

Sonderbericht

Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Zeit, einen Gang zuzulegen



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF

Inhalt

	Ziffer
Zusammenfassung	I - VIII
Einleitung	01 - 16
Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein wichtiges gesellschaftliches Thema	01 - 09
Straßenverkehrsunfälle sind eine häufige Ursache für vorzeitige Todesfälle in der EU	01 - 03
Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist für ungeschützte Verkehrsteilnehmer höher, und es bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen und den Mitgliedstaaten	04 - 06
Der Safe-System-Ansatz ist ein globales Konzept	07 - 09
Aufgaben und Zuständigkeiten in der EU	10 - 12
Der politische und rechtliche Rahmen der EU für die Straßenverkehrssicherheit	13 - 14
EU-Mittel für Projekte, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen	15 - 16
Prüfungsumfang und Prüfungsansatz	17 - 23
Bemerkungen	24 - 102
Der Safe-System-Ansatz der EU ist umfassend, aber die Kommission trifft auf Herausforderungen bei der Überwachung der Fortschritte der Mitgliedstaaten	24 - 41
Der Safe-System-Ansatz der EU ist umfassend und setzt ehrgeizige Ziele	26 - 27
Die Kommission hat die Beiträge der nationalen Strategien zur Verwirklichung der EU-Ziele noch nicht bewertet	28 - 31
Die Leistung der Mitgliedstaaten wird noch nicht wirksam überwacht	32 - 34
Die Daten der Mitgliedstaaten über schwere Verletzungen sind noch nicht vergleichbar, die Daten über Todesfälle hingegen schon	35 - 37
Ohne schnellere Fortschritte in der EU werden die Ziele für 2030 und 2050 nicht erreicht	38 - 41

Die EU-Maßnahmen im Rahmen der Säulen "Straßennutzung", "Fahrzeuge" und "Infrastruktur" decken nicht alle Risikobereiche ab und sind unzureichend integriert 42 - 82

Nicht alle Hauptursachen von Unfällen werden auf EU-Ebene behandelt, und die Überwachung der Durchsetzungsstrategien der Mitgliedstaaten durch die Kommission ist begrenzt 44 - 56

Fahrzeuge fallen unter einen standardisierten Rahmen auf EU-Ebene, doch eine alternde Fahrzeugflotte begrenzt dessen Auswirkungen 57 - 64

Die nationalen Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit der Infrastruktur sind unterschiedlich komplex, und die Anforderungen der EU erstrecken sich nicht auf die Infrastrukturen mit den meisten tödlichen Unfällen 65 - 75

Neue Herausforderungen erfordern eine weitere Integration der Maßnahmen der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 76 - 82

Die Erreichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit war kein zentrales Kriterium für die Projektauswahl und die Überwachungsindikatoren 83 - 102

Die Straßenverkehrssicherheit war kein zentrales Kriterium bei der Auswahl von Infrastrukturprojekten mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 85 - 91

Von der EU kofinanzierte Projekte, die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit verfolgen, mussten weder ihren potenziellen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit abschätzen noch entsprechende Wirkungsindikatoren entwickeln 92 - 98

Im Zeitraum 2021–2027 stehen möglicherweise weniger Kohäsionsmittel für die Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung, doch eine neue Konditionalität ist ein erster Schritt hin zu einer besseren Ausrichtung 99 - 102

Schlussfolgerungen und Empfehlungen 103 - 113

Anhänge

Anhang I – Beispiele für Maßnahmen im Rahmen der einzelnen Säulen des Safe-System-Ansatzes der Vereinten Nationen

Anhang II – Entwicklung der Ziele der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit seit 2001

Anhang III – EU-Rechtsrahmen für die vom Hof geprüften Säulen des Safe-System-Ansatzes

Anhang IV – Liste der von der EU kofinanzierten Projekte in der Prüfungsstichprobe

Anhang V – Überblick über die nationalen Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Anhang VI – Vergleich der nationalen Geschwindigkeitsbegrenzungen mit den in einer internationalen Studie empfohlenen Geschwindigkeiten

Anhang VII – Rechtsstatus von E-Scootern in 15 EU-Mitgliedstaaten

Abkürzungen

Glossar

Antworten der Kommission

Zeitschiene

Prüfungsteam

Zusammenfassung

I Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein wichtiges gesellschaftliches Thema. Im Jahr 2022 wurden 20 640 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen in der EU getötet, wobei Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer besonders gefährdet waren. Die Straßenverkehrssicherheit fällt in die geteilte Zuständigkeit der EU und ihrer Mitgliedstaaten, wenngleich die Verantwortung für die vollständige Umsetzung einiger Maßnahmen, die die Straßenverkehrssicherheit unmittelbar verbessern könnten, bei den nationalen Behörden liegt. Aufgabe der Kommission ist es, die Tätigkeiten auf EU-Ebene zu koordinieren, insbesondere wenn sie grenzüberschreitende Auswirkungen haben.

II Im Jahr 2018 legte die EU die derzeitigen Ziele fest, die Zahl der Straßenverkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 im Vergleich zu 2019 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken. Um diese Ziele zu erreichen, stützte sich die Kommission bei ihrer Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auf den Safe-System-Ansatz der EU, der mehrere Säulen umfasst, um sicherzustellen, dass im Falle des Scheiterns eines Elements ein anderes einen Ausgleich gewährleistet. Schätzungen des Hofes zufolge wurden für den vergangenen Zeitraum 2014–2020 aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, dem Kohäsionsfonds und der Fazilität "Connecting Europe" EU-Mittel in Höhe von insgesamt rund 6,6 Milliarden Euro für Projekte zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit bereitgestellt.

III Zu diesem Zeitpunkt, an dem fast die Hälfte der Zeit des aktuellen politischen Rahmens für 2021–2030 verstrichen ist, bewertete der Hof, ob die Kommission bei der Einführung des Safe-System-Ansatzes der EU und bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung der Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2030 und 2050 wirksam gewesen war. In Bezug auf die Governance-Säule des Safe-System-Ansatzes untersuchte der Hof, ob der Ansatz umfassend war und ob die Kommission die Beiträge der Mitgliedstaaten zu den EU-Zielen wirksam überwachte. Der Hof bewertete auch, ob die Kommission in Bezug auf die Säulen Straßennutzung, Fahrzeuge und Infrastruktur geeignete Maßnahmen ergriffen hatte. Schließlich untersuchte der Hof bezüglich der Säule für finanzielle Unterstützung, ob sich die Auswahl der von der EU im Zeitraum 2014–2020 kofinanzierten Projekte und die Gestaltung der Indikatoren schwerpunktmäßig auf die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit bezogen. Der Hof führte seine Prüfung in vier Mitgliedstaaten durch und untersuchte eine Stichprobe von 13 Projekten.

