

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

Dezember 2016

12

449 – 484

Beiträge

Aktuelle (Fort-)Entwicklungen beim Schmerzensgeld *Karl-Heinz Danzl* ➔ 456

Gesetze und ihre Geschichte: Das Schifffahrtsgesetz
Gerhard Muzak ➔ 452

Rechtsprechung

Trauer-/Schockschadenschmerzensgeld auch für Vater nach Totgeburt ➔ 462

Pistensicherung – Fangnetz vor scharfer Kurve *Robert Wallner* ➔ 468

Judikaturübersicht Verwaltung

**Straßenverkehrszeichen dürfen von bildlicher Darstellung
im Gesetz abweichen** ➔ 472

Kein Verkehrscoaching ohne Entziehung ➔ 474

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2016/2 ➔ 475

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Europäische Verkehrssicherheitspolitik bis 2020
Birgit Salamon, Armin Kaltenecker und Gerald Furian ➔ 480

Europäische Verkehrssicherheitspolitik bis 2020

Ein Ausblick auf die Themen und Aktivitäten der EU

ZVR 2016/213

Verkehrssicherheit;
Politik;
Europäische
Kommission

Straßenverkehrssicherheit wird auch in den nächsten Jahren eine wichtige Rolle spielen, sowohl in der europäischen als auch in der österreichischen Politik. Leitlinien, Programme und Erklärungen der Entscheidungsträger stecken dafür den Rahmen ab, eine konkrete Vorhersage des weiteren Vorgehens ist daraus aber nur schwer ableitbar. Die vorliegende Analyse von Rechtsakten, sonstigen Dokumenten und Expertenmeinungen ermöglicht jedoch eine zuverlässige und fundierte Einschätzung, welche Themen und Aktivitäten bis 2020 auf der Tagesordnung stehen werden.

Von Birgit Salamon, Armin Kaltenegger und Gerald Furian

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Ausblick auf die europäische Straßenverkehrspolitik
 1. Verkehrserziehung und Fahrausbildung
 2. Verstärkte Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften
 3. Sichere Straßenverkehrsinfrastruktur
 4. Sichere Fahrzeuge
 5. Nutzung moderner Technologie
 6. Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten
 7. Schwächere Straßenverkehrsteilnehmer
 8. Weitere Themenfelder
- C. Resümee und Auswirkungen auf Österreich

A. Einleitung

2015 kamen 26.313 Menschen auf den Straßen der EU ums Leben, in Österreich wurden 479 Verkehrstote verzeichnet. Trotz der in der Vergangenheit erzielten Erfolge besteht also nach wie vor Handlungsbedarf, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletz-

ten zu reduzieren. Auch in Zukunft wird sich daher Verkehrssicherheit auf der politischen Agenda der EU und ihrer Mitgliedstaaten 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.

Um ein klares Bild vom weiteren Vorgehen der EU in der Verkehrssicherheitspolitik zu erhalten, hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) Prof. Dr. *Matthias Gather* von der FH Erfurt beauftragt, eine Analyse der Politik der EU in den letzten Jahren durchzuführen.¹⁾ Auf Basis dieser Analyse wurde eine Prognose erstellt, welche Themen und Maßnahmen in der Politik bis

1) *Gather et al*, Strategische Themenschwerpunkte in der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik 2016–2020. KFV – Sicher Leben III (2016), abrufbar unter www.kfv.at/taetigkeitsfelder/publikationen/ (abgerufen am 6. 10. 2016). Mitarbeiter des Projektteams waren Prof. Dr. *Matthias Gather* (FH Erfurt, Deutschland), *Finn Aslaksen* (VISTA Utredning AS, Norwegen), Mag. *Gerald Furian*, MBA (KFV, Österreich), Dr. *Armin Kaltenegger* (KFV, Österreich), *Stephan Kritzing* (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).

