

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“

KOM(2010) 389 endg.

(2011/C 132/19)

Berichterstatter: **Jan SIMONS**

Die Kommission beschloss am 20. Juli 2010, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“

KOM (2010) 389 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 1. März 2011 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 470. Plenartagung am 15./16. März 2011 (Sitzung vom 16. März) mit 158 gegen 2 Stimmen bei 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Für den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) hat die Verringerung der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr große gesellschaftliche Bedeutung, und er kann dem durchaus ehrgeizigen Vorhaben der Kommission zustimmen, diese Zahl im Zeitraum 2011-2020 im Vergleich zu 2010 um die Hälfte zu senken.

1.2 Der Ausschuss weist darauf hin, dass für die einzelnen Mitgliedstaaten differenzierte Ziele für die Verringerung dieser Zahl eingeführt werden sollten, da das Risiko in den Mitgliedstaaten unterschiedlich hoch ist.

1.3 Nach Auffassung des Ausschusses sollte die Kontrolle über die Durchführung des Programms von einer zu diesem Zweck zu errichtenden europäischen Agentur für Straßenverkehrssicherheit bzw. von einem übergeordneten Beobachtungs- und Kontrollzentrum übernommen werden, der/dem auch von den Mitgliedstaaten bestellte Sachverständige für die Straßenverkehrssicherheit angehören sollten.

1.4 Diese Agentur bzw. dieses übergeordnete Beobachtungs- und Kontrollzentrum sollte für ein jährliches Monitoring sorgen, um sicherzustellen, dass die in dem Programm festgelegten Ziele erreicht werden.

1.5 Der Ausschuss weist auf folgende Voraussetzungen hin, die erfüllt sein müssen, wenn das Ziel der Kommission - die Halbierung der Zahl der Unfallopfer - bis 2020 realistisch sein soll:

- eine starke politische Führung;
- Verfügbarkeit harmonisierter und detaillierter statistischer Angaben;
- Aufstellung von Zielvorgaben für schwere Verletzungen von Straßenverkehrsteilnehmern und einer Definition „schwerer Verletzungen“;
- eine strengere Gemeinschaftspolitik in Bezug auf die Harmonisierung und Regulierung von Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit;
- mehr Aufmerksamkeit für eine differenzierte Verkehrserziehung und Schulung insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer - junge und ältere Verkehrsteilnehmer, Menschen mit Behinderungen sowie Fahrer motorisierter Zweiräder, Radfahrer und Fußgänger;
- Einbeziehung aller Arbeitgeber mit eigenem Fuhrpark in die Umsetzung „bewährter Verfahren“;
- Einführung noch fehlender EU-Rechtsvorschriften für ungeschützte Verkehrsteilnehmer;
- das Sicherheitsniveau des transeuropäischen Straßennetzes anheben und mindestens 25 % der Straßen, die nicht Teil dieses Netzes sind, auf den Stand dieses Straßennetzes bringen;

- Bereitstellung von speziellen Schulungen bzw. Fortbildungen für Mitarbeiter der Polizei- und Rettungsdienste, der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes und der Abschleppdienste - also für alle, die bei Unfällen oder Pannen Hilfe leisten -, damit die hohe Qualifizierung dieser Mitarbeiter aufrecht erhalten bleibt und die Fahrzeuge professionell eingesetzt werden und zugleich die administrative Abwicklung verbessert werden kann;
- es müssen rasch mehr sichere und bewachte Parkplätze für Berufskraftfahrer angelegt werden;
- der EWSA spricht sich dafür aus, dass Arbeitsverträge von Kraftfahrern nicht an ihre Leistung, sondern an ihre Qualifizierung gebunden sein sollten.

1.6 Mit Blick auf den Faktor Mensch im Verkehr stimmt der Ausschuss der Kommission darin zu, dass kontinuierliche Maßnahmen in den Bereichen Verkehrserziehung, Fahrausbildung/ Fahrtraining und Durchsetzung von entscheidender Bedeutung für das Erreichen der Ziele sind, wobei der Ausschuss insbesondere auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmer abzielt.

