

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Hin zu einem europäischen Raum der Straßenverkehrssicherheit: Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020“ (Stellungnahme auf Ersuchen des Europäischen Parlaments)

(2011/C 48/06)

Berichterstatter: **Virgilio RANOCCHIARI**

Das Europäische Parlament beschloss am 2. Juni 2010, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um eine Stellungnahme zu folgendem Thema zu ersuchen:

„Hin zu einem europäischen Raum der Straßenverkehrssicherheit: Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020“.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 6. September 2010 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 465. Plenartagung am 15./16. September 2010 (Sitzung vom 15. September) mit 128 gegen 4 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) weist erneut darauf hin, dass das Ziel des dritten Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit – eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum von 2001 bis 2010 – auch ohne Einrechnung der EU-Erweiterung sehr ehrgeizig war. Tatsächlich war die Zahl der Unfälle mit Todesfolge in der EU-27 offiziellen Angaben aus dem Jahr 2008 zufolge im Vergleich zu 2001 um 28,4 % zurückgegangen. Jüngere Angaben der Kommission zeigen jedoch überraschende Fortschritte, die 2010 im Endergebnis zu einem über 40 %igen Rückgang der Verkehrstotenzahlen führen könnten.

1.2 Die Ursachen für das Nichterreichen des Ziels einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten sind in einer Kombination aus folgenden Faktoren zu suchen:

1.2.1 Die Zuständigkeit der Gemeinschaftsebene beschränkt sich auf das Aktionsprogramm und die Leitlinien für dessen Umsetzung, während die Durchführung aller Maßnahmen im Rahmen des Aktionsprogramms den jeweiligen Ebenen in den Mitgliedstaaten obliegt.

1.2.2 Die Durchführung und Durchsetzung von Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit ist von Land zu Land unterschiedlich.

1.2.3 Es gibt keine einheitliche Auslegung der statistischen Angaben zur Straßenverkehrssicherheit in den EU-Mitgliedstaaten.

1.2.4 Während des vergangenen Jahrzehnts wurde der Schwerpunkt stärker auf die Durchsetzung als auf die Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer gelegt.

1.2.5 Den Mitgliedstaaten wurden keine Zwischenziele vorgegeben; auch wurde den unterschiedlichen Risikoquoten der einzelnen Mitgliedstaaten keine besondere Beachtung geschenkt,

die eigentlich einen auf jedes Land spezifisch zugeschnittenen Fahrplan erfordern würden.

1.3 Hinsichtlich der „passiven und aktiven“ Sicherheitsmaßnahmen kommt der EWSA zu dem Schluss, dass im vergangenen Jahrzehnt erhebliche Verbesserungen erzielt wurden, dies vor allem durch die Einführung einer großen Bandbreite technischer Sicherheitsinnovationen in Personenkraftwagen und schweren Nutzfahrzeugen durch die Industrie. Für die Zukunft könnte die Latte für Sicherheitsstandards höher angesetzt werden; auch vor dem Hintergrund der Markteinführung sehr preiswerter Pkw, die die Sicherheitsstandards gerade so eben erfüllen, sollten Maßnahmen ergriffen werden.

1.3.1 Noch schlechter präsentiert sich die Lage bei vornehmlich aus Südostasien importierten preiswerten Mopeds und Motorrädern, die häufig die Anforderungen der europäischen Typgenehmigung nicht erfüllen. Dies ist jedoch unbedingt erforderlich, da das Risiko einer schweren Verletzung im Straßenverkehr für Fahrer motorisierter Zweiräder 18-20mal höher ist als für Autofahrer, während immer mehr Pendler aufgrund der Staus in den Städten motorisierte Zweiräder für den Weg zur Arbeit nutzen.

1.4 Bei der Verbesserung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur hätten nach Ansicht des EWSA im vergangenen Jahrzehnt noch weit mehr Fortschritte erzielt werden können. Der wichtigste Schritt europaweit nach vorne war hier die Richtlinie des Rates über die Sicherheit von Tunneln. Im Gegensatz dazu wurden keine bemerkenswerten Verbesserungen in Bezug auf ländliche Straßen und Straßen zweiter Ordnung erzielt, auf denen sich über 50 % der tödlichen Verkehrsunfälle ereignen.

