



Brüssel, den 8. Juni 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Betr.: Schlussfolgerungen des Rates zur Straßenverkehrssicherheit - zur
Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017
– Schlussfolgerungen des Rates (8. Juni 2017)

Die Delegationen erhalten in der Anlage die Schlussfolgerungen des Rates zur
Straßenverkehrssicherheit - zur Unterstützung der Erklärung von Valletta (Valletta,
28./29. März 2017), die der Rat auf seiner 3545. Tagung vom 8. Juni 2017 angenommen hat.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zur Straßenverkehrssicherheit

- zur Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

1. NACH EINER BESTANDSAUFNAHME der stetigen Bemühungen in unterschiedlichen Politikbereichen zur weiteren Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit;
2. NACH KENNTNISNAHME der von der Kommission veröffentlichten statistischen Angaben zu den Verkehrsunfällen mit Todesfolge in der Union im Jahr 2016¹;
3. IN WÜRDIGUNG der Ministerkonferenz über Straßenverkehrssicherheit, die der maltesische Vorsitz am 29. März 2017 in Valletta ausgerichtet hat –
4. UNTERSTÜTZT den Inhalt der als Anlage beigefügten Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit;
5. ERSUCHT die Mitgliedstaaten, sich weiter unvermindert um die Umsetzung der in dieser Erklärung eingegangenen Verpflichtungen zu bemühen und dabei zusammenzuarbeiten;
6. ERSUCHT die Kommission, sich diesen Bemühungen anzuschließen und die Erklärung bei der Ausarbeitung der nächsten Strategie der Union für Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen.

¹ Pressemitteilung IP/17/674 der Europäischen Kommission vom 28. März 2017.

ANLAGE ZUR ANLAGE

1. Die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die am 29. März 2017 unter dem maltesischen Vorsitz des Rates der Europäischen Union in Valletta zusammengetreten sind, bekräftigen, dass sie sich weiter für eine Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit einsetzen wollen. Die nach wie vor hohe Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge (26 100 Verkehrstote in der EU im Jahr 2015) und der Schwerverletzten im Straßenverkehr ist ein großes gesellschaftliches Problem, das menschliches Leid und nicht hinnehmbare volkswirtschaftliche Kosten verursacht, die sich allein bei den Verkehrsunfällen mit Todesfolge auf schätzungsweise 50 Mrd. EUR im Jahr² und sogar auf über 100 Mrd. EUR belaufen, wenn die Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten hinzugerechnet werden.³
2. Zwar hat es einen stetigen und vielversprechenden Trend in Richtung auf das vom Rat der Europäischen Union 2010 gebilligte gemeinsame Ziel einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2020⁴ gegeben, allerdings stagniert die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren. Besonders besorgniserregend ist die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten oder schwer verletzten Fußgänger und Fahrradfahrer. Das Ziel ist somit nur noch äußerst schwer zu erreichen und könnte verfehlt werden, wenn keine zusätzlichen Anstrengungen unternommen werden.
3. Die Anstrengungen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit sollten nicht allein an der Zahl der Verkehrstoten gemessen werden; die Zahl der Schwerverletzten ist nicht weniger besorgniserregend, denn sie ist fünfmal so hoch wie die der Verkehrstoten.² Daher sollte ein ehrgeiziges Gesamtziel festgelegt werden, um im Sinne der Resolution der VN-Generalversammlung zur Verbesserung der weltweiten Straßenverkehrssicherheit⁵ geeignete Maßnahmen zur Senkung der Unfallzahlen anzustoßen. Dieses Ziel muss anhand von vergleichbaren und verlässlichen Daten, die unter Verwendung einer gemeinsamen Definition erhoben werden, überwacht werden. Die betreffenden Daten müssen in Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission gründlich analysiert werden, sodass auf der Grundlage solider Daten in den kommenden zehn Jahren zusätzliche geeignete Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Schwerverletzten ergriffen werden können.

² Europäische Kommission, Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020 (Verkehrssicherheitsstudie für die Zwischenbewertung der Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020), 2015, S. 19.

³ Pressemitteilung IP/16/863 der Europäischen Kommission vom 31. März 2016.

⁴ Schlussfolgerungen des Rates vom 2. Dezember 2010 zur Straßenverkehrssicherheit, Nr. 21, ST 16951/10.

⁵ Resolution A/70/260 vom April 2016.

