

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung und Möglichkeit im Rahmen des 2. Sachverständigentages bei Ihnen zu sprechen.

Im Jahr 2001 setzte sich die Europäische Kommission ein ehrgeiziges Ziel. Die Anzahl der Straßenverkehrstoten sollte in einem Zeitraum von 10 Jahren halbiert werden. Zum damaligen Zeitpunkt hieß dies von 40 000 Verkehrstoten pro Jahr 20 000 Leben zu retten. Durch die 2004 erfolgte Erweiterung haben sich die Ausgangszahlen auf 50 000 und 25 000 erhöht, das Ziel ist das gleiche geblieben. Seit 2001 konnte die jährliche Anzahl der Verkehrstoten auf 41 600 im Jahr 2005 gesenkt werden. Wenn wir weitermachen wie bisher werden wir das durch das Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik" gesetzte Ziel 25 000 Leben zu retten, verfehlen.

Ich beginne meine Ausführungen daher mit einer klaren Aussage: Wir müssen besser werden.

Warum ich das betone? Weil ich Ihnen damit zeige wie die Europäische Kommission die Herausforderung der Straßenverkehrssicherheit aufgreift. Solange Verkehrsteilnehmer auf unseren Straßen sterben, sei es wegen unzureichender Infrastruktur, sei es wegen unzureichender Technik oder sei es wegen unangepasstem Verhalten, können wir nicht zufrieden sein.

Die genannten Zahlen verdeutlichen auch, dass für das gesetzte Ziel die Anzahl der Verkehrstoten zu halbieren weitere Anstrengungen erforderlich sind. Wir müssen auch schneller werden als bisher.

Wir sind jedoch auf dem richtigen Weg. Seit Verabschiedung des Weißbuchs ist die Anzahl der Verkehrstoten im Schnitt jedes Jahr um 5% gefallen. In den Jahren zuvor waren es lediglich 2%. Auch die Anzahl der Unfälle ist seit Verabschiedung des Weißbuchs im Schnitt um 4 bis 5 % pro Jahr gefallen.

Verschiedene Aktivitäten wurden seitens der Europäischen Kommission ergriffen:

- Die Richtlinie zur Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen wurde verabschiedet. Als Beispiel für die Bedeutung mag Schweden dienen, wo die Gurtanlegequote in ganz Europa am höchsten ist (95 %), und die Hälfte der bei Unfällen getöteten Personen nicht angeschnallt war.
- Richtlinien zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen wurden verabschiedet. Die systematische Umsetzung von Konzepten für eine Fahrzeugfront, von der geringere Gefahren für Fußgänger und Radfahrer ausgehen, könnte 2000 Leben retten.
- Im Laufe dieses Jahres wird voraussichtlich die 3. Führerscheinrichtlinie angenommen werden, mit der Führerscheine weniger anfällig für Fälschungen werden, die Fahrzeugklassen harmonisiert und der Ausbildungsstand europaweit angehoben wird.

Dies sind nur ein paar von über 30 verschiedenen Gesetzgebungs- und Kommunikationsvorhaben, die seit Verabschiedung des Weißbuchs vorgeschlagen und veröffentlicht wurden. Weitere Gesetzgebung, etwa über Infrastruktur, Durchsetzung von Rechtsakten, Spiegel gegen den "Toten Winkel" und Tagfahrlicht ist in Vorbereitung.

Verschiedene Kampagnen wie "Eurobob" oder die "Europäische Nacht ohne Unfälle" wurden etabliert. Damit unterstützt die Europäische Kommission Maßnahmen, die sich an das Fahrverhalten richten und die dringendsten Probleme aufgreifen.

Die Durchsetzung des bestehenden Rechts wurde durch internationale Kooperation verstärkt. In einem geeinten Europa darf sich niemand darauf verlassen, dass Verstöße gegen die Verkehrsregeln in einem anderen Mitgliedstaat folgenlos bleiben. Dieses Themen behandelt die Kommissionsempfehlung 2004/345/EG zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit oder der Rahmenbeschluss 2005/214/JI

über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen.

Die Ziele der Straßenverkehrssicherheit können jedoch nicht allein durch Behörden erreicht werden.

Straßenverkehrssicherheit ist eine gemeinsame Herausforderung, die von allen Beteiligten angenommen werden muss. Die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit ist daher Aufruf und Anstoß für alle gesellschaftlichen Gruppierungen, einen konkreten Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Europa zu leisten. Alle Betroffenen (Institutionen, Vereinigungen und Unternehmen) haben durch die Charta die Möglichkeit, Ideen und Praktiken für ganz Europa auszutauschen, so dass alle Betroffenen voneinander lernen können und Anregungen dazu erhalten, wie die Situation auf den Strassen Europas verbessert werden kann

Des Weiteren ist der Dialog mit der Industrie wichtig. Um mit einem integrierten Ansatz die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie eingehend zu analysieren wurde die hochrangigen Gruppe CARS 21 eingesetzt. Ein Aspekt ist die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.

Was bleibt in dem Mitgliedstaaten zu tun? Die Hauptgründe für tödliche Verkehrsunfälle bleiben Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, Alkohol und das Versäumen Helme und Sicherheitsgurte zu tragen. In einigen Mitgliedstaaten ist Alkohol im Straßenverkehr das vorherrschende Problem, in anderen ist die Gurtanlagequote noch immer erschreckend niedrig. Wieder andere Mitgliedstaaten haben hohe Unfallzahlen bei Fußgängern und Fahrradfahren. Jeder Mitgliedstaat kennt seine Probleme und muss sie in Angriff nehmen, die Europäische Kommission kann durch Koordination und Informationsaustausch Hilfestellung geben.

Wichtige und bedeutsame Hilfe können aber auch verbesserte Sicherheitsausstattungen in den Autos sein. Dazu gehören Airbag, ABS, ESP

und ähnliche Sicherheitsausstattungen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich die deutsche Initiative, seit 1. April 2006 bei der technischen Hauptuntersuchung erstmals auch sicherheitsrelevante elektronische Bauteile zu überprüfen. Bei der Aufklärung der Kraftfahrer über technische Entwicklungen haben die Sachverständigen die einzigartige Gelegenheit Fahrzeughalter über die Sicherheitsausstattung Ihres Autos und den Stand der Technik zu informieren. Niemand sonst hat die Möglichkeit mit den Kraftfahrzeughaltern so direkt und individuell in Kontakt zu treten.

Die Europäische Kommission schätzt den Beitrag, den insbesondere die Sachverständigen leisten können. Wir brauchen die Informationen von Experten die einen substantiellen Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit leisten. Die Sachverständigen sind entsprechend eingeladen, aktiv an der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mitzuarbeiten und ihre Kenntnisse den Bürgern und Behörden über die reine Begutachtung hinaus mitzuteilen.