

25.04.97

EU - FJ - In - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen:
"Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union"- Programm für 1997-2001

KOM(97) 131 endg.; Ratsdok. 7447/97 .

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 25. April 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 11. April 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Hinweis: vgl. Drucksache 584/93 = AE-Nr. 932310.

Zusammenfassung

Werden keine Maßnahmen getroffen, wird etwa jeder 80ste europäische Bürger 40 Jahre vor Erreichen seiner Lebenserwartung infolge eines Straßenverkehrsunfalls sein Leben lassen und jeder dritte Bürger wird in seinem Leben einmal in ein Krankenhaus eingeliefert werden müssen.

Die Zahl der Verkehrstopfer von jährlich 45 000 und 1,6 Mio. Verletzten ist eine unannehmbare Belastung der Gesellschaft und Wirtschaft in Europa.

Die Kommission rief 1993 ein erstes Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit [KOM(93)246] ins Leben, um zur Lösung dieses gewaltigen Problems beizutragen. Wie der Bericht zeigt, wurde das Programm inzwischen vollkommen umgesetzt. Dabei wurden insbesondere im Bereich der Vorschriften über die Typgenehmigung und den Gefahrguttransport beträchtliche Fortschritte erzielt, die noch über die gesteckten Ziele hinausgehen.

Obwohl das Programm maßgeblich zur Reduzierung der Zahl der Todesopfer bei Straßenverkehrsunfällen beigetragen hat, besteht kein Grund zur Selbstzufriedenheit. Denn die sozialen Kosten von Verkehrsunfällen in der Europäischen Union werden derzeit auf etwa 145 Mrd. ECU pro Jahr geschätzt.

Die Kommission schlägt daher eine ehrgeizige neue Strategie vor - die Straßenverkehrssicherheit 1997-2001 - um die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu beschleunigen. Diese Strategie beruht auf dem Grundsatz, daß den hohen Kosten der Unfälle (bis zu 1 Mio. ECU für jeden Verkehrstoten) durch die Verkehrssicherheitspolitik der Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden sollte. Da die Investitionen in der Vergangenheit in der Regel wesentlich niedriger waren und derzeit ein breiteres Spektrum von Maßnahmen zur Auswahl steht, die durch diesen Ansatz gerechtfertigt wären (z. B. fußgängerfreundliches Fahrzeugdesign, Verbesserungen beim Anlegen des Sicherheitsgurts, Herabsetzung der Durchschnittsgeschwindigkeiten, usw.), würde die Anwendung dieses Ansatzes einen beträchtlichen Impuls für neue Anstrengungen auf allen Ebenen bedeuten.

Die Gemeinschaft kann natürlich nicht im Alleingang Verbesserungen der Straßenverkehrssicherheit herbeiführen. Daher schlägt die Kommission vor, den Kosten-Nutzen-Ansatz in der Verkehrssicherheit stärker als bisher auf allen Ebenen politischer Entscheidungen anzuwenden.

Die Kommission ist der Auffassung, daß eine solche Strategie zu einer fortschreitenden Senkung der Zahl der jährlichen Verkehrstoten bis zu mindestens 18.000 Personen bis zum Jahr 2010 führen würde.

Der Aktionsplan auf der Ebene der Gemeinschaft, der von der Kommission vorgeschlagen wird, zielt sowohl auf die Unfallfaktoren als auch auf Maßnahmen zur Minderung der Unfallfolgen ab. Die dreiteilige Strategie sieht wie folgt aus:

Sammlung und Verbreitung von Informationen und optimalen Verfahren,
insbesondere durch die Schaffung eines EU-Informationssystems für die Straßenverkehrssicherheit

Unfallvermeidungsmaßnahmen: beispielsweise Kampagnen gegen das Fahren unter Einfluß von Alkohol und Drogen/Medikamenten sowie Telematikanwendungen für das Verkehrsmanagement und das sichere Fahren

Instrumente zur Minderung der Unfallfolgen. Die Kommission wird die Entwicklung von Bewertungsverfahren koordinieren, um sicherzustellen, daß den Verbrauchern wissenschaftlich fundierte Informationen über die Sicherheit verschiedener Kraftfahrzeuge (Programme zur Bewertung von Neufahrzeugen) vorliegen. Außerdem werden Vorschläge für verschiedene technische Maßnahmen vorgelegt, beispielsweise für eine Richtlinie über die Typgenehmigung für ein fußgängerfreundliches Fahrzeugfrontdesign, geschlossener Seitenschutz für Lkw und Leitlinien für die Straßen- und die Straßenrandauslegung.

Gemeinsam mit Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten und Regionalverwaltungen in Übereinstimmung mit Kosten/Nutzen-Untersuchungen durchzuführen haben, würden die vorgeschlagenen Aktionen der Gemeinschaft zu einer drastischen Abnahme der Zahl der Verkehrstoten führen. Die daraus resultierenden fallenden Unfallkosten stellen einen erheblichen sozialen Gewinn dar, steigern die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems und stärken die Wettbewerbsfähigkeit Europas.

INHALT

1. EINLEITUNG	4
1.1 Hintergrund dieses Berichts	4
1.2 Ausmaß des Problems der Straßenverkehrssicherheit	4
2. DERZEITIGE LAGE UND ERGEBNISSE SEIT DEM PROGRAMM VON 1993	6
2.1 Derzeitige Lage	6
2.2 Das Aktionsprogramm 1993	8
3. DAS PROGRAMM FÜR 1997-2001	11
3.1 Trends und Besonderheiten der Straßenverkehrssicherheit in der EU	11
3.2 Unfallzahlen: Szenario für die Zukunft	13
3.3 Höherer politischer Stellenwert für die Verkehrssicherheit: Die gesamtwirtschaftliche Begründung	15
3.4 Das Informationssystem der EU für die Straßenverkehrssicherheit	17
3.5 Hauptelemente des Programms	19
ANHÄNGE	23
I	Ergebnisse des Aktionsprogramms 1993
II	Straßenverkehrsunfallstatistiken
III	Das EU-Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit 1997-2001
IV	Finanzbogen

1. EINLEITUNG

1.1 Hintergrund dieses Berichts

Die Sicherheit im Straßenverkehr berührt das Leben jedes Bürgers in Europa. Umso bedauerlicher ist es, daß das Problem der Sicherheit im Straßenverkehr nicht immer in dem Maße im Bewußtsein verankert ist, wie es das Problem angesichts des Risikos objektiv verdient.

Dieser Bericht soll in erster Linie dazu dienen, einen Überblick über die derzeitige Situation in der EU zu geben und ein Programm für die nächsten Jahre vorzulegen, um Maßnahmen, die angesichts des Ausmaßes des Problems angemessen sind, einen neuen Impuls zu geben.

Auf der Ebene der EU wird der Sicherheit im Straßenverkehr seit 1984 zunehmend Aufmerksamkeit geschenkt, wie mehrere Berichte des Europäischen Parlaments und der Kommission, die Entschlüsseungen des Rates und gesetzgeberische und sonstige Maßnahmen deutlich machen.

1993 hat die Kommission auf Antrag des Rates eine Mitteilung über ein erstes Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit (KOM(93)246) vorgelegt und sich dazu verpflichtet, die Ergebnisse des Programms nach einem Zeitraum von drei Jahren zu bewerten. Der Bericht dient daher in zweiter Linie auch diesem Zweck und gibt einen Überblick über die Entwicklungen seit 1993.

1.2 Ausmaß des Problems der Straßenverkehrssicherheit

Die einzigen objektiven Indikatoren für das Ausmaß des Problems der Straßenverkehrssicherheit sind Statistiken über Unfälle und Unfallfolgen.

Unfallstatistiken können auf verschiedene Art und Weise erstellt werden. Aus sämtlichen Darstellungen geht aber hervor, daß Verkehrsunfälle nach wie vor das Leben der Menschen in der EU in erheblichem Maße bedrohen, besonders, wenn man das niedrige Durchschnittsalter der Opfer berücksichtigt.

1995 kamen in den 15 Staaten, die heute der Gemeinschaft angehören, insgesamt 45 000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Mehr als 1,6 Mio. Menschen erlitten Verletzungen.

Diese Zahlen sind deutlich besser als in den Vorjahren. Die Zahlenangaben von 1980 beziehen sich auf ein kleineres Gebiet (die ostdeutschen Länder waren nicht enthalten). Damals wurden 62 000 Menschen in Straßenverkehrsunfällen getötet. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß sich das Verkehrsaufkommen zwischen 1980 und 1995 nahezu verdoppelt hat.

Legt man die neuesten Zahlen zugrunde, heißt dies, daß nach wie vor etwa jeder 80. europäische Bürger im Straßenverkehr sein Leben lassen wird und zwar im Durchschnitt 40 Jahre vor Erreichen seiner Lebenserwartung. Schätzungsweise jeder 3. europäische Bürger wird in seinem Leben infolge eines Straßenverkehrsunfalls in ein Krankenhaus eingeliefert werden müssen.

Wie im Grünbuch der Kommission "Faire und effiziente Preise im Verkehr" (KOM(95)691) dargelegt, werden die direkten Kosten von Straßenverkehrsunfällen in der Gemeinschaft - ärztliche Behandlung, Arbeitszeit der Polizei, Fahrzeugreparatur usw. - auf 15 Mrd. ECU pro Jahr geschätzt. Der wirtschaftliche Produktionsausfall - der dadurch potenziert wird, daß so viele Unfallopfer am Anfang des Berufslebens stehen - wird auf zusätzlich 30 Mrd. ECU veranschlagt. Die "Kosten" der Schmerzen und des Leidens - die entsprechend dem Grünbuch nach dem Prinzip der "Zahlungsbereitschaft" berechnet werden - betragen weitere 100 Mio. ECU. Die Gesamtkosten von schätzungsweise 145 Mrd. ECU machen den größten Teil der gesellschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs aus. In den jüngsten Berechnungen des Europäischen Rates für Straßenverkehrssicherheit (ETSC European Transport Safety Council) für das Jahr 1995 liegen die Zahlen sogar bei 162 Mrd. ECU. Das entspricht ungefähr zweimal dem gesamten EU-Haushalt 1995 für sämtliche Tätigkeiten.

Bei den Zahlen wurde nicht einmal der Versuch unternommen, die Unternehmungen der Menschen, auf die sie aus Angst vor dem Verkehr oder vor Unfällen verzichtet haben, zu beurteilen oder ihnen einen Wert beizumessen.

Dies wird dadurch deutlich, daß immer weniger Kinder ohne Begleitung zur Schule gehen - oder ältere Menschen immer häufiger erklären, nicht in Geschäfte gehen zu wollen, wenn sie dazu eine stark befahrene Straße überqueren müssen - und auch dadurch, daß viele Menschen überall in Europa, wo es verkehrsberuhigte oder für den Verkehr gesperrte Zonen gibt, es besonders schätzen, dort zu leben. Es ist wichtig sicherzustellen, daß mehr Straßenverkehrssicherheit dadurch erzielt wird, daß die Fortbewegung für die Menschen sicherer gemacht wird, und nicht etwa, daß sie in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden.

2. DERZEITIGE LAGE UND ERGEBNISSE SEIT DEM PROGRAMM VON 1993

2.1 Derzeitige Lage

In den letzten Jahren war die Gemeinschaft in der Lage, ein breiter angelegtes Konzept zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu verfolgen. Dafür gibt es hauptsächlich zwei Gründe.

Erstens wurde Artikel 75 durch den Vertrag über die Europäische Union (den Vertrag von Maastricht, der 1993 ratifiziert wurde) geändert. Dadurch wurde erstmals ausdrücklich niedergelegt, daß die Gemeinsame Verkehrspolitik Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorsehen sollte. Das muß natürlich im Rahmen der Bestimmungen in diesem Vertrag erfolgen, mit denen die Gemeinschaftspolitik auf das Subsidiaritätsprinzip verpflichtet wurde.

Zweitens ging das *Weißbuch über die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik*¹ - das ebenfalls 1993 angenommen wurde - über das Konzept hinaus, bei dem die einzelnen Verkehrsträger getrennt behandelt werden, ab und führte verkehrspolitische Maßnahmen ein, die sich auf allgemeine Ziele, wie die Verbesserung der Sicherheit, stützen.

In diesem Zusammenhang zielt das *Transeuropäische Verkehrsnetz*², zu dem der Rat und das Europäische Parlament 1996 Leitlinien verabschiedeten, auf die Vernetzung der Hauptverkehrsstrecken durch die Gemeinschaft ab. Mit dem *Bürgernetz*³ - das Gegenstand eines 1995 erschienenen Grünbuchs war - sollen Maßnahmen gefördert werden, die sicherstellen, daß den Bürgern in Europa reibungslos funktionierende öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, während das Grünbuch "*Faire und effiziente Preise im Verkehr*"⁴ zu einer Diskussion darüber anregen soll, wie das Preisgefüge am besten zu unseren gemeinsamen verkehrspolitischen Ziele, darunter einer besseren und sichereren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, beitragen kann.

Durch all diese Initiativen ziehen sich zwei rote Fäden: Ziel ist eine möglichst große Sicherheit jeder Verkehrsart, und die Bürger sollen dazu gebracht werden, auf sichere Verkehrsarten umzusteigen, wenn dies für ihre Zwecke angebracht ist.

¹ KOM(92)494 endg. vom 2.12.1992

² Entscheidung 1692/96/EG des EP und des Rates vom 23.7.1996, ABl. Nr. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

³ KOM(95)601 endg. vom 29.11.1995

⁴ KOM(95)691 endg. vom 20.12.1995

Die Ziele von Verkehrssicherheitsmaßnahmen können wie folgt zusammengefaßt werden:

- Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Freiheit, Sicherheit, sozialpolitischen Zielen und Umweltbelangen im Verkehr;
- Änderung der Gewohnheiten bei der Benutzung von Pkw; sie sollen den ihnen zustehenden Platz einnehmen, d. h. nützlich aber nicht vorherrschend sein;
- Gewährleistung, daß Verkehrsteilnehmer auf europäischen Straßen stets von einem hohen Sicherheitsstandard der Fahrzeuge ausgehen können, daß die Straßenbenutzung selbst unkompliziert und sicher ist, daß es klare und streng kontrollierte Bestimmungen für gefährliches und unsoziales Fahrverhalten gibt und daß die Fahrer bei der Ausbildung darauf vorbereitet werden, in verschiedenen Situationen richtig zu reagieren;
- wo angemessen, Einsatz neuer Technologie für Fahrt- und Verkehrsinformationen, Fahrhilfen und Verkehrsleitsysteme zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Fahrkomforts und zur Beeinflussung der Modellauswahl.

Eine Veränderung der Pkw-Benutzungsgewohnheiten oder eine strengere Beachtung der Verkehrsregeln sind Ziele, die eine Änderung des Verhaltens allgemein und insbesondere des Fahrverhaltens voraussetzen, was durch Vorschriften alleine nicht bewirkt werden kann. Verbesserungen müssen daher in der gesamten Gesellschaft durch Worte und Taten führender Persönlichkeiten und Meinungsmacher unterstützt werden. In ganz Europa werden in dieser Hinsicht erhebliche Anstrengungen unternommen, aber es kann nie genug getan werden. Es gibt jedoch weiterhin mehrere Beispiele dafür, daß eine rechtzeitige Information, Koordinierung und der Austausch der Erfahrungen über optimale Verfahren in der EU Leben hätten retten können.

