

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/5827 Nr. 2.16 —

Mitteilung der Kommission an den Rat über ein Aktionsprogramm
zur Straßenverkehrssicherheit
— KOM(93) 246 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 8096/93«

A. Problem

Das Aktionsprogramm enthält eine Reihe von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Verhütung von Verkehrsunfällen. Hierzu zählen neben anderem die Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle, Maßnahmen zur Fahrzeugsicherheit, zur Erziehung der Verkehrsteilnehmer, zur Verbesserung des Fahrverhaltens auch unter Berücksichtigung des Einflusses von Alkohol, Drogen und Müdigkeit sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten auf der Straße.

B. Lösung

Für eine gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle besteht kein Bedarf. Vielmehr sind die Grundlagen für die Erhebung der Daten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu harmonisieren, um die Voraussetzungen für vergleichende Analysen zu schaffen. Vor dem Hintergrund des Subsidiaritätsprinzips wird eine Zuständigkeit der Europäischen Union nur bei verkehrswirtschaftlichen Fragen, nicht aber bei Angelegenheiten des Verkehrsverhaltens gesehen.

Mehrheit im Ausschuß.

C. Alternativen

Zustimmende Kenntnisnahme der Vorlage.

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der EG-Verkehrsministerrat wird am 29./30. November 1993 das Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit nach Beratung in den Verkehrsministerräten unter belgischer Präsidentschaft beschließen.

Für die bevorstehenden Verhandlungen wird die Bundesregierung darin unterstützt, daß

1. vor allem eine Vereinheitlichung der statistischen Daten der EG-Mitgliedstaaten herbeigeführt werden muß, um eine vergleichende Analyse der Ursachenforschung und Übertragbarkeit der Ergebnisse zu ermöglichen,
2. kein Bedarf einer zentralen Datenbank bei der EG besteht, weil die derzeitigen dezentralen Datenbanken in den Mitgliedstaaten mit ständiger Zugriffsmöglichkeit durch die EG kostengünstig und effizient nutzbar sind,
3. die Frage der Zuständigkeit der EG auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit nach dem Subsidiaritätsprinzip (Artikel 75, Artikel 3 b EG-Vertrag)
 - bei verkehrswirtschaftlichen Fragen gegeben ist,
 - bei Verkehrsverhalten keine Zuständigkeit der EG gegeben ist, sondern weiterhin nationale Zuständigkeit greift.

Bonn, den 1. Dezember 1993

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Elke Ferner

Berichterstatterin

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(93) 246 endg.

Brüssel, den 9. Juni 1993

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

**Über ein Aktionsprogramm
zur Straßenverkehrssicherheit**

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung

- 1.1 Bedeutung des Problems
- 1.2 Rückblick
- 1.3 Orientierungen und Zweck dieser Mitteilung

2. Besitzstand im Bereich der Verkehrssicherheit

- 2.1 Fahrzeugtechnische Aspekte
- 2.2 Fahrverhalten
- 2.3 Andere Bereiche der Verkehrspolitik mit erheblicher Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr

3. Bereits vorliegende Vorschläge für legislative Maßnahmen und weitere laufende Aktionen und Forschungen

- 3.1 Bereits vorliegende Vorschläge für legislative Maßnahmen
- 3.2 Weitere laufende Aktionen
- 3.2 Forschungsprogramme zur Sicherheit im Straßenverkehr

4. Programm zur Sicherheit im Straßenverkehr

- 4.1 Leitlinien
- 4.2 Aktionsschwerpunkte und neue Maßnahmen

5. Durchführung des Programms

6. Schlußfolgerungen

- 3 -

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

Über ein Aktionsprogramm
zur Straßenverkehrssicherheit

1.

EINLEITUNG

1.1 Bedeutung des Problems

Von allen Verkehrsträgern verursacht die Straße die meisten Unfälle. Die Zahlen sprechen für sich, sie zeigen das Ausmaß des Problems der Unsicherheit auf den Straßen deutlich auf.

Jahr für Jahr kommen auf den Straßen der Gemeinschaft 50.000 Menschen bei Unfällen ums Leben, und mehr als anderthalb Millionen werden verletzt.

Seit Unterzeichnung des Römischen Vertrags erreichte die Zahl der Unfalltoten in den zwölf EG-Ländern insgesamt fast die Zwei-Millionen-Grenze, die Zahl der Verletzten betrug mehr als vierzig Millionen.

Nach Meinung von Experten kann der volkswirtschaftliche Schaden dieser Unfälle für die Gemeinschaft mit etwa 70 Mrd. ECU pro Jahr angesetzt werden, wobei dies ein Mittelwert ist, da die Schätzungen je nach verwendeter Methode zwischen 45 und 90 Mrd. ECU schwanken.

Die Unsicherheit des Straßenverkehrs muß jedoch nicht als etwas Unabwendbares hingenommen werden. Zwar wäre es nicht realistisch zu hoffen, daß man sie ganz beseitigen könnte, doch haben sich die in zahlreichen Ländern getroffenen Maßnahmen als wirkungsvoll erwiesen, da die Zahl der Unfälle und der Verkehrstoten spürbar zurückgegangen ist.

Die Verkehrssicherheit und insbesondere die Sicherheit des Straßenverkehrs ist daher eine Hauptsorge aller, die im Bereich der Verkehrspolitik der Gemeinschaft Verantwortung tragen.

In dem Weißbuch über "die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik"⁽¹⁾ heißt es hierzu, daß "die nach der Vollendung des Binnenmarkts zu erwartende Entwicklung die Notwendigkeit geeigneter Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrssicherheit noch deutlicher werden läßt. Aus eben diesem Grunde enthält der Vertrag über die Europäische Union eine Änderung des Artikels 75, wonach Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zum Bestandteil der Gemeinsamen Verkehrspolitik zu machen sind".

(1) KOM(92) 494 endg., am 2. Dezember 1992 von der Kommission angenommen.

- 4 -

In diesem Sinne werden im Weißbuch die Straßenverkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Verkehrsbinnenmarkt untersucht, die sozioökonomischen Kosten für die Allgemeinheit analysiert, die Zuständigkeit der Gemeinschaft auf diesem Gebiet bekräftigt und ein integriertes, auf Qualitätszielen beruhendes und mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbares Konzept für die Verkehrssicherheit angekündigt.

1.2 Rückblick

Bis 1984 wurde die Verkehrssicherheit auf Gemeinschaftsebene nur insofern berücksichtigt, als die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen oder die Freizügigkeit und der freie Warenverkehr durch das Unterlassen von Maßnahmen gefährdet werden konnten. Somit wurde sie nur als Nebenprodukt sektoraler Gemeinschaftspolitiken (technische Vorschriften für den Fahrzeugbau, Sozialvorschriften für den gewerblichen Verkehr, Führerscheine) ins Auge gefaßt.

Im Jahre 1984 verabschiedete der Rat eine Entschließung⁽¹⁾, in der die Notwendigkeit gemeinschaftlicher Maßnahmen auf diesem Gebiet bekräftigt wird. Die Kommission wurde ersucht, ihm hierzu Vorschläge zu unterbreiten, und 1986 wurde zum Europäischen Jahr der Verkehrssicherheit erklärt. Dieses Europäische Jahr der Verkehrssicherheit war zugleich Bezugs- und Ausgangspunkt für die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft, der auch die Ziele berücksichtigte, die vom Europäischen Parlament (u.a. im SEEFELD-Bericht vom 15. Juni 1987) festgelegt worden sind.

Im Jahre 1989 gab die Kommission in ihrer Mitteilung "Sicherheit im Straßenverkehr: Eine vorrangige Aufgabe der Gemeinschaft"⁽²⁾ einen Überblick über die seit 1986 durchgeführten Gemeinschaftsmaßnahmen und kündigte an, daß sie dem Rat ein weiteres Bündel von Vorschlägen für legislative Maßnahmen vorlegen werde.

Die meisten der seit 1986 vorgeschlagenen Maßnahmen sind inzwischen erlassen worden (siehe Kapitel 2), ausgenommen die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung und zur Festlegung des Blutalkoholgehalts, die seit 1989 auf dem Ratstisch liegen. Hierbei kann die Annahme der Richtlinie 91/671/EWG vom 16.12.91⁽³⁾ über die Gurtanlegepflicht und die Benutzung von Rückhaltesystemen für Kinder als bemerkenswerter Einstieg in eine gemeinschaftliche Politik zur Straßenverkehrssicherheit angesehen werden.

(1) Entschließung des Rates vom 19. Dezember 1984, ABl. Nr. C 341 vom 21.12.1984, S. 1.

(2) KOM(88)704 endg. vom 9.1.1989.

(3) ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991.

Im Dezember 1989 beauftragte die Kommission ein aus unabhängigen Experten bestehendes Komitee, eine Bestandsaufnahme der Situation der Straßenverkehrssicherheit im Gebiet der 12 Mitgliedstaaten und Vorschläge zu machen, wie diese verbessert werden kann. Dieses Expertenkomitee hat seinen Bericht (sog. G rondeau-Bericht)⁽¹⁾ im Jahre 1990 vorgelegt.

In einer Entschließung vom 21. Juni 1991⁽²⁾ hat der Rat die Kommission aufgefordert, ein Programm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auszuarbeiten und durchzuführen. Er ersuchte die Kommission, hierzu eine Hochrangige Arbeitsgruppe mit Regierungsvertretern aus den Mitgliedstaaten zu bilden.

Inzwischen ist diese Gruppe mehrere Male zusammengetreten.

Die Vorschläge der Mitgliedstaaten, die laufenden oder geplanten Maßnahmen der Kommission und der G rondeau-Bericht bildeten die Basis für die Arbeiten der Gruppe, die folgende Schwerpunkte hatten:

- Festlegung gemeinsamer Ziele;
- Kriterien zur Festlegung von Prioritäten für das Programm;
- Mittel und Instrumente, um das Programm durchzuführen und weiterzuentwickeln.

Aufgrund dieser Arbeiten wurde der dieser Mitteilung beigelegte Bericht erstellt, der im April 1992 fertiggestellt wurde.

1.3 Orientierungen und Zweck dieser Mitteilung

Mit dieser Mitteilung wird dem vorgenannten Auftrag des Rates entsprochen. Ausgearbeitet wurde sie insbesondere auf der Grundlage des beigelegten Berichts, der die Arbeitsergebnisse der Hochrangigen Gruppe wiedergibt und ein Aktionsprogramm für kurz- und mittelfristige Maßnahmen enthält.

Darüber hinaus erhielt das Vorgehen der Gemeinschaft in diesem Bereich kürzlich starke Unterstützung durch das Europäische Parlament, das am 12. März 1993 ein Programm zur Straßenverkehrssicherheit⁽³⁾ angenommen hat, welches weitgehend mit dem in dieser Mitteilung enthaltenen Programm übereinstimmt.

-
- (1) Bericht der Hochrangigen Expertengruppe über eine europäische Verkehrssicherheitspolitik, Februar 1991.
- (2) Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 21. Juni 1991 betreffend ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit - ABl. Nr. C 178 vom 9.7.1991.
- (3) ABl. Nr. C ... vom ... 1993.

- 6 -

Hauptteile dieser Mitteilung sind neben Kapitel II, in dem der bisherige gemeinschaftliche Besitzstand dargelegt wird, die Kapitel III und IV, in denen die Vorschläge, deren Annahme zur Zeit ansteht, und die übrigen gegenwärtig untersuchten Maßnahmen sowie die kurz- und mittelfristig geplanten Maßnahmen der Kommission auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit erläutert werden.

Dem gesamten vorgeschlagenen Programm liegt das in Artikel 3B⁽¹⁾ des Vertrags über die Europäische Union verankerte Subsidiaritätsprinzip zugrunde, und es spiegelt auch die im Weißbuch angestellten Überlegungen über das Tätigwerden der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit wider.

Angesichts der Unterschiedlichkeit der Situationen in den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Unsicherheit des Straßenverkehrs und des Fehlens leistungsfähiger Instrumente auf Gemeinschaftsebene, mit deren Hilfe sich die Probleme der Straßenverkehrssicherheit einerseits zuverlässig erkennen und messen und die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen der Mitgliedstaaten vergleichen lassen, konnte auf Gemeinschaftsebene bisher keine Kosten/Nutzen-Bewertung vorgenommen werden. Aber von einigen Mitgliedstaaten wird bereits ein solcher Ansatz für bestimmte Maßnahmen verfolgt. Die Hochrangige Gruppe (siehe Punkt 1.2) hat sich in ihrem Bericht vor allem auf einzelstaatliche Erfahrungen gestützt, als sie der Kommission vorschlug, spezifische Maßnahmen in sieben vorrangigen Bereichen zu ergreifen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang der Hinweis, daß die Einrichtung der Datenbank über Unfälle mit Personenschäden, von der im nachstehenden Punkt 4.2.1.1 die Rede ist, es ermöglichen dürfte, dem Ziel eines solchen Ansatzes teilweise gerecht zu werden, um auf diese Weise die Prioritäten besser beurteilen und bestimmen zu können, auf welchem Niveau die mittel- und langfristigen Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene zu ergreifen sind und welchen Charakter sie haben sollen.

(1) Artikel 3B: Die Gemeinschaft wird nur tätig, "sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können".

2.

