Praktiken im Bereich der medizinischen Unfallversorgung
- Ausarbeitung einer Spezifikation für Unfallmelder in Verbindung mit einem Ortungssystem sowie Durchführung von Demonstrationsprojekten unter Einbeziehung der gesamten Rettungskette

5.6. Sammlung, Auswertung und Weitergabe von Unfalldaten

5.6.1. Problemstellung

Die Festlegung des gemeinsamen Ziels einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit setzt die vorrangige Umsetzung der wirksamsten Maßnahmen voraus. Unfälle sind unvorhersehbare Ereignisse, ergeben sich jedoch nicht schicksalhaft, vielmehr ist es erforderlich, ihre **Ursachen, Umstände** und **Auswirkungen** zu ermitteln, um sie zu beherrschen und zu verhindern oder zumindest ihr Ausmaß abzumildern.

Datenbanken zu Unfällen und Verletzungen sind daher unerlässliche Werkzeuge für eine objektive Beurteilung der Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Ebenso werden Unfalldatenschreiber in Kraftfahrzeugen, die – ähnlich wie dies bei anderen Verkehrsmitteln der Fall ist („Black Box“) – Parameter zur Klärung der Unfallursachen aufzeichnen, die Autofahrer verantwortungsbewusster machen, Gerichtsverfahren nach Unfällen beschleunigen, die Kosten von Gerichtsverfahren verringern und es ermöglichen, wirksamere Vorbeugungsmaßnahmen zu ergreifen.

⁴⁹ Paket zu neuen elektronischen Kommunikationsmitteln, bestehend aus der Richtlinie 2002/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationsnetze und -dienste („Rahmenrichtlinie“) und der Richtlinie 2002/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über den Universaldienst und Nutzerrechte bei elektronischen Kommunikationsnetzen und -diensten („Universaldienstrichtlinie“) (ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 33).

5.6.2. Unfallursachen

Es ist vorgesehen, nach dem Beispiel der europäischen Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt unabhängige Untersuchungen von Straßenverkehrsunfällen einzuführen. Es ist aber nicht möglich, jeden der zahlreichen Verkehrsunfälle im Einzelnen zu untersuchen. Realistischer ist es, sich zum einen auf die schwersten Unfälle zu konzentrieren und zum anderen eine repräsentative Stichprobe „gewöhnlicher“ Unfälle heranzuziehen. Diese Untersuchungen, die unabhängig von Untersuchungen der Strafverfolgungsbehörden oder der Versicherungen durchgeführt werden, müssen auf die Ermittlung der Unfallursachen gerichtet sein und nicht auf die Zuordnung eines Verschuldens, und sie müssen eine Verbesserung der Rechtsvorschriften und der derzeitigen Praktiken ermöglichen. Sie sind auf nationaler Ebene anhand einer europaweiten Methodik durchzuführen und ihre Ergebnisse müssen einer Sachverständigengruppe bei der Kommission zur Auswertung übermittelt werden. Diese Untersuchungen, die sich auf eine begrenzte Zahl von Unfällen stützen, ergänzen die allgemeinen Verkehrsunfallstatistiken ebenso wie detaillierte Studien von Unfällen, die von multidisziplinären Teams vorgenommen werden. Die so geschaffenen Datenbanken werden Wissenschaftlern zur Verfügung gestellt.

Ein besonderes Problem stellt sich bei der Auswertung von Untersuchungen, die anlässlich des Unfalls durchgeführt wurden. Derzeit verfolgen die Untersuchungen der Strafverfolgungsbehörden oder der Versicherungen das Hauptziel, die Wiedergutmachung der Unfallschäden und die Schuldfrage gemäß den vom Gesetzgeber festgelegten Rechtsnormen zu klären. Diese Untersuchungen entsprechen aber nicht dem in Europa und den USA immer stärker empfundenen Bedürfnis nach unabhängigen technischen Untersuchungen, deren Ergebnisse auf die Klärung der Unfallursachen und die Möglichkeiten zur Verbesserung der Rechtsvorschriften gerichtet sind.