IV Insgesamt kommt der Hof zu dem Schluss, dass die Kommission einen umfassenden Safe-System-Ansatz für die EU mit ambitionierten Zielen für 2030 und 2050 geschaffen hat. Der Hof stellte in Bezug auf die Maßnahmen der Kommission jedoch Mängel fest. Angesichts des derzeitigen Stands der Fortschritte und ohne zusätzliche Anstrengungen der EU und der Mitgliedstaaten ist es darüber hinaus unwahrscheinlich, dass diese Ziele erreicht werden.

V In Bezug auf die **Säule "Governance"** stellte der Hof fest, dass die Kommission noch keine Bewertung vorgenommen hatte, inwieweit die von den Mitgliedstaaten geplanten Bemühungen zur Erreichung der Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beitragen. Zwar haben fast alle Mitgliedstaaten Ziele für die Halbierung von Todesfällen und Schwerverletzten festgelegt, doch waren die nationalen Strategien unterschiedlich komplex. Darüber hinaus sind weitere Schritte erforderlich, um die Leistung der Mitgliedstaaten wirksam zu überwachen. Der Hof stellte auch Probleme bezüglich der Vergleichbarkeit fest, die die Erhebung von Daten über schwere Verletzungen durch die Mitgliedstaaten und die Übermittlung dieser Daten an die Kommission betrafen.

VI Der Hof stellte ferner fest, dass die **Säule "Straßennutzung"** auf EU-Ebene nicht alle Hauptrisikobereiche in gleichem Maße abdeckte und dass die Rolle der Kommission bei der Überwachung nationaler Durchsetzungskonzepte begrenzt war. Zwar gab es für die **Säule "Fahrzeuge"** auf EU-Ebene einen standardisierten Rahmen für Neufahrzeuge, doch waren dessen Auswirkungen begrenzt, da die Fahrzeugflotten der Mitgliedstaaten altern. Die Verfahren der Mitgliedstaaten im Rahmen der **Säule "Infrastruktur"**, einschließlich der Verfahren zur Ermittlung gefährlicher Abschnitte und von Unfallursachen, waren unterschiedlich komplex. Mit den EU-Rechtsvorschriften in diesem Bereich wurden gemeinsame Grundsätze und Verfahren eingeführt, aber ihr Geltungsbereich erstreckte sich nicht auf die Infrastrukturen, die mit den meisten Todesfällen in Verbindung gebracht werden, wie z. B. städtische Gebiete, Nebenstraßen außerhalb städtischer Gebiete und Radwege. Schließlich stellte der Hof fest, dass neue Herausforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (wie persönliche Mobilitätshilfen und autonome Fahrzeuge) bei den Maßnahmen der Kommission im Rahmen dieser drei Säulen ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

VII In Bezug auf die **Säule "finanzielle Unterstützung"** stellte der Hof fest, dass die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2014–2020 kein zentrales Kriterium bei der Auswahl von Projekten mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit war, da sie mit anderen Prioritäten (wie besserer Erreichbarkeit und umweltfreundlicherem Verkehr) im Wettbewerb stand. Bei den meisten geprüften Projekten zielten die Auswahlkriterien nicht auf die Straßennetzabschnitte mit der höchsten Anzahl von Unfällen oder Todesfällen ab, und es wurden keine Kriterien für die Gestaltung der Straßenverkehrssicherheit festgelegt. Darüber hinaus bestand im Rahmen der von der EU kofinanzierten Projekte keine Verpflichtung, eine Schätzung ihres potenziellen Beitrags zur Straßenverkehrssicherheit vorzunehmen oder entsprechende Wirkungsindikatoren festzulegen. Im Zeitraum 2021–2027 könnten die Mittel der Kohäsionspolitik für künftige Projekte zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit reduziert werden, sofern keine strengen Vorschriften in Bezug auf die Priorisierung festgelegt werden, um dieses Ziel zu erreichen.

VIII Auf der Grundlage dieser Schlussfolgerungen empfiehlt der Hof der Kommission,

- 1) die Berichterstattung über schwere Verletzungen zu verbessern und Leistungsziele festzulegen;
- 2) einen stärkeren Schwerpunkt auf die Unfallursachen zu legen und weitere Leitlinien für alle Risikobereiche einzuführen;
- 3) eine klarere Priorisierung und eine nachträgliche Bewertung der von der EU kofinanzierten Projekte mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit ins Auge zu fassen.

Einleitung

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein wichtiges gesellschaftliches Thema

Straßenverkehrsunfälle sind eine häufige Ursache für vorzeitige Todesfälle in der EU

01 In der EU sind Straßenverkehrsunfälle eine häufige Ursache für vorzeitige Todesfälle: Im Jahr 2022 wurden 20 640 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen getötet¹. Darüber hinaus wird geschätzt, dass für jeden Todesfall in der EU fünf weitere Menschen schwere Verletzungen mit lebensverändernden Folgen erleiden².

02 In absoluten Zahlen kostet der Straßenverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln die meisten menschliche Leben. In den Jahren 2016 bis 2020 betrug die Zahl der Straßenverkehrstoten in der EU, ohne Berücksichtigung des Vereinigten Königreichs, durchschnittlich 22 420 pro Jahr – im Vergleich zu 19 Verkehrstoten im Eisenbahnverkehr. Der letzte tödliche Flugunfall, an dem ein EU-Luftfahrtunternehmen beteiligt war, ereignete sich im Jahr 2016, und es kamen zwei Menschen ums Leben.

03 Auf globaler Ebene schneidet Europa auf der Grundlage der jüngsten [Daten](#) der Weltgesundheitsorganisation im Vergleich mit anderen Regionen positiv ab: Die Todesrate ist am niedrigsten, und anders als in anderen Regionen geht sie zurück. Während die Zahl der Verkehrstoten in der EU seit dem Jahr 2000 erheblich zurückgegangen ist, stagniert der Rückgang in den letzten Jahren jedoch.

