



Es tut sich was!

Mehr Sicherheit im europäischen Straßenverkehr

Straßenverkehrssicherheit: EU-Kommission stellt langfristiges Programm vor

Die Europäische Kommission hat ein ehrgeiziges Programm vorgestellt, das die Zahl der Verkehrstoten auf europäischen Straßen bis 2020 halbieren soll. Das Programm setzt sich aus den Leitlinien 2011-2020 für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zusammen, die darauf abzielen, die Straßenverkehrssicherheit europaweit zu erhöhen. Schwerpunkt ist die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit, der Sicherheit der Infrastruktur und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer.

Mit dem Programm soll auf dem europäischen Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit 2001-2010 aufgebaut werden. Das Aktionsprogramm hat während seiner Laufzeit zu einem Rückgang der Verkehrstoten beigetragen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Rückgang Ende 2010 bei über 40% liegen wird – im Vergleich zu einem Rückgang um 25% im vorangegangenen Jahrzehnt. Beim Start anderer Anstrengungen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr auf EU- und nationaler Ebene hat sich das Programm für Straßenverkehrssicherheit als ein starker Katalysator erwiesen.

Trotz dieser Fortschritte sind 2009 in der EU 35 000 Menschen im Verkehr gestorben. Auf jeden tödlichen Verkehrsunfall kommen vier Verkehrsunfälle mit bleibenden Behinderungen, 10 schwere Verletzungen und 40 leichte Verletzungen. Nicht weniger als 1 500 000 Menschen wurden verletzt.

Wirtschaftliche Kosten

Neben menschlichem Leid verursachen Verkehrsunfälle auch schwer wiegende wirtschaftliche Kosten. Für die Gesellschaft werden die Kosten, die sich aus aktuellen Verkehrsunfällen ergeben, auf jährlich ca. 130 Mrd. EUR geschätzt.

Die Leitlinien des Aktionsprogramms bilden einen allgemeinen Rahmen mit sieben strategischen Zielen. Innerhalb dieses Rahmens werden Aktivitäten auf europäischer, nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgeführt, wobei die Kommission und die Mitgliedstaaten eng zusammenarbeiten.

Die Rolle der Kommission besteht vornehmlich darin, diese Aktivitäten zu fördern, indem sie den Informationsaustausch anregt, bewährte Praktiken identifiziert und fördert, Fortschritte begleitet und gegebenenfalls Vorschläge anbringt. Gleichzeitig werden alle im Rahmen des Aktionsprogramms getroffenen Maßnahmen andere EU-Politikfelder ausdrücklich berücksichtigen. Das gilt insbesondere für jene, die sich direkt auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken. So kann ein kohärenter und integrierter Ansatz gewährt werden.



Sieben strategische Ziele für das nächste Jahrzehnt

Die Leitlinien 2011-2020 für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beinhalten sieben strategische Ziele: Verkehrserziehung und Fahrausbildung/Fahrtraining für Straßenverkehrsteilnehmer; bessere Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung; sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur; sicherere Fahrzeuge; stärkere Nutzung moderner Technologie; verbesserte Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten; und Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Der Erfolg von Sicherheitsmaßnahmen hängt vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer ab. Deswegen sind Verkehrserziehung und Training lebenswichtig und werden weiterentwickelt, hauptsächlich durch eine Verschärfung der Prüfungs- und Trainingsysteme. Dabei wird u. a. daran gedacht, Mindestkriterien für Fahrlehrer aufzustellen oder begleitetes Fahren in die Fahrausbildung aufzunehmen. Andere Optionen sind die Einführung einer Probezeit nach dem Führerscheinwerb und die Integration von Umweltfragen bei Fahrprüfungen, so dass umweltbewusstes Fahren gefördert wird.

