

KFV - Sicher Leben #3

**Strategische Themenschwerpunkte in der
europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik**

2016–2020

KFV - Sicher Leben

#3

Strategische Themenschwerpunkte in der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik

2016–2020

KFV - Sicher Leben. Band #3. Strategische Themenschwerpunkte in der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik 2016–2020. Wien, 2016

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autor
Prof. Dr. Matthias Gather (FH Erfurt, Deutschland)

Koautoren
Finn Aslaksen (VISTA Utredning AS, Norwegen), Mag. Gerald Furian, MBA (KFV, Österreich), Dr. Armin Kaltenegger (KFV, Österreich), Stephan Kritzingler (Prognos AG, Deutschland), Mag. Birgit Salamon (KFV, Österreich), Prof. Dr. Jon Shaw (Plymouth University, Vereinigtes Königreich), Dr. Mathias Wilde (Goethe-Universität Frankfurt a. M., Deutschland)

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.
© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)



INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	1
ABSTRACT	3
1 EINLEITUNG	8
1.1 Aufgabenstellung	8
1.2 Methodisches Vorgehen	8
2 EUROPÄISCHE UNION	14
2.1 Beteiligte Institutionen	14
2.2 Entwicklung der Unfallzahlen	15
2.3 Ziele und Schwerpunkte der Verkehrspolitik 2011-2020	16
2.4 Umsetzung der Ziele und Maßnahmen der EU-Verkehrspolitik bis März 2016	17
2.5 Perspektiven der europäischen Verkehrspolitik 2016-2020	21
3 AUSGEWÄHLTE NATIONALE POLITIKANSÄTZE	30
3.1 Deutschland	30
3.1.1 Rahmenbedingungen	30
3.1.2 Aktuelle Politiken	31
3.1.3 Perspektiven	33
3.2 England / UK	34
3.2.1 Rahmenbedingungen	34
3.2.2 Aktuelle Politiken	36
3.2.3 Perspektiven	37
3.3 Schweden / Norwegen	38
3.3.1 Rahmenbedingungen	38
3.3.2 Aktuelle Politiken	40
3.3.3 Perspektiven	42

4 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	48
5 QUELLEN	54
5.1 Programme und Berichte	54
5.2 Berücksichtigte Beschlüsse, Verordnungen und Richtlinien der EU	58
6 ANHANG 1: ÜBERSICHT DER AUS EUROPÄISCHEN RECHTSAKTEN RESULTIERENDEN AKTIVITÄTEN 2016–2020	63
7 ANHANG 2: ZEITSTRAHL 2016–2020	79
8 ANHANG 3: LÄNDERBERICHT DEUTSCHLAND	84
8.1 Beteiligte Institutionen	84
8.2 Entwicklung der Unfallzahlen	86
8.3 Schwerpunkte der Verkehrspolitik 2010–2015	87
8.4 Verkehrsunfallforschung	92
8.5 Quellenverzeichnis	95
9 ANHANG 4: LÄNDERBERICHT ENGLAND	100
9.1 Introduction: Institutions involved in road traffic safety	100
9.2 Accident numbers	100
9.3 Road safety policy priorities 2010–2015	103
9.4 Road safety policy perspectives	110
9.5 The British government’s approach in overview	114
9.6 Quellenverzeichnis	115
10 IMPRESSUM	117

ZUSAMMENFASSUNG

2015 kamen 26.313 Menschen auf den Straßen der EU ums Leben. Trotz der in der Vergangenheit erzielten Erfolge besteht also nach wie vor Handlungsbedarf, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu reduzieren. Auch in Zukunft wird sich daher Verkehrssicherheit auf der politischen Agenda der EU und ihrer Mitgliedsstaaten finden. Weniger offensichtlich ist, welche Themen und Aktivitäten die Verkehrssicherheitspolitik der nächsten Jahre bestimmen werden. Nur offene und breit formulierte Programme lassen erahnen, wie es weitergehen wird. Das KFV hat daher die FH Erfurt damit beauftragt, auf Basis einer Politikanalyse eine Prognose zu erstellen, welche Themen und Maßnahmen in der Politik bis 2020 zu erwarten sind.

Ziel

Auf Grundlage einer Politikanalyse sollte ein klares Bild vom weiteren Vorgehen der EU in der Verkehrssicherheitspolitik gezeichnet werden. Die Prognose wurde so deutlich wie möglich gestaltet, damit öffentliche und private Einrichtungen sowie maßgebliche Entscheidungsträger ihre eigenen Arbeitsprogramme darauf stützen können.

Methode

Grundlage der Analyse bildete eine fundierte Auswertung von Programmen und Rechtsakten der letzten Jahre sowie von Expertenmeinungen. Im Zentrum der Politikanalyse stand die EU selbst, daneben wurden ausgewählte europäische Länder einbezogen, die ein vergleichsweise hohes Verkehrssicherheitsniveau aufweisen. Aus den Ergebnissen wurden Schlüsse für die zweite Hälfte des laufenden Jahrzehnts gezogen und Tätigkeitsfelder und Aktivitäten abgeleitet, die in den kommenden Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind.

Ergebnisse

Die Strukturierung der Ergebnisse erfolgte auf Basis der sieben Ziele, die die EU-Kommission in den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 als Handlungsfelder definiert hat. In den einzelnen Zielfeldern kann in den nächsten Jahren mit folgenden Entwicklungen gerechnet werden:

- Im Bereich **Verkehrserziehung und Fahrausbildung** wird derzeit die Führerscheinrichtlinie evaluiert; Änderungen auf Basis der Ergebnisse sind zu erwarten. Auch die Richtlinie zur Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung soll demnächst überarbeitet werden. Zum Thema Ablenkung werden Studien gefördert.
- Zur **Durchsetzung von Verkehrsvorschriften** sind nur Empfehlungen der EU zu erwarten, insbesondere zum Austausch von Good Practice. Auch wurde vor kurzem eine Evaluierung der Richtlinie über die grenzüberschreitende Strafverfolgung abgeschlossen; hier sind also Änderungen möglich.
- Im Themenfeld **Straßenverkehrsinfrastruktur** ist eine Überarbeitung der Infrastrukturrichtlinie zu erwarten, möglicherweise mit einer Ausweitung auf alle Autobahnen sowie einer stärkeren Einbeziehung von Krafträdern und ITS-Anwendungen. Auch die Richtlinie zur Tunnelsicherheit wird aktuell überprüft und könnte geändert werden.
- Die **technische Fahrzeugsicherheit** und die **Nutzung moderner Technologie** werden in den nächsten Jahren besondere Bedeutung erlangen. Erwartet wird ein Bericht zur Typengenehmigung verschiedener Fahrerassistenzsysteme; darüber hinaus sind ab 2018 neue Richtlinien zur Überwa-

chung des technischen Fahrzeugzustands auf nationaler Ebene anzuwenden. In der Vorbereitungsphase befindet sich ein „Road Package“, dessen Schwerpunkte die Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Straßenverkehr sowie die Koordinierung von Straßenverkehrssicherheitsaktivitäten sein sollen. Prioritär werden in Zukunft C-ITS (cooperative ITS) sein: Ein Masterplan soll weitere Aktivitäten zur Einführung vernetzter Autos bis 2019 festlegen. Auch eine Überprüfung der ITS-Richtlinie und des ITS-Aktionsplans steht bevor.

- Das Notrufsystem eCall soll zur **Verbesserung von Notfalldiensten** beitragen. Demnächst könnte eine Gesetzesinitiative für eine standardisierte Plattform vorgelegt werden; 2021 ist ein Bewertungsbericht zu erwarten. Außerdem sollen die Schwerverletzten stärker ins Zentrum der Betrachtungen rücken. Auf Basis einer gemeinsamen Definition sollen Reduktionsziele festgelegt werden.
- Zum **Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer** werden technische Schutzmaßnahmen gefordert. Auch die Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmer ist ein zentrales Handlungsfeld und war Gegenstand einer Studie. Aus von der EU geförderten Projekten sind in den nächsten Jahren weitere Forschungsergebnisse zu erwarten.

Insgesamt stehen also zahlreiche Aktivitäten auf der Agenda für die nächsten Jahre. Es ist zu hoffen, dass die EU – auch in der derzeitigen kritischen Phase, in der es um die zukünftige Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen gesamteuropäischer Strategie und nationalen Interessen geht – Meilensteine der Verkehrssicherheitspolitik setzen kann. Mit dem vorliegenden Fahrplan können alle Akteure der Verkehrssicherheit ihren Beitrag gezielter vorbereiten und umsetzen.

ABSTRACT

26,313 people were killed on Europe's roads in 2015. Thus, despite the achievements of the past, there is still need for action to reduce the number of people killed or injured in road traffic. Road safety will therefore certainly continue to be a part of the political agenda of the EU and its Member States. However, the topics and activities in road safety policy that will determine the next few years are less apparent. Official programmes usually provide an insight only on a very general level. For this reason, the Austrian Road Safety Board (KFV) has asked the Erfurt University of Applied Sciences in Germany to carry out an extensive policy analysis in order to enable KFV to forecast the topics and measures in EU policy for the period 2016-2020.

Objective

The objective of the study was to obtain a clear picture of the EU's future actions in terms of road safety policy. The forecast is aimed at supporting the work programmes of public and private institutions as well as key decision makers.

Method

The study was based on an evaluation of programmes and legal acts in previous years and on expert opinions. It focussed on EU policies while also taking into account selected European countries with a comparatively high level of road safety. From the findings, conclusions were drawn on the activities and actions that can be expected in the second half of the current decade.

Findings

The findings were structured according to the seven objectives defined by the European Commission in its policy orientations on road safety 2011-2020. The following developments can be expected in the near future:

- In the fields of **road safety education and driver education**, the EU directive on driving licences is currently being evaluated, and amendments based on the results are to be expected. The directive on initial qualification and periodic training for professional drivers will be revised. The EU is also funding studies on driver distraction.
- With regard to **enforcement**, only recommendations are expected from the EU, particularly on the exchange of good practices. The cross-border enforcement directive has recently been evaluated, which could result in amendments.
- In the area of **road infrastructure**, a revision of the infrastructure directive is expected, with a possible inclusion of all highways as well as a focus on motorcycles and ITS. The directive on tunnel safety is also currently being revised, and amendments are to be expected.
- **Technical vehicle safety** and the **promotion of the use of modern technology** will gain more importance in the following years. A report on type approval of various driver assistance systems is expected. In 2018, new directives on technical vehicle inspection will be applied at national level. A "road package" is in preparation, targeting competition in commercial road transport as well as the coordination of road safety activities. C-ITS (cooperative ITS) will become a priority in the future: based on a master plan, networked vehicles should be introduced by 2019. A review of the ITS action plan and directive is also pending.
- The eCall emergency call system will contribute to the **improvement of emergency services**.

A legislative initiative for a standardised platform could be published in the near future, with an evaluation report to be expected by 2021. Additionally, emphasis is to be placed on the seriously injured. Reduction objectives are to be set on the basis of a common definition.

- As far as the **protection of vulnerable road users** is concerned, improvements to technical vehicle standards are being discussed. The safety of senior road users is a core field of action and the subject of a research study. Further research findings from projects funded by the EU will be published within the next few years.

The results show that the developments of the last years point towards a full and active agenda for 2016-2020. It is to be hoped that the EU – though currently in a critical phase of defining the relation between pan-European and national interests – will be able to set milestones in road safety. This road-map will support all road safety stakeholders in their contributions.

1

1	EINLEITUNG	8
1.1	Aufgabenstellung	8
1.2	Methodisches Vorgehen	8

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Im Bereich der Straßenverkehrssicherheit konnten in den vergangenen Jahren in ganz Europa erhebliche Verbesserungen erreicht werden. So ist in Deutschland die Zahl der pro Jahr im Straßenverkehr Getöteten seit 1970 von damals über 19.000 Personen auf 3.459 Personen zurückgegangen, in Österreich sieht der Rückgang von fast 3.000 Getöteten 1972 auf 479 Verkehrstote im Jahr 2015 ähnlich aus. Auch im Bereich der Europäischen Union ist die jährliche Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten von 70.400 (1991) auf 26.313 (2015) zurückgegangen.¹

Gleichzeitig geht jedoch die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt im selben Zeitraum deutlich weniger stark zurück, darüber hinaus steigt der Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten im Bereich einzelner Verkehrsteilnehmergruppen (bspw. für Nicht-Fahrzeuginsassen) seit Jahren kontinuierlich. Außerdem stellt auch der demografische Wandel die Verkehrssicherheitsarbeit vor neue Herausforderungen. Schließlich haben sich zahlreiche Länder in Europa zur „Vision Zero“ verpflichtet, die sich das Ziel von null Getöteten im Straßenverkehr gesetzt hat, sodass auch in den kommenden Jahren von der Politik erhebliche Anstrengungen zur Erreichung dieses Ziels unternommen werden müssen.

Vor diesem Hintergrund hat das österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit Herrn Prof. Dr. Matthias Gather vom Fachgebiet Verkehrspolitik und Raumplanung der FH Erfurt im August 2015 beauftragt, die „Strategischen Themenschwerpunkte in der europäischen Verkehrssicherheitspolitik 2016–2020“ zu ermitteln. Ziel der hier vorgelegten Expertise ist es, vor allem solche europäischen Politiken, Aktivitäten und Programme der Straßenverkehrssicherheit zu identifizieren, die in den kommenden Jahren bis 2020 die österreichische Verkehrspolitik unmittelbar beeinflussen werden.

Durchgeführt wurde diese Analyse nicht nur für die Ebene der Europäischen Union, sondern auch für Deutschland, Norwegen/Schweden sowie das Vereinigte Königreich – Staaten, die innerhalb Europas bereits ein vergleichsweise hohes Verkehrssicherheitsniveau erreicht haben. Diese Länder können somit innerhalb der Europäischen Union als Vorreiter der Verkehrssicherheitspolitik gelten, aber auch als Benchmark für Österreich angesehen werden.

1.2 Methodisches Vorgehen

Im Rahmen der Analyse der nationalen und europäischen Politiken und Programme erfolgte eine Orientierung an den sieben in den „Leitlinien Straßenverkehrssicherheit der EU-Kommission 2010“ genannten Zielen der EU-Verkehrssicherheitspolitik (vgl. Kap. 2):

Ziel 1: Verkehrserziehung und Fahrausbildung / Fahrtraining der Straßenverkehrsteilnehmer verbessern

Ziel 2: Straßenverkehrsvorschriften verstärkt durchsetzen

Ziel 3: Sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur

Ziel 4: Sicherere Fahrzeuge

Ziel 5: Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr fördern

¹ EU-Kommission (2010), S. 3; FERSI (2015a); ETSC (2016a)

Ziel 6: Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten verbessern

Ziel 7: Schwächere Straßenverkehrsteilnehmer schützen

Die Politikanalyse unter den genannten Zielen konzentrierte sich auf die Sichtung und Auswertung von Programmen, Erklärungen, Konzepten von Regierungen und anderen staatlichen und wichtigen privaten Organisationen, von Berichten zu Aktivitäten und Maßnahmen von europäischen Regierungen, NGOs, ausgewählten Forschungseinrichtungen und sonstigen relevanten Organisationen sowie auf die Auswertung von Berichten zu Aktivitäten und Maßnahmen in der europäischen Legislative und Verwaltung (z. B. Ausschüsse, Arbeitsgruppen, Beschlüsse, diverse Rechtsakte). Aus diesem Textkorpus wurden die Schlüsseldokumente des Politikfeldes ausgewählt und hinsichtlich der Fragestellung systematisch untersucht.

Für die drei Länderanalysen geschah dies in Form einer orientierenden Übersicht, um die Hauptstränge der nationalen verkehrspolitischen Diskussionen zu erfassen. Auf Ebene der EU wurde darüber hinaus eine eingehendere Analyse der seit 2010 erfolgten Rechtsakte in Hinblick auf ihre Konsequenzen für die verkehrssicherheitsrelevanten Politiken im Zeitraum 2016–2020 vorgenommen.

Zum Abschluss wurden die Ergebnisse der Recherchen in Experteninterviews auf europäischer Ebene mit führenden Vertretern des EU-Parlaments und der Kommission sowie auf nationaler Ebene mit Vertretern der Verkehrssicherheitspolitik diskutiert.

Der hier vorgelegte Bericht dokumentiert mit einer Übersicht der bereits umgesetzten und aktuell diskutierten Politiken und Programme in Hinblick auf die o.g. Aspekte und Indikatoren, einer Gewichtung der unterschiedlichen Themen hinsichtlich ihrer absehbaren Relevanz sowie einer Prognose der in den nächsten fünf Jahren zu erwartenden verkehrssicherheitspolitischen Fragestellungen die wesentlichen Arbeitsergebnisse. Die in Kapitel 3 dargestellten Ergebnisse der untersuchten Beispielländer beruhen auf Vorarbeiten der beteiligten Kooperationspartner und sind für Deutschland und England/Vereinigtes Königreich zudem in gesonderten Länderberichten im Anhang ausführlich dokumentiert.

2

2 EUROPÄISCHE UNION	14
2.1 Beteiligte Institutionen	14
2.2 Entwicklung der Unfallzahlen	15
2.3 Ziele und Schwerpunkte der Verkehrspolitik 2011-2020	16
2.4 Umsetzung der Ziele und Maßnahmen der EU-Verkehrspolitik bis März 2016	17
2.5 Perspektiven der europäischen Verkehrspolitik 2016-2020	21

2

EUROPÄISCHE UNION

2.1 Beteiligte Institutionen

Das Initiativrecht für Richtlinien und Verordnungen liegt auf europäischer Ebene bei der EU-Kommission. Nach eigenen Aussagen der Kommission basieren die wesentlichen Informationsgrundlagen derartiger Aktivitäten auf einer sorgfältigen Analyse des Unfallgeschehens in den Mitgliedsstaaten, einer Marktbeobachtung der technischen Lösungsmöglichkeiten sowie einer Auswertung der laufenden Forschungsergebnisse besonders auf europäischer Ebene. Wünsche und Hinweise des EU-Parlaments sowie Schlussfolgerungen des Europäischen Rates werden in angemessener Weise beachtet.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Interessenverbände, die ihrerseits Studien erstellen und Anforderungen an die Politik stellen. Die wesentlichen mit Straßenverkehrssicherheit befassten und im Rahmen dieser Studie berücksichtigten Verbände auf europäischer Ebene sind im Folgenden aufgelistet:

- CIECA – The International Commission for Driver Testing ist eine Vereinigung der Fahrprüfungsbehörden und weiterer interessierter Organisationen, die sich dem länderübergreifenden Austausch über die Fahrprüfung und Fahrausbildung und deren Weiterentwicklung widmet.
- ETSC – European Transport Safety Council ist ein mitgliederfinanzierter unabhängiger Verband zur Verringerung der im Verkehr getöteten und schwerverletzten Personen.
- Euro NCAP – European New Car Assessment Programme ist eine überwiegend von nationalen Verkehrsministerien und Automobilclubs getragene europäische Initiative zur Bewertung der Verkehrssicherheit von Straßenfahrzeugen.
- EuroRAP – European Road Assessment Programme ist ein überwiegend von nationalen Automobilclubs, Straßenbausträgern und Forschungsinstitutionen getragener gemeinnütziger Verband zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Europas Straßen.
- FERSI – Forum of European Road Safety Research Institutes ist ein gemeinnütziger Dachverband für staatlich benannte Einrichtungen der Verkehrsunfallforschung aus rund 20 europäischen Ländern zur Vernetzung und Verbreitung europäischer Forschungsergebnisse.
- FEVR – European Federation of Road Traffic Victims ist ein europäischer Dachverband zur Unterstützung von Unfallopfern sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) ist eine von der OECD gepflegte Datenbank mit jährlichen Berichten über Straßenverkehrsunfälle in verschiedenen Ländern innerhalb und außerhalb Europas.
- TISPOL – European Traffic Police Network ist ein teilweise EU-finanziertes Netzwerk der nationalen Verkehrspolizei zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsstandards und Verkehrsüberwachung auf Europas Straßen.

Studien und Positionspapiere dieser Verbände werden von der Kommission ähnlich wie die laufenden Forschungsergebnisse beobachtet, doch sind diese Forderungen und Schlussfolgerungen oft interessegeleitet. Gleichwohl können Schlussfolgerungen und Positionen der Verbände wichtige Hinweise auf aktuelle Fragestellungen und künftige Handlungsfelder liefern.

2.2 Entwicklung der Unfallzahlen

Bereits in den Jahren 2000 bis 2010 ist die jährliche Zahl der Verkehrsunfalltoten in der EU um 40% zurückgegangen. Für die Dekade von 2010–2020 hat sich die EU-Kommission zum Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um weitere 50% zu reduzieren.² In einer Zwischenevaluation zu den hierfür vorgelegten „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ wurde das Unfallgeschehen in der EU von 2010–2013 analysiert.³ Demnach konnte die Anzahl der getöteten Fahrzeuginsassen und Motorradfahrer erfolgreich reduziert werden, wogegen im Bereich der Fußgänger- sowie Radfahrersicherheit die gesteckten Ziele nicht erreicht werden konnten (Tabelle 1).

Verkehrsteilnehmergruppe	Abnahme der Getöteten 2010–2013	Anteil an allen Getöteten
Pkw-Insassen	-21%	45%
Motorradfahrer	-17%	15%
Fußgänger	-11%	22%
Radfahrer	-3%	8%
Lkw > 3,5t	-9%	2%
Andere	-21%	8%

Tabelle 1: Getötete im Straßenverkehr (EU) nach Nutzergruppen 2010–2013⁴

Auch in Sachen Altersgruppen (Tabelle 2) zeigt sich ein durchwachsenes Bild: Während in den Altersgruppen der unter 49-Jährigen deutliche Rückgänge verzeichnet werden konnten, blieben die Rückgänge im Zahlenbereich der über 50-Jährigen, besonders in jenem der über 65-Jährigen, deutlich hinter den gesteckten Zielen zurück.

Altersgruppe	Anteil an den Getöteten	Anteil an der Bevölkerung	Änderung in der Anzahl der Getöteten 2010–2013
<15	<3%	16%	-25%
15-24	17%	11%	-28%
25-49	36%	35%	-22%
50-64	19%	20%	-13%
>65	25%	18%	-5%

Tabelle 2: Getötete im Straßenverkehr (EU) nach Altersgruppen 2010–2013⁵

Daraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass sowohl im Bereich der Fußgänger und Radfahrer als auch in der Altersgruppe der über 50-Jährigen die bislang ergriffenen Maßnahmen offensichtlich nicht ausreichen, um eine Halbierung der im Straßenverkehr Getöteten zu erreichen.

² EU-Kommission (2010)

³ EU-Kommission (2015a)

⁴ EU-Kommission (2015a), S. 15

⁵ EU-Kommission (2015a), S. 16

Gleichzeitig variieren die Werte für die einzelnen Mitgliedsstaaten ganz erheblich (Abbildung 1). So bilden die im Rahmen dieser Untersuchung analysierten Länder Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich (gemeinsam mit Malta und den Niederlanden) die Spitzengruppe, die besonders im Vergleich zu zahlreichen osteuropäischen Ländern deutlich niedrigere Raten aufweist. Hier zeigen sich also einerseits die Grenzen der EU-Verkehrspolitik, andererseits aber auch die Möglichkeiten, von guten Beispielen zu lernen.

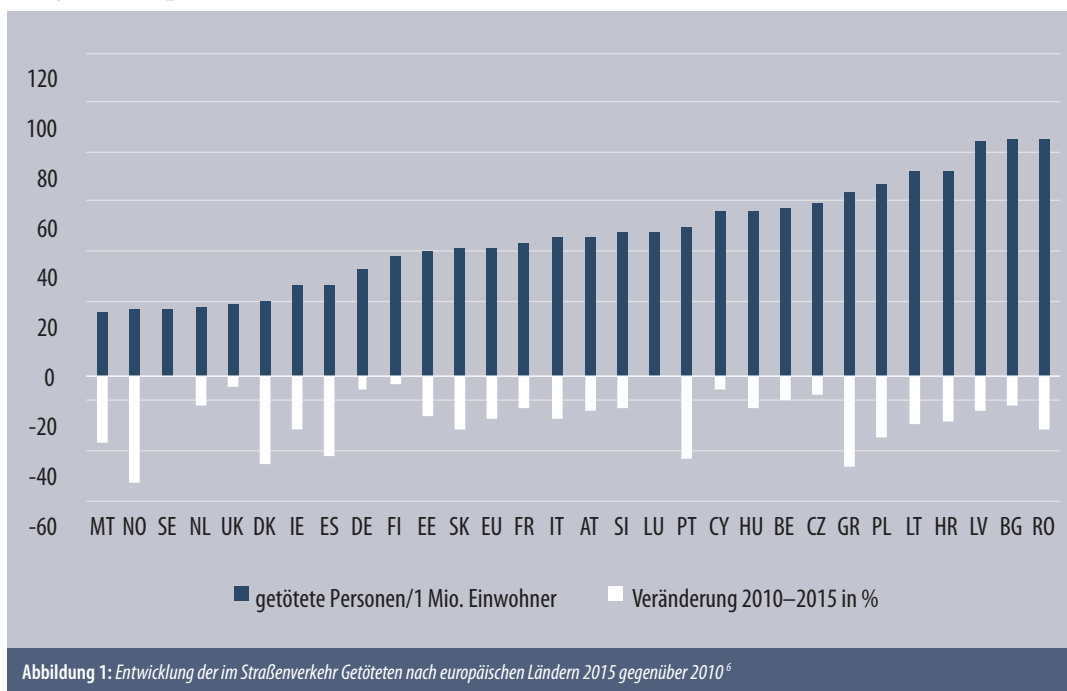


Abbildung 1: Entwicklung der im Straßenverkehr Getöteten nach europäischen Ländern 2015 gegenüber 2010⁶

2.3 Ziele und Schwerpunkte der Verkehrspolitik 2011-2020

Das Schlüsseldokument der EU-Kommission stellen die im Jahr 2011 aufgestellten „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 – Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit“ (im Folgenden „Leitlinien“) dar⁷, die den Rahmen für die europäische Straßenverkehrssicherheitspolitik setzen. Strategisches Hauptziel ist die Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten von 2011 bis 2020 um 50%. Hierfür werden im Kern die folgenden sieben Ziele aufgeführt:

Ziel 1: Verkehrserziehung und Fahrausbildung / Fahrtraining der Straßenverkehrsteilnehmer verbessern

Ziel 2: Straßenverkehrsvorschriften verstärkt durchsetzen

Ziel 3: Sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur

Ziel 4: Sicherere Fahrzeuge

Ziel 5: Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr fördern

Ziel 6: Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten verbessern

Ziel 7: Schwächere Straßenverkehrsteilnehmer schützen

Diese Ziele sind wiederum mit konkreten Maßnahmen verbunden, deren Umsetzung bis zum ersten Halbjahr 2016 im Folgenden dokumentiert wird.

⁶ Europäische Kommission (2016c); EUROSTAT (2016)

⁷ Europäische Kommission (2015a)

2.4 Umsetzung der Ziele und Maßnahmen der EU-Verkehrspolitik bis März 2016

Ziel 1: Verkehrserziehung und Fahrausbildung

Unter dem Ziel „Verkehrserziehung und Fahrausbildung / Fahrtraining der Straßenverkehrsteilnehmer verbessern“ wurde in den Leitlinien als Maßnahme genannt, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten eine gemeinsame Strategie für Straßenverkehrssicherheit in den Bereichen Verkehrserziehung sowie Fahrausbildung und Fahrtraining zu entwickeln, die insbesondere eine „Lehrzeit“ vor dem Erwerb des Führerscheins sowie gemeinsame Mindestanforderungen für Fahrlehrer umfasst. Im Zeitraum bis 2015 wurden dafür folgende Politiken umgesetzt:

- Im Bereich Führerscheinwesen wurde die Richtlinie 2006/126/EC über den einheitlichen Führerschein (Neufassung) am 19. Januar 2013 mit Regelungen u.a. zum Führerscheinklassensystem, zur Fahrprüfung und zu Minimumstandards für Fahrprüfer in den Mitgliedsstaaten vollständig anwendbar. Die Führerscheinrichtlinie wurde mit mehreren Richtlinien der Kommission laufend angepasst (2009/113/EU, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, 2015/653/EU). U.a. wurden damit 2012 ergänzende Prüfungsinhalte für eine sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Fahrweise für die Prüfung von Lkw- und Busfahrern (Kategorie C und D) eingeführt. Ebenso wurde der Beschluss 2013/21/EU der Kommission über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen gefasst sowie die Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission zur Festlegung technischer Anforderungen in Bezug auf Führerscheine, die ein Speichermedium (einen Mikrochip) enthalten, erlassen.
- Die Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr wurde 2012 evaluiert⁸ und befindet sich gegenwärtig in der Überprüfung.

Ziel 2: Straßenverkehrsvorschriften verstärkt durchsetzen

Zur verstärkten Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften hat sich die Kommission zum einen die Einführung eines grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zum Ziel gesetzt. Zum anderen soll eine gemeinsame Strategie für die Durchsetzung von Vorschriften des Verkehrsrechtes im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erarbeitet werden, die u. a. die Möglichkeit, Geschwindigkeitsbegrenzer in leichte Nutzfahrzeuge einzubauen und Fahrzeugsperren bei Alkoholisierung des Fahrers in ganz bestimmten Fällen vorzuschreiben, sowie die Förderung nationaler Umsetzungspläne vorsieht.

Als wichtigster Rechtsakt seit 2011 wurde hier am 11. März 2015 die Richtlinie 2015/413/EU (als Ersatz der für nichtig erklärten gleichlautenden Richtlinie 2011/82/EU) zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte angenommen. Diese Richtlinie hätte von den meisten Mitgliedsstaaten – mit Ausnahme von Dänemark, Irland und dem Vereinigten Königreich, denen eine längere Frist eingeräumt wurde – bis zum 6. Mai 2015 umgesetzt werden müssen, doch kamen neun Mitgliedsstaaten dieser Vorgabe nicht nach. Die Kommission hat daher gegen diese Mitgliedsstaaten im Juli 2015 Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Darüber hinaus haben die Mitgliedsstaaten der Kommission bis zum 6. Mai 2016 und danach alle zwei Jahre einen umfassenden Bericht über die Umsetzung zu übermitteln. Auf dieser Grundlage wird die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung berichten.