2020 zu erwarten sind. Ziel war es, die Prognose so deutlich wie möglich zu gestalten, damit öffentliche und private Einrichtungen sowie maßgebliche Entscheidungsträger ihre eigenen Arbeitsprogramme, Budgets und Forschungsschwerpunkte darauf stützen können. Im Zentrum der Politikanalyse stand die EU selbst, daneben wurden ausgewählte europäische Länder einbezogen, die ein vergleichsweise hohes Verkehrssicherheitsniveau aufweisen (Schweden, Norwegen, Vereinigtes Königreich, Deutschland). Der vorliegende Beitrag widmet sich jedoch schwerpunktmäßig der europäischen Politik.

Grundlage der Analyse bildete eine strukturierte Auswertung von Dokumenten staatlicher und nichtstaatlicher Akteure mit Schwerpunkt auf den Jahren 2010–2015. Im Zentrum standen dabei naturgemäß Programme, die den Rahmen für die Verkehrssicherheitspolitik abstecken, wie insbesondere die Leitlinien der EU für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020²⁾ und deren Zwischenevaluierung.³⁾ Daneben wurden aber auch bereits beschlossene und im Entwurf vorliegende RL und VO der EU systematisch ausgewertet, die häufig konkrete Anweisungen an die Kommission für weitere Schritte enthalten – insbesondere Berichtspflichten, die mit einer Evaluierung und Weiterentwicklung des Rechtsakts einhergehen. Positionspapiere ausgewählter Institutionen, die auf europäischer Ebene agieren, wurden ebenfalls in die Analyse einbezogen, beispielsweise der ETSC (European Transport Safety Council), der FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes) und der CIECA (International Commission for Driver Testing). Zur Ergänzung der Dokumentenanalyse wurden Interviews mit Experten geführt, die über einen umfassenden Einblick in die aktuelle und zukünftige Politik verfügen. Auf europäischer Ebene waren dies Vertreter der EU-Kommission und des EU-Parlaments.⁴⁾

Aus der Dokumentenanalyse und den Interviews wurden Schlüsse für die Entwicklungen in der zweiten Hälfte des laufenden Jahrzehnts gezogen und Tätigkeitsfelder und Aktivitäten abgeleitet, die in den kommenden Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind.

B. Ausblick auf die europäische Straßenverkehrspolitik

Schlüsseldokument auf europäischer Ebene sind die Leitlinien der EU-Kommission für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020, die sieben Handlungsfelder festlegen. Diese Handlungsfelder wurden als Grundlage für die Strukturierung der Ergebnisse herangezogen. In den einzelnen Zielfeldern kann in den nächsten Jahren mit den im Folgenden angeführten Entwicklungen gerechnet werden.

1. Verkehrserziehung und Fahrausbildung

Im Bereich Verkehrserziehung und Fahrausbildung wird derzeit die **EU-FührerscheinRL**⁵⁾ evaluiert.⁶⁾ Inhalte der Evaluierung sind ua das Führerscheinmodell, das Klassensystem, die Regelungen für Fahrprüfer und das EU-Führerscheinnetzwerk RESPER. Die Ergebnisse sind voraussichtlich Anfang 2018 zu erwarten; Änderungen auf Basis der Evaluierung sind – mit entsprechender Vor-

laufzeit – wahrscheinlich. Für eine Regelung der Fahrausbildung und des Fahrlehrerwesens, die ebenfalls in der FührerscheinRL erfolgen könnte, liegen Vorschläge der CIECA auf dem Tisch.⁷⁾ Außerdem finanziert die Kommission eine Studie⁸⁾ zu den Themen Fahrausbildung (einschließlich der Anforderungen an Fahrlehrer), Fahrprüfung und gesundheitliche Eignung. Die Ergebnisse sollen der Kommission eine Einschätzung erlauben, in welcher Hinsicht Initiativen der EU sinnvoll wären.

Die **RL zur Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung**⁹⁾ wurde bereits evaluiert,¹⁰⁾ mögliche Änderungen werden derzeit von der Kommission geprüft. Hier könnte also bald ein Änderungsvorschlag der Kommission veröffentlicht werden.