1.7 In Bezug auf den Aspekt der Durchsetzung möchte der Ausschuss erneut betonen, dass hierunter auch die grenzüberschreitende Durchsetzung zu verstehen ist.

1.8 Der Ausschuss empfiehlt die Einführung folgender Maßnahmen:

- Ausweitung der Vorschriften über die Lenk- und Arbeitszeiten der Fahrer auf gewerblich genutzte Transportfahrzeuge von weniger als 3,5 t;
- Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern in leichten Nutzfahrzeugen;
- Einbau von alkoholempfindlichen Wegfahrsperren in Lkw, leichten Nutzfahrzeugen und Pkw, falls der Fahrer wegen Alkohols am Steuer einschlägig vorbelastet ist, sowie Drogentests;
- Einführung aktiver und passiver Sicherheitsmaßnahmen bei motorisierten Zweirädern;
- Erstellung von Unfallschwerpunktkarten durch alle Mitgliedstaaten und Sicherstellung einer jährlichen Aktualisierung dieser Karten;
- Ausweitung des eCall-Systems auf andere Fahrzeuge, wie etwa motorisierte Zweiräder;
- Umsetzung der strategischen Leitlinien für die Politik in ein detailliertes Aktionsprogramm.

2. Einleitung

2.1 Mit der Veröffentlichung der Mitteilung konkretisiert die Kommission ihren Standpunkt bezüglich der Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2011-2020.

2.2 Die Kommission möchte über die in die Mitteilung aufgenommenen Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit einen allgemeinen Regelungsrahmen und ehrgeizige Ziele vorgeben, nach denen sich die nationalen und lokalen Strategien richten sollten, damit die beschriebenen Maßnahmen auf der jeweils zweckmäßigsten Ebene und mit den jeweils geeignetsten Mitteln am effizientesten durchgeführt werden.

2.3 Der Kommission zufolge sollten folgende Maßnahmen vorrangig durchgeführt werden:

- Festlegung eines strukturierten und kohärenten Rahmens für die Zusammenarbeit, die sich auf die besten Praktiken in den Mitgliedstaaten stützt, als notwendige Voraussetzung für die effektive Umsetzung der Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020,
- Entwicklung und Festlegung einer Strategie für Verletzungen und Erste Hilfe, da es dringend und immer mehr erforderlich ist, die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr zu senken,
- Verbesserung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, vor allem von Motorradfahrern, deren Unfallstatistiken besonders besorgniserregend sind.

2.4 Die Kommission teilt mit, dass die vorgeschlagenen Leitlinien in vollem Umfang die während des dritten europäischen Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit 2001-2010 erzielten Ergebnisse berücksichtigen; diese zeigen, dass das ehrgeizige Ziel - die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten - leider nicht erreicht werden wird. Allerdings wurden vor allem in den letzten Jahren allmählich Fortschritte erzielt.

2.5 Um das Ziel „Schaffung eines gemeinsamen Raums der Straßenverkehrssicherheit“ erreichen zu können, schlägt die Kommission vor, die Zielvorgabe beizubehalten, nach der im Vergleich zu 2010 die Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2020 auf der Grundlage der Zahl der Unfalltoten im Jahr 2010 halbiert werden soll.

2.6 Angesichts der während der Laufzeit des dritten Aktionsprogramms erzielten Fortschritte (ein Rückgang der Zahl der Unfalltoten zwischen 35 und 40 %) ist der Kommission zufolge eine Halbierung der Zahl der Unfalltoten im kommenden Jahrzehnt in Anbetracht der nicht erreichten Zielvorgabe des dritten Aktionsprogramms ein erheblich höherer Anspruch.

2.7 Die Zielvorgabe für das Jahr 2020 möchte die Kommission über weitere intensive Bemühungen zum Erreichen der folgenden sieben Ziele verwirklichen:

- bessere Fahrausbildung/besseres Fahrtraining der Verkehrsteilnehmer;
- Straßenverkehrsvorschriften verstärkt durchsetzen;

- Realisierung einer sichereren Straßenverkehrsinfrastruktur;
- sicherere Fahrzeuge auf den Straßen;
- Förderung des Einsatzes moderner Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- bessere Notfallhilfe und Rehabilitation von Unfallopfern;
- Schutz der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer.