Im Jahr 2013 wurden Studien über Geschwindigkeitsbegrenzer für Lkw⁹, über den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern¹⁰ sowie über Verkehrsüberwachungspläne als Teil von Verkehrssicherheitsplänen¹¹ abgeschlossen.

⁸ Europäische Kommission (2012)

⁹ Transport & Mobility Leuven (2013)

¹⁰ Ecorys/COWI (2014)

¹¹ Europäische Kommission / High Level Group on Road Safety (2014)

Ziel 3: Sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur

Zur Realisierung einer sichereren Straßenverkehrsinfrastruktur hat sich die Kommission

1. die Sicherstellung, dass EU-Mittel nur für Infrastruktur gewährt werden, die mit den Richtlinien für die Sicherheit im Straßenverkehr und die Sicherheit von Tunneln übereinstimmt, sowie
2. die Förderung der Anwendung der relevanten Grundsätze des Infrastruktursicherheitsmanagements auf die Straßen zweiter Ordnung der Mitgliedsstaaten, insbesondere durch den Austausch bester Praktiken, zum Ziel gesetzt.

Konkret wurden dafür bereits folgende Politiken umgesetzt:

- Mit der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur besteht ein in die Jahre gekommener rechtlicher Rahmen für die Sicherheitsanforderungen an TEN-T-Straßeninfrastrukturen. Die Richtlinie ist zwischenzeitlich evaluiert worden¹² und befindet sich derzeit im Impact Assessment. Die Erfahrung zeigt, dass diese Vorgaben auch im nachgeordneten Straßennetz der Mitgliedsstaaten zunehmend Berücksichtigung finden. Auch die EIB hat sich bei der Förderung nationaler Straßenbauvorhaben mit EU-Mitteln zur Anwendung der beiden Infrastrukturrichtlinien der Kommission verpflichtet.¹³
- Mit dem “Non paper 2014: Road safety planning – Good practice examples from national road safety strategies in the EU. Non-paper as food for thought and discussions”¹⁴ wurde ein lernendes Dokument bereitgestellt, um den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit zum Austausch bester Praktiken zu geben.

Ziel 4: Sicherere Fahrzeuge

Zur Erreichung des Ziels sichererer Fahrzeuge werden in den Leitlinien folgende Maßnahmen der Kommission benannt:

1. Fortschritte bei der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit etwa von Motorrädern und Elektrofahrzeugen
2. schrittweise Harmonisierung und Verschärfung der technischen Überwachung und der technischen Unterwegskontrollen
3. Bewertung der Wirkung und Vorteile kooperativer Systeme und Empfehlungen für ihre synchronisierte Einführung

Im Bereich der Fahrzeugtechnik sind bis 2016 folgende Maßnahmen umgesetzt worden:

- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen. Die Verordnung gilt ab dem 1. Januar 2016. Zur Harmonisierung der aufgeführten Anforderungen erlässt die Kommission in einem zweiten Schritt delegierte Rechtsakte. Bis zum 31. Dezember 2020 unterrichten die Mitgliedsstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen Typgenehmigungsverfahren. Ein Jahr später legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung der Verordnung vor.
- Richtlinie (EU) 2015/719 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, die auch verbesserte Vorschriften zur Vermeidung von schwer einsehbaren Bereichen (toter Winkel) zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern vorsieht. In den Mitgliedsstaaten muss diese Richtlinie bis zum 7. Mai 2017 umgesetzt werden.
- Schließlich wurde im Rahmen des Pakets „Verkehrssicherheit“ (Richtlinien 2014/45/EU, 2014/46/

¹² Transport & Mobility Leuven (2014)

¹³ Europäische Investitionsbank – EIB (2014)

¹⁴ Europäische Kommission / High Level Group on Road Safety (2014)

EU und 2014/47/EU) der Rechtsrahmen besonders zur technischen Überwachung von Motorrädern, zu Unterwegskontrollen für leichtere Lkw sowie zur Einführung nationaler elektronischer Fahrzeugregister neu gefasst. Diese Richtlinien sind bis zum 20. Mai 2017 in nationales Recht umzusetzen und ab dem 20. Mai 2018 anzuwenden. Bis zum 30. April 2020 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und Wirkung.

- 2014 legte die Kommission ein Dokument vor, in dem der Einsatz und die Förderung der Verbreitung neuer Fahrzeugtechnologien im Rahmen von Ziel 4 (und 5) umfassend analysiert wurden.¹⁵

Ziel 5: Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr fördern

Gemäß den Leitlinien soll für die Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr die Machbarkeit der Nachrüstung gewerblicher und privater Fahrzeuge mit fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen bewertet und die Einführung des eCall-Systems beschleunigt und weiter geprüft werden, ob seine Anwendung auf andere Fahrzeuge ausgedehnt werden kann.

Folgende Politiken kamen hier bereits zur Anwendung:

- Mit der Verordnung (EU) 661/2009 sind bereits einige Fahrerassistenzsysteme verbindlich eingeführt worden.
- Vor allem mit der Richtlinie 2010/40/EU ist der weitere Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (ITS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern gesteckt sowie 2014 von der Kommission in einem Bericht überprüft worden¹⁶. Allerdings ergab diese Überprüfung, dass bei ITS-Anwendungen der Aspekt der Verkehrssicherheit unter den Mitgliedsstaaten eine eher geringe Priorität genießt.
- 2014 wurden eine Studie zu technischen Entwicklungen und Anwendungen von Fahrtenschreibern¹⁷ sowie eine weitere zu den Vorteilen des Einbaus solcher Fahrtenschreiber in Sachen Verkehrssicherheit¹⁸ abgeschlossen, in der die Sicherheitspotenziale solcher Geräte vor allem bei größeren Fahrzeugen herausgestellt wurden.
- Mit dem Beschluss Nr. 585/2014/EU über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes wurde den Mitgliedsstaaten die Errichtung der Infrastruktur für eCall-Notrufabfragestellen bis zum 1. Oktober 2017 aufgetragen. Mit der Verabschiedung der Verordnung 2015/758 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen wurde die Ausrüstung von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit e-Call Systemen vorgeschrieben. Mit der delegierten Verordnung Nr. 305/2013 der Kommission waren bereits 2013 die Spezifikationen für die Aufrüstung der nationalen Infrastrukturen der Notrufabfragestellen zum 1. Oktober 2017 festgelegt worden, die für eine ordnungsgemäße Annahme und Bearbeitung von eCall-Notrufen erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität des harmonisierten EU-weiten eCall-Dienstes zu gewährleisten.
- Mit der delegierten Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU ist die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zum 13. Juli 2017 geregelt worden. Bis zu diesem Zeitpunkt berichten die Mitgliedsstaaten der Kommission über etwaige von ihnen getroffene Maßnahmen zur Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes und erstellen spätestens bis zum 13. Juli 2018 und anschließend alle zwei Jahre einen Umsetzungsbericht.

Ziel 6: Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten verbessern

Zur Verbesserung der Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten hat sich die Kom-

¹⁵ Europäische Kommission (2014f)

¹⁶ Europäische Kommission (2014a), Europäische Kommission (2014b), Europäische Kommission (2014c)

¹⁷ Transport & Mobility Leuven (2013)

¹⁸ TRL – Transport Research Laboratory (2014)

mission bis 2020 zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten und anderen an der Sicherheit im Straßenverkehr Beteiligten die Ausarbeitung einer globalen Strategie für Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten und der Ersten Hilfe vorzuschlagen.

Das Thema Notfalldienste und Dienste für die Unfallversorgung wurde in den vergangenen Jahren vor allem durch den Beschluss Nr. 585/2014/EU über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes zum 1.10.2017 sowie die Verabschiedung der Verordnung 2015/758 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen behandelt (s. auch Ziel 5).

Im Bereich der stärkeren Berücksichtigung von Schwerverletzten verständigte man sich in der High Level Group on Road Safety auf eine gemeinsame Definition und Methodik zur Erhebung von Schwerverletzten im Straßenverkehr.¹⁹ Die Ergebnisse flossen in ein Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Zur Verwirklichung von Ziel 6 der Leitlinien der Kommission für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 – ein erster Meilenstein auf dem Weg zu einer Strategie zur Verhütung von Verletzungen“²⁰ ein, das Grundlage für eine Entschließung des EU-Parlaments vom 3. Juli 2013 (2013/2670(RSP)) bildete. Der Forschungsdachverband FERSI²¹ setzte sich 2014 mit Forschungs- und Umsetzungsmaßnahmen auseinander. Auf der Grundlage der Definition sollen die Mitgliedsstaaten der Kommission für das Jahr 2015 Zahlen betreffend Schwerverletzte im Straßenverkehr liefern. Ebenso hat vor dem Hintergrund dieser Definition die Kommission 2015 eine Grundlagenstudie über Schwerverletzte im Straßenverkehr beauftragt, um vor dem Hintergrund einer ausführlichen Analyse anschließend Maßnahmen für eine effektivere Unfallvorsorge identifizieren zu können.²²

Ziel 7: Schutz schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer

Zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer hat sich die Kommission bis 2020 die folgenden Ziele gesetzt:

1. Beobachtung und Weiterentwicklung technischer Normen für den Schutz schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer,
2. Einbeziehung motorisierter Zweiräder in die technische Überwachung,
3. Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer und anderer schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, z. B. durch die Förderung der Einrichtung geeigneter Infrastrukturen.

Ebenso sollten die Mitgliedsstaaten die Information, die Kommunikation und den Dialog zwischen den Straßenverkehrsteilnehmern und den zuständigen Behörden fördern. Die Kommission will ihren Beitrag dazu leisten.

Der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer ist eine Querschnittsaufgabe, die von zahlreichen der genannten Ziele und Maßnahmen (so etwa den unter den Zielen 2 und 4 angeführten Richtlinien 2014/45/EU und 2015/719/EU) adressiert wird.

Ausschließlich für schwächere Verkehrsteilnehmer sind dagegen bis 2015 nur sehr wenige konkrete Maßnahmen ergriffen worden. Die Kommission sieht hier vor allem die Kommunen in der Verantwortung²³, da die Risikogruppen der Fußgänger und Radfahrer besonders auf kommunaler Ebene betroffen sind.

¹⁹ Europäische Kommission (2013a)

²⁰ Europäische Kommission (2013a)

²¹ FERSI (2014)

²² Europäische Kommission (2015c)

²³ vgl. Europäische Kommission (2013b)

Darüber hinaus sind auf EU-Ebene einige Untersuchungen zum besseren Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer abgeschlossen worden:

- Eine explorative Studie zu den Nutzen und der Machbarkeit neuer Technologien zum Schutz von Fahrzeuginsassen und schwächeren Verkehrsteilnehmern, die vor allem die Untersuchungswürdigkeit neuer Technologien zum Gegenstand hat.²⁴
- Das Umsetzungsprojekt VRUITS (Improving the Safety and Mobility of Vulnerable Road Users through ITS Applications)²⁵, das im März 2016 abgeschlossen wurde und sich mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer mittels ITS-Anwendungen befasst, und das FP7-Projekt CASPER (Child advanced safety project for European roads)²⁶, das bereits 2012 abgeschlossen wurde und die Sicherheit von Kindern als Fahrzeuginsassen zum Gegenstand hat.

2.5 Perspektiven der europäischen Verkehrspolitik 2016-2020

Im Frühjahr 2015 wurde eine externe Zwischenevaluation der europäischen Leitlinien abgeschlossen und mit konkreten Handlungsempfehlungen für die Kommission veröffentlicht.²⁷ Die Kommission hat hierzu in ihrem Arbeitspapier vom 8. Juni 2015 allgemein Stellung bezogen.²⁸ Ergänzend hierzu wurden für die vorliegende Studie in Expertengesprächen²⁹ mit der Road Safety Unit der DG MOVE sowie mit ausgewählten EU-Parlamentariern die in der Zwischenevaluation getroffenen Handlungsempfehlungen diskutiert. Auf diesen Grundlagen können die Perspektiven der europäischen Verkehrssicherheitspolitik bis 2020 folgendermaßen bewertet werden:

Ziel 1: Verkehrserziehung und Fahrausbildung

Die Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr befindet sich gegenwärtig in Überprüfung. Hier läuft derzeit das sogenannte Impact Assessment, das der Evaluation der Wirkungen der bestehenden Richtlinie dient. Die Ergebnisse dieser Evaluation sind für den Sommer 2016 zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass die genannte Richtlinie für die Berufskraftfahrerausbildung in den nächsten Jahren eine Überarbeitung erfahren wird.

Ansonsten wird das Handlungsfeld Verkehrserziehung und Fahrertraining zwar als ganz entscheidend betrachtet, doch sehen die EU-Kommission wie auch die befragten MEP aufgrund des Subsidiaritätsprinzips hier nur wenig Einflussmöglichkeiten der EU. Nach Einschätzung der befragten EU-Parlamentarier sind in diesem Bereich, insbesondere etwa bei der Revision der Anforderungen für die Verlängerung der Fahrerlaubnisse für ältere Menschen, in den nächsten Jahren bestenfalls Empfehlungen auf europäischer Ebene zu erwarten. Für eine Regelung der Fahrausbildung und des Fahrlehrerwesens liegen Vorschläge der CIECA am Tisch.³⁰

Im Bereich der Forschung werden Projekte zu „Behavioural aspects for safer transport“ (Horizon 2020: MG-3.5-2016) gefördert, die insbesondere die Ablenkung durch Mobilgeräte, Gesundheit sowie soziodemografische Aspekte zum Gegenstand haben sollen. Mit Ergebnissen dieser Studie ist nicht vor 2019 zu rechnen.

Ziel 2: Straßenverkehrsvorschriften verstärkt durchsetzen

Im Themenfeld Verkehrsüberwachung ist über die Richtlinie (EU) 2015/413 eine wesentliche Lücke

24 TRL (2015)

25 Die Ergebnisse sind unter www.vruits.eu verfügbar.

26 Die Ergebnisse sind unter www.casper-project.eu verfügbar.

27 Europäische Kommission, DG MOVE (2015a)

28 EU-Kommission (2015b)

29 Die Gespräche wurden geführt mit Szabolcs Schmidt (Leiter der Road Safety Unit der DG MOVE), Susanne Lindahl (Road Safety Unit der DG MOVE), Michael Cramer, MdEP, Dr. Dieter-Lebrecht Koch, MdEP.

30 CIECA (2015)

des grenzüberschreitenden Datenaustauschs bei schwereren Verkehrsvergehen geschlossen worden. Vor kurzem wurde eine Evaluation der gleichlautenden Vorgängerrichtlinie 2011/82/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte abgeschlossen, die im Juni 2016 veröffentlicht wurde.³¹

Zwei wesentliche Untersuchungen wurden 2013 im Bereich der Evaluation von Verkehrsvorschriften veröffentlicht: Eine Studie zur RL 92/6/EWG über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für schwere Nutzfahrzeuge enthält Vorschläge zur Ausweitung der RL, nämlich eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge sowie eine Ausstattung aller gewerblichen Nutzfahrzeuge mit ISA-Systemen (Intelligent Speed Adaption). Die Studie über den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern³² kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass der Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten gefördert und ein Fokus auf eine Harmonisierung von technischen und grenzüberschreitenden Aspekten gelegt werden sollte. Mittlerweile wurden hier durch die Einführung eines EU-weiten Führerscheincodes für Alkohol-Wegfahrsperrern durch die Richtlinie 2015/653/EU Fortschritte erzielt. Daneben empfiehlt die Studie die Erstellung von Leitlinien für den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern für Alkoholauffällige und die Beobachtung der weiteren technischen Entwicklung.

Ansonsten kann die EU hinsichtlich der Verkehrsüberwachung lediglich Empfehlungen geben. So hat die Kommission in ihrer Stellungnahme zum Zwischenbericht unter den prioritären nächsten Schritten genannt, die Verkehrsüberwachung der Mitgliedsstaaten zu beobachten und vor allem für einen Austausch guter Praktiken zur Verkehrsüberwachung zwischen den Mitgliedsstaaten zu sorgen³³. Auch die Möglichkeit zur systematischen Erfassung von Verkehrsverstößen, wie sie in Schweden für die Steuerung der Verkehrspolitik von entscheidender Bedeutung ist, wird von der EU-Kommission wie den befragten EU-Parlamentariern heute als nicht europaweit umsetzbar angesehen. Gleichwohl soll die Good-Practice-Sammlung nationaler Verkehrssicherheitsstrategien³⁴ auch im Bereich der Verkehrsüberwachung fortgeschrieben und in den nächsten Jahren insbesondere um die geplanten Beispiele nationaler Umsetzungspläne ergänzt werden.

Ziel 3: Sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur

Zum Thema sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur liegen die Hoffnungen der EU-Kommission vor allem auf einer Überarbeitung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, kann aber von den Mitgliedsstaaten bei der Umsetzung auf niederrangigere Straßennetze erweitert werden. Ein erster Evaluationsbericht³⁵ von 2014 ergab, dass insbesondere eine Ausweitung auf das gesamte Autobahnnetz, ein stärkerer Fokus auf Zweiräder sowie eine Unterstützung der Verbreitung von ITS-Anwendungen durch technische Standards oder verbindlichen Einsatz bestimmter Infrastrukturelemente erfolgversprechend sind. Hier sollen Ende des Jahres 2016 die Evaluationsergebnisse des Impact Assessment vorliegen. Ebenso wird derzeit die Richtlinie 2004/54 zur Tunnelsicherheit im Straßenverkehr auf der Grundlage eines Evaluationsberichtes³⁶ überprüft. Auch hier sollen die Ergebnisse Ende des Jahres 2016 vorliegen. Abhängig von den Ergebnissen des laufenden Impact Assessment sollen anschließend die Anforderungen sowohl für TEN-T-Infrastrukturen als auch für Straßentunnel in Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte neu gefasst werden.

31 Grimaldi Studio Legale (2016); Europäische Kommission (2016a)

32 Ecorys/COWI, Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, 18 February 2014

33 Europäische Kommission (2015b), S. 6

34 Europäische Kommission / High Level Group on Road Safety (2014)

35 Transport & Mobility Leuven (2014)

36 ICF / TRT (2015)

Im Bereich der Forschung wurden im Themenfeld sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur 2014 die TRAN-Studie „Fahrbahnbeläge in der EU: Wirtschaftliche und sicherheitsbezogene Folgen unregelmäßiger Unterhaltung des Straßennetzes“ sowie 2016 im Forschungsprogramm Horizon 2020 die Studie „Transport infrastructure innovation to increase the transport system safety at modal and intermodal level (including nodes and interchanges)“ (MG-3.4-2016) neu vergeben.

Ziel 4: Sicherere Fahrzeuge

Im Bereich der Typgenehmigung sowie der Sicherheitsstandards von Kfz besitzt die EU die ausschließliche Rechtsetzungskompetenz gemäß Artikel 114 AEUV. Für diesbezügliche Vorgaben zur Fahrzeugtechnik ist grundsätzlich die DG GROW zuständig. Hier wird derzeit ein Bericht erstellt, der sich mit der Typgenehmigung verschiedener Fahrerassistenzsysteme („Allgemeine Sicherheitsverordnung“, VO (EG) Nr. 661/2009) befasst. Der Bericht soll Ende des Jahres 2016 vorliegen und wird Empfehlungen sowohl für die Aktivitäten der Kommission als auch für Aktivitäten der Mitgliedsstaaten treffen und soll die Grundlage für weitergehende EU-weite Standards liefern.

Die Rechtsvorschriften über die technische Fahrzeugüberwachung liegen dagegen in der Verantwortung der DG MOVE: Dies betrifft insbesondere die Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie die Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen. Beide Richtlinien müssen bis zum Mai 2017 in nationales Recht gefasst werden und bis Mai 2018 Anwendung finden. Ebenso ist hier eine kontinuierliche Erfolgskontrolle der neuen Gesetzgebung in den Mitgliedsstaaten vorgesehen.³⁷

Interessant dürfte schließlich auch das in Vorbereitung befindliche sog. Road Package sein. In diesem wird es voraussichtlich u. a. um die Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Straßenverkehr sowie um die Koordinierung von Aktivitäten zur Straßenverkehrssicherheit gehen. Vorgesehen ist dazu vom Europäischen Parlament die Schaffung einer europäischen Straßenverkehrsagentur, die auch im Bereich der Verkehrsüberwachung eine koordinierende Stellung erhalten soll und dadurch eine kohärente Einhaltung bestehender Straßenverkehrs-Gesetzgebung EU-weit gewährleistet. Die Einrichtung einer solchen zentralen Agentur wird von der Kommission allerdings als wenig realistisch angesehen.

Ziel 5: Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Das Themenfeld Nutzung moderner Informationstechnologien wird sowohl unter dem Thema Fahrzeugtechnik und Infrastruktur als auch unter dem im Kommissions-Arbeitspapier zum Zwischenbericht als künftig prioritär benannten Themenschwerpunkt C-ITS („cooperative intelligent transport systems“)³⁸ behandelt. C-ITS dient der Kommunikation intelligenter Verkehrssysteme und soll auch künftig vor allem im Zuge delegierter Richtlinien und Verordnungen mit konkreten Standards Umsetzung finden. 2014 wurde die „C-ITS-Plattform“ ins Leben gerufen, die Anfang 2016 einen Bericht³⁹ als Grundlage für einen Masterplan der Kommission für die Einführung von C-ITS vorlegte. Der Masterplan wird derzeit erarbeitet (geplante Fertigstellung 2016) und soll analog zu den Leitlinien zur Verkehrssicherheitspolitik – allerdings nur mit indirektem Verkehrssicherheitsbezug – Empfehlungen sowohl für die Aktivitäten der Kommission als auch für Aktivitäten der Mitgliedsstaaten zur Einführung vernetzter Autos bis 2019 treffen. Bis September 2016 läuft eine öffentliche Konsultation⁴⁰ zur C-ITS-Initiative.

³⁷ EU-Kommission (2015a), S. 29

³⁸ EU-Kommission (2015b), S. 6

³⁹ C-ITS Plattform (2016)

⁴⁰ Europäische Kommission (2016d)

In einem Bericht über die Durchführung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern⁴¹ sowie in einem Fortschrittsbericht zum ITS-Aktionsplan⁴² kam die Kommission 2014 zu dem Ergebnis, dass es nach einer Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen in einem zweiten Schritt notwendig sein werde, über eine mögliche Überprüfung der ITS-Richtlinie und des zugehörigen ITS-Aktionsplans nachzudenken und entsprechende Vorbereitungsarbeiten einzuleiten. Auch hier ist somit mit einer Revision nach 2017 zu rechnen.

Die Schwerpunkte der EU liegen hier auf der Sicherstellung der Interoperabilität nationaler ITS-Systeme. Ebenso wurde in einem Arbeitspapier deutlich, dass einerseits die Zunahme mobiler Endgeräte das Risiko einer Ablenkung der Fahrzeugführer künftig deutlich erhöhen wird, andererseits die interaktive Vernetzung von Fahrzeugen aber die Sicherheit erhöhen kann. 2015 hat die Kommission dazu eine Studie veröffentlicht, in der die wesentlichen Ablenkungsfaktoren (die zu 10-30% zu Verkehrsunfällen beitragen sollen) benannt und mögliche Gegenmaßnahmen identifiziert werden.⁴³

Ziel 6: Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten

Im Bereich der Notfalldienste sind mit der Verordnung (EU) Nr. 2015/758 über die Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen wesentliche Weichen bereits gestellt worden. Im Anschluss an eine umfassende Konsultation aller maßgeblichen Interessenträger und einer Studie zur Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Verordnung prüft die Kommission die Notwendigkeit, Anforderungen für eine interoperable, standardisierte, sichere und frei zugängliche Plattform festzulegen. Die Kommission nimmt gegebenenfalls spätestens am 9. Juni 2017 eine Gesetzgebungsinitiative an, deren Grundlage diese Anforderungen bilden. Bis zum 31. März 2021 arbeitet die Kommission einen Bewertungsbericht über die mit dem 112-eCall-System erzielten Ergebnisse und seine Verbreitung aus. Sie prüft, ob der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf andere Fahrzeugkategorien wie beispielsweise Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Kraftträder und landwirtschaftliche Zugmaschinen ausgeweitet werden sollte und legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag hierzu vor.

Während bislang der Fokus vor allem auf im Straßenverkehr Getötete gelegt wurde, besteht auf europäischer Ebene sowie in den befragten Ländern Einvernehmen, dass künftig auch die Schwerverletzten stärker in den Mittelpunkt der Straßenverkehrssicherheitspolitik gelangen müssen. Daher wurde eine gemeinsame europäische Definition von schweren Verkehrsverletzungen vereinbart⁴⁴, die erstmals für das Jahr 2015 angewendet wird. Zum Thema Schwerverletzte ist darüber hinaus derzeit eine europaweite Studie zu Faktoren schwerer Verletzungen im Straßenverkehr sowie zu ersten Handlungsansätzen in Arbeit, deren Ergebnisse Ende 2016 vorliegen sollen.⁴⁵ Auf der Grundlage dieser Vorarbeiten soll dann über konkrete Minderungsziele befunden werden.

Ziel 7: Schutz schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer

Der ETSC hat in einem Positionspapier⁴⁶ von 2016 vor allem die Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern zum Ziel. Hier bleibt abzuwarten, was die Ergebnisse des unter Ziel 4 beschriebenen Berichts zeitigen, doch ist in jedem Fall von einer umfassenden Revision der Allgemeinen Sicherheitsverordnung (EG) Nr. 661/2009 auszugehen.

41 Europäische Kommission (2014a); Europäische Kommission (2014c)

42 Europäische Kommission (2014b)

43 TRL, TNO, Rapp Trans (2015)

44 Europäische Kommission (2013a)

45 Europäische Kommission (2015c)

46 ETSC (2016)

Der Schutz älterer Verkehrsteilnehmer, die eine wachsende Risikogruppe darstellen, ist ebenfalls durch mehrere Politiken verfolgt worden und wird von der Kommission auch in ihrem Positionspapier zur Zwischenevaluation der Leitlinien als zentrales Handlungsfeld der nächsten Jahre erkannt.⁴⁷ Besonders bei medizinischen Tests für ältere Führerscheininhaber besteht in den Mitgliedsstaaten allerdings kein Einvernehmen, sodass hier mit keiner entsprechenden Regelung zu rechnen sein wird. Gleichwohl verfolgt die Kommission die Situation und hat eine Studie über Straßenverkehrssicherheit für ältere Menschen beauftragt, die 2016 veröffentlicht wurde.⁴⁸

Darüber hinaus sind einige Untersuchungen zum besseren Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer neu vergeben worden bzw. in Vorbereitung:

- Horizon 2020 Work Programme 2016–2017: MG-3.2-2017: Protection of all road users in crashes. Die Ausschreibung ist für 2017 vorgesehen.
- VRUITS – Improving Safety and Mobility of Vulnerable Road Users through ITS Applications.⁴⁹
- MG.3.4-2014. Traffic safety analysis and integrated approach towards the safety of Vulnerable Road Users.
- Call for Tender der EU-Kommission 2014: Study on accident causation for traffic accidents involving powered 2-wheelers and bicycles in the European Union⁵⁰

Weitere Zielfelder?

In einer Resolution des Europäischen Parlaments⁵¹, im Rahmen der Zwischenevaluation zu den Leitlinien⁵² sowie in einem Positionspapier des ETSC⁵³ wurden auch verschiedene Themenfelder identifiziert, die zukünftig von Bedeutung sein können, in den Leitlinien aber nur wenig oder gar keine Berücksichtigung gefunden haben. Diese sind:

- Die alternde Gesellschaft mit den speziellen Herausforderungen, die sich durch ältere Verkehrsteilnehmer ergeben. Gleichwohl wird diese Personengruppe bereits durch das Zielfeld der schwächeren Verkehrsteilnehmer adressiert.
- Die Herausforderungen durch neue Verkehrsmittel wie E-Bikes oder Scooter.
- Die Probleme der Ablenkung im Straßenverkehr durch den zunehmenden Einsatz mobiler Endgeräte.
- Die Berücksichtigung des Gender-Aspektes, dass nämlich männliche Verkehrsteilnehmer ein deutlich höheres Unfallrisiko haben.
- Die stärkere Berücksichtigung von Schwerverletzten und die Abstimmung entsprechender europäischer Minderungsziele.
- Die Harmonisierung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen.
- Die Einrichtung eines speziellen EU-Infrastruktur-Fonds für die Beseitigung tödlicher Unfallschwerpunkte.
- Die Einrichtung einer neuen europäischen Straßenverkehrssicherheitsagentur oder – wie vom Europäischen Parlament bereits 2011 gefordert⁵⁴ – eines europäischen Straßenverkehrssicherheitskoordinators zur Datensammlung, Koordination und Überwachung der Verkehrssicherheitspolitik in den Mitgliedsstaaten.

47 Europäische Kommission (2015b), S. 6

48 IMOB (Hasselt University), NTUA, LAB and ERF (2015)

49 Die Ergebnisse sind unter www.vruits.eu verfügbar.

50 Europäische Kommission (2014e)

51 Europäisches Parlament (2013)

52 Europäische Kommission (2015a)

53 ETSC (2015)

54 Europäisches Parlament (2011)

Darüber hinaus wurde immer wieder auf die insgesamt große Bedeutung von ITS für die Straßenverkehrssicherheit hingewiesen.