1.5 Wenn das 4. Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum bis 2020 leistungsfähiger sein soll, müssten nach Auffassung des EWSA folgende Aspekte berücksichtigt werden:

1.5.1 angesichts der geteilten Zuständigkeiten zwischen der EU und den Mitgliedstaaten ist eine starke politische Führung erforderlich;

1.5.2 für die EU-27 werden harmonisierte und detaillierte statistische Angaben für die Sicherheit im Straßenverkehr benötigt;

1.5.3 für schwere Verletzungen von Straßenverkehrsteilnehmern sollten Ziele und eine gemeinsame Definition schwerer Verletzungen aufgestellt werden;

1.5.4 eine strengere Gemeinschaftspolitik in Bezug auf die Harmonisierung und Regulierung von Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit und Unterstützung für die Mitgliedstaaten sind erforderlich, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten diese Maßnahmen besser und rascher umsetzen; auch die verpflichtende Anwendung des europaweiten eCall-Systems sollte ins Auge gefasst werden, wenn ein freiwilliger Ansatz keine Wirkung zeigt;

1.5.5 mehr Aufmerksamkeit sollte einer differenzierten Verkehrserziehung und Schulung aller - insbesondere junger und älterer - Verkehrsteilnehmer sowie anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern (Fahrer motorisierter Zweiräder, Radfahrer und Fußgänger) gewidmet werden;

1.5.6 alle (insbesondere private) Arbeitgeber, die einen Fuhrpark betreiben, sollten in laufende oder künftige Projekte in Bereichen wie etwa Förderung bewährter Verfahrensweisen für die Vermeidung von Zusammenstößen im Berufsverkehr eingebunden werden, ihre Mitarbeiter zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel anregen und Maßnahmen für die Sicherheit ihrer Fahrzeugflotten entwickeln. Die erwartete ISO-Norm 39001 für ein Managementsystem für die Straßenverkehrssicherheit wird hier ein wichtiges Instrument sein;

1.5.7 für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer sind EU-Rechtsvorschriften erforderlich. Beispielsweise wird für motorisierte Zweiräder eine neue Typgenehmigung gebraucht, einschließlich verpflichtendem ABS oder CBS für Fahrzeuge über 150 ccm sowie automatischer Scheinwerfereinschaltung und die Einführung einer technischen Überwachung sowie die Aufnahme einer Zwei-Phasen-Ausbildung in die Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie;

1.5.8 hinsichtlich des Ausbaus der Infrastruktur empfiehlt der EWSA, dass das neue Aktionsprogramm das Ziel enthalten sollte, das Sicherheitsniveau des transeuropäischen Straßennetzes anzuheben und mindestens 25 % der Straßen, die nicht Teil dieses Netzes sind, auf den Stand dieses Straßennetzes zu bringen;

1.5.9 das Aktionsprogramm sollte zwar ehrgeizige, aber auch realistische Ziele enthalten und nicht nur ein globales Ziel für die Verringerung der Zahl der Verkehrstoten insgesamt, sondern auch spezifische Ziele für die Verringerung der Zahl Schwerverletzter und der Zahl verletzter ungeschützter Straßenverkehrsteilnehmer, wie etwa Fußgänger, Radfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder, vorschlagen. Mit Blick auf dieses globale Ziel weist der EWSA darauf hin, dass die Risikoquoten in der EU sehr große Unterschiede aufweisen, und empfiehlt daher eindringlich, differenzierte Ziele für die Verringerung der Zahl

der Verkehrstoten bis 2020 auf der Grundlage der Zahlen der Mitgliedstaaten von 2010 aufzustellen;

1.5.10 um sicherzustellen, dass die im Aktionsprogramm festgelegten Ziele tatsächlich erreicht werden, hält der EWSA eine jährlich durchgeführte Kontrolle durch die EU für erforderlich. Zu diesem Zweck schlägt der EWSA vor, eine Europäische Agentur für Straßenverkehrssicherheit zu errichten, um in Abstimmung mit von den Mitgliedstaaten bestellten Vertretern für die Straßenverkehrssicherheit die Umsetzung des Aktionsprogramms zu beobachten und weiterzuverfolgen.

1.6 Und schließlich muss die EU eine starke und dauerhafte Verknüpfung zu dem von den Vereinten Nationen ausgerufenen „Jahrzehnt der Verkehrssicherheit“ schaffen und sollte sich bemühen, zum globalen Vorreiter für Sicherheit im Straßenverkehr zu werden.