Die Aufgabe der Union ist es also, lokale und nationale Maßnahmen zu unterstützen und zu ergänzen, wenn sie dadurch einen zusätzlichen Nutzen, d. h. einen Mehrwert, einbringen kann. Dieser Zusatznutzen ist im Bereich der Koordinierung, Information und des Austausches von Fachkenntnissen besonders deutlich. Um sicherzustellen, daß die Erfahrungen anderer möglichst wirksam verwertet werden, hat sich die Kommission um eine enge Zusammenarbeit mit vielen Gruppen in Europa bemüht.

Die wichtigsten sind:

- Die Hochrangige Arbeitsgruppe der Vertreter der Regierungen für die Straßenverkehrssicherheit

Diese Gruppe wurde 1991 durch Entschließung des Rates⁵ geschaffen. Sie soll die Zielsetzungen und die jeweiligen Einzelheiten der Umsetzung eines Aktionsprogramms zur Straßenverkehrssicherheit definieren. Die Gruppe ist mehrere Male zusammengetreten und hat Bereiche ermittelt, zu denen vier Arbeitsgruppen Berichte mit klaren Empfehlungen für Maßnahmen verfaßt haben:

- Einfluß von Alkohol/Medikamenten und Drogen auf das Fahrverhalten (WP1);
- junge Kraftfahrer (WP2);
- Landstraßen (WP3); und
- Werbung und Straßenverkehrssicherheit (WP4).

Die Erkenntnisse aus diesen Berichten sind in den künftigen Arbeitsplan der Kommission eingeflossen, der in Kapitel 3 enthalten ist.

- Der europäische Verband für Straßenverkehrssicherheit (European Road Safety Federation ERSF), dem internationale Verbände der Straßenbenutzer, Automobilhersteller, Einrichtungen für Straßenverkehrssicherheit, Versicherungsgesellschaften, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturfachleute angehören; der Verband beschäftigt sich mit der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.
- Der Europäische Rat für Verkehrssicherheit (European Transport Safety Council ETSC), dem Vertreter internationaler und nationaler, mit Verkehrssicherheitsfragen befaßten Einrichtungen und Mitglieder sämtlicher Fraktionen des Europäischen Parlaments angehören; der Rat versucht, unparteiisch Rat in Verkehrssicherheitsfragen zu geben.

Die Kommission hat an der Schaffung des ERSF und des ETSC mitgewirkt und unterstützt diese bei ihren Tätigkeiten.

2.2 Das Aktionsprogramm 1993

In ihrer Mitteilung KOM(93)246 stellte die Kommission ihre Aktivitäten nach folgender Gliederung vor:

- Gemeinschaftsrecht
- dem Rat vorliegende Vorschläge und

⁵ 91/C 178/01

- das Aktionsprogramm 1993, das wie folgt gegliedert war:
 - . kurz- und mittelfristige gesetzgeberische Maßnahmen
 - . Studien, die zu gesetzgeberischen Maßnahmen führen könnten
 - . sonstige nicht gesetzgeberische Maßnahmen.

Zu diesem Aktionsprogramm und anderen Aktivitäten im Zeitraum 1993-1996 können folgende Anmerkungen gemacht werden:

- Fast sämtliche angekündigten gesetzgeberischen Maßnahmen wurden durchgeführt. Sie haben zur Verabschiedung von Gemeinschaftsvorschriften oder Vorschlägen der Kommission geführt, die noch diskutiert werden. Darüber hinaus sind die Arbeiten in den Bereichen der Typgenehmigung von Fahrzeugen und des Transports gefährlicher Güter bereits weiter fortgeschritten, als im Aktionsprogramm vorgesehen.
- Ferner wurden sämtliche angekündigten Studien sowie verschiedene zusätzliche Projekte durchgeführt. Studien und Forschungsarbeiten befaßten sich in erster Linie mit den Fahrzeugen (passive Sicherheit), mit Telematikanwendungen und der Verhaltensanalyse. Diese Anstrengungen haben Ergebnisse erbracht, die für die kommenden Jahre von ausschlaggebender Bedeutung sind. Teilweise sind sie die Grundlage für neue gesetzgeberische Maßnahmen. Die Beurteilung der Programme über Telematikanwendungen für den Verkehr haben gezeigt, daß sich diese günstig auf die Sicherheit auswirken werden.
- In der EU wurden viele nicht gesetzgeberische Maßnahmen durchgeführt. Sie wurden in erster Linie von nationalen oder kommunalen Behörden und privaten Organisationen initiiert, finanziert und geleitet. Die Kommission hat sich dazu verpflichtet, diese Maßnahmen zu fördern und zu koordinieren, indem sie einen Teil des Budgets für Straßenverkehrssicherheit (Haushaltslinie B-2-702) Maßnahmen zuteilt, die eine europäische Dimension oder Pilotprojektwirkung haben. In diesem Zusammenhang sind das Jahr des jungen Kraftfahrers 1995 und die laufenden Yes-Kampagnen hervorzuheben.
- Das CARE-Projekt, das auf der Entscheidung des Rates vom 30. November 1993 beruht (ABl. Nr. L 329 vom 30.12.1993), hat zur Schaffung einer nicht aggregierten Datenbank über Straßenverkehrsunfälle mit Todes- oder Verletzungsfolge in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft geführt.

Dank dieser Datenbank können inzwischen erstmals hilfreiche Vergleiche von Unfallstatistiken angestellt werden, was mit keiner anderen internationalen Datenbank möglich gewesen wäre (siehe auch Anhang II).

Die Datenbank CARE wird weiter ausgebaut und wird künftig ausführliche und nicht aggregierte Informationen betreffend Ort, Ursache und weitere Details über Unfälle liefern. Die Bewertung der ersten dreijährigen Versuchsphase ist Gegenstand einer getrennten Mitteilung an den Rat. Der Zusatznutzen einer europäischen nicht aggregierten Datenbank über Straßenverkehrssicherheit wird inzwischen nicht nur von den wissenschaftlichen Experten, sondern auch von den politischen Entscheidungsträgern anerkannt. In diesem Zusammenhang sollte erwähnt werden, daß das amerikanische Verkehrsministerium eine föderale Datenbank über Straßenverkehrsunfälle mit einem Jahreshaushalt von 19 Mio. USD unterhält, für die 47 Staatsbeamte tätig sind. Dieses System wird von den einzelnen Bundesstaaten, der Automobilindustrie, den Versicherungsgesellschaften, Verbraucherverbänden und Wissenschaftlern ausgiebig genutzt.

In Anhang I sind die Ergebnisse des Aktionsprogramms von 1993 zusammengefaßt und außerdem zusätzliche Aktivitäten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit aufgeführt, die in dem Programm noch nicht vorgesehen waren.

3. DAS PROGRAMM FÜR 1997-2001

Seit 1993 hat sich die Straßenverkehrssicherheit in Europa weiter verbessert, ist aber noch weit entfernt von einem akzeptablen Niveau. Die Förderung der Straßenverkehrssicherheit liegt hauptsächlich in der Hand der Mitgliedstaaten, der regionalen und örtlichen Stellen. Allerdings leistet auch die Gemeinschaft einen bedeutenden Beitrag, da die Annahme von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Element der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik darstellt (Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c) des EU-Vertrages). In Kenntnis der gemeinsamen Zuständigkeit wahrt deshalb das Programm voll und ganz das Prinzip der Subsidiarität. Inzwischen wurden viele gesetzgeberische Maßnahmen auf der Ebene der EU getroffen, die Um- und Durchsetzung sind allerdings von einem Mitgliedstaat zum anderen sehr verschieden (z.B. Anschnallpflicht), was sich in deutlich unterschiedlichen Unfall- und Verletzungsrisiken ausdrücken könnte.

Zur Erstellung eines EU-Programms für die Straßenverkehrssicherheit der Zukunft muß folgendes bewertet werden:

- die Trends und Besonderheiten der derzeitigen Lage
- die voraussichtliche künftige Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in der EU bei verschiedenen Szenarien
- die Aufgabe der Institutionen der EU und insbesondere der Kommission im Hinblick auf diese Entwicklung

3.1 Trends und Besonderheiten der Straßenverkehrssicherheit in der EU

Eine genaue Untersuchung der Straßenverkehrssicherheit setzt eine operationelle nicht aggregierte Unfalldatenbank voraus, wofür das CARE-Projekt der Kommission die Grundlagen bildet.

Obwohl noch keine voll operationelle Datenbank zur Verfügung steht, können aus aggregierten Daten anderer Quellen bzw. spezifischen Daten, die aus getrennten Studien oder aus der Auswertung der 1993 und 1994 von den meisten Mitgliedstaaten im Rahmen der CARE-Analyse übermittelten Daten hervorgehen, Schlußfolgerungen gezogen werden.

Folgende spezifische Trends und Besonderheiten können bis heute beobachtet werden (siehe auch Anhang II - Graphiken und Tabellen):

- Die Zahl der Unfallopfer nimmt stetig ab, wobei in den letzten Jahren in einigen Ländern eine Stabilisierung eingetreten ist.

- Es sind nach wie vor deutliche Unterschiede zwischen den Anteilen der tödlichen Unfälle der einzelnen Mitgliedstaaten festzustellen. In Ländern mit dem niedrigsten Anteil an Unfallopfern (Finnland, Niederlande, Schweden und Großbritannien) lagen die Ziffern zwischen 6,6 und 9,6 Verkehrstoten pro 100 000 Einwohner. Diese Zahlen sind natürlich zu hoch, müssen aber mit den Anteilen in Ländern wie Österreich, Belgien, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Portugal und Spanien verglichen werden, wo sie zwischen 16,2 und 32,9 lagen.
- Die sich verschlechternde Situation in manchen Mitgliedstaaten (beispielsweise Spanien und Griechenland) in den 80er Jahren steht mit einem explosiven Anstieg der Zahl der Kraftfahrzeuge in diesen Ländern in Verbindung.
- Das Verhältnis von Verletzungs- zu Todesfällen verschiebt sich zugunsten der Verletzungen. Das weist auf weniger schwere Unfallfolgen, wahrscheinlich aufgrund verbesserter Fahrzeugdesigns, und die zunehmende Beachtung der Anschnall- und Helmpflicht hin.
- Bei den meisten Verkehrstoten handelt es sich um Fahrzeuginsassen. Im Verhältnis zu den zurückgelegten Entfernungen, ist die Wahrscheinlichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Motorrad-/Mopedfahrer, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, jedoch höher. 1994 waren 19,0% der Verkehrstoten in der damaligen 12 Zwölferegemeinschaft Fußgänger, 6,1% Radfahrer und 14,8% Motorrad-/Mopedfahrer.
- Junge Erwachsene sind die gefährdetste Gruppe: der Anteil der Verkehrstoten in der Gruppe der 15- bis 24-Jährigen ist in der Regel um 50-90% höher als für die gesamte Bevölkerung. Dabei ist statistisch das Risiko für junge Männer am größten.
- Das Risiko für ältere Menschen, überfahren zu werden, ist ebenfalls sehr hoch.
- Unfälle unter Alkoholeinfluß nehmen in verschiedenen Ländern ab, die spezielle Aktionsprogramme durchgeführt haben. Alkohol ist jedoch in sämtlichen Mitgliedstaaten nach wie vor ein Hauptunfallfaktor. Dazu gibt es immer mehr Anzeichen dafür, daß sich Unfälle unter Drogeneinfluß in manchen Ländern häufen. Der Einfluß von Medikamenten auf die Straßenverkehrssicherheit ist inzwischen weitgehend anerkannt.

3.2 Unfallzahlen: Szenario für die Zukunft

Obwohl sich das Verhältnis der Verkehrstotenzahlen und der Verletztenzahlen geringfügig verändert, ist die Zahl der tödlichen Unfälle nach wie vor der eindeutigste Parameter zur Messung der Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit für große Bevölkerungsgruppen.

Da die Situation in bezug auf die Straßenverkehrssicherheit in der EU insgesamt auch auf der Grundlage der Gesamtzahl der Verkehrstoten bewertet wird, ist ein klares Bild der künftigen Entwicklung dieses Parameters in verschiedenen Szenarien notwendig, um der Straßenverkehrssicherheit auf der politischen Tagesordnung den Stellenwert zu geben, den sie verdient.

Eine langfristige Voraussage der künftigen Lage in der EU in bezug auf die Straßenverkehrssicherheit auf der Grundlage einer Akkumulierung der quantifizierbaren Auswirkungen von potentiellen Maßnahmen oder Aktionen ist aufgrund der unterschiedlichen politischen, sozialen, wirtschaftlichen und technologischen Einflüsse sehr schwierig, die in den 15 Mitgliedstaaten eine Rolle spielen werden. Darüber hinaus ist es schwierig, einen Zusammenhang zwischen den Auswirkungen getrennter Maßnahmen und bestimmten Zeiträumen herzustellen. Außerdem können noch nicht vorhersehbare technische Fortschritte nicht einkalkuliert werden.

Es ist daher realistischer, ein umfassendes Konzept zu verfolgen, die Entwicklung der bisherigen Verkehrstotenstatistiken (seit 1980) zu analysieren und davon ausgehend auf künftige Verkehrstotenzahlen zu extrapolieren. Diese Zahlen können dann als eine realistische Grundlage für die Überwachung der Lage verwendet werden.

Natürlich sollte nicht eine einfache lineare Extrapolation vorgenommen werden, da dies schließlich zu einem negativen Schätzwert für die Verkehrstotenzahl führen würde.

Das beste Modell zur Beschreibung der Entwicklung des Verkehrstotenanteils in der Vergangenheit ist anscheinend der Verkehrstotenanteil pro Kilometer - der jährlich um den gleichen Prozentsatz abnimmt - multipliziert mit der von Kraftfahrzeugen zurückgelegten Kilometerzahl pro Jahr, die für die EU fast linear ansteigt⁶.

⁶ Quelle: Oppe & Koornstra, SWOV Institute, 1990

Dieses Modell wurde mit Statistiken aus verschiedenen Ländern der Welt kalibriert. Es bietet eine gute Darstellung der sich verschlechternden Situation, wenn der Mobilitätsanstieg nicht durch eine Risikominderung ausgeglichen werden kann. Dies war kürzlich in Ländern wie Spanien und Griechenland und Ende der 80er Jahr in der gesamten EU der Fall und dürfte sich auch in den künftigen Beitrittsstaaten nach der Erweiterung der EU wiederholen.

Auf der Grundlage dieses Modells können wir eine Extrapolation für die künftige Entwicklung der Verkehrstotenanteile vornehmen.



Dabei ist zu beachten, daß bei der Extrapolation dieses Modells von einer kontinuierlichen Abnahme des Verkehrstotenanteils pro Kilometer, also in gleichem Maße wirksamen Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Zukunft wie in der Vergangenheit, ausgegangen wird. Eine solche Wirksamkeit würde für die 15 EU-Mitgliedstaaten zu einer Abnahme der Zahl der Verkehrstoten von insgesamt 45 000 im Jahr 1995 auf 38 000 im Jahr 2000, 32 000 im Jahr 2005 und 27 000 im Jahr 2010 führen.

Die zugrundeliegende Annahme, daß die Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Zukunft ebenso wirksam sein könnten wie in der Vergangenheit, ist aber nur eines von verschiedenen möglichen Szenarien.

Eine Unterschätzung der Anstrengungen, die für ein solches Szenario nötig wären, würde den Prozeß gefährden und könnte zu einem Anstieg des Verkehrstotenanteils führen.

Andererseits besteht absolut kein Grund dafür, sich mit einer kontinuierlichen Entwicklung wie bisher zufriedenzugeben, da dies bedeuten würde, daß viele Menschen ihr Leben verlieren oder Verletzungen davontragen.