Die Kommission hat hiervon in ihrem Arbeitspapier zum Zwischenbericht⁵⁵ als neue Herausforderungen insbesondere den Kontext der alternden Gesellschaft, die Ablenkungen durch den zunehmenden Gebrauch von mobilen Anwendungen sowie die Möglichkeiten, die sich durch neue Technologien wie automatisiertes Fahren bieten, benannt. Für die nächste strategische Periode werden darüber hinaus als mögliche Handlungsfelder eine bessere Berücksichtigung des Gender-Aspektes sowie die Einführung von Unter- und Zwischenzielen für die europäische Verkehrssicherheitspolitik benannt.

Einen weiteren wichtigen Indikator zur Identifikation künftiger Handlungsfelder stellen laufende und künftige Forschungsvorhaben dar. Hier ist in den letzten Jahren eine Vielzahl von Untersuchungen vergeben worden, deren Ergebnisse 2016 und später vorliegen sollen⁵⁶. Neben einer laufenden Evaluation der bestehenden europäischen Rechtsakte und Programme zielen die gegenwärtigen Ausschreibungen vor allem auf einen Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, Fragen der Ablenkung im Verkehr sowie die Möglichkeit von ITS-Anwendungen. In zwei jüngeren Untersuchungen⁵⁷ sind darüber hinaus Herausforderungen und Prioritäten für die Straßen-Verkehrssicherheitsforschung in Europa benannt worden. Diese beziehen sich auf die alternde Gesellschaft, schwächere Verkehrsteilnehmer, kulturelle Diversität, Automatisierung und intelligente Verkehrssysteme, schwere Verletzungen, Straßenentwurf, Verkehrserziehung und Ausbildung, Verhaltensänderungen sowie Straßenverkehrssicherheitsmanagement und decken sich somit weitgehend mit den Zielfeldern der Leitlinien bzw. den von den Pressure Groups genannten neuen Zielbereichen.

55 Europäische Kommission (2015b)

56 Europäische Kommission (2016b)

57 FERSI (2015b); PROS (2013)

3

3	AUSGEWÄHLTE NATIONALE POLITIKANSÄTZE	30
3.1	Deutschland	30
3.1.1	Rahmenbedingungen	30
3.1.2	Aktuelle Politiken	31
3.1.3	Perspektiven	33
3.2	England / UK	34
3.2.1	Rahmenbedingungen	34
3.2.2	Aktuelle Politiken	36
3.2.3	Perspektiven	37
3.3	Schweden / Norwegen	38
3.3.1	Rahmenbedingungen	38
3.3.2	Aktuelle Politiken	40
3.3.3	Perspektiven	42

3

AUSGEWÄHLTE NATIONALE POLITIKANSÄTZE

3.1 Deutschland

3.1.1 Rahmenbedingungen

Straßenverkehrssicherheit in Deutschland ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Zuständig sind die verschiedenen Baulastträger für die infrastrukturelle Ausgestaltung der Straßen in ihrer jeweiligen Zuständigkeit und die Straßenverkehrsbehörden für die – aus Sicht der Verkehrssicherheit – erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen. Gesetzgeber, Wissenschaft, Verkehrsclubs und Verkehrspädagogen wirken gestaltend auf die Straßenverkehrssicherheit, indem sie ihre unmittelbaren Erfahrungen offenlegen. Sie werden damit zum Ausgangspunkt für weitere Verbesserungen.

Neben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das Gesetze initiiert und thematische Vorgaben zur Straßenverkehrssicherheit definiert, und den zuständigen Ministerien in den Bundesländern sind vor allem die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC), die DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein), die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Deutsche Verkehrswacht (DVW), die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie die Technischen Überwachungsvereine (TÜV) an den betreffenden verkehrspolitischen Entscheidungen beteiligt.

Unfälle und Verunglückte	Einheit	1970	2014	2014/1970
Unfälle mit Personenschaden	Tsd.	414,4	302,4	-27,0%
Verunglückte insgesamt	Tsd.	599,4	392,9	-34,5%
Verletzte	Tsd.	578,0	389,5	-32,6%
Getötete	Tsd.	21,3	3,4	-84,0%

Tabelle 3: Unfallgeschehen in Deutschland 1970–2014⁵⁸

In einer historischen Betrachtung ist das Unfallgeschehen im Straßenverkehr seit 1970 kontinuierlich zurückgegangen (Tabelle 3). Besonders deutlich wird dies bei der Anzahl der Getöteten (-84%). Auch die Unfälle mit Personenschaden und die Anzahl der Verletzten sind stark zurückgegangen. Allein die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt, statistisch erst seit 1990 nachweisbar, hat sich nicht verringert, sondern ist seit 1991 leicht angestiegen.

Die meisten Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 2014 innerhalb von Ortschaften (69,3%); auf den Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) passierten 24,4% der Personenschadensunfälle. Auf den Autobahnen wurden 6,2% aller Unfälle mit Personenschaden gezählt. Gegenüber den Vorjahren haben sich die Unfälle mit Sachschäden leicht erhöht, Unfälle mit Personenschäden sind von 321 Tsd. (2008) auf 302 Tsd. (2014) zurückgegangen. Die Anzahl der Getöteten sank im gleichen Zeitraum von 4.477 auf 3.377.

58 SBA (2015)

Die meisten Unfälle mit Getöteten ereigneten sich 2014 außerorts auf Landstraßen (60% aller Getöteten). Drei Viertel der Verkehrstoten waren männlich – mit leicht steigender Tendenz. Besonders gefährdete Altersgruppen waren die 18- bis 25-Jährigen, gefolgt von den über 65-Jährigen. Kinder unter 15 Jahren waren – unfallstatistisch gesehen – am wenigsten gefährdet.

Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Benutzer an den Unfall- opfern: 47% der Verkehrstoten sowie 56% der Verletzten kamen in einem Pkw zu Schaden. 17% der Getöteten waren Benutzer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 16% Fußgänger und 12% benutzten ein Fahrrad.

3.1.2 Aktuelle Politiken

Auf Bundesebene ist das „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2011⁵⁹ wegweisend, das die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen umfasst. Es basiert auf den Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Technik“. Nachfolgend eine kurze Übersicht mit Bezug zu den Zielbereichen der EU-Leitlinien:

Führerscheinwesen

Während die Kommunen als Dienstleister für die Führerscheinbesitzer tätig sind, werden die Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene gesetzt. Letzteres betrifft die Führerscheinklassen, die europaweit gelten und in der sog. Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG definiert sind. Aktuelle Merkmale des deutschen Führerscheinwesens sind:

- **Begleitetes Fahren ab 17 Jahren**

Der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde zum 1. Januar 2011 in bundesweites Dauerrecht überführt, nachdem die wissenschaftliche Evaluation einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit nachweisen konnte. Hierbei handelt es sich um eine Sonderregelung in Deutschland bei der Zulassung von Personen zum Straßenverkehr. Dabei wird es Jugendlichen bereits mit 17 Jahren ermöglicht, eine Fahrerlaubnis der Klassen B und BE zu erwerben. Diese Fahrerlaubnis ist jedoch mit der Auflage verbunden, nur zusammen mit einer namentlich in der Prüfungsbescheinigung genannten Begleitperson zu fahren. Die Probezeit beträgt wie beim normalen Fahrerlaubniserwerb zwei Jahre.

- **Null-Promille-Grenze für Fahranfänger**

Seit 2007 gilt für Fahranfänger in der zweijährigen Probezeit sowie für Personen bis 21 Jahre die Null-Promille-Grenze. Alkohol am Steuer ist somit für diese Personengruppe per Gesetz tabu. Diese Regelung wurde eingeführt, weil junge Menschen vergleichsweise häufig in Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss verwickelt sind. Wird ein Alkoholgehalt bis 0,5 Promille festgestellt und liegen noch keine erkennbaren Anzeichen von Fahrunsicherheit vor, wird dies als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld von 250 Euro und zwei Punkten im Flensburger Zentralregister geahndet.

Verkehrserziehung

Verkehrserziehung zeichnet sich durch interdisziplinäre Kooperationen aus. Sie beginnt bereits im Kindergartenalter. Allerdings nimmt sie in vielen Kindergärten eher eine Randstellung ein, weil Erzieherinnen und Erzieher in ihrer Ausbildung nur selten mit dieser Thematik vertraut gemacht werden. Für die schulische Verkehrserziehung sind aufgrund der föderalen Staatsstruktur die Länder zuständig, die unterschiedliche Akzente setzen.

⁵⁹ BMVBS (2011)

Sanktionen und deren Überwachung

Für Kontrollen und Überwachung sind die Länder und Kommunen zuständig. Übliche Formen der Überwachung sind Geschwindigkeitskontrollen, Anhaltekontrollen (Alkohol, Drogen, Fahrzeug) und Kontrollen beim ruhenden Verkehr. Die Kontrollen haben einen erzieherischen Zweck, sind aber auch als Prävention zu bewerten. Auf Bundesebene werden erhebliche Verkehrsverstöße in einem Zentralregister erfasst, um Verkehrsteilnehmer, die erheblich oder wiederholt gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen haben, zu identifizieren, mit einheitlichen Strafen bzw. Bußgeldern zu belegen und so zu einer besseren Regelbeachtung anzuhalten. Im Rahmen dieses Punkteführerscheinsystems können Fahreignungsseminare freiwillig besucht werden, die zu den Maßnahmen der Kraftfahrerrehabilitation zählen und – bis zu einer bestimmten Punktezahl – zum Abbau eines Punkts führen.

Fahrzeugtechnik

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik liegt in der Verantwortung der Forschungseinrichtungen und der Hersteller von Kraftfahrzeugen. Ein Maßnahmenswerpunkt ist hier die passive Sicherheit der Fahrzeuginsassen, aber auch von Fußgängern und Fahrradfahrern bei SUV-Fahrzeugen und Lkw. Außerdem wurde 2010 eine Winterreifenpflicht für alle Pkw eingeführt, die sanktioniert wird. Bei Pedelecs erfolgt eine wissenschaftliche Analyse potenzieller Problemfelder für die Verkehrssicherheit. Für alle Fahrräder werden technische Mindestanforderungen vor allem im Hinblick auf Bremsen und Beleuchtung in den Normungsgremien festgelegt.

Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer

Im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes findet sich der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer im „Aktionsfeld Mensch“ wieder, das die meisten Zielgruppen und Themen enthält. Im Fokus stehen Kinder und Jugendliche, Fahranfänger, Senioren sowie Rad- und Motorradfahrer. Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkonsum und Ablenkungen/Müdigkeit sind weitere Themen – bis hin zur Regelakzeptanz. Überwiegend handelt es sich um Aufklärungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen sowie zielgruppenspezifische Maßnahmen und Aktionen (Kinderprogramme, Fahrradaktionen).

Verkehrsinfrastruktur

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes rückt gemäß der Baulastträgerschaft die Autobahnen und Bundesstraßen in den Fokus des Aktionsfeldes „Infrastruktur“. Auf Autobahnen werden die Sicherheit an Baustellen erhöht, Falschfahrerwarntafeln aufgestellt und an Steigungsstrecken Zusatzfahrstreifen eingerichtet. Auf Bundesstraßen stehen zusätzliche Überholstreifen im Vordergrund, es wird die Geschwindigkeit an Unfallbrennpunkten überwacht, und es werden Maßnahmen gegen Wildunfälle evaluiert. Auch neue Technologien kommen zum Einsatz, wie z. B. kooperative Systeme bei gefährlichen Außerortssituationen oder der Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall).

Verkehrsunfallforschung

Besonders die Bundesanstalt für Straßenwesen vergibt regelmäßig Forschungsaufträge zu wesentlichen Themen der Verkehrssicherheit⁶⁰. Nachfolgend werden kurz einzelne Forschungsprojekte mit besonderem Bezug zur Straßenverkehrssicherheit vorgestellt:

- Evaluation des Modellversuchs AM 15 zur Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse AM (Motorräder) bereits im Alter von 15 Jahren. Der Modellversuch läuft bis 2018. Teil 2 der Evaluation für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ist in Arbeit.⁶¹

⁶⁰ Siehe BASt (2016)

⁶¹ BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Modellversuch „Moped mit 15“. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/modellversuch-moped-mit-15.html?nn=58398>, abgerufen am 10.4.2016

- Begleitetes Fahren ab 17 Jahren – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes, in Arbeit⁶²
- Verkehrsnachfragewirkungen des Einsatzes von Lang-Lkw, wobei die Sicherheitsaspekte des Lang-Lkw allerdings nur am Rande betrachtet werden; Folgeuntersuchung der wissenschaftlichen Begleitforschung zu Lang-Lkw, in Arbeit⁶³
- Evaluation der Kampagnenfortsetzung „Runter vom Gas!“ von 2015, um eine Bewertung des Verlaufs der gesamten Kampagne vornehmen zu können sowie Erkenntnisse für eine zukünftige Fortsetzung der Kampagne zu gewinnen; Evaluation in zwei Städten, in Arbeit⁶⁴
- Untersuchung sicherheitsrelevanten Fußgängerverhaltens zur Ableitung der Einsatzmöglichkeiten und -grenzen von Fußgänger-Überquerungsanlagen sowie zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern an Überquerungsanlagen, in Arbeit⁶⁵

3.1.3 Perspektiven

Die künftigen Schwerpunkte der deutschen Verkehrssicherheitspolitik auf Bundesebene können der Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 entnommen werden.⁶⁶ Ergänzend wurden Gespräche⁶⁷ mit dem BMVI und der BASt geführt, die aber vor allem auf die Ergebnisse der Halbzeitbilanz des Bundes sowie das laufende Forschungsprogramm der BASt verwiesen.

Im Mittelpunkt des Aktionsfeldes „Mensch“ stehen auch künftig bundesweite Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen, für die 2015 EUR 13 Mio. zur Verfügung gestellt werden – diese Beträge sind auch für die folgenden Jahre bis 2020 in die Finanzplanung des Bundes eingestellt worden. Zu nennen sind die Fortsetzung der Kampagne „Runter vom Gas“ mit u.a. einer innerstädtischen Motivreihe, die auch evaluiert wird, und die Kommunikationsplattform „Motorrad: aber sicher!“. Weitere Maßnahmen zielen auf die Fahrtüchtigkeit älterer Menschen und thematisieren die „Müdigkeit im Straßenverkehr“. Das Bundesverkehrsministerium bereitet die Rechtsgrundlagen zur Einführung atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn vor.

Beim Aktionsfeld „Infrastruktur“ bildet die A 9 in Bayern ein „Digitales Testfeld Autobahn“, auf dem neue Kommunikationsformen sowie das automatisierte Fahren erprobt werden. An Unfallschwerpunkten werden zusätzliche Überholfahrstreifen eingerichtet, Verkehrsknotenpunkte nach Sicherheitsaspekten ausgestattet und Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. An Motorradstrecken mit Unfallschwerpunkten werden Leitplanken mit Unterfahrschutzeinrichtungen installiert, das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ wird fortgeschrieben. Außerdem werden die passiven Schutzeinrichtungen für Motorradfahrer verbessert (Motorradkleidung, insb. auch hinsichtlich der Sichtbarkeit). Beim Rad- und Fußverkehr rücken Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs an Knotenpunkten und bei der Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung sowie Aktivitäten zur Erhöhung der Fußgängersicherheit bei der Fahrbahnüberquerung in den Vordergrund.

Ein Schwerpunktthema im Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“ ist die Erprobung des automatisierten Fahrens, aus der Perspektive der Verkehrssicherheit zur Reduzierung des menschlichen Fehlverhaltens. Fahrzeugseitig geht es auch um die Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen und Abbiegeassistenten und die Einführung von eCall. In der Erprobung sind automatische Notbremsysteme zum Fußgängerschutz, die 2016 auf den Markt kommen und bereits 2017 erste Erfolge zeitigen sollen.

62 <http://www.bast.de/DE/Projekte/laufende/fp-laufend-u1.html?nn=613584>, abgerufen am 24.2.2016

63 <http://www.bast.de/DE/Projekte/laufende/fp-laufend-u2.html?nn=613584>, abgerufen am 24.2.2016

64 <http://www.bast.de/DE/Projekte/laufende/fp-laufend-u3.html?nn=613584>, abgerufen am 24.2.2016

65 ebenda

66 BMVI (2015)

67 BMVI: Referat LA 26, Petra Löcker; bei der BASt: Dr. Karl-Josef Höhnscheid, Dr. Andreas Schepers

Für die Verkehrssicherheitsforschung werden jährlich EUR 5 Mio. in den Bundeshaushalt eingestellt, zusätzlich EUR 13 Mio. für Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen. Diese Beträge sollen bis 2020 Jahr für Jahr investiert werden. Wichtige Handlungsfelder von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Deutschland sind die Landstraßen außerorts, wo die meisten Unfallopfer unter Pkw- und Motorradfahrern zu beklagen sind, und die Innerortsstraßen, die für Fußgänger und Fahrradfahrer besonders gefährlich sind.

3.2 England / UK⁶⁸

3.2.1 Rahmenbedingungen

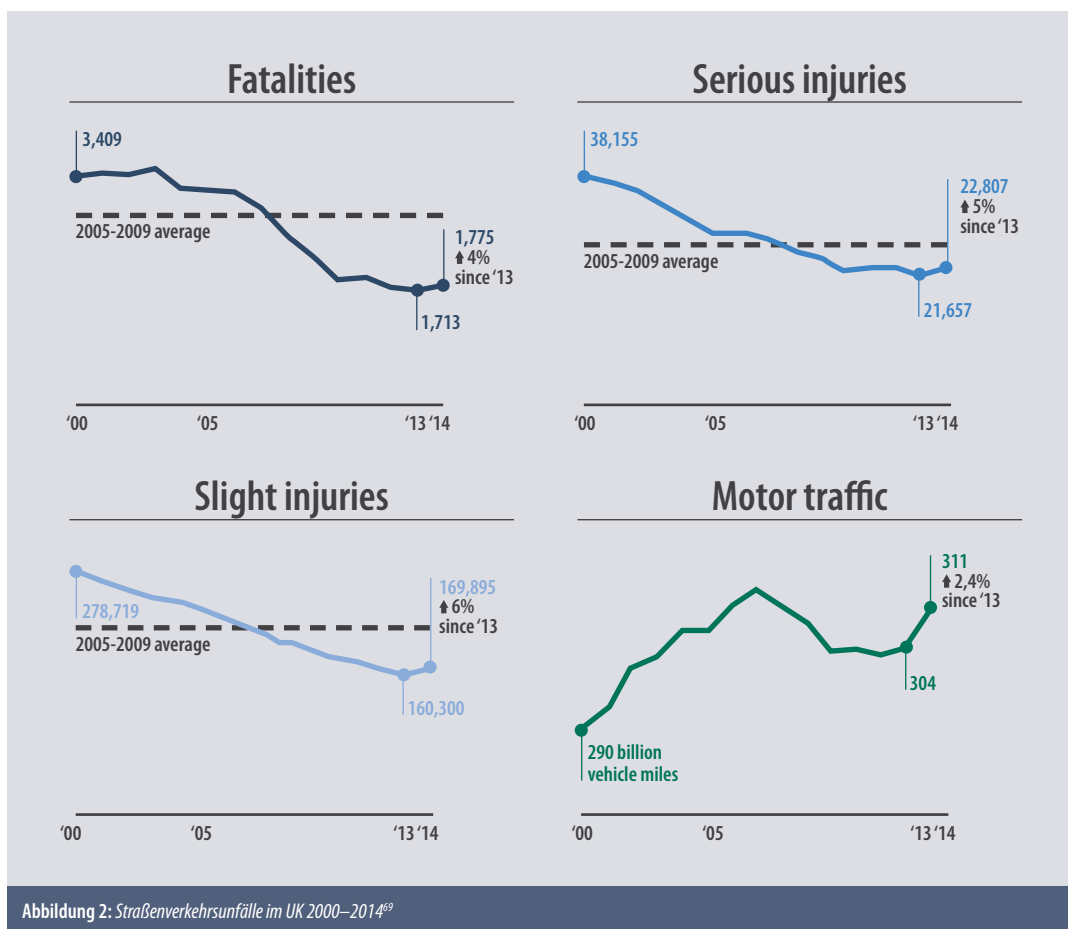
1999 wurden im Vereinigten Königreich (UK) im Zuge der Regionalisierung („Devolution“) zahlreiche nationale Aufgaben auf die Länder Schottland, Wales und Nordirland übertragen. England hat demgegenüber keine eigene Regionalregierung, sondern untersteht nach wie vor direkt der Regierung des Vereinigten Königreichs. Da auch zahlreiche Aufgaben im Bereich der Verkehrspolitik auf die Länder übertragen wurden, beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen nur auf England und das UK, sofern nichts anderes angegeben wurde.

Die Zuständigkeit für die Verkehrspolitik in England liegt beim Verkehrsministerium (Department for Transport), einzelne Aufgabenbereiche wurden in den letzten Jahren auf die lokale Ebene (Großstädte und Grafschaften) übertragen. Daneben gibt es eine Vielzahl von Interessenverbänden, gemeinnützigen Vereinen und „Think Tanks“, die Einfluss auf die Verkehrspolitik nehmen.

Eine Besonderheit des britischen Ansatzes im Bereich der Straßenverkehrssicherheit stellt einerseits der weitgehende Verzicht auf strikte staatliche Vorgaben sowie eine zurückhaltende Politik hinsichtlich der Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung, andererseits die stärkere Übertragung der Verantwortung für die Verkehrssicherheit auch auf die Kommunen, auf „Highways England“ sowie auf private Organisationen oder die Versicherungswirtschaft dar. Dieser Ansatz korrespondiert mit dem angelsächsischen Leitbild eines liberalen, lediglich aktivierenden Staates. Im Bereich der Straßenverkehrssicherheit scheinen diese Ansätze zur Förderung einer Mobilitätskultur, die stark auf Eigenverantwortung und sorgsames Miteinander setzt, ganz offensichtlich erfolgreich zu sein.

⁶⁸ Als Ergänzung zu den verwendeten Quellen (siehe Quellenverzeichnis zum Länderbericht im Anhang) wurden Gespräche mit folgenden Experten geführt: Jessica Matthew (Deputy Director of Road User Licensing, Insurance and Safety, Department for Transport), Carolina Fish (Road User Licensing, Insurance and Safety, Department for Transport), Pauline Morgan (Road User Licensing, Insurance and Safety, Department for Transport).

Die Zahl der Unfalltoten konnte im Vereinigten Königreich zwischen 2002 und 2014 nahezu halbiert werden, auch bei den gesondert ausgewiesenen schweren Verletzungen war ein signifikanter Rückgang von 40% im selben Zeitraum zu verzeichnen (Abbildung 2⁶⁹).



Von den getöteten Verkehrsteilnehmern sind 45% Fahrzeuginsassen, 25% Fußgänger und 19% Motorradfahrer, doch ist die im UK erhobene Wahrscheinlichkeit, als Verkehrsteilnehmer tödlich zu verunglücken, bezogen auf die Verkehrsleistung sehr unterschiedlich (Tabelle 4).

Nutzergruppe	Getötete / 1,6 Mrd. Personenkilometer
Fahrzeuginsassen	2,0
Fußgänger	38,0
Fahrradfahrer	35,0
Motorradfahrer	112,3
Andere (ÖV-Nutzer, Lkw-Fahrer)	0,3

Tabelle 4: Unfallhäufigkeit nach Nutzergruppe 2014 (UK)⁷⁰

69 DfT (2015)

70 Eigene Darstellung; Datengrundlage DfT (2015)

3.2.2 Aktuelle Politiken

Schlüsseldokument zur Straßenverkehrssicherheit ist der 2011 (als Ergänzung zum 2006 unter der Labour-Regierung beschlossenen Straßenverkehrssicherheitsgesetz⁷¹) verabschiedete strategische Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit („Strategic Framework for Road Safety“)⁷², der im Anhang auch einen Aktionsplan mit 12 Maßnahmen umfasst. Dieser Plan zielt im Zuge einer liberalisierten Politik weniger auf zentrale Vorgaben, sondern mehr auf lokale Lösungsansätze. Auch auf klare Zielvorgaben für einen Rückgang der Verkehrstoten wurde zugunsten eines „Erwartungswertes“ von -37% verzichtet. Auf dieser Grundlage sowie anhand daran anschließender Politiken und Programme lassen sich folgende Aussagen treffen:

Die **Verkehrserziehung** setzt zunächst im Schulalter mit Radfahrerschulungen, Schulwegprogrammen und dem umfassenden THINK!-Programm für Radfahrer im Allgemeinen an. Im **Führerscheinwesen** ist die Erweiterung der Fahrlehrerausbildung um Sicherheitsaspekte auf dem Prüfstand. Ansonsten stehen vor allem Maßnahmen für Verkehrssünder (Möglichkeiten zur Erneuerung des Führerscheins, Kurse statt Strafe) im Mittelpunkt.

Das Thema **Sanktionen und deren Überwachung** war zum einen von einer Diskussion um die (gescheiterte) Anhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen von 70 auf 80 Meilen/h sowie die erleichterte und erfolgreiche Einführung von Tempo-30-Zonen⁷³ auf kommunaler Ebene geprägt. Ein weiteres wichtiges Thema ist der bessere Nachweis (u.a. durch neue Geräte) und die Verfolgung von Drogen und Alkohol am Steuer; in Schottland wurde die Alkoholgrenze auf 0,5 Promille gesenkt. Ansonsten wurden für einige Verkehrsvergehen die Strafen im Bußgeldkatalog signifikant angehoben, Fragen einer besseren Verkehrsüberwachung stellen dagegen keinen expliziten Maßnahmenvorschlag dar.

Für den Betrieb der **Verkehrsinfrastruktur** wurde im Jahr 2015 „Highways England“ als Staatsunternehmen gegründet. Erklärtes Ziel ist quasi eine „Vision Zero“, nämlich dass kein Nutzer oder Beschäftigter auf dem strategischen Straßennetz zu Tode kommen sollte.⁷⁴ Auf lokaler Ebene haben die Kommunen mehr Rechte im Bereich der Verkehrsorganisation (besonders bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen) erhalten, gleichzeitig sind aber die finanziellen Mittelzuweisungen zurückgegangen, sodass durchaus auch Beschränkungen beim kommunalen Handlungsrahmen bestehen.

Im Bereich der **Fahrzeugtechnik** übernimmt die Regierung eine beobachtende, auswertende und gegebenenfalls koordinierende Rolle, um Technologien zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit voranzutreiben. Das gleiche gilt auch für die **Nutzung neuer Technologien** im Straßenverkehr, die regierungsseitig vor allem durch Forschungsprojekte evaluiert und unterstützt werden.

Der **Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer** konfligiert in England mit einer Förderung des städtischen Radverkehrs. Hier wurden daher zahlreiche Maßnahmen (sicherere Lkw-Technik, THINK!-Kampagne und Fahrsicherheitstraining für Radfahrer, Tests von Modulen zu schwächeren Verkehrsteilnehmern bei der Führerscheinprüfung, nationaler Radverkehrsplan) ergriffen, um gleichzeitig die Sicherheit zu erhöhen. Einen weiteren Schwerpunkt stellt der bessere Schutz von Motorradfahrern durch verpflichtende Fahrtrainings und bessere Ausrüstung dar. Als ein Manko der Verkehrssicherheitspolitik in Großbritannien wurde von der RAC Foundation allerdings benannt⁷⁵,

71 House of Commons (2006)

72 DfT (2011)

73 = 20 mph

74 Highways Agency (2015)

75 RAC (2015)

dass die Auswirkungen der leiseren hybriden und elektrischen Fahrzeuge auf Menschen mit Hörbeeinträchtigungen sowie grundsätzlich der Aspekt der alternden Gesellschaft nicht hinreichend berücksichtigt werden.

3.2.3 Perspektiven

Das jüngste Dokument der britischen Regierung zum Thema Straßenverkehrssicherheit, das im Dezember 2015 veröffentlichte Programm „Working together to build a safer road system“, nimmt – mit Ausnahme von Euro NCAP, EuroRAP und der EU-Initiative zur Erhöhung der Lkw-Sicherheit – keinen expliziten Bezug auf europäische Politiken und Programme. Gleichwohl decken sich inhaltlich die Ziele und Maßnahmen des britischen strategischen Rahmens zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit weitgehend mit den Zielsetzungen der europäischen Leitlinien. Da die Verkehrssicherheit im Vereinigten Königreich weltweit eine Spitzenposition einnimmt, wird die nationale Politik nicht von EU-Vorgaben getrieben und kann somit angesichts der ansonsten hitzigen Diskussionen über das Verhältnis des UK zur EU, die im Juni 2016 im „Ja“ zum Austritt“ gipfelten, bereits jetzt hier gelassen eigene Wege beschreiten.

Im Bereich des europäischen Ziels **Verkehrserziehung und Fahrausbildung** erwähnt das britische Strategieprogramm die Überarbeitung und Entwicklung von Verkehrserziehungsmaterialien, die Verbesserung des Radfahrtrainings und die Unterstützung eines „Walk to school“-Programms. Im Bereich Fahrausbildung liegt der Schwerpunkt auf den Fähigkeiten von Fahrlehrern und auf Änderungen bei der Führerscheinprüfung, u.a. um die Gefahrenwahrnehmung bei Fahranfängern besser zu schulen und sich auf die zunehmende Fahrzeugautomatisierung einzustellen. Lebenslanges Lernen soll ebenfalls gefördert werden.

Bei der **Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften** soll der Fokus in den nächsten Jahren verstärkt auf dem Problembereich Alkohol und Drogen liegen, u.a. durch die Ausstattung der Polizei mit besseren Kontrollgeräten und durch Verbesserung und Ausweitung von Erziehungs- und Nachschulungsprogrammen. Arbeitgeber sollen ermutigt werden, Verkehrssicherheitsstrategien in ihren Unternehmen zu entwickeln und durchzusetzen. Versicherungen sollen verstärkt Fahrzeugtechnologie einsetzen, mit der Fahrer für sicheres Fahren durch niedrigere Versicherungsprämien belohnt werden können. Darüber hinaus sollen Kampagnen im Rahmen des THINK! -Programms mit Überwachungskampagnen der Polizei abgestimmt werden.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** spielt das neugegründete Staatsunternehmen Highways England, das über einen eigenen fünfjährigen Gesundheits- und Sicherheitsplan verfügt, eine zentrale Rolle. Basierend auf dem International Road Assessment Programme (iRAP) soll Highways England ein Bewertungssystem für die Straßen hinsichtlich der Unfallsicherheit entwickeln; entsprechende Lösungsmaßnahmen sollen umgesetzt werden. Für 2016 ist eine „Cycling and Walking Investment Strategy“ zur Investition in Rad- und Fußgängerinfrastruktur geplant.