2. Einleitung

2.1 In einem Schreiben vom 28. April 2010 an den Präsidenten des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses, Mario SEPI, ersuchte Brian SIMPSON, der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments (TRAN), den EWSA gemäß Artikel 124 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments um eine Sondierungsstellungnahme zum Thema Verkehrssicherheit.

2.2 In seinem Schreiben verwies Herr SIMPSON auf das neue Arbeitsprogramm der Kommission für 2010, das am 31. März 2010 veröffentlicht wurde und einen Vorschlag zur Entwicklung eines neuen Verkehrssicherheitspakets enthält, mit dem ein „Europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit“ geschaffen werden soll.

2.3 Er bat den EWSA, sich einiger grundlegender Fragen zum vergangenen Jahrzehnt anzunehmen: Wie wirksam waren die Maßnahmen auf EU-Ebene für die Herbeiführung einer Änderung des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer und für die Verbesserung der passiven Sicherheit von Fahrzeugen und der Straßeninfrastruktur? Wie gut wurden die Maßnahmen von den Mitgliedstaaten umgesetzt und was wäre erforderlich, um einen echten „Raum der Straßenverkehrssicherheit“ in allen 27 EU-Mitgliedstaaten zu schaffen?

2.4 2001 legte die Kommission ihr Verkehrsweißbuch vor, 2003 folgte das Aktionsprogramm; beide basieren auf dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu halbieren.

2.5 Die jüngsten verfügbaren Angaben aus dem Jahr 2008 zeigen eine Verringerung um 36,8 % bei den im Straßenverkehr Getöteten in der EU-15 und eine Verringerung um 28,4 % in der EU-27 im Vergleich zu den Zahlen von 2001. Zwar ist dies schon ein erheblicher Rückgang, doch reicht dieser leider nicht an das Ziel einer Senkung um 50 % heran. Die Kommission hat erst vor kurzem die Zahlen für 2009 veröffentlicht, die Prognosen für 2010 sind nicht allzu weit vom ursprünglichen Ziel entfernt und lassen eine Gesamtverringerung bis 2010 um mehr als 40 % erwarten.

2.5.1 Falls diese bedeutenden Ergebnisse erreicht werden, so ist dies nach Auffassung des EWSA vor allem dem Inkrafttreten der jüngsten Rechtsvorschriften für die Straßenverkehrssicherheit und den Verbesserungen bei der Fahrzeugsicherheit und weniger Änderungen des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer zu verdanken (in diesem Bereich bleibt noch einiges zu tun).

2.6 Um herauszufinden, welche Maßnahmen in eine neue Strategie aufgenommen werden sollten, muss zuvor ermittelt werden, welche Maßnahmen und Initiativen sich im vergangenen Jahrzehnt als wirkungsvoll erwiesen haben und welche nicht.

2.7 Der Schwerpunkt des Aktionsprogramms der Kommission für das vergangene Jahrzehnt lag auf drei grundlegenden Dimensionen:

- Änderungen des Verhaltens des Einzelnen, wie etwa das Anlegen des Sicherheitsgurts, Kinderrückhaltesysteme, die Nutzung von Mobiltelefonen und kein Alkohol am Steuer;
- Förderung von Initiativen der Industrie zur Entwicklung und Markteinführung sichererer Fahrzeuge;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, z.B. durch eine bessere Planung von Straßen und Tunneln sowie die Harmonisierung moderner Notfallsysteme in allen Mitgliedstaaten.

2.8 Zwischen April und Juli 2009 führte die Europäische Kommission öffentliche Konsultationen durch, über die die Unionsbürger und Akteure des öffentlichen Sektors auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sowie Vertreter von Unternehmen und der freien Berufe in die Ermittlung der wesentlichen Straßenverkehrssicherheitsprobleme, die in dem Aktionsprogramm für den Zeitraum 2011-2020 zur Sprache kommen sollen, sowie der vorrangigen Maßnahmen einbezogen werden sollten, mit denen gegen die nicht hinnehmbare und teure Größenordnung der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten in der gesamten EU vorgegangen werden könnte.