BESITZSTAND IM BEREICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT

Rechtsvorschriften zur Straßenverkehrssicherheit wurden im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und anderer Politiken erlassen; sie bilden insgesamt einen bedeutenden gemeinschaftlichen Besitzstand und wirken sich - unmittelbar oder mittelbar - positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

2.1 Fahrzeugtechnische Aspekte

- 2.1.1 Die ersten Maßnahmen der Gemeinschaft auf diesem Gebiet reichen in das Jahr 1970 zurück. Auf den Erlass der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG⁽¹⁾, die zuletzt durch die Richtlinie 92/53/EWG⁽²⁾ vom 18. Juni 1992 geändert wurde, folgten über 50 Einzelrichtlinien über die Zulassung und die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge. Eine technische Harmonisierung wurde auch bei land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen durch die Richtlinie 74/150/EWG⁽³⁾ und die Ausarbeitung spezieller Vorschriften für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG)⁽⁴⁾ vorgenommen. Parallel dazu wurden bereits erlassene Richtlinien durch zahlreiche Änderungen an den technischen Fortschritt angepaßt.

Auch wenn diese aufgrund der Artikel 100 und 100a des Vertrages erlassenen Rechtsvorschriften in erster Linie dem Zweck dienten, Hindernisse zu beseitigen, die dem freien Warenverkehr entgegenstehen, wurde der Aspekt der Verkehrssicherheit doch implizit oder ausdrücklich mit berücksichtigt (Beispiel: Bremssystem, Beleuchtungsanlage und Warnleuchten, Verankerung der Sicherheitsgurte, seitliche Schutzvorrichtungen für Lkw, Spritzklappen usw.), und zwar aufgrund von Artikel 100a Absatz 3, der ein hohes Schutzniveau im Bereich der Sicherheit vorsieht.

- 2.1.2 Parallel dazu gibt es Rechtsvorschriften, in denen technische Aspekte geregelt werden, die sich unmittelbar auf die Betriebssicherheit der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge beziehen. Dies ist der Fall bei den beiden Richtlinien über die Mindestprofiltiefe der Reifen (bei Fahrzeugen mit einem Gewicht von unter 3,5 Tonnen)⁽⁵⁾ bzw. den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern (bei Lkws mit einem Gewicht von mehr als 12 t und Kraftomnibussen von mehr als 10 t)⁽⁶⁾.

(1) ABl. Nr. L 42 vom 23.2.1970.

(2) ABl. Nr. L 225 vom 10.8.1992.

(3) ABl. Nr. L 84 vom 28.3.74, S. 10.

(4) ABl. Nr. L 225 vom 1.8.92, S. 72.

(5) Richtlinie 89/459/EWG vom 18.7.1989 (ABl. Nr. L 226 vom 3.8.1989).

(6) Richtlinie 92/6/EWG vom 10.2.1992 (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992).

- 2.1.3 Die Rechtsvorschriften über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge – zunächst die Richtlinie 77/143/EWG über Nutzfahrzeuge⁽¹⁾, später ergänzt durch die Richtlinien über leichte Nutzfahrzeuge⁽²⁾, über die Angleichung der Normen und Verfahren der Überwachung⁽³⁾ und über Pkw⁽⁴⁾ – leisten einen sehr wichtigen Beitrag zur aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit, indem sie dafür sorgen, daß die Kraftfahrzeuge durch eine ordnungsgemäße Wartung in optimalem Zustand erhalten werden.

Mit dem Ziel, ein ausreichendes Sicherheits- und Umweltschutzniveau für alle Fahrzeuge in der Gemeinschaft zu gewährleisten, erließ der Rat zwei Richtlinien, in denen zum einen die Kriterien für die Untersuchung der Bremssysteme und die zu prüfenden Teile⁽⁵⁾ festgelegt und zum anderen Grenzwerte für die Auspuffgase und die Trübung der Rauchgasemissionen⁽⁶⁾ festgesetzt werden.

2.2 Fahrverhalten

Das Fahrverhalten ist ein Schlüsselfaktor, bei dem jede Verkehrssicherheitspolitik ansetzen muß. In einer Reihe von Richtlinien und Vorschlägen werden daher grundlegende Aspekte des Fahrverhaltens geregelt:

- 2.2.1 Die erste Führerschein-Richtlinie von 1980⁽⁷⁾ war ein erster Schritt zur Harmonisierung der Bestimmungen über den Erwerb der Fahrerlaubnis und setzte damit unmittelbar bei der Fahrausbildung an.

Durch eine zweite Richtlinie von 1991⁽⁸⁾ wurden vor allem die Bestimmungen über die Schulung der Führerscheinanwärter ergänzt.

- 2.2.2 Eine weitere Richtlinie von 1991⁽⁹⁾ führt ab 1. Januar 1993 in Fahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen für alle Insassen die Gurtanlegepflicht ein und schreibt die Verwendung von Rückhaltesystemen für Kinder vor.

(1) ABl. Nr. L 47 vom 18.2.1977.

(2) Richtlinie 88/449/EWG vom 26.7.1988, ABl. Nr. L 222 vom 12.8.88 und Berichtigung ABl. Nr. L 261 vom 21.9.1988.

(3) Richtlinie 91/225/EWG vom 27.3.1991, ABl. Nr. L 103 vom 23.4.1991.

(4) Richtlinie 91/328/EWG vom 21.6.1991, ABl. Nr. L 178 vom 6.7.1991.

(5) Richtlinie 92/54/EWG vom 22.6.1992, ABl. Nr. L 225 vom 10.8.1992.

(6) Richtlinie 92/55/EWG vom 22.6.1992 (ABl. Nr. L 225 vom 10.8.1992).

(7) Richtlinie 80/1263/EWG vom 4.12.1980, ABl. Nr. L 375 vom 31.12.1980.

(8) Richtlinie 91/439/EWG vom 29.7.1991, ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991.

(9) Richtlinie 91/671/EWG vom 16.12.1991, ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991.

2.3 Andere Bereiche der Verkehrspolitik mit erheblicher Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr

Die gemeinsame Verkehrspolitik in Bezug auf die Umwelt, die Sozialvorschriften und die technische Harmonisierung ist – wenn auch mittelbar – von erheblicher Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere in folgenden Bereichen:

2.3.1 Gefährliche Güter

Die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße⁽¹⁾ enthalten vor allem Bestimmungen über die Schulung der Fahrer und Verkehrsunternehmer usw., durch die nicht nur die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung geschützt, sondern auch die Sicherheit im Straßenverkehr gewährleistet werden soll.

2.3.2 Sozialvorschriften

Die bestehenden Sozialvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung von Personen oder Gütern im Straßenverkehr und die entsprechenden Kontrollgeräte (Fahrtschreiber)⁽²⁾ sind nicht nur für den Sozial- und Wettbewerbsbereich von Bedeutung, sondern tragen auch zur Verkehrssicherheit bei.

2.3.3 Technische Vorschriften

Die Bestimmungen über Gewichte und Abmessungen und andere technische Merkmale von Nutzfahrzeugen wie beispielsweise die Federung, erfüllen neben ihren eigentlichen Zielen innerhalb der gemeinsamen Verkehrspolitik in nicht unwesentlichem Maße auch die Bedürfnisse der Verkehrssicherheit, da sie sich auf die Infrastruktur und auf die Verkehrsbedingungen für andere Fahrzeugklassen günstig auswirken⁽³⁾.

-
- (1) Richtlinie 89/684/EWG des Rates vom 21.12.1989 über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ABl. Nr. L 398 vom 30.12.1989).
Richtlinie 89/438/EWG des Rates zur Änderung der Richtlinie 74/561/EWG des Rates über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. Nr. L 212 vom 22.7.1989).
- (2) Verordnungen 3820/85/EWG und 3821/85/EWG (ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985) über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und über das Kontrollgerät.
Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23.11.1988 (ABl. Nr. L 325, S. 55 vom 29.11.1988) über einheitliche Verfahren zur Anwendung der vorstehend genannten Verordnungen.
In der Mitteilung an den Rat vom 20.3.1992 SEK(92)496 endg. wird untersucht, welche Auswirkungen es hätte, wenn in den vorstehend genannten Verordnungen der Begriff "Lenkzeit" durch den der "Arbeitszeit" ersetzt würde.
- (3) Richtlinie 85/3/EWG des Rates vom 19.12.1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 2 vom 3.1.1985), kürzlich geändert durch die Richtlinie 92/7/EWG vom 10.2.1992 (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992).

3.

BEREITS VORLIEGENDE VORSCHLÄGE FÜR LEGISLATIVE MASSNAHMEN UND WEITERE LAUFENDE AKTIONEN UND FORSCHUNGEN

Seit 1989, dem Bezugsjahr der Mitteilung "Sicherheit im Straßenverkehr: Eine vorrangige Aufgabe der Gemeinschaft"⁽¹⁾, hat die Kommission neben den in Punkt 2.1 genannten Vorschlägen für legislative Maßnahmen Aktionen in den nachstehenden Bereichen eingeleitet, die entweder zu Vorschlägen für legislative Maßnahmen oder zu Studien beziehungsweise Forschungen geführt haben. Die Punkte, zu denen die Gemeinschaft kurz- oder mittelfristig legislative Maßnahmen vorlegen oder verabschieden wird, sind mit Sternchen gekennzeichnet.

3.1 Bereits vorliegende Vorschläge für legislative Maßnahmen

Unter den Maßnahmen, die sich entscheidend auf die Sicherheit im Straßenverkehr auswirken, betreffen zwei das Fahrverhalten. Es handelt sich um

- die Geschwindigkeitsbeschränkungen und
- das Fahren unter Alkoholeinfluß.

Zu diesen beiden Bereichen hat die Kommission Vorschläge gemacht, einerseits zur Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für schwere Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse⁽²⁾ und andererseits zur Festlegung des maximalen Blutalkoholgehalts der Fahrer⁽³⁾.

Im Bereich des Gefahrgutverkehrs hat die Kommission einen Richtlinienvorschlag⁽⁴⁾ für die berufliche Qualifikation eines Gefahrgutbeauftragten in Unternehmen vorgelegt, die solche Transporte durchführen.

Zu den Fahrzeugen, die von erheblicher Bedeutung für die Straßenverkehrssicherheit sind, hat die Kommission dem Rat zwei legislative Maßnahmen vorgeschlagen, eine zu den Kupplungssystemen⁽⁵⁾ und die andere zu der Feuerbeständigkeit der Fahrzeuge⁽⁶⁾.

3.2 Weitere laufende Aktionen**3.2.1 Verhalten der Verkehrsteilnehmer**

- Fahrerlaubnis für Krafträder
- Überwachung des Fahrverhaltens
- Auswirkungen des Tragens von Schutzhelmen für Fahrer von Krafträdern
- Aufklärungskampagne über Alkohol am Steuer.

(1) KOM(88)704 endg. vom 9.1.1989.

(2) KOM(88)706 endg. vom 11.1.1989, ABl. Nr. C 33 vom 9.2.1989.

(3) KOM(88)707 endg. vom 5.1.1989, ABl. Nr. C 25 vom 21.1.1989.

(4) KOM(91)4 endg. vom 11.6.1991.

(5) KOM(92)108 endg. vom 30.3.1992.

(6) KOM(92)201 endg. vom 14.5.1992.

3.2.2 Fahrzeuge

Pkw

- . Seitenaufprallschutz (*)
- . Frontalaufprallschutz (*)
- . fußgängerfreundlichere Frontpartie (*)
- . Festigkeit der Sitze (*)
- . Kopfstützen (*)
- . Reifen (*)
- . Sicherheitsgurte mit Aufrolleinrichtung auf den seitlichen Rücksitzen (*)
- . höhenverstellbare obere Verankerungen (*)
- . Airbag (*)
- . Beleuchtung und Lichtsignaleinrichtungen (*)
- . Innenausstattung (*)

Kraftomnibusse

- . Entflammbarkeit (Reisebusse) (*)
- . Sondervorschriften für Busse, einschließlich Reisebusse und Kleinbusse (Sicherheit der Türen, Tritte, Notausstieg usw.) (*)
- . Spezielle Maßnahmen für Schulbusse (abnehmbare Ausrüstungen, Schild usw.)

Lkw

- . Unterfahrschutz (*)

Alle Fahrzeugklassen

- . Fahrerschutz-(*)
- . elektromagnetische Verträglichkeit (*)
- . Feuerbeständigkeit von Kraftstofftanks (Änderung) (*)
- . Warnanlagen (*)
- . Bremsen (*)

Technische Überprüfung der Fahrzeuge:

- . Harmonisierung der Normen (Bremsen, Geschwindigkeitsbegrenzer usw.) (*)

- 12 -

Harmonisierung der technischen Unterschiede bei zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen:

- Beleuchtung, Bremsen, Manipulationsschutz, Lichtsignaleinrichtung, Schutzhelme (*)

3.2.3 Infrastruktur

- Vergleichende Untersuchung der Straßenverkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen in allen Mitgliedstaaten.
- Im Zusammenhang mit der (nach dem "neuen Ansatz" entwickelten) Richtlinie über Bauprodukte⁽¹⁾ soll demnächst ein Interpretationsdokument über die Anforderungen an deren sichere Verwendung angenommen werden, das u.a. ein Kapitel über Unfälle von "fahrenden Fahrzeugen" enthält. Dieses Dokument liefert Anhaltspunkte für eine Harmonisierung der Normen und zu sicherheitsrelevanten Faktoren wie Aufprall- und Rutschrisiken. Die Harmonisierung dieser Normen soll im Auftrag der Kommission durch das Europäische Komitee für Normung (CEN) erfolgen (siehe nachstehenden Punkt 4.2.5).

3.2.4. Verbesserung des Informationsstands

- Machbarkeitsstudie für eine statistische Datenbank über Verkehrsunfälle mit Personenschäden (Projekt CARE) (siehe Punkt 4.2.1) (*)

3.3 Forschungsprogramme zur Sicherheit im Straßenverkehr

Unter den Forschungen zum Thema Straßenverkehrssicherheit sind folgende laufenden bzw. abgeschlossenen Maßnahmen zu erwähnen:

- 3.3.1 COST: Neben den bereits abgeschlossenen Aktionen über die Beziehungen zwischen Infrastruktur und Straßenverkehr⁽²⁾ werden im Rahmen der COST-Aktion 313 "Gesamtwirtschaftliche Kosten der Straßenverkehrsunfälle" Methoden zur Bewertung der sozialen und ökonomischen Kosten von Unfällen erforscht.