Hinsichtlich der europäischen Ziele **sichererer Fahrzeuge** und der **Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr** stehen im Vereinigten Königreich ITS, vernetzte Fahrzeuge und autonomes Fahren im Mittelpunkt. Das Centre for Connected and Autonomous Vehicles koordiniert die Arbeit der Regierung mit Industrie- und anderen Partnern, die britische Regierung stellt Förderungen für das Testen von autonomen Fahrzeugen zur Verfügung. Vor allem soll untersucht werden, inwiefern Regelungen zur Verkehrssicherheit überarbeitet werden müssen, um den Nutzen zu maximieren und Risiken zu minimieren.

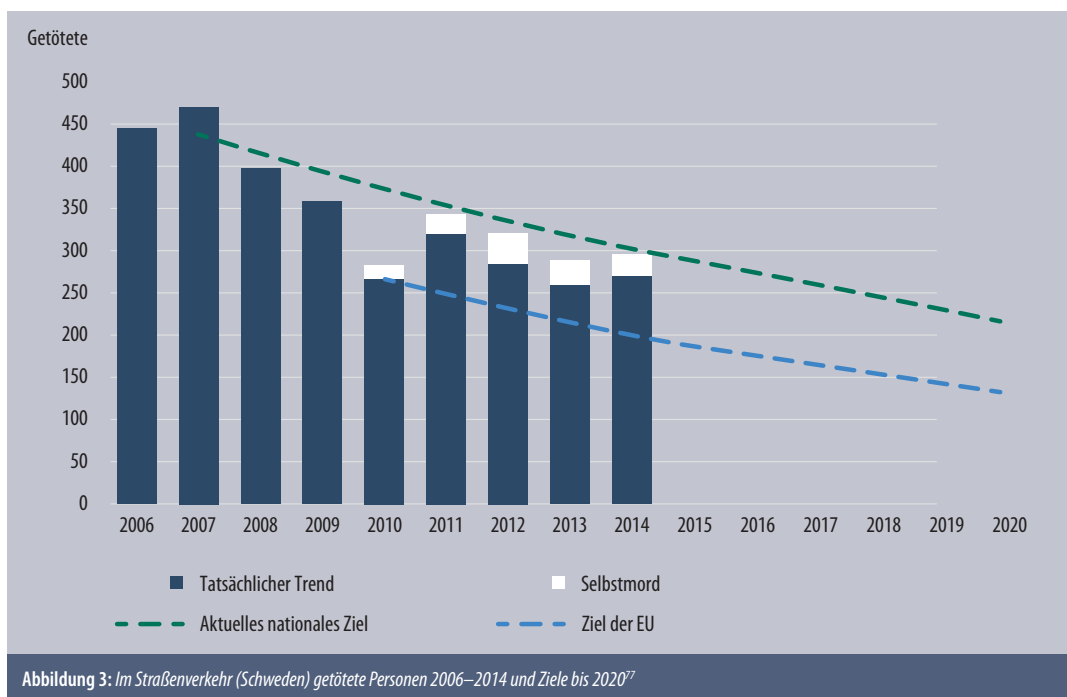
Zum **Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer** soll u.a. die Ausbildung von Motorradfahrern verbessert werden, zusätzlich sollen höhere Sicherheitsstandards der Schutzkleidung von Motorradfahrern geschaffen und weitere Untersuchungen von Motorradunfällen durchgeführt werden. Im Bereich Fußgänger und Radfahrer wird die „Cycling and Walking Investment Strategy“ erstellt; der Einsatz besserer Fußgängerübergänge soll vorangetrieben werden. Darüber hinaus wird die Arbeit von Selbsthilfegruppen z. B. für ältere Verkehrsteilnehmer unterstützt.

3.3 Schweden / Norwegen⁷⁶

3.3.1 Rahmenbedingungen

In **Schweden** wird die Straßenverkehrssicherheitsarbeit durch die Gruppe für nationale Kooperation (Gruppen för Nationell Samverkan – Väg (GNS Väg)) koordiniert. Mitglieder der GNS Väg sind sowohl nationale Behörden, regionale und kommunale Gebietskörperschaften als auch private Unternehmen der Versicherungs- und Automobilwirtschaft.

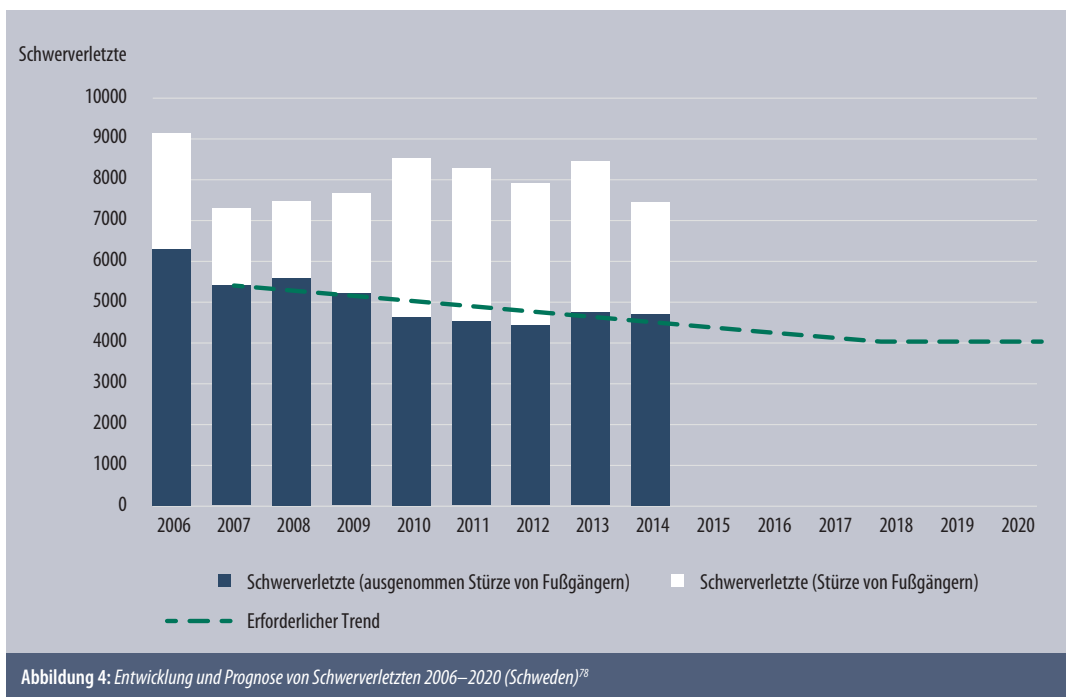
2013 gab es in Schweden 260 tödliche Straßenverkehrsunfälle. Um das gesteckte Ziel von nicht mehr als 220 Verkehrstoten im Jahr 2020 zu erreichen, ist ein jährlicher Rückgang von 5% Prozent erforderlich. Zwischen 2008 und 2013 lag dieser Rückgang bei 8% pro Jahr. Demgegenüber ist zwischen 2013 und 2014 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und schwer Verletzten wieder gestiegen. Gleichwohl kann aufgrund der deutlichen Rückgänge in den Jahren zuvor die erwünschte Trendlinie erreicht werden (Abbildung 3).



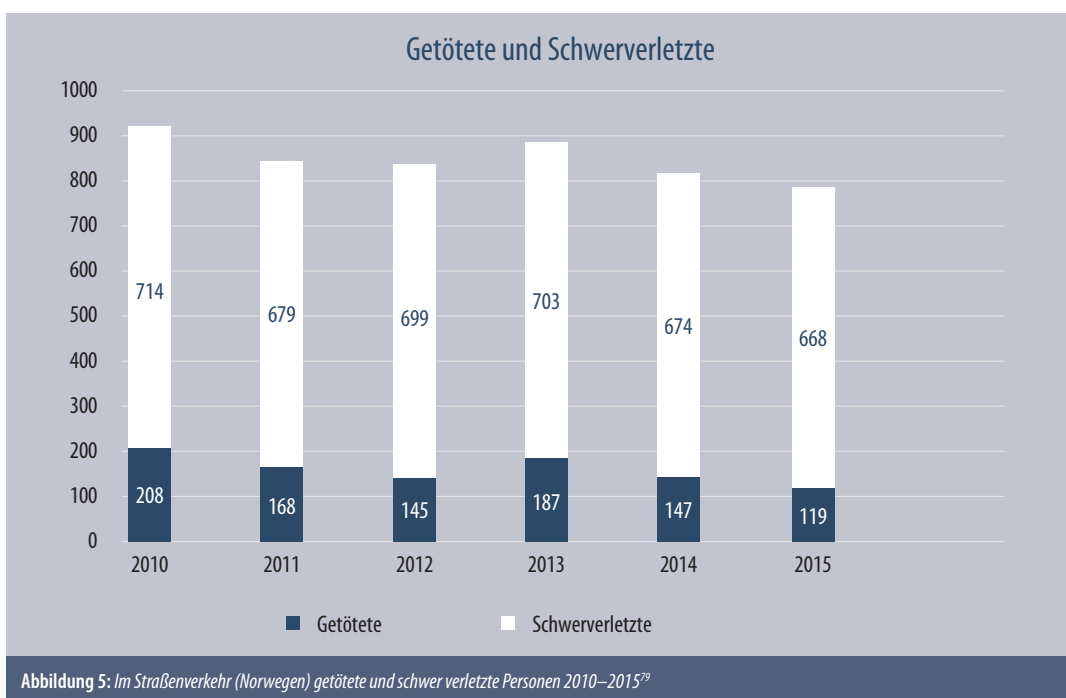
Eine Besonderheit der schwedischen Unfallstatistik ist, dass einerseits versucht wird, seit 2010 die Suizide in der Unfallstatistik gesondert auszuweisen (Abbildung 3), andererseits aber auch schwere Verletzungen aus Stürzen von Fußgängern ebenfalls gesondert ausgewiesen werden (Abbildung 4). Über beide Sachverhalte besteht in den meisten Unfallstatistiken ansonsten erhebliche Unsicherheit.

⁷⁶ Als Ergänzung zu den verwendeten Quellen (siehe Quellenverzeichnis) wurde ein Gespräch mit Sigurd Lötveit (Koordinator des Nationalen Aktionsplans für Straßenverkehrssicherheit, Norwegian Public Roads Administration, NPRA) geführt.

⁷⁷ STA (2015), S. 12



In **Norwegen** obliegt die Straßenverkehrssicherheit neben der nationalen Ebene den Regionen (Landkreise und regionalisierte staatliche Behörden); darüber hinaus haben zahlreiche Gemeinden Verkehrssicherheitspläne aufgestellt. Schlüsseldokument ist der Nationale Aktionsplan für die Verkehrssicherheit, der unter Federführung der norwegischen Straßenbehörde (Statens vegvesen) erarbeitet wurde. An diesem Plan sind außerdem unmittelbar zahlreiche nationale Institutionen (Straßenaufsichtsbehörde, Polizeibehörde, Gesundheitsbehörde, die norwegische Behörde für Bildung und Erziehung, die norwegische Unfall-Untersuchungsbehörde, Streitkräfte), die 19 Landkreise und die 428 kommunalen Gebietskörperschaften sowie der norwegische Rat für Straßenverkehrssicherheit (Trygg Trafikk) beteiligt.⁷⁹



⁷⁸ STA (2015), S. 14; Quelle: STRADA

⁷⁹ Statistics Norway (2015)

Die Zahl der pro Jahr bei Unfällen Getöteten konnte im Zeitraum 2010–2015 nahezu halbiert werden. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten Personen ist im gleichen Zeitraum allerdings nur gering (-6%) zurückgegangen (Abbildung 5). Eine Besonderheit der norwegischen Verkehrssicherheitspolitik stellt seit 2005 darüber hinaus die Tiefenanalyse tödlicher Straßenverkehrsunfälle⁸⁰ dar, die zwischenzeitlich auch von Dänemark übernommen wurde.

3.3.2 Aktuelle Politiken

Schlüsseldokument der **schwedischen Straßenverkehrssicherheitspolitik** sind die 2009 vom Reichstag verabschiedeten „Goals for future travel and transportation“⁸¹. Neben einem konkreten Ziel, der Reduzierung der Verkehrstoten auf maximal 220 im Jahr 2020, bekennt sich Schweden vor allem zu einem „Management durch Ziele“. Dies bedeutet, dass der Erfolg nicht nur an den aufgetretenen Verkehrsunfällen und ihren Folgen gemessen wird, sondern auch anhand von Umsetzungserfolgen verkehrspolitischer Maßnahmen wie Beachtung von Verkehrsvorschriften, dem Einsatz moderner Fahrzeuge und neuer Fahrzeugtechnologien oder dem Zustand von Radwegen beurteilt werden kann (Abbildung 6). Diese Maßnahmen sind – anders als die Unfallzahlen – durch die Aufgabenträger meist unmittelbar beeinflussbar und stellen somit sinnvolle Maßstäbe für die Zielerreichung dar.

Indicator	Starting point	2014	Target for 2020	Trend
Number of road traffic fatalities	440	270	220	In line with the required trend
Number of seriously injured	5400	4900	4000	Not in line with the required trend
Share of traffic volume within speed limits, national road network	43%	46%	80%	Not in line with the required trend
Share of traffic volume within speed limits, municipal road network	64%	63%	80%	Not in line with the required trend
Share of traffic volume with sober drivers	99,71%	99,78%	99,90%	Not in line with the required trend
Share of front seat passenger car occupants wearing a seat belt	96%	97%	99%	In line with the required trend
Share of cyclists wearing a helmet	27%	37%	70%	Not in line with the required trend
Share of moped riders using a helmet correctly	96%	96%	99%	Not in line with the required trend
Share of new passenger cars with the highest Euro NCAP score	20%	57%	80%	In line with the required trend
Share of safe motorcycles (ABS)	9%	39%	70%	In line with the required trend
Share of traffic volume on roads with speed limit above 80km/h and median barriers	50%	73%	75%	In line with the required trend
Share of safe pedestrian, cycle and moped crossings on main municipal road networks	19%	25%	Not defined	Cannot be assessed
Share of municipalities with good-quality maintenance of pedestrian and cycle paths	15%	No measurement in 2014	70%	Starting year for the measurement in 2013, no measurement in 2014 - cannot be assessed

Abbildung 6: Indikatoren der Verkehrssicherheit und Zielerreichung (Schweden)⁸²

80 Statens Vegvesen (2015)

81 Regeringens proposition 2008/09

82 STA (2015), S. 4

Schlüsseldokument der **norwegischen Verkehrspolitik** ist der Nationale Aktionsplan für Straßenverkehrssicherheit (“Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017”)⁸³. Der Plan wird alle vier Jahre überarbeitet und befindet sich gegenwärtig in seiner vierten Fortschreibung. Der Plan weist sechs Zielfelder auf, die weitgehend den europäischen Leitlinien entsprechen:

1. Politiken, die personenbezogen sind und auf das Verkehrsverhalten zielen
2. Verkehrsüberwachung für Fahrer und Fahrzeuge
3. Fahrzeugbezogene Politiken
4. Infrastrukturpolitik
5. Rettungswesen und Unfallstatistik
6. Maßnahmen der Verkehrsorganisation

Neben der allgemeinen „Vision Zero“ benennt der Plan ein Maximum von 500 im Straßenverkehr getöteten oder schwer verletzten Personen für das Jahr 2024 (gegenüber ca. 900 Personen im Jahr 2014). Darüber hinaus gibt es – wie in Schweden – konkrete Indikatoren für einzelne Maßnahmen der Verkehrssicherheit, die sich beispielsweise auf den Anteil von Verkehrsteilnehmern, die sich an die Gurtpflicht oder Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, beziehen.

		Stand 2013 in Prozent	Ziel für 2018 in Prozent	Geschätzte Reduktion bei Getöteten und Schwerverletzten
Verwendung von Sicherheitsgurten und Rückhalteinrichtungen von Kindern	Verwendung von Sicherheitsgurten in leichten Fahrzeugen in der Stadt (Lenker und Passagiere)	94,4	96	8
	Verwendung von Sicherheitsgurten in leichten Fahrzeugen am Land (Lenker und Passagiere)	95,6	98	
	Verwendung von Sicherheitsgurten durch Lenker von Schwerfahrzeugen	80	90	
	Kinder von 1–3 gesichert in rückwärts gerichteten Kindersitzen	41	60	
	Kinder von 4–7 ordnungsgemäß gesichert im Fahrzeug	40	60	
Verwendung von Fahrradhelmen	Kinder unter 12	75,4	90	1
	Jugendliche und Erwachsene über 12	52	60	
Verwendung von Fußgänger-Sicherheitsreflektoren in der Nacht durch erwachsene Fußgänger	Beleuchtete Straßen in der Stadt	96	99	
	Beleuchtete Landstraßen	48	60	6
Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen – alle Fahrzeuge		54	72	56
Gesamt				71

Tabelle 5: Personenbezogene Indikatoren und geschätzte Effekte der Verkehrssicherheit (Norwegen)⁸⁴

⁸³ Statens Vegvesen (2014)

⁸⁴ Statens Vegvesen (2014)

Ein wesentliches Kennzeichen der norwegischen Verkehrssicherheitspolitik ist ferner, dass versucht wird, die Effekte einzelner Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu quantifizieren. Zusätzlich wird für diese Maßnahmen des Verkehrssicherheitsplans daher auch angegeben, welchen Beitrag sie zur Verkehrssicherheit leisten können (Tabelle 5).

Kernpunkte der Straßenverkehrssicherheit in Schweden und Norwegen:

Zum **Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer** werden die Ausstattung von Fußgängern und Radfahrern mit Reflektoren oder Helmen, Aufklärungskampagnen zum Verkehrsverhalten dieser Nutzergruppen sowie die Anlage und der Unterhalt von Fahrradinfrastruktur in den Mittelpunkt gestellt. In Schweden stellen darüber hinaus sichere Kreuzungspunkte für Fußgänger und Radfahrer in Städten ein weiteres Handlungsfeld dar.

Im Bereich der **Straßeninfrastruktur** wird insbesondere die erfolgreiche Politik der durch Mittelbarrieren baulich getrennten Richtungsfahrbahnen sowie – in Schweden – von Kreisverkehren verfolgt. Ebenso soll die Unfallanalyse verbessert und die Verkehrsüberwachung verstärkt werden. In Norwegen ist unlängst die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 110 km/h angehoben worden, die Folgen werden nun überprüft.

Im Bereich des **Führerscheinwesens** wird sowohl eine Verbesserung des Ausbildungsumfangs als auch eine regelmäßige Überprüfung der gesundheitlichen Voraussetzung von Führerscheinbesitzern – unabhängig vom Alter – geprüft, da Untersuchungen (in Norwegen) hier einen nennenswerten Rückgang von Unfallzahlen nachweisen.

Die **Verkehrserziehung** adressiert sowohl Kinder im Schul- und Vorschulalter bzw. deren Eltern und Lehrkräfte als auch im Speziellen ältere Fahrer, Immigranten und Berufskraftfahrer als wesentliche Risikogruppen.

In Sachen **Fahrzeugtechnik** stehen zum einen Güterkraftfahrzeuge (in Norwegen), zum anderen ITS-Anwendungen wie Alkoholsperren und ISA (Intelligent Speed Adaptation) im Mittelpunkt der staatlichen Überlegungen.

3.3.3 Perspektiven

Insgesamt weisen die beiden skandinavischen Länder sowohl hinsichtlich der Verkehrsinfrastrukturen als auch hinsichtlich der Verkehrsüberwachung sowie des Einsatzes von Indikatoren zur Steuerung der Verkehrspolitik große Gemeinsamkeiten in puncto Straßenverkehrssicherheit auf. Beide Länder haben diesbezüglich vergleichbare Ziele aufgestellt und werden weiterhin Pioniere der Straßenverkehrssicherheit sein.

In **Schweden** wird der Fokus der Verkehrspolitik vor allem auf einer Verfeinerung des sehr erfolgreichen Indikatorenmodells zur Beurteilung sicherer Straßen liegen, um so einerseits den Erfolg beurteilen, andererseits aber auch kritische Bereiche identifizieren zu können.

In **Norwegen** werden die großen Herausforderungen im Bereich der Verkehrssicherheit folgendermaßen gesehen:

- Im Zuge einer nachhaltigen Verkehrspolitik wird der Anteil von Fußgängern und Radfahrern weiter steigen. Die Gruppe der schwächeren und besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer wird daher größer.

- Der Anteil schwerer Fahrzeuge am Straßenverkehr wird größer.
- Der Anteil älterer Fahrer/innen wird steigen.
- Es wird künftig mehr Ablenkungsmöglichkeiten für Fahrer durch Mobiltelefone oder andere elektronische Geräte geben.

Offene Fragen und besonderer Forschungsbedarf bestehen in folgenden Feldern:

- Bessere Kenntnisse über mögliche Effekte unterschiedlicher Maßnahmen der Verkehrssicherheitspolitik
- Möglichkeiten zur Verringerung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und deren Folgen
- Herausforderungen an die Verkehrssicherheitspolitik durch die erwünschte steigende Anzahl von Fußgängern, Radfahrern und ÖV-Nutzern in Städten.

4

4 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

48

4

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Das Gebiet der Europäischen Union ist der Raum mit der höchsten Verkehrssicherheit weltweit. Mit den „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 – ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit“ ist 2010 ein umfassendes Programm verabschiedet worden, um auch in den Jahren 2011–2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 50% zu reduzieren. Gleichwohl kamen EU-weit im Jahr 2014 immer noch fast 25.000 Personen im Straßenverkehr ums Leben und insbesondere im Bereich der schwächeren Verkehrsteilnehmer (vor allem Fußgänger und Radfahrer) sowie der älteren Menschen bleiben die Rückgänge der Unfallzahlen hinter den Erwartungen zurück.

Für die Erreichung des strategischen Minderungsziels wurden in den Leitlinien sieben Zielbereiche und 16 spezifische Maßnahmen benannt, die bis 2020 abgearbeitet werden sollen. Hier wurde bis Februar 2016 von der Europäischen Kommission insbesondere im Bereich der Zulassung von Straßenfahrzeugen sowie beim grenzüberschreitenden Austausch von Verkehrsverstößen bereits erfolgreich eine Reihe von Rechtsakten verabschiedet, die zum Teil unmittelbare Auswirkungen auf die nationalen Verkehrspolitiken haben und auch in den kommenden Jahren haben werden. Eine Übersicht über die Aufgaben der verschiedenen Institutionen bis 2020 als unmittelbare Folge dieser Rechtsakte bietet die Tabelle 6 im Anhang.

Auch **Deutschland** hat vor dem Hintergrund einer erfolgreichen Unfallprävention der vergangenen Jahre einen Rückgang der Verkehrstoten von 40% im Zeitraum von 2011 bis 2020 zum Ziel. Das nationale „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2011 basiert auf den Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Technik“. Schwerpunkte sind hier das Führerscheiwesen und die Verkehrserziehung, der sichere Betrieb von Straßenverkehrsanlagen sowie der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrssicherheitspolitik orientiert sich weitgehend an den Leitlinien der EU und kann – bspw. bei der Einführung des begleiteten Fahrens – als richtungweisend angesehen werden. Gleichzeitig wurde in den geführten Fachgesprächen aber auch deutlich, welchen großen Einfluss die deutsche Verkehrssicherheitspolitik auch bei der Verhinderung europäischer Regelungen (wie beispielsweise bei ärztlichen Untersuchungen im Führerscheiwesen) besitzen kann.

England / UK ist seit Jahrzehnten hinsichtlich der Unfallkennziffern in Sachen Straßenverkehrssicherheit weltweit führend. Auch wenn in offiziellen Dokumenten zur Straßenverkehrssicherheit kaum Bezug auf europäische Regelungen genommen wird, entspricht der nationale Verkehrssicherheitsplan von 2015 – abgesehen von einem fehlenden quantitativen Ziel bezüglich der Verkehrstoten – in weiten Zügen den Zielen der europäischen Leitlinien. Entscheidend ist allerdings der weitgehende Verzicht auf klare staatliche Vorgaben, vielmehr soll die kommunale Ebene zu einer aktiven Verkehrssicherheitspolitik ermutigt werden und bspw. auch die Versicherungswirtschaft stärkere Anreize zum verkehrssicheren Fahren schaffen. Diese eher dezentralen Ansätze stehen einerseits paradigmatisch für die liberale britische Politik, können aber andererseits insbesondere hinsichtlich des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer, die vor allem auf lokaler Ebene betroffen sind, als durchaus richtungweisend angesehen werden.

Schweden und Norwegen (als Nichtmitglied der EU) sind als „Erfinder der Vision Zero“ führend im Bereich der Unfallprävention anzusehen. Trotz sehr guter Unfallbilanzen haben sich beide Länder auch für die laufende Dekade ehrgeizige Ziele gesteckt und bereits erhebliche Erfolge erzielen können. Hervorzuheben ist, dass beide Länder auch zu den Kennzahlen von Schwerverletzten konkrete Ziele aufgestellt haben. Darüber hinaus können das schwedische und norwegische Beispiel hinsichtlich der Festlegung von Maßnahmen und konkreten Teilzielen zur Verkehrssicherheit als vorbildlich gelten. Die meisten dieser durchaus avancierten Regelungen und Handlungsansätze werden allerdings von der EU-Kommission wie auch den befragten EU-Parlamentariern derzeit auf europäischer Ebene als nicht umsetzbar eingeschätzt.

Vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten europäischen Politiken sowie der ausgewerteten nationalen Erfahrungen kann in den einzelnen Zielfeldern der europäischen Leitlinien **bis 2020 mit folgenden Entwicklungen** auf europäischer Ebene gerechnet werden:

- Im Bereich von **Verkehrserziehung und Fahrausbildung** befindet sich die Richtlinie 2003/59 gegenwärtig in Überprüfung. Hier ist davon auszugehen, dass diese Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr bis 2020 eine Überarbeitung erfahren wird.
- Zur verstärkten **Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften** wurde vor kurzem eine Evaluation der Richtlinie 2015/413 (bzw. ihrer gleichlautenden Vorgängerversion) abgeschlossen. Die Richtlinie dürfte allerdings keiner zeitnahen Revision unterzogen werden. Die Kommission hat sich ansonsten zum Ziel gesetzt, die Verkehrsüberwachung der Mitgliedsstaaten zu beobachten und vor allem für einen Austausch guter Praktiken der Verkehrsüberwachung zwischen den Mitgliedsstaaten zu sorgen.
- Für eine **sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur** werden derzeit die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur sowie die Richtlinie 2004/54 zur Tunnelsicherheit im Straßenverkehr überprüft. Hier ist von einer Revision dieser Richtlinien nach 2017 auszugehen.
- **Sicherere Fahrzeuge** werden ein definitiver Schwerpunkt der Arbeiten der Kommission in den nächsten Jahren sein. Hier laufen derzeit Untersuchungen zu verschiedenen Fahrerassistenzsystemen, deren Typgenehmigung europaweit vereinheitlicht und vorgeschrieben werden soll. Für verstärkte Unterwegskontrollen sind die entsprechenden Richtlinien verabschiedet worden, die in den kommenden Jahren zur Anwendung kommen und einer kontinuierlichen Erfolgskontrolle durch die Mitgliedsstaaten unterzogen werden sollen.
- Bei der **Nutzung moderner Technologie** für mehr Sicherheit im Straßenverkehr wird derzeit ergänzend zur ITS-Richtlinie 2010/40/EU ein Masterplan zur Einführung vernetzter Autos bis 2019 erarbeitet. Auch mit einer Revision der ITS-Richtlinie und des ITS-Aktionsplans nach 2017 ist zu rechnen. Ansonsten wird insbesondere im Bereich der Forschung untersucht werden, wie C-ITS Lösungen zu einer verbesserten Straßenverkehrssicherheit beitragen können.
- Im Bereich der **Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten** wird in den nächsten Jahren vor allem die Einführung von eCall im Mittelpunkt stehen. Einen definitiven Schwerpunkt der Kommission wird darüber hinaus die vermehrte Berücksichtigung von Schwer-

verletzten bei der Unfallprävention bilden. Hier gibt es deutliche Bestrebungen, diesbezügliche europaweite Ziele vorzubereiten.

- Der **Schutz schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer** konnte bislang nur unbefriedigend erreicht werden. Neben den bereits erfolgten und geplanten Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugtechnik stehen dabei insbesondere die Kommunen im Fokus. Hier ist davon auszugehen, dass die EU über die Förderung von Pilotprojekten, einen Austausch guter Praktiken sowie begleitende Forschungsvorhaben den Kommunen über die Mitgliedsstaaten Unterstützung zukommen lassen wird.

Mögliche neue Zielbereiche der europäischen Verkehrssicherheitspolitik sind überwiegend durch die oben dargestellten Perspektiven abgedeckt. Ohne Zweifel werden aber der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, die Nutzung von ITS für die Verkehrssicherheit sowie eine stärkere Berücksichtigung von Schwerverletzten mit der Abstimmung entsprechender europäischer Minderungsziele die Hauptagenda der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik bis 2020 darstellen. Für die Zeit nach 2020 hat die Kommission eine stärkere Berücksichtigung des Gender-Aspektes sowie eine Verabschiedung von Etappenzielen zur Straßenverkehrssicherheit als mögliche Neuerungen benannt.