2. Verstärkte Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften

Wichtige Themen im Bereich Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften sind auf EU-Ebene die internationale Strafverfolgung sowie fahrzeugseitige Maßnahmen, die für Regeleinhalten sorgen können. Darüber hinaus wird die EU eher nur durch Empfehlungen und den Austausch von Good Practice tätig werden.

Zur **RL über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**¹¹⁾ wurde im ersten Halbjahr 2016 eine von der Kommission in Auftrag gegebene Evaluierung abgeschlossen.¹²⁾ Die Evaluierung bestätigt, dass die RL durch eine bessere Durchsetzung von Verkehrsvorschriften zur Straßenverkehrssicherheit

2) 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 endg.

3) *Europäische Kommission* (Hrsg), Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011–2020 (2015).

4) 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.

5) RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v. 20. 12. 2006 über den Führerschein.

6) Die Evaluierung wird von der Universität Hasselt (Belgien) gemeinsam mit dem KFV, der Nationalen Technischen Universität Athen (Griechenland), der ETSC und der Österreichischen Staatsdruckerei durchgeführt. Call for tenders No. MOVE/C4/2016–100 – The implementation of Directive 2006/126/EC on driving licences, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/doc/specifications/2016/s077-135099-specifications.pdf> (abgerufen am 3. 10. 2016).

7) *CIECA* (Hrsg), Final Report. CIECA-RUE Road User Education Project (2015).

8) Call for tenders No. 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> (abgerufen am 3. 10. 2016).

9) 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.

10) *Panteia/Research & Mobility Leuven* (Hrsg), Ex-post evaluation study report. Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers (2014).

11) 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.

12) *Grimaldi Studio Legale* (Hrsg), 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 (2016).

beiträgt und nicht nur einen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, sondern auch die Einnahmen die Kosten übersteigen. Die Empfehlungen der Studie richten sich vor allem auf eine verbesserte Anwendung in den Mitgliedstaaten und effizientere Abläufe. Langfristig werden auch gesetzliche Änderungen empfohlen, insb eine Bewertung, ob mittels einer EU-weiten Regelung Fahrzeughalter in allen Mitgliedstaaten gezwungen werden könnten, die Identität des Fahrers bekannt zu geben.

Im Bereich Fahrzeugtechnologie wurden 2013 zwei wesentliche Untersuchungen veröffentlicht: Eine Studie¹³⁾ zur **RL über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für schwere Nutzfahrzeuge**¹⁴⁾ 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 Studie¹⁵⁾ über den **Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern** kommt ua zu dem Ergebnis, dass der Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten gefördert und ein Fokus auf eine Harmonisierung von technischen und grenzüberschreitenden Aspekten gelegt werden sollte. Mittlerweile wurden hier durch die Einführung des EU-weiten Führerscheincodes „69“ für Alkohol-Wegfahrsperrern Fortschritte erzielt.¹⁶⁾ Daneben empfiehlt die Studie die Erstellung von Leitlinien für den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern für Alkoholauffällige und die Beobachtung der weiteren technischen Entwicklung.

3. Sichere Straßenverkehrsinfrastruktur

Im Themenfeld sichere Straßenverkehrsinfrastruktur steht die **InfrastrukturRL**¹⁷⁾ im Zentrum, die einheitliche Verfahren für ein Sicherheitsmanagement der Straßenverkehrsinfrastruktur festlegt und für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen gilt, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind. Die Evaluierung¹⁸⁾ der RL aus 2014 regt ua eine Ausweitung auf alle Autobahnen an. Ein noch höherer Nutzen könnte durch eine verpflichtende Anwendung auf allen Straßen erreicht werden; allerdings wären damit auch hohe Kosten für die Mitgliedstaaten verbunden. Weitere Empfehlungen der Evaluierung sind eine stärkere Einbeziehung von Krafträdern sowie eine Unterstützung der Verbreitung von IVS-Anwendungen.¹⁹⁾ Die Kommission führt der-

zeit eine Folgenabschätzung (Impact Assessment) zu möglichen Änderungen durch; entsprechende Vorschläge könnten ab 2017 erfolgen.