Natürlich könnte man argumentieren, daß außerordentliche Verbesserungen, wie die Einführung der Anschnallpflicht, seit 1980 in Zukunft nicht möglich sind.

Man kann jedoch davon ausgehen, daß insbesondere bestimmte Telematikanwendungen in Zukunft zu einem Durchbruch in einigen zusätzlichen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit führen werden und daß es noch enorme Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich der Durchsetzung der vorhandenen Vorschriften gibt.

Wenn der politische Wille vorhanden ist, ist das Szenario einer Verbesserung gegenüber der rein kontinuierlichen Abnahme durchaus denkbar.

3.3 Höherer politischer Stellenwert für die Verkehrssicherheit: Die gesamtwirtschaftliche Begründung

Abgesehen von dem mit Straßenverkehrsunfällen verbundenen menschlichen Leid, müssen auch aus rein gesamtwirtschaftlicher Sicht besondere Anstrengungen für einen starken und stetigen Rückgang der Anzahl der Verkehrstoten unternommen werden. Wie bereits ausgeführt, betragen die jährlichen Kosten der Straßenverkehrsunfälle in der Gemeinschaft nach einer eher konservativen Schätzung mindestens 45 Mrd. ECU (15 Mrd. ECU für medizinische Behandlung, Aufwendungen für die Polizei, Fahrzeugreparatur usw. und 30 Mrd. ECU als geschätzter gesamtwirtschaftlicher Verlust für getötete und verletzte Personen).

Straßenverkehrssicherheit wird allgemein gemessen anhand der Anzahl der Verkehrstoten, da die Feststellungen über Verletzte und reine Sachschadensunfälle sehr stark variieren und als nicht zuverlässig betrachtet werden. Werden die gesamtwirtschaftlichen Kosten über die Zahl der Verkehrstoten (z.B. Kosten pro Verkehrstoten) ermittelt, so enthält diese Zahl nicht nur die Kosten eines einzigen Unfallopfers, sondern auch Kosten einer Anzahl von nicht tödlich verlaufenden Unfällen, die im allgemeinen in einem bestimmten Verhältnis zu den Unfällen mit Verkehrstoten stehen. Im Durchschnitt kommen gemeinschaftsweit auf einen Verkehrstoten (45 000 pro Jahr) noch acht Schwerverletzte, 26 Leichtverletzte und 200 Sachschadensunfälle.

Mit gegenwärtig 45 000 Verkehrstoten und gesamtgesellschaftlichen Kosten von 45 Mrd. ECU bedeutet dies, daß bei grober Abschätzung die Vermeidung eines Verkehrstoten einen ökonomischen Nutzen von ungefähr 1 Mill. ECU entspricht (einschließlich der entsprechenden Verletzten und reinen Sachschadensunfällen). Auf Basis dieser Schätzung sind aus gesamtwirtschaftlicher Sicht alle Maßnahmen gerechtfertigt, die Menschenleben retten und weniger als 1 Mio. ECU kosten. ("Eine-Million-ECU-Kriterium").

Obwohl einige Mitgliedstaaten vergleichbare Kriterien über Kosten pro Vermeidung eines Verkehrstoten benutzen (mit ähnlicher Größenordnung⁷) um zu Entscheidungen über gewisse Maßnahmen der Straßenverkehrssicherheitspolitik zu kommen, gibt es eine große Anzahl von Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben zu erheblich geringeren Kosten, die aber nicht getroffen werden. Örtliche und regionale Behörden sind oft zurückhaltend, die vollen Kosten von Verkehrssicherheitsinvestitionen zu tragen, weil ein großer Teil des Nutzens nicht auf örtlicher/regionaler Ebene anfällt. In der Vergangenheit hat sich die allgemeine Straßenverkehrssicherheitspolitik der Gemeinschaft auch nicht auf eine gesamtwirtschaftliche Betrachtungsweise abgestützt. Es muß hinzugefügt werden, daß impliziert der Wert eines geretteten Menschenlebens viel niedriger ist als die grobe Abschätzung der bis heute getroffenen Maßnahmen wie oben angegeben. Dies bedeutet, daß eine verbreitetere Kenntnis des Nutzens von größeren Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit einen wichtigen Impuls auslösen würde für neue Anstrengungen auf allen Ebenen. Das "Eine-Million-ECU-Kriterium" unterstreicht deutlich die Notwendigkeit, der Straßenverkehrssicherheit einen höheren Stellenwert zu geben.

Das "Eine-Million-ECU-Kriterium" ist in Verbindung mit einer genauen Abschätzung der Kosten verschiedener Maßnahmen ein nützlicher Beginn für die Weiterentwicklung der Straßenverkehrssicherheitspolitik. Die Kommission beabsichtigt, diesen grundlegenden Ansatz ihrer künftigen Straßenverkehrssicherheitspolitik zugrunde zu legen und empfiehlt den Mitgliedstaaten, in ähnlicher Weise vorzugehen.

Es ist selbstverständlich, daß ein solcher Kosten-Nutzen-Ansatz nicht das einzige Kriterium darstellen kann, da auch noch andere Überlegungen (z.B. politischer und sozialer Art) berücksichtigt werden müssen.

Während der letzten drei Jahre wurden allerdings mehrere Aktionsfelder identifiziert, wo dieser Ansatz Früchte tragen kann, da sie relativ kostengünstig waren und 1 Mio. ECU oder deutlich weniger pro Vermeidung eines Verkehrstoten kosteten. Die wichtigsten sind:

- weniger Verkehrstote, wenn in der gesamten EU der gleiche Anteil von Menschen den Sicherheitsgurt anlegen würde, wie in den Mitgliedstaaten mit der besten Anschnallrate (95% auf Vordersitzen und 80% auf Rücksitzen);
- weniger Verkehrstote, wenn "fußgängerfreundliche" Fahrzeuge konstruiert würden;
- weniger Verkehrstote, wenn - durch Marktkräfte und/oder Verbraucherinformationen - sämtliche Fahrzeuge über die bestmögliche passive Sicherheit in der jeweiligen Fahrzeugklasse verfügen würden;

⁷ COST 313 Report, 1993

- erheblich weniger Unfälle, wenn Kollisionswarnsysteme und intelligente Geschwindigkeitsregelungssysteme in Fahrzeugen eingebaut wären, so daß die Fahrer in gefährlichen Situationen mehr Zeit zum Reagieren hätten;
- weniger Verkehrstote, wenn für alle Kraftfahrzeuge vorgeschrieben würde, auch am Tag mit Licht zu fahren;
- weniger Verkehrstote, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen durch straßenbauliche Maßnahmen, Informationen oder Telematikanwendungen um 5 km/h reduziert werden könnte;
- zwischen 5% und 40% weniger Verkehrstote, wenn schätzungsweise 1 von 20 Autofahrern, die gelegentlich unter Alkoholeinfluß fahren, durch Vorschriften, Kontrollen, Telematik oder Ausbildung davon überzeugt oder gezwungen werden könnten, nicht mit einem Blutalkoholspiegel über 0,5 g/l zu fahren;
- ein Rückgang um eine unbestimmte, aber erhebliche Prozentzahl, wenn Autofahrer nicht unter dem Einfluß von Drogen oder Medikamenten fahren würden (nach lokalen Schätzungen beträgt der Rückgang bis zu 16%);
- ein Rückgang um eine bisher noch nicht quantifizierte Prozentzahl durch Einsatz von Infrastrukturmaßnahmen auf der Grundlage bester praktischer Erfahrungen (z.B. Kreisverkehr, Verwendung von Abdeckungen für Leitplanken zum Schutz der Motorradfahrer, bessere Beleuchtung usw.).

In Würdigung des großen Potentials dieser und anderer Maßnahmen mit geringen Kosten, ist die Kommission überzeugt, auch wenn eine genaue Evaluierung noch aussteht, daß unter Zugrundelegung von Kosten-Nutzen-Überlegungen der Rückgang der Anzahl der jährlichen Verkehrstoten um mindestens 7 000 im Jahre 2000 und - mit ansteigender Tendenz - um 18 000 im Jahre 2010 begründet werden kann. Die Kommission beabsichtigt in einer kommenden Empfehlung an den Rat, die Kosten und das Potential zur Reduzierung der Verkehrstoten für die verschiedenen politischen Instrumente gründlich zu analysieren und zu quantifizieren. Diese Mitteilung empfiehlt, daß die hohen geschätzten gesamtwirtschaftlichen Kosten der Straßenverkehrsunfälle berücksichtigt werden müssen und daß der Kosten-Nutzen-Ansatz in der Verkehrssicherheit auf allen Ebenen politischer Entscheidungen eine stärkere Anwendung findet.

3.4 Das Informationssystem der EU für die Straßenverkehrssicherheit

Eine Fortsetzung bzw. Verbesserung dieser Entwicklung, die unter Punkt 3.2. vorausberechnet wurde, setzt zumindest gleichbleibende Anstrengungen sämtlicher Akteure zur nötigen Verminderung der Verkehrsunfälle, aber auch ein Nachdenken über die beste Strategie auf der Ebene der EU zur Reduzierung der Unfallraten in der EU und über die Rolle, die die Kommission in diesem Prozeß spielen kann, voraus.

Jede Strategie sollte vor allem auf einer aktuellen Analyse der Situation beruhen.

Daher hat die Kommission bei folgenden Aufgaben eine wichtige Rolle zu spielen:

Überwachung der Straßenverkehrssicherheit auf der Ebene der gesamten EU und regelmäßige Lageberichterstattung unter Angabe, ob sich die Entwicklung wie in Punkt 3.2. vorausberechnet vollzogen hat bzw. ob sie besser oder schlechter ist.

Eine solche regelmäßige Bewertung der Unfallraten in der EU hätte folgende Vorteile:

- Sie würde zu einem stärker integrierten Programm führen, an dem sämtliche Betroffene und Komponenten des Verkehrs- und Sicherheitssystems beteiligt werden.
- Es hätte Einfluß auf den europäischen Bürger, indem das Ausmaß und der internationale Charakter des Problems vor Augen geführt wird.
- Es würde als Katalysator für Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit dienen und auch dazu beitragen, Maßnahmen, mit denen sich die Zahl der Verkehrstoten verringern läßt, vor anderen Bereichen den Vorrang zu geben, insbesondere in bezug auf die Mittelzuteilung.
- Durch eine Untersuchung auf der EU-Ebene würden sich die statistischen Fehler verringern, da bei einer größeren Bevölkerungsgruppe die Zufallsschwankungen bei den Verkehrstotenzahlen pro Jahr weniger ins Gewicht fallen. Selbst in größeren Ländern - Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und dem Vereinigten Königreich mit 5 000 bis 10 000 Todesopfern pro Jahr - kann eine 5-prozentige Veränderung von einem Jahr zum anderen statistisch unerheblich sein, d. h. auf den Zufall zurückzuführen sein.

Neben der Überwachung des allgemeinen Trends in der Straßenverkehrssicherheit in der EU sollte die Kommission ihre Tätigkeit im Bereich der Sammlung, Auswertung und Verbreitung von Informationen zu sämtlichen Aspekten der Straßenverkehrssicherheit ausweiten. Dazu gehören die nicht aggregierte Datenbank CARE, die Aufzeichnung von Daten über die Um- und Durchsetzung der Vorschriften, die Wirksamkeit von Kampagnen zur Straßenverkehrssicherheit, Ergebnisse von Studien und Forschungsarbeiten sowie Risikodaten. Die Verbreitung von Informationen bedeutet ferner, daß die Straßenbenutzer verstärkt auf unterschiedliche Regeln in den einzelnen Mitgliedstaaten aufmerksam gemacht werden müssen. In diesem Zusammenhang wird beispielsweise darauf hingewiesen, daß an 10% der Unfälle mit tödlichem Ausgang in den Niederlanden Ausländer beteiligt sind.

Wie bereits erwähnt, wäre viel gewonnen, wenn die Unfallraten der gesamten EU auf die Raten der Mitgliedstaaten mit den besten Ergebnissen gesenkt werden könnten. Dies kann aber nicht durch einen "einfachen" Transfer der optimalen Verfahren von einem Land zu einem anderen erreicht werden. Die Gesamtwirkung einer neuen Maßnahme sollte unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände in einem Land und der Auswirkungen einer Maßnahme auf andere Faktoren bewertet werden, die sich auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken.

Daher sollte die Kommission auch als Zentralstelle für die Übertragung der optimalen Verfahren in ganz Europa fungieren, wodurch unnötige Verzögerungen und Doppelarbeit in der EU vermieden und gleichzeitig Maßnahmen auf die jeweiligen Umstände abgestimmt werden können.

In diesem Zusammenhang sollte die Kommission auch an der Sammlung von Informationen über Verkehrsvergehen, die zu schweren Verkehrsunfällen in den Mitgliedstaaten geführt haben, und über die Strafen mitwirken. Dies entspricht auch dem Wunsch vieler Bürger, die sich aus Enttäuschung über den ihrer Meinung nach unbefriedigenden Ausgang von Gerichtsverfahren außerhalb ihres Heimatlands an die Kommission wandten.

Schließlich sollte die Kommission durch ihre Forschungsprogramme oder durch die Koordinierung von Initiativen in anderen Foren in Europa Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit initiieren und unterstützen, um den Stand der Kenntnisse über die Verkehrssicherheit und Abhilfemaßnahmen zu erhalten. In dem vorgelegten Programm sind Forschungsprojekte unter verschiedenen Überschriften zusammengefaßt.

In naher Zukunft wird sich die Kommission mit geeigneten Strukturen für ein integriertes EU-Informationssystem befassen, das die genannten Funktionen erfüllt.

3.5 Hauptelemente des Programms

Es wird inzwischen anerkannt, daß die übliche Untergliederung von Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit in Infrastruktur, Fahrzeug und Straßenbenutzer zu einem Konzept führen könnte, das die Auswirkungen der Maßnahmen auf das Gesamtsystem und die möglichen Nebenwirkungen nicht ausreichend berücksichtigt und damit die Wirksamkeit beeinträchtigt. Beispiele sind: Verbesserungen der Infrastruktur, wenn diese zu mehr Unfällen geführt haben, da Fahrer risikobereiter waren; Fahrzeuge mit ABS-Systemen, für die anfangs das Risiko größer war, in Unfälle verwickelt zu werden; Sicherheitsgurte, die in Fahrzeugen vorgesehen sind, aber nicht verwendet werden; Verkehrsregeln, die nicht eingehalten werden, und eine Übersteuerung von Kraftwagen mit Servolenkung.

Unfälle mit tödlichem Ausgang sind auf das Versagen komplexer Systeme menschlicher Entscheidungen und Handlungen, unterschiedliche Infrastrukturen und verschiedene Fahrzeugtypen zurückzuführen. Eine Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten bedeutet eine Verbesserung dieser Systeme im Hinblick darauf, daß es weniger häufig zu einem Versagen kommt und/oder daß ein Versagen innerhalb des Systems ausgeglichen wird. Wenn es zu einem Unfall kommt muß außerdem ein Umfeld geschaffen werden, das die Folgen mindert.