Insgesamt befindet sich die Europäische Union derzeit allerdings in einer kritischen Phase. Es ist unklar, wie das Verhältnis von gesamteuropäischen Strategien und nationalen Interessen in Zukunft ausgestaltet werden wird. Hiervon ist auch die europäische Straßenverkehrssicherheitspolitik berührt. Einer „schwachen EU“ wird es sicherlich nicht gelingen, die oben genannten offenen Aufgaben in nennenswertem Umfang anzugehen. Bei einer „starken EU“ ist es dagegen durchaus vorstellbar, dass einheitliche Regelungen beispielsweise für die Zielsetzung im Bereich der Schwerverletzten, für die verbindliche Einführung von Fahrerassistenzsystemen, Alkohol-Wegfahrsperrern oder für die Einrichtung einer europäischen Straßenverkehrssicherheitsagentur zur Koordination der nationalen Politiken gefunden werden.

5

5 QUELLEN	54
5.1 Programme und Berichte	54
5.2 Berücksichtigte Beschlüsse, Verordnungen und Richtlinien der EU	58

5 QUELLEN

5.1 Programme und Berichte

- BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen: Forschungsprojekte. http://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Forschung/Forschung_node.html, abgerufen am 25.2.2016.
- BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen (2014): Verkehrs- und Unfalldaten – Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/halbzeitbilanz-verkehrssicherheitsprogramm.pdf?__blob=publicationFile
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Modellversuch „Moped mit 15“. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/modellversuch-moped-mit-15.html?nn=58398>, abgerufen am 10.4.2016
- CASPER – Child advanced safety project for European roads. <http://www.casper-project.eu/>
- C-ITS Platform (2016): Final Report. <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>
- CIECA (2015): Final Report. CIECA-RUE Road User Education Project. http://www.cieca.eu/sites/default/files/members-area/2015-03-19_CIECA-RUE_FINAL%20REPORT%20with%20APPENDIX.pdf
- DEKRA Automobil GmbH (2014): Verkehrssicherheitsreport 2014 – Urbane Mobilität – Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas. https://www.dvr.de/download/vz_dekravsr2014.pdf
- DfT – Department for Transport (2011): Strategic framework for road safety. <https://www.gov.uk/government/publications/strategic-framework-for-road-safety>
- DfT – Department for Transport (2015): Reported road casualties in Great Britain: annual report 2014. <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2014>
- DfT – Department for Transport (2015): Working Together to Build a Safer Road System. British Road Safety Statement. Moving Britain Ahead. London. <https://www.gov.uk/government/publications/road-safety-statement-working-together-to-build-a-safer-road-system>
- Ecorys/COWI (2014): Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, Rotterdam, 18 February 2014, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf
- EIB – Europäische Investitionsbank (2014): Die Europäische Investitionsbank fördert die Sicherheit im Straßenverkehr, Mai 2014, http://www.eib.org/attachments/thematic/road_safety_de.pdf
- ETSC – European Transport Safety Council (2014): Road Safety Manifesto for the European Parliament Elections May 2014. http://archive.etsc.eu/documents/EP_Manifesto_for_Road_Safety.pdf

- ETSC – European Transport Safety Council (2015): European Commission Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020. Briefing – July 2015. http://etsc.eu/wp-content/uploads/mtr_rspo_etsc_response_jul_2015.pdf
- ETSC – European Transport Safety Council (2016): Position Paper: Revision of Regulation 78/2009 on the protection of pedestrians and other vulnerable road users. <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Pedestrian-Protection-78-2009-ETSC-Position-2016.pdf>
- ETSC – European Transport Safety Council (2016a): Ranking EU Progress on Road Safety. 10th Road Safety Performance Index Report. <http://etsc.eu/wp-content/uploads/10-PIN-annual-report-FINAL.pdf>
- Europäische Kommission (2010): Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020. KOM(2010) 389 endgültig. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_de.pdf
- Europäische Kommission (2012): Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0385&rid=1>
- Europäische Kommission (2013a): On the implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 – First milestone towards an injury strategy. Commission Staff Working Document. Brussels, 19.3.2013 SWD(2013) 94 final. http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/03/doc/swd%282013%2994.pdf
- Europäische Kommission (2013b): Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social committee and the Committee of the Regions: Together towards competitive and resource-efficient urban mobility, 17.12.2013. http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_en.pdf
- Europäische Kommission (2014a): Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0642&from=DE>
- Europäische Kommission (2014b): Progress Report and review of the ITS action plan. Accompanying the document Report from EU Commission to the European Parliament and to the Council Implementation of Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport. Commission Staff Working Document. Brussels, 21.10.2014 SWD (2014) 320 final. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014SC0320&from=EN>
- Europäische Kommission (2014c): Analysis of Member States reports. Accompanying the document Report from the Commission to the European Parliament and to the Council. Implementation of Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport System in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport. Commission Staff Working Document. Brussels, 21.10.2014. SWD(2014) 319 final. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014SC0319&from=EN>

- Europäische Kommission (2014e): Study on accident causation for traffic accidents involving powered 2-wheelers and bicycles in the European Union. N° MOVE/C4/2014-661-2. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/doc/specifications/2014/s126-223447-specifications.pdf>
- Europäische Kommission (2014f): Commission Staff Working Document on the implementation of objectives 4 and 5 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 – deployment of vehicle technologies to improve road safety, SWD(2014) 297. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/swd_2014_297.pdf
- Europäische Kommission (2015a): Road safety, May – 2015: Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/interim_eval_2011_2020/interim_eval.pdf
- Europäische Kommission (2015b): On the interim evaluation of the EU road safety policy framework 2011-2020. Staff working Document. SWD (2015) 116 final. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/interim_eval_2011_2020/staff_working_document.pdf
- Europäische Kommission (2015c): Call for tenders N° MOVE C4/2015-162. Study on serious Road Traffic Injuries in the EU. Tender specifications. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/doc/specifications/2015/s085-150442-specifications.pdf>
- Europäische Kommission (2015d): Call for tenders N° MOVE/ENER/C4/2015-166. Study on driver training, testing and medical fitness. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/doc/specifications/2015/s079-139125-specifications.pdf>
- Europäische Kommission (2016a): Evaluation of Directive 2015/413/EU facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences. Public Consultations. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cbe_eval_en.htm
- Europäische Kommission (2016b): Calls for Tender. DG MOVE. http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index_en.htm
- Europäische Kommission (2016c): Neue Statistiken zur Sicherheit im Straßenverkehr: weitere Anstrengungen zur Rettung von Menschenleben auf den Straßen der EU erforderlich. Pressemitteilung. Brüssel, 31. März 2016. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm
- Europäische Kommission (2016d): Public consultation – The European Union C-ITS Initiative. http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2016-c-its-initiative_en.htm
- Europäische Kommission / High Level Group on Road Safety (2014): Road safety planning. Good practice examples from national road safety strategies in the EU. Non-paper as food for thought and discussions. Version vom 13.10.2014. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf
- Europäisches Parlament (2011): European road safety. European Parliament resolution of 27 September 2011 on European road safety 2011-2020 (2010/2235(INI)). <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+PDF+V0//EN>
- Europäisches Parlament (2013): Road safety. European Parliament resolution of 3 July 2013 on Road safety 2011-2020 – First milestones towards an injury strategy (2013/2670(RSP)). P7_TA(2013)0314. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P7-TA-2013-0314+0+DOC+PDF+V0//EN>
- FERSI – Forum of European Road Safety Research Institutes (2014a): Uniform approach to classification of injuries – Research and implementation measures. http://www.fersi.org/Portals/0/FERSI/FERSI_Documents/FERSI%20position%20paper%20Injury%20Classification%20short.pdf

- FERSI – Forum of European Road Safety Research Institutes (2014b): Towards safer roads in Europe. Nine key challenges for road safety research for the next decade. http://www.fersi.org/Portals/0/FERSI/FER-SI_Documents/140512%20Towards%20safer%20roads%20in%20Europe_final.pdf
- Grimaldi Studio Legale (2016): Evaluation Study on the Application of Directive 2011/82/EU Facilitating the Cross-Border Exchange of Information on Road Safety related Traffic Offences - Final Report. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2016-03-16-evaluation-study-application-cross-border-final-report.pdf>
- Highways Agency (2015): Strategic business plan. <https://www.gov.uk/government/publications/highways-england-strategic-business-plan-2015-to-2020>
- House of Commons (2006): Road Safety Act 2006. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/49/contents>
- ICF Consulting Services / TRT (2015): Study on the implementation and effects of Directive 2004/54/EC on minimum safety requirements for road tunnels in the trans-European road network. Final report. 17 June 2015. http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/tunnel_final_report.pdf
- IMOB (Hasselt University), NTUA, LAB and ERF (2015): ElderSafe – Risks and countermeasures for road traffic of the elderly in Europe. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf
- PROS – Priorities for Road Safety Research in Europe (2013): Deliverable D2.3. Long-term road safety research roadmap (first version). <http://www.pros-project.eu/images/PROS-130912-WP2-REP-V02-FINAL-D2.3.pdf>
- RAC Foundation / PACTS (2015): Road safety since 2010. http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/Road_Safety_Since_2010_Amos_Davies_Fosdick_PACTS_RAC_Foundation_interim_report_May_2015.pdf
- Regeringens proposition 2008/09:93: Mål för framtidens resor och transporter (Government document, only Swedish). <http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/>
- SBA – Statistisches Bundesamt (2015): Verkehr – Verkehrsunfälle 2014, Fachserie 8, Reihe 7. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700157004.pdf?__blob=publicationFile
- STA – The Swedish Transport Administration (2014): Analysis of road safety trends 2013. Management by objectives for road safety work towards the 2020 interim targets. Publication number: 2014:129. <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/47736>
- STA – The Swedish Transport Administration (2015): Analysis of road safety trends 2014. Management by objectives for road safety work towards the 2020 interim targets. Publication number: 2015:103. <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/50450>
- Statens Vegvesen (2014): National Plan of Action for Road Traffic Safety 2014–2017 Short version (the document has no date). <http://www.vegvesen.no/en/Traffic/Road+safety/Road+safety>
- Statens Vegvesen (2015): Dybdeanalyser av dødsulykker. („Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle“). <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata/Analyse+av+dodsulykker+UAG/Dybdeanalyser>
- Statistics Norway (2015): Road traffic accidents involving personal injury, 2014. <https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar/2015-05-29>
- TNO (2014): Study on some safety-related aspects of tyre use. TNO report R11423. Final report. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vehicles/study_tyres_2014.pdf

- Transport & Mobility Leuven (2013): Ex-post evaluation of Directive 92/6/EEC on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community, as amended by Directive 2002/85/EC. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vehicles/speed_limitation_evaluation_en.pdf
- Transport & Mobility Leuven (2014): Study on the effectiveness and on the improvement of the EU legislative framework on road infrastructure safety management (Directive 2008/96/EC). Preliminary analysis of some crucial areas for road safety and for safety of road infrastructure. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-12-eval-directive-2008-96-ec.pdf>
- TRL – Transport research laboratory (2014): Study on the benefits resulting from the installation of Event Data Recorders. Final Report. David Hynd and Mike McCarthy. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vehicles/study_edr_2014.pdf
- TRL – Transport research laboratory (2015a): Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. Final Report. <http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/>
- TRL – Transport research laboratory; TNO, Rapp Trans (2015b): Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions. Final report. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/distraction_study.pdf
- VRUITS – Improving Safety and Mobility of Vulnerable Road Users through ITS Applications. www.vruits.eu

5.2 Berücksichtigte Beschlüsse, Verordnungen und Richtlinien der EU

- Beschluss der Kommission vom 18. Dezember 2012 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen
- Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte
- Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr
- Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz
- Richtlinie 2006/126/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung)
- Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur
- Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern
- Richtlinie 2011/94/EU der Kommission vom 28. November 2011 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein
- Richtlinie 2012/36/EU der Kommission vom 19. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein

- Richtlinie 2013/47/EU der Kommission vom 2. Oktober 2013 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein
- Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG
- Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG
- Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte
- Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr
- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit
- Verordnung (EU) Nr. 407/2011 der Kommission vom 27. April 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Aufnahme bestimmter UN/ECE-Regelungen für die Zwecke der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge
- Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission vom 4. Mai 2012 zur Festlegung technischer Anforderungen in Bezug auf Führerscheine, die ein Speichermedium (einen Mikrochip) enthalten
- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen
- Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission für die Spezifikationen für die Aufrüstung der nationalen Infrastrukturen der Notrufabfragestellen
- Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG
- Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste

6

**6 ANHANG 1:
ÜBERSICHT DER AUS EUROPÄISCHEN
RECHTSAKTEN RESULTIERENDEN
AKTIVITÄTEN 2016–2020**

63

ZIEL 1: VERKEHRSERZIEHUNG UND FAHRAUSBILDUNG

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 1: VERKEHRSERZIEHUNG UND FAHRAUSBILDUNG Delegierte Richtlinien	RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 20.12.2006 über den Führerschein (Neufassung)	RL	2006	BERICHT zur Überprüfung für 2018 erwartet (In Kraft seit 19.1.2007, Umsetzung bis 19.1.2011, Anwendung bis 19.1.2013)	
	RL 2009/113/EU der Kommission v 25.8.2009 zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein	Del. RL	2009	(Betr. medizinische Untersuchung, Augenkrankheit, Zuckerkrankheit, Epilepsie)	
	RL 2011/94/EU der Kommission v 28.11.2011 zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein	Del. RL	2011	(Betr. Zweiräder – Aktualisierung des Führerscheinmusters für Klassen A2 und AM) Kein Datum über 2013 hinaus	
	RL 2012/36/EU der Kommission v 19.11.2012 zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein	Del. RL	2012	(Betr. Codes) Kein Datum über 2013 hinaus	
	RL 2013/47/EU der Kommission v 2.10.2013 zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein	Del. RL	2013	Übergangszeitraum: MS können die Verwendung von Krafträdern der Klasse A mit Leermasse unter 180 kg bzw. mit Motorleistung v. mind. 40 kW, jedoch unter 50 kW, bis spätestens 31.12.2018 gestatten (betr. Prüfungsfahrzeuge).	
	RL 2014/85/EU der Kommission v 1.7.2014 zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein	Del. RL	2014	(Betr. Prüfungsinhalte, Schlafapnoe) Kein Datum über 2015 hinaus	
	RL (EU) 2015/653 der Kommission v 24.4.2015 zur Änderung der RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein	Del. RL	2015	(Betr. Fahrzeuganpassungen, Alkohol-Wegfahrsperrren Code 69)	

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
	BERICHT über Durchführung, einschl. Auswirkungen auf Straßenverkehrssicherheit, durch Komm. frühestens 19.1.2018 (Art 14)			
	Ende des Übergangszeitraumes			
Umsetzungsfrist bis 1.1.2017				

ZIEL 1: VERKEHRSERZIEHUNG UND FAHRAUSBILDUNG

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 1: VERKEHRSERZIEHUNG UND FAHRAUSBILDUNG	VO (EU) Nr. 383/2012 der Kommission v 4.5.2012 zur Festlegung technischer Anforderungen in Bezug auf Führerscheine, die ein Speichermedium (einen Mikrochip) enthalten	VO	2012	Kein Datum über 2012 hinaus	
	Beschluss 2014/209/EU der Kommission v 20.3.2014 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen	B	2014		
	RL 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 15.7.2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der VO (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der RL 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der RL 76/914/EWG des Rates	RL	2003	<ul style="list-style-type: none"> · Kein Datum über 2011 hinaus · wird derzeit evaluiert · BERICHT für 2016 erwartet 	Evaluationsergebnisse zur RL (BERICHT der Komm.)

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
Überarbeitung vorgesehen				

ZIEL 2: STRASSENVERKEHRSVORSCHRIFTEN VERSTÄRKT DURCHSETZEN

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 2: STRASSENVERKEHRSVORSCHRIFTEN VERSTÄRKT DURCHSETZEN	RL (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11.3.2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (als Ersatz der für nichtig erklärten gleichlautenden RL 2011/82/EU)	RL	2015		1. BERICHT (mit Beschreibung der Situation & Folgemaßnahmen) der MS an Komm. bis 6.5.2016/anschl. alle 2 Jahre (Art 6) 2. BERICHT der Komm. an Europ. Parlament u. Rat über Anwendung der RL durch MS bis 7.11. (Art 11)

ZIEL 3: SICHERE STRASSENINFRASTRUKTUR

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 3: SICHERE STRASSENINFRASTRUKTUR	RL 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 29.4.2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz	RL	2004	<ul style="list-style-type: none"> · Kein Datum über 2009 hinaus · Überprüfung anhand eines vorliegenden Evaluationsberichtes · BERICHT für 2016 erwartet · Berichterstattung der MS über Brände u. Unfälle in Tunneln alle 2 Jahre (Art 15) 	Ergebnisse einer Überprüfung der RL (BERICHT der Komm.)
	RL 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 19.11.2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur	RL	2008	<ul style="list-style-type: none"> · Kein Datum über 2011 hinaus · wird derzeit evaluiert · BERICHT für 2016 erwartet 	Evaluationsergebnisse zur RL (BERICHT)

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
Fristende für Königreich Dänemark, Irland und Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	BERICHT durch MS		BERICHT durch MS	

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
Neufassung der Anforderungen für TEN-T-Infrastrukturen und Straßentunnel im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte				

ZIEL 4: SICHERERE FAHRZEUGE

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 4: SICHERERE FAHRZEUGE	RL 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 3.4.2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der RL 2009/40/EG	RL	2014		
	RL 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 3.4.2014 zur Änderung der RL 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge	RL	2014		
	RL 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 3.4.2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der RL 2000/30/EG	RL	2014		BERICHT der Komm. an Europ. Parlament u. Rat über Umsetzung u. Auswirkungen – insb. auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit (Art 24/1)

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
Umsetzung in den MS bis 20.5.2017	20.5.2018: · Aufhebung der VorgängerRL 2009/40/EG und der deleg. RL 2010/48/EU · Anwendung der RL durch MS · Festlegungen der Kommission für div. detailliertere Regelungen bzgl. Datenformat · Übermittlung d. Beschreibung d. Prüfbescheinigung durch MS an Komm.	Bis 30.4.2019: Studie der Komm.: ein auf unabh. Studien gründender BERICHT durch Komm. über Wirksamkeit der Einbeziehung v. leichten Kfz- Anhängern u. zwei- od. dreirädrigen Kfz im Anwendungsbereich der RL inkl. Bewertung d. Entwicklung d. Straßenverkehrssicherheit an Europ. Parlament u. Rat (Art 20/2)	Bis 30.4.2020: BERICHT der Komm über Durchführung u. Wirkung der RL an Europ. Parlament u. Rat.	Bis 20.5.2021: Übermittlung v. Angaben in ausgestellten Prüfbescheinigungen auf elektronischem Weg durch die Prüfstellen an die zust. Behörde des jew. MS
Umsetzung in den MS bis 20.5.2017	20.5.2018: Anwendung der RL durch MS			
Umsetzung in den MS bis 20.5.2017	· Aufhebung der Vorgänger RL 2000/30/EG und der deleg. RL 2010/47/EU mit 20.5.2018 Anwendung der RL durch MS ab 20.5.2018			2021: BERICHT an Komm.: Mitteilung d. Ergebnisse der Unterwegskontrollen durch MS an Komm. (zur Überwachung der Umsetzung des Systems) bis 31.3.2021/ anschl. alle 2 Jahre (Pkt 27 u. Art 20) Bis 20.5.2022: BERICHT der Komm. an Europ. Parlam. u. Rat über Anwendung u. Auswirkungen; ggf. Aufnahme neuer Fzg-Klassen (Art 24/2)

ZIEL 4: SICHERERE FAHRZEUGE

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 4: SICHERERE FAHRZEUGE	RL (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates v 29.4.2015 zur Änderung der RL 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr	RL	2015		Bis 27.5.2016: Erlassung v. Durchführungsrechtsakten (Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für Durchführung bzgl. Interoperabilität u. Kompatibilität) durch Komm.
	VO (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates v 15.1.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen	VO	2015	Bis 1.1.2016: Umweltverträglichkeitsstudie der Komm.	Geltung ab 1.1.2016 Bis 31.12.2016: BERICHT der Komm. an Europ. Parlament u. Rat

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
Umsetzung in den MS bis 7.5.2017 Bis 27.5.2017: Prüfung durch Komm. bzgl. Erlassung od. Änderungsnotwendigkeiten v. technischen Anforderungen f. Typgenehmigung v. aerodynamisch. Luftleitrichtungen			Bis 8. 5.2020: Ggf. BERICHT der Komm. über Umsetzung und Änd. der RL an Europ. Parlament u. Rat .	Bis 27.5.2021: Maßnahmen durch MS zur Sicherstellung v. Wettbewerb u. Aufdeckung von Verstößen (Bestimmung von Fzg, die mutmaßlich Gesamtgewicht überschreiten)
		BERICHT der Komm.	Bis 31.12.2020: · BERICHT der MS an Komm. über Anwendung der Typgenehmigungsverfahren · Del. Rechtsakt d. Komm. zur Harmonisierung (Anhang II Teil B Nummer 17)	

ZIEL 5: NUTZUNG MODERNER TECHNOLOGIE FÜR MEHR SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 5: NUTZUNG MODERNER TECHNOLOGIE FÜR MEHR SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR	RL 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 7.7.2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern	RL	2010	Kein Datum über 2012 hinaus	
	DELEGIERTE VO Deleg. VO (EU) 2015/962 der Kommission v 18.12.2014 zur Ergänzung der RL 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme	Del. VO	2015		
	VO (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates v 13.7.2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit	VO	2009	<ul style="list-style-type: none"> · wird derzeit evaluiert · BERICHT für 2016 erwartet · BERICHT der Komm. mit Änderungsvorschlägen bis 1.12.2015, anschl. alle 3 Jahre (Art 17) 	<p>Evaluationsergebnisse zur RL</p> <p>Ab 1.11.2016: Auch Versagung der EG-Typgenehmigung für Bauteile od. selbst. technische Einheiten für neue Typen von Reifen wegen Rollgeräusch/-widerstand</p>
	VO (EU) Nr. 407/2011 der Kommission v 27.4.2011 zur Änderung der VO (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates bezügl. der Aufnahme bestimmter UN/ECE-Regelungen für die Zwecke der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge	VO	2011	Kein Datum über 2012 hinaus	

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
13.7.2017: · Anwendung der VO · BERICHT der MS über getroffene Maßnahmen zur Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes	BERICHT der MS an Komm. bis 13.7.2018/ anschl. alle 2 Jahre		BERICHT der MS	
1.11.2017: Aufhebung der RL 92/23/ EWG Ab 1.11.2017: Auch Versagung der EG-Typgenehmigung: Betriebslaubnis mit nationaler Geltung für Reifen neuer Fahrzeuge der Klassen M, N u. O wegen Rollwiderstand	BERICHT der Komm. Ab 1.11.2018: Auch Versagung der EG-Typgenehmigung: Betriebslaubnis mit nationaler Geltung für Reifen der Klassen C1 und C2 wegen Rollwiderstand; außerdem Versagung von Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme		Ab 1.11.2020: Gilt auch für Reifen der Klasse C3	

ZIEL 6: NOTFALLDIENSTE UND DIENSTE FÜR DIE BETREUUNG VON VERLETZTEN

Ziel	Dokument	Typ	Jahr	Anmerkung	2016
ZIEL 6: NOTFALLDIENSTE UND DIENSTE FÜR DIE BETREUUNG VON VERLETZTEN	Deleg. VO (EU) Nr. 305/2013 der Kommission v 26.11.2012 zur Ergänzung der RL 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes	Del. VO	2012	Kein Datum über 2014 hinaus (Betr. Spezifikationen für die Ausrüstung der Infrastrukturen der Notrufabfragestellen)	
	Beschluss Nr. 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 15.5.2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes	B	2014	Bericht der MS über Stand der Durchführung bis 24.12.2015 > ggf. Maßnahmen der Komm. erforderlich	
	VO (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates v 29.4.2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der RL 2007/46/EG	VO	2015		Erlass von Durchführungs-Rechtsakten durch Komm. Bis 31.3.2016: Bei fehlender Umsetzung der eCall-Kennung in Mobilfunknetzen > Maßnahmen der Komm. erforderlich

ZIEL 7: SCHUTZ SCHWÄCHERER VERKEHRSTEILNEHMER: KEINE DOKUMENTE

2017	2018	2019	2020	Nach 2020
Spätestens bis 1.10.2017 Einrichtung der Infrastruktur für eCall-Notrufabfragestellen				
Spätestens 9.6.2017: Gesetzgebungsinitiative der Komm. nach Konsultationen aller Interessenträger u. Studie zur Bewertung der Kosten und Nutzen (Art 12/2)	Ab 31.3.2018: Ausstattung aller neuen Modelle von Pkws u. leichten Nutzfzg mit eCall-Notruftechnik			Bis 31.3.2021: BERICHT der Komm. zur Bewertung d. Ergebnisse u. Verbreitung an Europ. Parlament u. Rat; Prüfung bzgl. Ausweitung auf andere Fzg-Kategorien u. ggf. Gesetzgebungsvorschlag (Art 12/1)

7

**7 ANHANG 2:
ZEITSTRAHL ZWISCHEN DEN WESENTLICHEN
ENTWICKLUNGEN 2016–2020 79**

ANHANG 2: ZEITSTRAHL ZWISCHEN DEN WESENT- LICHEN ENTWICKLUNGEN 2016–2020

2016	MS	<ul style="list-style-type: none"> · RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des Informationsaustausches: Bericht der Mitgliedsstaaten an die Kommission (und danach alle zwei Jahre) · Geltung der VO (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von Fzg
	Kommission	<ul style="list-style-type: none"> · Erlassung von Durchführungsrechtsakten mit Bestimmungen über Interoperabilität und Kompatibilität zur RL (EU) 2015/719 durch Kommission (27.5.2016) · Bericht der Kommission über die Umsetzung und die Auswirkungen der RL 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen · RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des Informationsaustausches: Bericht der Kommission über die Anwendung der RL durch die Mitgliedsstaaten · VO (EU) 2015/758 über Anforderungen für die Typgenehmigung von eCall-Systemen in Fahrzeugen: a) Erlass von Durchführungs-Rechtsakten durch Kommission b) bei Nicht-Umsetzung Setzung geeigneter Maßnahmen durch Kommission · VO (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von Fzg: a) Umweltverträglichkeitsstudie durch Kommission; b) Bericht der Kommission (bis 31.12.2016) · Evaluationsergebnisse (der Kommission) zur RL 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge · Ergebnisse einer Überprüfung der RL 2004/54/EG zur Tunnelsicherheit im Straßenverkehr (bzgl. angewandter Praxis in den Mitgliedsstaaten) durch die Kommission · Masterplan zur Einführung vernetzter Autos bis 2019 · Evaluationsergebnisse zur RL 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement · Evaluationsergebnisse (der Kommission) zur VO (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kfz
	Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> · Bericht zur Typgenehmigung von verschiedenen Fahrerassistenzsystemen · Ergebnisse einer Studie zu Faktoren schwerer Verletzungen sowie zu Handlungsansätzen · Ergebnisse einer Studie über Straßenverkehrssicherheit für ältere Menschen
2017	MS	<ul style="list-style-type: none"> · Umsetzungsfristende der RL 2014/45/EU, RL 2014/46/EU und RL 2014/47/EU (20.5.2017) · Umsetzungsfristende der RL (EU) 2015/719 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge (7.5.2017) · Umsetzungsfristende der RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen für Dänemark, GB und Nordirland · Umsetzungsfristende der deleg. RL (EU) 2015/653 über den Führerschein (Fahrzeuganpassungen, Codes) · Delegierte VO (EU) 2015/962 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste: <ul style="list-style-type: none"> a) Anwendung der VO; b) Bericht der Mitgliedsstaaten über Maßnahmen zur Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes (jeweils bis 13.7.2017) · Fristende für Einrichtung der Infrastruktur für eCall-Notrufabfragestellen (Beschluss Nr. 585/2014/EU)
	Kommission	<ul style="list-style-type: none"> · Aufhebung der RL 92/23/EWG mit Wirkung vom 1.11.2017 · RL (EU) 2015/719 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge: Überprüfung von Änderungsnotwendigkeiten für technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Luftleiteinrichtungen durch Kommission (27.5.2017) · VO (EU) 2015/758: Gesetzgebungsinitiative der Kommission nach Konsultationen
	Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> · Revision der IVS-Richtlinien und des zugehörigen IVS-Aktionsplanes nach 2017 möglich · Überarbeitung der RL 2003/59 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer vorgesehen

2018	MS	<ul style="list-style-type: none"> · Ende des Übergangszeitraumes aus der deleg. RL 2013/47/EU über den Führerschein · RL 2014/45/EU: Anwendung der RL sowie Übermittlungen durch die Mitgliedsstaaten · Anwendung der RL 2014/46/EU durch Mitgliedsstaaten · Anwendung der RL 2014/47/EU durch Mitgliedsstaaten · Bericht der Mitgliedsstaaten an die Kommission (und danach alle zwei Jahre) zur RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des Informationsaustausches · Ausstattung aller neuen Modelle von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit eCall-Notruftechnik gem. VO (EU) 2015/758 (ab 31.3.2018) · Bericht der Mitgliedsstaaten zur VO (EU) 2015/962 (13.7.2018), (anschließend alle zwei Jahre)
	Kommission	<ul style="list-style-type: none"> · Aufhebung der RL 2000/30/EG und der deleg. RL 2010/47/EU mit 20.5.2018 · Aufhebung der RL 2009/40/EG und der deleg. RL 2010/48/EU mit 20.5.2018 · Bericht der Kommission über die Durchführung der RL 2006/126/EG über den Führerschein, einschließlich der Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit · RL 2014/45/EU: Festlegungen der Kommission für div. detailliertere Regelungen · Bericht der Kommission zur VO (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kfz · Ev. Annahme einer Gesetzgebungsinitiative für eine Plattform im Bereich der Notfalldienste
	Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> · Revision der IVS-Richtlinien und des zugehörigen IVS-Aktionsplanes nach 2017 möglich
2019	Kommission	<ul style="list-style-type: none"> · Studie/Bericht der Kommission zu RL 2014/45/EU (30.4.2019) · Bericht der Kommission zur VO (EU) Nr. 168/2013 über Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen
	Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> · Ergebnisse der Studie zu „Behavioural aspects for safer transport“ (Horizon2020: MG-3.5-2016)
2020	MS	<ul style="list-style-type: none"> · RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des Informationsaustausches: Bericht der Mitgliedsstaaten an die Kommission (und danach alle zwei Jahre) · Bericht der Mitgliedsstaaten über die Anwendung der in VO (EU) Nr. 168/2013 vorgesehenen Typgenehmigungsverfahren (31.12.2020)
	Kommission	<ul style="list-style-type: none"> · Bericht der Kommission zu RL 2014/45/EU · Ggf. Bericht der Kommission über Umsetzung und Änderungen der RL (EU) 2015/719 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge (8.5.2020) · Erlassung eines deleg. Rechtsaktes zur Harmonisierung der in Anhang II Teil B Nummer 17 der VO (EU) Nr. 168/2013 aufgeführten Anforderungen und Prüfungen für die normale Lebensdauer
Laufend – ohne Zeitbezug:		<ul style="list-style-type: none"> · Fortschreibung der Good-Practice-Sammlung nationaler Verkehrssicherheitsstrategien, Ergänzung mit Beispielen nationaler Umsetzungspläne · Überarbeitung der RL 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur · In Vorbereitung: „Road Package“, u.a. mit Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Straßenverkehr sowie Koordinierung von Aktivitäten zur Straßenverkehrssicherheit · Neufassung der Anforderungen für TEN-T-Infrastrukturen und Straßentunnel im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte

8

8 ANHANG 3: LÄNDERBERICHT DEUTSCHLAND	84
8.1 Beteiligte Institutionen	84
8.2 Entwicklung der Unfallzahlen	86
8.3 Schwerpunkte der Verkehrspolitik 2010–2015	87
8.4 Verkehrsunfallforschung	92
8.5 Quellenverzeichnis	95

8

ANHANG 3: LÄNDERBERICHT DEUTSCHLAND

8.1 Beteiligte Institutionen

Straßenverkehrssicherheit ist in Deutschland eine Gemeinschaftsaufgabe. Zuständig sind die verschiedenen Baulastträger für die infrastrukturelle Ausgestaltung der Straßen in ihrer jeweiligen Zuständigkeit und die Straßenverkehrsbehörden für die – aus Sicht der Verkehrssicherheit – erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen. Gesetzgeber, Wissenschaft, Verkehrsclubs und Verkehrspädagogen wirken gestaltend auf die Straßenverkehrssicherheit, indem sie ihre unmittelbaren Erfahrungen offenlegen. Sie werden damit zum Ausgangspunkt für weitere Verbesserungen. Schlussendlich sind es aber die Verkehrsteilnehmer selbst, die mit ihrem Verhalten im Straßenverkehr zur Sicherheit beitragen.