Eine entschlossenere Durchsetzung der Sicherheitsanforderungen schafft die notwendigen Voraussetzungen, um die Anzahl der Toten und Verletzten im Verkehr zu senken. Maßnahmen zur Vorbeugung von Alkohol am Steuer werden verstärkt und es werden Schritte für einen verbesserten grenzüberschreitenden Informationsaustausch zwecks Identifizierung und Bestrafung von Straftätern unternommen. Diese Maßnahmen werden durch Sensibilisierungsmaßnahmen und nationale Aktionspläne unterstützt, die die Kontrollen erhöhen und Prioritäten genau festlegen.

Infrastrukturverbesserungen

Indem EU-Mittel nur für Infrastrukturen gewährt werden, die mit den Richtlinien über die Straßenverkehrssicherheit und die Sicherheit von Tunneln konform sind, lässt sich die Sicherheit der Straßeninfrastruktur verbessern. Die Ausweitung der Grundsätze für Sicherheitsmanagement von Straßenverkehrsinfrastrukturen auf Landstraßen wird ebenfalls überprüft.

In punkto Fahrzeugsicherheit sind im vergangenen Jahrzehnt Maßnahmen ergriffen worden, um die Nutzung von passiven Sicherheitseinrichtungen wie Airbags und Sicherheitsgurte zu unterstützen. Während des Zeitraums 2011-20 sollen mehr aktive Sicherheitsmaßnahmen eingeführt oder geprüft werden: Sie sind eher darauf ausgerichtet, Unfällen vorzubeugen, anstatt lediglich Unfallfolgen zu mildern. Gewisse Maßnahmen sind bereits angenommen worden und treten in den nächsten Jahren in Kraft, darunter obligatorische elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Spurhaltesysteme und automatische Notbremssysteme. Andere Systeme, etwa der vorgeschriebene Einbau von Gurtwarnern bei Pkw und Lkw oder Geschwindigkeitsbegrenzer für Lieferwagen, werden noch geprüft.

Zu den weiteren Optionen gehört die Ausweitung fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme, beispielsweise Antikollisionssysteme. Zusätzlich sollten Maßnahmen ergriffen werden, die Sicherheitsnormen für technische Fahrzeuge erstellen. Auch die Fahrzeuginspektionen sollten strenger ausgelegt werden, u. a. indem die in einem Mitgliedstaat durchgeführten Kontrollen in den anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden.



„Intelligenter“ arbeiten

„Intelligente Technologien“ werden verstärkt bei Projekten angewendet, die einen reibungslosen Austausch von Daten und Informationen zwischen Fahrzeugen und zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur ermöglichen. Die Kommission wird den Einsatz von e-Call beschleunigen und seine Ausweitung auf Motorradfahrer, schwere Nutzfahrzeuge und Busse prüfen.

Die Zahl der Verkehrsoffer ist nach wie vor hoch. Um sie zu verringern, schlägt die Kommission eine umfassende Strategie für Maßnahmen vor, die auf Verletzte im Straßenverkehr und Erste Hilfe fokussiert. Sie wird in Absprache mit den Mitgliedstaaten erarbeitet und sollte gemeinsame Definitionen für schwere und leichte Verletzungen enthalten, so dass EU-weite Ziele festgelegt werden können. In diesem Sinne sollte die Strategie den Mitgliedstaaten den Austausch bewährter Praktiken für den Einsatz der Rettungsdienste bei Unfällen ermöglichen sowie die Erhebung und Analyse von Daten zu Unfällen mit Verletzten. Die EU denkt auch an die Möglichkeit, Datenaufzeichnungsgeräte in Fahrzeuge einzubauen.

Das Endziel ist, die gefährdeten Straßenverkehrsteilnehmer wie Fahrer von motorisierten Zweirädern (MZR) besser zu schützen: indem man andere Straßenverkehrsteilnehmer mehr für die MZR sensibilisiert, indem man die Forschung für mehr Sicherheit von motorisierten Zweirädern unterstützt und den Schwerpunkt auf die Durchsetzung der Verkehrsvorschriften und die Ausweitung der technischen Inspektion von motorisierten Zweirädern legt. Besondere Aufmerksamkeit gilt auch einer Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur, so dass die Sicherheit der Radfahrer, Fußgänger, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen im Verkehr erhöht wird.