Seit mehreren Jahren regelt das Gemeinschaftsrecht Untersuchungen dieser Art im Bereich der Zivilluftfahrt⁵⁰. Eine entsprechende Verpflichtung ist jetzt auch in den

⁵⁰ Die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14) stellt ein Modell für die anderen Verkehrsträger dar. Diese Richtlinie legt die Grundsätze fest, nach denen Untersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt durchzuführen sind. Ergänzend hat die Kommission im Dezember 2000 einen Richtlinienentwurf über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt angenommen. Dieser Vorschlag, der die geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vervollständigt, betrifft die Auswertung von Störungen, also von Vorkommnissen, die sich im Allgemeinen als Vorläufer von Unfällen ereignen.

⁵¹ Die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1), die Teil des im Dezember 2000 angenommenen „Eisenbahnpakets“ ist, verpflichtet die Mitgliedstaaten, Vorkehrungen dafür zu treffen, dass systematische Unfalluntersuchungen durchgeführt werden. Die Kommission hat 2002 eine Richtlinie über die Sicherheit des Schienenverkehrs vorgeschlagen (KOM(2002) 21 endg., ABl. C 126E vom 28.5.2002, S. 332), mit der die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, auf nationaler Ebene vollkommen unabhängige Stellen einzurichten, die mit der Durchführung solcher Unfalluntersuchungen betraut sind. Ein Kooperationsverfahren auf gemeinschaftlicher Ebene wird noch eingerichtet, eventuell im Rahmen der künftigen Agentur für Eisenbahnsicherheit.

⁵² Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsschiffen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1) sieht vor, dass ab dem 1. Dezember 2000 objektive Unfalluntersuchungen für alle betroffenen Schiffe durchzuführen sind, die von oder nach Häfen der Gemeinschaft betrieben werden. Die Kommission beabsichtigt, bis 2004 ein harmonisiertes System zur Untersuchung aller Schiffsunfälle vorzuschlagen.

Rechtsvorschriften für die Eisenbahn vorgesehen⁵¹. Die Kommission beabsichtigt, die Einführung entsprechender Untersuchungen auch im Bereich des Seeverkehrs vorzuschlagen⁵². Längerfristig wäre es angezeigt, dies auch für Unfälle im Straßenverkehr zu tun.

Diese unabhängigen Untersuchungen müssen auf nationaler Ebene durchgeführt werden, es muss ihnen jedoch eine europaweit einheitliche Methodik zugrunde liegen. Die Ergebnisse müssten einer unabhängigen Sachverständigengruppe übermittelt werden, der bei der Kommission angesiedelt wäre und die Aufgabe hätte, die geltenden Rechtsvorschriften zu verbessern und die Methodik insbesondere an den technischen Fortschritt anzupassen.

Wie bereits anlässlich der 3. Konferenz zur Unfalluntersuchung ausgeführt wurde, die vom Europäischen Rat für Verkehrssicherheit (ETSC) ausgerichtet wurde, garantiert eine ständige unabhängige Organisation nicht nur die Unabhängigkeit der Untersuchungen, sondern gewährleistet auch, dass ihren Empfehlungen Folge geleistet wird

Da jede neue Technik zu einem Kompensationsverhalten der Fahrer führen kann, müssen ihre Auswirkungen bewertet werden, beispielsweise bei Warngeräten zur Fahrerermüdung, Maßnahmen zur Rehabilitation und Methoden zum schrittweisen Zugang zum Führerschein.

Unfalldatenschreiber werden es bei bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen wie schon bei anderen Verkehrsmitteln ermöglichen, Unfallursachen aufzuklären, sie werden das Verantwortungsgefühl der Autofahrer stärken, Gerichtsverfahren nach Unfällen beschleunigen und deren Kosten verringern sowie effizientere Vorbeugungsmaßnahmen erlauben. Es wäre sehr nützlich, die Informationen zentral zu sammeln, sobald eine kritische Masse solcher Geräte im Einsatz ist. Ohne dies abzuwarten, sollte bereits eine technische Spezifikation ausgearbeitet werden, um mögliche technische Unvereinbarkeiten zu vermeiden.

