

Maßnahmen - Verhalten	EU	Mitgliedstaaten	Kurzfristig 2010-2012	Mittelfristig 2012-2013	Langfristig 2015-2020	Seitenzahl
Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> Die vorgeschlagenen Richtlinie „Grenzüberschreitende Durchsetzung von Verkehrsvorschriften“ ändern und dadurch die Mitgliedstaaten ermutigen, die minimalen Anforderungen der Empfehlung der Kommission „Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit“ (EC 2004), mit denen ein hoher Standard erreicht werden kann, einzuführen. Entwicklungen in Bezug auf Geschwindigkeitsmuster beobachten und regelmäßig Übersichten über Veränderungen in Bezug auf Verkehrsgruppen und Verkehrsbeteiligung veröffentlichen. Jährliche Erfassung vergleichbarer Geschwindigkeitsdaten aller TEN-T-Hochgeschwindigkeitsstraßen gewährleisten. Eine Richtlinie in Erwägung ziehen, die Standards für Verkehrssicherheitswerbung setzt (einschließlich eines Verbots, Spitzengeschwindigkeiten und -beschleunigungen verherrlichend darzustellen). Anerkennen, dass Geschwindigkeitskonzepte eine Reduzierung der Verunglücktenzahl bewirken und dass sie ebenso Teil einer effektiven Umweltpolitik zur Kohlendioxidreduzierung sind. 	X		X			
Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> Eine spezielle Initiative starten, die Geschwindigkeitskonzepte im Berufsverkehr unter Gesundheits- und Sicherheitsaspektes betrachtet. Eine Initiative starten, die sowohl für ökonomisches Fahren als auch Fahren mit reduzierter Geschwindigkeiten wirbt. 	X			X		
Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> Einführung eines Tempolimits von 120 km/h oder weniger auf TEN-T-Hochgeschwindigkeitsstraßen. 	X				X	
Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> Europaweite Harmonisierung in Bezug auf zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h oder weniger innerhalb geschlossener Ortschaften. Ausbau von Tempo-30-Zonen in Wohnbezirken. Austausch international bewährter Erfahrungen (<i>best practice exchange</i>) mit Geschwindigkeitsüberwachung und Geschwindigkeitsüberwachungskameras. Einführung einer Halter- und Nutzerhaftung (anstelle einer Fahrerhaftung), um die Verfolgung von Geschwindigkeits- und anderen Verstößen zu erleichtern. Einführung von „Time over Distance“ und „Section Control“ in Bereichen, in denen beträchtliche Geschwindigkeitsverstöße ein Problem darstellen. Einführung von Kamerasystemen, die in der Lage sind, Geschwindigkeitsverstöße von Zweiradfahrern festzustellen. 		X	X			
Alkohol <ul style="list-style-type: none"> Eine Richtlinie in Erwägung ziehen, mit der die Alkoholkonzentration im gewerblichen Personen- und Güterverkehr und für Fahranfänger auf 0,2 ‰, reduziert wird, um so den negativen Auswirkungen von Trunkenheitsfahrten, insbesondere in diesen beiden Zielgruppen, Rechnung zu tragen. Nichtregierungsorganisationen (NGOs) weiterhin dabei unterstützen, die negativen Auswirkungen von Trunkenheitsfahrten insbesondere jungen Menschen zu verdeutlichen und neue EU-Mitgliedstaaten als Mitglieder zu gewinnen. Zusammen mit Wirtschaftsunternehmen eine Initiative ins Leben rufen, durch die Trunkenheitsfahrten im Rahmen eines Managementkonzeptes mit negativen beruflichen Konsequenzen sanktioniert werden. Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten in das „EU-Aktionsprogramm der Gemeinschaft in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz 2007 - 2012“ integrieren. In den Mitgliedstaaten auf eine standardisierte Definition (basierend auf Safety Net) der Begriffe Trunkenheitsfahrten, Alkoholunfälle und Verkehrstote hinwirken Auf ein europaweites Überwachungssystem zur Feststellung der Verbreitung von Trunkenheitsfahrten und/oder der Anzahl von Verkehrstoten bei Unfällen unter der Beteiligung von alkoholisierten Fahrern hinwirken. Dies sollte die Feststellung der Alkoholkonzentration bei allen Fahrern einschließen, die in einen tödlichen Verkehrsunfall verwickelt sind. 	X		X			