Kommission befragt Bürger zur Straßenverkehrssicherheit

Als Teil ihrer Bemühungen, die Zahl der Verkehrstoten auf EU-Straßen zu halbieren, hat die Europäische Kommission eine Flash Eurobarometer-Umfrage über die Straßenverkehrssicherheit in Auftrag gegeben. Jetzt liegen die Ergebnisse vor. Ziel dieser Umfrage war es, einerseits herauszufinden, welche Straßensicherheitsprobleme von den EU-Bürgern als am schwerwiegendsten wahrgenommen werden, andererseits besser zu verstehen, auf welchen Gebieten der Straßensicherheit die EU-Bürger mehr Einsatz von den nationalen Regierungen erwarten. Über die Umfrage wurden auch jene Bereiche identifiziert, die Bürger vorrangig behandelt sehen wollen.

69% der Befragten waren selbst Autofahrer, was die Relevanz der Thematik für die Bürger noch unterstreicht. Die Mehrzahl der Befragten (94%) gab an, Fahren unter Alkoholeinfluss sei das größte Sicherheitsproblem, gefolgt von überhöhter Geschwindigkeit (78%) und dem Weglassen des Sicherheitsgurts (74%).

Ein weiteres Problem, das von den Befragten hervorgehoben wurde, war das Benutzen eines Handys am Steuer. Wie schwerwiegend die Handybenutzung am Steuer eingestuft wurde, hing jedoch davon ab, ob es um den Gebrauch von Handys ohne oder mit Freisprechanlage ging. Hier gaben 76% der EU-Bürger an, dass das Telefonieren ohne Freisprechanlage ein großes Sicherheitsproblem darstelle, während nur 26% dasselbe über das Telefonieren mit Freisprechanlage aussagten.

Interessante Verbindung

Die Umfrage ergab eine Verbindung zwischen dem Wahrnehmungsgrad eines bestimmten Sicherheitsproblems und der Anzahl Befragter, die das Gefühl hatten, die Regierungen müssten mehr tun, um diese Probleme zu bekämpfen. Beispielsweise gab eine Mehrheit Fahren unter Alkoholeinfluss nicht nur als ein dringendes Sicherheitsproblem an, sondern meistens auch als ein Gebiet, auf dem die besondere Aufmerksamkeit der Regierung gefordert ist. Andererseits wurde beim Telefonieren während der Fahrt mit einer Freisprechanlage kein dringender Handlungsbedarf seitens der Regierung gesehen.



Nach Meinung eines knappen Drittels der Befragten sollte die Verbesserung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur höchste Priorität haben. Etwas mehr als die Hälfte betrachteten dieses Gebiet als die erste oder zweite Priorität. Die beiden anderen Bereiche, auf denen sich die Bürger vorrangiges Handeln der Regierung wünschen, sind die korrekte Durchsetzung von Verkehrsregeln und ein gleich strenges Verfahren gegenüber einheimischen und ausländischen Verkehrssündern. Jeweils 42 und 36% der Befragten bezeichneten diese Gebiete als wichtigste Priorität.

Außerdem sprachen sich 30% dafür aus, dass ihre Regierung mehr Straßenverkehrssicherheitskampagnen organisieren sollte. 26% vertraten die Meinung, dass ein regelmäßiges Auffrischungstraining für alle Fahrer eingeführt werden sollte.





Positive Ergebnisse für Europäische Foren

Ende Juni und Anfang Juli haben zwei wichtige Veranstaltungen über die Straßenverkehrssicherheit in Brüssel stattgefunden. Am 28. Juni ist das Europäische Forum für Motorradfahrer ins Leben gerufen worden. Am 1. und 2. Juli fand die dritte Ausgabe des Europäischen Jugendforums über Straßenverkehrssicherheit statt.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Fahrer von motorisierten Zweirädern (MZR) von tödlichen Verkehrsunfällen besonders stark betroffen sind, hat die Kommission das Europäische Forum für Motorradfahrer eingerichtet. Ziel des Forums ist es, die Sicherheit der MZR durch eine Schärfung des öffentlichen Bewusstseins und geeignete Maßnahmen zu erhöhen.