Der Faktor Mensch sollte als das Schlüsselement in diesen komplexen Systemen betrachtet werden, da 99% aller Unfälle hätten vermieden werden können, wenn der Betroffene im richtigen Moment richtig gehandelt hätte. Nur die Folgen eines vollkommen unerwarteten und unvorhersehbaren Zusammenbruchs der Infrastruktur oder von Fahrzeugen können nicht verhindert werden. Diese Fälle sind jedoch selten. Das integrierte Konzept für die Straßenverkehrssicherheit sollte daher auf einem Informationssystem, wie unter Ziffer 3.3 beschrieben, beruhen und den Faktor Mensch in den Mittelpunkt stellen, wobei kollektive Maßnahmen auf eine Verbesserung des Verkehrsverhaltens des einzelnen und die Schaffung von Umständen ausgelegt sein sollten, die ein menschliches Versagen weniger wahrscheinlich machen, um so Unfälle zu vermeiden.

Wenn es zu Unfällen kommt, sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Folgen zu mindern. In diesem Bereich wurde in den letzten Jahren bei der Verbesserung der Fahrzeuge viel erreicht. Vor allem bei der Planung von "entschärften" Infrastrukturen kann allerdings noch viel getan werden.

Darüberhinaus sollen die Verbraucher beim Kauf genauere und zuverlässigere Informationen erhalten, beispielsweise über die Sicherheit der Fahrzeuge. Obwohl das europäische Betriebserlaubnisverfahren sicherstellt, daß alle zugelassenen Fahrzeuge für die Fahrzeuginsassen ein hohes Schutzniveau bieten, so ist offensichtlich, daß diese Standards doch in vielfältiger Weise unterschiedlich sind. Einige können leicht (Modell, Preis, Komfort), aber andere, insbesondere die Sicherheit, können durch den einzelnen Verbraucher nicht überprüft werden. Die Verbraucher sollten daher geeignete Informationen über die Sicherheitswirkung der Fahrzeuge in verschiedenen Unfallsituationen auf Basis von objektiven Tests einschließlich der Systemprüfung des Betriebszulassungsverfahrens.

Verbraucherorganisationen, Automobilclubs und einige Mitgliedstaaten (das Vereinigte Königreich und Schweden) haben kürzlich derartige Testverfahren zum Vergleich der Sicherheit von Fahrzeugen in einer bestimmten Klasse (Programme zur Bewertung von Neufahrzeugen) durchgeführt. Allerdings unterscheiden sich die Testverfahren untereinander, auch im Vergleich zu den vorgeschriebenen Prüfungen. Darüberhinaus werden die Tests selektiv durchgeführt und erstrecken sich nicht auf alle Fahrzeuge einer Kategorie.

Um verwirrende Informationen an die Verbraucher und Verzerrungen auf den Fahrzeugmärkten zu vermeiden, beabsichtigt deshalb die Kommission, die Bemühungen um eine Zusammenarbeit bei diesen Programmen unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Verfahren zu stimulieren und zu unterstützen.

Bei der Durchführung dieser Maßnahmen sollte die Gemeinschaft dem Beispiel von Staaten folgen wie den USA, Japan und Australien, wo seit einiger Zeit Bewertungssysteme durchgeführt worden sind. Diese Entwicklung bedeutet, daß der Faktor Mensch in der Straßenverkehrssicherheit eine bedeutendere Rolle spielen könnte, in dem ein "Markt für die Straßenverkehrssicherheit" geschaffen wird, der den Verbraucher befähigt, seine Kaufentscheidung auf objektive Urteile hinsichtlich der Sicherheitsmerkmale der Kraftfahrzeuge zu gründen.

Es sollte betont werden, daß derartige Bewertungssysteme eine ergänzende Maßnahme zu den gesetzlichen Verpflichtungen des Betriebszulassungsverfahrens darstellen, wonach alle Neufahrzeuge den obligatorischen Aufpralltest und andere Sicherheitskriterien erfüllen müssen.

Die Koordinierung der Bewertungssysteme durch die Kommission sollte u.a. auf folgenden Grundsätzen beruhen:

- fundierte und objektive Prüfbestimmungen;
- alle Fahrzeuge einer Fahrzeugklasse müssen geprüft werden;
- die Bewertung der Gesamtsicherheit des Kraftfahrzeugs sollte auch die Wirksamkeit der aktiven Sicherheitsmaßnahmen zur Unfallvermeidung wie Bremsen, ABS-Systeme, Beleuchtung und Straßenlage umfassen.

Darauf aufbauend wird das Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit der Kommission für die kommenden Jahre, das in Anhang III dargestellt ist, wie folgt unterteilt:

I. Informationssammlung und -verbreitung zur Ermittlung und Überwachung

- . der Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in der gesamten EU;
- . der Zielbereiche;
- . der Zielgruppen;
- . wirksamer Maßnahmen (darunter möglicher Nutzen von Maßnahmen, die durchgeführt werden können und Bewertung der Wirksamkeit der bereits durchgeführten Maßnahmen);
- . der schnellen Weitergabe von Information und optimalen Verfahren in der gesamten Gemeinschaft;
- . der Um- und Durchsetzung der Rechtsvorschriften.

- II. Einleitung und Unterstützung von Aktionen und Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen unter besonderer Berücksichtigung des Faktors Mensch und der Wechselbeziehung zur Umwelt.

Diese Maßnahmen umfassen Vorschriften, Pilotprojekte und Kampagnen zur Stärkung des Problembewußtseins, der Kenntnisse und der körperlichen Verfassung des Straßenbenutzers, erweiterte Kontrollverfahren und technische Maßnahmen zur Schaffung von fehlersichereren Bedingungen.

- III. Einleitung und Unterstützung von Aktionen und Maßnahmen zur Minderung der Folgen, wenn es zu einem Unfall kommt.

In diesem Bereich sind der Schutz der Straßenbenutzer durch Sicherheitsgurt, Helm und aufprallsicherere Fahrzeuge sowie Vorschläge zur Entwicklung von EU-Normen und Leitlinien für eine "entschärfte" Infrastruktur geplant.

Die Hauptelemente des Programms 1997-2001 lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Empfehlung der Kommission zur Berücksichtigung der sehr hohen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in einer mehr verbreiteten Anwendung von Kosten-Nutzen-Untersuchungen hinsichtlich Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen.
- <u>Integriertes EU-Informationssystem</u> mit Informationen über Unfallstatistiken, Risikodaten, Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen, Forschung, optimale Verfahren und Durchsetzung - Maßnahmen gegen <u>Übermüdung</u> und gegen Fahren unter dem Einfluß von <u>Alkohol, Medikamenten und Drogen</u> - <u>Technologie- und Telematikanwendungen</u> für mehr Sicherheit beim Fahren - Koordinierung und Unterstützung eines Bewertungsverfahrens, um den Verbrauchern wissenschaftlich fundierte Informationen über die Sicherheit der Fahrzeuge geben zu können

Das vorgeschlagene Aktionsprogramm wird das Subsidiaritätsprinzip absolut wahren, da die Straßenverkehrssicherheit ein bedeutendes Element der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik darstellt; Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene sind auch zwingend erforderlich im Hinblick auf die Funktionsweise des Binnenmarktes oder aus Gründen des sich dadurch ergebenden hohen Mehrwertes (z.B. Übermittlung von Informationen, Mitteilung der besten Praxis usw.).

Die Kommission wird sicherstellen, daß im Rahmen des üblichen Verfahrens die erforderlichen Ressourcen für das Program beantragt werden. Sie wird die Verkehrssicherheitslage in der Gemeinschaft ebenso beobachten wie auch einen Fortschrittsbericht rechtzeitig vorlegen.

ANHANG I

Ergebnisse des Aktionsprogramm 1993 und zusätzlicher Maßnahmen

I. Gesetzgeberische Maßnahmen

1993 geplante gesetzgeberische Maßnahmen	Verabschiedet durch:	Vorschläge für eine Richtlinie oder Verordnung
	(i) Rat oder (ii) EP und Rat oder (iii) Kommission	
Datenbank der Gemeinschaft über Straßenverkehrsunfälle (CARE)	(i) Entscheidung 93/704/EG vom 30.11.1993 (ABl. L 329, 30.12.93, p.63)	
Fahrzeugsicherheit (Harmonisierung der technischen Vorschriften über Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen)		
- Pkw : - Seitenaufprall - Frontalaufprall - Widerstandsfähigkeit der Sitze - Sicherheitsgurte mit Retraktoren für die äußeren Rücksitze - Einstellbare obere Verankerung - Beleuchtung und Blinkanlage	(ii) Richtlinie 96/27/EG vom 20.05.96 (ABl. Nr. L 169, 08.07.96, S. 1) (ii) Richtlinie 96/79/EG vom 16.12.96 (ABl. Nr. L 18, 21.01.97, S. 7) (iii) Richtlinie 96/37/EG vom 17.06.96 (ABl. Nr. L 186, 25.07.96, S. 28) (iii) Richtlinie 96/36/EG vom 17.06.96 (ABl. Nr. L 178, 17.07.96, S. 15) (iii) Richtlinie 96/38/EG vom 17.06.96 (ABl. Nr. L 187, 26.07.96, S. 95)	Richtlinienvorschläge, die demnächst der Kommission vorgelegt werden

* • Busse: Brennverhalten (Reisebusse) Sonderbestimmungen für Busse, Reisebusse und Kleinbusse (Sicherheit im Hinblick auf Türen, Stufen, Notausgänge, usw.)	(iii) Richtlinie 95/28/EG vom 24.10.95 (ABl. Nr. L 281, 23.11.95, S.1)	Richtlinienvorschlag, der demnächst der Kommission vorgelegt wird
• Lkw Unterrahrschutz vorne Kopplung **	/ (ii) Richtlinie 94/20/EG vom 30.5.94 (ABl. Nr. L 195, 29.7.94, S.1)	Verordnung 93 der Wirtschaftskommission für Europa (fester Unterrahrschutz) wird im Hinblick auf Forschungsprojekte über energieabsorbierende Unterrahrschutzsysteme bewertet, um über die Notwendigkeit von EU-Vorschriften zu entscheiden
• Fahrzeuge, alle Kategorien : Elektromagnetische Verträglichkeit + Alarmsysteme	(iii) Richtlinie 95/54/EG vom 31.10.95 (ABl. Nr. L 266, 8.11.95, S.1) (iii) Richtlinie 95/56/EG vom 8.11.95 (ABl. Nr. L 286, 29.11.95, S.1)	
• Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge: Harmonisierung der technischen Unterschiede (Beleuchtung, Bremsen, Sicherungssysteme, Helme)		KOM (93)449 endg. - KOM 470 geändert durch KOM (95)493 endg. und KOM (96)450 endg. Zur Zeit im Konzertierungsverfahren
Technische Überwachung der Kraftfahrzeuge		
• Richtlinie zur Festlegung von Mindestanforderungen für Bremsanlagen	(iii) Richtlinie 94/23/EG vom 8.6.94 (ABl. Nr. L 147, 14.06.94, S. 6)	

Konsolidierte Richtlinie einschließlich zu testende Ausrüstung zur Drosselung	<i>(i) Richtlinie 96/96/EG vom 20.12.1996 (ABl. Nr. L 46, 17.2.97, S. 1)</i>	
---	--	--

Gefahrgut		
Rahmenrichtlinie über den Gefahrguttransport auf der Straße (ADR)	<i>(i) Richtlinie 94/55/EG vom 21.11.1994 (ABl. Nr. L 319, 12.12.94, S. 7)</i>	
" (wie verabschiedet durch) zur Unterstützung der Bestimmungen für die Fahrschulungsbildung	<i>(iii) Richtlinie 96/86/EG vom 13.12.1996 (ABl. Nr. L 335, 24.12.96, S. 43)</i>	
Rahmenrichtlinie über die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) (wichtig für die Straßenverkehrssicherheit beim intermodalen Verkehr)	<i>(i) Richtlinie 96/49/EG vom 23.07.1996 (ABl. Nr. L 235, 17.09.96, S. 25)</i>	
" (wie verabschiedet durch)	<i>(iii) Richtlinie 96/87/EG vom 13.12.1996 (ABl. Nr. L 335, 24.12.96, S. 45)</i>	
Einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße	<i>(i) Richtlinie 95/50/EG vom 6.10.1995 (ABl. Nr. L 249, 17.10.95, S. 35)</i>	
Ernennung und berufliche Qualifikation von Sicherheitsberatern für den Gefahrguttransport auf der Straßen, Schiene und Binnenwasserstraßen	<i>(i) Richtlinie 96/35/EG vom 03.06.1996 (ABl. Nr. L 145, 19.06.96, S. 10)</i>	
Ortsbewegliche Druckgeräte Zulassung und regelmäßige Inspektion von Geräten für den Gefahrguttransport und regelmäßige Inspektionen durch benannte Stellen		<i>Vorschlag für eine Richtlinie vor dem Rat und dem EP (vorgeschlagener Termin für Inkrafttreten 1.1.1999) KOM(96)647 endg.</i>
Gewichte und Abmessungen unter anderem in bezug auf die Harmonisierung der höchstzulässigen Abmessungen der Fahrzeuge M2, M3, N2, N3 + ihrer Anhänger O3 und O4 : im nationalen und internationalen Verkehr)	<i>(i) Richtlinie 96/53/EG vom 25.7.96 (ABl. Nr. L 235, 17.9.96, S. 59)</i>	
Überwachung der Fahrzeit		
Verordnung über ein digitales Überwachungsinstrument (Fachograph)		<i>KOM(94)323 endg. - 94/0187(SYN) (ABl. Nr. C 243, 31.08.94, S. 8) geändert durch KOM(95)550 endg. - 94/0187(SYN) (ABl. Nr. C 25, 31.01.96, S. 5)</i>

	Führerschein		
**	Ausnahme von der Bestimmung des Anhangs III der Richtlinie 91/439/EWG des Rates hinsichtlich der Dioptrien von Brillen der Fahrer der Gruppe 2	(iii) <i>Entscheidung 96/427/EG vom 10.07.96 (ABl. Nr. L 175, 13.7.96, S. 34)</i>	
	Kodierungssystem für Zusatzinformationen im Führerschein		<i>Die (1993 geplante) Studie wurde durchgeführt und hat zu einem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein. KOM(96)55 endg. - 96/0040(SYN) geändert durch KOM(96)556 endg. /2 96/0040(SYN) geführt</i> <i>Gemeinsamer Standpunkt des Rates (EG) Nr. 9/97 vom 20.12.1996 (ABl. Nr. C 69 vom 5.3.1997, S. 7)</i>

* : 1993 wurde dem Rat ein diesbezüglicher Vorschlag unterbreitet, der aber bisher noch nicht angenommen wurde

** : Diese Aktion war im Programm über Straßenverkehrssicherheit von 1993 nicht aufgeführt.

II. Studien, die möglicherweise zu gesetzgeberischen Initiativen führen

1993 geplant	Inhalt	Stand
<u>Erziehung der Straßenbenutzer und Fahrausbildung</u>		
• Spezielle Maßnahmen für die Beförderung von Schulkindern • Schulung für Mopedfahrer	Studie über ein anschauliches Bilddiagramm für die Beförderung von Kindern mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Versuche und Bewertung Studie über Fahrerlaubnis für Mopedfahrer	Beendet November 1995 Beendet Juni 1996
<u>Sozialgesetzgebung</u>		
• Wirksamere Kontrolle der Fahrzeiten für Berufsfahrer	Studie über den Zusammenhang zwischen Fahrzeiten von Berufsfahrern und der Straßenverkehrssicherheit	Angefangen am 9.11. 1995; Ergebnisse für Juni 1997 erwartet
<u>Alkoholeinfluß</u>		
• Normung und Zulassung von Geräten zur Messung des Blutalkoholspiegels	/	/
<u>Infrastruktur und Straßenverkehrssicherheit</u>		
• Sichtbarkeit von Straßenmarkierungen • Wegweiser (Erkundung eines Ansatzes der Gemeinschaft)	Studie über Kriterien für die Sichtbarkeit von Straßenmarkierungen Studien über: Vorschlag für einen Entwicklungsplan für einheitliche europäische Wegweiser Abstimmung von AGR-Abkommen, TERN-Netz und Wegweiserprojekt	Teil I : Januar-Dezember 1996 Teil II : Ende 1997 Beendet Februar 1996 Beendet Februar 1996
<u>Fahrzeugsicherheit</u>		
• Crash-Test (Studie über die Entwicklung eines neuen Verfahrens)	Studie über Aufpralltestverfahren für einen besseren Schutz der Fahrzeuginsassen bei einem Frontalzusammenstoß	Diese im November 1993 beendete Studie hat zu den aufgeführten Richtlinien über Aufprallenergieaufnahme-vermögen geführt