(1) Richtlinie 89/106/EWG des Rates vom 21.12.1988 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Bauprodukte.

(2) COST 30 "Elektronische Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen" (Beginn: 10.5.77; Ende 30.3.84).

COST 30 bis "Elektronische Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen" (Beginn: 31.1.80; Ende: 31.3.84).

COST 309 "Verbesserung der wetterdienstlichen Leistungen für Straßenverkehr und Straßendienste" (Beginn: 19.2.87; Ende: 19.2.89).

- 13 -

3.3.2 EURET-I (Forschung auf dem Gebiet des Verkehrs)

Mehrkriterien-Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau neuer Straßen.

3.3.3 DRIVE-I (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe)

Im Rahmen des DRIVE-I-Forschungsprogramms über neue Technologien und Telekommunikation im Straßenverkehr wurden mehrere Projekte durchgeführt, die sich gezielt mit Fragen der Straßenverkehrssicherheit befaßten.

Fußgänger

- Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der Fußgängerströme
- Modelle für die Aufstellung von Ampeln unter Beachtung des Fußgängerverkehrs
- Automatische Fußgängererkennung an Kreuzungen und Steuerung der Ampelphasen

Radfahrer

- automatische Erkennung an Kreuzungen und Steuerung der Ampelphasen
- Modelle für das Management der Radfahrerströme unter Beachtung der von Radfahrern zurückgelegten Wege

Fahrer

- automatische Erkennung des Fehlverhaltens von Fahrern (Verstöße gegen die Verkehrsregeln, Verfassung des Fahrers: z.B. Müdigkeit oder Alkohol)
- Systeme, mit denen die automatische Beachtung der Verkehrsregeln durchgesetzt werden kann
- automatische Ahndung von Verstößen
- automatische Informationssysteme zur Erleichterung des Fahrens
- Hilfen für ältere Fahrer
- Hilfen für Fahrer mit besonderen Bedürfnissen

Fahrzeuge

- Darbietung der Informationen und Anzeige der Kontrollfunktionen entsprechend den Fahrerfordernissen, der Verkehrssituation und der Erfahrung des Fahrers
- automatische Erkennung und Mitteilung von Fahrzeugmängeln
- automatische Unfallaufzeichnung
- Intelligente Geschwindigkeitsregelung

3.3.4 Fortgeschrittene Straßenverkehrstelematik

Das DRIVE-Programm wird im Rahmen des Forschungs- und Technologieentwicklungsprogramms im Bereich der Fortgeschrittenen Straßenverkehrstelematik weitergeführt. Dieses Programm legt, meist im Rahmen von Pilotprojekten, den Akzent auf Tests und die Validierung von Telematiksystemen im Feld. Mehrere Projekte mit einem Gesamtbudget von 18 Millionen Ecu beschäftigen sich mit Aspekten der Verkehrssicherheit:

- HOPES: Fachbereichsübergreifendes Projekt zur Bewertung der Verkehrssicherheit und der Wechselwirkung Mensch/Maschine;
- ARIADNE: Entwicklung eines intelligenten Systems zur Fahr- und Navigationshilfe; Radarsystem zum Schutz gegen Kollisionen und Prozessor zur Steigerung der Fähigkeiten des Fahrers;
- VRU-T00: Beobachtung des Fußgängerverkehrs und Optimierung der Systeme zur Erkennung von Fußgängern an Kreuzungen und Fußgängerüberwegen;
- SAMOVAR: bordgestütztes Überwachungs- und Bewertungssystem mit automatischer Aufzeichnung; Aufzeichnung des für die Verkehrssicherheit relevanten Fahrzeug- und Fahrverhaltens;
- HARDIE: Harmonisierung der Information (an Bord und auf den Straßen) für Autofahrer in Europa;
- CITRA: System zur Überwachung des grenzüberschreitenden Gefahrguttransports auf alpenquerenden Verbindungen;
- ROSES: System zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit durch Berücksichtigung der Straßen- und Witterungsverhältnisse;
- DETER: Erkennung, Überwachung und Schulung zur Verringerung der Fehlreaktionen (Projekt zur Entwicklung eines Prototyps zur Erkennung des Fahrerverhaltens);
- EDDIT)
- TELAID:) neue Technologien im Dienste älterer und bewegungsbehinderter Fahrer;
- EMMIS: Bewertung der Wechselwirkung Mensch/Maschine;
- TESCO: Test für "kooperatives Fahren";

- 15 -

- COMIS: Kommunikationssystem für "kooperatives Fahren";
- PROMISE: Tragbars und mobiles Informationssystem in Europa.

Darüber hinaus sind folgende Projekte zu erwähnen:

- PRIMAVERA: Verkehrsmanagement für eine größere Effizienz des Fahrzeugs hinsichtlich des Umweltschutzes und der Sicherheit auf den Hauptverkehrsstraßen;
- PORTICO: Innovationen im portugiesischen Straßenverkehr, u.a. Überwachung der Gefahrgutfahrzeuge und Einsatz von Unfallerkennungs- und -frühwarnsystemen.

3.3.5 Das derzeitige Forschungsprogramm über Industrielle Technologien und Materialien (BRITE/EURAM II) könnte durch neue Werkstoffe und neue Entwurfs- und Industrielle Fertigungstechnologien einen Beitrag zur passiven Fahrzeugsicherheit leisten. Die mit der Infrastruktur (Bau und Instandhaltung der Straßen und des Straßennetzes, Tunnel, Straßenbeläge ...) zusammenhängenden Aspekte werden im Rahmen des Programms BRITE-EURAM II behandelt.

Bei den laufenden und den neuen Aktionen in diesem Bereich (siehe Punkt 4.2.2) werden vorwettbewerbliche und pränormative Forschungen für sicherere Fahrzeuge durchgeführt; diese Arbeiten könnten zum Teil in Spezifikationen für die Zulassung von Fahrzeugen einfließen.

4. PROGRAMM ZUR SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR

4.1 Leitlinien

Nach Auffassung der Kommission, die dabei insbesondere den dieser Mitteilung beiliegenden Bericht der Hochrangigen Arbeitsgruppe von Regierungsvertretern aus den Mitgliedstaaten vom April 1992 berücksichtigt, sollte sich ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft an folgenden Leitlinien orientieren:

- Nutzen einer Gesamtstrategie, die Maßnahmen legislativer und anderer Art vorsieht,
- Notwendigkeit eines integrierten Vorgehens in Bezug auf die Faktoren, von denen die Straßenverkehrssicherheit abhängt (Fahrverhalten, Fahrzeug, Infrastruktur),
- "Mehrwert" der Gemeinschaftsmaßnahmen gegenüber nationalen Maßnahmen (Subsidiaritätsprinzip).

4.2 Aktionsschwerpunkte und neue Maßnahmen

Für das Programm ergeben sich folgende Aktionsschwerpunkte:

- Informations- und Erfahrungsaustausch sowie Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank, geplante Forschungen (siehe Punkt 4.2.1),
- aktive und passive Fahrzeugsicherheit (siehe Punkt 4.2.2),
- Erziehung der Verkehrsteilnehmer und Schulung der Fahrer (siehe Punkt 4.2.3),
- Maßnahmen bezüglich des Fahrverhaltens (siehe Punkt 4.2.4): Maßnahmen zur Förderung einer angepaßten Fahrweise und Auswirkung von Alkohol, Drogen und Müdigkeit auf das Fahrverhalten,
- Infrastruktur und Straßenverkehrssicherheit (siehe Punkt 4.2.5),
- Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrgutbeförderungen auf der Straße (siehe Punkt 4.2.6),
- Problematik der die Straßenverkehrssicherheit beeinträchtigenden Werbung (siehe Punkt 4.2.7).

Diese Maßnahmen bilden das Leitschema des Programms, das auch die bisherigen und die in den Punkten 2 und 3 erwähnten derzeitigen Aktionen der Gemeinschaft auf dem betreffenden Gebiet mit einbezieht.

Die Vorschläge der Arbeitsgruppe können der Kommission als Grundlage für neue Initiativen im Rahmen eines Programms zur Straßenverkehrssicherheit dienen.

- 17 -

Die im folgenden beschriebenen neuen Initiativen stehen auch im Zusammenhang mit dem neuen Vertrag von Maastricht. Im geänderten Vertrag werden einerseits die Befugnisse im Bereich der Verkehrssicherheit ausdrücklich bestätigt (Artikel 75, neuer Absatz c): "Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen"), andererseits wird das Subsidiaritätsprinzip ausdrücklich anerkannt (neuer Artikel 3b). Dank der Arbeiten der Gruppe konnte bei diesen Initiativen unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips zwischen legislativen und nichtlegislativen Maßnahmen unterschieden werden.

4.2.1 Informations- und Erfahrungsaustausch und Schaffung einer Datenbank der Gemeinschaft – geplante Forschungen

- Diese fachbereichsübergreifende Aktion stellt einen innovativen Teil des Programms dar, insofern als es sich um Maßnahmen im nichtlegislativen Bereich handelt. Damit wird auch einer der im vorstehenden Punkt 4.1 genannten Leitlinien entsprochen.

Diese Vorgehensweise kommt einem Vorschlag des sogenannten "GERONDEAU-Berichts" entgegen, der sich mit "wünschenswerten neuen Formen des Tätigwerdens" befaßt (siehe insbesondere zweiter Teil, Kapitel III des GERONDEAU-Berichts). Nach Ansicht der Kommission bleibt noch viel zu tun, um auf Gemeinschaftsebene einen Austausch der in den Mitgliedstaaten vorhandenen Informationen und Erfahrungen zu verwirklichen. Zu diesem Zweck muß die Kommission neben ihren eigenen Forschungsarbeiten zur Koordinierung der Forschungsprogramme beitragen, insbesondere auf den in dieser Mitteilung als vorrangig eingestuften Gebieten.

Beispielsweise werden eine Reihe von Maßnahmen zu den Aktionsbereichen gemäß Punkt 4.2.3, 4.2.4 und 4.2.5 durchgeführt, wenn gemeinschaftliche Rechtsvorschriften ergänzt werden müssen oder noch fehlen, wobei stets das Mehrwert-Prinzip zu beachten ist, das eine der Leitlinien dieses Programms darstellt. Hierzu beabsichtigt die Kommission, zu speziellen Themen Informationsaktionen (Kampagnen, Kolloquien usw.) von gemeinschaftlichem Interesse nach Maßgabe ihrer Möglichkeiten einzuleiten.

Es leuchtet jedoch ein, daß der Kenntnisstand im Grunde nur verbessert werden kann, wenn der Zugang zu den Informationen – Statistiken, Rechtsvorschriften und Regelungen im Bereich der Sicherheit und des Straßenverkehrs – erleichtert wird.

- 18 -

Daher beabsichtigt die Kommission die Schaffung zweier wichtiger, sich gegenseitig ergänzender Instrumente:

- eine gemeinschaftliche Datenbank mit statistischen Daten über Straßenverkehrsunfälle (Projekt CARE)
- eine Dokumentationsdatei zur Straßenverkehrssicherheit.

4.2.1.1 Projekt CARE - gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle in Europa

Eine gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden (Getötete und/oder Verletzte) dient in erster Linie dem Zweck, der Gemeinschaft ein Instrument an die Hand zu geben, mit dessen Hilfe sie über statistische Daten für die Durchführung von Studien, Forschungen und Analysen zum Straßenverkehr verfügen und gleichzeitig bestimmen kann, wie zweckmäßig es ist, in dem jeweiligen Bereich Maßnahmen zu ergreifen. Um etwas gegen Straßenverkehrsunfälle unternehmen zu können, müssen die Probleme zunächst einmal erkannt und quantifiziert werden, bevor die zu ergreifenden Maßnahmen festgelegt und deren Wirksamkeit abgeschätzt werden können.

Neben der Verfügbarkeit und dem Austausch von Informationen schafft eine derartige Datenbank auch eine Plattform für eine internationale Zusammenarbeit und bewirkt Synergieeffekte, die der Weiterentwicklung der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft sicherlich zuträglich sein werden.

Auf diese Weise wird der Erfahrungstransfer zwischen den Ländern erleichtert und werden doppelgleisige Forschungen vermieden. Außerdem bietet sie den internationalen Instanzen und Ausschüssen eine Entscheidungshilfe, wenn Normen oder Regelungen für den Straßenverkehr oder für Kraftfahrzeuge und integrierte Politiken zur Straßenverkehrssicherheit festgelegt werden sollen.

Der besondere Vorteil des CARE-Projekts besteht darin, daß diese Datenbank im Gegensatz zu gegenwärtigen oder vergangenen Bemühungen anderer internationaler Organisationen aus disaggregierten Daten besteht, die auf den jeweiligen Unfall bezogen sind. Die potentiellen Erkenntnisse, die sich aus derartigen Daten ziehen lassen, sind nämlich viel größer. Sie geben Aufschluß über die Zahl der Getöteten bzw. der Verletzten und können nach verschiedenen Kriterien aufgeschlüsselt werden: Umfeld, Zeit des Unfalls, Alter des Fahrers usw.

- 19 -

Diese Analyse ermöglicht eine unvergleichlich feinere Ursachenforschung und somit auch eine bessere Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Situationen, also auch auf andere Länder.

Die Übertragbarkeit erfüllt einen ganz wesentlichen Zweck, denn indem Daten über Länder zusammengetragen werden, in denen die Verhältnisse sehr unterschiedlich sind, erhält jedes Land die Möglichkeit, Auskunft über Situationen zu bekommen, die im eigenen Land seltener vorkommen als in anderen Mitgliedstaaten.

