

09.02.07

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

Entschließung des Europäischen Parlaments zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbzeitbewertung

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 102442 - vom 7. Februar 2007. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung am 18. Januar 2007 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbzeitbewertung (2006/2112(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370), und unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 dazu¹,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge“ (KOM(2003)0542),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: Eine gemeinsame Aufgabe“ (KOM(2003)0311) und unter Hinweis auf seine Entschließung vom 29. September 2005 dazu², ferner unter Hinweis auf die Publikation der Kommission „20 000 Leben auf unseren Straßen retten“ vom Oktober 2004,
- in Kenntnis der Empfehlung 2004/345/EG der Kommission vom 6. April 2004 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit³,
- in Kenntnis der Erklärung von Verona über die Straßenverkehrssicherheit vom 24. Oktober 2003 sowie der Schlussfolgerungen zur zweiten Konferenz von Verona vom 25. und 26. Oktober 2004 und der Verpflichtung, die die Verkehrsminister der Europäischen Union im Anschluss daran eingegangen sind, die Straßenverkehrssicherheit als Priorität zu betrachten,
- in Kenntnis der Charta der Straßenverkehrssicherheit vom 29. Januar 2004,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung“ (KOM(2006)0074),
- in Kenntnis der Ankündigung der National Highway Traffic Safety Administration der USA (NHTSA), elektronische Stabilitätssysteme (ESP/ESC) in den USA als Standardausrüstung für alle neuen Personenkraftwagen ab September 2011 gesetzlich vorzuschreiben,
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0449/2006),

¹ ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250.

² ABl. C 227 E vom 21.9.2006, S. 609.

³ ABl. L 111 vom 17.4.2004, S. 75.

-
- A. unter Hinweis darauf, dass Verkehrsunfälle jährlich mehr als 40 000 Todesopfer in der Europäischen Union fordern, deren direkte und indirekte Kosten auf 180 Milliarden Euro bzw. 2% des BIP der Europäischen Union geschätzt werden,
 - B. in der Erwägung, dass das Ziel, die Zahl der Straßenverkehrstoten in der Europäischen Union bis 2010 zu halbieren, weiterhin Vorrang hat, und besorgt darüber, dass die zur Erreichung dieses Ziels notwendigen Fortschritte nicht erzielt worden sind,
 - C. unter Hinweis darauf, dass zur Erreichung dieses Ziels in der Europäischen Union zu wenig Fortschritte gemacht wurden,
 - D. in der Erwägung, dass das Parlament weiterhin die Ansicht vertritt, dass die Straßenverkehrssicherheit einer geteilten Verantwortung der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union unterliegt,
 - E. in der Erwägung, dass die WHO Europa auf das Ausmaß des Problems für die Gesundheit, das sich aus den Straßenverkehrstoten und -verletzten ergibt, aufmerksam gemacht hat und es als Priorität ansieht, das Gesundheitswesen in Fragen der Straßenverkehrssicherheit einzubeziehen und die Fahrtgeschwindigkeiten zu senken, was jedoch in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten fällt,
 - F. in der Erwägung, dass der Unterschied zwischen den Mitgliedstaaten mit einer schlechten Verkehrssicherheit und denen mit einer besseren Verkehrssicherheit weiter zunimmt,
 - G. in der Erwägung, dass die Straßenverkehrssicherheit eine horizontale Dimension hat und es, um das Ziel zu erreichen, sie möglichst umfassend zu erhöhen, notwendig sein wird, sich auf eine Reihe von Politiken, die darauf abzielen, die wirksamere Umsetzung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten (Sicherheitsgurte, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einhaltung der Straßenverkehrsordnung), auf verbesserte Fahranforderungen (Führerscheine, Fahrverhalten, Rücksicht gegenüber Fußgängern), auf eine verbesserte Infrastruktur (Qualität der Autobahnen und des Straßennetzes insgesamt, Fahrbahnen, Verkehrszeichen), auf verbesserte Fahrzeuge (regelmäßige Kontrollen, Fahrzeugtypen) und auf die Weitergabe bewährter Praktiken als Bereiche mit höchster Priorität zu konzentrieren,
 - H. in der Erwägung, dass die Verbesserung von Fahranforderungen in der Europäischen Union am wirksamsten kurzfristig durch die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen der Mitgliedstaaten, insbesondere bezogen auf Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, Gurtpflicht und Rückhaltesysteme für Kinder ermöglicht wird,
 - I. in der Erwägung, dass Fahrzeuge jetzt viermal sicherer sind als 1970,
 - J. in der Erwägung, dass der Anteil der Motorradfahrer an den Straßenverkehrstoten insgesamt steigt,
 - K. in der Erwägung, dass Mittelleitplanken zur wesentlichen Senkung der Zahl der Straßenverkehrstoten beitragen,