III. Sonstige nicht gesetzgeberische Maßnahmen

1993 geplant	Inhalt	Stand
Planung von Pilotprojekten für den Test und die Überprüfung von Telematiksystemen vor Ort	<i>Planung von Pilotprojekten für den Test und die Überprüfung von Telematiksystemen vor Ort</i>	
-	<i>Leitlinien für die Verkehrssicherheitsanalyse und -beurteilung</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Verwendung von fortschrittlichen Verkehrstelematiksystemen zur Änderung der Normen der geometrischen Straßenauslegung und der Betriebsvorschriften.</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Prototyp zur Überwachung des Fahrverhaltens</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Entwurfhandbuch für Schnittstellen Mensch-Maschine in Fahrzeugen</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Systeme zur Reduzierung von Verzögerungen und Risiken für Fußgänger an Fußgängerüberwegen</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Beurteilung von Telematiksystemen für älterer Fahrer</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Datenbank für Hilfssysteme für Fahrer mit besonderen Bedürfnissen</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Entwurfleitlinien für Fahrhilfen für Fahrer mit besonderen Bedürfnissen</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Sicherheitsbewertung von Unfalldaten- und Fahrtenschreiber</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Beurteilung von intelligenten Geschwindigkeitsregelungs- und Manövriersystemen</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Entwicklung von intelligenten Fahrerhilfssystemen</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Beurteilung der Schnittstellen Mensch-Maschine für Navigationsgeräte, Kollisionswarn- und intelligente Geschwindigkeitsregelungssysteme</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
-	<i>Leitlinien und Methodik für die Systemsicherheitsanalyse und -beurteilung</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>

Im Vierten Rahmenprogramm geplante Forschung		
ARROWS	Studie über die Sicherheit bei Straßenbauarbeiten zur Erstellung eines praktischen Handbuchs für Straßenbauarbeiter.	Projekt im Sept. '96 begonnen., Schlußergebnis (Handbuch) im Aug. '98 erwartet. Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen, Normen und Praktiken für Mai '97 geplant.
MASTER	Studie über die Bewertung und Beurteilung von Geschwindigkeitskontrollmaßnahmen (fortgeschrittene Verkehrstelematik und anderes)	Projekt im Sept. '96 begonnen, Schlußbericht für Aug. '98 erwartet. Bericht über die Literatur zu Geschwindigkeit und Umwelt voraussichtlich für Mai '97 erwartet.
SAFESTAR	Studie über Sicherheitsleitlinien für die Auslegung von Straßen (Straßenauslegungsaspekte, Geometrie und Abmessungen)	Projekt im Aug. '96 begonnen, Schlußbericht für Juli '98 erwartet. Bisher abgeschlossen: - Übersicht über Literatur zu Tunneln und Verkehrsverhalten von Straßenbenutzern; - Bericht über Frontalzusammenstöße und Unfälle, bei denen Fahrzeuge von der Straßen abkommen.
STAIRS	Wissenschaftliche Studie über die Normung von Unfall- und Verletzungsmeldungssystemen	Projekt im Sept. '96 begonnen, Schlußbericht für Aug. '98 erwartet
AC-ASSIST	Validierung autonomer Systeme zur Vermeidung von Zusammenstößen	Projekt im Januar '96 begonnen, Schlußbericht für Dezember '98 erwartet
UDC	Entwicklung und Validierung von autonomen Längsrichtungssteuerungssysteme für Fahrzeuge kombiniert mit einem städtischen Verkehrsteilsystem	Projekt im Januar '96 begonnen, Schlußbericht für Dezember '98 erwartet
CHAUFFEUR	Entwicklung und Beurteilung einer "elektronischen Abschleppstange" für Lkw und Durchführbarkeitsstudie für ein automatisiertes Drift-/Autopilotensystem für Lkw	Projekt im Januar '96 begonnen, Schlußbericht für Dezember '98 erwartet
SAVE	Entwicklung und Beurteilung eines integrierten Systems zur Feststellung der körperlichen Verfassung von Fahrern und für Notfallmanöver	Projekt im Januar '96 begonnen, Schlußbericht für Dezember '98 erwartet

Durchführbarkeitsstudie über Dokumentation zur Straßenverkehrssicherheit		<i>Laufende Gespräche mit ERSF über das gewünschte Format (CD-ROM, INTERNET). Zur Integration in ein EU-Informationssystem</i>
Studie über Versuche mit Fahren in Begleitung, frühzeitige Heranführung an das Fahren und Stufenführerscheine	<i>Vergleichende Studie - Fahrerausbildung in Europa (TRL)</i>	<i>Projekt abgeschlossen - Schlußbericht vorgelegt</i>
Straßenverkehrsausbildung in den Schulen: zentrale Sammlung von Erfahrungen		<i>WP2 Empfehlungen für Ausbildungsprogramme in Grundschulen und weiterführenden Schulen</i>
Studie über den Einfluß von Drogen auf die Straßenverkehrssicherheit		<i>WP1 'Alkohol und Drogen' unterbreitete der Hochrangigen Arbeitsgruppe 1996 ihren Schlußbericht. Die Schlußfolgerungen und Empfehlungen dieses Berichts sind im nächsten Programm berücksichtigt.</i>
Wiederaufnahme von Kampagnen gegen Alkohol am Steuer		<i>Projekte im Rahmen des "Jahres des jungen Kraftfahrers" (Videos usw...)</i>
Aspekte der Werbung, die sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken: Erstellung eines Europäischen Verhaltenskodexes		<i>WP3 'Autowerbung' unterbreitete der Hochrangigen Arbeitsgruppe 1996 ihren Schlußbericht. Die Schlußfolgerungen und Empfehlungen dieses Berichts sind im nächsten Programm berücksichtigt.</i>

ANHANG II

European Commission
Directorate General for Transport
Unit for road transport safety, technology and environmental affairs
(DG VII - B3)

Road Accident Statistics

1. Number of persons killed *

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
B	2 949	2 346	2 398	2 216	2 084	2 090	1 893	1 801	1 961	1 922	1 997	1 993	1 976	1 984
DK	1 208	827	690	662	668	689	665	772	723	698	713	696	634	546
D**	19 123	14 824	13 041	11 674	11 608	11 732	10 189	8 400	8 948	7 967	8 213	7 995	7 906	9 805
GR	1 111	1 482	1 701	1 727	1 920	1 908	1 933	2 048	1 625	1 682	1 682	1 903	1 945	2 050
E	5 456	5 833	6 661	6 409	5 832	6 066	6 275	6 348	7 045	7 615	8 185	9 344	9 032	6 248
F	16 415	14 355	13 672	13 547	13 526	13 021	12 736	11 388	11 947	10 742	11 497	11 474	11 215	9 301
IRL	540	586	564	572	533	536	465	410	389	462	463	480	478	404
I	10 923	10 269	9 135	8 637	8 245	8 223	7 667	7 535	7 571	7 259	7 425	6 859	7 084	7 038
L	132	124	98	100	75	85	70	79	78	68	84	67	70	65
NL	3 181	2 321	1 997	1 807	1 710	1 768	1 616	1 436	1 529	1 485	1 366	1 456	1 370	1 298
A	2 428	2 380	1 890	1 839	1 824	1 906	1 758	1 477	1 448	1 424	1 569	1 519	1 509	1 338
P	1 842	2 549	3 026	3 045	2 809	2 909	2 484	2 438	2 548	2 994	3 294	3 086	3 017	2 504
FIN	1 055	910	561	555	569	604	541	541	612	581	653	734	649	480
S	1 307	1 172	848	784	768	779	801	686	844	673	682	770	772	589
UK	7 501	6 366	5 953	5 846	5 934	5 445	5 699	5 209	5 392	5 108	5 060	5 062	5 373	3 807
TOTAL	75 171	66 355	62 213	59 419	58 066	57 726	54 721	50 570	52 642	50 680	52 853	53 408	53 032	47 313

NOTES

* Persons killed are all persons killed within 30 days from the day of the accident. For countries not using this definition corrective factors were applied.

Source of corrective factors: ECMT (GR: 1,12 - E: 1,3 - F: 1,09 - I: 1,07 - A: 1,065 only up to 1991 - P: 1,3)

** Before 1991 only West Germany data are considered

Source: CARE - EUROSTAT - IRF

2. Number of Persons Injured**

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
B	105 233	82 132	82 304	79 588	77 683	79 397	79 678	74 514	79 861	81 934	84 851	86 676	88 160	80 657	77 109	76 015	73 338
DK	26 164	20 400	15 751	14 311	14 400	13 806	14 383	14 627	14 121	12 714	12 503	12 353	11 267	10 265	10 514	9 930	9 757
D*	530 231	457 415	500 463	475 944	467 188	489 210	466 033	422 096	443 217	424 622	456 436	449 397	448 158	505 500	516 800	505 600	516 000
GR	24 705	24 795	28 410	28 773	32 376	29 990	33 722	32 589	28 953	27 980	29 371	28 914	27 391	28 949	30 284	29 910	29 722
E	86 455	93 314	107 115	106 183	100 151	112 272	115 528	127 766	137 145	153 388	165 847	169 411	155 476	148 450	129 949	118 065	114 526
F	322 200	353 059	339 632	334 289	321 369	301 422	284 906	270 799	259 009	237 638	244 042	236 000	225 860	205 968	198 104	189 020	180 832
IRE	9 269	7 198	8 504	8 283	8 006	7 946	8 210	7 818	8 327	8 409	8 437	8 803	9 429	9 876	10 189	9 833	10 231
I	228 236	229 898	222 873	225 242	217 426	219 744	217 533	212 628	213 159	217 511	228 186	216 329	221 024	240 624	240 831	215 818	238 932
L	2 367	2 883	1 483	2 141	1 964	2 118	2 117	1 997	1 983	1 625	1 927	1 862	1 777	1 639	2 656	1 642	1 575
NL	68 225	59 979	56 623	53 505	52 213	52 471	50 676	48 450	50 081	49 189	47 981	50 296	52 032	47 278	48 069	47 728	46 581
A	72 653	68 348	64 367	64 213	64 132	64 784	62 962	61 338	59 783	57 242	57 843	58 557	62 041	58 080	49 714	46 410	46 581
P	28 806	40 576	41 174	46 489	45 073	38 771	41 241	39 560	42 911	54 568	59 532	60 804	63 329	69 535	70 986	66 710	62 163
FIN	16 028	14 157	8 442	9 072	9 117	9 373	9 198	9 563	10 762	10 752	11 909	11 434	12 758	11 547	9 899	7 806	8 080
S	23 537	20 809	19 246	18 554	19 277	19 803	20 635	18 627	21 614	19 294	20 879	21 656	22 497	21 057	20 727	19 741	21 083
UK	355 847	318 584	320 779	318 994	328 362	303 139	318 705	314 969	321 451	307 844	313 400	322 305	341 592	316 829	317 557	313 163	323 476
TOTAL	1 899 956	1 793 247	1 817 166	1 785 581	1 758 446	1 744 246	1 724 927	1 657 340	1 692 377	1 664 710	1 743 144	1 734 799	1 742 811	1 756 254	1 733 488	1 657 391	1 682 836

NOTES

* Data not comparable between Member States

** Before 1991 only West Germany data are considered

Source: CARE - EUROSTAT - IRF

3. Number of Passenger cars registered

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
B	2 033 934	2 576 907	3 158 737	3 206 472	3 230 951	3 262 713	3 300 248	3 342 704	3 406 721	3 487 818	3 613 571	3 697 353	3 833 294	3 928 906	4 020 933	4 109 601	4 210 197
DK	1 076 900	1 297 300	1 389 547	1 447 319	1 432 838	1 460 136	1 505 935	1 564 450	1 617 832	1 645 057	1 654 126	1 655 677	1 590 345	1 593 866	1 604 638	1 674 939	1 662 346
D*	14 376 484	18 161 179	23 236 080	23 680 911	24 035 907	24 688 843	25 377 637	26 059 297	27 223 810	28 304 184	29 190 322	30 152 399	30 695 082	31 309 166	32 578 950	39 202 068	39 917 577
GR	226 499	414 096	877 916	912 016	998 315	1 042 840	1 151 037	1 264 375	1 369 173	1 432 577	1 507 952	1 605 181	1 735 523	1 777 484	1 829 100	1 958 544	2 075 605
E	2 377 726	4 806 833	7 556 511	7 943 325	8 354 050	8 714 076	8 874 442	9 273 710	9 643 448	10 318 526	10 787 424	11 467 727	12 010 717	12 537 099	13 102 285	13 440 694	13 790 400
F	12 470 000	15 520 000	19 130 000	19 750 000	20 300 000	20 600 000	20 800 000	21 090 000	21 500 000	21 970 000	22 520 000	23 010 000	23 550 000	23 810 000	24 020 000	24 385 000	24 900 000
IRL	393 459	510 651	734 371	774 594	709 000	718 555	711 098	708 546	711 067	736 595	749 459	773 390	796 406	828 225	858 498	891 027	900 000
I	10 200 000	15 060 809	17 688 236	18 603 369	19 616 106	20 388 599	20 888 210	22 494 641	23 495 460	24 307 000	25 280 250	26 267 431	27 300 000	28 200 000	29 000 000	29 700 000	30 200 000
L	91 186	116 671	128 612	133 315	137 824	141 081	145 849	151 640	156 048	162 481	168 476	177 011	183 404	191 588	200 740	208 847	217 754
NL	2 691 607	3 400 000	4 515 000	4 594 000	4 629 000	4 728 000	4 817 700	4 901 100	4 950 000	5 118 000	5 251 000	5 371 000	5 509 000	5 569 000	5 658 000	5 755 000	5 884 000
A	1 196 584	1 720 722	2 248 950	2 312 932	2 361 071	2 414 466	2 468 452	2 530 800	2 609 000	2 684 000	2 784 000	2 902 949	2 991 284	3 100 014	3 244 920	3 367 626	3 479 595
P	513 478	873 351	1 268 969	1 345 988	1 428 820	1 517 599	1 600 738	1 701 709	1 236 000	1 587 111	1 530 706	1 474 300	1 605 000	1 800 000	2 020 000	2 210 000	2 400 000
FIN	711 968	996 284	1 225 931	1 279 192	1 352 055	1 410 458	1 473 975	1 546 094	1 619 848	1 698 671	1 795 908	1 886 895	1 926 326	1 909 787	1 936 329	1 872 933	1 872 588
S	2 287 709	2 780 264	2 882 956	2 893 242	2 935 985	3 006 760	3 090 981	3 151 195	3 253 601	3 366 570	3 482 656	3 578 042	3 600 000	3 621 114	3 600 000	3 566 040	3 600 000
UK	11 540 300	13 747 000	14 772 000	14 943 000	15 303 000	15 543 000	16 055 000	16 453 000	16 981 000	17 421 000	18 432 000	19 266 000	19 742 000	19 737 000	19 870 000	20 102 000	22 700 000
TOTAL	62 087 834	81 961 867	100 809 796	103 819 675	106 826 022	109 637 096	112 251 302	116 274 261	119 775 028	124 249 590	128 757 852	133 295 355	137 068 383	139 913 368	148 544 393	152 444 317	157 810 000

NOTES

* Before 1991 only West Germany data are considered

Source: EUROSTAT - IFF.

