

## Manifest für die Wahlen zum Europäischen Parlament 2019

Brussels 15. May 2019

Die Europäische Kommission hatte vor Kurzem für 2018 die Zahlen der Verkehrstoten und Schwerverletzten in der Europäischen Union veröffentlicht. Im Jahr 2018 gab es in der EU (28) rund 25.100 Verkehrstote. Das zeigt mit durchschnittlich 49 Verkehrstoten pro Million Einwohner auf, dass die europäischen Straßen bei Weitem die sichersten der Welt sind. Aber es zeigt auch, dass wir unser Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, kaum noch erreichen können.

FEVR, seit 1991 die Stimme der europäischen Verkehrstopfer, bittet Sie als zukünftige Mitglieder des Europäischen Parlaments, die folgenden 10 wichtigsten Verkehrssicherheitsthemen in Ihre Prioritätenliste für Ihr künftiges Mandat aufzunehmen.

### 1. Es ist kein Unfall!

Die Verkehrssicherheit ist eine gemeinsame Verantwortung. Die Verringerung der Risiken in den weltweiten Straßenverkehrssystemen erfordert Engagement und fundierte Entscheidungen der EU-Gremien. Unfälle passieren, Straßenverkehrsunfälle sind allerdings absehbar und können vermieden werden. Deshalb ist es notwendig, dass wir von Kollisionen oder Crash anstatt von Unfällen sprechen.

### 2. Fußgänger

Die getöteten Fußgänger machten fast 21% aller Verkehrstoten aus. Millionen von Fußgängern sind zwar nicht tödlich verletzt - aber teilweise von dauerhaften Behinderungen betroffen. Die Hauptrisiken für Fußgänger sind gut dokumentiert, und sie beinhalten Fragen im Zusammenhang mit einer Vielzahl von Faktoren: Hinsichtlich des Fahrerhaltens, insbesondere in Bezug auf unangepasste Geschwindigkeit und Fahren unter Alkohol; der Infrastruktur fehlen häufig spezielle Einrichtungen für Fußgänger wie Gehwege, Fußgängerüberwege und Querungshilfen in Form von Mittelinseln; Fahrzeuge mit massive Fahrzeugfronten, geben nicht ausreichend nach, wenn ein Zusammenprall mit Fußgängern erfolgt.

### **3. Radfahrer**

Radfahrer sind generell ungeschützt und im Verkehr gefährdet. Das Fehlen sicherer Radwege ist ein wesentlicher Grund für Verletzungen. Der Mangel an sicheren Radwegen ist ein wesentlicher Grund für die Verletzungen. Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ist ein wesentlicher Faktor, um das Fahrradfahren sicherer zu machen. Fahrradroutes sollten zweckmäßige Netze bilden, die Orte verbinden, an denen Menschen leben und arbeiten sowie den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Da aktives Radfahren aus Gesundheits-, Umwelt-, Stau- und anderen Gründen gefordert wird, ist die Sicherheit des Radverkehrs ein Muss für die Verkehrssicherheitsmaßnahmen des neuen EP und muss vordringlich angegangen werden.

### **4. Aktive Mobilität**

In den letzten Jahren hat die Benutzung von Pedelecs in Europa zugenommen und wird voraussichtlich weiter zunehmen, insbesondere für den Einsatz auf längeren Strecken und bei älteren Fahrern.

Es gibt leistungsfähigere S-Pedelecs und E-Bikes (Mofas mit Elektroantrieb) sowie Quaddräder, E-Roller, Elnäder, Lastenräder zur Kinderbeförderung und E-Scooter auf öffentlichen Straßen. Das EP sollte Empfehlungen geben und Vorschriften entwickeln, wie diese neuen Elektrofahrzeuge verwendet werden sollten, um andere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, und insbesondere Kinder, ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, nicht zu gefährden.

### **5. Multimodalität - Mobilität der Zukunft**

Die Europäische Union muss ein höchstmögliches Sicherheitsniveau für automatisierte Fahrzeuge anstreben, das zumindest die gleiche Sicherheit bieten, wie die sichersten Fahrer auf den heutigen Straßen. Die Schaffung eines harmonisierten Rechtsrahmens wäre eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung des automatisierten Fahrens. Der Vorschlag der Allgemeinen Sicherheitsverordnung 5 für Kraftfahrzeuge enthält bereits eine Bestimmung, die es der Kommission ermöglichen würde, die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von automatisierten Fahrzeugen festzulegen. Die Zukunft der Mobilität ist auch ein multimodaler Wandel, bei dem sich alle Formen der Mobilität gegenseitig ergänzen - Gehen, Radfahren und der öffentliche Verkehr sollten nicht mehr als zweitrangige Form der Mobilität von Menschen betrachtet werden.

## 6. Verkehrssicherheitsprogramme

Die EU hat sich ein neues Ziel gesteckt, um die Anzahl der Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren. Vorrangige Maßnahmen zur Reduzierung schwerer Verletzungen beinhalten Maßnahmen in städtischen Gebieten, da diese hier häufig auftreten. Dazu könnte auch die Verabschiedung von EU-Leitlinien zur Unterstützung bewährter Praktiken bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gehören. Die neuen Mitglieder des Europäischen Parlaments sollten die Entwicklung eines in sich schlüssigen und umfassenden EU-Rechtsrahmens für die Straßenverkehrssicherheit vorantreiben. Verabschieden Sie EU-Leitlinien zur Förderung bewährter Praktiken bei infrastruktureller Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Kreisverkehre, Straßeneinengungen, Schikanen, Aufpflasterungen und anderen Verkehrstechniken zur Verkehrsberuhigung, um ein flächendeckendes städtisches Sicherheitsmanagement zu unterstützen. Die EU sollte sich auch bemühen, die Qualität der Führerscheinaus- und -fortbildungssysteme zu verbessern, wobei der Schwerpunkt bei jungen Fahranfängern liegen sollte.