5.6.3. Unfallumstände

Die EU hat die bereits genannte Datenbank CARE eingerichtet, deren disaggregierte Daten von den Mitgliedstaaten geliefert und von den Kommissionsdienststellen verwaltet werden⁵³. Seit Juli 2002 sind verschiedene Tabellen und Grafiken über den Internetserver Europa⁵⁴ öffentlich zugänglich, und es ist vorgesehen, diesen Dienst regelmäßig zu erweitern. Im Übrigen hat eine begrenzte Zahl von Benutzern (zwei je Mitgliedstaat) einen direkten Zugriff auf den gesamten CARE-Datenbestand. Eine Gruppe von Organisationen für die Straßenverkehrssicherheit wird bis Ende 2003 eine Studie über die praktische Nutzung von CARE⁵⁵ abschließen. Studien über die Korrelation der Daten müssten ebenfalls durchgeführt werden, um regelmäßig Fehler in den Angaben zu Unfallopfern abschätzen zu können. Dazu sind die Daten der Krankenhäuser mit den nationalen Statistiken abzugleichen.

Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Lage verschiedener Mitgliedstaaten ist, dass die CARE-Daten verschiedenen sozioökonomischen Variablen, so genannten **RisikoexpositionsvARIABLEN**, gegenübergestellt werden, etwa dem Fahrzeugbestand, dem Umfang der Straßennetze oder dem Verkehrsaufkommen. Die betreffenden Variablen müssen zu

⁵³ Außerdem gibt es die Datenbank BICAR, die von der OECD betrieben wird, deren Daten aber nur in aggregierter Form zugänglich sind.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

⁵⁵ Projekt ASTERYX.

einem Detailgrad, der mit der CARE-Typologie vereinbar ist, bekannt sein und auf vergleichbare Weise ermittelt werden.

Mittelfristig bietet CARE ein erhebliches Potenzial als Informationsgrundlage und Hilfsmittel für Entscheidungen und deren Umsetzung, sowohl für die Öffentlichkeit als auch Wissenschaft und Politik.

5.6.4. *Unfallauswirkungen*

Blutuntersuchungen, Röntgenaufnahmen und andere medizinische Untersuchungen sind unerlässlich, um die Auswirkungen von Unfallverletzungen zu ermitteln, und ihre Durchführung muss in der gesamten Europäischen Union kodifiziert und harmonisiert werden. Die positiven Erfahrungen, die häufig auf örtlicher Ebene durch multidisziplinäre Teams von Unfallärzten gemacht wurden, müssen auf der Ebene der Europäischen Union genutzt werden, indem der Informationsaustausch zwischen Spezialisten gefördert wird und Leitlinien zu vorbildlichen Praktiken ausgearbeitet werden.

Im Zusammenhang mit dem 5. Forschungsrahmenprogramm wurde 2002 ein größeres Vorhaben über die Analyse von Unfallverletzungen bei Verkehrsunfällen begonnen⁵⁶. Dieses Vorhaben greift Empfehlungen auf, die in einem früheren Projekt⁵⁷ zur Klassifizierung der Verletzungen formuliert wurden. Die Maßnahmen müssen fortgesetzt und ausgeweitet werden, und die Unfallforschung wurde als eines der vorrangigen Themenbereich des 6. Forschungsrahmenprogramms beibehalten.