- L. in Kenntnis des im Oktober von der Kommission für vier Jahre initiierten Projekts DRUID zur Untersuchung der Auswirkungen von Alkohol, Drogen und Medikamenten im Straßenverkehr,
- M. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten bei der Einführung lebensrettender Sicherheitssysteme nicht weniger ambitioniert sein sollte als andere Länder,
1. fordert ein verstärktes politisches Engagement für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im gesamten EU-Raum von Seiten aller Mitgliedstaaten, regionalen und lokalen Behörden und EU-Institutionen sowie der Industrie, Organisationen und Einzelpersonen;
 2. ist der Auffassung, dass nur ein integriertes Systemdenken, das alle Verkehrsteilnehmer und betroffenen Parteien zusammenfasst und sich auf die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie auf wirksamere Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten stützt, zusammen mit ausreichenden Verkehrskontrollen in den Mitgliedstaaten (Führerscheinkontrollen, Alkoholkontrollen etc.) zu einer bedeutenden und nachhaltigen Verringerung der Zahl schwerer Verkehrsunfälle führen kann;
 3. erinnert daran, dass die ehrgeizigen Ziele, die die Union festgesetzt hat, nicht erreicht werden können, wenn die grundlegende Bedeutung der Erziehung und der Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten unberücksichtigt bleibt; fordert die Mitgliedstaaten daher eindringlich auf, ihre Informationspolitik und Sensibilisierung für Straßenverkehrssicherheit für alle Straßenbenutzer jeden Alters weiter in den Vordergrund zu rücken und der Allgemeinheit zugänglich zu machen; fordert die Mitgliedstaaten ferner auf, die geltenden Rechtsvorschriften – ausnahmslos – uneingeschränkt anzuwenden, da deren Einhaltung durch die Straßenbenutzer eine enorme Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mit sich bringt;
 4. bekundet seine Zufriedenheit über die von der Kommission vorgelegten Richtlinienvorschläge über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (KOM(2006)0569), das die Zahl der Todesfälle um 12-16% senken könnte, über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln (KOM(2006)0570), und über die Verwendung von Tote-Winkel-Spiegeln;
 5. fordert die Kommission auf, umgehend angekündigte Vorschläge wie zur grenzüberschreitenden Durchsetzung, für Tagfahrlicht, für die Anwendung bestehender Maßnahmen und Verordnungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, für die Markierung der Umrise von Lastkraftwagen mit reflektierenden Streifen und für die Verwendung eingebauter sowie nachgerüsteter Tote-Winkel-Spiegel bzw. neuer Systeme zur Überwachung des toten Winkels zu unterbreiten;
 6. ist der Auffassung, dass es zur Bekämpfung grenzüberschreitender Verstöße im Straßenverkehr äußerst wichtig ist, dass Verstöße gegen Geschwindigkeitsregelungen, Verstöße gegen die Gurtpflicht und Alkoholdelikte im Straßenverkehr wirksam verfolgt werden können, indem beträchtliche Sanktionen unabhängig davon verhängt werden, ob diese gegenüber dem Bürger im eigenen Land oder in einem anderen Mitgliedstaat verhängt werden;