Ebenfalls diesem Themenfeld zuzuordnen ist die **RL zur Tunnelsicherheit**,²⁰⁾ die wie die InfrastrukturRL bereits evaluiert²¹⁾ wurde. Abhängig vom laufenden Impact Assessment, dessen Ergebnisse Ende 2016 erwartet werden, könnten auch hier ab 2017 Änderungsvorschläge der Kommission veröffentlicht werden.

4. Sichere Fahrzeuge

Im Bereich der Kfz-Typengenehmigung, die in die Kompetenz der für den Binnenmarkt zuständigen DG GROW²²⁾ fällt, wird derzeit ein Bericht zur **VO über die Typgenehmigung von Kfz hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit**²³⁾ erstellt, der sich mit der Typengenehmigung verschiedener Fahrerassistenzsysteme befasst. Der Bericht soll Ende 2016 veröffentlicht werden, Empfehlungen für zukünftige Aktivitäten enthalten und Grundlage für weitergehende EU-weite Standards liefern.

Die RL aus dem 2014 beschlossenen sog „**Straßenverkehrsicherheitspaket**“ zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern,²⁴⁾ zum Zulassungsschein²⁵⁾ sowie zur technischen Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen²⁶⁾ müssen bis 2017 umgesetzt werden und sind ab 2018 auf nationaler Ebene anzuwenden. Auch die RL 2015/719/EU,²⁷⁾ die die RL 96/53/EG über Abmessungen und Gewichte von Bussen und Lkw abändert, ist von den Mitgliedstaaten bis 2017 umzusetzen und anzuwenden.

5. Nutzung moderner Technologie

Die Nutzung moderner Technologie wird in den nächsten Jahren zu einem der wichtigsten Handlungsfelder der EU. Im Zentrum stehen **C-ITS** (kooperative intelligente Verkehrssysteme), die der Kommunikation

13) *Transport & Mobility Leuven/TNO/CE Delft/TRT* (Hrsg), 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 (2013).

14) RL 92/6/EG des Rates v 10. 2. 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft. Die RL gilt für die Fahrzeugklassen M2, M3, N2 und N3.

15) *Econys/COWI* (Hrsg), Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices (2014).

16) 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.

17) RL 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 19. 11. 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur.

18) *Transport & Mobility Leuven/TRT/Prospex* (Hrsg), Study on the effectiveness and on the improvement of the EU legislative framework on road infrastructure safety management (Directive 2008/96/EC) (2014).

19) IVS = intelligente Verkehrssysteme.

20) RL 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 29. 4. 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz.

21) *ICF Consulting Services/TRT* (Hrsg), Study on the implementation and effects of Directive 2004/54/EC on minimum safety requirements for road tunnels in the trans-European road network (2015).

22) Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs.

23) VO (EG) 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.

24) 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.

25) 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.

26) 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.

27) 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.

von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) dienen. 2014 wurde die „C-ITS-Plattform“ ins Leben gerufen, die Anfang 2016 einen Bericht²⁸⁾ als Grundlage für einen Masterplan der Kommission für die Einführung von C-ITS vorlegte. Der Masterplan wird derzeit erarbeitet (Fertigstellung 2016) und soll Empfehlungen sowohl für die Aktivitäten der Kommission als auch für Aktivitäten der Mitgliedstaaten zur Einführung vernetzter Autos bis 2019 treffen. Die öffentliche Konsultation²⁹⁾ dazu wurde im September 2016 abgeschlossen. In einer Erklärung der europäischen Verkehrsminister³⁰⁾ wurde festgehalten, dass bis 2019 durch Schaffung entsprechender Vorschriften der Weg für automatisiertes Fahren in Europa bereitet werden soll.