4. Number of Persons killed per million passenger cars registered

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
B	1450	910	759	691	639	641	574	539	572	549	544	539	515	423	372	362	366
DK	1122	637	497	457	459	458	442	483	447	424	431	420	399	380	360	334	328
D	1330	816	561	493	483	475	402	322	329	281	281	265	258	361	283	254	246
GR	4905	3578	1938	1894	1921	1828	1679	1620	1187	1174	1122	1185	1121	1128	1120	1046	987
E	2295	1214	880	807	698	696	707	685	731	738	759	815	752	705	597	533	453
F	1316	925	715	686	686	632	612	540	556	489	511	499	476	440	412	405	374
IRL	1372	1148	768	738	752	745	654	578	547	627	618	595	600	537	483	484	449
I	1071	682	516	464	420	403	368	335	322	289	294	261	280	288	276	240	233
L	1448	1063	762	750	544	602	480	521	506	419	499	379	382	433	344	373	289
NL	1227	683	442	393	369	371	335	293	309	280	260	271	249	230	221	215	221
A	2029	1389	841	795	772	789	712	583	555	530	564	523	505	476	432	381	385
P	3587	2919	2385	2262	1966	1917	1552	1432	2061	1886	2152	2093	1880	1788	1527	1222	1043
FIN	1482	913	449	434	421	428	367	350	378	342	364	387	337	331	310	258	256
S	571	425	294	271	258	259	260	218	259	200	196	215	214	206	211	177	164
UK	650	463	403	391	388	350	349	317	317	293	274	262	272	241	220	197	168
TOTAL	1211	810	617	572	544	527	487	435	440	408	410	401	387	397	353	321	298

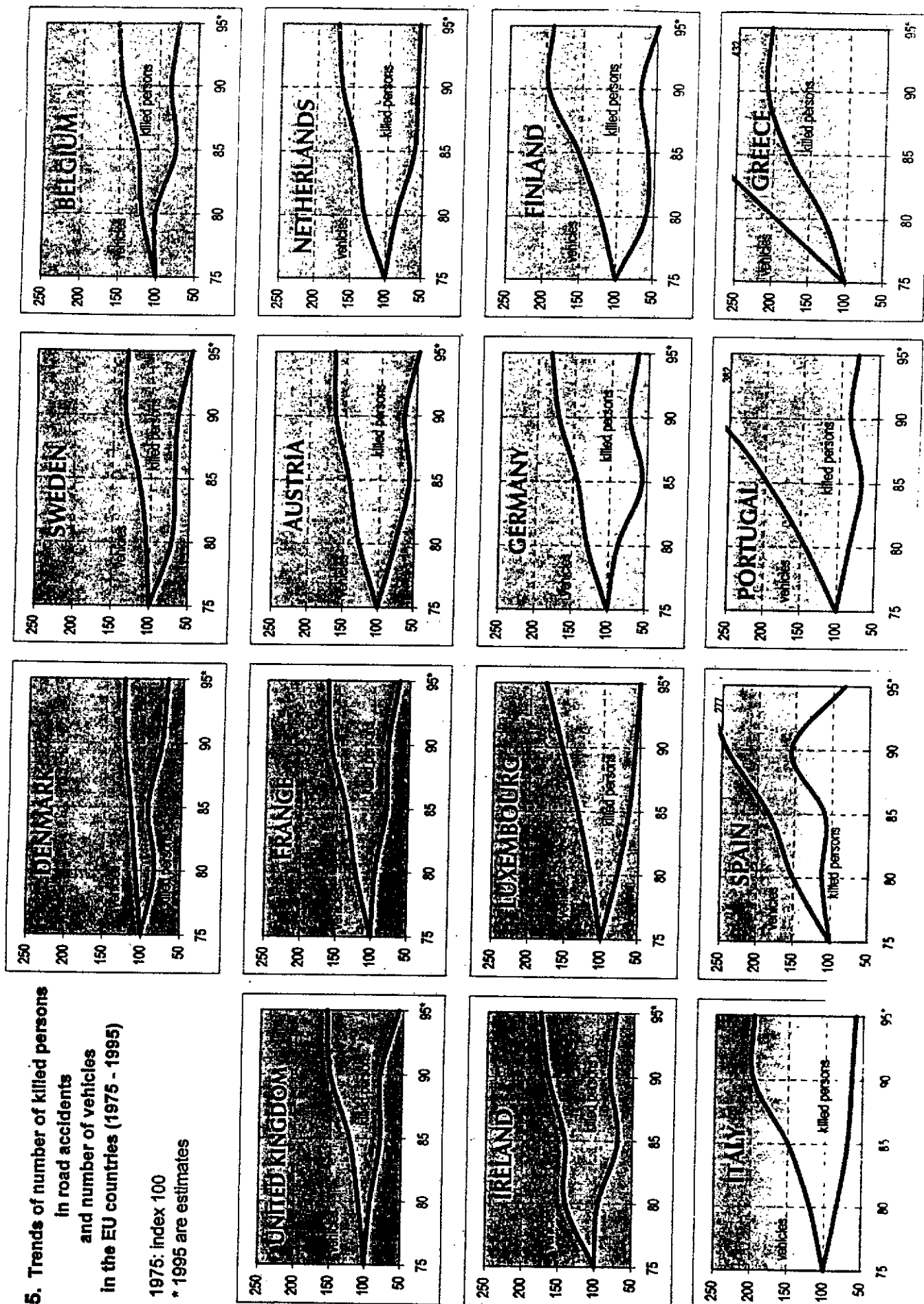
NOTES

* Before 1991 only West Germany data are considered

**5. Trends of number of killed persons
in road accidents
and number of vehicles
in the EU countries (1975 - 1995)**

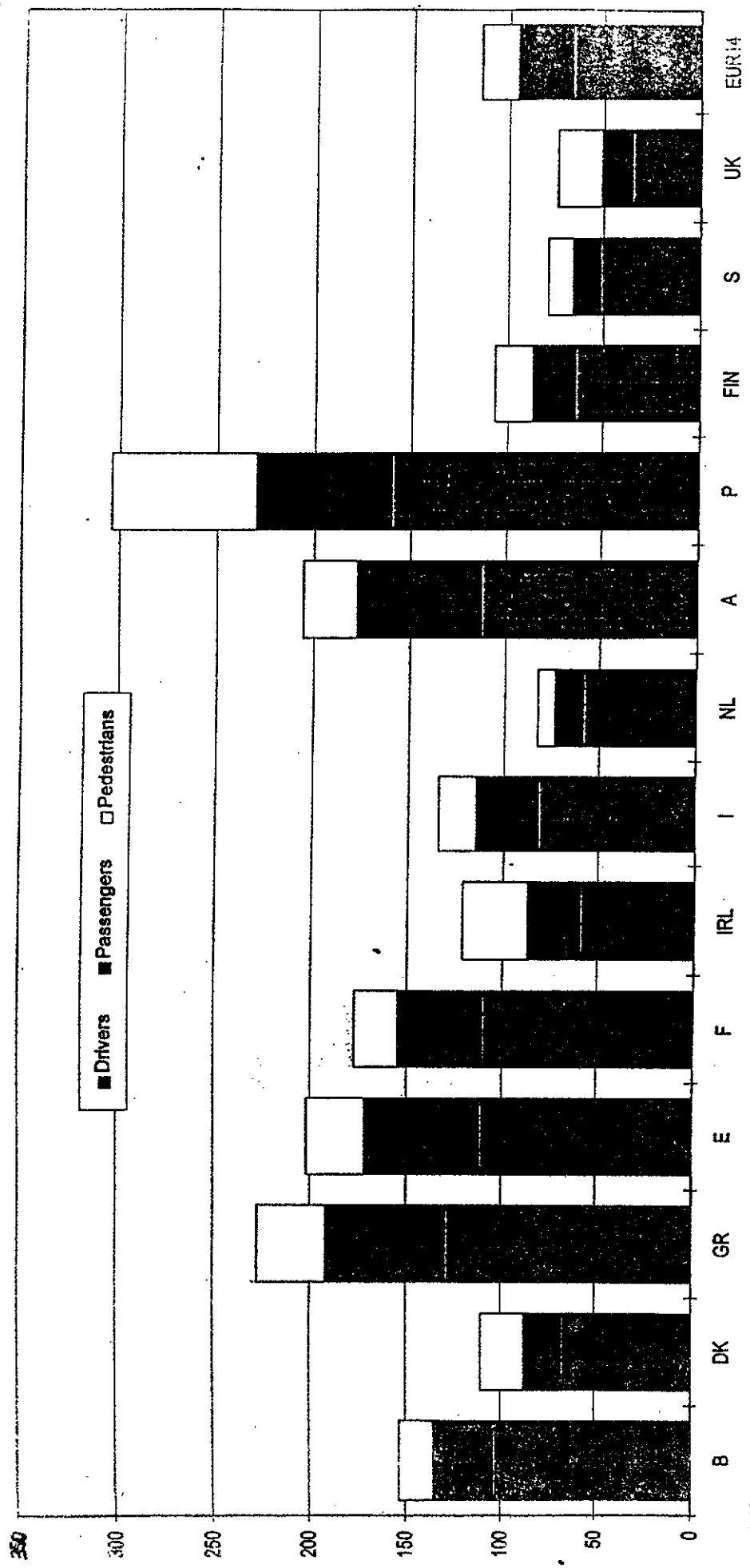
1975: index 100

* 1995 are estimates



6. Persons killed* by million inhabitants - (1991-1994)

CASE - Community road accident database



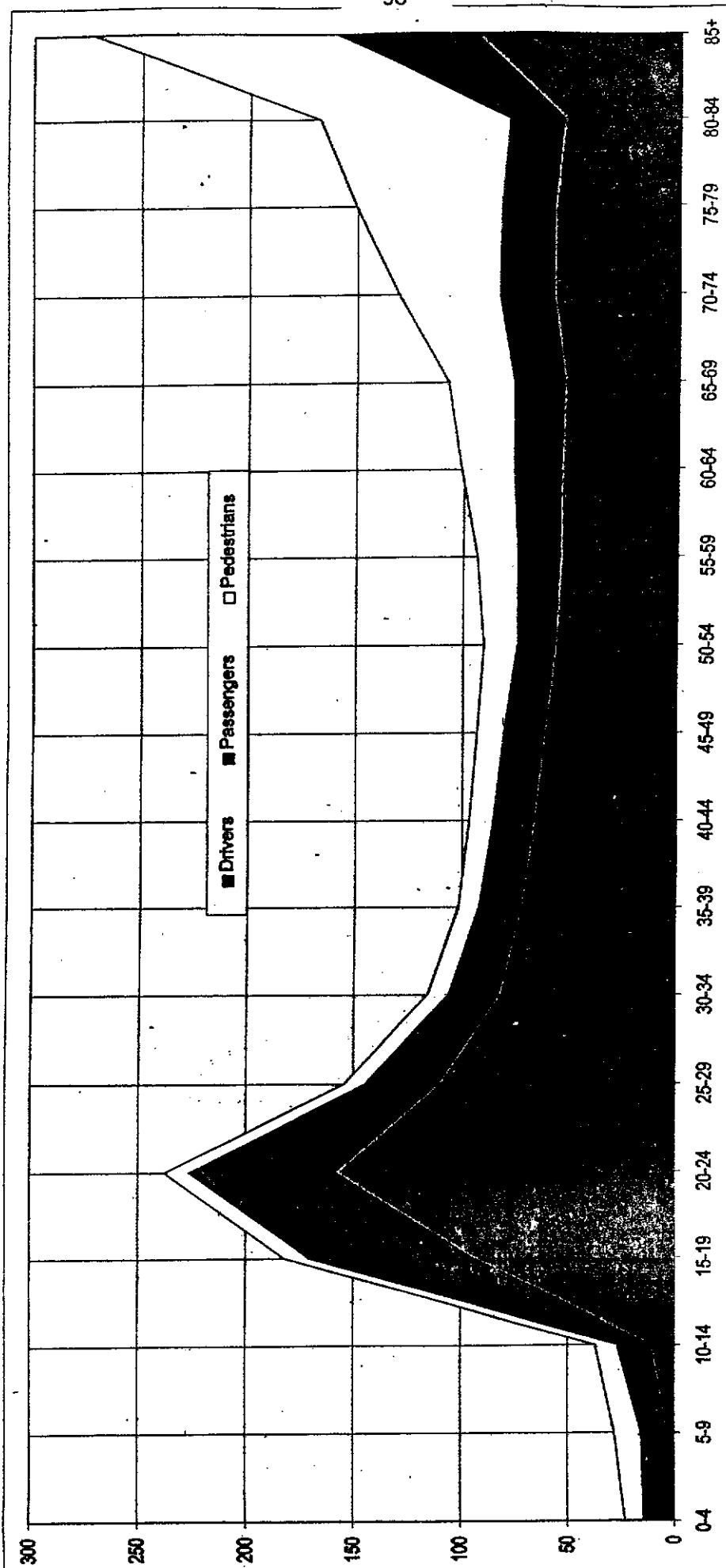
*1. Persons killed are all persons killed within 30 days from the day of the accident. For countries not using this definition corrective factors were applied

2. Source of corrective factors: ECMT (GR: 1.12 - E: 1.3 (up to 1993) - F: 1.09 - I: 1.07 - P: 1.3)

3. Source of population data: EUROSTAT

7. Persons killed* by million inhabitants per Age Group - (1991-1994)

CARE - Community road accident database



NOTE: Figures related persons killed in a particular age group in relation to existing population in that age group

* 1. Persons killed are all persons killed within 30 days from the day of the accident. For countries not using this definition corrective factors were applied

2. Source of corrective factors: ECMT (GR: 1.12 - E: 1.3 (up to 1993) - F: 1.09 - I: 1.07 - P: 1.3)

3. Source of population data: EUROSTAT

Arbeitsprogramm der Kommission 1997-2001

<u>Thema</u>	<u>Wichtige Maßnahmen</u>	<u>Stand/Fristen</u>
Empfehlung zur Anwendung des 1 Million ECU-Kriteriums	Das erklärende Memorandum wird eine Bewertung der Kosten und Nutzen der Anwendung dieses Kriteriums in der Gemeinschaft beinhalten	1997

Bereich I: Informationssammlung und -verbreitung

A. Integriertes EU-Informationssystem		
EU Straßensicherheitsüberwachungs(system)	regelmäßige Veröffentlichungen siehe Unfallzahlen für die gesamte EU im Vergleich zu den Voraussagen	ab 1997
CARE-Datenbank	Unfalldatenbank der Gemeinschaft auf der Grundlage von nicht aggregierten Daten, die durch die Mitgliedstaaten übermittelt wurden	wird derzeit aufgebaut auf der Grundlage der Entscheidung 93/704/EG Beurteilung der ersten drei Jahre in einem getrennten Bericht (KOM ...)
CARE plus	Harmonisierung der Unfalldaten in der CARE-Datenbank	ab 1996
Risikodaten	Integration von Verkehrsdaten zur Ergänzung von Unfalldaten zur Verbesserung der Analyse	Durchführbarkeit 1997 Integration 1998
Genaue Daten	Spezielle Datensammlung über den Unfallort für eine genauere Info und Verbesserung der Analyse	in Bearbeitung (STAIRS, Ursache) (ERSF, Unfallursache)
Ad-hoc-Untersuchungen	Untersuchungen zu einer besseren quantitativen und qualitativen Bewertung von speziellen Maßnahmen	soll mit interessierten Mitgliedstaaten ins Leben gerufen werden