Maßnahmen - Verhalten	EU	Mitgliedstaaten	Kurzfristig 2010-2012	Mittelfristig 2012-2013	Langfristig 2015-2020	Seitenzahl
Rückhaltesysteme <ul style="list-style-type: none"> • Die Einführung eines Plans zur Beurteilung der Sicherheit von Rückhaltesystemen für Kinder (ähnlich EuroNCAP) auf EU-Ebene und eine Informationsweitergabe an Konsumenten (über Konsumentenorganisationen) fördern. • Jährliche Erfassung und Beobachtung der Entwicklung von Anschnallquoten, basierend auf SafetyNet-Standards, für die verschiedenen Insassenplätze (Fahrer, Front- und Fondpassagiere). • Erfassung von Quoten zur richtigen Sicherung von Kindern. • Eine gezielte Initiative zur Erhöhung der Anschnallquote und der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen in allen EU-Staaten starten. • Ein europäisches Konzept zur Helmsicherheit, basierend auf dem Model der EuroNCAP, entwickeln und es europaweit kommunizieren. • Bestrebungen der Mitgliedsstaaten, die Helmpflicht von Krad- und Kleinkraftradfahrern energischer durchzusetzen, unterstützen. 	X		X			
Drogen <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Verdachtskalenders „Drogenfahrten“, der Verhaltensmuster beschreibt, mit dem Gesundheitsämter in die Lage versetzt werden, die Auswirkungen von Medikationen auf die Fahrtüchtigkeit öffentlich zu kommunizieren und Ratschläge zu erteilen. • Wissenschaftliche Untersuchungen und den Austausch von bewährten Methoden (<i>best practice exchange</i>) zwischen EU-Mitgliedsstaaten zur Entwicklung von Drogen-Vortestverfahren für die Polizei fördern, die als Entscheidungshilfe dienen, ob und in welchem Maße ein Fahrer unter Drogeneinwirkung steht. • Auf eine angemessene Klassifizierung und Bezeichnung von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen, hinwirken. • Gewährleistung, dass (entsprechende) Testverfahren zur Untersuchung auf verbotene Substanzen bei Fahrern durchgeführt werden, die in einen tödlichen Verkehrsunfall verwickelt waren. 	X		X			
Im Zusammenhang mit der Arbeit stehende Verkehrssicherheitsmaßnahmen <ul style="list-style-type: none"> • ISO-Standard für Straßenverkehrssicherheits-Management-Systeme. • Beteiligung an regionalen und nationalen Verkehrssicherheits-Netzwerken und Bereitstellung von technischem Fachwissen. • Einbinden von Gemeinden und anderen Interessenverbänden in das Thema Verkehrssicherheitsarbeit. • Die Auswirkungen der Verkehrssicherheitsarbeit (einschließlich der finanziellen Belastungen durch Unfälle mit und ohne Personenschäden) auf Unternehmen bewerten und sich um die Reduzierung im Rahmen eines Managementkonzepts bemühen. • Erstellen einer Risikoanalyse und eines Aktionsprogramms für die Verkehrssicherheit, das auf den durch die Risikoanalyse identifizierten Prioritäten beruht, als Teil des Arbeitsschutzes. 	X		X			
Weitere kurzfristige Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines EU-Gesetzes, das die Mobilfunknutzung während der Fahrt (ohne und mit Freisprecheinrichtung) verbietet, in Erwägung ziehen. • Entwicklung von Methoden und Richtlinien für eine grundlegende Traumata-Versorgung und den Einsatz von Notfalldiensten. • Vereinheitlichung der Notfalltelefonnummer 112 vorantreiben. • EU-Mitgliedstaaten dabei unterstützen, effektive Systeme zur Meldung über Notfälle und zur Zusammenarbeit zu entwickeln sowie den weithin akzeptierten „Opferschutz“ zu fördern. • (Verkehrs-) Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer im Gesundheits-Kontext erhöhen. • Verkehrssicherheitsfragen in Flächennutzungs- und Verkehrsplanungen, insbesondere im Zusammenhang mit Stadtentwicklung, Wohnortbebauung und Zugang zu Verkehrsmitteln und Arbeitsstätten, integrieren • Gewährleisten, dass die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern integraler Bestandteil künftiger EU-Städtebau- und Mobilitätspolitik wird. 	X		X			