2.8 Jedes der genannten Ziele verknüpft die Kommission mit konkreten Maßnahmen, die die angestrebte Senkung der Zahl der Unfalldoten herbeiführen sollen. Diese Maßnahmen werden im Rahmen der allgemeinen und besonderen Bemerkungen erörtert.

2.9 In Bezug auf die Vorgehensweise zum Erreichen der Zielvorgabe setzt die Kommission weniger auf neue Rechtsvorschriften denn auf eine intensivere Beobachtung der Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, die Schaffung eines Rahmens für die offene Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission und die Festlegung gemeinsamer Instrumente für die fortlaufende Beobachtung und Bewertung der Wirksamkeit der Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Für den Ausschuss hat die Verringerung der Zahl der Unfallopfer große gesellschaftliche Bedeutung. Dies geht unter anderem auch aus seinen im Laufe der Jahre verabschiedeten Stellungnahmen zu diesem Thema hervor⁽¹⁾. Tatsächlich hat sich die Zahl der Unfallopfer während der Laufzeit des vorangehenden Aktionsprogramms erheblich verringert. Der Ausschuss kann daher der - erneut ehrgeizigen - Zielsetzung der Kommission zustimmen, die Zahl der Unfalldoten im Zeitraum 2011-2020 im Vergleich zu den Zahlen des Jahres 2010 zu halbieren.

3.2 Mit der neuen Bezeichnung „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit“ statt „Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit“ möchte die Kommission ihren geänderten Ansatz zum Ausdruck bringen, und zwar in dem Sinne, dass der Schwerpunkt im kommenden Jahrzehnt nicht so sehr auf der Vorlage neuer Vorschläge für Rechtsvorschriften, sondern stärker auf der Ausarbeitung und Einführung der folgenden drei Grundsätze liegen wird: geteilte Verantwortung, Integration der Straßenverkehrssicherheit in andere Politikbereiche und Erreichen desselben Sicherheitsniveaus im Straßenverkehr in allen EU-Mitgliedstaaten.

⁽¹⁾ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Straßenverkehrssicherheit 2003-2010“, ABl. C 80 vom 30.3.2004, S. 77; „Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“, ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 71; „Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften“, ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 70; „Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020“, ABl. C 48 vom 15.2.2011, S. 27.

3.3 Der Ausschuss könnte sich vorstellen, dass die Kommission ihren Ansatz deswegen geändert hat, weil der Rechtsrahmen weitgehend vollendet ist. Jedoch darf man sich hier nicht mit dem begnügen, was der Kommission vorschwebt, nämlich die Vorgabe eines allgemeinen Regelungsrahmens und ehrgeiziger Ziele, nach denen sich die nationalen und lokalen Strategien richten sollten. Nach Auffassung des Ausschusses müssen neben der Schaffung der noch fehlenden Rechtsvorschriften⁽²⁾ die Fortschritte frühzeitig (jährlich) und sorgsam beobachtet werden.

3.3.1 Der Ausschuss halte es für wünschenswert, wenn die strategischen Leitlinien für die Politik in ein Aktionsprogramm mit Einzelheiten, Zeitplänen, Monitoring-Instrumenten und einer Zwischenbewertung umgesetzt würden.

3.4 Nach Auffassung des Ausschusses ließe sich dies am besten bewerkstelligen, indem in Absprache mit den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen, von den Mitgliedstaaten bestellten Vertretern Daten erhoben werden und die Durchführung des vierten europäischen Aktionsprogramms⁽³⁾ überwacht wird, wobei die Aspekte zu berücksichtigen sind, die vom Ausschuss in der auf Ersuchen des Europäischen Parlaments erstellten Stellungnahme, die vor Vorlage dieser Mitteilung durch die Kommission verfasst wurde, genannt werden. Für den Ausschuss ist es dabei nebenrangig, ob dies in Form einer Europäischen Agentur für Straßenverkehrssicherheit oder in Form eines europäischen Beobachtungs- und Aufsichtszentrums, das bei der Kommission bereits in embryonalem Zustand besteht, geschieht. Folgende Empfehlungen zur Sicherstellung des Erfolgs des Aktionsprogramms für den Zeitraum 2011-2020 werden ausgesprochen:

3.4.1 Aufgrund der geteilten Verantwortung muss für eine starke politische Führung gesorgt werden.

3.4.2 Stärker harmonisierte und detaillierte statistische Angaben für die Sicherheit im Straßenverkehr in allen EU-Mitgliedstaaten werden benötigt.