2.9 Der EWSA stimmt dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr darin zu, dass vor der Annahme eines neuen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit die Wirksamkeit der in der Vergangenheit durchgeführten Maßnahmen, des Verkehrsweißbuchs aus dem Jahr 2001 und des Aktionsprogramms aus dem Jahr 2003 bewertet werden sollte.

2.10 Bei dieser Bewertung kann u.a. auf jüngere Informationen und Standpunkte aus einschlägigen Stellungnahmen des EWSA der letzten Jahre zurückgegriffen werden. Aus diesen Stellungnahmen geht eindeutig hervor, dass die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit für den EWSA ein wesentliches Thema im Rahmen der Verkehrspolitik ist, das auch in Zeiten von Haushaltszwängen in allen Mitgliedstaaten ganz oben auf der Tagesordnung stehen sollte.

2.11 Auf der internationalen Bühne sind derweil wichtige Entwicklungen im Gange. Im Anschluss an die erste weltweite

Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit im November 2009 in Moskau („Time for Action“) rief die Generalversammlung der Vereinten Nationen den Zeitraum von 2011 bis 2020 zum „Jahrzehnt der Verkehrssicherheit“ aus, um die Zahl der Unfälle mit Todesfolge im Straßenverkehr weltweit erst zu stabilisieren und anschließend zu verringern; aktuell kommen jedes Jahr über eine Million Menschen im Straßenverkehr ums Leben, ca. 20 Mio. werden schwer verletzt, 90 % dieser Unfälle ereignen sich in Ländern mit geringem und mittlerem Einkommen. Global gesehen wurden die wirtschaftlichen Folgen dieser Art „Pandemie“ auf zwischen 1 % und 3 % des BIP verschiedener Länder geschätzt. In Europa lagen die diesbezüglichen Kosten für die Gesellschaft 2009 bei ca. 130 Mrd. Euro.

2.12 Dieser Schwung sollte nach Ansicht des EWSA genutzt werden - das neue Aktionsprogramm gibt der EU Gelegenheit, sich eine weltweite Führungsrolle bei der Straßenverkehrssicherheit zu sichern - eine Gelegenheit, die die EU nicht ungenutzt verstreichen lassen sollte.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der EWSA möchte darauf hinweisen, dass für eine Bewertung der Wirksamkeit von in der Vergangenheit durchgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vergleichbare quantitative und qualitative statistische Angaben zur Straßenverkehrssicherheit aus den Ländern der EU-27 vorhanden sein müssen. Derzeit übermitteln zwar alle Mitgliedstaaten der EU grundlegende Angaben zur Straßenverkehrssicherheit, doch sind die Qualität und Tiefe dieser Informationen noch immer nicht ausreichend und ermöglichen keine Differenzierung zwischen Straßenverkehrsteilnehmern, Straßenkategorien, Wetterbedingungen und der Schwere von Verletzungen.

3.2 Vor dem Hintergrund, dass sich das Verkehrsvolumen auf den Straßen in der EU in den letzten 30 Jahren verdreifacht hat, begrüßt der EWSA die erheblichen Fortschritte, die die EU auf dem Weg zu ihrem Ziel einer Halbierung der Verkehrstoten bis 2010 gemacht hat. In einer Europäischen Union mit 15 Mitgliedstaaten hatte sich die EU hiermit bereits ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, wie der EWSA in seiner am 10. Dezember 2003 verabschiedeten Stellungnahme zum Thema Verkehrssicherheit 2003-2010 betonte - in einer erweiterten Union wäre dieses Ziel noch schwerer zu erreichen.

3.3 Der EWSA weist darauf hin, dass sich die EU zwar ein sehr ehrgeiziges Ziel für die Reduzierung von tödlichen Verkehrsunfällen gesetzt hat, dies für Unfälle mit schwerverletzten Verkehrsteilnehmern jedoch verabsäumt hat. Zwischen 2001 und 2008 ging die Zahl der Unfälle mit schwerverletzten Straßenverkehrsteilnehmern in der EU-27 um nur 18 % zurück. Daher müssen, sobald eine gemeinsame Definition schwerer und leichter Verletzungen vereinbart worden ist, in das neue Aktionsprogramm der Kommission diesbezügliche Maßnahmen aufgenommen werden, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind, wenn bei diesen Zahlen eine drastische Senkung erfolgen soll.