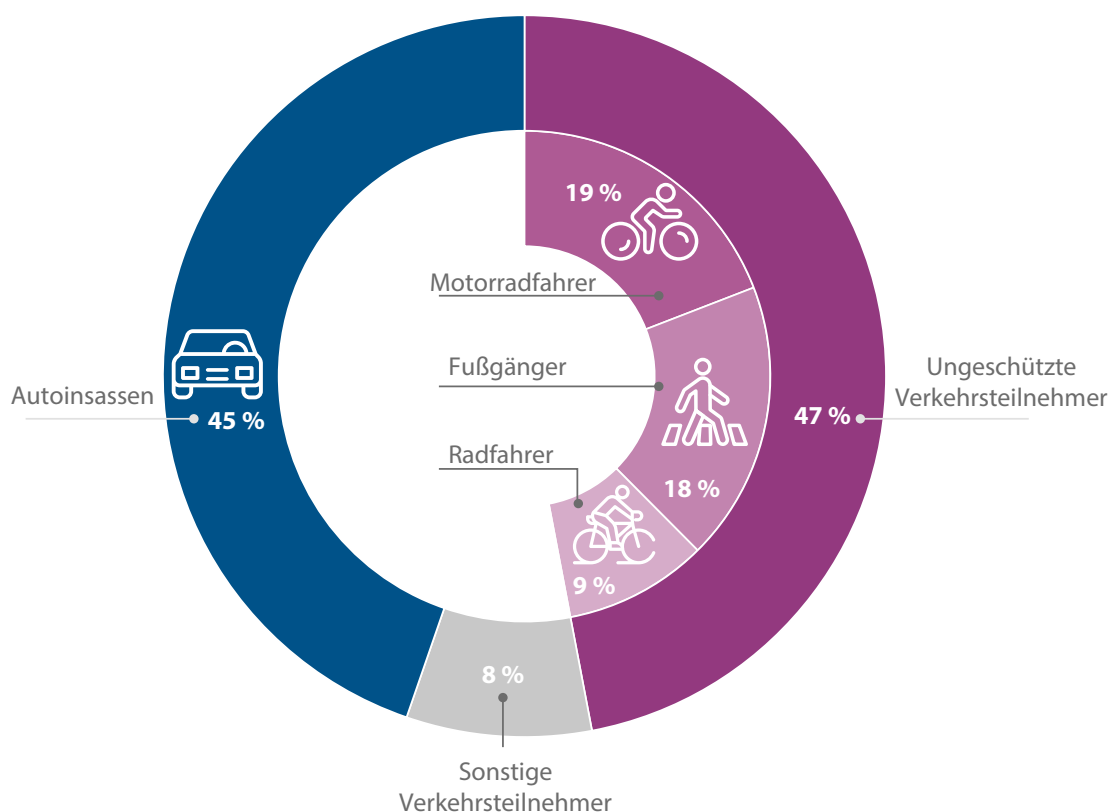
¹ [Road Safety](#) in the EU, Europäische Kommission, 2023.

² [Serious injuries](#), Europäische Kommission, 2021.

Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist für ungeschützte Verkehrsteilnehmer höher, und es bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen und den Mitgliedstaaten

04 Jeder Verkehrsteilnehmer kann an einem tödlichen Unfall beteiligt sein, aber ungeschützte Verkehrsteilnehmer (d. h. Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer) sind besonders gefährdet. Im Jahr 2021 machten in der EU ungeschützte Verkehrsteilnehmer den größten Anteil (47 %) der Straßenverkehrstoten aus, gefolgt von Fahrzeuginsassen (45 %) (siehe [Abbildung 1](#)). Darüber hinaus entfallen fast 70 % der Todesfälle in städtischen Gebieten auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer.

Abbildung 1 – Verkehrstote in der EU nach Straßenverkehrsteilnehmern (2021)



Hinweis: Die Zahlen können rundungsbedingt nicht zusammengerechnet werden.

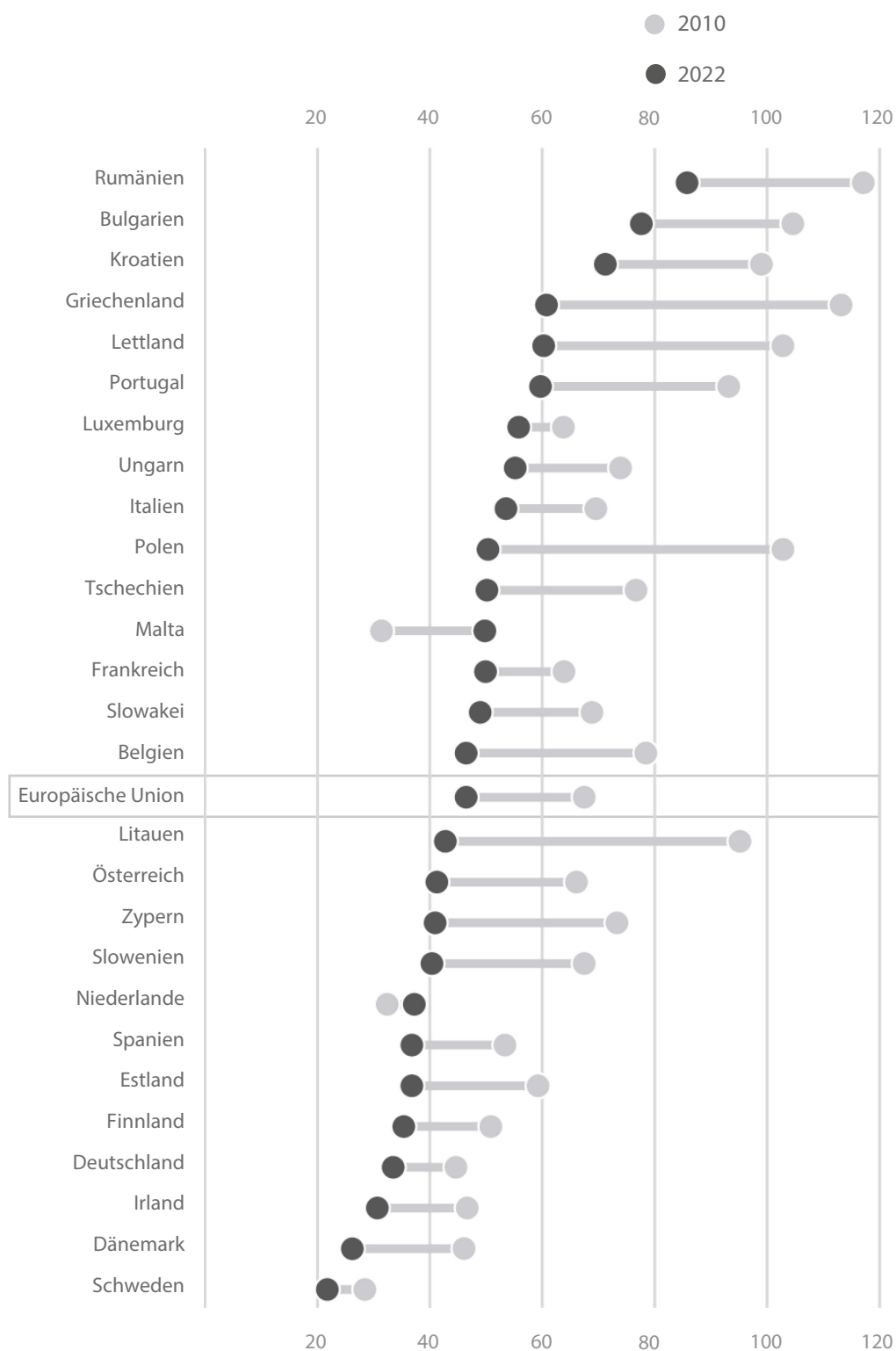
Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle (CARE).