Neben dem **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**, das Gesetze initiiert und thematische Vorgaben zur Straßenverkehrssicherheit definiert, sind es auch die zuständigen **Ministerien in den Bundesländern**, die Verkehrssicherheitsprogramme auflegen. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, alle Landesministerien einzeln aufzuführen.

Ein nicht unwesentlicher Teil der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort wird aber von Vereinen geleistet, in denen sich viele Menschen ehrenamtlich engagieren. Nachfolgend werden wichtige Institutionen in einer nicht abschließenden Aufstellung genannt.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist eine nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Sitz in Bergisch Gladbach. Sie ist mit rund 400 Mitarbeitern für Prüfungs-, Zertifizierungs-, Zulassungs- und Anerkennungstätigkeiten auf dem Gebiet des Straßenwesens zuständig und begleitet nationale, europäische und internationale Gesetzgebungs- und Harmonisierungsverfahren. Ein Aufgabengebiet ist die Verkehrssicherheit und insbesondere die Forschung.

Die BASt analysiert den Stand der Verkehrssicherheit, zeigt Sicherheitspotenziale auf, entwickelt Sicherheitsmaßnahmen und überprüft ihre Effizienz. Darüber hinaus untersucht sie den Einfluss von Krankheiten, Drogen und Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit und ermittelt die Folgen des demografischen Wandels für die Verkehrssicherheit.

Die Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen der BASt prüft, ob die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, die Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung und die Technischen Prüfstellen (Bereich Fahrerlaubnisprüfung) die für sie geltenden fachlichen Anforderungen erfüllen.

Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC)

Der ADAC ist mit rund 19 Mio. Mitgliedern (2014) ein Dienstleister für die Autofahrer in Deutschland und nach seinem Selbstverständnis auch ihr Interessensvertreter in der Politik. Bereits 1903 gegründet, verfolgt er den Zweck, „die Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus zu wahren und zu fördern.“ Der ADAC verfügt über eine dezentrale Mitgliederstruktur in etwa 1850 Ortsclubs.

Im Jahr 2005 hat der ADAC seine Unfallforschung – eine Kooperation der ADAC Luftrettung mit dem ADAC Technik-Zentrum – aufgebaut. Ziel ist es, die Zahl der Schwerverletzten und Unfalltoten durch angewandte Forschung zu reduzieren. Eine wichtige konkrete Hilfsmaßnahme sind die über 40.000 jährlichen Rettungshubschraubereinsätze mit eigenem Fluggerät bei Verkehrsunfällen. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse werden der Unfallforschung zugänglich gemacht, zuletzt bei Assistenzsystemen. Im Mai 2015 fand das 1. ADAC Symposium für Unfallforschung und Sicherheit im Straßenverkehr mit Teilnehmern aus Unfallforschung, Verkehrspsychologie und Fahrzeugsicherheit statt.

Unabhängig davon veröffentlicht der ADAC laufend Erkenntnisse zur Straßenverkehrssicherheit.

DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein)

Die DEKRA wurde 1925 als Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein gegründet. Mit mehr als 35.000 Mitarbeitern ist die DEKRA in Deutschland die größte und weltweit eine der führenden Prüfgesellschaften und nach eigenen Angaben Marktführer in Europa. Der Konzern befasst sich schwerpunktmäßig mit der Prüfung von Kraftfahrzeugen und technischen Anlagen, bietet aber auch weitere Dienstleistungen wie Schadensregulierungen und Sicherheitsberatung an.

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)

Die DGUV ist der gemeinsame Dachverband für die neun gewerblichen Berufsgenossenschaften und die 27 Unfallkassen. Berufsgenossenschaften und Unfallkassen versichern zusammen 70 Millionen Menschen gegen die Folgen von Arbeitsunfällen, Wegeunfällen und Berufskrankheiten.

Neben der Schadensregulierung zählen auch Beratung und Überwachung, Aus- und Fortbildung sowie Information zum Tätigkeitsbereich der DGUV. Das Aufgabenfeld Verkehrssicherheit unterstützt die Prävention von Wegeunfällen und Unfällen bei Dienstfahrten. Aktuelle Themen sind z. B. Stress im Straßenverkehr und die Auswirkungen von Head-up-Displays auf das Fahrverhalten.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat wurde 1969 als Verein gegründet und ist unabhängiger Vorreiter und Kompetenzträger in allen Belangen der Straßenverkehrssicherheit. Aufgabe des Vereins ist die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Ansatzpunkte sind Fragen des menschlichen Verhaltens, der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur, des Verkehrsrechts, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsmedizin.

Der Verein hat über 200 Mitgliedsorganisationen. Dazu gehören die für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und allen Bundesländern, die gesetzlichen Unfallversicherungsträger, Deutsche Verkehrswacht, Automobilclubs, Automobilhersteller, Versicherungen, Personenbeförderungsunternehmen, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften, Kirchen und weitere Institutionen und Organisationen aus Deutschland sowie einige Mitglieder aus dem Ausland.

Der Verein koordiniert die vielfältigen Aktivitäten seiner Mitglieder, entwickelt Programme und passt

diese kontinuierlich neuen Anforderungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen an. Er vertritt die Positionen zur Verkehrssicherheit deutlich in der deutschen und internationalen Politik, bei gesellschaftlichen Gruppen und in den Medien.

Deutsche Verkehrswacht (DVW)

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) wurde bereits 1924 gegründet und bezeichnet sich als die erste Bürgerinitiative Deutschlands. Sie setzt sich für mehr Sicherheit und weniger Unfälle auf unseren Straßen ein – heute mit mehr als 60.000 ehrenamtlich Engagierten. Mit ihren Zielgruppenprogrammen, Aktionen und Veranstaltungen erreicht die DVW rund 2,5 Millionen Menschen pro Jahr. Die wichtigsten Zielgruppen sind Vorschulkinder, Schulkinder, Radfahrer, junge Autofahrer und ältere Menschen.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Die FGSV ist ein gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein und wurde ebenfalls 1924 gegründet. Das Hauptziel der FGSV ist die Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse im gesamten Straßen- und Verkehrswesen. Dabei wirken Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Sie entsenden insgesamt über 2.100 Mitarbeiter in die zahlreichen Fachgremien, in denen Richtlinien und Handbücher zur baulichen Gestaltung von Straßen erarbeitet und laufend aktualisiert werden; Aspekte der Verkehrssicherheit fließen hierbei ein.

Technische Überwachungsvereine (TÜV)

Die drei in Deutschland tätigen Technischen Überwachungsvereine sind Ende des 19. Jahrhunderts aus der technischen Prüfung von Dampfkesselanlagen hervorgegangen. Seit dem Aufkommen des Straßenverkehrs nehmen sie hoheitliche Aufgaben auf den Gebieten der Kfz-Überwachung, des Fahrerlaubniswesens und der Geräte- und Produktsicherheit wahr. Neben den Kfz-Hauptuntersuchungen bietet der TÜV auch Informationen zur Verkehrssicherheit an. Der TÜV unterhält im In- und Ausland Testzentren für passive Sicherheit.

8.2 Entwicklung der Unfallzahlen

Die Straßenverkehrsunfallstatistik ist eine Sekundärstatistik zur Erfassung des Unfallgeschehens im bundesdeutschen Straßenverkehr und dient dazu, eine aktuelle, umfassende und zuverlässige Datenbasis über Struktur und Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle zu erstellen.⁸⁵

In einer historischen Betrachtung ist das Unfallgeschehen im Straßenverkehr seit 1970 kontinuierlich zurückgegangen. Besonders deutlich wird dies bei der Anzahl der Getöteten (-84%). Aber auch die Unfälle mit Personenschaden und die Anzahl der Verletzten sind signifikant zurückgegangen. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil sich in den 45 Jahren der Kraftfahrzeugbestand von rund 21 Mio. auf rund 55 Mio. (2014) fast verdreifacht hat. Die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt, statistisch erst seit 1990 nachweisbar, hat sich indes nicht verringert, sondern ist seit 1991 leicht angestiegen.

⁸⁵ Rechtsgrundlage für die Erstellung der Statistik ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle vom 15. Juni 1990, zuletzt geändert durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und in der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden vom 21. Dezember 1994, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften vom 6. Juni 2007 (BGBl. I S. 1047).

Unfälle und Verunglückte	Einheit	1970	2014	2014/1970
Unfälle mit Personenschaden	Tsd.	414,4	302,4	-27,0%
Verunglückte insgesamt	Tsd.	599,4	392,9	-34,5%
Verletzte	Tsd.	578,0	389,5	-32,6%
Getötete	Tsd.	21,3	3,4	-84,0%

Table 3: Unfallgeschehen in Deutschland 1970–2014⁸⁶

2014 wurden von der Polizei 2,4 Millionen Unfälle erfasst, darunter 2,1 Millionen Sachschadensunfälle. Von diesen Sachschadensunfällen waren 70.479 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden im engeren Sinne, 14.947 sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel und 2,0 Millionen übrige Sachschadensunfälle.

Nach wie vor ereigneten sich 2014 die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (69,3%); auf den Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) passierten 24,4% der Personenschadensunfälle. Auf den Autobahnen wurden 6,2% aller Unfälle mit Personenschaden gezählt. Gegenüber den Vorjahren haben sich die Unfälle mit Sachschäden leicht erhöht, Unfälle mit Personenschäden sind von 321 Tsd. (2008) auf 302 Tsd. (2014) zurückgegangen. Die Anzahl der Getöteten sank im gleichen Zeitraum von 4.477 auf 3.377.

Die meisten Unfälle mit Getöteten ereigneten sich außerorts auf Landstraßen (60 % aller Getöteten). Drei Viertel der Verkehrstoten waren männlich – mit leicht steigender Tendenz. Besonders gefährdete Altersgruppen waren die 18- bis 25-Jährigen, gefolgt von den über 65-Jährigen. Kinder unter 15 Jahren waren – unfallstatistisch gesehen – am wenigsten gefährdet.

Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Benutzer an den Unfall- opfern: 47% der Verkehrstoten sowie 55% der Verletzten kamen in einem Pkw zu Schaden. 17% der Getöteten waren Benutzer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 16% Fußgänger, und 12% benutzten ein Fahrrad.

8.3 Schwerpunkte der Verkehrspolitik 2010–2015

Verkehrspolitik und hier insbesondere die Verkehrssicherheitspolitik ergibt sich aus dem Zusammenspiel von Unfallgeschehen, Unfallforschung, den Aktivitäten der für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Vereine und den Fahrzeugherstellern. Inhaltliche Schwerpunkte sind besonders gefährdete Gruppen im Straßenverkehr, infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine fortlaufende Verbesserung der Fahrzeugtechnik.

Eine der Herausforderungen ist der demografische Wandel, in dessen Folge mehr ältere Menschen am Verkehr – im Auto, mit dem Fahrrad und zu Fuß – teilnehmen werden. Aufgabe wird es sein, die Risiken altersbedingter Einschränkungen beim Führen eines Fahrzeuges zu beherrschen – mit technologischen Maßnahmen, aber auch durch Aufklärung und mit zielgruppenspezifischen Aktionen.

Infrastrukturell bedingte Unfallschwerpunkte auf Autobahnen und Überlandstraßen stellen weitere Herausforderungen dar, die durch Trassierung, zusätzliche Überholspuren oder Geschwindigkeitskontrollen entschärft werden können. Im städtischen Umfeld differenzieren sich die Anforderungen

86 SBA (2015)

insbesondere des Fuß- und Radverkehrs weiter aus – mit der Folge von Mischverkehren, die ein höheres Unfallrisiko aufweisen.

Aber auch der technologische Wandel in den Fahrzeugen kann für ältere Menschen in der Handhabung eine Schwierigkeit darstellen. Es wird jedenfalls eine Aufgabe sein, diese Bevölkerungsgruppen an die technologischen Neuerungen heranzuführen. Dies gilt für die derzeit im Handel befindlichen Fahrzeuge, aber erst recht für die technologischen Neuerungen, die sich erst abzeichnen.

Mit teilautonomen und autonomen Fahrzeugen kündigt sich eine Fahrzeuggeneration an, mit der auch Erwartungen an eine verbesserte Verkehrssicherheit verbunden sind. Die verschiedenen Feldversuche, auch mit Lkw, deuten darauf hin, dass sowohl herstellerseitig wie auch von den Straßenverkehrsbehörden dieser Technologie Chancen eingeräumt werden. Die Chancen bestehen darin, die Fehleranfälligkeit des Menschen durch eine Technologie zu ersetzen, mit der verhaltensbezogene Unfälle deutlich reduziert werden können. Sie eröffnet darüber hinaus auch für Menschen, die eingeschränkt fahrtauglich sind, die Möglichkeit, Kraftfahrzeuge zu benutzen.

Schlüsseldokumente und -strategien

Auf Bundesebene ist das „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2011 wegweisend.

Die Ziele der deutschen Verkehrssicherheitspolitik leiten sich aus der übergeordneten Initiative der EU ab: Reduzierung der Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer bis 2020 um 40 %. Für die Bundesregierung bedeutet dies, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Anzahl der Getöteten, Schwerverletzten und Verletzten noch weiter zu senken. Diese Leitvorstellung ordnet sich in übergeordnete verkehrspolitische Ziele ein, für alle Bürgerinnen und Bürger eine sichere und umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen. Ansatzpunkte für mehr Verkehrssicherheit sind die drei Aktionsfelder „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“.

Stellvertretend für die Bundesländer wird hier das „Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg“ aus dem Jahr 2014 vorgestellt. Oberstes Ziel ist dort die „Vision Zero“, also das Ziel eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Das vorliegende Verkehrssicherheitskonzept anerkennt, dass der Mensch im Straßenverkehr nicht immer fehlerfrei agiert. Aus diesem Grund bilden bauliche Veränderungen an Straßen, Kontrollen und Prävention die wesentlichen Säulen einer Gesamtstrategie, die ebenfalls darauf abzielt, die Zahl der Unfalldoten bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren.

Auf Landesebene spielen die technologischen Maßnahmen eine untergeordnete Bedeutung. Dagegen stehen aufgrund der Zuständigkeit für das Polizeiwesen Kontrollen und Überwachung mehr im Vordergrund als beim Bund.

Der DVR verfolgt schon seit 2007 das Ziel der Vision Zero. Die Strategie basiert auf vier Grundannahmen, die bei der Gestaltung des Verkehrssystems berücksichtigt werden müssen:

- Menschen machen Fehler.
- Die physische Belastbarkeit des Menschen ist begrenzt.
- Das Leben ist nicht verhandelbar.
- Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und eine sichere Arbeitswelt.

Alle Beteiligten tragen hierfür Verantwortung. Bei der Ansprache der Verkehrsteilnehmer stellt der DVR den Partnerschaftsgedanken und die Stärkung der Eigenverantwortung in den Mittelpunkt.

Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer

Im Jahr 2014 waren mehr als ein Drittel aller innerorts verzeichneten Verkehrstoten Fußgänger. Schuld haben Fußgänger im Falle eines Unfalls allerdings selten. Sie verunglücken beim Queren von Straßen, weil sich die Autofahrer nicht regelkonform verhalten. Auch Kinder, Radfahrer und Senioren sind besonders gefährdet, obwohl sie als Verkehrsteilnehmer nicht gefährdend wirken („at risk, but not risky“).

Im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes findet sich der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer im „Aktionsfeld Mensch“ wieder, das die meisten Zielgruppen und Themen enthält. Im Fokus stehen Kinder und Jugendliche, Fahranfänger, Senioren sowie Rad- und Motorradfahrer. Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkonsum und Ablenkungen/Müdigkeit sind weitere Themen – bis hin zur Regelakzeptanz. Überwiegend handelt es sich um Aufklärungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen sowie zielgruppenspezifische Maßnahmen und Aktionen (Kinderprogramme, Fahrradaktionen).

Das Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg enthält eine lange Liste zielgruppenorientierter Maßnahmen, die sich insbesondere an die stark unfallbelasteten Risikogruppen der Motorradfahrer, der jungen Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren und der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Jugendliche, Senioren und Radfahrer richten.

Die Maßnahmen zeichnen sich durch eine Kombination von Aufklärung, Schulung, Kontrolle und auch durch infrastrukturelle Vorhaben aus. Gerade bei Fußgängern und Radfahrern ist die Schaffung von Fuß- und Radwegenetzen eine wichtige bauseitige Voraussetzung für mehr Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer. Diese intensivierte Infrastruktur wird ergänzt durch Aufklärungs- und Schulungskampagnen (Tragen des Helmes), Mobilitätserziehung in Kindergärten und Schulen sowie Überwachung und Kontrolle (z. B. Radwegbenutzungspflicht).

Senioren können an freiwilligen Fahrtauglichkeitstests teilnehmen. Manche Kommunen und / oder Verkehrsverbünde bieten teilweise auch eine kostenlose ÖPNV-Jahreskarte bei freiwilliger Rückgabe des Führerscheins an. Allerdings ist die Jahreskarte meist auf ein Jahr beschränkt und die Rückgabe des Führerscheins nicht mehr rückgängig zu machen, sodass in dieser Hinsicht eine Hemmschwelle besteht.

Verkehrsinfrastruktur

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes rückt gemäß der Baulasträgerschaft die Autobahnen und Landstraßen in den Fokus des Aktionsfeldes „Infrastruktur“. Auf Autobahnen wird die Sicherheit an Baustellen erhöht, Falschfahrerwarntafeln werden aufgestellt und an Steigungsstrecken Zusatzfahrstreifen eingerichtet. Auf Landstraßen stehen zusätzliche Überholstreifen im Vordergrund, es wird die Geschwindigkeit an Unfallbrennpunkten überwacht, und es werden Maßnahmen gegen Wildunfälle evaluiert. Auch neue Technologien kommen zum Einsatz, wie z. B. kooperative Systeme bei gefährlichen Außerortssituationen oder der Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall).⁸⁷

Auf Landesebene umfassen die Maßnahmen zur Straßenverkehrsinfrastruktur nicht nur bauliche Änderungen, sondern auch Sicherheitsüberprüfungen und Folgenabschätzungen. Zu den baulichen Vorhaben zählen u. a. der Bau von Mittelstreifen, Querungshilfen für Tiere und sicherheitstechnische

⁸⁷ Einführung eines europaweit einheitlichen automatisierten Notrufsystems, das bei Unfällen automatisch einen elektronischen Hilferuf absetzt.

Nachrüstungen in Tunneln. Außerdem können die Länder auf eine Änderung der Straßenverkehrsordnung hinwirken, insbesondere bei der Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten außer- und innerorts.

Auf kommunaler Ebene spielen bauliche Maßnahmen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine hervorgehobene Rolle. Netzzusammenhänge für den Fuß- und Radverkehr sind herzustellen, indem bessere Hilfen beim Überqueren der Straße wie deutlich sichtbarere Zebrastreifen – beispielsweise in Überbreite – oder farblich hervorgehobene Fußgängerüberwege eingerichtet werden. Sichthindernisse sind zu beseitigen, und Ampelschaltungen sollen auf die Bedürfnisse der Fußgänger, z. B. an Bushaltestellen, ausgerichtet werden. Die Umwandlung von Anliegerstraßen in Fahrrad- und Spielstraßen dient nicht nur der Verkehrsberuhigung, sondern zielt auch auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gerade für Fußgänger und Fahrradfahrer ab.

Führerscheinwesen

Das Führerscheinwesen ist Teil der hoheitlichen Aufgaben der Kommunen. Träger sind dabei die kreisfreien Städte bzw. die Landkreise. Eine für die Öffentlichkeit deutlich wahrnehmbare Aufgabe ist die Erteilung von Fahrerlaubnissen zum Führen von Kraftfahrzeugen sowie ggf. der Entzug der Fahrerlaubnis.

Der Besitz des Führerscheins als Nachweis der Berechtigung, Kraftfahrzeuge führen zu dürfen, ist Ausdruck von Unabhängigkeit und Kompetenz und die Voraussetzung für die eigene Mobilität im Berufsalltag und zu privaten Zwecken. Das Fahrerlaubnisrecht ist daher im praktischen Alltag für viele Bürgerinnen und Bürger ein bedeutsames Rechtsgebiet.

Während die Kommunen als Dienstleister für die Führerscheinbesitzer tätig sind, werden die Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene gesetzt. Letzteres betrifft die Führerscheinklassen, die europaweit gelten und in der sog. Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG definiert sind. Die Richtlinie soll das Fahrerlaubnisrecht harmonisieren und zugleich die Verkehrssicherheit in Europa fördern. Sie regelt die Führerscheinklassen sowie die Voraussetzungen für deren Erteilung und Entziehung europaweit einheitlich, wie auch die Ausbildung zum Fahrprüfer.

Aktuelle Merkmale des deutschen Führerscheinwesens sind:

Begleitetes Fahren ab 17 Jahren

Der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde zum 1. Januar 2011 in bundesweites Dauerrecht überführt, nachdem die wissenschaftliche Evaluation einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit nachweisen konnte. Hierbei handelt es sich um eine Sonderregelung in Deutschland bei der Zulassung von Personen zum Straßenverkehr. Dabei wird es Jugendlichen bereits mit 17 Jahren ermöglicht, eine Fahrerlaubnis der Klassen B und BE zu erwerben. Diese Fahrerlaubnis ist jedoch mit der Auflage verbunden, nur gemeinsam mit einer namentlich in der Prüfungsbescheinigung genannten Begleitperson zu fahren. Die Probezeit beträgt wie beim normalen Fahrerlaubniserwerb zwei Jahre.

Ziel der Regelung ist es, die hohen Unfallquoten bei Fahranfängern zu senken, da diese häufig noch nicht über die notwendige Erfahrung, jedoch über eine hohe Risikobereitschaft verfügen.

Null-Promille-Grenze für Fahranfänger

Seit 2007 gilt für Fahranfänger in der zweijährigen Probezeit sowie für Personen bis 21 Jahre die

Null-Promille-Grenze. Alkohol am Steuer ist somit für diese Personengruppe per Gesetz tabu. Diese Regelung wurde eingeführt, weil junge Menschen vergleichsweise häufig in Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss verwickelt sind. Wird ein Alkoholgehalt bis 0,5 Promille festgestellt und liegen noch keine erkennbaren Anzeichen von Fahrunsicherheit vor, wird dies als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld von 250 Euro und zwei Punkten im Flensburger Zentralregister geahndet.

Diese Regel hat sich bewährt. Sie wird bei der betroffenen Zielgruppe gut akzeptiert und hat zu einem überproportionalen Rückgang bei Alkoholfahrten und bei alkoholbedingten Unfällen geführt.

Sanktionen und deren Überwachung

Verkehrssicherheit erfordert auch Kontrollen und Überwachung. Hierfür sind die Länder und Kommunen zuständig, die je nach Problemlage und Unfallgeschehen flexibel reagieren. Übliche Formen der Überwachung sind Geschwindigkeitskontrollen, Anhaltekontrollen (Alkohol, Drogen, Fahrzeug) und Kontrollen beim ruhenden Verkehr. Die Kontrollen haben einen erzieherischen Zweck, sind aber auch als Prävention zu bewerten. Verstöße werden erfasst und nach dem Bußgeldkatalog geahndet.

Zusätzlich werden die Verstöße beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg zentral erfasst und mit einem Punktesystem bewertet, wenn die Buße mindestens 60 Euro beträgt. Ziel des Zentralregisters ist es, Verkehrsteilnehmer, die erheblich oder wiederholt gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen haben, zu identifizieren und mit einheitlichen Strafen bzw. Bußgeldern zu belegen und zu einer besseren Regelbeachtung anzuhalten.

Punktesysteme setzen Konzepte der Verkehrspsychologie um, die auf Verhaltens- und Einstellungsänderung des Kraftfahrers abzielen. Laufende Untersuchungen zeigen, dass es einen Zusammenhang zwischen Punktestand und Unfallrisiko gibt. Aus dieser Erkenntnis rührt der Ansatz her, Mehrfachtäter auf diese Weise zu erfassen und sie zugleich durch einheitliche Verkehrsstrafen, Punkte, Bußgelder und Fahrverbote dazu anzuhalten, die Verkehrsregeln besser zu beachten. Im Rahmen des Punkteführerscheinsystems können freiwillig Fahreignungsseminare freiwillig besucht werden, die zu den Maßnahmen der Kraftfahrerrehabilitation zählen und – bis zu einer bestimmten Punktezahl – zum Abbau eines Punkts führen.

Verkehrserziehung

Verkehrserziehung zeichnet sich durch interdisziplinäre Kooperationen aus. Sie beginnt bereits im Kindergartenalter. Allerdings nimmt sie in vielen Kindergärten eher eine Randstellung ein, weil Erzieherinnen und Erzieher in ihrer Ausbildung nur selten mit dieser Thematik vertraut gemacht werden.

Sicherheitstraining beginnt immer bei der Fußgängerausbildung, weil die Kinder auf diese Weise zunächst mit dem Straßenverkehr selbstständig in Berührung kommen und sie dabei nicht überfordert werden. Ausgereifte Lehr- und Lernhilfen wie das Karlsruher 12-Schritte-Programm oder das Fußgängerdiplom helfen Eltern und Erziehern dabei, den Kindern eine erste Perspektive zum sicheren Verkehrsteilnehmer zu erarbeiten.

Für die schulische Verkehrserziehung sind aufgrund der föderalen Staatsstruktur die Länder zuständig, die unterschiedliche Akzente setzen. Dies betrifft die Zielsetzungen wie die Inhalte, den Stundenumfang und die Methoden. Schon 1972 wurde in der Bundesrepublik Deutschland erstmals von den Kultusministern der Länder eine „KMK-Empfehlung zur Verkehrserziehung“ verabschiedet und seitdem laufend angepasst. Im Rahmen dieser Empfehlung sind u.a. Umfang, Themen und Methoden der Verkehrserziehung abgesteckt, die jedes Bundesland selbst gestaltet.

In fast allen Bundesländern ist Verkehrserziehung ein eigenes Unterrichtsfach oder als fächerübergreifender Arbeitsbereich von Klasse 1 an in den Lehrplänen verankert. Auch wird spätestens zu Schulbeginn durch besondere pädagogische Maßnahmen Wert auf die Selbstständigkeit des Schulfähigen auf dem Schulweg gelegt. Verkehrserziehung besteht in dem Alter oft in einem praktischen Training unter Mitwirkung der örtlichen Polizei. Dabei kommen teilweise spezielle Übungsplätze (Jugendverkehrsschule, Verkehrskindergarten, Verkehrsgarten) zum Einsatz, auf denen angemessenes Verkehrsverhalten abseits des echten Straßenverkehrs gefahrlos eingeübt werden kann.

Fahrzeugtechnik

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik liegt in der Verantwortung der Forschungseinrichtungen und der Hersteller von Kraftfahrzeugen. Der Bund räumt der Fahrzeugtechnik als dem dritten Aktionsfeld neben den Aktionsfeldern Mensch und Infrastruktur eine besondere Bedeutung ein.