Die **IVS-RL**,³¹⁾ die einen Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr festlegt, soll ebenfalls weiterentwickelt werden. Zu den in der RL als vorrangige Maßnahmen eingestuft IVS-Anwendungen wurden großteils bereits einheitliche Spezifikationen mittels delegierter VO festgelegt. Dies betrifft ua eCall (s auch unter Pkt 6.), sichere Lkw-Parkplätze und EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste. In einem Bericht³²⁾ über die Durchführung der IVS-RL sowie in einem Fortschrittsbericht³³⁾ zum IVS-Aktionsplan³⁴⁾ kam die Kommission 2014 zum Ergebnis, dass es nach einer Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen in einem zweiten Schritt notwendig sein werde, eine Überprüfung der RL und des Aktionsplans anzudenken und entsprechende Vorbereitungsarbeiten einzuleiten. Dabei seien insb die neuen langfristigen Trends wie die Nutzung des Crowdsourcings für Verkehrsdaten, automatisiertes Fahren und die Verbreitung kooperativer Dienste zu berücksichtigen; neben den derzeitigen vorrangigen Maßnahmen und Bereichen könnte es notwendig sein, weitere neue Prioritäten festzulegen.

6. Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten

Zentrale Maßnahme im Bereich der Notfalldienste ist die EU-weite Einführung des bordeigenen Notrufsystems **eCall**, das bei einem Unfall einen Notruf an die europaweite Notfallnummer 112 absetzt. Drei Rechtsakte wurden bereits erlassen: eine VO zur Typengenehmigung,³⁵⁾

die den Einbau in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab 2018 vorschreibt, ein Beschluss zur Einführung des eCall-Dienstes³⁶⁾ und eine auf der IVS-RL beruhende delegierte VO³⁷⁾ mit Spezifikationen für die Aufrüstung der Infrastrukturen der Notrufabfragestellen. In Art 12 der VO zur Typengenehmigung ist vorgesehen, dass die Kommission im Anschluss an eine umfassende Konsultation aller maßgeblichen Interessenträger und eine Studie zur Bewertung von Kosten und Nutzen die Notwendigkeit prüft, Anforderungen für eine interoperable, standardisierte, sichere und frei zugängliche Plattform festzulegen. Abhängig von den Ergebnissen soll spätestens am 9. 6. 2017 eine entsprechende Gesetzgebungsinitiative angenommen werden. Bis zum 31. 3. 2021 muss die Kommission einen Bewertungsbericht zu Ergebnissen und Verbreitung des eCall-Systems vorlegen und prüfen, ob der Anwendungsbereich auf weitere Fahrzeugkategorien ausgedehnt werden soll.

Während bislang der Fokus der Verkehrssicherheitspolitik vor allem auf im Straßenverkehr Getötete gelegt wurde, sollen künftig die **Schwerverletzten** stärker in den Mittelpunkt rücken. Daher wurde 2013 eine gemeinsame europäische Definition von schweren Verkehrsverletzungen vereinbart. Für 2014 wurde erstmals eine Zahl der auf Europas Straßen schwer Verletzten veröffentlicht: 135.000.³⁸⁾ Derzeit läuft eine Studie im Auftrag der Kommission mit Fokus auf schweren Verletzungen im Straßenverkehr und ersten Handlungsansätzen, deren Ergebnisse Ende 2016 vorliegen sollen.³⁹⁾ Sowohl NGOs wie die ETSC⁴⁰⁾ als auch das EU-Parlament⁴¹⁾ haben die Kommission bereits aufgefordert, nun endlich auch ein Reduktionsziel zu den Schwerverletzten festzusetzen.

7. Schwächere Straßenverkehrsteilnehmer

Die ETSC hat 2016 in einem Positionspapier⁴²⁾ die Neufassung der **VO, mit der technische Anforderungen an Kfz zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern festgelegt werden**,⁴³⁾ gefordert. Auch die Kommission hat sich die

28) *C-ITS Plattform* (Hrsg), Final Report (2016), <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf> (abgerufen am 3. 10. 2016).