7. erinnert die Kommission an ihre Absicht, die Bereitstellung nutzerfreundlicher und aktueller Informationen über die Verkehrsbeschilderung in den Mitgliedstaaten über eine Internetseite in allen Amtssprachen der Europäischen Union in Erwägung zu ziehen;
8. betont die Notwendigkeit, die Vorschriften und Ausschilderungen im Straßenverkehr zu harmonisieren, weil z.B. unterschiedliche Vorfahrtsregeln im Kreisverkehr Unfälle verursachen können;
9. fordert die Kommission auf, unter Berücksichtigung des Wiener Übereinkommens über Verkehrszeichen eine Studie über die Harmonisierung der Verkehrszeichen in Europa als Mittel zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vorzulegen, da unklare oder einander widersprechende Verkehrszeichen unnötige Gefahren für die Straßenverkehrssicherheit mit sich bringen;
10. fordert die Kommission in Anbetracht der großen Zahl an Unfällen und Todesopfern an Straßenbaustellen auf, gemeinsame Richtlinien für die Anforderungen an sichere Baustellenbereiche auszuarbeiten, denen die Erkennung und der Austausch bewährter Praktiken zugrunde liegen;
11. fordert die Kommission auf, ein gemeinschaftlich finanziertes Twinningprojekt zwischen neuen und alten Mitgliedstaaten auszuarbeiten, um die positive Entwicklung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit voranzutreiben;
12. fordert die Kommission auf, sich dafür einzusetzen, dass sich Vertreter sowohl aus den so genannten neuen als auch alten Mitgliedstaaten an den Sachverständigengruppen der Kommission beteiligen;
13. fordert die Kommission auf, die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit (European Road Safety Charter) einer Bewertung zu unterziehen;
14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, aktiv die Ergebnisse der Mitgliedstaaten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit miteinander zu vergleichen und zu koordinieren, unter anderem indem mit der Methode der besten Praktiken gute Erfahrungen an alle Mitgliedstaaten vermittelt werden, und somit die positive Entwicklung voranzutreiben;
15. fordert die Kommission auf, die Bedeutung unabhängiger europaweiter Bewertungs- und Richtprogramme für die Unterstützung einer einheitlicheren Anwendung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Bereich der Straßenverkehrssicherheit anzuerkennen, durch die der Wettbewerb unter den für sicheren Straßenverkehr verantwortlichen Akteuren gefördert wird (z.B. EuroTAP, EuroNCAP), ;
16. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Einführung einer „Null-Promille-Regelung“ für Fahranfänger sowie für Busfahrer und Berufskraftfahrer, die in der Personenbeförderung und z. B. bei Gefahrguttransporten tätig sind, zu erwägen;

17. weist auf die Möglichkeit hin, für alle Fahrzeuge Mindestanforderungen hinsichtlich der aktiven und passiven Sicherheit aufzustellen und die technischen Vorschriften für die Verkehrszeichen in der gesamten Union zu harmonisieren;
18. ist der Auffassung, dass Drogen im Straßenverkehr ein ernsthaftes Problem sind, das bekämpft werden muss und dass die Mitgliedstaaten und die Kommission mehr Ressourcen für Forschung und Bekämpfung solcher Gesetzesverletzungen bereitstellen müssen;
19. ist der Auffassung, dass Regelungen über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz auch in dem Fall zur Anwendung kommen müssen, wenn das Fahrzeug ein mobiler Arbeitsplatz ist;
20. fordert die Kommission auf, zu untersuchen, wie sich die Verwendung von Kommunikationsgeräten im Fahrzeug auf das Verhalten des Fahrers und auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt;
21. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Anstrengungen zu verstärken, um die Zahl der angelegten Sicherheitsgurte in allen Fahrzeugen und insbesondere in Bussen zu erhöhen;
22. fordert von den Mitgliedstaaten, das Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 12 Tonnen - soweit wie möglich - auf alle ein- und zweispurigen Straßen auszuweiten;
23. ersucht die Kommission, den Mitgliedstaaten zu empfehlen, dass sie angemessene Ruheeinrichtungen schaffen und unterhalten, die die Kriterien der europäischen Sozialpartner erfüllen, um für eine sicherere Infrastruktur für die Ruhepausen zu sorgen;
24. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Anreize dafür zu schaffen, dass Käufer oder Leasingnehmer von Fahrzeugflotten die bezüglich Sicherheit und Umweltschutz besten auf dem Markt verfügbaren Fahrzeuge kaufen oder leasen und Kraftfahrzeughersteller sicherere und umweltschonendere Fahrzeuge entwickeln;
25. ist fest davon überzeugt, dass die Versicherungsunternehmen beispielsweise durch Prämiendifferenzierungen eine grundlegende Rolle bei der Einhaltung von Straßenverkehrsordnungen und Arbeitsrecht im Straßentransportsektor spielen können;
26. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass sich Förderungen nicht nur auf modernste Emissionstechniken beschränken, sondern auch wichtige Sicherheitseinrichtungen (Notbrems-, Spurhalteassistenten, Abstandsregeltempomaten, Stoßdämpferkontrollsysteme, u.a.) umfassen;
27. fordert die Kommission auf, die Auswirkungen von Müdigkeit und Erschöpfung von Fahrern zu untersuchen, um die Zahl der auf diese Weise verursachten Unglücke zu senken, sowohl für private Fahrzeugführer als auch bezogen auf die Arbeitsbedingungen derjenigen, die Fahrzeuge bei der Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit verwenden;
28. fordert die Kommission auf, auf europäischer Ebene eine Informationskampagne gegen Müdigkeit am Steuer ins Leben zu rufen, um – wie es in einigen Mitgliedstaaten bereits geschieht – verstärkt darauf aufmerksam zu machen, dass Fahrzeuglenker bei jeder Fahrt alle zwei Stunden eine Pause einlegen sollten;