05 Junge Menschen (im Alter von 18 bis 24 Jahren) haben die höchste Todesrate, gefolgt von Menschen im Alter von 65 Jahren und darüber. Während bei den jungen Verkehrsteilnehmern Fahrzeuginsassen den größten Anteil der Verkehrstoten ausmachen (64 % im Jahr 2019), handelte es sich bei der Hälfte der Todesfälle bei Personen ab 65 Jahren um Radfahrer oder Fußgänger³.

06 Im Jahr 2022 lag die durchschnittliche durch Straßenverkehrsunfälle bedingte Todesrate in der EU bei 46 Todesfällen pro Million Einwohner, wobei erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestanden (siehe [Abbildung 2](#)). Schweden und Dänemark verzeichneten mit 22 bzw. 26 Todesfällen pro Million Einwohner die niedrigste Todesrate. Die höchste Todesrate hatte Rumänien mit 86 Verkehrstoten pro Million Einwohner.

³ [Young people](#), Europäische Kommission, 2021, und [Seniors](#), Europäische Kommission, 2023.

**Abbildung 2 – Todesfälle pro Million Einwohner in den Mitgliedstaaten
(2022 gegenüber 2010)**



Hinweis: Die Angaben für die Europäische Union umfassen nicht das Vereinigte Königreich.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von CARE.

Der Safe-System-Ansatz ist ein globales Konzept

07 Die Straßenverkehrssicherheit steht im Wettbewerb mit anderen Zielen wie der Mobilität und wird außerdem von einer Vielzahl von Faktoren und Akteuren beeinflusst. Die folgenden vier Hauptursachen für Straßenverkehrstote wurden ermittelt: 1) Geschwindigkeitsüberschreitungen; 2) Fahren unter Alkoholeinfluss; 3) Fahren ohne Sicherheitsgurt; 4) Ablenkung des Fahrers⁴. Behörden, Industrie und Zivilgesellschaft können die Unfallursachen mithilfe unterschiedlicher Maßnahmen angehen.

08 Der Safe-System-Ansatz wurde ursprünglich in den 1990er-Jahren in Schweden und den Niederlanden entwickelt⁵. Er beruht auf der Erkenntnis, dass Menschen Fehler machen, und es werden Methoden vorgeschlagen, mit denen sichergestellt werden soll, dass solche Fehler nicht zu Todesfällen oder schweren Verletzungen führen. Diese Präventionsstrategie schafft Schutzebenen, um sicherzustellen, dass im Falle des Scheiterns eines Elements ein anderes einen Ausgleich gewährleistet.

09 Die Vereinten Nationen haben diesen Ansatz erstmals im Jahr 2011 in ihre [Strategie für Straßenverkehrssicherheit](#) aufgenommen. Im August 2020 haben die Vereinten Nationen eine [zweite Aktionsdekade für die Straßenverkehrssicherheit](#) ins Leben gerufen, in der die Zielvorgabe festgelegt wurde, die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten zwischen 2021 und 2030 um mindestens 50 % zu verringern. [Anhang I](#) enthält Beispiele für Maßnahmen, die im Rahmen dieses [Ansatzes](#) zur Straßenverkehrssicherheit beitragen. Initiativen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tragen zu den Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung Nr. 3 "Gesundheit und Wohlergehen" und Nr. 11 "Nachhaltige Städte und Gemeinden" bei.

⁴ Europäischer Rat für Verkehrssicherheit, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

Aufgaben und Zuständigkeiten in der EU

10 Die **Mitgliedstaaten** entscheiden über ihre nationale Verkehrspolitik und über viele Aspekte der Straßenverkehrs- und Sicherheitsvorschriften. Sie sind auch für die Umsetzung der EU-Richtlinien und der EU-Verordnungen zuständig, einschließlich derjenigen, die sich auf die Straßenverkehrssicherheit beziehen. Darüber hinaus tragen sie die volle Verantwortung für die Umsetzung einiger Maßnahmen, die sich unmittelbar auf die Verringerung der Anzahl der Toten und Schwerverletzten auswirken. Darüber hinaus entscheiden die Mitgliedstaaten über vorrangige Infrastrukturprojekte, die sie in erster Linie aus nationalen oder regionalen Haushalten finanzieren.

11 1992 **vereinbarten** die Mitgliedstaaten, ein EU-weites Verkehrsinfrastrukturnetz zu entwickeln. Außerdem haben sie der EU die geteilte Zuständigkeit für die Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit übertragen. Die **Kommission**, insbesondere die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE), ist auf Ebene der EU für die Gestaltung, Umsetzung und Durchsetzung dieser Politik zuständig. Andere Generaldirektionen der Kommission, z. B. die Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (GD GROW), sowie die Europäische Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA) sind ebenfalls für wichtige Maßnahmen zuständig, die zur EU-Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beitragen.

12 Das **Verhalten von Einzelpersonen und Unternehmen** ist ein wichtiger Faktor, der zu einem sicheren Straßenverkehrsumfeld beiträgt, da sie die Form der Mobilität und die Sicherheitsmerkmale der Fahrzeuge wählen und für ihr Verhalten im Verkehr verantwortlich sind. Die **Versicherungsbranche** ist ein wichtiger Akteur, da sie ihre Produkte und Dienstleistungen nach Sicherheitsaspekten gestaltet (z. B. "Pay how you drive"-Politik), neue Technologien fördert, die Nutzer zu sicherem Fahren anregt und Daten erhebt, um die Ursachen von Verkehrsunfällen besser zu verstehen.

Der politische und rechtliche Rahmen der EU für die Straßenverkehrssicherheit

13 Im Jahr 2018 stützte die Kommission ihre Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021–2030 auf den **Safe-System-Ansatz der EU**, der acht Säulen umfasst (siehe [Abbildung 3](#)). Die Kommission hat außerdem die derzeitigen Ziele festgelegt, die Zahl der Toten und Schwerverletzten zwischen 2020 und 2030 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken. Auch das [Europäische Parlament](#) und der [Rat](#) billigten diese Ziele. Diese Politik baut auf früheren Initiativen der Kommission auf (siehe [Anhang II](#)).

Abbildung 3 – Der Safe-System-Ansatz der EU



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der Mitteilung "[Europa in Bewegung](#)" der Kommission. Die blauen Elemente sind im Prüfungsumfang enthalten.

14 Der Rechtsrahmen der EU für den Safe-System-Ansatz umfasst verbindliche Rechtsakte und Empfehlungen an die Mitgliedstaaten (siehe [Anhang III](#)).