29) Public consultation – The European Union C-ITS Initiative, http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2016-c-its-initiative_en.htm (abgerufen am 3. 10. 2016).

30) Erklärung von Amsterdam über Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren, unterzeichnet am 14. 4. 2016 im Rahmen des informellen Verkehrsministerrats. Vgl dazu *Thann*, Neues aus Brüssel, ZVR 2016/130.

31) 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.

32) Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, KOM(2014) 642 endg.

33) Commission Staff Working Document – Progress Report and review of the ITS action plan, SWD(2014) 320 endg.

34) Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa, KOM(2008) 886 endg.

35) VO (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates v 29. 4. 2015 über Anforderungen für die Typengenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der RL 2007/46/EG.

36) Beschluss 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 15. 5. 2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes.

37) VO (EU) 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.

38) Commission Staff Working Document – On the implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011–2020 – First milestone towards an injury strategy, SWD(2013) 94 endg; New statistics call for fresh efforts to save lives on EU roads, Presseausendung der Europäischen Kommission v 31. 3. 2016, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm (abgerufen am 3. 10. 2016).

39) Call for tenders No. MOVE C4/2015–162 – Study on serious Road Traffic Injuries in the EU, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/doc/specifications/2015/s085-150442-specifications.pdf> (abgerufen am 3. 10. 2016).

40) *European Transport Safety Council-ETSC* (Hrsg), An EU Target to reduce Seriously Injured on the Roads. Briefing – June 2016, http://etsc.eu/wp-content/uploads/Briefing-Serious-Injury-Target_June-2016-Briefing.pdf (abgerufen am 3. 10. 2016).

41) Schriftliche Erklärung des EU-Parlaments P8-DCL-2016–0004 (18. 1. 2016).

42) *ETSC* (Hrsg), Position Paper: Revision of Regulation 78/2009 on the protection of pedestrians and other vulnerable road users (2016), <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Pedestrian-Protection-78-2009-ETSC-Position-2016.pdf> (abgerufen am 3. 10. 2016).

43) VO (EG) 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates v 14. 1. 2009 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hin-

Weiterentwicklung technischer Normen für den Schutz schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer zum Ziel gesetzt. Es bleibt abzuwarten, ob die Revision der VO über die Typgenehmigung von Kfz hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (s oben Pkt 4) in diesem Bereich Änderungen bringen wird.

Die **Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmer** ist angesichts der demographischen Entwicklung ein zentrales Handlungsfeld. Dies wurde von der EU-Kommission erkannt und in den Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit festgehalten. Eine kürzlich abgeschlossene Studie⁴⁴⁾ empfiehlt Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Bewusstseinsbildung, Führerschein und medizinische Eignung sowie Fahrzeugtechnologie, insbesondere Fahrerassistenzsysteme. Die EU-Kommission könnte – neben der Förderung von Erfahrungsaustausch – im Bereich Fahrzeugtechnologie tätig werden. Auch führerscheinrechtliche Maßnahmen wie medizinische Tests und Befristung der Lenkberechtigung wären denkbar. Dazu besteht allerdings kein Einvernehmen in den Mitgliedstaaten, sodass nicht mit einer entsprechenden Regelung zu rechnen ist.

8. Weitere Themenfelder

Auch außerhalb der in den Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit festgesetzten sieben Ziele sind in den nächsten Jahren Aktivitäten zu erwarten. Zum Thema **Ablenkung** etwa werden Studien gefördert.⁴⁵⁾ Auch Themen wie E-Bikes, der Gender-Aspekt (höheres Risiko männlicher Verkehrsteilnehmer), die Harmonisierung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und die Einrichtung eines EU-Infrastruktur-Fonds für die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen könnten in den nächsten Jahren Bedeutung erlangen.

Anfang 2017 soll ein „**Straßenverkehrspaket**“ vorgelegt werden, dessen Gegenstand die Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Straßenverkehr, Beschäftigungsbedingungen von Lenkern sowie die Koordinie-

rung von Straßenverkehrssicherheitsaktivitäten sein sollen. Die Idee einer europäischen Straßenverkehrsgesetzagentur, die eine koordinierende Stellung einnehmen soll und ua eine kohärente Einhaltung bestehender Straßenverkehrsgesetzgebung gewährleisten könnte, wird allerdings von Seiten der Europäischen Kommission als wenig realistisch eingestuft.