4. In Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gibt es große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Dort, wo sie unter dem Durchschnitt der Europäischen Union liegt, sollten besondere Anstrengungen unternommen werden, die durch eine enge Zusammenarbeit und einen Wissensaustausch zwischen den Mitgliedstaaten unterstützt werden sollten.
5. Überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss sowie Ablenkung oder Übermüdung am Steuer zählen nach wie vor zu den Hauptursachen von Verkehrsunfällen. Der Verzicht auf eine Schutzausrüstung verschlimmert bei einem Unfall die Verletzungen. Deshalb sollte besonders darauf geachtet werden, das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer positiv zu beeinflussen.
6. Es gibt bereits ein breites Spektrum von Instrumenten, die insbesondere darauf ausgerichtet sind, die Straßenverkehrsregeln innerhalb der Mitgliedstaaten und grenzüberschreitend konsequenter durchzusetzen, die Straßenverkehrsteilnehmer verstärkt zu schulen und zu sensibilisieren sowie die Infrastruktur und die Sicherheit der Fahrzeuge unter dem Gesichtspunkt des Alters und der Verkehrstauglichkeit zu verbessern. Diese Instrumente sollten bereitwillig eingesetzt werden.
7. Nach dem Grundsatz der Subsidiarität ist Straßenverkehrssicherheit eine geteilte Verantwortung, die konkrete und gemeinsame Maßnahmen der Organe der Europäischen Union, der Mitgliedstaaten, der regionalen und kommunalen Behörden, der Industrie und der Zivilgesellschaft erfordert.
8. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich,
 - a) die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2020 gegenüber 2010 zu halbieren, fortzusetzen und zu verstärken;
 - b) die Zusammenarbeit untereinander, auch zwischen ihren einschlägigen Behörden, und mit der Zivilgesellschaft, mit Forschungseinrichtungen und mit dem Privatsektor insbesondere im Hinblick auf Straßenverkehrssicherheitspläne und -strategien, die auf einem risikobasierten oder integrierten Ansatz (beispielsweise dem "Safe-System"-Ansatz) beruhen, zu intensivieren;
 - c) bei Mobilitätsplänen, Sicherheitsstrategien und -maßnahmen den Rad-⁶ und den Fußgängerverkehr zu berücksichtigen und, soweit machbar, zu prüfen, ob für sie eigene Infrastrukturen vorgesehen werden können;

⁶ Die Radverkehrspolitik wird speziell in der Erklärung von Luxemburg zum Fahrrad als klimafreundlichem Transportmittel vom Oktober 2015 thematisiert.

- d) die Sicherheit der Straßenverkehrsteilnehmer durch den Aufbau einer sichereren Straßeninfrastruktur zu erhöhen und dabei in Erwägung zu ziehen, ob die Grundsätze für das Infrastruktursicherheitsmanagement nicht auch auf Straßen angewandt werden können, die nicht Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) sind;
- e) gemeinsam mit den einschlägigen Interessenträgern im Rahmen der städtischen Mobilitätsplanung darüber zu beraten, ob starke Geschwindigkeitsbegrenzungen, etwa 30 km/h, ausgeweitet und in Hochrisikobereichen, insbesondere in Bereichen, in denen gearbeitet, Rad gefahren oder gespielt wird, durchgängig vorgesehen werden können;
- f) dafür zu sorgen, dass das eCall-System tatsächlich eingeführt wird, und die Rettungszeiten zu verkürzen;
- g) die Durchführung eingehender Untersuchungen zu fördern, bei denen aussagekräftige Fallbeispiele für schwere Verkehrsunfälle herangezogen und die Daten analysiert werden, um die Bereiche zu bestimmen, in denen vorrangig Maßnahmen ergriffen werden sollten;
- h) neben ihren Bemühungen um eine Verringerung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 weitere Anstrengungen zu unternehmen, um Folgendes zu erreichen: i) Senkung der Zahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen und ii) Erhebung zuverlässiger und vergleichbarer Daten unter Verwendung einer gemeinsamen Definition auf Grundlage der Verletzungsskala MAIS⁷3+ spätestens ab 2018;
- i) als Ziel vorzugeben, dass die Zahl der schweren Verletzungen in der EU bis 2030 gegenüber 2020 halbiert wird, und zwar auf Grundlage dieser gemeinsamen Definition und im Rahmen einer umfassenden Straßenverkehrssicherheitsstrategie für den betreffenden Zeitraum;
- j) weitere Maßnahmen zu entwickeln, um die medizinische Versorgung, rasche Rehabilitierung und soziale Wiedereingliederung von Verkehrsunfallopfern in Zusammenarbeit mit den einschlägigen politischen Interessenträgern, insbesondere denen, die die Interessen der Verkehrsunfallopfer vertreten, sicherzustellen;

⁷ *Maximum Abbreviated Injury Scale* (Maximum auf der abgekürzten Verletzungsskala), ein Index zwischen 1 und 6.