29. vertritt die Auffassung, dass unter der riesigen Auswahl an Technologien folgende Lösungen besonderes Augenmerk verdienen: Geräte, die zum Anlegen des Sicherheitsgurts anhalten, und fortgeschrittene Rückhaltesysteme; Elektronische Stabilitätskontrolle (ESP); Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme; Fahrsperrern bei Alkoholisierung; prädiktive Sicherheitssysteme (Notbrems-, Spurhalteassistenten, Abstandsregeltempomaten, Ultraschallwächter gegen den toten Winkel, Stoßdämpferkontrollsysteme) und eCall;
30. fordert die Mitgliedstaaten auf, bis Juni 2007 die gemeinsame Absichtserklärung für das eCall-System zu unterzeichnen;
31. ist der Auffassung, dass Lösungen des Intelligenten Transportsystems (Intelligent Transport System) an ältere Fahrzeugführer angepasst werden müssen;
32. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich dafür einzusetzen, dass in die Testreihen von EuroNCAP der Schutz vor Schleudertraumata und der Test aktiver technischer Systeme wie ESP/ESC, Notbremsung, Fahrerunterstützung (beispielsweise Fahrsperrern bei Alkoholisierung), Abstandsregeltempomat und Spurhalteassistent aufgenommen werden;
33. fordert die Kommission auf, bei den Richtlinien für die Infrastruktur ausdrücklich auch die Sicherheit von Motorradfahrern zu berücksichtigen, vor allem was motorradfreundliche Leitplanken auf den europäischen Straßen betrifft;
34. ist der Auffassung, dass die Kommission dringend die Schaffung eines gemeinschaftlichen Mindeststandards für Fahrerschullehrer, der Prüfungen und Bescheinigungen einschließt, prüfen sollte;
35. fordert die Mitgliedstaaten auf, einen Aktionsplan für theoretische und praktische Verkehrserziehung auszuarbeiten, der während der gesamten Schulzeit der Kinder (von 3 bis 18 Jahren) an allen Schulen in der Union zur Anwendung kommen sollte; darüber hinaus sollten Normen für die Ausbildung und die Sicherheitsmaßnahmen ausgearbeitet werden, die notwendig sind, um Führerscheinanwärtern ab 16 Jahren Fahrübungen unter Aufsicht zu ermöglichen;
36. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, EU-weit einheitliche Regelungen für verpflichtende, regelmäßige technische Sicherheitsüberprüfungen aller motorisierten Fahrzeuge zu schaffen;
37. ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten, auf der Grundlage einer Evaluierung der Kenntnisse über die einheitliche europäische Notrufnummer 112 und der Einführung von E112 durch alle Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in der Europäischen Union vorzuschlagen,
38. betont, dass das eCall-System über das Potenzial verfügt, die Reaktionszeit bei Unfällen um etwa 40% in städtischen Gebieten und um etwa 50% im ländlichen Raum zu verringern; fordert alle Mitgliedstaaten auf, eine möglichst rasche Umsetzung dieses Systems zu fördern;