In der Fahrzeugtechnik sind in der Vergangenheit große Fortschritte im Bereich der passiven Verkehrssicherheit erreicht worden, weitere Verbesserungen sind realisierbar. Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge werden auf europäischer Ebene vorgegeben (Verordnung (EG) Nr. 661/2009).

Im Mittelpunkt steht die Einführung von Fahrerassistenzsystemen, gerade auch in Verbindung mit altersbedingten Einschränkungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit älterer Kraftfahrer. Zu den weiteren Maßnahmenswerpunkten zählt die passive Sicherheit der Fahrzeuginsassen, aber auch die Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern in Bezug auf Kollisionen mit SUV-Fahrzeugen und Lkw. Außerdem wurde 2010 eine Winterreifenpflicht für alle Pkw eingeführt, die sanktioniert wird.

Bei Pedelecs erfolgt eine wissenschaftliche Analyse potenzieller Problemfelder für die Verkehrssicherheit. Für alle Fahrräder werden technische Mindestanforderungen vor allem im Hinblick auf Bremsen und Beleuchtung in den Normungsgremien festgelegt.

8.4 Verkehrsunfallforschung

Die Bundesanstalt für Straßenwesen vergibt regelmäßig Forschungsaufträge zur Verkehrssicherheit, wobei die Ziele der Forschungsaufträge nicht primär auf die Verkehrsunfallforschung ausgerichtet sind. Aspekte der Verkehrssicherheit lassen sich aus den gewonnenen Ergebnissen ableiten und weiterverarbeiten.

Die laufenden Forschungsprojekte unterteilen sich in drei Themenfelder. Nachfolgend werden beispielhaft einzelne Forschungsprojekte vorgestellt. Die vollständigen Listen mit den Forschungsvorhaben können bei der BASt abgerufen werden.⁸⁸

Themenfeld 1: Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation

- **Evaluation des Modellversuchs AM 15⁸⁹**

In den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wird über einen Zeitraum von fünf Jahren ein Modellversuch durchgeführt, bei dem die Fahrerlaubnis der Klasse AM bereits im Alter von 15 Jahren erworben werden kann. Die Initiative geht auf einen Bundestagsbeschluss vom 9.7.2011, einen Vorstoß des Freistaates Sachsen im Verkehrsausschuss und einen Landtagsbeschluss aus Sachsen-Anhalt zurück.

⁸⁸ BASt – Bundesanstalt für Straßenwesen: Forschungsprojekte. http://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Forschung/Forschung_node.html, abgerufen am 25.2.2016

⁸⁹ BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Modellversuch „Moped mit 15“. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/modellversuch-moped-mit-15.html?nn=58398>, abgerufen am 10.4.2016

Mit Blick auf die im Zuge der Umsetzung der 3. EU-Führerschein-Richtlinie erhobenen Bedenken bezüglich der Absenkung des Mindestalters für die Fahrerlaubnis der Klasse AM hat sich der Gesetzgeber dafür entschieden, zunächst keine generelle Absenkung auf 15 Jahre vorzunehmen. Begründet wird die Notwendigkeit des Modellversuchs vor allem mit einer Verbesserung der Mobilitätssituation von Jugendlichen insbesondere im ländlichen Raum, wo die Angebote des öffentlichen Verkehrs nur einen Teil der Nachfrage abdecken können. Der Vorteil einer Fahrerlaubnis AM ab 15 könnte darin bestehen, dass sie nur mit einer theoretischen und praktischen Prüfung erworben werden kann – was bei der Mofa-Prüfbescheinigung⁹⁰ nicht der Fall ist. Junge Menschen ab 15 würden über eine qualifizierte Ausbildung verfügen und erfüllen damit die Voraussetzungen, sich im Straßenverkehr regelgerecht und gefahrenbewusster zu verhalten.

Ziel des Modellversuches ist es, diese Wirkungen zu ermitteln und zu bewerten. Der Modellversuch ist bis 2018 angesetzt. Erst die Evaluation wird zeigen, wie sich eine solche Regelungsänderung auswirkt und ob diese in Dauerrecht überführt werden kann. Das Mindestalter für das Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse AM beträgt grundsätzlich 16 Jahre.

- **Begleitetes Fahren ab 17 Jahren – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes**

Das 2004 bis 2008 sukzessive in Deutschland eingeführte Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17-Modell) hat mit einer Beteiligungsquote von 20 bis 30 Prozent einen unerwartet großen Zuspruch unter den Fahranfängern gefunden. Bisher vorliegende Evaluationsergebnisse bestätigen die Sicherheitswirksamkeit dieses Maßnahmenansatzes. Die Sicherheitswirksamkeit ist dabei umso höher, je länger die Fahranfänger die maximal einjährige Begleitphase vor dem selbständigen Fahren ab 18 Jahren nutzen. Durch eine Verlängerung der durchschnittlichen Nutzungsdauer ließe sich der Maßnahmenertrag voraussichtlich weiter erhöhen.

Im vorliegenden Projekt werden in einer differenzierten Analyse der Maßnahmenpraxis Faktoren identifiziert, die eine breite und lernwirksame Nutzung des Maßnahmenansatzes begünstigen und bestehenden Nutzungsbarrieren entgegenwirken. Auf dieser Grundlage sollen Vorschläge zur Optimierung des BF17-Modells beziehungsweise des Maßnahmenansatzes einer längerfristigen fahrpraktischen Vorbereitung von Fahranfängern entwickelt werden.

Themenfeld 2: Unfallanalyse und Sicherheitskonzeption

- **Verkehrsnachfragewirkungen des Einsatzes von Lang-Lkw**

Im Feldversuch Lang-Lkw wird unter anderem der Einfluss des Einsatzes von Lang-Lkw auf die Verkehrsnachfrage analysiert. Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung wurden bereits Abschätzungen eines generellen Marktpotenzials von Lang-Lkw basierend auf den im Feldversuch tatsächlich beobachtbaren und erfassten Transportvorgängen vorgenommen. Die vorliegende Folgeuntersuchung knüpft an den bisherigen Ergebnissen an. Es werden eine Überprüfung und Validierung der bislang erkannten „Muster“ im Nachfrageverhalten durch eine dreimonatige Folgerhebung der Transportvorgänge bei den bisherigen und neu am Feldversuch hinzugekommenen Transportunternehmen durchgeführt.

Ziel ist die Identifizierung potenzieller Rebound-Effekte sowie intra- und intermodaler Verlagerungswirkungen durch den Einsatz der Lang-Lkw. Hierbei sollen auch Auslastungs- und Effizienzwirkungen, Wettbewerbseffekte, potenzielle Auswirkungen auf Industriestandorte sowie Änderungen der Klimagas- und Schadstoffemissionen untersucht und abgeschätzt werden.

- **Fahrleistungserhebung 2014: Begleitung und Auswertung**

Die Fahrleistung von Kraftfahrzeugen ist eine zentrale Kenngröße zur Beschreibung des motorisierten Straßenverkehrs. Fahrleistungsdaten sind ein aussagekräftiges Maß für die Inanspruchnahme

⁹⁰ Als „Mofas“ werden Fahrräder mit Hilfsmotor oder Kleinkrafträder bezeichnet, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von maximal 25 km/h aufweisen.

der Verkehrsinfrastruktur und auch ein Indikator für verkehrsbedingte Umweltbelastungen. Insbesondere aber werden Fahrleistungsdaten zur Beurteilung und zum Vergleich des Sicherheitsniveaus verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen benötigt. Im Jahr 2002 erfolgte die letzte umfassende Primärerhebung von Kfz-Fahrleistungen in Deutschland. Wegen der veränderten demografischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sind die damaligen zum Teil sehr detaillierten Ergebnisse heute nicht mehr aktuell. Daher wurde 2014 eine neue umfassende Erhebung der Fahrleistungen durchgeführt, die Ergebnisse werden 2016 veröffentlicht.

Themenfeld 3: Verkehrspsychologie und Verkehrspädagogik

- **Evaluation der Kampagnenfortsetzung „Runter vom Gas“**

2015 wurde die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ mit drei neuen Motivreihen fortgesetzt. Um eine Bewertung des Verlaufs der gesamten Kampagne vornehmen zu können sowie Erkenntnisse für eine zukünftige Fortsetzung der Kampagne zu gewinnen, werden Informationen über die Wahrnehmung und Wirkung der eingesetzten Medien innerhalb der Zielgruppe und in den Medien benötigt. Die Motivreihe 3 (innerstädtische Plakatsmotive) wird ausschließlich in zwei Städten plakatiert.

Ziel des Evaluationsprojektes ist es, eine Bewertung der Kampagne vorzunehmen und Erkenntnisse für eine zukünftige Fortsetzung dieser Kampagne zu gewinnen. Hierfür sollen die Wahrnehmung und Bewertung der Plakate aus der Motivreihe 3 von Passanten in den beiden Städten sowie die Resonanz in den regionalen Medien untersucht werden.

- **Untersuchung sicherheitsrelevanten Fußgängerverhaltens**

2012 wurden laut der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik 32.716 Unfälle mit Personenschaden mit der Beteiligung von Fußgängern registriert. Zwar ist in den vergangenen zehn Jahren die Anzahl an verunglückten, schwerverletzten und getöteten Fußgängern rückläufig, diese Rückgänge sind jedoch schwächer als vergleichbare Kollektive von Pkw-Fahrern und -Mitfahrern. Der Hauptteil der Forschungsaktivitäten im Bereich Fußgängerschutz hat sich in der Vergangenheit auf die Erhöhung der passiven Fahrzeugsicherheit und der aktiven Sicherheit konzentriert. Der Rückgang der Verletzungsschwere ist dadurch gut erklärbar. Wenige aktuelle Informationen liegen allerdings zum Verhalten von Fußgängern vor.

Ziele des Projektes sind die Ableitung der Einsatzmöglichkeiten und -grenzen von Fußgänger-Überquerungsanlagen sowie die Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern an Überquerungsanlagen. Zudem soll durch Beobachtungen das Verhalten von Fußgängern im Realverkehr beschrieben werden.

8.5 Quellenverzeichnis

- ADAC (2015): UFO 2015 – 1. ADAC Symposium für Unfallforschung und Sicherheit im Straßenverkehr, Tagungsprogramm 20./21. Mai 2015, München. https://www.adac.de/_mmm/pdf/UFO2015_Programm%20final_232662.pdf
- BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen: Forschungsprojekte. http://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Forschung/Forschung_node.html, abgerufen am 25.2.2016.
- BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen (2014): Verkehrs- und Unfalldaten – Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/halbzeitbilanz-verkehrssicherheitsprogramm.pdf?__blob=publicationFile
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Modellversuch “Moped mit 15”. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/modellversuch-moped-mit-15.html?nn=58398>, abgerufen am 10.4.2016
- DEKRA Automobil GmbH (2014): Verkehrssicherheitsreport 2014 – Urbane Mobilität – Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas. https://www.dvr.de/download/vz_dekravsr2014.pdf
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2008): Forschung, Qualifizierung, Beratung und Prüfung für den Arbeitsschutz – Die Forschung in der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. http://www.dguv.de/medien/inhalt/forschung/brosch_forsch/documents/fobrosch.pdf
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur / Innenministerium (2013): Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg. http://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/Remote/stm/130702_Verkehrssicherheitskonzept_Baden-Wuerttemberg.pdf
- Niewöhner, Walter; Egelhaaf, Markus (2015): Auf gutem Weg – aber längst nicht am Ziel: Verkehrssicherheit, automatisiertes Fahren, Straßeninfrastruktur, Unfallforschung, Vision Zero; in Internationales Verkehrswesen (67) 4, 2015; S. 70 – 73.
- Spiegel-online: Verkehrssicherheit in Deutschland – Fußgänger sind bei Unfällen fast immer unschuldig; <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vcd-staedtecheck-2014-zur-verkehrssicherheit-in-deutschland>; abgerufen am 04.10.2015
- SBA – Statistisches Bundesamt (2015): Verkehr – Verkehrsunfälle 2014, Fachserie 8, Reihe 7. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700157004.pdf?__blob=publicationFile

9

9 ANHANG 4: LÄNDERBERICHT ENGLAND	100
9.1 Introduction: Institutions involved in road traffic safety	100
9.2 Accident numbers	100
9.3 Road safety policy priorities 2010–2015	103
9.4 Road safety policy perspectives	110
9.5 The British government's approach in overview	114
9.6 Quellenverzeichnis	115

9

ANHANG 4: LÄNDERBERICHT ENGLAND

9.1 Introduction: Institutions involved in road traffic safety

Road safety in the United Kingdom is the responsibility of several institutions. Since devolution in 1999, responsibility for many ‘domestic’ policy matters in Scotland, Wales and Northern Ireland, including most aspects of transport policy, has passed to the Scottish Government, the Welsh Government and the Northern Ireland Executive. These institutions are broadly comparable to the governments of the Bundesländer in Austria.

England does not have its own parliament, so responsibility for transport policy is retained by the United Kingdom government and is managed by the **Department for Transport (DfT)**. Within England, the DfT allows **local authorities** (city councils such as Birmingham and county councils such as Devon) to control certain matters relating to road safety; speed limits on local roads are a good example. London has a special status within England, and has more control over its transport affairs than any other locality in the United Kingdom.

There are many lobby groups, charities and ‘think tanks’ that take an interest in road safety. Key among these are **the RAC Foundation, the Road Safety Foundation, the Royal Society for the Prevention of Accidents, Brake, RoadPeace, the AA Charitable Trust for Road Safety and the Environment, the Institute of Advanced Motorists and the Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS)**. PACTS is both a charity and an all-party parliamentary group, providing technical advice to UK parliamentarians on transport safety issues as well as undertaking broader lobbying and research activities.

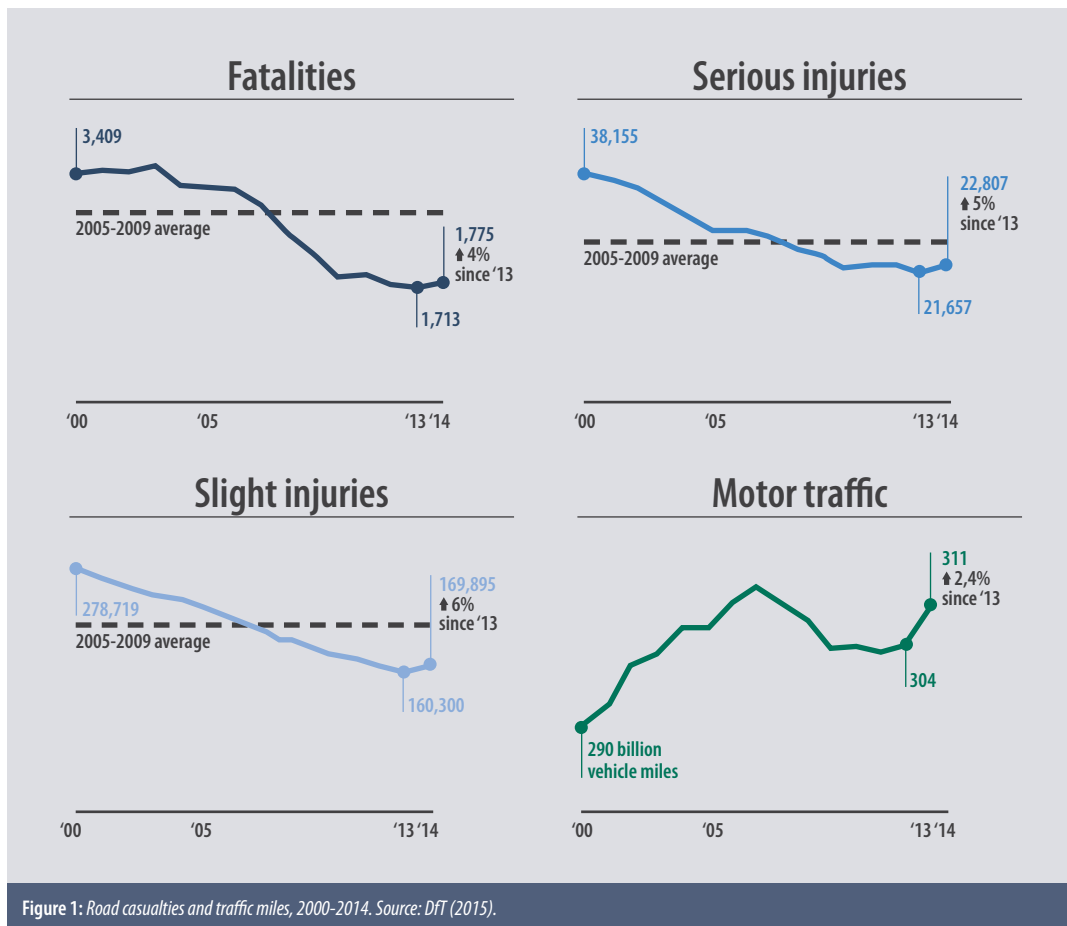
The discussion of road casualties in the following section draws on statistics that cover the whole of Great Britain (i.e. England, Scotland and Wales), but the remainder of the chapter refers primarily to England, by far the UK’s most populous country (with 54.3 million of the UK’s total population of 64.6 million, according to the Office for National Statistics) and where the vast majority of the UK’s road travel takes place. While most aspects of the approach to road safety are similar across the UK’s different jurisdictions, marked divergences will be highlighted throughout the chapter.

9.2 Accident numbers

The DfT publishes numerous statistical bulletins on road safety, and consolidates them in its headline statistical release Reported Road Casualties in Great Britain: Main Results. Statistics on road safety have been collected in Great Britain in some detail since 1929, although the current level of detail and definitions date back to 1979. In its 2011 Strategic Framework for Road Safety, the UK government notes that “The UK currently has amongst the safest roads in the world and we have seen significant decreases in our casualty figures.” DfT data quoted by the RAC Foundation showed Great Britain’s roads to be the third safest in the world in 2010 (behind Sweden and Iceland) and the second safest in the world in 2013 (behind Sweden).

Figure 1 shows the aggregated figures for road casualties – fatalities, serious injuries and slight injuries – from 2000 to 2014. The number of vehicle miles is also shown to help put the casualty figures in

context. The long-term trend is clearly in a downward direction for all casualty types, although a slight upturn could be seen in 2013/14. Nevertheless, at 1,775, the total number of fatalities in 2013/14 compares well with previous years: it is the third lowest ever recorded, behind 2012 and 2013 and a significant improvement over 1979, the year the current detailed dataset was introduced, when the annual number of fatalities was more than 6,000 with far lower traffic volumes.



These figures can, of course, be disaggregated as in Figure 2 by type of road user. Car occupants (drivers and passengers) account for the highest share of fatalities on British roads (around 45%). However, pedestrians, cyclists and motorcyclists – those user groups usually defined in British documentation as ‘vulnerable user groups’ – register much higher relative casualty rates than would be expected given how far they travel.

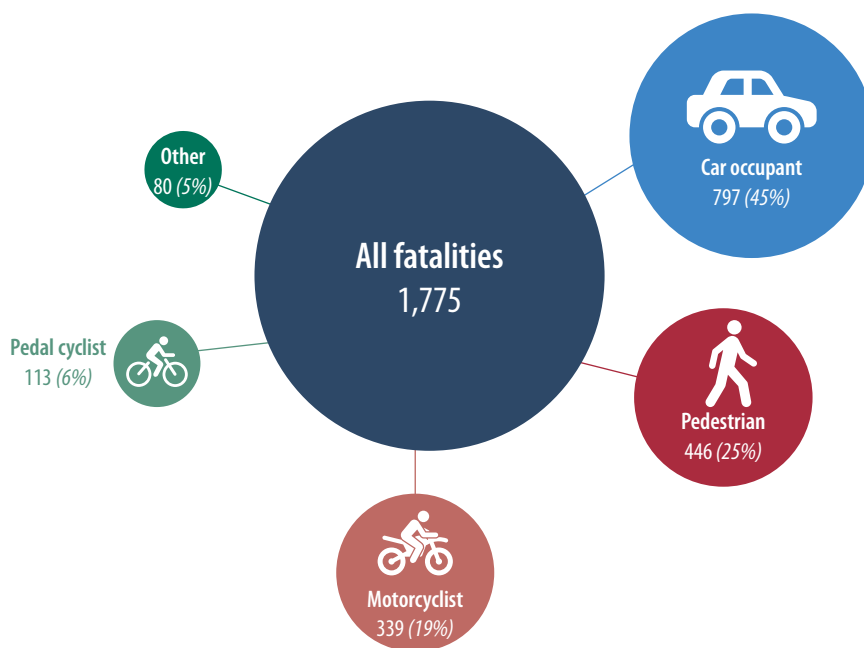


Figure 2: Fatalities by types of road users

A look at these figures in more detail shows that:

- **Car occupants** in 2014 had a fatality rate of 2.0 and an injury rate of 286 (all severities) per billion miles travelled. Over the last 15 years, car and taxi traffic has remained more or less stable at 244.5 billion vehicle miles, whereas the numbers of fatalities and serious injuries have both more than halved.
- The **pedestrian** fatality rate in contrast lay at 38.0 per billion miles travelled, with 2,110 injuries of all severities. Britons now walk slightly more than they did in 2000 (a total of 11.7 billion miles), but the numbers of fatalities and serious injuries have fallen by around 40%.
- **Cyclists** have a fatality rate comparable to that of pedestrians at 35.0 per billion miles travelled, but their injury rate is much higher at 6,558 per billion miles travelled. Across the country, the miles cycled have increased by around 20% since 2000, and in some areas (e.g. London), the increase has been much greater following a major investment in cycling infrastructure. Although the number of annual fatalities is higher than in 2000, there is no clear trend in the intervening years and, worryingly, the number of seriously injured cyclists has been on a steady upward trajectory. It is now around 30% higher than it was in 2000.
- **Motorcyclists** have an extremely high fatality rate at 112.3 per billion miles travelled, and the rate of serious injury is not dissimilar to that of pedal cyclists at 6,774 per billion miles travelled. After a sharp rise from 2000 to 2003, motorcycle traffic has been in erratic but general decline and now stands at about the same number of miles as at the turn of the century. Fatality and serious injury rates have broadly followed the trends in motorcycle usage, although the number of fatalities is now around 45% lower than it was in 2000.
- **Other road users**, primarily public transport passengers and occupants of freight vehicles, show extremely low fatality and injury rates. Although bus passengers accounted for 204 fatalities per billion miles travelled, they registered only 0.3 injuries per billion passenger miles. The number of fatalities in vans and lorries, at around 85 per billion passenger miles, at least in part reflects the fact

that large, heavy vehicles are generally the safest place to be in the event of a traffic collision.

- Finally, there is significant **geographic** variation in casualty rates across the country. The lowest recorded rates are almost all found in Scotland – the sole English representatives in the ‘top ten’ performing local authorities being the City of London and the City of Westminster – while the highest casualty rates are found in the east of England. Figures for much of the rest of England and Wales are either average, slightly above average or slightly below average (Figure 3). With regard to road type, just over half of all fatalities occur on non-built-up roads (896 in 2014), with only 96 occurring on motorways. There were 783 fatalities on built-up roads in 2014.

9.3 Road safety policy priorities 2010–2015

The last major piece of UK legislation dedicated to road safety was the Road Safety Act (2006), which was passed by the then Labour government. The 2010–2015 Conservative/Liberal Democrat coalition government was keen to improve upon its predecessor’s impressive road safety record and stated in its Strategic Framework for Road Safety that its “long-term vision is to ensure that Britain remains a world leader on road safety.” This vision translated into the following key themes:

- Making it easier for road users to do the right things and going with the grain of human behaviour;
- Better education and training for children, learners and inexperienced drivers;
- Remedial education for those who make mistakes and for low level offences where this is more effective than financial penalties and penalty points;
- Tougher enforcement for the small minority of motorists who deliberately choose to drive dangerously;
- Extending this approach to cover all dangerous and careless offences, not just focusing upon speeding;
- Taking action based upon cost benefit analysis, including assessing the impact on business;
- More local and community decision making from decentralisation and providing local information to citizens to enable them to challenge priorities; and
- Supporting and building capability by working with the road safety community on better tools to support road safety professionals.

While the coalition government may have been keen to further improve road safety, it also wanted to do so in a manner consistent with its ideological convictions. Immediately discernible in the list above is an emphasis on ‘localism’ – the idea that possible solutions to (in this case, road safety) problems should be determined in the communities that are affected by them. “We do not consider,” the government wrote in its Strategic Framework for Road Safety, “that local service deliverers [e.g. local authorities] need further persuasion on the importance of road safety.”

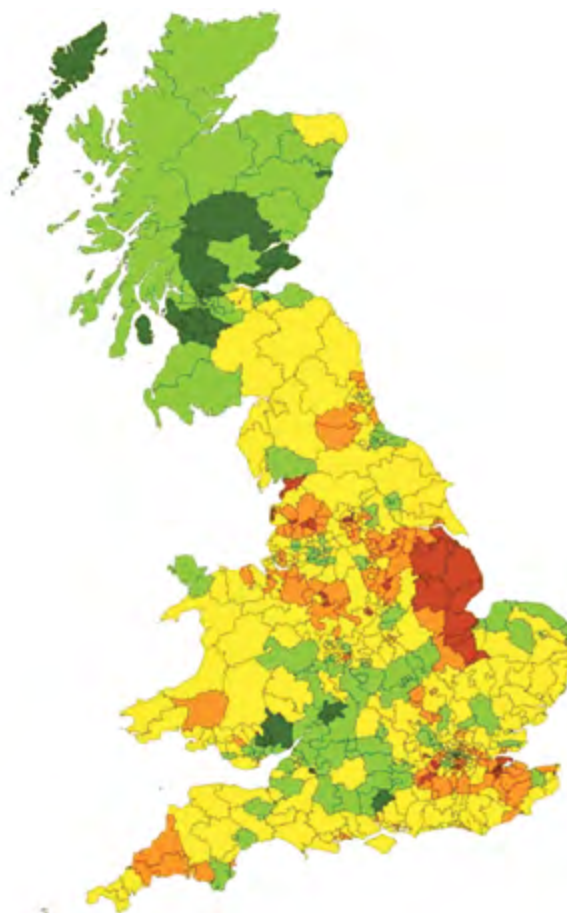


Figure 3: Variations in casualty rates across Great Britain. Local authority areas are represented on an index, where red shows the highest number of recorded casualties above the average (highest value = Great Grimsby with a score of 152), followed by orange, yellow (around the average), light green and dark green (lowest value = Glasgow North with a score of 54). Source: Parliamentary Advisory Council for Transport Safety and Direct Line (2015).

In practice, this 'localism' agenda would manifest itself through the decentralisation of funding, encouraging local authorities to make the most of their existing powers (e.g. in setting local speed limits and speed enforcement), providing better local information about specific geographical patterns of risk (there are, as can be seen above, significant variations in road safety performance across the country), improving the level and quality of 'best practice' information available to local decision makers and encouraging 'joined-up' thinking to establish links between road safety and related agendas, such as sustainable travel, public health and economic growth (i.e. congestion and reliability of the road network).

The policy decision that perhaps attracted most attention, at least in parliament, was the removal of road safety targets for fatalities and injuries. The government instead preferred to publish a statement of 'expected progress' (fatalities falling by a further 37% by 2020), which it stressed was "neither a target nor a hard forecast." The House of Commons Transport Committee's 2012 investigation and subsequent report on road safety made it clear that the abandonment of targets was a departure from the previous government's approach and noted that the replacement of targets with a forecast had coincided with the first annual increase in the number of road accident fatalities since 2003. At the same time, the Committee was confused as to the difference between a target and a statement of 'expected progress'. When questioned, the Transport Minister, Mike Penning, also appeared uncertain. The reality was probably that a government ideologically committed to localism did not want to be seen to be setting centrally determined targets, but realised that it would be politically difficult to not have some kind of stated position on the issue. Whether or not national fatality and injury targets

turn out to be important in the long-run remains to be seen – and, of course it is the actions that governments take in response to targets (or statements of ‘expected progress’) not the targets themselves that are important – but it is worth noting that reductions in the annual number of road fatalities seem to have levelled off since the start of the new decade (see Figure 1). Likewise, in 2012 only two other EU countries (Luxembourg and Malta) did not have targets. The UK’s devolved administrations of Scotland, Wales and Northern Ireland have certainly retained targets (and many Scottish local authority areas have especially good road safety records), and the RAC Foundation reports in its Road Safety Since 2010 publication that two thirds of English local authorities have now set their own targets. Worryingly, though, local authority capital spending on road safety measures in England dropped from over £200m in 2009 to just £2m in 2012.

The single-party Conservative government elected in 2015 has not changed the strategic direction of road safety policy, and indeed the DfT still lists the 2011 Strategic Framework for Road Safety as its overarching statement of approach.

Core documents and strategies

The following documents are government policy statements from the DfT relating to strategy and information provision. Not all of them have led directly to policy changes, as UK government documents are frequently consultative or communicative in nature.

Strategy

- Strategic framework for road safety (2011: the main statement of policy)
- Road safety: government response to the Committee’s second report of Session 2012-13 (2012: written following a report on government policy on road safety by the House of Commons Transport Committee)
- Strategic framework for road safety action plan – final progress update (2013: providing details of what the government had done in relation to an action plan published in the Strategic Framework for Road Safety (see below); 2013 was somewhat early for a ‘final report’, as the parliament did not end until 2015)
- 2010-2015 government policy: road safety (2015: a statement of what was achieved over the entire parliament)

Information

- Reported road casualties in Great Britain: main results (published each year)
- Reported road casualties in Great Britain: annual report (published each year)

A ‘road safety action plan’ containing 12 specific initiatives was published as an appendix to the Strategic Framework for Road Safety. The RAC Foundation’s Road Safety Since 2010 summarises progress to date on these and four additional initiatives (Table 1); these will be discussed in the context of other developments in the following sections.