5.6.5. *Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit*

Die Kommission beabsichtigt, eine europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit als interne Stelle der Kommission im Rahmen eines Pilotprojekts einzurichten und aus dem Haushalt der Europäischen Union zu finanzieren. Diese Beobachtungsstelle wird die gemeinschaftlichen Aktivitäten im Bereich der Sammlung und Auswertung von Daten zu Verkehrsunfällen und Unfallverletzungen koordinieren. In dem Maße wie sie für das Informationssystem CARE verantwortlich sein wird, wird sie als Kontaktstelle in der Europäischen Union für den Austausch von Informationen zu vorbildlichen Praktiken dienen und mit der Organisation und Leitung der Aktivitäten im Zusammenhang mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für vorbildliche Praktiken betraut sein. Die Beobachtungsstelle könnte sich auch der Aufgabe annehmen, die Verbreitung der Ergebnisse von Forschungsprojekten zur Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, und zwar sowohl von Projekten, die von der Europäischen Union finanziert sind, als auch von anderen Programmen, und die Weitergabe entsprechender Informationen gewährleisten.

- Weiterentwicklung der Datenbank CARE und Ausweitung des Zugangs im Interesse der Transparenz und einer stärkeren Nutzung
- Vervollständigung von CARE mit Daten zu Risikoexpositionsvariablen und Unfallursachen
- Bewertung und Verbesserung der Systeme für die Verknüpfung von Krankenhausdaten mit den nationalen Verkehrsunfallstatistiken

⁵⁶ Projekt PENDANT.

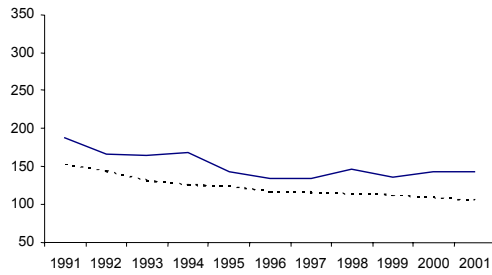
⁵⁷ Projekt STAIRS (4. Forschungsrahmenprogramm).

- Ausarbeitung einer Spezifikation für Unfalldatenschreiber in Fahrzeugen und Untersuchung der Auswirkungen verschiedener Alternativen für bestimmte Fahrzeugklassen
- Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit als interne Stelle der Kommission
- Festlegung einer europaweiten Methodik für unabhängige Verkehrsunfalluntersuchungen und Einrichtung einer Arbeitsgruppe unabhängiger Sachverständiger bei der Kommission

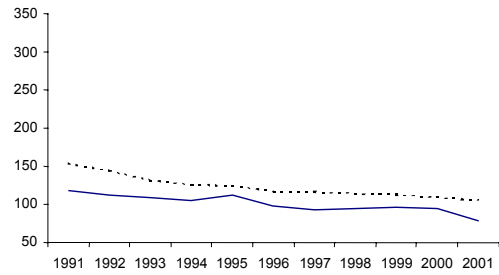
ANHANG 1

Verkehrsunfälle – Entwicklung der Zahl der Getöteten je Million Einwohner, 1991-2001 Lage in jedem Mitgliedstaat (und Durchschnitt EUR-15)