EU-Mittel für Projekte, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen

15 Im Zeitraum 2014–2020 nutzte die EU hauptsächlich drei Instrumente zur Finanzierung nationaler und regionaler Verkehrsinfrastrukturprojekte, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen:

- den **Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)** und den **Kohäsionsfonds (KF)**. Die beiden Fonds werden von der Kommission und den Mitgliedstaaten gemeinsam verwaltet. Die Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung der Kommission (GD REGIO) genehmigt die von den Mitgliedstaaten konzipierten mehrjährigen Programme einschließlich der Finanzierungsprioritäten und überwacht deren Umsetzung. Die nationalen bzw. regionalen Verwaltungsbehörden wählen daraufhin spezifische aus dem EFRE und dem KF kofinanzierte Projekte aus und setzen diese um;
- die **Fazilität "Connecting Europe"**, die von der Kommission (GD MOVE) direkt verwaltet wird. Die Kommission hat der CINEA die Zuständigkeit für die Gewährung von Finanzhilfen und die Überwachung der Durchführung übertragen.

Diese drei Instrumente dienen im Zeitraum 2021–2027 nach wie vor als Finanzierungsquelle. Darüber hinaus können Projekte, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen, im laufenden Zeitraum Unterstützung aus der Aufbau- und Resilienzfazilität erhalten.

16 Da nationale Projektträger und Behörden nicht verpflichtet waren, die von der EU kofinanzierten Projekte, die im Zeitraum 2014–2020 zur Straßenverkehrssicherheit beigetragen haben, genau zu ermitteln, gibt es auf EU-Ebene keinen Überblick über den Gesamtbetrag der Mittel, die zur Sicherheit auf den Straßen beitragen. Für die Zwecke der Prüfung nahm der Hof daher eine Schätzung des entsprechenden Betrags der EU-Mittel vor, die im Rahmen des EFRE, des KF und der Fazilität "Connecting Europe" in diesem Zeitraum für Projekte bereitgestellt wurden, die zur Straßenverkehrssicherheit beigetragen haben. Im Februar 2023 belief sich der gebundene Betrag auf 6 663 Millionen Euro (Fazilität "Connecting Europe": 1 477 Millionen Euro; EFRE und KF: 5 186 Millionen Euro).

Prüfungsumfang und Prüfungsansatz

17 In diesem Bericht wird bewertet, ob die Kommission den Safe-System-Ansatz der EU (siehe [Abbildung 3](#)) auf wirksame Weise eingeführt und die Mitgliedstaaten bei der Erreichung der Ziele unterstützt hat, die Zahl der Toten und Schwerverletzten zwischen 2020 und 2030 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken. Zu diesem Zweck untersuchte der Hof, ob

- die Kommission einen umfassenden Safe-System-Ansatz entwickelt und wirksam überwacht hat, wie die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zur Erreichung der politischen Ziele der EU beigetragen haben;
- die Kommission geeignete Maßnahmen für die Säulen "Straßennutzung", "Fahrzeuge" und "Infrastruktur" des Safe-System-Ansatzes der EU ergriffen hat;
- die Auswahl der von der EU kofinanzierten Infrastrukturprojekte im Programmplanungszeitraum 2014–2020 und die Entwicklung von Indikatoren angemessen auf die Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit ausgerichtet sind.

18 Der Hof untersuchte Nachweise aus einer Reihe unterschiedlicher Quellen:

- Er analysierte die zur Strategie der EU für die Straßenverkehrssicherheit gehörenden Dokumente, die einschlägigen Rechtsvorschriften und Strategiepapiere sowie Berichte, die von Forschungseinrichtungen, Industrieverbänden und Hochschulen veröffentlicht wurden.
- Er befragte Mitarbeiter der zuständigen Generaldirektionen der Kommission und der CINEA sowie Vertreter nationaler Einrichtungen.
- Er traf mit Interessenverbänden auf europäischer und nationaler Ebene sowie mit Mitarbeitern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und des Fonds der Vereinten Nationen für Straßenverkehrssicherheit zusammen.

- Für eine Stichprobe von vier Mitgliedstaaten (Spanien, Litauen, Rumänien und Slowakei) analysierte er die nationalen Strategien für die Straßenverkehrssicherheit sowie die einschlägigen Rechtsvorschriften und Strategiepapiere.
- Er führte Besuche vor Ort in den vier oben genannten Mitgliedstaaten durch, bei denen er eine Stichprobe von 13 Infrastrukturprojekten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit untersuchte, die im Zeitraum 2014–2020 aus dem EU-Haushalt finanziert wurden (siehe [Anhang IV](#)). Bei allen ausgewählten Projekte wurde die Straßenverkehrssicherheit als eines der Ziele angegeben.

19 [Abbildung 4](#) gibt einen Überblick über die Mitgliedstaaten und die Projekte, die der Hof prüfte.

Abbildung 4 – Für die Prüfung ausgewählte Mitgliedstaaten und Projekte

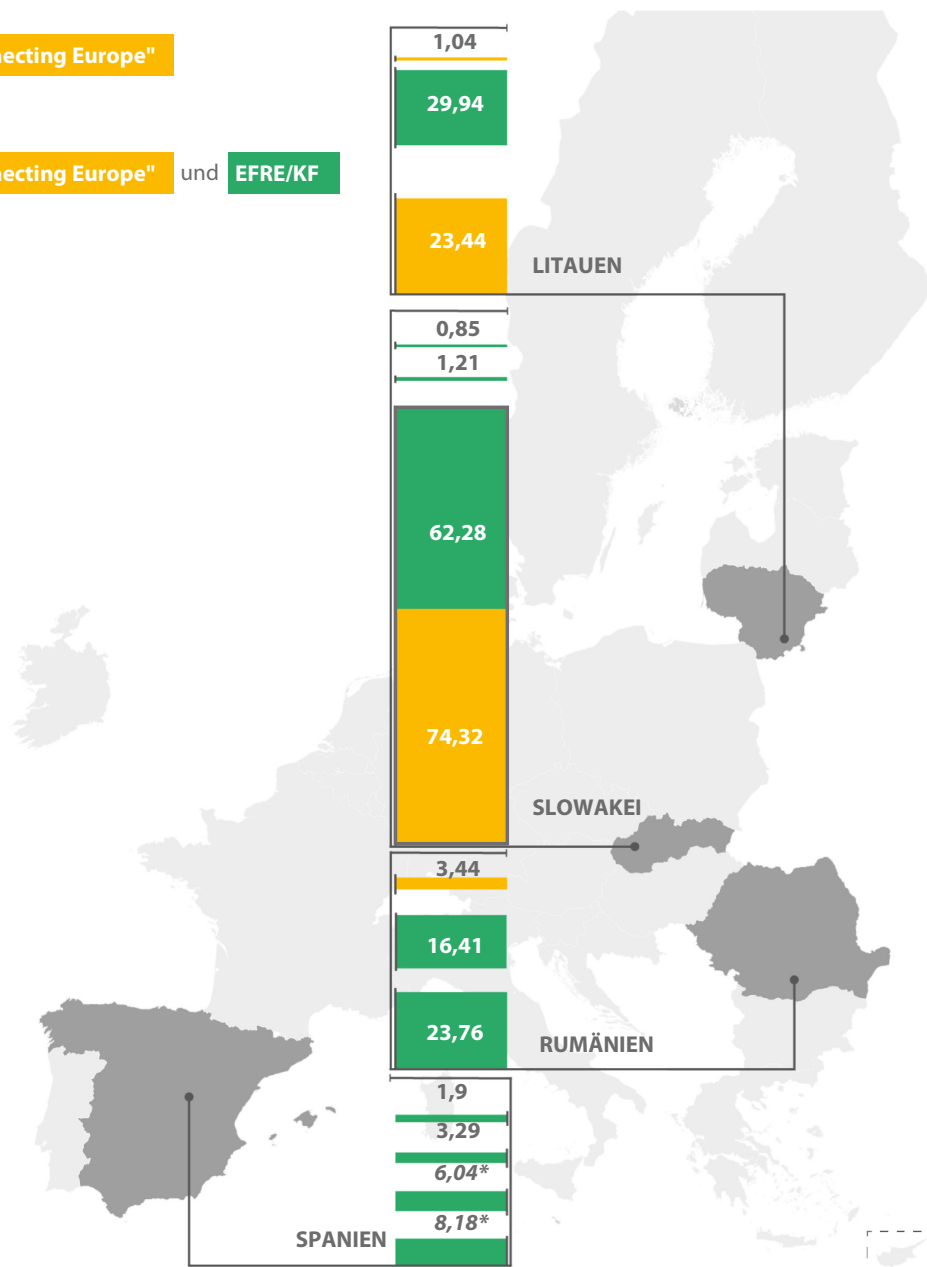
13 Projekte kofinanziert durch:

3 Fazilität "Connecting Europe"

9 EFRE/KF

1 Fazilität "Connecting Europe" und EFRE/KF

Gebundene EU-Kofinanzierung nach Projekt
(Millionen Euro)



Hinweis: * Das Projekt wurde nach der Auswahl annulliert.

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

20 Der Hof wählte die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Mittel aus dem EFRE, dem KF und der Fazilität "Connecting Europe" aus, die Projekten zugewiesen wurden, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen, und berücksichtigte Mitgliedstaaten mit unterschiedlichen Leistungsniveaus und Trends in Bezug auf die Anzahl der Straßenverkehrstoten.

21 Die Stichprobe der Projekte des Hofes umfasst Infrastrukturprojekte mit unterschiedlichen Arten von Beiträgen zur Straßenverkehrssicherheit (z. B. neue oder ausgebauten Autobahnen und Infrastruktur für Radfahrer oder Fußgänger). Der Hof wählte neun EFRE-/KF-Projekte, drei Projekte der Fazilität "Connecting Europe" sowie ein Projekt aus, das sowohl aus der Fazilität "Connecting Europe" als auch aus dem KF finanziell unterstützt wurde. Die insgesamt gebundenen EU-Mittel für diese Projekte belaufen sich auf 242 Millionen Euro.

22 Die Prüfung des Hofes bezieht sich auf den Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum seit der Annahme des Fahrplans zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum im Jahr 2011 durch die Kommission und behandelt schwerpunktmäßig Investitionen, die von der EU im Zeitraum 2014–2020 unterstützt wurden. Die Prüfungsarbeit vor Ort wurde im September 2023 abgeschlossen.

23 Der Hof beschloss, diese Prüfung durchzuführen, weil einerseits die Straßenverkehrssicherheit ein wichtiges gesellschaftliches Thema ist, und weil andererseits die Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstoten in der EU in den letzten Jahren stagniert haben. Mit diesem Bericht soll – zu einem Zeitpunkt, an dem rund die Hälfte des für den derzeitigen EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030 vorgesehenen Zeitraums verstrichen ist – ein Beitrag zur Diskussion über künftige Vorschläge für politische Initiativen und Rechtsakte geleistet werden.

Bemerkungen

Der Safe-System-Ansatz der EU ist umfassend, aber die Kommission trifft auf Herausforderungen bei der Überwachung der Fortschritte der Mitgliedstaaten

24 Eine wirksame EU-Strategie für Straßenverkehrssicherheit erfordert realistische Ziele im Einklang mit den Politiken auf EU- und internationaler Ebene, mit denen sie in Zusammenhang steht⁶. Die Strategie sollte sich auf Maßnahmen in den verschiedenen Politikbereichen erstrecken und eine Schätzung des Ressourcenbedarfs enthalten⁷. Darüber hinaus sollten die nationalen Strategien für die Straßenverkehrssicherheit mit den übergeordneten Zielen der EU abgestimmt werden. Schließlich sollte es ein zuverlässiges Überwachungssystem geben, das auf relevanten Indikatoren beruht, um die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu verfolgen⁸.

25 Daher untersuchte der Hof den Safe-System-Ansatz der EU und die auf EU-Ebene festgelegten Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Der Hof bewertete auch den Überblick der Kommission über den Beitrag der Mitgliedstaaten und die Fortschritte bei der Verwirklichung dieser Ziele. Schließlich untersuchte der Hof den derzeitigen Stand der Fortschritte im Hinblick auf die festgelegten Ziele.

⁶ [Instrumentarium](#) für eine bessere Rechtsetzung, Nr. 15, 18, 19, Europäische Kommission, 2021.

⁷ [Empfehlungen für die nächsten Schritte auf dem Weg zur "Vision Null Straßenverkehrstote"](#), Europäisches Parlament, 2021.

⁸ [Schlussfolgerungen des Rates zur Straßenverkehrssicherheit](#), 2017.

Der Safe-System-Ansatz der EU ist umfassend und setzt ehrgeizige Ziele

26 Im Jahr 2018 **verabschiedete** die Kommission den Safe-System-Ansatz der EU für die Straßenverkehrssicherheit. Dieser Ansatz ähnelt dem der Vereinten Nationen und weist auch eine ähnliche Struktur auf (siehe Ziffer **09**). Es bestehen jedoch auch einige Unterschiede. Insbesondere stellte der Hof fest, dass beim Safe-System-Ansatz der EU zwar mehr Gewicht auf technologische Entwicklungen wie intelligente Verkehrssysteme oder autonome Fahrzeuge gelegt wurde, Aspekte des multimodalen Verkehrs und der Flächennutzungsplanung jedoch nicht direkt abgedeckt wurden. In **Abbildung 5** werden die beiden Safe-System-Ansätze verglichen.