Measure	Status	Completed?
Introduce a fixed penalty notice for careless driving (Enforcement)	Came into force in August 2013	Yes
Raise fines for road traffic fixed penalty notices (Enforcement)	Penalties raised to £100 in August 2013	Yes
Withdraw 'statutory option' for drink-drivers (Enforcement)	Came into force in April 2015	Yes
Create a new drug-driving offence (Enforcement)	Came into force in March 2015	Yes
Encourage greater use of the forfeiture of vehicles powers by courts (Enforcement)	DfT continuing to explore how to best encourage the use of these powers	Yes (according to DfT)
Introduce portable evidential breath testing equipment (Enforcement)	Home Office type approval testing underway	Ongoing (2016?)
Introduce drug screening devices (Enforcement)	Home Office completed type approval for a station-based drug screener and two portable screeners by March 2015	Yes
Include safety messages in driving theory tests (Education)	Trial did not achieve intended result and was discontinued	Discontinued
Provide increased educational offerings to offenders in place of fixed penalty notices (Education)	Courses for seatbelt wearing and careless driving developed	Yes
Develop a course in place of losing one's driving licence (Education)	Not progressed on account of expansion of National Driver Offender Retraining Scheme	Discontinued
Develop a course and assessment for offenders to regain their licence after a serious disqualification (Education)	Research about effectiveness of and alternatives to extended driving tests for disqualified motoring offenders underway (March 2015)	Ongoing
Develop a new post-test qualification to replace Pass Plus and improve the skills of inexperienced drivers (Education)	Exploratory work undertaken with the Driving Standards Agency and insurance industry but young driver safety Green Paper not published	No
Create a website for comparison of local road safety performance information (Information)	Website launched March 2013 but closed March 2015 (see http://road-collisions.dft.gov.uk)	Yes (but closed)
Develop a portal for road safety professionals to road safety research (Information)	Road Safety Observatory website launched March 2013 and extended in subsequent years	Yes
Allow local authorities greater flexibility in setting local speed limits* (Enforcement)	Revised Speed Limit Circular and Speed Limit Appraisal Tool published January 2013	Yes
Create a new offence of causing serious injury by dangerous driving* (Enforcement)	Introduced in the Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012 and commenced May 2012	Yes

Table 1: Progress by 2015 with 'road safety action plan' and other initiatives. Source: RAC Foundation, 2015

Protection of vulnerable road users

Some changes have been made to the measures in place to protect vulnerable road users since 2010. Building on a large programme of previously completed pavement design enhancements for the blind/partially sighted and physically disabled (different paving surfaces to indicate pavements giving way to roads and raised/lowered kerbs at bus stops/junctions), new guidance on the use of tactile paving surfaces was published in 2015.

The 2013 Briefing on the government's ambition for cycling was followed by a House of Commons Transport Committee report on Cycling safety. In this and other documents, ministers set out their 2010-2015 activities to promote cycling safety. These are a mixture of central government initiatives

and encouragement of local authorities to do more themselves. The most significant government initiatives are:

- the THINK! cyclist safety campaign and related expenditure on cycling safety and cyclist training
- improved requirements for mirrors on the passenger side of heavy goods vehicles to give lorry drivers a better awareness of cyclists
- the inclusion in driving tests of modules on vulnerable road users, and
- the publication (in late 2014) of a draft national Cycle Delivery Plan.

At the same time, the role of local authorities in providing cycle infrastructure is clearly spelled out in government documentation, and ministers have relaxed signage, speed limit (see below) and certain other restrictions to allow local authorities greater freedom in developing cycle-friendly infrastructure schemes. By far the most significant developments – as is the case for all UK non-car transport – have taken place in London, with new Cycle Design Standards adopted as one part of a larger programme of cycling improvements supported by an investment of close to £1 billion.

Although some work has clearly been done to tackle cycling safety since 2010, research by the RAC Foundation identified two ‘missed opportunities’, i.e. important matters that have been overlooked by the government. The first relates to the safety implications for deaf/hearing impaired people of hybrid/electric vehicles, which are much quieter than vehicles with an internal combustion engine. Legislation to ensure these vehicles are audible is not due to come into effect until 2021. The second relates to the vulnerability of older people. It is acknowledged that older people are more vulnerable than other road users, in part because they can be more susceptible to accidents (slipping/tripping as pedestrians and collisions as drivers) and in part because age brings with it the risk of more serious injury. The UK population is ageing and so, all other things being equal, an increase in the number of casualties from older age groups is to be expected. According to a stakeholder interviewed by the RAC Foundation, such issues have “completely fallen off the Minister’s desk.”

Infrastructure

Changes to guidance for tactile paving surfaces and the design standards of cycling infrastructure in London were already mentioned above, as was the relaxation of signage, speed limit and other restrictions as local authorities pursue infrastructure improvements. At the national level, the main development has been the establishment of Highways England as a government-owned company to replace the Highways Agency in managing England’s strategic road network (motorways and ‘trunk’ roads). As its name suggests, the Highways Agency operated as an executive agency of the DfT and, as such, was subject to the usual short-term planning associated with the British government. Highways England now has a guaranteed flow of finance – which is soon to be provided by a hypothecated roads fund paid directly by motorists (such an arrangement has not been in place for decades) – to undertake a large programme of road building. Between 2015 and 2020, around £11 billion will be spent on new road motorway and trunk road schemes in England.

Interestingly, although it is 100% owned by the UK government, Highways England has immediately identified the need to publish what looks suspiciously like a target for road safety. In its Strategic Business Plan 2015-2020, it states: “We believe ‘no one should be harmed when travelling or working on the Strategic Road Network’. To achieve this ambitious goal, we will implement a comprehensive Safe Systems approach and strategy focused on safer vehicles, safer roads for safer people.”

A clear divide is now opening up between the way in which strategic roads and roads under the control of local authorities are supported. Highways England is set to become a very well-funded

organisation, whereas despite the talk of ‘localism’, one of the prime targets for reductions in public expenditure since 2010 has been local government. Such reductions in funding have to some extent been targeted at ‘revenue’ spending rather than capital investment (i.e. at jobs rather than infrastructure projects), but the impact on short- to medium-term road safety trends remains to be seen. In a climate of restricted funding, local authorities will perhaps be incentivised to spend more of their available money on a larger range of smaller pedestrian and cycling schemes – which are known to have high safety benefits – than on more expensive road schemes that in any case usually have lower benefit to cost ratios.

Speed, design, identification of accident hot-spots

While the government has consulted since 2010 on the speed limit for heavy goods vehicles over 7.5 tonnes on single carriageway roads, two major developments stand out. The first is significant because of what didn’t happen. In 2010, the then Secretary of State for Transport, Philip Hammond, announced – as part of a package of measures designed to be popular with drivers – his plans to increase motorway speed limits from 70 to 80mph (in line with European partner countries such as France and Italy). By 2013, the new (and current) Transport Secretary, Patrick McLoughlin, had determined that the motorway speed limit was “not a priority” (British government-speak for ‘this has been abandoned’), apparently because of his belief that it could have safety implications. The Daily Telegraph newspaper also suggested that the proposed speed limit increase was unpopular among women voters.

The second is the Strategic Framework for Road Safety ‘action plan’ measure that established greater flexibility in the setting of local speed limits. A new ‘speed limit circular’ (i.e. revised and re-issued guidance) was released to local authorities, and a speed limit appraisal tool was also developed to help them assess the costs and benefits of altering speed limits. The DfT encourages local authorities to impose 20mph speed limits (denoted by signage) and 20mph zones (denoted by signage and traffic-calming measures) in urban areas where there is a particular risk to vulnerable users. Numerous local authorities have reported marked reductions in casualties, especially in those areas where such zones have been introduced. Several organisations (e.g. Living Streets, the Campaign for Better Transport) have been involved in promoting a ‘slower speeds initiative’ to advocate the further roll-out of 20mph speed restrictions, and the marketing slogan Twenty’s Plenty has been adopted even on some official street signage.

In other areas, the ‘action plan’ projects to develop websites to compare local authority casualty rates and to provide a repository of best practices for local authority staff (the Road Safety Observatory – <http://www.roadsafetyobservatory.com/Introduction/Welcome>) were both completed, although the former has now been shut down because an alternative website was developed with the assistance of the insurance company Direct Line (<http://www.pacts.org.uk/dashboard/>).

Driving licences

The government has produced an evidence-based national standard for driver and rider trainers, which sets out “the skills, knowledge and understanding needed to be an effective driver or rider trainer”, and has consulted on making changes to the procedure through which a person becomes an ‘approved driving instructor’ (ADI). With regard to the driving test itself, the theory section has been modified to include case studies, although the ‘action plan’ project of placing safety messages and video clips at the end of the theory section of the test was abandoned after trials did not achieve the intended aims of the project (it was not found to have a significant impact on driver behaviour). The option of taking the theory test in a foreign language, however, has now been removed.

A consultation was launched in 2013 on potentially significant changes to the conditions governing young drivers, with safety a major consideration. Key among these changes was the introduction of a more demanding driving test, and a new test was launched for trial in 2015 (Table 2). The related ‘action plan’ initiative to develop a new post-test qualification was, however, not progressed. Another missed opportunity identified by the RAC Foundation was the failure to adopt some form of graduated driving licence scheme. Such a scheme, which requires drivers to progress through a series of defined stages before being granted a full licence, was included in the Road Traffic (Amendment Bill) introduced to the Northern Ireland Assembly, although it has not yet been adopted as it is currently subject to further review by Members of the Legislative Assembly.

Current test	Trial test
‘Show me’ and ‘tell me’ question at the beginning of the test	‘Tell me’ question at the beginning of the test and a ‘show me’ question on the move
10 minutes independent driving using traffic signs or verbal directions	20 minutes independent driving using a satnav or traffic signs
One of the following manoeuvres – turn in the road, reverse around a corner or reverse parking (either into a parking bay, or parallel parking at the side of the road)	One of the following manoeuvres - drive in to and reverse out of a parking bay, pull up on the right, reverse, and re-join the traffic or reverse parking (either into a parking bay, or parallel parking at the side of the road)

Table 2: Differences between the current and trial tests. Source: DfT (2015).

Some technical changes have been made to motorcycle, bus and lorry driving licences and to driving test rules (e.g. changing the categorisation of some motorcycle engine sizes and allowing lorry drivers to take a test in an automatic vehicle to obtain the entitlement to drive a manual transmission under certain circumstances), and the Driving Licence Standards for vision, diabetes and epilepsy were brought into line with the relevant EU Directive in 2013.

Drivers who lose their licence after committing an offence (see Sanctions below) are now required to take a full driving test before they can get their licence back, although alternatives to extended driving tests for those who have been disqualified for a serious offence are also being developed in line with the ‘action plan’. Another development that stemmed from the ‘action plan’ is the expansion of the National Driver Offender Retraining Scheme to offer more opportunities for remedial education as an alternative to being issued with a fixed penalty notice (see also below).

Sanctions and enforcement

Many ‘moving’ offences (e.g. speeding that is not overly excessive, driving through a red light, driving while not wearing a seatbelt, driving while using a mobile phone) and some parking offences can be dealt with by the issue of an ‘endorsable’ or ‘non-endorsable’ ‘fixed penalty notice’ (FPN). Endorsable FPNs are issued for more serious offences, such as driving while using a mobile phone, and require the driving licence to be immediately surrendered (usually for 7 days) while penalty points are added. (Drivers can carry up to 12 points at a time before they are disqualified, or 6 points if they had taken the driving test within two years of the offence.) Non-endorsable offences pertain to lower level offences, such as driving without a seatbelt. In both cases, a fine is payable. In accordance with the ‘action plan’, the government introduced a new FPN for careless driving (e.g. switching lanes without indicating or lane-hogging) and raised the fines for FPNs in 2013: the £30 fine was raised to £50, the £60 fine to £100, the £120 fine to £200 and the £200 fine to £300.

Fixed penalty notices can either be accepted, which corresponds to a straightforward admission of

guilt, or contested through the courts. If guilt is accepted, however, there is now (as a result of the action plan and as noted above) an increased range of remedial courses that can be taken (at the driver's expense) instead of the fine and penalty points associated with the FPN. The most recent courses to have been developed are those for failing to wear a seatbelt and for careless driving.

For more serious infractions, the government has introduced the new offence of Causing Serious Injury by Dangerous Driving and has also changed the law regarding driving under the influence of drugs and alcohol. Driving while impaired through the use of drugs was already an offence under the Road Traffic Act of 1988 but, following consultation and commissioned advice, a new drug-driving offence came into force in March 2015 through the Crime and Courts Act 2013. This allows for specific drugs and 'impairing levels' to be listed. Similarly, drug detection devices have now been approved for use in determining whether drivers are in contravention of the law (one type of device for police stations and two types for the road). All of these measures have taken place in line with the 'action plan' included in the Strategic Framework for Road Safety.

With regard to driving under the influence of alcohol, the government has amended the Road Traffic Act of 1988 to remove a loophole that allowed drivers who had failed a roadside breathalyser test by 40% or less to request an additional blood or urine test. Improvements in breathalyser technology have rendered the Road Traffic Act's precaution unnecessary, and indeed by 2016 it is expected that new portable breath-testing equipment will be approved so that police officers can take samples for evidence at locations other than police stations. What the UK government did not do, however, was to reduce the legal alcohol limit for driving. This is regarded very much as a missed opportunity by road safety campaigners, especially since the Scottish Government has reduced the limit from 80mg to 50mg per 100ml of blood (in England, it remains at 80mg). A reduction in the drink-driving limit is also contained in the Road Traffic (Amendment) Bill that is currently in front of the Northern Ireland Assembly.

Road safety education

Since 2010, the government has provided further impetus to its THINK! road safety campaign (see Protection of vulnerable road users above) and continues with the Bikeability scheme to train young cyclists.

Vehicle technology

The government is in the process of working out a detailed strategy to deal with developments in vehicle technology and has published documents on specific technological issues and in which such issues form part of a wider discussion. The House of Commons Transport Committee recommended that the government should produce an overarching strategy to pull together its existing work. The Committee suggested that the strategy should have six key objectives. The first of these was 'reduced or eliminated fatalities and serious injuries on roads'. The RAC Foundation also notes support among road safety practitioners for the government to be more pro-active in exploiting the benefits of new vehicle technology to promote road safety.

9.4 Road safety policy perspectives

Looking forward to 2020, it is striking that there is little mention of Europe in the British government's latest (December 2015) road safety policy statement. Indeed, the only references to anything to do with Europe in Working together to build a safer road system are in relation to the European New Car Assessment Programme, EuroRAP and an EU initiative to improve heavy goods vehicle safety. There is no mention at all of the European Commission or the Towards a European road safety area document and its seven strategic objectives. Instead, reference is made to the United Nations'

2010 Global Plan for Road Safety and its ‘five pillars’ – indeed, the government’s High Level Delivery Timetable of policy measures is presented in relation to these five pillars (see Appendix 1). The Deputy Director of Road User Licensing, Insurance and Safety at the Department for Transport confirmed that the document does not make much reference to the EU, although contact with equivalent civil servants in both the EU and other partner countries is frequent. The wording of the document will be a political decision, probably because of internal disagreements in the Conservative Party over Europe and the referendum in June 2016, with the government trying to avoid unnecessary references to policy matters that might give the impression that ministers are being ‘bullied’ by the EU to pursue a particular course of action.

That said, and possibly reflecting the regular contact between DfT and other European officials, *Working together to build a safer road system* does closely resemble *Towards a European road safety area* in its policy concerns with one main exception, namely the continued absence of a target for reducing fatalities and serious injuries on the roads. As in the 2011 *Strategic Framework for Road Safety*, there is an emphasis on ‘encouragement’ and partnership, and a distaste (at least rhetorically) for centralised command and control (even the title of the document, *Working together*, makes this obvious). In a section headed ‘Embracing devolution: moving beyond top-down targets’, the government’s position could not be clearer: “Devolution remains central to the government’s agenda. We support local decision making and think that local authorities are best placed to decide what safety measures are needed in their local areas, rather than having centralised national targets for the whole of the UK. However, local authorities and the police are free to set their own targets if they find this useful.” It was noted above that most English authorities are indeed doing exactly this, as are Highways England and the Scottish, Welsh and Northern Irish governments.

The rest of *Working together to build a safer road system* does, however, set out a policy agenda that is generally consistent with the seven strategic objectives contained within the afore-mentioned European Commission document. Given that the UK’s roads are the safest of any major economy in the EU, ministers probably feel that they can ‘get away’ with abolishing a target, safe in the knowledge that things are unlikely to deteriorate so long as the many stakeholders involved in bringing about consistent safety improvements – local authorities, emergency services, testing and regulatory agencies, highways engineers and constructors, road safety charities and so on – carry on doing their jobs as they have done previously. After all, the EU’s target of halving road deaths in Europe will not be met by incremental reductions in the number of fatalities in the UK; there is far more scope for progress in countries like France, Italy and Romania, whose fatality rates remain very high. Whether or not it will be possible to maintain Britain’s excellent record in times of austerity – local authority and police budgets have been cut significantly – remains to be seen. As already noted above, the significant downward trend in fatalities observed in the 2000s appears to have levelled off, and figures for 2015 are yet to be published.

In relation to the EU’s seven strategic objectives, *Working together to build a safer road system* contains the following headline policies. An overall summary of these policies, albeit presented in relation to the UN’s five pillars of road safety, is included in Appendix 1.

Objective 1: Improve education and training of road users

The European Commission talks of promoting a wider approach to education and training as a life-long ‘educational continuum’ while at the same time keeping the cost of driver testing at a reasonable level. *Working together* makes specific mention of:

- Reviewing and developing educational materials for school aged children, enhancing cycle training, supporting a ‘walk to school’ programme and a major new research programme into driver education, training and behaviour change. There is a commitment to ensure driving instructors’ skills are kept “attuned to the needs of today’s and tomorrow’s learners, encouraging them to learn a broader range of skills and be better prepared for safe road use in an increased range of real life situations”. Motorcycle training is also to be improved.
- Further changes to the driving test to improve learner drivers’ awareness of hazards as well as the need to ensure that appropriate legislation and testing is in place to “respond to the increasing automation of the nation’s vehicle fleet”. It will be investigated whether driving instructors should be able to introduce learners to a wider range of situations, including motorway driving. Reducing the cost of the driving test for successful entrants is also to be looked at.
- On-going, post-test education and training in the form of “encouraging people to review and enhance their skills at various points in time” and the continuation of the THINK! road safety campaign with modifications to enhance its impact.

Objective 2: Increase enforcement of road rules

Towards a European road safety area refers specifically to cross-border exchange of information, enforcement campaigns, vehicle technology to assist enforcement and national enforcement objectives in the form of ‘national enforcement plans’. For its part, the British government is committing to:

- Transpose the Cross Border Enforcement Directive into UK law by May 2017, in order to ensure that details of particular motoring offences are shared between Member States.
- Align particular campaigns in its THINK! programme with police enforcement campaigns to improve the effectiveness of both elements.

There is less immediate overlap with the third priority, with the British government making reference to tougher enforcement of drink-driving and drug-driving laws by equipping the police with better technology (although there is mention of ‘sobriety bands’ for repeat drink-driving offenders), improving and further deploying educational and re-training programmes and encouraging employers to develop and strictly enforce safe driving policies within their companies. The government is supporting the use of Automatic Number Plate Recognition technology to help the police, for example, to identify stolen and uninsured vehicles. It is also encouraging insurance companies to adopt in-vehicle technology capable of rewarding drivers for safe driving practices (so-called telematics products) by reducing their insurance premiums. As far as the last priority is concerned, no mention is made of a national enforcement plan.

Objective 3: Safer road infrastructure

This objective refers to infrastructure subsidised by EU funds and to the sharing of best practices between Member States. *Working together* refers to the ‘Safe Systems Approach’ and summarises key policies that relate in this context to the UN Road Safety Plan’s five pillars. Several paragraphs are subsequently devoted to ‘investment in safe infrastructure’, although some of the text is only tangentially related to the subject apparently under discussion. Mention is made of the role of government in supporting road maintenance and codes of practice for highways, and Highways England is to develop a ‘star rating’ system for its network, based on the International Road Assessment Programme (iRAP), to make sure it “improves its least safe roads in a timely manner”. Highways England also has a five-year plan for Health and Safety. In 2016, the government will produce a Cycling and Walking Investment Strategy that will include details of planned investment in safer cycling and walking infrastructure.

Objective 4: Safer vehicles

While commenting that major improvements in vehicle safety have already taken place, *Towards a European road safety area* notes that existing vehicles should remain compliant with safety standards throughout their lifetime, and future vehicle technologies such as ‘co-operative systems’ will need a coordinated approach if they are to function effectively. The UK’s ‘MoT’ test of roadworthiness for vehicles over three years old is already regarded as an effective examination of compliance with safety standards, and perhaps for this reason, *Working together* refers to existing vehicles only in the sense that the government wishes to raise consumer awareness of the European New Car Assessment Programme. Looking to the future, though, the government will fund research into road collisions, and is working at EU level to improve heavy goods vehicle design and safety. Its Centre for Connected and Autonomous Vehicles coordinates the government’s work with industry and other partners in this area, and £19 million of government funding has been granted for driverless car testing. A key aim is to determine the impacts of such technology to assess the extent to which road safety regulations will need to be revised to maximise benefits and minimise risks.

Objective 5: Promote the use of modern technology to increase road safety

The European Commission talks here, among other things, of its intention to propose technical specifications for the exchange of data and information between vehicles, and of the need to investigate the safety concerns (e.g. distraction) of adopting Intelligent Transport Systems. The British government’s approach to these matters is largely covered in its commitment to the Centre for Connected and Autonomous Vehicles.

Objective 6: Improve emergency and post-injury services

The main objective of the Commission here is to establish a strategy of action on road injuries and first aid. Like the Commission, the British government recognises that a wide range of activities, including all of those above, contributes to the reduction of traffic fatalities and injuries, but makes special mention of the role of the emergency services in their capacity to reduce fatalities as first responders. Principally, though, the emphasis is on developing better ways of collating and sharing information on collisions.

Objective 7: Protect vulnerable road users

The European Commission identifies riders of powered two-wheelers, pedestrians and cyclists, and the young, the elderly and the disabled as vulnerable road users as. The British government agrees and makes particular mention throughout *Working together* of:

- Improving compulsory basic training for motorcyclists, developing further proposals to support safer motorcycling, increasing the safety standards of protective equipment for motorcyclists and carrying out further analysis of motorcycling accidents.
- Supporting the on-going and reinvigorated deployment of the THINK! campaigns to protect vulnerable users.
- Promoting the improvement of pedestrian crossings and producing the Cycling and Walking Investment Strategy.
- Encouraging the work of ‘self-help’ groups such as the Older Drivers’ Task Force, which was set up by the Road Safety Foundation, is supported by the insurance company Ageas and provides practical support for older drivers and their families as well as for medical professionals.

9.5 The British government's approach in overview

In concluding this report, three observations about the British government's approach to road safety policy in the context of the EU's aim of establishing a European road safety area merit a mention. First, there is a clear style of approach taken by the British government, whose ministers tend to be more comfortable with 'encouragement' and working in 'partnership' with a range of industry and other stakeholders than with top-down centralised direction. In practice, of course, this distinction is blurred, because while some things are amenable to encouragement and partnership, others are sufficiently important to be enshrined in law or regulation, as successive British governments have indeed done. It may well be that this tendency to favour 'encouragement' frustrates EU ambitions to fashion a European road safety area based on a standardised approach.

Second, and relatedly, there is very little mention in Working together of any kind of joint work or harmonisation with EU partner countries. Apart from mention of EuroRAP, improving heavy goods vehicle safety and the Cross Border Enforcement Directive, reference to Europe is notable by its absence in the report. Indeed, it is perhaps telling that the Department for Transport has chosen to display its principal policy actions in relation to the UN's Road Safety Plan rather than the European Commission's seven strategic objectives outlined in Towards a European road safety area. This seems to have less to do with a lack of contact between British and European officials and more with the internal Conservative Party disagreements on Europe and with the referendum in June 2016.

Thirdly, despite the style of approach and apparent development of policy without regard to EU objectives, there is a clear correspondence between the thrust of the British and EU approaches to road safety in the coming five years. Both documents identify the same key themes, and there is a significant degree of coincidence between particular (envisioned) approaches. It will not be in the interest of the British government (or people) to adopt standards for future safety measures, especially, say, in the arena of automated vehicles, that are not compatible with the rest of the EU. At the same time, road safety is one area in which the UK is genuinely world-leading, and the EU will no doubt want to pay particular attention to what has brought that about as it seeks to identify and disseminate best practices to bring other countries in line with the achievements of the United Kingdom.

9.6 Quellenverzeichnis

- Daily Telegraph (2014) Motorists face 60mph speed limit on motorways. <http://www.telegraph.co.uk/motoring/10554415/Motorists-face-60mph-speed-limit-on-motorways.html>
- Department for Transport (2011) Strategic framework for road safety. <https://www.gov.uk/government/publications/strategic-framework-for-road-safety>
- Department for Transport (2013) Strategic framework for road safety action plan – final progress update 2013. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/246071/2013-roads-strategic-framework-progress.pdf
- Department for Transport (2013) Briefing on the government’s ambition for cycling. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/229473/briefing-governments-ambition-cycling.pdf
- Department for Transport (2015) Reported road casualties in Great Britain: annual report 2014. <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2014>
- Department for Transport (2015) Working together to build a safer road system. British road safety statement. <https://www.gov.uk/government/publications/road-safety-statement-working-together-to-build-a-safer-road-system>
- Department for Transport (2015) 2010 to 2015 government policy: road safety. <https://www.gov.uk/government/publications/2010-to-2015-government-policy-road-safety>
- Highways Agency (2015) Strategic business plan. <https://www.gov.uk/government/publications/highways-england-strategic-business-plan-2015-to-2020>
- HM Government (2011) The government’s response to the reports by Sir Peter North CBE QC and the Transport Select Committee on drink and drug driving. Cm 8050. <https://www.gov.uk/government/publications/the-governments-response-to-the-reports-by-sir-peter-north-cbe-qc-and-the-transport-select-committee-on-drink-and-drug-driving>
- House of Commons (2006) Road Safety Act 2006. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/49/contents>
- House of Commons Transport Committee (2010) Drink and drug driving law. First report of Session 2010-11. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201011/cmselect/cmtran/460/460.pdf>
- House of Commons Transport Committee (2012) Road safety. Second report of Session 2012-13. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmtran/506/506.pdf> and the government’s response: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmtran/648/648.pdf>
- House of Commons Transport Committee (2014) Better roads: improving England’s strategic road network. Fifteenth report of Session 2013-14. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201314/cmselect/cmtran/850/850.pdf> and the government’s response: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmtran/715/71504.htm>
- House of Commons Transport Committee (2014) Cycling safety. Third report of Session 2014-15. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmtran/286/286.pdf> and the government’s response: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmtran/718/718.pdf>
- House of Commons Transport Committee (2015) Motoring of the future. Eighth report of Session 2014-15. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmtran/429/429.pdf> and the government’s response: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201516/cmselect/cmtran/349/34902.htm>

- PACTS (2012) Tackling the deficit: checking the health of road safety. [http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20\(high%20res\).pdf](http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20(high%20res).pdf)
- PACTS (2012) Stepping out: pedestrian casualties: an analysis of the people and circumstances. <http://www.road-safetyanalysis.co.uk/wp-content/uploads/2013/05/Stepping-Out.pdf>
- PACTS (2012) It's my choice: safer mobility for an ageing generation. <http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PACTS-Its-my-choice-FINAL5.pdf>
- PACTS (2104) Projections of road casualties in Great Britain to 2030. http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PACTS_Report_no_crops.pdf
- PACTS and Direct Line (2015) Constituency road safety dashboard. <http://www.pacts.org.uk/dashboard/>
- RAC Foundation (2011) Tackling the deficit: where next for road safety? http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/tackling%20the%20deficit%20-%20baster%20-%20report.pdf
- RAC Foundation and PACTS (2010) Tackling the deficit: at what cost to road safety? http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/tackling%20the%20deficit%20-%20besley%20-%20report.pdf
- RAC Foundation and PACTS (2015) Road safety since 2010. http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/Road_Safety_Since_2010_Amos_Davies_Fosdick_PACTS_RAC_Foundation_interim_report_May_2015.pdf
- Road Safety Foundation (2015) How much do crashes cost where you live? British EuroRAP results 2015. <http://www.roadsafetyfoundation.org/news/2015/9/15/how-much-do-road-crashes-cost-where-you-live.aspx>

10

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000
kfv@kfv.at
www.kfv.at

Vereinszweck und Richtung

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

Geschäftsführung

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

ZVR-Zahl

801 397 500

Grundlegende Richtung

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

Autor

Prof. Dr. Matthias Gather (FH Erfurt, Deutschland)

Koautoren

Finn Aslaksen (VISTA Utredning AS, Norwegen), Mag. Gerald Furian, MBA (KFV, Österreich), Dr. Armin Kaltenecker (KFV, Österreich), Stephan Kritzinger (Prognos AG, Deutschland), Mag. Birgit Salamon (KFV, Österreich), Prof. Dr. Jon Shaw (Plymouth University, Vereinigtes Königreich), Dr. Mathias Wilde (Goethe-Universität Frankfurt a. M., Deutschland)

Redaktion

Mag. Christoph Feymann
Mag. Ingrid Rozhon, MAS
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien

Verlagsort

Wien, 2016

Lektorat

Mag. Eveline Wögerbauer
Angela Dickinson

Grafik

Catharina Ballan .com

Fotos

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

ISBN – pdf-Version: 978-3-7070-0126-6

Zitiervorschlag

KFV - Sicher Leben. Band #3. Strategische Themenschwerpunkte in der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik 2016–2020. Wien, 2016.

Copyright

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2016

Alle Rechte vorbehalten. Stand: November 2016. Alle Angaben ohne Gewähr.

Haftungsausschluss

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Auf Grund von Rundungen kann es bei der Summenbildung zur Überschreitung des 100%-Wertes kommen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz abrufbar unter www.kfv.at/footer-links/impressum/