Schneller Indikator	Jüngste Entwicklungen bei den vorläufigen Daten über Verkehrstote (beschränkte Veröffentlichung)	in Bearbeitung
EU-Infosystem über Umsetzung von Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten	Dokumentation mit den wichtigsten Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten	Durchführbarkeitsstudie 1997
EU-Infosystem über jüngste internationale Forschung in diesem Bereich	Dokumentation über Forschung	Durchführbarkeitsstudie zur Ermittlung des Bedarfs, der Inhalte, Bereiche, Formate usw.
Kommunikationsstrategien	Austausch von Erfahrungen über die wirksamste Information über Strategien	Projekt des ERSF für 1997/98
Indikatoren über die Straßenverkehrssicherheit auf Ebene der EU	Meßinstrumente, die zur Bewertung der Ergebnisse getrennter Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit verwendet werden können (z.B. Erfolg bei der Durchsetzung)	sollen ab 1998 entwickelt werden
EU-Infosystem mit Leitlinien	Dokumentation über optimale Verfahren zur Durchsetzung der Beachtung von Verkehrsschildern und -signalen und Infrastrukturauslegung	ab 1998
Integriertes EU-Informationssystem	Bei den Bemühungen um die Straßenverkehrssicherheit ist die Zugänglichkeit von Informationen von zentraler Bedeutung. Ein auf der CARE-Datenbank aufbauendes unabhängiges EU-Informationssystem könnte dazu beitragen.	Durchführbarkeitsstudie 1997 zur Ermittlung der Integration der genannten Elemente in ein zugängliches und aktuelles Infosystem
B. Zusätzliche Tätigkeiten im Bereich der Information		

Untersuchung Sartre II	Großangelegte Untersuchung zur Feststellung der Eigenschaften von Autofahrern und des Fahrverhaltens in 13 EU-Ländern (alle Mitgliedstaaten außer DK und L). Auswertung der Ergebnisse gefolgt von einer eingehenden Analyse der ausgewählten Themen.	Fortsetzung der mit dem Projekt Sartre I 1997/98 begonnen Arbeiten
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Polizei	Schaffung eines Netzes der Verkehrspolizei und vollziehenden Behörden beispielsweise im Bereich der Fahrerlaubnis und Tachographen	Erstes Kontakttreffen 1996. On- line zugängliches Netz ist in den kommenden Jahren geplant.
Unabhängige Unfalluntersuchung	Aufnahme von Gesprächen darüber, ob unabhängige Stellen zur Untersuchung von Verkehrsunfällen wünschenswert wären (analog zu Luftverkehrsunfällen)	Erste Sondierungsgespräche mit der ITSA (International Transportation Safety Association) 1997.
Kosten-Nutzen-Analyse von Maßnahmen im Bereich Straßenverkehrssicherheit	Systematische Vorausschau und Überprüfung der Kosten und Nutzen von verschiedenen Maßnahmen im Bereich Straßenverkehrssicherheit	Im Rahmen von FP5

Bereich II: Unfallvermeidung

<u>Thema</u>	<u>Wichtige Maßnahmen</u>	<u>Stand/Fristen</u>
A. Unmittelbare Auswirkung auf Nutzer 1 Führerschein (Können und Verhalten) Anwendungsrichtlinie 91/439/EG Art. 12 Abs. 3	Schaffung eines Netzes zwischen den Mitgliedstaaten einheitliche Führerscheinvorschriften	1998 wird die Kommission mit den Mitgliedstaaten die Notwendigkeit und die geeigneten Mittel für einen leichteren Informationsaustausch prüfen.
Führerscheine mit Mikrochips	Bericht über die Elemente, die möglicherweise in Zukunft auf den Mikrochips auf Führerscheinen verzeichnet werden können	Vorschläge im Jahr '97/98
Führerscheinprüfungen	Beurteilung der Unterschiede bei der Anwendung von Anhang II durch die Mitgliedstaaten	ab 1998
Anhang III (gesundheitliche Anforderungen)	Anpassung an den medizinischen und technischen Fortschritt durch Ausschuß	im Bearbeitung
Art. 11 Richtlinie 91/439	facultative Unterklassen	Vorschlag '98/99
Zulassung von Führerscheinneulingen	Verbesserte Methoden/Strategien für die Sicherheit von Führerscheinneulingen (Folgemaßnahmen der WP2 der Hochrangigen Arbeitsgruppe)	'98/99 Arbeitsgruppe einzurichten
Führerscheinentzug	Gegenseitige Anerkennung des Führerscheinentzugs durch einen Mitgliedstaat, in dem der Betroffene nicht ansässig ist	Gerichtliche Zusammenarbeit (dritter Pfeiler des Vertrags) mit Beobachterstatus für die Kommission

Abstände der ärztlichen Untersuchungen der beruflichen und älteren Fahrer	Harmonisierung erforderlich im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung und aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit	Vorschlag 1999
2. Körperliche Verfassung		
Alkohol	* Einheitlicher zulässiger Höchstwert für den Blutalkoholspiegel von 0,5‰ für Straßenbenutzer * Förderung von Analysen der ausgeatmeten Luft als Maß für den Alkoholspiegel * Wiedenzulassung von Fahrern, denen wegen Fahrens in alkoholisiertem Zustand der Führerschein entzogen wurde	KOM (88) 707 endg. (beim Rat) Folgemaßnahmen der WP1 der Hochrangigen Arbeitsgruppe Folgemaßnahmen der WP1 der Hochrangigen Arbeitsgruppe
Drogen/Medikamente	Entwicklung von Prüfmethode, die an der Straße durchgeführt werden können Warnhinweise auf Medikamenten	in Zusammenarbeit mit den interessierten Mitgliedstaaten sind für 1997 Studien vorgesehen Folgemaßnahmen der WP1 der Hochrangigen Arbeitsgruppe
Übermüdung	Wirksame Kontrolle der Fahrzeiten von Berufsfahrern	Vorschläge KOM(93) 323 und KOM(95)550 Laufende Diskussion im Rat
Automatische Systeme zur Überwachung des Zustands der Fahrer	Eingebaute Systeme in Fahrzeugen zur Bewertung der körperlichen Verfassung des Fahrers (Übermüdung, Einfluß von Alkohol oder Drogen) und der Beachtung der Verkehrsvorschriften durch den Fahrer und zum Auslösen von Warnsystemen oder Geräten, die den Fahrer vom Weiterfahren abhalten	laufende Forschung
3. Aufklärung		
Aufklärung der Öffentlichkeit über die Risiken	EU-weite Informationskampagnen, die besonders auf Risikogruppen ausgerichtet sind	Unterstützung von Kampagnen (mit dem ERSF)

Erhöhung der Attraktivität von sichereren Transportmitteln	Förderung des Umstiegs vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel, was die Straßenverkehrssicherheit deutlich erhöhen würde	Bürgernetz und Folgemaßnahmen ab 1997
Verbesserte Werbung	Annahme eines Verhaltenskodexes für die Werbung zur Stimulierung von Werbung, die die Straßenverkehrssicherheit fördert	Folgemaßnahmen der WP 3 der Hochrangigen Arbeitsgruppe
Private Fahrausbildung	Unerfahrene Fahrer (z.B. Führerscheinneulinge) brauchen weiter Hilfe in verschiedenen kritischen Fahrsituationen. In privaten Fahrausbildungssystemen sollten diese Situationen ermittelt und unmittelbar bzw. nach der Fahrt sollten Tips gegeben werden.	Folgemaßnahme des Ariadne-Projekts (Telematikanwendungen für den Verkehr) und Forschung ab 1998
Unfallsschreiber in Kraftfahrzeugen	Unfallsschreiber registrieren wichtige Daten über einen Zusammenstoß und erleichtern die Unfallanalyse erheblich (schwieriger, da bei ABS-Systeme keine Bremsspuren zurückbleiben). Mit Unfallsschreibern treten weniger Unfälle auf, da die Fahrer vorsichtiger sind.	Geplante Folgemaßnahmen des Samovar-Projekts (Drive II).
Berücksichtigung des jeweiligen Risikos bei der Berechnung der tatsächlichen Versicherungsbeiträge	Im Grünbuch über faire und effiziente Preise wurde anerkannt, daß: - die Versicherungsprämien nicht die gesamten Kosten der Unfälle und der Unfallfolgen decken - die einzelnen Prämien orientieren sich nicht an dem potentiellen Risiko der Straßenbenutzer	Die Kommission wird Gespräche mit den Versicherungsgesellschaften und Mitgliedstaaten über Methoden zur Verbesserung der Internalisierung der Kosten der Straßenverkehrssicherheit aufnehmen.

Verkehrssicherheitsmodell (4. Rahmenprogramme)	Entwicklung von: - einem Modell für ein Sicherheitsbescheinigung für Fahrzeuge - ein Modell für Fahrzeugsicherheitsinformationen für Verbraucher - und ein Modell für die Berechnung von Kfz-Steuern nach sozioökonomischen Kosten der Verkehrsunfälle und den Schadstoffemissionen	Projekt soll im April '97 beginnen. Schlußbericht für Mitte '99 erwartet
B. Umfeld der Benutzer		
Geschwindigkeitsregler für Schwerlastkraftwagen	Obligatorischer Einbau und Verwendung von Geschwindigkeitsreglern	Beurteilung der Auswirkungen der Richtlinien 92/6 und 92/24 (Bericht 1997/98)
Geschwindigkeitsregler für andere Fahrzeugkategorien	Ausweitung auf alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Variable Geschwindigkeitsregler für sämtliche Fahrzeuge	ist auf der Grundlage des Berichts über die Auswirkungen zu beschließen Forschung
Fahrtinformation (Datenübertragung über Funk, digitaler Verkehrsfunk)	Einrichtung von Informationssystemen; EU-weite Einrichtung erforderlich	wird in D und NL eingerichtet, Informationsaustausch, Pilotprojekte
Wetterbezogenes Verkehrsmanagement	Einrichtung von lokalen Überwachungs- und Fahrerinformationssystemen	wird in D und F eingerichtet, Informationsaustausch, Pilotprojekte
Schaltbare Geschwindigkeitsangaben auf Autobahnen und auf den Pkw-Anzeigen	Information des Fahrers, damit er seine Geschwindigkeit den Umständen anpassen kann	Informationsaustausch, Pilotprojekte
Intelligentes Gaspedal	Gerät, das den Widerstand des Gaspedals erhöht, wenn eine Geschwindigkeitsverringerung nötig ist	Pilotphase, Möglichkeit der serienmäßigen Einführung durch Vorschriften sollte geprüft werden
Flexibler Geschwindigkeitsregler	Automatische Anpassung der Geschwindigkeit in Abhängigkeit vom Abstand zum nächsten Fahrzeug	Testphase für Busse. Einführung dieser vorhandene Technologie in anderen Fahrzeugen sollte ab 1998 in Erwägung gezogen werden

Sichtverbesserung	Ausstattung von Fahrzeugen mit UV-Scheinwerfern, Infrarotdetektoren oder Radarsystemen	Prototypen werden getestet
Hinderniserkennungssysteme	Fahrhilfesysteme, die Fahrer vor Hindernissen warnen (z.B. schwache Straßenbenutzer)	Pilotphase, serienmäßige Einführung sollte gefördert werden; Haftungsprobleme müssen gelöst werden
Verbesserte Sichtbarkeit von schwachen Straßenbenutzern	Einführung eines Kodexes für die Benutzung von gut sichtbaren und reflektierenden Kleidungsstücken im Verkehr	Mittel und Know-How vorhanden. Unterstützung von Normen zu prüfen.
Fahren mit Abblendlicht bei Tageslicht	Abblendlicht während des Tages zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorrädern anderen Fahrzeugen	Pilotversuch mit interessierten Mitgliedstaat(en)
Technische Überwachung der Kraftfahrzeuge	Regelmäßige Inspektion von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Sicherheitsaspekte, z. B. Bremsen, Reifen und Beleuchtung	Vorschlag zur Ausweitung der Richtlinie 96/96/EG auf zweirädrige Fahrzeuge 1997/98
Sicherheitsberater für Gefahrguttransporte	Ernennung von Personen in Unternehmen, die mit der Überwachung sämtlicher mit dem Gefahrguttransport verbundener Tätigkeiten betraut werden	Richtlinie 96/35/EG soll von den Mitgliedstaaten bis zum 1.1.2000 umgesetzt werden. Vorschlag für weitere Maßnahmen im Bereich einheitlicher Ausbildungsbestimmungen in Vorbereitung
Verkehrsmanagement	Definition der Straßennetzhierarchie; physische Trennung von schwachen Straßenbenutzern, wenn erforderlich	als Folgemaßnahme der WP4 der Hochrangigen Arbeitsgruppe müssen Leitlinien mit Unterstützung der Kommission festgelegt werden
Verbesserung der Infrastruktur durch Telematikinstrumente	Geometrische Straßenauslegungsstandards können hinsichtlich der Sicherheit verbessert werden, indem mögliche integrierte Telematikinstrumente als Fahrerhilfen	Folgemaßnahmen zum HOPIES-Projekt (Telematikanwendungsprogramm für den Verkehr)

Bewertung der sicherheitstechnischen Auswirkungen	Die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit sollte, wie die Umweltauswirkungen auch, bei Entscheidungen über den Bau der Infrastruktur systematisch bewertet werden	Entwurf von Leitlinien wird 1997/98 in der Hochrangigen Arbeitsgruppe diskutiert. Soll in einer ersten Phase auf das transeuropäische Straßennetz und andere EU-finanzierte Vorhaben angewandt werden.
Bewertung der Systemsicherheit	Vor der Einführung neuer Geräte oder Systeme, muß die Systemsicherheit bewertet werden (Zuverlässigkeit, Fehlersicherheit, usw.)	Leitlinien und Methode des PASSPORT-Projekts (Telematikanwendung für den Verkehr) müssen weiterbehandelt werden
DUMAS (4. Rahmenprogramm)	Entwicklung und Bewertung von Sicherheitsmanagementstrategien für die Stadt; Validierung in Feldstudien in der gesamten EU	Projekt im Jan. '97 begonnen. Schlußbericht für Ende '98 geplant