3.4.3 Für schwere Verletzungen von Straßenverkehrsteilnehmern sollten Ziele und eine gemeinsame Definition schwerer Verletzungen aufgestellt werden.

3.4.4 Die Entwicklung einer strengeren Gemeinschaftspolitik in Bezug auf die Harmonisierung und Regulierung von Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit, damit die Mitgliedstaaten diese Maßnahmen besser und rascher einführen können.

3.4.5 Mehr Aufmerksamkeit für eine differenzierte Verkehrserziehung und Schulung aller Verkehrsteilnehmer und insbesondere der schwächsten unter ihnen - junge und ältere Menschen sowie Menschen mit Behinderungen - sowie von Fahrern motorisierter Zweiräder, Radfahrern und Fußgängern.

⁽²⁾ Siehe diesbezügliche Zusammenfassung Ziffer 4.8 der Stellungnahme des EWSA zum Thema „Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020“, ABl. C 48 vom 15.2.2011, S. 27.

⁽³⁾ ABl. C 48 vom 15.2.2011, S. 27, Ziffer 1.5 ff.

3.4.6 Alle Arbeitgeber, die über einen eigenen Fuhrpark verfügen, sollten in Projekte einbezogen werden, um durch die Entwicklung einer Sicherheitspolitik für diesen Fuhrpark Unfälle im Berufsverkehr zu verringern und die Mitarbeiter zur stärkeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzuregen.

3.4.7 Die Entwicklung von EU-Rechtsvorschriften für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, wie etwa eine neue Typgenehmigung für motorisierte Zweiräder, ABS für motorisierte Zweiräder mit einem Hubraum von mehr als 150 ccm, verpflichtende automatische Scheinwerfereinschaltung und - im Rahmen der Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie - die Aufnahme einer Zwei-Phasen-Ausbildung sowie die technische Überwachung.

3.4.8 Nach Auffassung des Ausschusses sollte als Zielsetzung in das neue Programm aufgenommen werden, dass das Sicherheitsniveau des transeuropäischen Straßennetzes angehoben und mindestens 25 % der Straßen, die nicht Teil dieses Netzes sind, auf den Stand dieses Straßennetzes gebracht werden sollen.

3.4.9 Mit Blick auf die allgemeine Zielsetzung des Programms - eine Halbierung der Zahl der Unfalldoten - weist der Ausschuss darauf hin, dass das Risiko in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich hoch ist, daher sollten seiner Auffassung nach differenzierte Reduzierungsziele aufgestellt werden.

3.5 Der Ausschuss ist sich bewusst, dass die Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten aufgrund des unterschiedlich hohen Risikos unterschiedlich ausfallen können. Die Mitgliedstaaten, in denen die Zahl der Unfallopfer bereits erheblich zurückgegangen ist, sollten ihre Aufmerksamkeit vor allem auf den Faktor Mensch richten: Hier sollten Verkehrserziehung einschließlich Nachschulung und Durchsetzung im Vordergrund stehen, während in Mitgliedstaaten, in denen noch kein drastischer Rückgang bei der Zahl der Unfallopfer zu verzeichnen ist, neben der genannten Verkehrserziehung einschließlich Nachschulung und Durchsetzung auch den „harten“ Komponenten der Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit Aufmerksamkeit gewidmet werden muss, so etwa der Verbesserung der Infrastruktur und den Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge.

3.6 Der Ausschuss kann sich der Auffassung der Kommission anschließen, dass die Wirksamkeit der Politik für Sicherheit im Straßenverkehr letztlich vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer abhängt und daher kontinuierliche Maßnahmen in den Bereichen Verkehrserziehung, Fahrausbildung/Fahrtraining und Durchsetzung von entscheidender Bedeutung sind.

3.7 Insbesondere ist Aufmerksamkeit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erforderlich – junge und unerfahrene Fahrer und auch Ältere, denen geänderte Verkehrsregeln ohne Nachschulung nicht bekannt sind.