Die Schwerpunkte des Forums lagen auf der Rolle der MZR im Transportsystem, den Nutzerbedürfnissen und einer größeren Sensibilisierung der Autofahrer für MZR und Intelligenten Verkehrssystemen (IVS). Neben der Vorstellung von Sicherheitsmaßnahmen bot das Forum auch die Grundlage für die Entwicklung nationaler MZR-Sicherheitspläne.

Für die kommenden Monate hat man sich auf Aktionen verständigt. Dazu gehören die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zwecks Erarbeitung eines Entwurfs für einen Unfallbericht für MZR und die Integration der Bedürfnisse der MZR in die IVS-Strategie der Kommission.

Das Forum wird Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Kommissionsrichtlinien über die Infrastruktur von Neben- und Landstraßen im Hinblick auf die Bedürfnisse der MZR unterstützen. Kampagnen, die das gegenseitige Verständnis zwischen Zweiradfahrern und Autofahrern fördern, will das Forum ebenfalls unterstützen.

Die nächste Ausgabe des Forums stellt spezifische Straßenverkehrssicherheitsprobleme und die besten Lösungen in den Vordergrund. Die Teilnehmer hoffen, dass die Forumtreffen jährlich abgehalten werden und Diskussionen auf lokaler Ebene nähren, mit denen man auf lokale Bedürfnisse eingehen kann.

Das Europäische Jugendforum gibt jungen Menschen eine jährliche Plattform, um Aspekte zur Straßenverkehrssicherheit zu diskutieren, die sie betreffen. In diesem Jahr verfolgte das Forum insbesondere das Ziel, das Netzwerk zu stärken sowie Maßnahmen und Mittel für nationale Kampagnen für Straßenverkehrssicherheit zu identifizieren und umzusetzen.

Alle EU-Mitgliedstaaten und sieben Nicht-EU-Staaten waren vertreten. Aus den Diskussionen haben sich Themen für eine gemeinsame Kampagne mit dem Titel „European Youth Rally for Road Safety“ (Europäische Jugendralley für Straßenverkehrssicherheit) ergeben: Geschwindigkeit, Übermüdung, Alkohol, Drogen, Sicherheitsgurte und Helme. Unterstützende Tools, einschließlich einer Website (www.eyfrs.eu), sind zu entwickeln.

Die Netzwerkmitglieder werden engere Kontakte pflegen, so dass die Initiative in Bewegung bleibt. Für die Netzwerkmitglieder aus Nicht-EU-Staaten ist dies von großer Bedeutung, weil sie von der EU-Erfahrung lernen und zu einer Verstärkung der Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen in ihrem Land beitragen können.



Veranstaltungsprogramm

- **Europäischer Tag der Straßenverkehrssicherheit, Brüssel, Belgien**
13.-14. Oktober 2010
- **European Conference on Vehicle Inspection and Mileage Fraud, Brussels, Belgium (Europäische Konferenz über Fahrzeuginspektion und Kilometerzählerfälschung), Brüssel, Belgien**
17.-18. November 2010
www.cars2010.eu
- **Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit, Auszeichnungen für herausragende Leistungen zur Straßenverkehrssicherheit**
Dezember 2010
www.erscharter.eu



© shutterstock

© Europäische Union, 2010

Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist gestattet.
Veröffentlicht von: Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Europäische Kommission – B-1049 Brüssel
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Rechtlicher Hinweis: Für den Inhalt dieses Informationsblatts sind Beamte der GD Mobilität und Verkehr verantwortlich, die darin ihre persönlichen Ansichten über die behandelten Themen wiedergeben. Diese Meinungen wurden von der Europäischen Kommission weder übernommen noch auf irgendeine Weise genehmigt und sind nicht als Darlegung der Ansichten der Europäischen Kommission oder der GD Mobilität und Verkehr zu verstehen.