3.4 Bei der Frage nach der Wirksamkeit der Maßnahmen auf EU-Ebene für die Herbeiführung von Verhaltensänderungen während des vergangenen Jahrzehnts ist zu berücksichtigen, dass nur das Aktionsprogramm und Leitlinien für dessen Umsetzung auf Gemeinschaftsebene beschlossen werden, wohingegen die Durchführung aller Maßnahmen im Rahmen des Aktionsprogramms im Sinne des Subsidiaritätsprinzips den verschiedenen Ebenen in den Mitgliedstaaten obliegt.

3.5 Wenn alle Mitgliedstaaten die in dem Aktionsprogramm zusammengefassten Maßnahmen auf gleiche Weise umsetzten, entstünden weniger Probleme; doch leider zeigt die Erfahrung, dass dies nicht der Fall ist, da die Unterschiede bei der Straßenverkehrssicherheit unter den EU-Mitgliedstaaten erheblich sind. Die Maßnahmen für die Um- und Durchsetzung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit unterscheiden sich von Land zu Land; nach Auffassung des Ausschusses wäre eine strengere Gemeinschaftspolitik zweifellos wirkungsvoller.

3.6 Daher betont der Ausschuss die Bedeutung der Entwicklung und Umsetzung eines ehrgeizigeren Harmonisierungs- und Regulierungsprogramms, einhergehend mit Unterstützung für die Mitgliedstaaten, damit diese Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit sowohl besser als auch schneller umsetzen. Eine mögliche Antwort wäre die Errichtung einer Europäischen Agentur für Straßenverkehrssicherheit.

3.6.1 Denn tatsächlich gibt es bereits für alle anderen Verkehrsträger außer der Straße eine Sicherheitsagentur. Die Agentur für Straßenverkehrssicherheit sollte ein nicht allzu großes Exekutivorgan sein, das ständig durch von den Mitgliedstaaten abgestellte Vertreter für die Straßenverkehrssicherheit unterstützt wird.

3.6.2 Nach Auffassung des EWSA dürfte die Agentur unter Rückgriff auf bestehende Stellen wie die Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit die exekutive Arbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit effizienter durchführen. Beispielsweise könnte sie die Karte der Unfallschwerpunkte jährlich prüfen, unsichere Straßen kennzeichnen und die Ergebnisse den Straßenverkehrsteilnehmern in der EU mitteilen, was bereits in einer früheren EWSA-Stellungnahme⁽¹⁾ gefordert worden war. Auch könnte die Agentur nationalen und lokalen Gruppen, die sich für Straßenverkehrssicherheit einsetzen, Unterstützung bieten, indem sie bewährte Verfahren in der EU anregt und verbreitet.

3.6.3 Daneben könnte die Agentur dafür sorgen, dass die Straßenverkehrssicherheit in andere einschlägige EU-Politikbereiche einfließt, wie etwa Bildung, Gesundheit und Umwelt, und einen „Fahrplan“ mit kurz- und mittelfristigen Prioritäten erstellen, wodurch eine der wesentlichen Schwachstellen des früheren Aktionsprogramms behoben würde.

3.7 Hinsichtlich einer Verhaltensänderung der Straßenverkehrsteilnehmer im vergangenen Jahrzehnt ist festzustellen, dass über die Hälfte der Unfälle mit Todesfolge direkt auf menschliches Verhalten zurückzuführen sind, wie etwa Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, junge und unerfahrene Fahrer sowie Alkohol am Steuer. Nach Auffassung des

EWSA sind Verkehrserziehung, Durchsetzung und Schulung gleich wichtig und beeinflussen sich gegenseitig, letztlich profitieren jedoch alle Verkehrsteilnehmer von Verkehrserziehung am meisten.

3.8 Der EWSA weist darauf hin, dass „Änderungen des individuellen Verhaltens“ eine der drei Schwerpunktdimensionen des Aktionsprogramms der Kommission für das vergangene Jahrzehnt waren. Angesichts der Zunahme der Fahrzeuge auf den Straßen in den vergangenen zehn Jahren sollten Maßnahmen in diesem Bereich intensiviert werden.