3.8 Daneben ist der Ausschuss der Ansicht, dass in allen Mitgliedstaaten regelmäßig Informationskampagnen gegen Alkohol am Steuer durchgeführt werden müssen. Die Durchsetzung - auch die grenzüberschreitende - muss intensiviert werden.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Der Ausschuss empfiehlt, möglichst rasch eine gemeinsame Definition von „schweren“ und „leichten“ Verletzungen und auf dieser Grundlage eine gemeinsame Zielvorgabe für die Senkung der Zahl der Verletzten aufzustellen, damit diese Angaben in das Programm bis 2020 aufgenommen werden können.

4.2 Der Vorschlag der Kommission „Verkehrserziehung und Fahrausbildung/Fahrtraining der Straßenverkehrsteilnehmer verbessern“ durch die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für Straßenverkehrssicherheit in den Bereichen Verkehrserziehung sowie Fahrausbildung und Fahrtraining wird vom Ausschuss befürwortet.

4.3 Dabei sollte der Aspekt „Erste Hilfe und richtiges Verhalten am Unfallort“ stärker in Fahrausbildung und Fahrtraining berücksichtigt werden.

4.4 Insbesondere möchte der Ausschuss auf die Bedeutung der ständigen Weiterbildung aufmerksam machen, auch weil sich die Straßenverkehrsordnung im Laufe der Zeit ändern kann.

4.5 Dies gilt für die normalen Verkehrsteilnehmer und insbesondere auch für Mitarbeiter der Polizei, der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes, der Abschlepp- und Rettungsdienste - also für alle, die bei Unfällen oder Pannen Hilfe leisten und die eine spezielle Ausbildung benötigen. Der Ausschuss hält eine spezielle Ausbildung und kontinuierliche Weiterbildung dieses Personals sowohl in tätigkeitsspezifischer als auch in administrativer Hinsicht für sehr wichtig, um so für eine noch bessere Qualifizierung zu sorgen.

4.6 Der Ausschuss kann intensiveren - auch grenzüberschreitenden - Bemühungen um die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung zustimmen. In seiner Stellungnahme zum Thema „Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften“⁽⁴⁾ hat er bereits ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das von der Kommission im dritten Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit aufgestellte Ziel ohne eine grenzübergreifende Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung nicht erreicht werden wird. Der Ausschuss hält an den Schlussfolgerungen dieser Stellungnahme uneingeschränkt fest.

4.7 Der Ausschuss befürwortet den Vorschlag der Kommission, den bei schweren Nutzfahrzeugen bereits vorgeschriebenen Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern auch für leichte Nutzfahrzeuge vorzusehen. Es kommen nämlich immer mehr leichte Nutzfahrzeuge, die häufig sehr schnell fahren, auf die Straßen, vor allem im Kurierdienst, bei dem die Just-in-time-Lieferung wichtig ist. Dabei müssen auch die Lenk- und Arbeitszeiten an die Vorschriften für den Güterkraftverkehr mit Lkw mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht angepasst werden.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften“, ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 70.

4.8 Da Alkohol am Steuer bei Verkehrsunfällen noch immer ein wichtiger Faktor ist, empfiehlt der Ausschuss den Einbau von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern in Lkw, leichten Nutzfahrzeugen und Pkw, falls der Fahrer wegen Alkohols am Steuer einschlägig vorbelastet ist.

4.9 Motorisierte Zweiräder verdienen besondere Aufmerksamkeit. Die Gefahr schwerer Verletzungen im Straßenverkehr ist bei Fahrern dieser Fahrzeuge 18 bis 20mal höher als bei Fahrern von Personenkraftwagen. Der Ausschuss fordert die Kommission auf, möglichst rasch Vorschläge zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit motorisierter Zweiräder vorzulegen.