Durch die Zusammenlegung der Statistiken mehrerer Länder kann ein Mitgliedstaat sich über die Wirksamkeit von Maßnahmen informieren, die in anderen Mitgliedstaaten getroffen wurden und von ihm selbst ins Auge gefaßt werden.

Nach einer anfänglichen Versuchsphase könnte die Datenbank CARE nicht nur den regionalen und lokalen Behörden sowie im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätigen Forschungsinstituten, sondern auch Automobilherstellern oder interessierten Verbraucherverbänden zu Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, die mit den Mitgliedstaaten einvernehmlich festzulegen wären. Dabei wäre die Anonymität der Daten selbstverständlich gewährleistet, da die Datenbank keinerlei Angaben zur Identifizierung der Personen enthalten wird.

4.2.1.2 Dokumentationsdatei zur Straßenverkehrssicherheit

Zwei Probleme stellen sich im Zusammenhang mit einem ungehinderten internationalen Informations- und Erfahrungsaustausch:

- Ist die Information verfügbar ? (Existiert sie, in welcher Form, wo ... ?);
- Wie kann sie konsultiert werden ? (Datenträger, Sprache ...).

Die Kommission beabsichtigt, eine Machbarkeitsstudie zur Schaffung einer Dokumentationsdatei über die Straßenverkehrssicherheit einzuleiten, die für eine Vielzahl von Nutzern (nationale und lokale Behörden, internationale Organisationen, Forschungsinstitute, Verbrauchervereinigungen, die Industrie usw.) zugänglich wäre. Zunächst geht es darum, den Inhalt der Datei (Verkehrsregeln, getroffene Maßnahmen, Erfahrungen, Forschungen usw.), ihre Form (EDV-Träger) und die Methoden zur Erfassung und Aktualisierung der Informationen festzulegen.

4.2.1.3 Geplante Forschungen

Das 4. Rahmenprogramm wird neue Möglichkeiten für Forschungsaktivitäten eröffnen, die zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen können. Diese Aktivitäten, die sowohl die Infrastrukturen, die Fahrzeuge und das Fahrerverhalten im individuellen Sinne oder im Systemansatz betreffen können, könnten die spezifischen, im 2. und 3. Rahmenprogramm eingeleiteten Programme fortsetzen oder sich in eine neue spezifische Maßnahme eingliedern, die den Verkehr zum Gegenstand hat.

In diesem Sinne werden die Aspekte der Verkehrssicherheit auch weiterhin im Rahmen der Forschung auf dem Gebiet der Telematiksysteme und der Industrie- und Materialtechnologien Berücksichtigung finden.

4.2.2 Aktive und passive Fahrzeugsicherheit

Die Entwicklung neuer Konstruktionsnormen für Fahrzeuge und die Verbesserung der Ausrüstungen und Komponenten bilden einen der drei Pfeiler des "Verkehrssicherheitssystems" (Fahrer, Fahrzeug, Infrastruktur).

Die technische Verbesserung der Fahrzeuge fällt vor allem in bezug auf die technischen Normen für Bau und Konformität der Fahrzeuge in die Gemeinschaftskompetenz. Es wäre zu überlegen, ob bei der technischen Harmonisierung einzelstaatliche Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit zugelassen werden sollten, sofern sie keine schwerwiegende Beeinträchtigung des freien Verkehrs von Waren und Personen nach sich ziehen.

Hierbei sollte besonders das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen berücksichtigt werden.

Außerdem beabsichtigt die Kommission, neben den in Punkt 3.2.2. genannten Maßnahmen kurz- und mittelfristig neue Initiativen auf folgenden Feldern einzuleiten:

- Verbesserung des Schutzes der Fahrzeuginsassen beim Aufprall durch folgende Maßnahmen:
 - . Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der passiven Sicherheit, mit denen sich das Verletzungsrisiko bei einem Unfall verringern läßt;
 - . Schutz von Kindern.
 - . aktive Fahrzeugsicherheit:
 - . Beitrag der Elektronik zu den normalen sicherheitsrelevanten Funktionen
 - . mögliche neue Sicherheitsfunktionen

- 21 -

- Beinschutz an Krafträdern
- technische Vorrichtungen, insbesondere bei Krafträdern, die eine Erhöhung der konstruktionsbedingten Höchstgeschwindigkeit verhindern.

Die laufenden Forschungsvorhaben und das Programm DRIVE (Phase II) sind den neuen Technologien gewidmet, durch deren Einsatz sich im Rahmen eines Gemeinschaftsprogramms zur Straßenverkehrssicherheit die Sicherheit der Fahrzeuge erhöhen läßt.

4.2.3 Erziehung der Verkehrsteilnehmer und Fahrerschulung

Die Verkehrserziehung stellt ein wichtiges Instrument dar, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu heben. Aufgrund ihrer Breitenwirkung, bedingt dadurch, daß die entsprechenden Schulungs- und Unfallverhütungsmaßnahmen alle Kategorien von Verkehrsteilnehmern (Kraftfahrer, Fußgänger, Zweiradfahrer, Kinder) erreichen, ist sie unverzichtbarer Bestandteil der nationalen Politiken im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.

Die Kommission kann in diesem Bereich – in Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip – durch ihren Beitrag und ihre Unterstützung bei der Verkehrserziehung, insbesondere beim Verkehrsunterricht in den Schulen, bei der Ausbildung von Berufsfahrern und der Gestaltung von Aufklärungskampagnen, eine nützliche Rolle spielen. Auch wenn derlei Aktivitäten in erster Linie in die Kompetenz anderer Instanzen fallen, bringt die Unterstützung durch die Gemeinschaft, vor allem bei der Sammlung und Darstellung relevanter Daten über die in der Gemeinschaft gesammelten Erfahrungen, doch beachtliche Vorteile, und dies zu geringeren Kosten als wenn jeder Mitgliedstaat die hierfür erforderlichen Anstrengungen für sich unternehmen würde.

- . Anhand der Erfahrungen einiger Mitgliedstaaten mit dem "Fahren mit Begleitperson" und der "vorgezogenen Fahrausbildung" mit Beobachtung (vorläufiger Führerschein) wird die Kommission prüfen, wie sich das Verhalten der Führerscheinanwärter oder der Führerscheineulinge verbessern läßt.

Welche Art von Maßnahmen zu treffen sind (legislative Maßnahmen, Information, Werbung usw.) wird unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips entschieden.

- . Hinsichtlich der Kraftradfahrer plant die Kommission – im Anschluß an eine Studie über den Zugang zur Fahrerlaubnis für diese Fahrzeuge (siehe Punkt 3.2.1) – eine Initiative für den Erlaß von Rechtsvorschriften über die Schulung dieser Fahrer, da es sich hier um besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer handelt.

- 22 -

Außerdem beabsichtigt die Kommission, im Rahmen der neuen Führerscheintrichtlinie⁽¹⁾ eine Kodifizierung der zusätzlichen Bemerkungen im Führerschein vorzuschlagen sowie den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden zu fördern. Dadurch soll zum einen die Freizügigkeit der Fahrzeugführer innerhalb der Gemeinschaft erleichtert und zum anderen die Verkehrssicherheit durch eine größere Transparenz der Führerscheinangaben erhöht werden.

4.2.4 Maßnahmen bezüglich des Fahrverhaltens

Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen bezüglich des Fahrverhaltens war bereits Gegenstand von Richtlinien (Führerscheine, Sicherheitsgurte) oder von Kommissionsvorschlägen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Alkohol). Ergänzend dazu sollen nun vorrangig nicht-legislative Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrverhaltens getroffen werden, die folgende Bereiche betreffen:

4.2.4.1 Maßnahmen für eine angepaßte Fahrweise

Daß die Geschwindigkeit einen entscheidenden Einfluß auf die Sicherheit im Straßenverkehr hat, wird inzwischen weitgehend anerkannt.

Die Richtlinie über Geschwindigkeitsbegrenzer⁽²⁾ und der Vorschlag KOM(88)706⁽³⁾ über Geschwindigkeitsbegrenzungen für Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse, die in den vorstehenden Punkten 2.1.2 und 2.2.3 erwähnt sind, entsprechen diesem Ziel.

Die Problematik einer angepaßten Fahrweise reicht allerdings über die Geschwindigkeitsbegrenzung hinaus und muß weitere Maßnahmen im technischen Bereich (Fahrzeugtechnik und Gestaltung der Infrastruktur) und im Bereich der Verkehrserziehung und Unfallverhütung einbeziehen.

Geplante Maßnahmen:

- im technischen Bereich:

- Hinsichtlich der Fahrzeuge soll erforscht werden, welche technischen Möglichkeiten es gibt, um die Fahrzeuggeschwindigkeit den Straßenverhältnissen und der Straßenkategorie anzupassen.

(1) Richtlinie 91/439/EWG vom 29.7.1991 (ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991).

(2) Richtlinie 92/6/EWG vom 10.2.1992 (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992).

(3) ABl. Nr. C 133 vom 9.2.1989.

- 23 -

- . Es soll ein Erfahrungsaustausch über die auf nationaler Ebene getroffenen Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur für eine angepaßte Fahrweise stattfinden; hier könnte die Kommission eine Rolle als Initiator und Koordinator übernehmen (siehe Punkt 4.2.5), indem sie vor allem prüft, welche Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur geeignet sind, um die Fahrer zu einer angepaßten Fahrweise zu bewegen.
- Hinsichtlich der Verkehrserziehung und Öffentlichkeitsarbeit ist eine enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit tätigen Internationalen Organisationen vorgesehen.

4.2.4.2 Der Einfluß von Alkohol, Drogen und Müdigkeit auf das Fahrverhalten

Forschungsergebnisse belegen, daß das Fahren unter Alkoholeinfluß die Sicherheit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt; ein erhöhter Blutalkoholgehalt gehört zu den häufigsten Ursachen von Straßenverkehrsunfällen. Verschiedenen Studien zufolge beträgt der Anteil der bei Verkehrsunfällen getöteten Autofahrer, die einen Blutalkoholgehalt von mehr als 0,8 Promille aufwiesen, je nach Mitgliedsland zwischen 15 und 45 %. Damit wurde u.a. der Führerscheintrichtlinienvorschlag⁽¹⁾ zur Begrenzung des zulässigen Blutalkoholgehalts auf 0,5 mg/ml Blut begründet, der dem Rat im Januar 1989 vorgelegt wurde.

- . Im legislativen Bereich wird die Kommission neben dem vorgenannten Vorschlag über den zulässigen Blutalkoholgehalt prüfen, ob eine Initiative zur Normung und Zulassung der Kontrollgeräte sinnvoll erscheint.
- . Die Sensibilisierung und Erziehung der Fahrer ist in diesem Bereich sicherlich von wesentlicher Bedeutung und muß zusätzlich zu Kontrollen stattfinden. Daher beabsichtigt die Kommission, Informationskampagnen der Art fortzusetzen, wie sie sie bereits 1991 und 1992 zusammen mit dem Internationalen Touring-Verband durchgeführt hat.

Neben Bestimmungen über den Alkoholgenuß enthalten die Richtlinie 80/1263/EWG über den Führerschein und die sie ergänzende Richtlinie 91/439/EWG in Anhang III auch Bestimmungen über den Konsum von Drogen oder Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können.

(1) KOM(88)707 a.a.O.

- 24 -

In diesem Zusammenhang wird die Kommission die Folgen des Drogenkonsums für die Straßenverkehrssicherheit untersuchen und die Möglichkeit einer an Drogenabhängige gerichteten Aufklärungskampagne prüfen.

Übermüdung erweist sich als häufige Unfallursache insbesondere bei Berufsfahrern. Aus diesem Grund plant die Kommission, die technischen Voraussetzungen für eine bessere Aufklärung der Fahrer sowie eine wirksamere Kontrolle der Lenkzeiten zu verbessern.

4.2.5 Infrastruktur und Verkehrssicherheit

- . Unabhängig davon, ob eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene oder auf nationale Ebene am besten durchgeführt wird, spielt die Straßeninfrastruktur eine wichtige Rolle innerhalb des "Verkehrssicherheitssystems" (Fahrer, Fahrzeug, Infrastruktur, Kontrolle): Die Verbesserung der Leistungskapazität und der Qualität der Straßennetze trägt daher deutlich und nachhaltig zur Verkehrssicherheit bei; dies gilt sowohl für den Bau, den Entwurf, die Instandhaltung und die Ausstattung der Infrastruktur, darunter die Verkehrszeichen, als auch für die speziellen Sicherheits- und Verkehrslenkungseinrichtungen.
- . In dem Bericht "Transeuropäische Netze: Auf dem Weg zu einem Leitschema für das Straßennetz und den Straßenverkehr"⁽¹⁾, der eine gemeinschaftliche Strategie für das Straßennetz und den Straßenverkehr empfiehlt, wird auf die Notwendigkeit einer stärkeren Vereinheitlichung der technischen Merkmale hingewiesen und das Ziel der Gewährleistung eines hohen Leistungs-, Informations- und Sicherheitsniveaus für die Verkehrsteilnehmer genannt. Daher ist es ganz normal, daß sich die Gemeinschaft beim Aufbau dieser Netze besonders für die Maßnahmen interessiert, durch die die Zahl der Straßenverkehrsunfälle, die heute einen allzu hohen menschlichen und wirtschaftlichen Tribut fordern, gesenkt werden kann.
- . Der vorgenannte Bericht, dessen allgemeines Ziel die Entwicklung einer "echten Straßenverkehrspolitik" ist, enthält in seinen Abschnitten "Modernisierung des Netzes" und "Eine Straßenverkehrspolitik" eine Reihe konkreter Ziele im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit.