3.9 Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Risiko für einige ungeschützte Kategorien von Verkehrsteilnehmern - wie etwa Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger - noch immer unverhältnismäßig hoch ist. Eine intensivere Verkehrserziehung, kombiniert mit einem umfassenden Regelungsrahmen für die Typgenehmigung von motorisierten Zweirädern und einer Zwei-Phasen-Ausbildung für motorisierte Zweiradfahrer, könnte als Maßnahme nach Auffassung des EWSA eine Änderung des Verhaltens bei diesen Verkehrsteilnehmern herbeiführen.

3.10 Außerdem muss die Bevölkerungsalterung in der EU berücksichtigt werden, was spezifische diesbezügliche Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen erfordert, wie etwa intelligente Verkehrssysteme, angepasste Fahrzeuge und Infrastruktur, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen.

3.11 Für das kommende Jahrzehnt empfiehlt der EWSA eine stärkere Ausrichtung der Politik auf differenzierte Verkehrserziehungs- und -schulungsmaßnahmen sowie Prüfungen für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die „Risikogruppen“ - sehr junge und ältere Verkehrsteilnehmer sowie ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie etwa Motorradfahrer, Fußgänger und Radfahrer.

3.12 Die Maßnahmen auf EU-Ebene sollten in einem Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit mit klaren und strikten Empfehlungen und Leitlinien für die Durchführung durch die Mitgliedstaaten dargelegt werden. Auch sollten jährlich Rückmeldungen mit angemessen definierten statistischen Angaben an die Kommission erfolgen, um eine rasche Reaktion zu ermöglichen. Gleichzeitig sollte die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern, bestehende und künftige Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit so rasch wie möglich umzusetzen.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Die große Herausforderung für erfolgreiche Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen ist die Zusammenarbeit zwischen den Behörden auf EU-, nationaler und lokaler Ebene. Zwar können Fortschritte bei technischen Fragen durch die Annahme und Umsetzung von EU-Rechtsvorschriften erzielt werden, Fortschritte bei der Herbeiführung von Änderungen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer können jedoch nur auf nationaler Ebene erreicht werden. Daher sind strenge Leitlinien der EU und jährliche Rückmeldungen der Mitgliedstaaten an die Kommission unerlässlich.

⁽¹⁾ ABl. C 80 vom 30.3.2004, S. 77-80.

4.2 In Bezug auf die Wirksamkeit von auf EU-Ebene ergriffenen Maßnahmen zur Herbeiführung einer Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer in den vergangenen zehn Jahren stellt der EWSA fest, dass die EU-Politik aus Subsidiaritätsgründen und aufgrund der fehlenden Kontrollmöglichkeiten nicht in vollem Umfang erfolgreich war. Durch Verkehrserziehung und ständige Weiterbildung lässt sich Verhalten am besten positiv beeinflussen, insbesondere das Verhalten junger Fahrer und älterer Verkehrsteilnehmer. Die Mitgliedstaaten haben diese Maßnahmen auf unterschiedliche und gelegentlich unangemessene Weise eingeführt.

4.3 Der EWSA ist überzeugt, dass der Schwerpunkt der Politik im kommenden Jahrzehnt unter Berücksichtigung dieser Verhaltensarten auf den Bereichen Verkehrserziehung und Schulung für alle Kategorien von Verkehrsteilnehmern in den Mitgliedstaaten liegen sollte. Beispielsweise die Einführung einer Mindeststundenzahl für Verkehrserziehung in den Schulen und - auf freiwilliger Basis - die Anregung zu ständiger Vertiefung dieser Kenntnisse.

4.4 Die Mitgliedstaaten sollten regelmäßige und gezielte Kampagnen entwickeln, um für diese Thematik zu sensibilisieren und das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zu beeinflussen und dabei sicherheitsbezogene Aspekte ansprechen, darunter gegenseitige Rücksichtnahme, Schutzausrüstung, Geschwindigkeit sowie Probleme im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen; gleichzeitig sollte der Schwerpunkt auf der Durchsetzung liegen.

4.5 Besondere Aufmerksamkeit sollte im neuen Aktionsprogramm den unterschiedlichen Risikoquoten im Straßenverkehr in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten gewidmet werden. 2008 war die Risikoquote in Ländern mit hohem Risiko viermal höher als in Ländern mit geringem Risiko. Für Länder, deren Risikoquote deutlich über dem EU-Durchschnitt liegt, sollte ein höheres Ziel für die Senkung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten anvisiert werden, mit differenzierten Reduzierungszielen für 2020 auf der Grundlage der Zahlen von 2010.