- k) die Straßenverkehrssicherheitsvorschriften wirklich durchzusetzen und die dafür zuständigen Behörden zu unterstützen, auch im Wege der Zusammenarbeit und des Austauschs bewährter Verfahren, insbesondere was Geschwindigkeitsübertretungen, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, Missachtung von Verkehrsampeln und Verkehrszeichen, Ablenkung am Steuer beispielsweise durch Mobilgeräte sowie das Nichtanlegen einer Schutzausrüstung anbelangt. Besondere Aufmerksamkeit sollte dabei präventiven Instrumenten wie Alkohol-Wegfahrsperren und sonstigen technischen Hilfssystemen gewidmet werden;
- l) weiter in internationalen Gremien für Straßenverkehrssicherheit⁸ mitzuwirken, um dazu beizutragen, dass mit technischen und sonstigen Mitteln schneller Verbesserungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit innerhalb und außerhalb Europas erreicht werden;
- m) dafür zu sorgen, dass für künftige Maßnahmen, Programme und Forschungsarbeiten im Bereich Straßenverkehrssicherheit angemessene Finanzmittel zur Verfügung stehen, und zwar entsprechend i) den Zielen, die die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Strategien festgelegt haben, und entsprechend ii) ihren verfügbaren finanziellen Ressourcen;
- n) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission eine europaweite, auf gemeinsamen Werten beruhende Kultur der Straßenverkehrssicherheit zu fördern und das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer durch eine fortgesetzte und wirksame gezielte Ausbildung und Schulung der unterschiedlichen Gruppen, die auch den besonderen Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer⁹ und der Berufskraftfahrer Rechnung trägt, zu verbessern;
- o) die Einführung kompatibler und interoperabler vernetzter und automatisierter Fahrzeuge, die nachweislich Sicherheitsvorteile bieten, entsprechend der Erklärung von Amsterdam¹⁰ und der Strategie der Kommission für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme¹¹ zu unterstützen.

⁸ Etwa in den Arbeitsgruppen der VN-Wirtschaftskommission für Europa (Arbeitsgruppe für Straßenverkehrssicherheit (WP.1), Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29), Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)).

⁹ Zu den 'schwächeren Verkehrsteilnehmern' zählen nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn.

¹⁰ Erklärung von Amsterdam über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des vernetzten und automatisierten Fahrens, April 2016.

¹¹ Dokument ST 15203/16 (COM (2016) 766 final vom November 2016).

9. Die Mitgliedstaaten fordern die Kommission auf,
- a) mehr für den Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, zu tun, indem sie für die Einführung neuer Sicherheitsmerkmale für Fahrzeuge sorgt, beispielsweise durch eine beschleunigte Überarbeitung der Typgenehmigungsvorschriften der Verordnung über die allgemeine Sicherheit, wie in ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat 'Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU'¹² dargelegt;
 - b) einen neuen Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für das Jahrzehnt nach 2020 auszuarbeiten und dabei auch die Leistungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit anhand der in dieser Erklärung festgelegten Vorgaben und Ziele zu bewerten;
 - c) zu prüfen, inwieweit der Rechtsrahmen der Union für die Straßenverkehrssicherheit verstärkt werden kann, vor allem im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der gegenseitigen Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis nicht gebietsansässiger Fahrer, wobei entsprechende Vorschläge allerdings auf die geeignete(n) Rechtgrundlage(n) zu stützen sind;
 - d) in Zusammenarbeit mit allen Interessenträgern Projekte und Initiativen zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer auf den Weg zu bringen und den Austausch von Wissen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten betreffend die Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen sowie Strategien und Kampagnen für Straßenverkehrssicherheit zu erleichtern;
 - e) zu prüfen, inwieweit mit vernetzten und automatisierten Fahrzeugtechnologien und durch Nutzung der in den Fahrzeugen und Infrastrukturen bereits vorhandenen Daten die Straßenverkehrssicherheit erhöht werden kann, ohne die Datensicherheit zu gefährden;
 - f) dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Mittel für Forschungsarbeiten, Programme und Projekte zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit in Europa bereitgestellt werden;
 - g) gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und anderen wichtigen Interessenträgern eine europaweite Kultur der Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln.

¹² Dokument ST 15705/16 (COM (2016) 787 final vom Dezember 2016).

10. Die Mitgliedstaaten ersuchen die Industrie, in Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft in dem betreffenden Sektor
- a) kooperative intelligente Verkehrssysteme zu entwickeln und dabei sicherzustellen, dass die neuen Dienste und Systeme europaweit kompatibel, sicher und interoperabel sind;
 - b) neue Technologien zu entwickeln und ihre Einführung voranzutreiben, vor allem automatisierte Fahrfunktionen und Fahrerassistenzsysteme, die die Folgen von menschlichem Versagen und Ablenkung begrenzen, wie beispielsweise fortgeschrittene intelligente Geschwindigkeitsassistenten oder autonome Bremssysteme, um insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu schützen;
 - c) das Potenzial kooperativer, vernetzter und automatisierter Fahrzeuge zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit stärker zur Geltung zu bringen.
11. Die Verkehrsminister heben hervor, dass die Arbeit und die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit fortgesetzt werden müssen, und nehmen die Beiträge und Zusagen zur Kenntnis, die von den Interessenträgern vor und während der Konferenz in Valletta geliefert bzw. gemacht worden sind.
-