(1) Siehe u.a. die Kapitel 6, 7 und insbesondere das Kapitel 8 des Berichts (Dok. VII/308/92 endg.), den die Arbeitsgruppe Autobahnen (die sich aus nationalen und internationalen Experten zusammensetzt und vom Ausschuß "Verkehrsinfrastruktur" eingesetzt wurde) Ende Mai 1992 verfaßt hat.

- 25 -

Diese betreffen in erster Linie folgende Aspekte:

- . die Oberflächenbeschaffenheit der Infrastruktur;
 - . die dynamischen Verkehrseinrichtungen (Zielführung und Fahrhilfen), die im Rahmen der Programme DRIVE und PROMETHEUS für neue Technologien erforscht werden; darüber hinaus wird auf die Notwendigkeit einer Normung in diesem Bereich hingewiesen;
 - . die fest installierten Einrichtungen, insbesondere die Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen; in diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß es zweckmäßig wäre, diese zumindest auf den großen Verkehrsachsen zu vereinheitlichen.
- . Hinsichtlich der fest installierten Einrichtungen bildet das in Punkt 3.1.3 genannte Interpretationsdokument über die Sicherheitsanforderungen an die Infrastruktur die Grundlage für die Harmonisierung der europäischen Normen u.a. zu folgenden Aspekten:
- . Rutschfestigkeit der Fahrbahn je nach dem verwendeten Material;
 - . Rutschfestigkeit und Tag- und Nachtsichtbarkeit der Fahrbahnmarkierungen;
 - . technische Spezifikationen für Straßenverkehrszeichen (mit Ausnahme von Form, Farbe und Piktogrammen);
 - . die wesentlichen Merkmale der permanenten Straßeneinrichtungen (Leit- und Schutzplanken, Stoßabsorber usw.), insbesondere hinsichtlich ihrer Anpassung an die verschiedenen Fahrzeuggattungen.
- . Aufgrund dieses Berichts übermittelte die Kommission dem Rat und dem Parlament eine Mitteilung, die einen Vorschlag für eine Entscheidung über die Schaffung eines transeuropäischen Straßennetzes (KOM(92)231 endg.) mit u.a. einem einheitlichen europäischen System für die Straßentypologie und die Straßenverkehrszeichen (Art. 3) enthält. Auf seiner Tagung am 15. März 1993 hat der Rat eine erste befürwortende Stellungnahme zu diesem Vorschlag abgegeben.

- 26 -

- Parallel dazu hat die Kommission im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Übereinkommen von Wien⁽¹⁾ im Rahmen der UNO in Genf Studien über die Wegweiser und die übrigen Verkehrszeichen finanziert, bei denen zunächst geprüft werden soll, welche Unterschiede hier zwischen den Mitgliedstaaten bestehen; eine Studie über vorübergehend aufgestellte Verkehrszeichen war zuvor bereits durchgeführt worden.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Studien wird die Kommission entscheiden, ob eine Angleichung bestimmter Verkehrszeichen zweckmäßig ist.

- In diesem Zusammenhang sind die unter Punkt 4.2.1. genannten Maßnahmen von Bedeutung, insofern als sie die vorstehend genannten Initiativen ergänzen. Denn der Informationsaustausch über infrastrukturbezogene technische Aspekte der Straßenverkehrssicherheit und die Zusammenlegung des Know-hows auf diesem Gebiet sollten intensiviert werden, wobei die Kommission eine Rolle als Motor und Koordinator spielen kann.

4.2.6 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrgutbeförderungen auf der Straße

Das Aufkommen des Gefahrgutverkehrs auf der Straße nimmt ständig zu und erfordert Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Verhütung von Unfällen, die ja nicht nur dramatische Folgen für Menschen, sondern vielfach auch katastrophale und irreversible Konsequenzen für die Umwelt nach sich ziehen. Die Kommission wird deshalb vorschlagen, die in Punkt 2.3.1 genannten, bereits getroffenen Maßnahmen folgendermaßen zu ergänzen:

- Einführung gemeinsamer Maßnahmen zur Anwendung der internationalen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter (ADR/RID) auf den innerstaatlichen Verkehr und einheitliche Anwendung für den internationalen Verkehr;
- Einführung einheitlicher Kontrollverfahren für Fahrzeuge, die Gefahrgut befördern;
- Harmonisierung der Ausbildung von Fahrern, die gefährliche Güter befördern.

4.2.7 Das Problem der verkehrssicherheitsgefährdenden Werbung

Behörden und nichtstaatliche Organisationen, die sich mit Fragen der Verkehrssicherheit und Unfallverhütung befassen, arbeiten an diesem Problem.

(1) Übereinkommen von Wien 1968 über den Straßenverkehr und die Straßenverkehrszeichen, Ergänzung durch die Europäischen Abkommen von 1971 und das Protokoll von 1973 über Straßenmarkierungen.

- 27 -

Dieses Problem wurde bereits im Rahmen der Arbeiten zum Europäischen Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986 behandelt und vom Europäischen Parlament in seinen Vorschlägen wieder aufgegriffen (SEEFELD-Bericht).

- Im Jahre 1989 verfaßte der Ausschuß Straßenverkehrssicherheit der CEMT (Europäische Konferenz der Verkehrsminister) hierzu einen Bericht, auf dessen Grundlage eine Entschließung⁽¹⁾ über "Verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Werbung" verabschiedet wurde.

Die Kommission ist der Auffassung, daß die freie Meinungsäußerung und die Kreativität der Medien zwar geachtet, gleichzeitig aber auch auf Gemeinschaftsebene die Grundsätze der Verkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes gewahrt werden müssen.

Die Kommission beabsichtigt, diese Frage mit den betreffenden Organisationen (insbesondere mit den Verbänden der Automobilhersteller und der Verbraucherschutzorganisationen in der Gemeinschaft) zu erörtern, um die Möglichkeit der Aufstellung eines "Europäischen Verkehrskodex" zu untersuchen, durch den sich die Hersteller verpflichten würden, so wie sie es in einigen Mitgliedstaaten bereits getan haben, keine Werbung zu machen, die den Zielen der Verkehrssicherheit zuwiderläuft.

(1) Entschließung Nr. 56 (CM(89)37) des Verkehrsministerrates vom 22.11.1989 in Paris.

- 28 -

5. DURCHFÜHRUNG DES PROGRAMMS

Die geplanten und laufenden Maßnahmen sowie die in dieser Mitteilung beschriebenen neuen Initiativen bilden die Grundlagen des geplanten Aktionsprogrammes zur Straßenverkehrssicherheit.

Die Kommission unterstützt den Wunsch der Hochrangigen Arbeitsgruppe der Regierungsvertreter "Sicherheit im Straßenverkehr", die ihre Arbeit fortsetzen, den Informationsaustausch weiter fördern und bei der Entwicklung und Durchführung des besagten Programms mitwirken und konsultiert werden möchte. Desgleichen wird die Kommission auch die entsprechenden nichtstaatlichen Organisationen konsultieren.

Diese Konsultationen und die Bereitstellung der Mittel für die Durchführung des Programms erfolgen nach den üblichen Verfahren der Kommission.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Sicherheit im Straßenverkehr stellt einen sehr wichtigen Bereich der Verkehrspolitik dar und hat eine enorme wirtschaftliche und gesellschaftliche Tragweite.

Selbstverständlich könnten Fragen der Verkehrssicherheit unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, wenn sie z.B. den freien Verkehr von Fahrzeugen oder von Verkehrsdienstleistungen betreffen. Umgekehrt könnte die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips zu der Folgerung führen, bestimmte Maßnahmen würden besser auf anderen Ebenen getroffen. Mit dem geänderten Artikel 75 des Vertrags über die Europäische Union wird jedoch die Tatsache unterstrichen, daß Fragen der Verkehrssicherheit durch die Gemeinschaft geregelt werden sollten, wenn deren Tätigwerden zweckmäßig ist, selbst wenn sie dafür nicht die ausschließliche Zuständigkeit besitzt.

In diesem Zusammenhang plant die Kommission kurz- und mittelfristig Maßnahmen, deren wichtigste der Tabelle in Anhang II zu entnehmen sind. Es sollte jedoch nicht übersehen werden, daß die Kommission auch vor der Entschließung des Rates vom 21. Juni 1991 (s. Abschnitt 1.2) keineswegs untätig war: Zahlreiche Maßnahmen in verschiedenen, die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Bereichen wurden bereits erlassen, andere wurden vorgeschlagen und stehen noch zur Genehmigung an. Eine Zusammenstellung dieser Maßnahmen enthält Anhang I.

Bedauerlicherweise konnte die vom Rat in seiner Entschließung geforderte Kosten-Nutzen-Analyse der für das Aktionsprogramm vorgesehenen Maßnahmen noch nicht vorgenommen werden, da es kein Instrument gibt, mit dem sich die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene analysieren lassen. Aus diesem Grund steht der Aufbau einer Datenbank mit disaggregierten Informationen in dem Aktionsprogramm an oberster Stelle; dank dieser Datenbank müßten eine Überwachung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie eine Analyse und Bewertung der Situation möglich sein, so daß auf diesem Gebiet Aktionen kontinuierlich durchgeführt und die Zweckmäßigkeit neuer Maßnahmen geprüft werden könnten. Die vorgeschlagenen Gemeinschaftsmaßnahmen stützen sich größtenteils auf die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, die von der Hochrangigen Gruppe zusammengestellt wurden.

- 30 -

Zum Schluß ist auch noch auf die wachsende Zahl gemeinschaftsweiter nicht-legislativer Maßnahmen hinzuweisen; hierbei spielt die Gemeinschaft immer mehr die Rolle eines Koordinators, sei es im Rahmen des Erfahrungs- und Know-how-Austauschs oder auf dem Wege von Empfehlungen. Diese Art von Maßnahmen nehmen in dem Programm breiten Raum ein.

Im Anschluß an die Genehmigung der in dem Aktionsprogramm vorgesehenen sowie der bisher vorgeschlagenen legislativen Maßnahmen wird die Kommission bis Ende 1996 einen Evaluierungsbericht über die getroffenen Maßnahmen ausarbeiten, der auch die Umsetzung der nicht-legislativen Initiativen berücksichtigt.

TABELLE IGEMEINSCHAFTSRECHTo FAHRZEUGTECHNISCHE ASPEKTE (2.1.)Zeitpunkt des
Erlasses

92/53/EWG	Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Rahmenrichtlinie) (2.1.1)		18.06.1992
+	Angleichung der technischen Vorschriften im Hinblick auf die Erteilung der Betriebserlaubnis		
71/320/EWG	Bremsanlagen bestimmter Kraftfahrzeugklassen		26.07.1971
-74/132	"	(Anpassung)	11.02.1974
-75/524	"	(Anpassung)	25.07.1975
-79/489	"	(Anpassung)	18.04.1979
-85/647	"	(Anpassung)	23.12.1985
-88/194	"	(Anpassung)	24.03.1988
-91/422	"	(Anpassung)	15.07.1991
76/756/EWG	Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen		27.07.1976
-80/233	"	(Anpassung)	21.11.1979
-82/244	"	(Anpassung)	17.03.1982
-83/276	"	(Anpassung)	26.05.1983
-84/8	"	(Anpassung)	14.12.1983
-89/278	"	(Anpassung)	28.03.1989
-91/663	"	(Anpassung)	10.12.1991
76/115/EWG	Verankerungen der Sicherheitsgurte		18.12.1975
-81/575	"	(Änderung)	20.07.1981
-82/318	"	(Anpassung)	02.04.1982
-90/629	"	(Anpassung)	30.10.1990
77/541	Sicherheitsgurte und Haltesysteme		28.06.1977
-81/576	"	(Änderung)	20.07.1981
-82/319	"	(Anpassung)	02.04.1982
-90/628	"	(Anpassung)	30.10.1990
89/297/EWG	Seitliche Schutzvorrichtungen von Lastkraftwagen		13.04.1989
91/226/EWG	Spritzschutzsysteme		27.03.1991

usw.