Abbildung 5 – Vergleich zwischen dem Safe-System-Ansatz der EU und demjenigen der Vereinten Nationen



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

27 Im Laufe der Zeit hat die Kommission ihren Ehrgeiz in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gesteigert (siehe **Anhang II**). Bei der Annahme ihres Safe-System-Ansatzes im Jahr 2018 hat die Kommission ihre früheren Ziele um eine Verringerung der Schwerverletzten ergänzt. Außerdem wurden darin die derzeitigen Ziele festgelegt, die Zahl der Toten und Schwerverletzten zwischen 2020 und 2030 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken (siehe Ziffer **13**).

Die Kommission hat die Beiträge der nationalen Strategien zur Verwirklichung der EU-Ziele noch nicht bewertet

28 Die Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit können nur erreicht werden, wenn die Mitgliedstaaten Strategien und Investitionsprogramme einführen, die diesen Zielen förderlich sind. In den nationalen Strategien der überwiegenden Mehrheit der 27 Mitgliedstaaten, einschließlich aller vier vom Hof besuchten Mitgliedstaaten, waren Zielvorgaben für die Halbierung der Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten festgelegt. Bei der Berechnung der Fortschritte auf nationaler Ebene haben die Mitgliedstaaten jedoch unterschiedliche Ausgangsjahre zugrunde gelegt (siehe [Anhang V](#)).

29 Die Kommission hat noch nicht bewertet, inwiefern die nationalen Strategien für die Straßenverkehrssicherheit zur Verwirklichung der EU-Ziele beitragen. Der Hof stellte fest, dass die nationalen Strategien der vier besuchten Mitgliedstaaten weder eine gemeinsame Struktur noch eine gemeinsame Detailtiefe aufwiesen, was es nicht nur erschwerte, sie zu vergleichen, sondern auch, zu bewerten, ob sie hinsichtlich der Erreichung der Ziele der EU angemessen sind. Darüber hinaus haben zwar alle vier besuchten Mitgliedstaaten einen Aktionsplan mit Folgemaßnahmen ausgearbeitet, doch haben nicht alle Mitgliedstaaten eine Schätzung der zur Erreichung ihrer nationalen Ziele insgesamt erforderlichen Finanzmittel vorgenommen; dieser Aspekt wird es der Kommission erschweren, sich einen Überblick auf EU-Ebene zu verschaffen (siehe [Tabelle 1](#)).

Tabelle 1 – Analyse der nationalen Strategien der vom Hof besuchten Mitgliedstaaten

Mitgliedstaat	Definition von Zielen, die über Todesfälle und schwere Verletzungen hinausgehen	Ermittlung des Gesamtfinanzierungsbedarfs	Aktionsplan mit Folgemaßnahmen
Spanien	Ja (nach Verkehrsträgern, Alter und ungeschützten Verkehrsteilnehmern)	Nein	Ja
Litauen	Ja (zur Verringerung von Hotspots, zu sicheren Fahrzeugen und zur Umsetzungsquote der Agenturempfehlungen)	Ja	Ja
Rumänien	Ja (zur Verringerung von Hotspots)	Nein	Ja
Slowakei	Nein	Nein	Ja

Quelle: Europäischer Rechnungshof, 2023.

30 Darüber hinaus stellte der Hof fest, dass im Rahmen des [Europäischen Semesters](#) keine länderspezifischen Empfehlungen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit ausgesprochen wurden. In einigen wenigen Fällen äußerte sich die Kommission in den Länderberichten, die im Rahmen des Prozesses erstellt wurden, zu Fragen der Straßenverkehrssicherheit. So konzentrierten sich die Anmerkungen beispielsweise auf die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit für Radfahrer in Belgien (2023) und auf die Notwendigkeit von Investitionen in sicherere Infrastruktur in Litauen (2019) und Rumänien (2020). Der Hof fand jedoch keine Belege für eine konsequente Überwachung der Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.

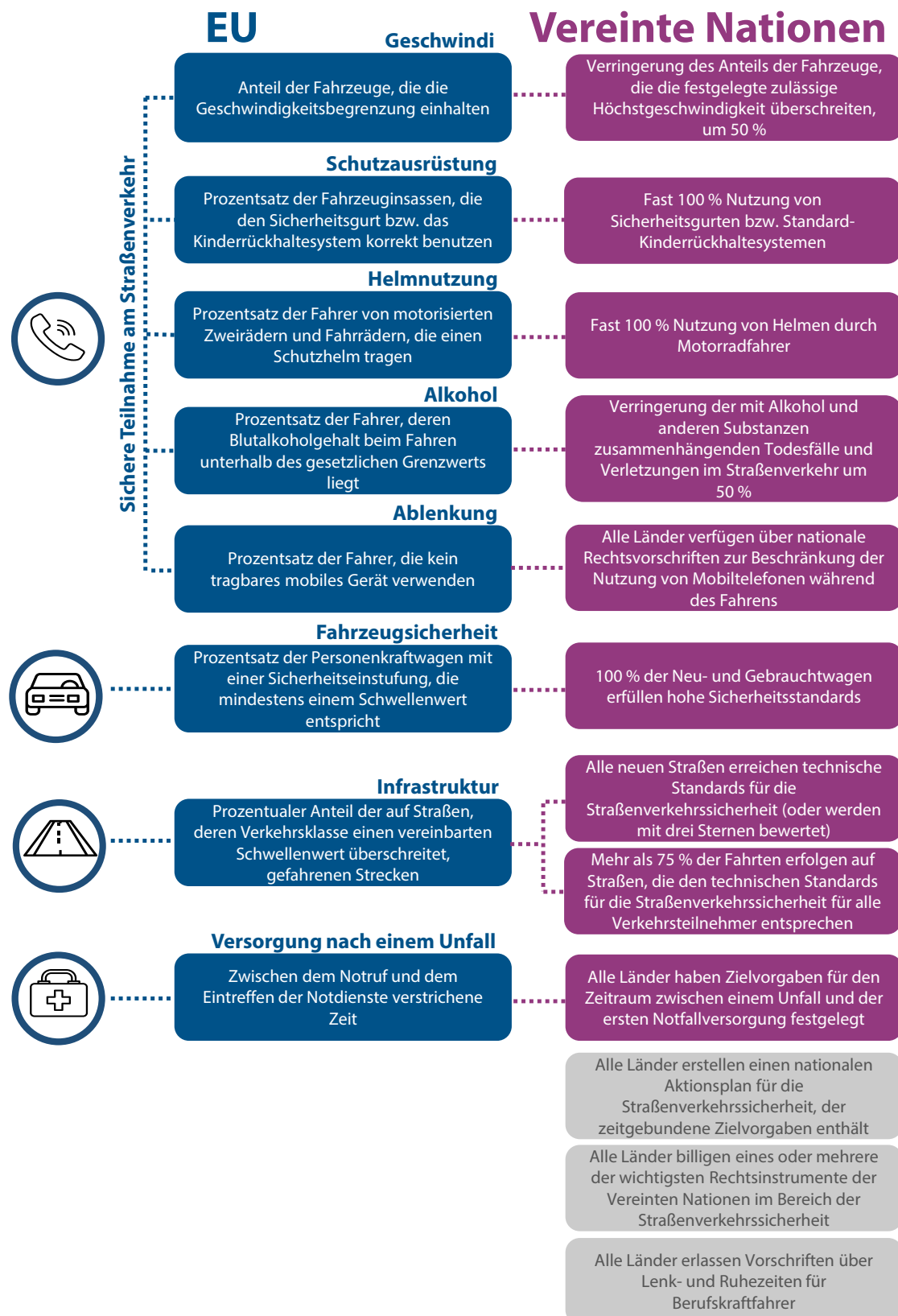
31 In der Zwischenzeit hat die Kommission Initiativen zur Verbreitung bewährter Verfahren auf den Weg gebracht, um den Mitgliedstaaten dabei zu helfen, einen weiteren Beitrag zu den Zielen der EU zu leisten.