C. Resümee und Auswirkungen auf Österreich

Die Analyse zeigt einerseits klare Schwerpunkte (Überarbeitung der FührerscheinRL, grenzüberschreitende Durchsetzung von Verkehrsvorschriften, C-ITS-Initiative, Weiterentwicklung der IVS-RL, Tunnelsicherheit sowie Roll-out des eCall-Notrufsystems), andererseits werden auch jene Bereiche deutlich, in denen klare und verbindliche Wegweisungen nicht erwartet werden dürfen (Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern, ältere Lenker, Ablenkung am Steuer, Harmonisierung von Straßenverkehrsvorschriften).

Weiters waren deutliche Hinweise auf die ansteigende Bedeutung von Gender-Aspekten in der Forschung sowie der standardmäßigen Auswertung Schwerverletzter als eigene Kategorie der Unfallstatistik auszumachen.

Für die österreichische Verkehrssicherheitsarbeit können damit Weichenstellungen politischer und programmatischer Natur getroffen werden und in der Forschungsförderung sollten entsprechende Zielsetzungen vorgegeben werden.

blick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der RL 2007/46/EG und zur Aufhebung der RL 2003/102/EG und 2005/66/EG.

44) *IMOB/NTUA/LAB/ERF* (Hrsg), ElderSafe – Risks and countermeasures for road traffic of elderly in Europe (2015).

45) Horizon 2020 RIA – Research and Innovation action, MG-3.5–2016, <https://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities/h2020/topics/mg-3.5–2016.html> (abgerufen am 3. 10. 2016).

→ In Kürze

Wohin geht die Europäische Union in Sachen Verkehrssicherheit, welchen Beitrag kann die österreichische Politik, Verwaltung und Forschung dazu leisten? Dieser Beitrag gibt eine Vorschau auf die zu erwartenden Entwicklungen bis 2020.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Birgit Salamon ist Juristin im Bereich Recht & Normen im KFV. E-Mail: birgit.salamon@kfv.at

Dr. Armin Kaltenecker ist Leiter des Bereichs Recht & Normen im KFV. E-Mail: armin.kaltenecker@kfv.at

Mag. Gerald Furian, MBA, ist Projektleiter im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV. E-Mail: gerald.furian@kfv.at

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Vom denselben Autoren erschienen (Auswahl):

Pilgerstorfer/Salamon, Ablenkung im Straßenverkehr – wie gefährlich sind Handy und Co am Steuer? ZVR 2016/103; *Knowles/Schneider/Salamon/Erler*, Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand, ZVR 2016/61; *Furian/Salamon*, Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich, ZVR 2015/134; *Salamon/Kaulich*, Alkohol-Wegfahrsperrern für alkoholauffällige Lenker, ZVR 2015/43; *Trischler/Salamon*, Schauplatz Schutzweg, ZVR 2014/214; *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick, ZVR 2013/118; *Kaltenecker*, Das Führerscheingesetz (FSG), ZVR 2014/148; *Kaltenecker*, Brauchen wir führerscheinrechtliche Maßnahmen für ältere Pkw-Lenker? ZVR 2012/119; *Kaltenecker*, Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in Österreich, ZVR 2011/202; *Kaltenecker*, 50 Jahre StVO, ZVR 2010/110; *Kaltenecker*, 10 Jahre Diversion – Auswirkungen auf das Führerscheinrecht, ZVR 2009/220; *Kaltenecker*, Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie, ZVR 2008/143; *Kaltenecker*, 10 Jahre Führerscheingesetz, ZVR 2007/226; *Kaltenecker*, Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit, ZVR 2006/15.

Links:

www.kfv.at/taetigkeitsfelder/publikationen/