Maßnahmen - Verhalten	EU	Mitglied- staaten	Kurzfristig 2010-2012	Mittelfristig 2012-2013	Langfristig 2015-2020	Seiten- zahl
<ul style="list-style-type: none"> • Aufhellung des Dunkelfeldes bei Fußgänger- und Fahrradunfällen. • Unterstützung (auch finanziell) von Projekten zur Altersmobilität. • Einbeziehung älterer Menschen in verkehrspolitische Entwicklungen. • Verdeutlichen, dass die Rolle der Mediziner wichtig ist, da sie feststellen und festlegen, wie lange und unter welchen Umständen eine ältere Person weiter den Pkw nutzen kann. • Zur Risikoreduzierung von Wegeunfällen, Heimarbeitsplätze (Telearbeit) und Fahrgemeinschaften fördern. • Im Rahmen der unternehmerischen Sozialverantwortung sollte das Thema Verkehrssicherheit in diese Überlegungen unter den Gesichtspunkten Transparenz, Kohärenz und bewährte Methoden (best practice) einbezogen werden. • Entwicklung eines praxisorientierten Handbuchs oder Mitfinanzierung eines Trainings für Unternehmen und Firmen, die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Mitarbeitern bzw. Firmenfahrzeugen reduzieren wollen. 		X	X			

Maßnahmen - Verhalten	EU	Mitglied- staaten	Kurzfristig 2010-2012	Mittelfristig 2012-2013	Langfristig 2015-2020	Seiten- zahl
Andere Nicht-EU-Kurzzeit-Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> • Menschen dazu anregen, zu Fuß zu gehen und ein Fahrrad zu nutzen und dabei auf die Sicherheit der Straßenbenutzung abheben. • Einführung von gestaffelten Fahrerlaubnisklassen, um so den hohen Risiken, denen Fahranfänger ausgesetzt sind, zu begegnen. • Einführung eines speziellen Punktsystems, das Fahranfänger sanktioniert (Fahrverbot) oder durch den Abbau von Punkten begünstigt (Aufbauseminar, obligatorisches Bewusstseins-Training zur Verkehrsrisikoeinschätzung). • Den Ausbau, die Qualität und die Nutzung von öffentlichem Personenverkehr fördern. 		X	X			
Maßnahmen - Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Richtlinien zur Förderung von bewährten Methoden (best practice) für Verkehrsberuhigungen, basierend auf baulichen Maßnahmen wie Kreisverkehren, Straßenverengungen, Schikanen und Krefelder Kissen. • Den Einsatz der vier Instrumentarien der „EU-Richtlinie Sicherheit durch Infrastruktur“ durch alle EU Mitgliedstaaten im transeuropäischen Verkehrsnetz fördern: Road Safety Impact Assessments (Bewertungen von infrastrukturellen Planungsalternativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit), Road Safety Audit (Sicherheitsaudits - unabhängige technische Untersuchungen von infrastrukturellen Verkehrsprojekten), Network Safety Management (Unfallhäufungsmanagement und Sicherheitsanalysen des Straßennetzes) und Safety Inspections (Sicherheitsinspektionen im Rahmen der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten und Einleitung von kostengünstigen Maßnahmen). • Nutzung von Geldmitteln in der EU und in Drittländern zur konsequenten Umsetzung der vier Instrumentarien der EU-Richtlinie Sicherheit durch Infrastruktur. • Entwicklung von technischen Richtlinien für ein einheitliches und kostengünstiges Vorgehen in Bezug auf Unfallbrennpunkte. • Konzepte „selbsterklärende Straße“ und „verzeihender Straßenrand“ fördern. • Sicherere Gestaltung von Kreisverkehren insbesondere im Hinblick auf schwächere Verkehrsteilnehmer durch Verengung der Fahrbahnbreite, lang gezogene Auffahrten mit großem Winkel, bessere Beschilderung, Fahrbahnmarkierung und Sichtbarkeit. • Bereitstellen kürzerer und sicherer Wege für Fußgänger und Radfahrer (die Wege sollten direkt, und direkte Wege die sichersten sein). 	X		X			
	X	X	X	X		

Maßnahmen - Fahrzeugtechnologie	EU	Mitglieds Staaten	Kurzfristig 2010-2012	Mittelfristig 2012-2013	Langfristig 2015-2020	Seiten- zahl
Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Gesetze zu Geschwindigkeitsbegrenzern, wie sie bereits für den Schwerlast-, Kleinbus- und Kleintransporterverkehr bestehen. • Ausdehnung von „Intelligenten Geschwindigkeitsassistenten-Systemen“ (Intelligent Speed Assistance -ISA) auf alle Fahrzeugarten. 	X		X			
Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> • Annahme eines Gesetzes zur Einführung von „Intelligenten Geschwindigkeitsassistenten-Systemen“ für Pkw-Flotten. • Größere Verbreitung von „Intelligenten Geschwindigkeitsassistenten-Systemen“ auf Benutzergruppen wie staatlichen Dienstwagen-Flotten, Bussen für den Personenverkehr, Firmenwagen-Flotten und Leihwagen fördern. • Nutzung von „Black-Box-Systemen“ fördern, die Fahrzeugdaten vor und während eines Verkehrsunfalls aufzeichnen und es erlauben, nützliche Zusatzdaten zu erfassen. • Europäische Gesetzgebung zum Einbau von „Intelligenten-Geschwindigkeitsassistenten-Systemen schaffen und dafür ein Zulassungsverfahren durch amtliche Stellen vorsehen. 	X			X		
Alkohol <ul style="list-style-type: none"> • Europaweit geltende Standards für „Alco-lock-Systeme“ einführen und sicherstellen, dass Länder, die diese Technik einführen wollen, aber nicht über gesetzliche Regelungen verfügen, unterstützt werden. • Gesetzliche Regelung zur Sicherstellung einer hohen Zuverlässigkeitsrate bei „Alco-lock-Systemen“ schaffen. • Forschung anregen, die die Einbindung von „Alco-lock-Systemen“ in Rehabilitations-Programme untersucht (mit dem Ziel, eine Best-Practice-Übersicht zu erstellen). • Gesetzliche Verpflichtung zum Einbau von „Alco-lock-Systemen“ für den gewerblichen Güterverkehr und bei wiederholten Verstößen gegen Alkohol am Steuer schaffen. 	X X		X		X	
Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme <ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Regelungen schaffen, die sicherstellen, dass Neufahrzeuge standardmäßig mit besseren akustischen und optischen Erinnerungssignalen zur Gurnutzung im Front- und Rücksitzbereich ausgestattet werden. • Montagebefestigung durch ISOFIX-Kinderrückhaltesysteme und die Einrichtung einer dritter Möglichkeit zur Kindersicherung im Front- und Rücksitzbereich zu Voraussetzungen für die Erteilung von Bauartgenehmigungen beim Zulassungsverfahren machen. • Ein EU-Bewertungsraaster für Kinderrückhaltesysteme entwickeln und Konsumenten informieren (ähnlich EuroNCAP). • Intelligente Gurtsysteme für Busse und Reisebusse entwickeln, bei denen das Sitzen ohne Gurt unbequem ist. 	X X		X X			
Andere EU Kurzzeit-Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Unterbodenschutzes für alle neuen Lastkraftwagen. • Spurhalte-Systeme verpflichtend für alle Fahrzeuge einführen. • Intensivere Zusammenarbeit von Fahrzeugdesignern, Fahrzeugherstellern und Rettungsdiensten bei der Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien fördern, um so ein effektives Eingreifen ohne Risiko für Opfer und Retter zu ermöglichen. • E-Call (= intelligente Notrufsysteme) zur Zulassungsvoraussetzung für Bauartgenehmigungen machen. • Entwicklungen von aktiven und passiven Sicherheitstechnologien auf EU-Ebene beobachten und in Vorschriften zu EU-Bauartgenehmigungen aufzunehmen. • Finanzielle Unterstützung von Studien, die das Verletzungsrisiko durch Fahrzeugtypen mit bestimmten Frontpartien untersuchen, die durch Euro NCAP-Tests als scharfkantig identifiziert wurden. • Euro NCAP ermutigen, ihre neusten Erkenntnisse und ihr „Sternesystem“ für die Bewertung von Fahrzeugsicherheitstechnologie (wie Sicherheitsgurt-Warnsignale und Geschwindigkeitsbegrenzer) • Obligatorischer Euro NCAP-Test für alle neu auf dem europäischen Markt eingeführten Personenkraftwagen. • Gesetzliche Regelung zur Werbung für Fahrzeuge erlassen, die auf der CO2-Regelung basieren: Werbung sollte die Euro NCAP Sternbewertungen nennen. 	X X		X	X		