4.10 Da sich die meisten tödlichen Unfälle auf innerstädtischen Straßen sowie auf Landstraßen und Straßen zweiter Ordnung ereignen, schlägt die Kommission vor, EU-Mittel nur für Infrastruktur zu gewähren, die den Richtlinien für die Sicherheit im Straßenverkehr und die Sicherheit von Tunneln entspricht. Der Ausschuss kann diese Sichtweise nachvollziehen und vertritt die Auffassung, dass die zu errichtende Europäische Agentur für Straßenverkehrssicherheit eine wichtige Rolle bei der Beurteilung spielen kann, welche Straßen zweiter Ordnung und welche Landstraßen für eine Kofinanzierung durch die Gemeinschaft in Frage kommen.

4.11 In früheren Stellungnahmen hat sich der Ausschuss u.a. für Folgendes ausgesprochen:

- In das Programm sollte aufgenommen werden, dass jeder Mitgliedstaat Unfallschwerpunktarten erstellt und deren jährliche Aktualisierung der zuständigen europäischen Institution übermittelt.
- Hinsichtlich der Politik für den Straßenverkehr im Jahr 2020 wurde in Bezug auf die Sicherheitsaspekte u.a. gefordert, dass „die Harmonisierung von Kontrollen und Geldbußen, die echte Integration des Binnenmarktes, Effizienzsteigerungen u.a. ggf. durch den Einsatz des modularen Systems [...] und Studien über die Handhabung von Geschwindigkeiten und eine bessere Bereifung gefördert werden“.

Der Ausschuss möchte die Bedeutung dieser Aspekte erneut hervorheben.

4.12 Der Ausschuss empfiehlt einen raschen Einsatz moderner Technologie in Fahrzeugen sowie in allen Mitgliedstaaten eine Ausweitung des eCall-Systems auf weitere Fahrzeuge, wie etwa motorisierte Zweiräder.

4.13 Die Maßnahme der Kommission, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und anderen an der Sicherheit im Straßenverkehr öffentlichen und privaten Beteiligten eine globale Strategie für Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten auszuarbeiten, wird vom Ausschuss befürwortet.

4.14 Wie der Ausschuss bereits in einschlägigen Stellungnahmen⁽⁵⁾ betonte, muss dem Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer in dem Programm Vorrang eingeräumt werden. Zu dieser Gruppe sind nach Auffassung des Ausschusses die Fahrer motorisierter Zweiräder, Fußgänger, Radfahrer, junge Fahrer, die zunehmende Zahl älterer Fahrer und Menschen mit Behinderungen zu zählen.

4.14.1 Der Ausschuss möchte, wie in einer seiner früheren Stellungnahmen⁽⁶⁾ bereits ausgeführt, aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit, aufgrund der Kriminalität im Straßengüterverkehr und im Sinne der Gesundheit und Sicherheit der Kraftfahrer für sichere und bewachte Parkplätze für Kraftfahrer plädieren. Zugleich spricht sich der Ausschuss dafür aus, dass Arbeitsverträge von Kraftfahrern nicht an ihre Leistung, sondern an ihre Qualifizierung gebunden sein sollten.

4.15 Der Ausschuss macht auf die gefährlichen Situationen für Lkw-Fahrer an einigen Grenzübergängen aufmerksam. Bei einigen Grenzübergängen, vor allem an den EU-Außengrenzen, ist es üblich, dass die Fahrer bei einer Röntgenuntersuchung der Fahrzeuge im Fahrzeug bzw. in Fahrzeugnähe bleiben müssen. Es steht außer Zweifel, dass diese Verpflichtung eine große Gefahr für die Fahrer mit sich bringt. Eine Lösung wäre, dass die Fahrer die Fahrzeuge während der Kontrollen verlassen und sich in eine sichere Entfernung begeben. Der Ausschuss ruft insbesondere die Mitgliedstaaten auf, sich dieser Problematik im Rahmen der Tagung der WP.1 (Working Party on Road Traffic Safety) der Vereinten Nationen in Genf anzunehmen und eine Lösung zu finden.

Brüssel, den 16. März 2011

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Staffan NILSSON

⁽⁵⁾ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020“, ABl. C 48 vom 15.2.2011, S. 27; Stellungnahme des EWSA zum Thema „Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften“, ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 70.

⁽⁶⁾ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Straßenverkehrssicherheit - Berufskraftfahrer“, ABl. C 175 vom 27.7.2007, S. 88, Ziffer 1.1.