Bereich III: Minderung der Unfallfolgen

Thema	Wichtige Maßnahmen	Stand/Fristen
Anschnallen und Rückhaltesysteme für Kinder Dem Bericht der Kommission KOM(96)244 zufolge ist die Richtlinie 91/671/EWG im Hinblick auf die Anschnallpflicht umgesetzt. Durch Durchsetzung/Aufklärung sollte die Anschnallrate weiter verbessert werden.	Eine verstärkte Verwendung von Rückhaltesystemen bis zu 95% würde die Zahl der Verkehrstoten im Jahr um 7.000 in der EU heruntersetzen.	Austausch von optimalen Verfahren/Zielvorgaben Vorschlag einer Ausweitung der Richtlinie 91/671/EWG auf bestimmte Kleinbus- und Reisebuskategorien 1997/98
Tragen von Motorrad- und Fahrradhelmen	Sturzhelme verhindern 50% der Kopfverletzungen in dieser Gruppe	Unterstützung von Werbekampagnen und Austausch von optimalen Verfahren für die Durchsetzung
Aufprallenergieaufnahme- vermögen von Kraftfahrzeugen	Mindeststandards für das Aufprallenergieaufnahme- vermögen von Neuwagen werden erstmals auf EU-Ebene ab 1998 durch die Typgenehmigungsrichtlinien über den Seitenaufprall und Frontalaufprall eingeführt. Es bestehen aber immer noch große Unterschiede zwischen Pkw der gleichen Fahrzeugklasse, was das Aufprallenergieaufnahme- vermögen angeht. Daher führen verschiedene Regierungen und Verbraucherverbände Vergleichstestprogramme durch, um die Verbraucher über die Vergleichswerte zu informieren.	Marktkräfte sollten eine wichtige Rolle spielen. Den Verbrauchern müssen wissenschaftlich fundierte Informationen zur Verfügung stehen. Die Kommission sollte 1997/98 die Koordinierung übernehmen.
ADRIA (4. Rahmenprogramm)	Konstruktion von neuartigen Dummies für die Bewertung von Verletzungen bei Frontalzusammenstößen	Projekt im Feb. '97 begonnen. Schlußbericht für Jan. '99 geplant

Kompatibilität (4. Rahmenprogramm)	Forschungsprojekt zur Formulierung von Designempfehlungen zur Verbesserung der Kompatibilität von Pkw bei einem Zusammenstoß	Projekt soll im April '97 anlaufen. Schlußbericht sind für Mitte '99 geplant.
"Freundliches" Design von Kraftfahrzeugen	Pkw und Lkw sollten so konstruiert sein, daß die andere (schwächere) Partei bei einem Unfall möglichst wenig geschädigt wird	- Entwicklung von Kompatibilitätsnormen und Prüfverfahren (erste Studien laufen) - Vorschlag für eine Typgenehmigungsrichtlinie für eine fußgängerfreundliche Frontkonstruktion (1998) - energieabsorbierender Unterfahrschutz für Lkw - '95 begonnene Forschung sollte '98 zu Vorschlägen für Designparameter führen. - Geschlossener Seitenschutz für Lkw (Vorschlag für Rechtsvorschriften zur Änderung von Richtlinie 89/297/EG, durch die u. a. ein Einbau nicht mehr freigestellt, sondern vorgeschrieben wird, soll 1998/99 ausgearbeitet werden)
"Entschärfte" Straßenauslegung	Die Pfosten von Leitplanken sind für Motorradfahrer bei Unfällen extrem gefährlich Gefahrenherde sollten ermittelt und behoben werden	Vorbereitung einer Empfehlung für eine Abdeckung Entwicklung von Leitlinien für systematische Audits und Abhilfemaßnahmen
automatische Störfallerfassungssysteme und Notfalldienste	Einrichtung von intelligenten Verkehrsüberwachungssystemen	Technologie reif zur Umsetzung
Notrufsystem	GPS-System in Verbindung mit GSM-Mobilkommunikation	Feldversuche

Unfallopferversorgung	- erste Hilfe - Notversorgung vor Ort - Traumazentren Entwicklung von Notfallwarnsystemen im Auto	Unterstützung der Kommission bei der Bereitstellung von - Leitlinien für optimale Verfahren - Informationsaustausch - Forschung
-----------------------	--	--

Finanzbogen

1. Bezeichnung der Maßnahme: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der EU - Programm für 1997-2001
2. Haushaltslinien: B-2-702 und B-2-704.
möglicherweise weitere Haushaltslinien (beispielsweise Forschung, B6-7161)
3. Rechtsgrundlage
Artikel 75 EG-Vertrag
4. Beschreibung der Maßnahme
 - 4.1. Allgemeines Ziel: Förderung und Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft durch gesetzgeberische und sonstige Maßnahmen
 - 4.2. Dauer: unbefristet
5. Vorschlag für die Einstufung der Ausgaben/Einnahmen
 - 5.1. *Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)*
 - 5.2. *Getrennte Mittel (GM)*
6. Art der Ausgaben/Einnahmen

Zuschuß zwecks Kofinanzierung mit anderen öffentlichen und/oder privaten Geldgebern in einer Höhe von prinzipiell bis zu 50% zu Maßnahmen zur Erreichung der Gemeinschaftsziele.

Beitragsleistung zu internationalen Organisationen des Verkehrssektors.

Verträge mit Beratern oder (öffentlichen oder privaten) Unternehmen über die Bereitstellung der notwendigen Informationen und die Durchführung der erforderlichen Untersuchungen zur Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrssicherheitspolitik.

Ausarbeitung der Gemeinschaftsnormen, vor allem für die Sicherheit.

Außerdem fallen Ausgaben für Studien, Sachverständigensitzungen, Konferenzen und Kongresse sowie für Informationsmaßnahmen und Veröffentlichungen an, die unmittelbar dem Ziel der jeweiligen Maßnahme dienen, ausgenommen Ausgaben für die administrative Abwicklung dieser Maßnahme und für die allgemeine Verwaltung (s. Mitteilung der Kommission vom 22.4.1992).

7. Finanzielle Auswirkungen

7.1. Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme

Die geplanten Maßnahmen bestehen im wesentlichen in Zuschüssen für öffentliche und private Einrichtungen, die der Kommission den Gemeinschaftszielen entsprechende Projekte unterbreiten möchten. Die Gesamtkosten dieser Projekte sind je nach Umfang, Dauer, geographischer Ausdehnung usw. sehr unterschiedlich.

Beispiele:

- finanzielle Unterstützung einzelstaatlicher Maßnahmen im Rahmen des europäischen Jahres des jungen Kraftfahrers 1995, die von den zuständigen nationalen Behörden aufgrund ihres Interesses für die Gemeinschaft und ihrer allgemeinen Bedeutung ausgewählt wurden.

Die Kosten dieser Aktionen werden von den Projektplanern festgelegt; laut Vertrag kann die Kommission die Berechnung dieser Kosten kontrollieren und prüfen, ob sie verglichen mit gleichwertigen Dienstleistungen unter wettbewerblichen Bedingungen akzeptabel sind.

Für Studien und Dienstleistungen werden die Kosten anhand von Voranschlägen spezialisierter Anbieter von Verkehrsleistungen im Wege des Wettbewerbs festgelegt.

7.2 Aufschlüsselung nach Art der Maßnahme

	Haushalt 1997	HVE 1998	1999
Pilotprojekte	1	1	1
Datensammlung	1	1,5	1,5
Aufklärungskampagnen, Informationsweitergabe	3	2,5	2,5

7.3 Unmittelbar mit der Maßnahme verbundene Verwaltungsausgaben

Informationsmaßnahmen und Veröffentlichungen		
1997	1998	1999
0,2	0,2	0,2

7.4 Fälligkeitsplan für die mehrjährigen Maßnahmen

Gegenstandslos, da die Höhe der Mittel jedes Jahr im Rahmen des Haushaltsverfahrens festgelegt wird.

8. Vorgesehene Betrugsbekämpfungsmaßnahmen

Vor Auszahlung prüfen die Kommissionsdienststellen die Zuschüsse bzw. die Erbringung der verlangten Dienstleistungen und in Auftrag gegebenen Vorbereitungs-, Durchführbarkeits- oder Bewertungsstudien unter Berücksichtigung der vertraglichen Verpflichtungen und der Grundsätze der wirtschaftlichen Haushaltsführung. Alle Vereinbarungen oder Verträge, die die Kommission mit den Begünstigten schließt, enthalten Schutzbestimmungen gegen Mißbrauch (Kontrolle, Berichterstattung usw.). Diese Maßnahmen werden durch Inspektionen vor Ort und externe Audits ergänzt.

9. Angaben zur Kosten-Wirksamkeits-Analyse

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

9.1.1 Einzelziele der vorgeschlagenen Maßnahme:

Mit der Verwirklichung des Binnenmarktes hat sich sowohl der Berufsverkehr als auch der Freizeitverkehr innerhalb der Gemeinschaft vervielfacht. Aus diesem Grund ist die Sicherheit des Straßenverkehrs zu einem im Maastrichter Vertrag festgeschriebenen vorrangigen Anliegen der Gemeinschaft geworden, das seinen Ausdruck in Maßnahmen findet, die für die Gemeinschaft nachgewiesenermaßen wichtig sind, beispielsweise:

- technische Harmonisierung im Straßenverkehr und der Straßenverkehrsvorschriften,
- Angleichung der Rechtsvorschriften, technischen Normen sowie der Verwaltungskontrollen, durch welche die Sicherheit des Landverkehrs gewährleistet werden soll,
- Reduzierung der Risiken des Gefahrguttransports.

Der externen Dimension wird Rechnung getragen durch Maßnahmen zur Förderung der Verkehrspolitik außerhalb der Gemeinschaft, insbesondere in Mittel- und Osteuropa und im Mittelmeerraum, wo die Bedingungen des Marktzugangs auszuhandeln sind, die den Grundprinzipien der Politik zur Entwicklung einer dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität entsprechen.

9.1.2. Zur Zielgruppe gehören Verkehrsunternehmen und -nutzer sowie die für diesen Bereich zuständigen nationalen und internationalen Verwaltungen und insbesondere repräsentative Organisationen auf europäischer Ebene.

9.2. Begründung der Maßnahme

Da eine Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft angestrebt wird, ist eine Betrachtung des sozioökonomischen Nutzens für die Gemeinschaft angebracht. In den jüngsten Studien über die sozioökonomischen Kosten von Straßenverkehrsunfällen werden deren Gesamtkosten in der Gemeinschaft auf 145 bis 162 Mrd. ECU pro Jahr geschätzt, wenn das Leiden der Menschen berücksichtigt wird.

Die nachweisbaren Kosten der Verkehrsunfälle betragen etwa 45 Mrd. ECU pro Jahr. Da jedes Jahr 45 000 Menschen Verkehrsunfällen zum Opfer fallen, bedeutet das, daß sich jede Maßnahme zur Rettung eines Menschenlebens lohnen würde, die bis zu 1 Mio. ECU kostet.

Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Fahrerverhaltens müssen auf die Synergie zwischen nationalen Maßnahmen und auf die Verstärkung der Wirkung ausgerichtet sein und gleichzeitig auch Skaleneinsparungen ermöglichen. Die Kommission wird durch ihre Teilnahme als Katalysator für nationale Initiativen und für die finanzielle Unterstützung seitens des öffentlichen (auf nationaler und lokaler Ebene) und privaten Sektors fungieren.

Die Bereitstellung und der Austausch von Informationen ermöglicht es Staaten, von den Erfahrungen anderer zu profitieren, und führt zu einer Anhebung und Angleichung der Sicherheit in Europa (das Unfallrisiko auf den Straßen ist zum Beispiel in Portugal viermal höher als im Vereinigten Königreich). Mit Hilfe des CARE-Systems sollen Probleme bei der Straßenverkehrssicherheit festgestellt und quantifiziert, aber auch die Wirksamkeit der Maßnahmen gemessen werden (Entscheidung des Rates 93/704/EG vom 30.11.1993).

In bezug auf die Verbesserung der passiven/aktiven Sicherheit der Straßenfahrzeuge stehen die Aufgabe und die Zuständigkeit der Gemeinschaft eindeutig fest: technische Harmonisierung im Rahmen des Binnenmarktes (Fahrzeugtypgenehmigung). Aus diesem Grund müssen alle technischen Aspekte, die zu einer Verbesserung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über aktive und passive Fahrzeugsicherheit beitragen können, eingehend untersucht werden.

Angesichts des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs in der Gemeinschaft müssen der Verkehrsfluß und die Verkehrssicherheit dadurch verbessert werden, daß den Straßenbenutzern möglichst vertraute Bedingungen (Verkehrszeichen, Verkehrsvorschriften usw.) bei ihren Fahrten geboten werden.

Besondere Aufmerksamkeit muß die Kommission dem grenzüberschreitenden Gefahrguttransport zu Lande widmen, um die notwendigen Vorbeugemaßnahmen treffen zu können.

9.3. Follow-up und Bewertung der Maßnahme

9.3.1. Ausgewählte Leistungsindikatoren: Unfallstatistiken, ein Überwachungssystem für die EU-Straßenverkehrssicherheit und spezielle Berichte über gezielte Maßnahmen

9.3.2. Methode und Zeitplan für die Beurteilung: übliche Kontrollen

10. Verwaltungskosten (Einzelplan III, Teil A des Haushalts)

Die tatsächliche Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel erfolgt nach Maßgabe des jährlichen Beschlusses der Kommission über die Zuteilung der Ressourcen unter Berücksichtigung der von der Haushaltsbehörde bewilligten zusätzlichen Planstellen und Haushaltsmittel.

10.1 Auswirkungen auf den Personalbedarf (nicht für Forschung)

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
		<u>Dauer- Planstellen</u>	<u>Planstellen auf Zeit</u>	Personal der betr. GD oder Dienststelle	Heranziehung v. zusätzlichem Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	4		3	1	unbegrenzt
	B	2		1	1	unbegrenzt
	C	1		1		
Sonstige Ressourcen		1		1		
Insgesamt		8		6	2	

308/97

10.2 Globale finanzielle Auswirkungen im Hinblick auf zusätzliche personelle Ressourcen

ECU

	Betrag	Berechnungsweise
Beamte	158 000	$1 \quad A \quad \times \quad 90 \, 601$ (Durchschnittskosten A6) $1 \, B \times 67 \, 101$ (Durchschnittskosten B4) Insgesamt: 157 702 aufgerundet auf 158 000
Bedienstete auf Zeit	-	
Sonstige Ressourcen (Angabe der Haushaltslinie)	-	
Insgesamt	158 000	

10.3 Auswirkungen auf andere Betriebsausgaben

ECU

Haushaltslinie	Betrag	Berechnungsweise
	0	
Insgesamt	0	

06.06.97**Beschluß
des Bundesrates**

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen:

"Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union" - Programm für 1997-2001

KOM(97) 131 endg.; Ratsdok. 7447/97

Der Bundesrat hat in seiner 713. Sitzung am 6. Juni 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bundesrat nimmt die Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über ein "Programm für 1997 bis 2001 zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union" zur Kenntnis. Er unterstreicht die Notwendigkeit, den politischen Stellenwert der Straßenverkehrssicherheit weiter anzuheben. Bei der Darlegung der "Aktionsfelder" handelt es sich sämtlich um diskussionswürdige Bereiche; die in der Mitteilung der Kommission gezogenen Schlussfolgerungen zu diesen "Aktionsfeldern" bedürfen aber noch vertiefter Prüfung. So kann z. B. bei der Erwähnung einer Verpflichtung für alle Kraftfahrzeuge, auch am Tage mit Licht zu fahren, nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht angenommen werden, daß bei einer solchen Maßnahme für die mittel- und südeuropäischen Staaten mit hoher Verkehrsdichte innerorts wie außerorts unter Berücksichtigung der dort vorherrschenden Lichtverhältnisse die Vorteile gegenüber möglichen Nachteilen überwiegen.

Die in der Mitteilung der Kommission als "Hauptelemente des Programms 1997 bis 2001" zusammengefaßten Maßnahmen sind ebenfalls in vollem Umfang diskussionswürdig. Maßnahmen der dort genannten Art sind grundsätzlich notwendig. Solche Maßnahmen sollten in enger Kooperation der Mitgliedstaaten, jedoch unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in dem jeweiligen Mitgliedstaat, erörtert und durchgeführt werden.