- 2 -

89/459/EWG	Profiltiefe der Reifen von Fahrzeugen über 3,5 t (2.1.2)	18.07.1992
92/6/EWG	Geschwindigkeitsbegrenzer (Lastkraftwagen über 12 t und Kraftomnibusse über 10 t (2.1.2)	10.02.1992
77/143/EWG	Technische Überwachung (2.1.3)	29.12.1976
-88/449	" (Änderung)	26.07.1988
-91/225	" (Änderung)	27.03.1991
-91/328	" (Änderung)	21.06.1991
-92/54	" (Änderung)	10.08.1992
-92/55	" (Änderung)	10.08.1992

o FAHRVERHALTEN (2.2)

80/1263	Führerscheine (2.2.1	04.12.1980
91/439	"	29.07.1991
91/671/EWG	Gurtanlegepflicht in Fahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 t	16.12.1991

o GEFAHRLICHE GÜTER (2.3.1)

89/684/EWG	Schulung (2.3.1)	21.12.1989
------------	------------------	------------

o SOZIALVORSCHRIFTEN (2.3.2)

3820/85/EWG	Sozialvorschriften im Straßenverkehr	20.12.1985
3821/85/EWG	Kontrollgerät	20.12.1985
-3314/90	" (Anpassung)	16.11.1990
-3688/92	" (Anpassung)	21.12.1992
88/599/EWG	Einheitliche Verfahren	23.11.1988

- 3 -

o TECHNISCHE VORSCHRIFTEN (2.3.3)

85/3/EWG	Gewichte und Abmessungen	19.12.1984
-86/360/EWG	" (Änderung)	24.07.1986
-86/364/EWG	" (Schilder)	24.07.1986
-88/218/EWG	" (Änderung)	11.04.1988
-89/338/EWG	" (Änderung)	27.04.1989
-89/460/EWG	" (Änderung)	18.07.1989
-89/461/EWG	" (Änderung)	18.07.1989
-91/60/EWG	" (Änderung)	04.02.1991
-92/7/EWG	" (Änderung)	10.02.1992

- 4 -

DEM RAT VORLIEGENDE VORSCHLÄGE

		<u>Datum des Dokuments</u>
o <u>FAHRZEUGE, TECHNISCHE ASPEKTE</u>		
KOM(92) 108 endg.	Verbindungseinrichtungen (3.1)	30.03.1992
KOM(92) 201 endg.	Feuerbeständigkeit (3.1)	14.05.1992
o <u>FAHRVERHALTEN</u>		
KOM(88) 707 endg.	Blutalkoholgehalt (3.1)	05.01.1989
KOM(89) 640 endg.	(Änderung)	07.12.1989
KOM(88) 706 endg.	Geschwindigkeitsbegrenzungen (Nutzfahrzeuge und Kraft omnibusse) (3.1)	11.01.1989
KOM(91) 66 endg.	(Änderung)	25.03.1991
o <u>GEFÄHRLICHE GÜTER</u>		
KOM(91) 4 endg.	Gefahrgutbeauftragte (3.1)	11.06.1991
KOM(92) 327 endg.	(Änderung)	14.08.1992

PROGRAMME D'ACTION

TABLEAU II

Actions législatives à court ou moyen terme	Date prévisionnelle adoption Commission	Etudes menant le cas échéant à des actions législatives	Autres mesures non-législatives
O <u>Banque de données communautaire (CARE)</u> - (3.2.4. et 4.2.1.1) O <u>Sécurité des véhicules</u> (Harmonisation des règles techniques dans le cadre de la réception) - Voitures particulières (crash-test, appui-tête, résistance des sièges, etc...) (3.2.2) - amélioration des conditions de protection des passagers (4.2.2.) - Poids lourds (3.2.2.) (dispositif anti-encastrément) - Véhicules toutes catégories (3.2.2.) (protection conducteurs, avertisseurs, ...) 2 roues (4.2.2.) - dispositif visant à empêcher l'augmentation des vitesses O <u>Contrôle technique (3.2.2.)</u> - Directive sur valeurs limites admissibles de freinage - Directive sur CT des limiteurs de vitesse O <u>Matières dangereuses (4.2.6.)</u> - Directive cadre sur harmonisation des législations des E.M. - Uniformisation des procédures de contrôle O <u>Contrôle du temps de conduite (4.2.4.)</u> - Règlement introduisant un appareil de contrôle digital	93 94 94 94 > 94 93 94 93 94 94	O Mesures spécifiques aux transports scolaires (3.2.2.) O Formation des conducteurs des cyclomoteurs (4.2.3.) O Codification des mentions additionnelles sur le permis de conduire (4.2.3.) O Contrôle plus efficace du temps de conduite (tachygraphal) (4.2.4.) O Harmonisation et homologation des appareils de contrôle de l'alcoolémie (4.2.4.2) O Signalisation et marquage (3.2.3. et 4.2.5.) O Infrastructure - Harmonisation en matière d'équipement fixes (résistance au glissements de la chaussée... (4.2.5.) - Signalisation de direction (recherche d'une approche communautaire) (4.2.5.) O Crash-test (étude pour développer nouvelle procédure) (4.2.2)	O Mise en place de projets pilote sur test et validation des systèmes télématiques sur site (3.3.4.) O Recherche envisagée dans 4ème Programme-cadre (4.2.1.3) O Etude de faisabilité d'un fichier documentaire de sécurité routière (4.2.1.2) O Etude des expériences sur la conduite accompagnée apprentissage anticipé ou permis provisoire (4.2.3.) O Education routière scolaire : mise en commun d'expériences (4.2.3.) O Examen de l'incidence des drogues sur sécurité routière (4.2.4.) O Etude des possibilités techniques d'adapter la vitesse aux conditions de la route (4.2.4.1) O Renouvellement campagnes sur l'alcool et la conduite (4.2.4.2) O Publicité nuisible à la sécurité routière : définition d'un "European code of conduct" (4.2.7.)

**LEITLINIEN UND VORRANGIGE
AKTIONSBEREICHE EINES
GEMEINSCHAFTSPROGRAMMS IM BEREICH
DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT**

**HOCHRANGIGE ARBEITSGRUPPE
DER VERTRETER DER REGIERUNGEN**

*** * * SCHLUSSBERICHT * * ***

APRIL 1992

INHALT

1. EINFÜHRUNG

- Entschließung des Rates
- derzeitige Situation im Bereich der Straßenverkehrssicherheit
- Berichte anderer Organisationen
- derzeitige Tätigkeiten und Maßnahmen auf EG-Ebene
- Arbeit der Hochrangigen Gruppe

2. ALLGEMEINE ZIELE

- Mittel- und langfristige Ziele
- Kriterien für die Festlegung von Prioritäten
- Kriterien für die Wahl der Handlungsebene (EG oder sonstige)

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN - AKTIONSPROGRAMM

- Leitlinien
- vorrangige Aktionsbereiche
- Mittel

ANHÄNGE

1. Entschließung des Rates vom 21. Juni 1991
2. Unfallstatistiken für das Gemeinschaftsgebiet

- 3 -

STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT in der Gemeinschaft1. EINFÜHRUNG

1.1 In seiner Entschließung vom 21. Juni 1991 hat der Rat⁽¹⁾ unter anderem

- betont, wie wichtig neue Anstrengungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sind;
- die Kommission aufgefordert, auf EG-Ebene ein entsprechendes Programm auszuarbeiten und durchzuführen und die Initiativen der Mitgliedstaaten stärker zusammenzuführen;
- die Kommission aufgefordert, eine Hochrangige Gruppe einzuberufen, die Ziele und Einzelheiten der Verwirklichung eines solchen Programms festlegen soll.

Auf diese Entschließung hin (deren Wortlaut Anhang 1 zu entnehmen ist) berief die Kommission eine Hochrangige Arbeitsgruppe aus Vertretern der Regierungen ein. Der vorliegende Bericht faßt die Arbeiten dieser Gruppe zusammen, bei denen die Ziele, die Leitlinien und vorrangigen Bereiche für die zu treffenden Maßnahmen festgelegt wurden. Die Vorschläge der Mitglieder der Gruppe zur Entwicklung dieser Aktionsbereiche dienten der Kommission als Basis für die Erarbeitung des Gemeinschaftsprogramms im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, das dem Rat vorgelegt wird.

1.2 Trotz früherer Maßnahmen auf EG- und nationaler Ebene, einschließlich des Europäischen Jahres der Straßenverkehrssicherheit 1986, ist es um die Sicherheit im Straßenverkehr der Gemeinschaft immer noch alles andere als gut bestellt. Wie aus Anhang 2 hervorgeht, hat sich die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in der Gemeinschaft in den letzten Jahren bei ungefähr 1,2 Millionen eingependelt, und auch die Zahl der Verunfallten blieb mit 50.000 Getöteten und über 1,6 Millionen Verletzten pro Jahr auf einem unerträglich hohen Stand.

(1) Der Rat und die im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten.

- 4 -

Der wirtschaftliche Schaden für die Gemeinschaft wird zudem von einigen Experten auf rund 70 Mrd. ECU jährlich geschätzt, einem Mittelwert aus 45 bis 90 Mrd. ECU.

- 1.3 Trotz dieser schrecklichen menschlichen und wirtschaftlichen Verluste wurden der Sicherheit im Straßenverkehr weniger Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und weniger konsequente Bemühungen zuteil als Epidemien vergleichbaren Ausmaßes. Dies ist möglicherweise zum Teil darauf zurückzuführen, daß Straßenverkehrsunfälle räumlich weit verstreut passieren und auf komplexen Wechselwirkungen zwischen Menschen, Fahrzeugen und Verkehrswegen beruhen. Ein ehemaliger Verkehrsminister hat dies einmal plastisch so geschildert: "Kämen in einer Woche bei Unfällen mit drei Jumbo-Jets 1.000 Menschen ums Leben, so würde das Luftfahrtgewerbe auf den Kopf gestellt; daß in der Gemeinschaft jede Woche 1.000 Menschen ihr Leben bei Straßenverkehrsunfällen verlieren, nehmen wir jedoch hin." Die Erkenntnis, daß dies nicht weiter geduldet werden kann, hat den Rat zu seiner Erklärung bewegt, daß eine umfassende und wirksame Straßenverkehrspolitik und ein entsprechendes Programm auf Gemeinschaftsebene unbedingt erforderlich sind.
- 1.4 Die Zahl der Unfälle und die übrigen Daten in Anhang 2 sowie die im folgenden genannten Studien zeigen, daß es zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten beim Niveau der Straßenverkehrssicherheit und seinen Auswirkungen auf bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern erhebliche Unterschiede gibt, wenn auch genaue und verlässliche Vergleiche schwierig anzustellen sind.
- 1.5 Frühere Berichte der Kommission, des Europäischen Parlaments und anderer Institutionen sowie die Entschließung des Rates zum Europäischen Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986⁽¹⁾ wiesen darauf hin, daß zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vielfältige Anstrengungen und Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen erforderlich sind.

(1) Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften zur Straßenverkehrssicherheit (84/C 341/01) vom 19. Dezember 1984.

- 5 -

In Ihrer letzten umfassenden Übersicht hat die Arbeitsgruppe G6rondeau⁽¹⁾ die komplexen Bereiche genannt und nicht weniger als 80 erforderliche Maßnahmen ermittelt, ohne zu versuchen, sie in dieser Phase nach ihrer Bedeutung zu staffeln. Der Bericht kam zu dem Schluß, daß die Gemeinschaft trotz einzelner Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit noch keine umfassende Straßenverkehrssicherheitspolitik festgelegt, geschweige denn durchgeführt hat. Ungeachtet der Diskussion über gewisse Zuständigkeiten der Gemeinschaft im Bereich der Straßenverkehrssicherheit wurde auf mehr legislative Maßnahmen und die Entwicklung neuer Gemeinschaftsinitiativen bei Koordinierung und Überzeugung hingewiesen, die in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den sonstigen für Straßenverkehrssicherheit zuständigen Organisationen erfolgen müßten. Mehrere Expertenberichte haben sich mit den Organisationsproblemen bei der Verwirklichung von Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit befaßt.

1.6 Auch heute gibt es jedoch zahlreiche laufende und geplante Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Sie umfassen

a) bestehende Rechtsvorschriften zu folgenden Bereichen:

- Fahrzeugbau,
- Reifen,
- Führerscheine,
- technische Überwachung von Fahrzeugen,
- Anlegen von Sicherheitsgurten,
- Geschwindigkeitsbegrenzer für Lkws, Omnibusse und Reisebusse,
- Sicherheitswindschutzscheiben;

b) dem Rat vorgelegte Rechtsvorschriften auf den Gebieten:

- Blutalkoholgehalt,
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Fahrzeuge;

(1) Bericht der Hochrangigen Expertengruppe für eine europäische Verkehrssicherheitspolitik, Februar 1991.

- 6 -

c) geplante Rechtsvorschriften auf den Gebieten:

- sicherere Konstruktionsmerkmale für Pkw und Lkw,
- Straßenverkehrszeichen und Straßenausstattung;

d) Forschungsarbeiten und sonstige nichtlegislative Maßnahmen:

- DRIVE-Programm,
- einige Bereiche von EURET(1),
- statistische Datenbank CARE über Straßenverkehrsunfälle.

- 1.7 Seit der Tagung des Rates für Verkehrsfragen vom 21. Juni 1991 ist die Hochrangige Gruppe der Regierungsvertreter zweimal offiziell zusammengetreten, und untereinander sowie zwischen ihr und der Kommission gab es auch informelle Kontakte. Die Kommission hat zudem Nichtregierungsorganisationen konsultiert, die auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit tätig sind, wie AIT/FIA(2), PRI(3), IRU(4), ACEA(5), IRF(6), FEVR(7), ECF(8) und IFP(9). Auch hält sie engen Kontakt zu internationalen Regierungsorganisationen wie OECD/CEMT, UN/ECE und WHO und verfolgt außerdem die Initiative des Europäischen Parlaments, die voraussichtlich in den kommenden Monaten zur Annahme eines neuen Berichts über Straßenverkehrssicherheit führen wird.

(1) Allgemeines Verkehrsforschungsprogramm der Kommission.

(2) AIT - Internationaler Touring-Verband
FIA - Internationaler Automobilverband.

(3) PRI - Internationaler Verband zur Verhütung von Straßenverkehrsunfällen.

(4) IRU - Internationale Straßentransportunion.

(5) ACEA - Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (Europäischer Verband der Automobilhersteller).

(6) IRF - Internationale Straßenliga.

(7) FEVR - Fédération européenne des victimes de la route (Europäischer Verband der Straßenverkehrsoffer).

(8) ECF - European Cyclists Federation (Europäischer Radfahrerverband).

(9) IFP - Internationale Föderation der Fußgängerverbände.

- 7 -

2. ALLGEMEINE ZIELE

- 2.1 Um ein gemeinschaftliches Programm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erfolgreich aufstellen zu können, müssen zunächst dessen allgemeinen Ziele festgelegt werden. Dabei sind zwei wesentliche Punkte zu berücksichtigen:

- a) Es ist wünschenswert, quantitative Ziele zu setzen;
- b) die Ebene, auf der diese Ziele gesetzt werden sollten (EG, nationale Ebene usw.), ist festzulegen.

Dieser Bericht konzentriert sich natürlich auf die gemeinschaftliche Dimension der Straßenverkehrssicherheit und sollte auch vor diesem Hintergrund gesehen werden.