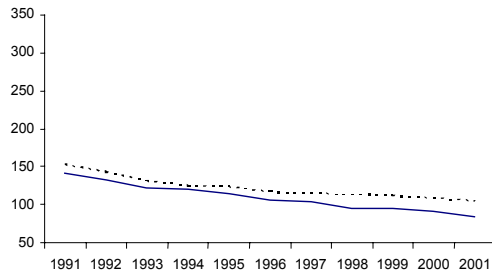
B



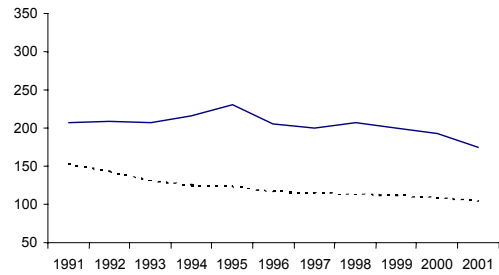
DK



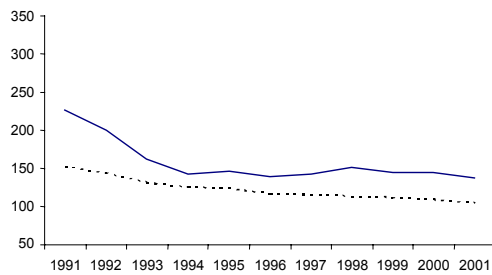
D



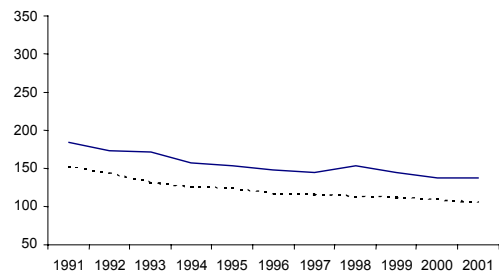
EL



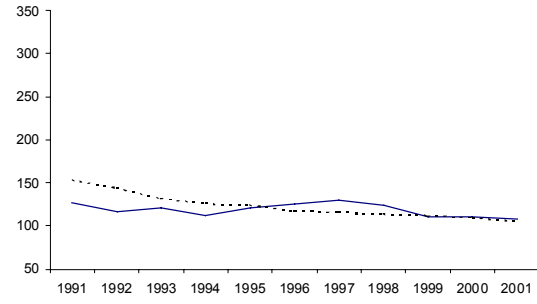
E



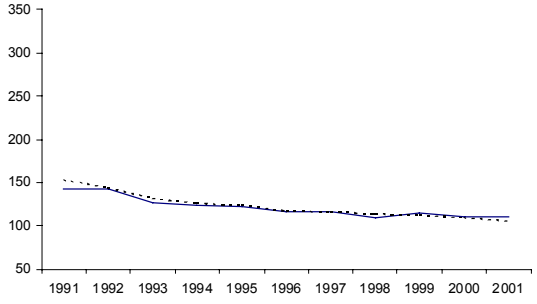
F



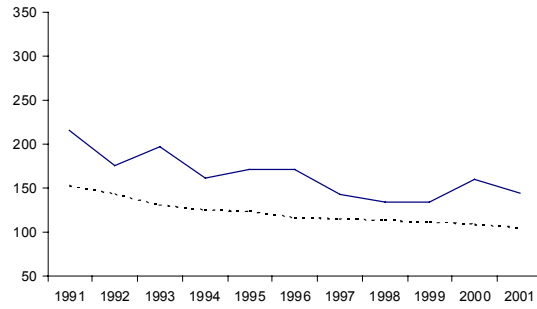
IRL



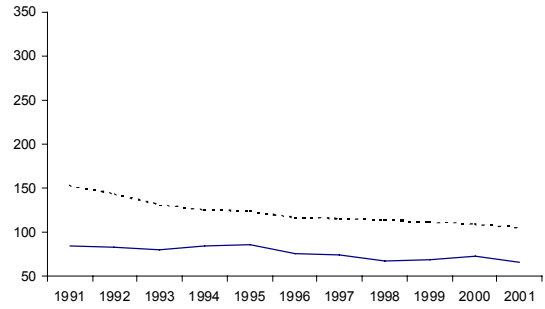
I



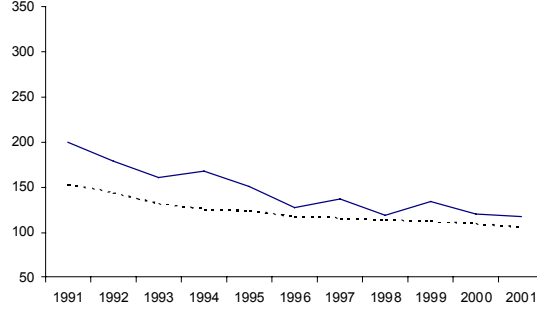
L



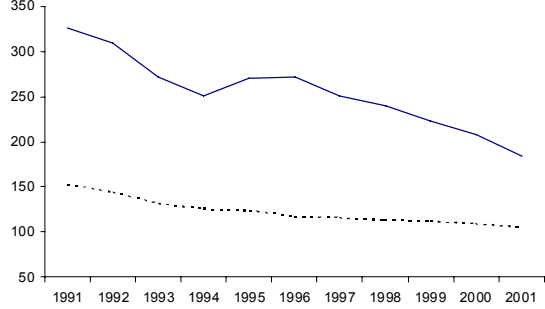
NL

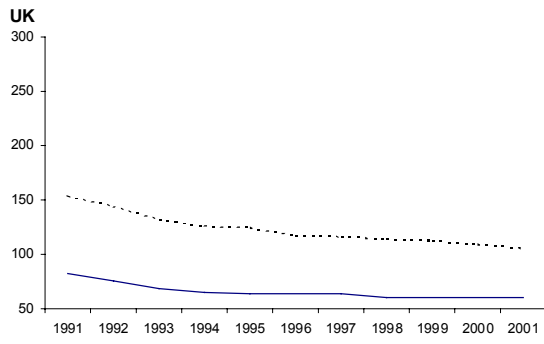
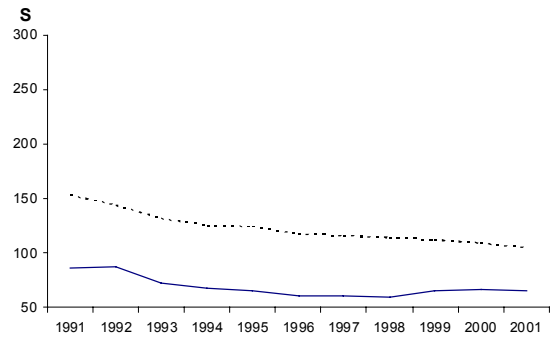
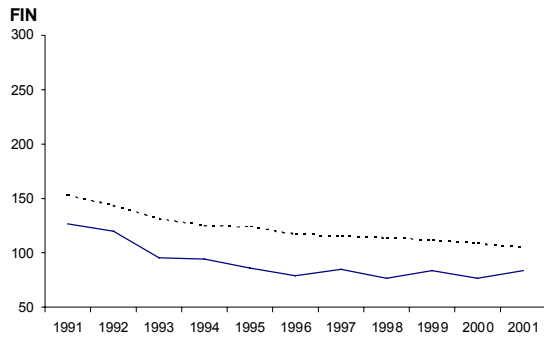


A



P





	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.588	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Verkehrsunfälle – Entwicklung 1991-2001 – Zahl der Getöteten

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Verkehrsunfälle – Entwicklung 1991-2001 – Zahl der Getöteten je Million Einwohner

Quellen: CARE und nationale Daten. Schätzwerte in Klammern

ANHANG 2

Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

Der Unterzeichnete [Name, Anschrift], vertreten durch [Name und Titel der unterzeichnenden Person],

Inhaber von Anordnungsbefugnissen, Entscheidungsbefugnissen, wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Durchsetzungsmöglichkeiten oder eines Vertretungsmandats