4.6 Bei der passiven und aktiven Sicherheit wurden im vergangenen Jahrzehnt erhebliche Fortschritte erzielt, vor allem durch die Einführung einer großen Bandbreite an technischen Sicherheitsmaßnahmen in Pkw und Lkw durch die Industrie. Durch über die EU-Rahmenprogramme finanzierte FuE-Projekte könnten weitere Verbesserungen bei IVS-Technologien vorgebracht werden.

4.7 Aufgrund der Wirtschaftskrise ist ein neues und zunehmend gefährliches Phänomen entstanden: die Markteinführung sehr preisgünstiger Pkw, die die Mindestsicherheitsstandards nur gerade so eben erfüllen. Zur Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit könnte das Sicherheitsniveau der bestehenden Fahrzeugflotte erhöht werden, indem die Fahrzeuge wann immer möglich mit den neuen Sicherheitsvorrichtungen nachgerüstet werden. Regelmäßige Überprüfungen und jährliche Inspektionen sind erforderlich. Noch schlimmer präsentiert sich die Lage im Bereich der motorisierten Zweiräder, wo Marktaufsicht und regelmäßige Kontrollen von grundlegender Bedeutung sind⁽²⁾. Nach Auffassung des EWSA muss die EU reagieren, indem sie höhere Sicherheitsstandards vorschreibt.

4.8 In diesem Zusammenhang sind neue Rechtsvorschriften für die EU-Typgenehmigung von motorisierten Zweirädern, einschließlich verpflichtendem ABS oder BCS für Fahrzeuge über 150 ccm, die Einführung einer technischen Überwachung und die Aufnahme einer Zwei-Phasen-Ausbildung in die Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie erforderlich. Außerdem sollte die EU Sensibilisierungskampagnen unterstützen, um die Einhaltung der grundlegenden Sicherheitsvorschriften sicherzustellen.

4.9 Die Planung von Straßen und Straßenrändern spielt bei Unfällen eine wichtige Rolle. Aus Untersuchungen in diesem Bereich geht hervor, dass die Straßeninfrastruktur bei ca. 30 % der Unfälle eine Rolle spielt. Hier kann also einiges an Fortschritten erzielt werden. Wie sich herausgestellt hat, sind nicht nur finanzielle Zwänge die größten Hindernisse für mehr Sicherheit, sondern auch allgemein mangelndes Problembewusstsein. Statistiken zeigen, dass ländliche Straßen häufig am gefährlichsten sind. Die Gewährung von EU-Fördermitteln (transeuropäisches Straßennetz, Strukturfonds) sollte an den Bau sicherer Straßen geknüpft werden. Auf jeden Fall muss bei der Planung, Anlage und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur auch die Sicherheit motorisierter Zweiräder berücksichtigt werden.

4.10 Für den EWSA war die wirksamste Maßnahme für eine sicherere Infrastruktur im vergangenen Jahrzehnt einer der Vorschläge aus dem dritten Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: die Richtlinie über die Sicherheit von Tunneln (2004/54/EG). Die Einführung dieser Richtlinie hatte europaweit starken Einfluss.

4.11 Für das nächste Jahrzehnt empfiehlt der EWSA hinsichtlich des Ausbaus der Infrastruktur, dass das Aktionsprogramm das Ziel enthalten sollte, das Sicherheitsniveau des transeuropäischen Straßennetzes anzuheben und mindestens 25 % der Straßen, die nicht Teil dieses Netzes sind, auf den Stand dieses Straßennetzes zu bringen. Ein Beschluss des Rates über eine geänderte Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur mit verbindlichen technischen Anhängen und einem größeren Anwendungsbereich (der auch für Straßen gilt, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz zählen) sowie die Annahme europäischer Leitlinien für eine sichere städtische Straßeninfrastruktur würden einen Beitrag zu einer erheblichen Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit leisten. Kurzfristig muss die EU auf die rasche Annahme der vier Maßnahmen ihrer Infrastrukturrichtlinie durch alle Mitgliedstaaten hinwirken: Bewertung des Sicherheitseffekts baulicher Maßnahmen, Sicherheitsaudit, Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz und Sicherheitsüberprüfungen.