## 7. Strafverfolgungs- und Verkehrssicherheitsvorschriften

Ermutigung der Mitgliedstaaten, ein Punktesystem einzurichten und umzusetzen, das eine Reihe von festgelegten Sanktionen - mindestens für die acht schwerwiegendsten Verstöße im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit - enthält, die in der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Rates zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten enthalten sind. Anpassung der bestehenden EU-Verfahren zur Rechtshilfe bei grenzüberschreitenden Straßenverkehrsdelikten. Neufassung des Rahmenbeschlusses 2005/214, um zivil- und verwaltungsrechtliche Straftaten einzubeziehen, da dies einen wichtigen letzten Schritt in der Vollstreckungskette darstellen würde. Null Toleranz gegenüber Alkohol und Drogenfahrten durch die Verabschiedung einer gemeinsamen Norm für die Verfolgung von Drogen und Alkohol im Straßenverkehr in Form einer neuen Empfehlung der EG.

## 8. Reaktionen nach der Kollision

Medizinische Versorgung, Unfallursachenermittlung und faire Gerichtsverfahren sind die drei Schlüsselthemen für die Bearbeitungsschritte nach einer Kollision. Alle europäischen Mitgliedstaaten sollten gleich hohe Standards für Rettung, Krankenhausversorgung und langfristige Rehabilitation nach einer Straßenkollision anbieten. Das Europäische Parlament sollte die EU-Mitgliedstaaten ermutigen, eine effektive Aufnahme von Notrufen und Zusammenarbeit zwischen den Einsatzzentralen, den schnellen Transport von qualifiziertem Rettungspersonal, die Koordinierung zwischen den Einsatzkräften vor Ort, die Behandlung und Stabilisierung des Verletzten sowie die unverzügliche Bergung und Verlegung in eine geeignete Einrichtung des Gesundheitswesens zu entwickeln.

## 9. Wir leben Vision Zero

Das FEVR-Programm "We Live VISION ZERO" wurde anlässlich des Weltgedenktes für die Verkehrstopfer 2017 in Slowenien geboren. Das FEVR "We Live VISION ZERO"- Programm betont die persönliche Verantwortung jedes Einzelnen dieser Welt für ein sicheres Straßennetz auf der ganzen Welt. Durch die Ausstellung eines Zertifikats für die von seinen Mitgliedern und anderen Organisationen durchgeführten Aktivitäten und Programme, die sie zu deren Förderung in ihren jeweiligen Ländern autorisieren. Die Hauptziele des Programms sind:

- Beseitigung der Ursachen der Verkehrsunfälle
- Anbieten von Hilfe und Unterstützung für Verkehrstopfer (Reaktionen nach der Kollision)
- Förderung des persönlichen Beitrags jedes Einzelnen als Person, Familienmitglied, Mitarbeiter, Einwohner, Bürger etc.

## 10. Welttag des Gedenkens

Der Weltgedenktag für die Opfer des Straßenverkehrs (#WDoR), den die FEVR vor 25 Jahren ins Leben rief, wird jedes Jahr am dritten November-Sonntag begangen - zum Gedenken an die vielen Millionen Toten und Verletzten auf den Straßen der Welt, ihren Angehörigen und viele andere Betroffenen, sowie zum Nachdenken über die enorme Last und die Kosten dieser täglich anhaltenden Katastrophe.

Die Europäische Kommission unterstützt diesen Gedenktag, der auch in den Verkehrssicherheitsbericht 2010-2020 des Parlaments aufgenommen wurde (12. Aufforderung der Kommission und der Mitgliedstaaten, den dritten Sonntag im November offiziell als Weltgedenktag für die Opfer des Straßenverkehrs anzuerkennen, so wie dies die Vereinten Nationen und die Weltgesundheitsorganisation bereits getan haben, um die Öffentlichkeit auf dieses Problem aufmerksam zu machen.) Wir möchten Sie als Europaabgeordnete bitten, diesen Gedenktag weiterhin zu unterstützen.

Die Entscheidungen zu Gesetzesvorhaben des Europäischen Parlaments zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und ihrer weiteren Umsetzung sowie die Entwicklung neuer Rechtsvorschriften in diesem Bereich werden im Zeitraum 2019-2024 von neu gewählten Abgeordneten getroffen. Die Europäische Union hat die Macht, das Leben zum Besseren zu verändern und die Situation aller Verkehrsteilnehmer in den Mitgliedstaaten und darüber hinaus zu verbessern. Die gewählten Abgeordneten des Europäischen Parlaments müssen 2019 die Führung übernehmen. Sie müssen schlüssig und umfassend handeln, mit einer langfristige Vision für alle Verkehrsteilnehmer die Rechte in die Realität umsetzen und künftige Reformen zur Entwicklung neuer innovativer und innovativer Ansätze für die Straßenverkehrssicherheit in Betracht ziehen zur Unterstützung der Opfer und der Gerechtigkeit.