39. fordert die Kommission auf, sich für ein europäisches System zur Untersuchung von Verkehrsunfällen einzusetzen, um Vergleiche und eine wirksamere Arbeit zu ihrer Verhinderung ermöglichen zu können;
40. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die regionalen Behörden auf, besonderes Augenmerk auf den Schutz und die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer, zu legen;
41. betont, dass die Mitgliedstaaten bei der Planung, beim Bau und beim Unterhalt von Straßen und anderen Infrastrukturmaßnahmen die Sicherheit aller Benutzer sowie die Unfallprävention systematisch berücksichtigen sollten;
42. fordert die Kommission auf, die Verwendung rückwärts gerichteter Kindersitze für Kinder im Alter bis zu 3-4 Jahren zu fördern, wie dies in der Studie über die Kindersicherheit in Autos (Bericht 489A) des schwedischen nationalen Straßen- und Verkehrsforschungsinstituts (VTI) verlangt wird;
43. fordert die Kommission und insbesondere die Mitgliedstaaten auf, den Stand der Verkehrssicherheit für körperlich behinderte Verkehrsteilnehmer zu prüfen; ist der Auffassung, dass es wichtig ist, dass in der Personenbeförderung tätige Berufskraftfahrer, beispielsweise Taxifahrer, ausreichend geschult werden, um unter anderem Rollstühle richtig zu sichern;
44. fordert die Kommission auf, die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bezüglich ihrer aktiven, selbstbestimmten Teilhabe am Straßenverkehr zu analysieren und Regelungen zum diskriminierungsfreien Zugang von Menschen mit Behinderungen zum Führerscheinwerb zu treffen;
45. vertritt die Ansicht, dass Technologien wie die Telematik langfristig die Möglichkeit bieten, Unfälle mit tödlichem Ausgang in erheblichem Maße zu reduzieren; fordert daher eine intensive Forschungstätigkeit und Zusammenarbeit unter allen Akteuren, um die rasche Einführung der vielversprechendsten Technologien zu fördern, ohne jedoch die Bemühungen im Bereich der Verkehrserziehung zu verringern;
46. vertritt die Ansicht, dass der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Bereich der Infrastruktureinrichtungen im Straßenverkehr die Verwaltung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sowie die Straßenverkehrssicherheit deutlich verbessert; ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten, ihr diesbezügliches Engagement fortzusetzen und ein europäisches Programm für die Einführung intelligenter Straßenverkehrsleitsysteme zu erstellen;
47. fordert die Kommission auf, den Aspekt der technischen Sicherheit von Fahrzeugen in besonderem Maße zu betrachten; stellt fest, dass vor 2010 über die Weiterentwicklung der entsprechenden Gesetzgebung nachgedacht werden muss und dass insbesondere das Prüfen elektronisch geregelter sicherheitsrelevanter Fahrzeugsysteme (e-safety-Systeme), der einheitliche jährliche Prüfrhythmus von Fahrzeugen, die älter als acht Jahre sind, sowie die Sonderuntersuchung schwer verunfallter Fahrzeuge von herausragender Bedeutung sind, um die Sicherheit auf Europas Straßen weiter zu verbessern;

48. ersucht die Kommission und EUROSTAT, die Statistiken über Unfälle im Straßenverkehr zu verbessern, etwa indem
- ihnen zusätzlich Angaben über Alter und Geschlecht zugrunde gelegt werden,
 - die tatsächliche Zahl der Personen, die gefährdet sind, Opfer von Verkehrsunfällen zu werden, wie etwa Fußgänger und Radfahrer, besser widerspiegelt wird,
 - die Kriterien betreffend Todesfälle im Straßenverkehr auf der Grundlage der Zeitdauer, die der Betroffene nach dem Unfall überlebt, vereinheitlicht werden;
49. fordert die Kommission auf, eine langfristige über das Jahr 2010 hinausgehende Strategie für die Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln und die erforderlichen Schritte festzulegen, die zur Vermeidung aller Todesopfer und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen („Nullvision“) führen;
50. fordert die Mitgliedstaaten auf, die gefährlichen Auswirkungen des Fahrens von Kraftfahrzeugen (insbesondere von LKW) mit Schnee und Eis auf dem Dach zur Kenntnis zu nehmen und hieraus Empfehlungen für die Schaffung eines flächendeckenden Netzes von „Räumorten“ zu erarbeiten, wobei technische Alternativen geprüft bzw. gefördert werden sollten;
51. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.