und aufgrund dessen teilhabend an der Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union,

(PRÄAMBEL)

der Auffassung, dass die Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in Europa unannehmbar hoch ist und die wirksamsten Maßnahmen zu treffen sind, um diese Zahl möglichst schnell zu verringern,

der Auffassung, dass eine zwischen den zahlreichen Beteiligten, die auf der einen oder anderen Grundlage Verantwortung in diesem Bereich tragen, koordinierte Maßnahme eher geeignet ist, die gewünschten Ergebnisse zu erzielen,

der Überzeugung, dass es wirksame Maßnahmen gibt, die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften anzuhalten, und auch darüber hinausgehende Maßnahmen, wie die Verringerung der Risikoexposition von Verkehrsteilnehmern, ergriffen werden sollten, und dass die Wirkung solcher Maßnahmen vervielfacht wird, wenn sich eine kritische Zahl von Beteiligten dafür engagiert,

sich dem Ziel einer Verringerung der Zahl der Verkehrstoten um mindestens 50 % bis 2010 anschließend,

im Vertrauen auf das Verantwortungsgefühl der betroffenen Einzelpersonen und Organisationen,

im Bewusstsein, dass die Maßnahmen zugunsten der Straßenverkehrssicherheit sehr geringe Kosten verglichen mit den menschlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kosten der Unsicherheit im Straßenverkehr haben,