- 2.2 Als allgemeines gemeinschaftliches Ziel wäre es zumindest theoretisch denkbar, ein quantitatives Ziel zu setzen, das sich von den nationalen Zielen der einzelnen Mitgliedstaaten unterscheidet. Beispielsweise könnte als langfristiges Ziel (10–15 Jahre) der Gemeinschaft eine Verringerung um 20 bis 30 % der im Straßenverkehr Verunfallten angestrebt werden, wie es der G rondeau-Bericht vorsch agt. Dies ließe sich durch eine unterschiedliche Reduzierung in den einzelnen Mitgliedstaaten erreichen, wobei Länder mit gegenwärtig schlechten Ergebnissen besondere Anstrengungen unternehmen müßten, um eine überdurchschnittliche Senkung zu erreichen. Mittelfristige EG-weite Ziele (5 Jahre) ließen sich natürlich nicht so einfach setzen.
- 2.3 Die Hochrangige Gruppe hat eingehend erörtert, inwieweit es wünschenswert ist, quantitative Ziele zu setzen. In einer Reihe von Mitgliedstaaten bestehen solche Ziele, wofür es gute Gründe gibt, wie den politischen und tatsächlichen Wert genauer Planungsvorgaben. In anderen Mitgliedstaaten, die solche Ziele durchaus befürworten, sind die Erfahrungen nicht so zufriedenstellend. In einigen F llen hat sich

- 9 -

- 2.5 Zu Punkt a) hat die Gruppe einen Vorschlag für eine Rahmenrichtlinie überarbeitet, wonach der Verkehrssicherheit in der Verkehrspolitik und in anderen Politiken Rechnung zu tragen ist, in Anlehnung an die EWG-Rechtsvorschriften über die Umweltverträglichkeit. Es wurde darauf hingewiesen, daß dieser Gedanke Eingang in die jetzt für das zweite DRIVE-Forschungsprogramm vorgeschlagenen Vorhaben fand. Auch wenn eine derartige Rahmenrichtlinie bisher nicht erlassen worden ist, sollte die Verkehrssicherheit in der Verkehrspolitik und in den anderen Politiken der Gemeinschaft bereits jetzt effektiv berücksichtigt werden. Die Punkte b), c) und d) wurden als angemessene Ziele angenommen. Nach Ansicht der Gruppe ist der Begriff "defensive Fahrweise" in der Praxis sehr weitgefaßt, insbesondere in den Bereichen Aufklärung, Erziehung und Öffentlichkeitsarbeit, und berührt die drei Sicherheitsbereiche Verkehrsteilnehmer, Verkehrswege und Fahrzeuge. Eine bessere Fahrzeugsicherheit war aufgrund der dominierenden Rolle der EG bei der Normung von Fahrzeugen von unmittelbarem und direktem Interesse für die Gemeinschaft; dabei stellte sich heraus, daß bestimmten Kategorien von gefährdeten Straßenverkehrsteilnehmern die Verbesserung des Sicherheitsstandards anderer Gruppen nicht zugute gekommen war.
- 2.6 Angesichts der Unterschiedlichkeit der Rechtsvorschriften und sonstigen nationalen bzw. EG-Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit hat die Hochrangige Gruppe eine Liste spezifischer Bereiche der Straßenverkehrssicherheit aufgestellt und jeweils angegeben, ob diese Maßnahmen auf EG- oder nationaler Ebene getroffen werden sollten.
- 2.7 Danach erörterte die Hochrangige Gruppe mögliche Kriterien für das Setzen von Prioritäten unter den im GERONDEAU-Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen, wobei die bereits eingeleiteten Initiativen der Kommission berücksichtigt wurden:

- 8 -

die Sicherheit im Straßenverkehr trotz der Einführung gezielter Sicherheitsmaßnahmen insgesamt verschlechtert, da sich andere Faktoren stärker auswirkten, so insbesondere die Zunahme des Straßenverkehrs. Auch gab es Kampagnen, die sich als unerwartet erfolgreich erwiesen und bei denen die gesetzten Ziele weit übertroffen wurden. Daher hielt es die Gruppe nicht für angemessen, in diesem relativ frühen Stadium des Tätigwerdens der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit quantitative EG-Ziele festzusetzen. Es ist jedoch beabsichtigt, die Erreichung nationaler Ziele genau zu verfolgen und daraus für die Festlegung der künftigen EG-Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit Nutzen zu ziehen.

2.4 Unter diesen Umständen ist es umso wichtiger, qualitative Ziele als Teil einer umfassenden Gesamtstrategie zu setzen, die die Schaffung eines einheitlicheren europäischen Straßenverkehrssicherheitsraums und einer entsprechenden Einstellung fördern soll. In diesem Zusammenhang standen eine Reihe grundlegender Vorstellungen und Prinzipien zur Diskussion:

- a) Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit in der Verkehrspolitik und bei anderen Politiken und Vorhaben auf Gemeinschafts- und nationaler Ebene;
- b) Vorschlagen und Verwirklichen von Maßnahmen zur Förderung einer defensiven Fahrweise;
- c) Festlegung von Normen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit;
- d) stärkere Berücksichtigung der wichtigsten Unfallfaktoren und der gefährdetsten Gruppen von Verkehrsteilnehmern.

- 10 -

- a) Kosten-Nutzen-Verhältnis; dabei werden der Umfang der erwarteten Verringerung der Zahl der Unfallopfer und der Sachschäden durch die Einführung der geplanten Maßnahme mit den direkten Kosten von Ausrüstung und Personal hierfür verglichen sowie auch sonstige Auswirkungen berücksichtigt, beispielsweise auf die Umwelt.
 - b) Akzeptanz durch die Öffentlichkeit; hierbei soll ermittelt werden, inwieweit Einschränkungen der Freiheit oder zusätzliche Kosten von den Betroffenen akzeptiert werden. Dieses Kriterium steht in engem Zusammenhang mit der
 - c) Durchsetzbarkeit; dazu gehört die Frage, in welchem Maße Polizei- und ähnliche Kräfte bei ihrer Tätigkeit für die Straßenverkehrssicherheit eingesetzt werden können, und die Rolle der Rechtsvorschriften, die bei Verstößen Sanktionen vorsehen müssen, die die Gesellschaft in hohem Maße akzeptieren kann.
 - d) Politische Umstände können insofern ein aktuelles Kriterium darstellen, als schwere Unfälle ein günstiges Klima für Rechtsvorschriften oder sonstige Maßnahmen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit schaffen können.
 - e) Außerdem sind langfristige erzieherische und soziale Entwicklungen zu berücksichtigen, besonders wenn Maßnahmen beurteilt werden, die das Verhalten betreffen.
- 2.8 In Anbetracht der besonderen Rolle, die die Gemeinschaft spielt, verwies die Gruppe zudem auf zwei weitere Faktoren neben den genannten allgemeinen Kriterien:
- a) Konzentration auf solche Maßnahmen, bei denen Aktionen auf EG-Ebene einen "Mehrwert" gegenüber nationalen-und/oder regionalen Aktionen aufweisen;

- 11 -

b) Anerkennung der Notwendigkeit, dort auf EG-Ebene zu handeln, wo die Mitgliedstaaten aufgrund der Bestimmungen des Vertrags nicht tätig werden können, beispielsweise im Fahrzeugbau.

- 2.9 Aus diesen Gründen hat die Gruppe die ursprünglichen Antworten auf den Fragebogen der Kommission überarbeitet und einige Prioritätseinstufungen darin geändert. Maßnahmen und Prioritäten wurden auch im Hinblick auf die drei klassischen Bereiche der Straßenverkehrssicherheit untersucht, nämlich Fahrer, Fahrzeuge und Verkehrswege. Dabei stellte sich heraus, daß fahrzeugseitige Maßnahmen zwar seit langem den Schwerpunkt der EG-Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit bilden, Sicherheitsaspekte vor Inkrafttreten der Einheitlichen Europäischen Akte jedoch bisweilen in dem Bemühen um Vollendung des Binnenmarkts und um Abbau von Handelshemmnissen als zweitrangig galten. Der neue Artikel 100a schreibt ein sehr hohes Schutzniveau vor, wodurch ein stärkeres Sicherheitsbewußtsein in die EG-Vorschriften über Fahrzeuge eingehen und ein höherer Sicherheitsstandard im Fahrzeugbau vorgeschrieben wird.

- 12 -

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN — AKTIONSPROGRAMM

- 3.1 Die Hochrangige Gruppe hält es unter Berücksichtigung der von der Kommission bereits eingeleiteten Maßnahmen und Initiativen für erforderlich, sich auf eine Reihe von Bereichen mit hoher Priorität zu konzentrieren, um auf Gemeinschaftsebene eine möglichst wirksame Straßenverkehrssicherheitspolitik zu betreiben, die die derzeit unerträglich hohen Unfallzahlen und den volkswirtschaftlichen Schaden deutlich senkt.

Nach Prüfung der jeweiligen Prioritäten der Mitgliedstaaten und der auf Kommissionsebene bereits eingeleiteten Maßnahmen gelangte die Arbeitsgruppe zu folgenden Schlußfolgerungen:

- 3.1.1. Die Aktionen der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit sollten beträchtlich ausgebaut werden, und zwar im legislativen und im nichtlegislativen Bereich.
- 3.1.2. Gemeinschaftsmaßnahmen und -initiativen sollten neben anderen allgemeinen Kriterien dahingehend beurteilt werden, ob sie einen "Mehrwertcharakter" gegenüber den Maßnahmen der Mitgliedstaaten aufweisen.
- 3.1.3. Ganz kurzfristig sollten aus der umfassenden Liste geeigneter langfristiger Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene folgende Maßnahmen Vorrang erhalten:
- a) Maßnahmen zur Mäßigung der Geschwindigkeit;
 - b) Probleme im Zusammenhang mit Alkohol am Steuer;
 - c) Erziehung der Verkehrsteilnehmer, einschließlich Fahrerschulung und Verkehrssicherheitserziehung an Schulen;
 - d) Verbesserung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit;
 - e) Austausch von Informationen und Erfahrungen, einschließlich einer Datenbank der Gemeinschaft;

- 13 -

f) Angehen gegen sicherheitsbeeinträchtigende Werbung, insbesondere jene, in der die Geschwindigkeit verherrlicht wird;

g) Infrastrukturbezogene Aspekte der Straßenverkehrssicherheit.

3.2 Darüber hinaus befaßte sich die Gruppe mit möglichen konkreten Maßnahmen und den Modalitäten für die Durchführung der im vorstehenden erwähnten prioritären Aktionen.

Vorschläge zu diesen Maßnahmen und Modalitäten sollen in dem Gemeinschaftsprogramm gemacht werden, das die Kommission dem Rat auf der Grundlage dieses Berichts unterbreiten wird.

3.3 Hinsichtlich der nichtlegislativen Maßnahmen (Austausch von Informationen und Forschungsergebnissen) ist die Gruppe der Frage nachgegangen, welche Mittel für die Durchführung des Programms erforderlich sind.

Die Gruppe hat eine Reihe von Vorschlägen für eine geeignete Organisationsform untersucht. Dazu gehörten auch Anregungen anderer Stellen für die Schaffung einer "unabhängigen" Straßenverkehrssicherheitsagentur oder eines Straßenverkehrssicherheitsrats in Anlehnung an die Europäische Umweltagentur oder an "bundesstaatliche" Straßenverkehrssicherheitsinstitutionen in den USA oder Kanada. Die Hochrangige Gruppe möchte zwar weitere Überlegungen zu solchen Vorschlägen auf längere Sicht nicht ausschließen, ist jedoch wie die Mitgliedstaaten und die Kommission der Ansicht, daß die Sicherheit im Straßenverkehr als ein Instrument der Regierungspolitik im wesentlichen ein staatliches Anliegen ist und bleiben sollte.

- 14 -

Die Hochrangige Gruppe hält es zum gegenwärtigen Zeitpunkt für verfrüht, eine unabhängige Organisation zu schaffen oder die endgültige Form der Stelle festzulegen, die für die Straßenverkehrssicherheit zuständig sein wird.

- 3.4 Bei der Durchführung des obigen Programms ist jedoch unbedingt Kontinuität erforderlich. Es wird daher vorgeschlagen, daß die Hochrangige Gruppe ihre erfolgreich eingeleiteten Arbeiten fortführt, indem sie Inhalte und Prioritäten des Straßenverkehrssicherheitsprogramms der Gemeinschaft festlegt und für engere Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission sorgt.

Außerdem sollten internationale Organisationen, die im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätig sind, wo immer dies sinnvoll ist, am Gemeinschaftsprogramm beteiligt werden.

- 3.5 Demzufolge würde die Gruppe es begrüßen, wenn sie über die punktuellen Konsultationen zwischen der Kommission und der Gruppe der Regierungssachverständigen bei der Vorbereitung konkreter Initiativen für den Erlass von Rechtsvorschriften hinaus mit der Kommission zusammenarbeiten könnte und von ihr zu Tätigkeiten im nichtlegislativen Bereich, wo die Gemeinschaft neue Aufgaben erfüllen soll, konsultiert würde. Hierbei handelt es sich u.a. um folgende Aufgaben:

- Erfahrungsaustausch;
- Öffentlichkeitsarbeit/Aufklärungskampagnen auf EG-Ebene;
- Unterstützung der Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen der Mitgliedstaaten;
- Auswertung der Ergebnisse der statistischen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle CARE;
- Untersuchung, Beobachtung und Beschreibung der Straßenverkehrssicherheitslage in den Mitgliedstaaten;
- Durchführung weiterer bzw. neuer Maßnahmen.

- 15 -

- 3.6 Nach Ansicht der Gruppe sind die bei der Kommission derzeit für die Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Mittel unzureichend, um ein solches Programm zu verwirklichen und sollten sie im Wege der üblichen Verwaltungsverfahren aufgestockt werden.

