

# ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- Beitrag**    **40 Sicherheitstechnisches Recht bei Seilbahnen**  
Julia Konzett
- 50 Neues aus Brüssel**  
Othmar Thann
- Rechtsprechung**    **54** Kein subjektives Recht auf Anbringung  
zweisprachiger Hinweiszeichen
- 56** Prävalenz strafgesetzlicher Bestimmungen
- 58** Terroranschläge – Wegfall der Geschäftsgrundlage  
bei Reisevertrag
- 63** Ausreichende Absperrung einer Rodelbahn
- 65** Doppelbestrafungsverbot bei Verkehrsunfall in  
alkoholisiertem Zustand

Februar 2003

**02**  
**MANZ** 

**Redaktion**

Robert Dittrich  
Karl-Heinz Danzl  
Georg Kathrein  
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662

# Neues aus Brüssel

Von Othmar Thann<sup>1)</sup>

ZVR 2003/15

Art 70 ff EGV

Verkehrssicherheit,  
Unfalldatengenü-  
genüberstellung,  
Fahrzeugsicherheit – „Marco Polo“

Die Verkehrspolitik der EU ist derzeit etwas ins Stocken geraten – insb im Vergleich zu den im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“ formulierten ehrgeizigen Zielen nehmen sich die tatsächlich beschlossenen Vorhaben etwas mager aus. Ziel ist es ja, europaweit die Zahl der Opfer von Verkehrsunfällen, die derzeit bei 40.000 Getöteten pro Jahr liegt, zu halbieren.

## A. CARE

Ein Programm der Europäischen Union ist jedoch im letzten Halbjahr gut vorangekommen: CARE, die Gemeinschaftliche Datenbank über Verkehrsunfälle. Diese Sammlung von Daten über Unfälle im Straßenverkehr soll den Informations- und Erfahrungsaustausch in der EU fördern, sodass es den Staaten gemeinsam möglich ist, die Sicherheitsstandards im Straßenverkehr zu erhöhen. Hat die Datenbank ihre Rechtsgrundlage bereits in der Entscheidung des Rates 1993/704/EG vom 30. 11. 1993 (*Abl* 1993 L 329, 63), so hat es dennoch bis zum Juli 2002 gedauert, bis die Datenbank erstmals im Internet abrufbar zur Verfügung stand. Seitdem werden neue Statistiken auf dieser Homepage veröffentlicht, so zuletzt im Dezember 2002 die Gegenüberstellung der Unfälle in der Altersgruppe der 18–25-Jährigen, aufgeschlüsselt nach genauer Uhrzeit und Tag des Unfalles. Dadurch ist im Vergleich beispielsweise zu erkennen, dass die Unfallrate österr Verkehrsteilnehmer in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag weniger stark ansteigt als die Vergleichswerte vor allem in Frankreich und Spanien. Nähere Informationen: [http://www.europa.eu.int/comm/transport/home/care/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm), 1. 1. 2003.

## B. e-Safety

Die Arbeitsgruppe „e-Safety“, an der neben Vertretern der Europäischen Kommission auch Vertreter der Automobilindustrie, der Telekommunikationsindustrie und der Autofahrerklubs teilnahmen, legte im November 2002 ihren Endbericht vor. Es wurden dabei Vorschläge für eine „integrierte Lösung der Verkehrsprobleme“ ausgearbeitet, die durch den Einsatz von neuen Technologien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit führen sollen. Angeregt wurden insgesamt 28 Maßnahmen, darunter beispielsweise ein System „e-Call“, bei dem Fahrzeuge selbständig bei Unfällen sofort ein Notsignal mit genauem Standort an öffentliche Stellen weiterleiten oder „ADAS“, die „Advanced Driver Assistance Systems“. Diese Systeme sollen dem Lenker eines Fahrzeuges auch für ihn nicht sichtbare, weil beispielsweise hinter einer Kurve liegende, Gefahrenquellen mitteilen. Im Rahmen der Annahme des Endberichtes dieser Arbeitsgruppe wurden die nächsten Etappen der eSafety-Initiative beschlossen: diese umfas-

sen die Ausarbeitung einer Mitteilung der Kommission über Informations- und Kommunikations-Technologien für intelligente Fahrzeuge sowie die Einsetzung eines Forums eSafety. Nähere Informationen: [http://www.europa.eu.int/information\\_society/programmes/esafety/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm), 1. 1. 2003.

## C. NCAP

Für die Kommission der Europäischen Union spielt im Hinblick auf die Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr vor allem auch die Weiterentwicklung der Sicherheit der Fahrzeuge selbst eine große Rolle: Dies hat die Kommission im Rahmen des „Europäischen Netzwerks für Passive Fahrzeugsicherheit“ mitgeteilt und dabei bekannt gegeben, dass der EuroNCAP-Test weiter ausgedehnt werden sollte. So sollten insb die Testreihen erweitert werden um einen Frontalcrash bei vollständiger Überlapung der Fahrzeuge sowie Daten erhoben werden, inwiefern die Sicherheit vor inneren Kopfverletzungen und Schleudertraumata gewährleistet ist. Auch sollte die langfristige Vergleichbarkeit der Daten gesichert werden. Nähere Informationen: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com) sowie <http://europa.eu.int/comm/research/brite-eu/thematic/html/3b-5-01.html>, 1. 1. 2003.

## D. Verlagerung des Güterverkehrs

Der Verkehrsministerrat am 5./6. 12. 2002 brachte eine politische Einigung über den Richtlinienvorschlag der Kommission für eine VO des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (*Abl* 2002 C 126 E, 354), das sog „Marco-Polo“-Programm. Vorgesehen wurde ein Budget von 75 Mio Euro für den Zeitraum von 1. 1. 2003 bis 31. 12. 2006 zur Förderung von Projekten zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße zu umweltfreundlicheren Transportsystemen. Angestrebt ist, die gesamte erwartete Zunahme des Güterverkehrs bis 2010 von der Straße auf andere Verkehrsträger umzuleiten. Ein gemeinsamer Standpunkt ist für den nächsten Verkehrsministerrat geplant. Nähere Informationen: [http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/lt\\_28\\_en.html](http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/lt_28_en.html), 1. 1. 2003.

<sup>1)</sup> Mit freundlicher Unterstützung von Univ.-Ass. Dr. Herwig Hauenschild, Institut für Staats- und Verwaltungsrecht, Universität Wien – Juridicum.