4.12 Aufgrund der geteilten Zuständigkeit ist der Überzeugung des EWSA zufolge eine starke politische Führung eine Grundvoraussetzung für die Schaffung eines echten „Raums der Straßenverkehrssicherheit“ in allen 27 EU-Mitgliedstaaten. Entscheidungsträger auf EU-Ebene, aber auch auf nationaler und regionaler Ebene in den Mitgliedstaaten, müssen von der Bedeutung der Zusammenarbeit bei der Durchführung kurz- und langfristiger Änderungen am Legislativrahmen - begleitet von massiven Informationskampagnen - überzeugt sein. Ein Rückgriff auf die Sachkenntnis privater Schlüsselpersonen für die Straßenverkehrssicherheit in Europa wird Akzeptanz und Unterstützung erzeugen und spart Kosten.

⁽²⁾ ABl. C 354 vom 28.12.2010, S. 30.

4.13 Mit Blick auf den Privatsektor könnten Arbeitgeber, die einen Fuhrpark betreiben, einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung unternehmen, da Dienstreisen und der Berufspendelverkehr große Risikoquellen darstellen. Tatsächlich sollten Maßnahmen für eine Senkung der Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle alle Arten des Berufsverkehrs, mit Ausnahme des Straßengüterverkehrs, abdecken.

4.13.1 Öffentliche und private Arbeitgeber sollten bewährte Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen im Berufspendelverkehr verbreiten und ihre Mitarbeiter wann immer möglich zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anhalten, Sicherheitsleitlinien für ihre Fahrzeugflotten aufstellen und das Sicherheitsniveau ihres Fuhrparks kontrollieren. Ein gutes Beispiel in diesem Bereich ist das von der Europäischen Kommission kofinanzierte Projekt PRAISE⁽³⁾, mit dem das arbeitsbezogene Management für Straßenverkehrssicherheit verbessert und Arbeitgebern das einschlägige Know-how an die Hand gegeben werden soll. Diese Frage könnte auch für die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) interessant sein.

4.13.2 In diesem Zusammenhang wird gerade auch an einer internationalen ISO-Norm 39001 für ein Managementsystem für die Straßenverkehrssicherheit gearbeitet, die Ende 2011 vorliegen soll. Die Europäische Kommission sollte alle Unterzeichner der Charta für die Straßenverkehrssicherheit auffordern, sich so bald wie möglich gemäß ISO 39001 zertifizieren zu lassen.

4.14 Weitere Voraussetzungen für einen „Raum der Straßenverkehrssicherheit“: mehr und besser vergleichbare statistische

Informationen über die Mitgliedstaaten, jährliche Rückmeldung von Informationen aus den Mitgliedstaaten an die Kommission, Einrichtung eines Monitoring- und Follow-up-Systems auf EU-Ebene durch die Errichtung einer Europäischen Agentur für Straßenverkehrssicherheit, ordnungsgemäße und rasche Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften durch alle Mitgliedstaaten, stärkerer Fokus auf Verkehrserziehung und ständiger Weiterbildung und besondere Aufmerksamkeit für junge und alte Verkehrsteilnehmer.

4.15 Der EWSA empfiehlt ein Aktionsprogramm mit ehrgeizigen, aber auch realistischen Zielen. Aus politischen Gründen sollte das Ziel für das nächste Jahrzehnt wie zuvor auch ein globales Ziel sein. Hinsichtlich der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten wird der EWSA nicht in die Debatte eingreifen, indem er eine konkrete Prozentangabe vorschlägt, er empfiehlt jedoch eindringlich, auch spezifische Ziele aufzustellen für die Verringerung der Zahl Schwerverletzter und der Zahl der in Verkehrsunfälle verwickelter und verletzter ungeschützter Verkehrsteilnehmer, wie etwa Fußgänger, Radfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder.

4.16 Daneben sollte die EU, evtl. durch die Agentur für Straßenverkehrssicherheit, nicht nur langfristige Ziele, sondern auch Zwischenziele aufstellen und ein Programm für die technische Unterstützung derjenigen Mitgliedstaaten auflegen, die nicht so gut abschneiden, um sie bei der Entwicklung einer nationalen Strategie für die Verringerung der Zahl der Verkehrstoten zu unterstützen.

Brüssel, den 15. September 2010

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees (www.etsc.eu/PRAISE.php).