(ZIEL)

VERPFLICHTET SICH, DIE MASSNAHMEN IN SEINEM VERANTWORTUNGS- UND TÄTIGKEITSBEREICH TATKRÄFTIG UMZUSETZEN, UM FORTSCHRITTE BEI DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT ZU BESCHLEUNIGEN,

VERPFLICHTET SICH INSBESONDERE, NACH MASSGABE SEINER VERANTWORTUNG UND SPEZIFISCHEN SITUATION UND GEGEBENENFALLS GEMÄSS DEN MODALITÄTEN IM ANHANG DIESER CHARTA DIE FOLGENDEN GRUNDSÄTZE UND MASSNAHMEN UMZUSETZEN:

1. Ergreifung der Maßnahmen in seinem Verantwortungsbereich, um zu dem oben genannten Ziel einer Verringerung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr beizutragen.

2. Aufnahme von Aktionen zur Straßenverkehrssicherheit und Messung des erreichten Sicherheitsstandards in seine Hauptziele und maßgebenden eigenen Entscheidungskriterien, insbesondere im Rahmen seiner Forschungsaktivitäten, seiner Organisation und seiner Investitionen sowie im allgemeineren Rahmen der Organisation seiner professionellen Aktivitäten im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Plans für die Straßenverkehrssicherheit.
3. Austausch von Informationen technischer oder statistischer Art, die ein besseres Verständnis der Unfallursachen, Unfallverletzungen und Wirksamkeit von Vermeidungs- und Folgenminderungsmaßnahmen ermöglichen, mit den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen Organisationen.
4. Leistung eines Beitrags zur Verhinderung von Verkehrsunfällen durch hochwertige Maßnahmen in einem oder mehreren der folgenden Bereiche:
 - Erstausbildung und Weiterbildung sowie Information der Fahrer,
 - Ausrüstung und Ergonomie von Kraftfahrzeugen,
 - Gestaltung der Infrastrukturen auf eine Weise, die Unfallrisiken und die Unfallschwere minimiert und zu einer sicheren Fahrweise anhält.
5. Entwicklung und Umsetzung von Technologien zur Minderung von Unfallfolgen.
6. Leistung eines Beitrags zur Entwicklung von Mitteln, die eine einheitliche, andauernde und angemessene Kontrolle der Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften durch Personen, die in seinem Namen oder unter seiner Leitung tätig sind, sowie die Sanktionierung eventueller Verstöße auf einheitliche, schnelle und verhältnismäßige Weise ermöglichen.
7. Schaffung eines Rahmens, der die Umsetzung andauernder erzieherischer Maßnahmen und die Rehabilitation gefährdeter Fahrer fördert.
8. Bemühungen, soweit möglich zu einer besseren Kenntnis der Ursachen, Umstände und Auswirkungen von Unfällen beizutragen, um daraus Lehren für ihre Vermeidung ziehen zu können.
9. Leistung eines Beitrags dazu, dass möglichen Unfallopfern ein wirksamer und hochwertiger medizinischer, psychologischer und juristischer Beistand zur Verfügung steht.
10. Akzeptanz einer im Nachhinein erfolgenden und nach den entsprechenden Regeln für die Vertraulichkeit durchgeführten fachlichen Beurteilung der Maßnahmen, die zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ergriffen wurden, und gegebenenfalls Anpassen der Maßnahmen im Lichte dieser Erfahrungen.

SOWIE ABSCHLIESSEND

11. Ergreifen der Initiative bei der Umsetzung von Maßnahmen, die über die geltenden rechtlichen Anforderungen hinausgehen, nämlich ... [vom Unterzeichneten zu vervollständigen].

(Ort, Datum)

(Unterschrift)