I
(Mitteilungen)

RAT

ENTSCHLIESSUNG DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN

vom 21. Juni 1991

betreffend ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

(91/C 178/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
UND DIE IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER
REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EURO-
PÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. März 1984 zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit (*) und auf die Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Dezember 1984 (**) betreffend insbesondere das Jahr 1986 als Jahr der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft,

gestützt auf den Bericht des Europäischen Parlaments von 1987 über das Jahr der Straßenverkehrssicherheit,

gestützt auf die Mitteilung der Kommission an den Rat vom 9. Januar 1989 mit dem Titel: „Sicherheit im Straßenverkehr: eine vorrangige Aufgabe der Gemeinschaft“,

in Erwägung nachstehender Gründe.

Es muß damit gerechnet werden, daß der Straßenverkehr insbesondere aufgrund der Vollendung des Binnenmarktes im Jahr 1992 noch zunehmen wird.

Das menschliche Leid und die sozialen Kosten, die die Verkehrsunfälle mit jährlich mehr als 50 000 Toten und 1 500 000 Verletzten zur Folge haben, sind moralisch und politisch, aber auch wirtschaftlich und sozial unannehmbar.

Unter diesen Umständen sind in allen Bereichen, die zur Verkehrsunfallverhütung beitragen, so auch beim Bau und der Ausrüstung von Kraftfahrzeugen, besondere An-

strengungen erforderlich, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.

Eine Aktion auf Gemeinschaftsebene zur Intensivierung der einzelstaatlichen Maßnahmen ist dann von Wichtigkeit, wenn damit zu rechnen ist, daß die gemeinsame Aktion größere Wirkung haben wird als die nicht koordinierten Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten —

BEKRÄFTIGEN ERNEUT die Bedeutung einer größeren Sicherheit im Verkehr, insbesondere im Straßenverkehr;

FORDERN die Kommission AUF, ein Gemeinschaftsprogramm mit konkreten Maßnahmen auszuarbeiten und durchzuführen, die dazu bestimmt sind, in den verschiedenen Aktions- und Forschungsbereichen bei der Verhütung von Straßenverkehrsunfällen und deren Folgen für die Unfallopfer neue gemeinsame Initiativen zu verwirklichen und die bestehenden einzelstaatlichen Erfahrungen zusammenzuführen;

ERSUCHEN die Kommission, eine aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten zu bildende Arbeitsgruppe auf hoher Ebene einzuberufen, um die Ziele und die Einzelheiten der Verwirklichung des genannten Programms unter Berücksichtigung der bisherigen Studien und Maßnahmen sowie der in diesem Bereich laufenden Initiativen festzulegen;

VERTRETEN DIE AUFFASSUNG, daß die Arbeitsgruppe das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen für dieses Programm evaluieren muß;

ERSUCHEN die Kommission, dem Rat vor Dezember 1991 einen Bericht, gegebenenfalls mit ersten Vorschlägen für die Ausführung des Programms ab 1992, vorzulegen.

(*) ABl. Nr. C 104 vom 16. 4. 1984, S. 38.

(**) ABl. Nr. C 341 vom 21. 12. 1984, S. 1.

Anhang 2Straßenverkehrsunfälle in der Europäischen Gemeinschaft:Zahl der Getöteten 1975 – 1991 (a)

Land	1975	1980	1985	1988	1990	1991(b)
B Belgien	2346	2396	1801	1967	1978	1881
DK Dänemark	827	690	772	713	634	604
D BR Deutschland	14870	13041	8400	8213	7906	7465 (c)
GR Griechenland	1187	1372	1908	1692	1945	1955
E Spanien	5833	6522	6374	8252	9032	8843
F Frankreich	14166	13499	11387	11497	11215	10325
IRL Irland	586	564	410	463	478	439
I Italien	10177	9135	7629	7425	7085	9095
L Luxemburg	124	98	79	84	70	80
NL Niederlande	2321	1997	1438	1366	1376	1289
P Portugal	3479	2941	2438	3294	3140	3564
UK Vereinigtes Königreich	6679	6239	5342	5230	5402	4700
EG Europ. Gemeinschaft	62595	58494	47978	50196	50261	50240
Sonstige CEMT (7)	17283	14778	15507	17813	17201	
<u>CEMT (19) insgesamt</u>	<u>79878</u>	<u>73272</u>	<u>63485</u>	<u>68009</u>	<u>67462</u>	
USA Vereinigte Staaten	44425	51091	43825	47093		
J Japan	14206	11752	12039	13447		

Quelle: CEMT

Bemerkungen: a) Getötete umgerechnet auf 30-Tage-Basis

b) Schätzung aufgrund der vorläufigen Zahlen 1991.

c) D = 11 Länder.

- 1 -

FINANZBOGEN

A. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

1. Bezeichnung des Vorhabens: Gemeinschaftsprogramm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit
2. Betroffene Haushaltslinie: andere Haushaltslinien können betroffen sein (z.B. Forschung)
3. Rechtsgrundlage: ART. 75 des Vertrages
4. Beschreibung des Vorhabens :
 - 4.1 Zweck : Das von der Kommission vorgeschlagene Programm hat zum Ziel, mit Hilfe von gesetzgeberischen und anderen Maßnahmen die Straßenverkehrs-sicherheit in der Gemeinschaft zu fördern und zu entwickeln.
 - 4.2 Dauer: Permanent
 - 4.3 Betroffener Personenkreis :

Mitgliedstaaten und über diese die gesamte Gemeinschaftsbevölkerung.
5. Vorschlag für die Klassifizierung von Ausgaben und Einnahmen :
 - 5.1 N.O.A.
 - 5.2 N.G.M.
 - 5.3 Vorgesehene Einnahmen : Keine
6. Finanzielle Auswirkung des Vorhabens auf die Interventionsmittel :
 - 6.1 Beihilfe zu 100% : Nein
 - 6.2 Beihilfe zur Kofinanzierung mit anderen Quellen des privaten und/oder Öffentlichen Sektors : Ja
 - 6.3 Zinsbeihilfen : nein
 - 6.4 Andere : Studien
 - 6.5 Ist im Fall eines ökonomischen Erfolgs der Initiative eine völlige oder teilweise Erstattung des Gemeinschaftsbeitrags vorgesehen?
Nein
 - 6.6 Bedeutet die vorgeschlagene Initiative eine Änderung des Niveaus der Einnahmen? Wenn Ja, welcher Art ist die Änderung und welcher Einnahmentyp ist betroffen? Nein

7. Finanzielle Auswirkungen :

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Initiative :

Auf Gemeinschaftsebene erfordern die benötigten Initiativen meist Studien, die den üblichen Kommissionsregeln entsprechen müssen. Die Kosten der Initiative können gegenwärtig nicht beziffert werden aufgrund des globalen Charakters des Programms und der vom Rat erwarteten Richtlinien hinsichtlich der Kommissionsvorschläge aus dem sich dann konkrete und bezifferbare Aktionen ergeben. Die für dieses Programm erforderlichen Beträge werden enthalten sein im Rahmen der künftigen Finanzperspektiven für den Zeitraum 1993–1997.

7.2 Aufteilung :

Aufteilung	Haushalt 93	HVE 94	Änderungen in %
Studien Datensammlung Andere	PM	PM	

7.3 Direkt mit der Initiative verbundene Verwaltungsausgaben :

Nichts

7.4 Zeitplan für Verpflichtungsermächtigungen : in MIOECU

Haushalt 1993	APB 1994					
		1995	1996	1997	1998	u. folg.
Betroffene Haushaltslinie 1,8 MEKU B2-702 (z.Teil)	1,8 MEKU	PM	PM	PM	PM	

8. Antibetrugsmaßnahmen vorgesehen im Vorschlag :

Normales Verfahren

Teil 2: Verwaltungsausgaben Teil A des Haushalts :

Nichts

9.

9.1 Ziele :

Die Straßenverkehrssicherheit ist eine Begleitmaßnahme der gemeinsamen Verkehrspolitik

9.2 Rechtfertigung der Initiative :

Da das Ziel die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist, erscheint es berechtigt, den sozio-ökonomischen Nutzen für die Gemeinschaft zu betrachten. Die jüngsten Studien zu den sozio-ökonomischen Kosten von Straßenverkehrs (z.B. COST 313) schätzen die Kosten einer getöteten Person auf ungefähr 500 KECUS und die Kosten einer verwundeten Person auf 12,5 KECUS im Durchschnitt.

Bei ungefähr 55000 Toten und mehr als 1.500.000 Verwundeten, die der Straßenverkehr jedes Jahr verursacht, können die sozio-ökonomischen Kosten auf ungefähr 55 Mrd. ECU pro Jahr geschätzt werden.

Die Multiplikationseffekte sind unbekannt.

9.3 Ablauf und Evakuierung der Initiative :

9.3.1 Ausgewählte Leistungsindikatoren regelmäßige Berichte

9.3.2 Vorgesehene Modalitäten und Regelmäßigkeit der Evaluierung: übliche Kontrollmittel

9.4 Zusammenhang mit der Finanzplanung

9.4.1 Ist die Initiative vorgesehen in der Finanzplanung der GD für die betroffenen Jahre? Ja.

9.4.2 Welchem allgemeinen Ziel, das in der Finanzplanung der GD definiert ist, entspricht das Ziel der vorgeschlagenen Initiative?
Gemeinsame Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit.

9.4.3 Wichtigste Unsicherheitsfaktoren, die die Ergebnisse der Initiative beeinflussen können? Keine.

ISSN 0254-1467

KOM(93) 246 endg.

DOKUMENTE

DE

07

Katalognummer : CB-CO-93-308-DE-C

ISBN 92-77-56754-6

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg

Bericht der Abgeordneten Elke Ferner

I.

Die Mitteilung der Kommission an den Rat über ein Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit ist gemäß § 80 Abs. 3 GO-BT zur Federführung dem Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung dem Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung, dem EG-Ausschuß und dem Haushaltsausschuß überwiesen worden (vgl. Drucksache 12/5827 Nr. 2.16 vom 4. Oktober 1993).

Der Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat die Vorlage am 10. November 1993 einvernehmlich zur Kenntnis genommen, der EG-Ausschuß hat sie am selben Tag ebenfalls zur Kenntnis genommen. Die Kenntnisnahme im Haushaltsausschuß erfolgte am 28. Oktober 1993 auf Empfehlung seines Unterausschusses zu Fragen der EG einvernehmlich bei Abwesenheit der Vertreter der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste.

II.

Das Aktionsprogramm enthält eine Reihe von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Verhütung von Verkehrsunfällen. Hierzu zählen ein Informations- und Erfahrungsaustausch sowie die Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Verkehrsunfälle, Maßnahmen zur aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit, die Erziehung der Verkehrsteilnehmer und die Schulung der Fahrzeugführer, Maßnahmen bezüglich des Fahrverhaltens, Maßnahmen zur Förderung einer angepaßten Fahrweise unter Berücksichtigung der Auswirkung von Alkohol, Drogen und Müdigkeit, Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und der Straßenverkehrssicherheit, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten auf der Straße sowie die Problematik der die Straßenverkehrssicherheit beeinträchtigenden Werbung.

III.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Mitteilung der Kommission im Hinblick auf die bevorstehende Tagung des EG-Rates (Verkehr) in seiner 56. Sitzung vom 26. November 1993 beraten. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste ist die oben angeführte Beschlußempfehlung verabschiedet worden.

Wegen des thematischen Zusammenhangs hat der Ausschuß in seine Beratungen eine Stellungnahme des

Innenausschusses vom 10. November 1993 zum Vorschlag für einen Beschluß des Rates über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle (Rats-Dok. Nr. 8255/93) einbezogen. Der Innenausschuß hat insoweit mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, der Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zuzustimmen, sondern erst eine Harmonisierung der Daten im Bereich des Verkehrsunfallgeschehens in den einzelnen Staaten durchzuführen.

IV.

Die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. lehnen die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank ab, weil die derzeitigen dezentralen Datenbanken in den einzelnen Mitgliedstaaten mit ständiger Zugriffsmöglichkeit durch die EG kostengünstig und effizient nutzbar seien. Zu fordern sei jedoch, daß die Voraussetzungen zur Erhebung der Daten durch die Mitgliedstaaten harmonisiert werden, um vergleichende Analysen zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund des Subsidiaritätsprinzips komme eine Zuständigkeit der Europäischen Union nur für verkehrswirtschaftliche Fragen, nicht aber für Angelegenheiten des Verkehrsverhaltens in Betracht. Die Bundesregierung wird bei den bevorstehenden Verhandlungen im EG-Verkehrsrat, insbesondere am 29./30. November 1993, in der Geltendmachung der genannten Auffassungen unterstützt.

Die Fraktion der SPD hat sich für eine zustimmende Kenntnisnahme der Mitteilung ausgesprochen, auch wenn diese nicht in jedem Punkt Unterstützung finden könne. So sei — ebenso wie von seiten der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. — auf eine einheitliche Datenerhebung in den Mitgliedstaaten hinzuwirken. Die politische Entscheidungsnotwendigkeit über Fragen des Tempolimits oder der Promillegrenzen hätte stärker in den Vordergrund gerückt werden müssen. Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrgutbeförderung hätte auf eine Verlagerung auf sicherere Verkehrsträger, insbesondere die Schiene, eingegangen werden müssen. Die Fraktion der SPD hat dem der Beschlußempfehlung zugrundeliegenden Antrag der Koalitionsfraktionen nicht zugestimmt, da sie die Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank unterstützt und die Betonung des Subsidiaritätsprinzips in Angelegenheiten des Fahrverhaltens, insbesondere wegen der Konsequenzen für Tempolimits und Promillegrenzen, ablehnt.

Bonn, den 1. Dezember 1993

Elke Ferner

Berichterstatteerin