- o Seit 2019 wurden im Rahmen des EU-Programms für den Austausch über Straßenverkehrssicherheit Mitgliedstaaten, die im Bereich der Straßenverkehrssicherheit vor größeren Herausforderungen standen, jeweils paarweise Mitgliedstaaten zugeordnet, die bessere Erfolge erzielten. Das Programm umfasste Studienbesuche und thematische Workshops sowie Handlungsempfehlungen. Das erste dreijährige Pilotprojekt konzentrierte sich auf sechs Mitgliedstaaten mit größeren Herausforderungen, während an der zweiten Auflage des Programms 19 Mitgliedstaaten beteiligt sind.
- o Die [Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit](#) stellt Daten über Straßenverkehrsunfälle bereit und veröffentlicht länderspezifische und thematische Berichte über einschlägige Verfahrensweisen und Strategien in der EU. Die Kommission hat die Beobachtungsstelle kürzlich mit der Überwachung der Umsetzung nationaler und EU-Strategien für die Straßenverkehrssicherheit betraut. Die Ergebnisse werden in einen Bericht über die Umsetzung der EU-Strategie für Straßenverkehrssicherheit einfließen, der 2025 vorzulegen ist.

Die Leistung der Mitgliedstaaten wird noch nicht wirksam überwacht

32 Im Jahr 2019 [führte](#) die Kommission acht zentrale Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit ein (siehe [Abbildung 6](#)). Der Schwerpunkt dieser zentralen Leistungsindikatoren liegt auf Faktoren, die zur Erreichung der Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beitragen, d. h. Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Fahrzeugsicherheit, Qualität der Straßeninfrastruktur und Notfallversorgung. Die zentralen Leistungsindikatoren weisen einige Ähnlichkeiten mit einer Reihe freiwilliger globaler Leistungsziele im Bereich der Sicherheit auf, die die Vereinten Nationen 2017 festgelegt haben, um die Mitgliedstaaten bei der Ausrichtung ihrer Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu unterstützen. Die Kommission stellte in ihrer Mitteilung von 2018 fest, dass bessere Daten erforderlich sind, um Zielvorgaben für die Leistungsindikatoren festzulegen. Während einige Mitgliedstaaten Zielvorgaben für eine Reihe von zentralen Leistungsindikatoren festgelegt haben, wurden auf EU-Ebene noch keine solchen Zielvorgaben festgelegt.

Abbildung 6 – Vergleich zwischen den zentralen Leistungsindikatoren der EU und den freiwilligen Leistungszielen der Vereinten Nationen



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Dokumenten der Kommission und der Vereinten Nationen.

33 Im Jahr 2020 startete die Kommission das Projekt "Baseline", in dessen Rahmen sie den Mitgliedstaaten Mittel für die Erhebung von Daten für diese zentralen Leistungsindikatoren zur Verfügung stellte. 18 Mitgliedstaaten nahmen an dem Projekt teil, das bis 2022 dauerte. Das Projekt bedeutet zwar einen erheblichen Fortschritt, der Hof ist jedoch der Auffassung, dass es weder ausreichende Vergleichbarkeit zwischen den Mitgliedstaaten erreicht noch die Grundlagen für potenzielle Ziele geschaffen hat. De facto war die Teilnahme an dem Projekt freiwillig und nicht alle Mitgliedstaaten haben dieselben Daten für die zentralen Leistungsindikatoren erhoben. Darüber hinaus wichen die Mitgliedstaaten von der Standardmethodik zur Berechnung der Indikatoren ab, wodurch die Vergleichbarkeit beeinträchtigt wurde⁹.

34 Im Jahr 2022 leitete die Kommission als Folgemaßnahme zum Projekt "Baseline" das derzeitige Projekt "Trendline" ein, um nationale Zielvorgaben für alle erfassten zentralen Leistungsindikatoren festzulegen (siehe Ziffer **32**). Im Rahmen des Projekts wurden 10 zusätzliche experimentelle Indikatoren ermittelt, die in begrenztem Umfang getestet werden sollten. Zwar ist die Beteiligung viel höher als in der Vergangenheit (25 Mitgliedstaaten werden zentrale Leistungsindikatoren sammeln, und zwei werden als Beobachter teilnehmen), doch ist das Projekt so gestaltet, dass die Mitgliedstaaten nach wie vor die Möglichkeit haben, unterschiedliche Indikatoren zu verwenden und von der Standardmethodik abzuweichen. Auf dieser Grundlage kann es schwierig sein, auf EU-Ebene aggregierte Ziele für Leistungsindikatoren festzulegen und zu überwachen, da die Daten noch nicht ausreichend vergleichbar sind.

Die Daten der Mitgliedstaaten über schwere Verletzungen sind noch nicht vergleichbar, die Daten über Todesfälle hingegen schon

35 Die Mitgliedstaaten mussten seit 1993 Statistiken zur Straßenverkehrssicherheit über Tote und Verletzte erheben und diese Daten der Kommission übermitteln (siehe [Kasten 1](#)).

⁹ Projekt "Baseline, [Schlussfolgerungen und Empfehlungen](#), 2023.

Kasten 1

Die CARE-Datenbank der Kommission

Im Jahr 1993 **richtete** der Rat die CARE-Datenbank über Straßenverkehrsunfälle ein und verpflichtete die Mitgliedstaaten, jährlich Informationen zu übermitteln. Da in dem Beschluss nicht genau festgelegt wurde, welche Daten gemeldet werden sollten, tritt eine Expertengruppe, in der Vertreter der Mitgliedstaaten und die Kommission (GD MOVE und Eurostat) vertreten sind, regelmäßig zusammen, um zu erörtern, welche Variablen erhoben und verbreitet werden sollen und in welchem Format dies geschehen soll. Die Datenbank enthält Daten zu jedem Unfall mit Todesopfern oder Verletzten, z. B. Art und Ort des Unfalls, Einzelheiten zur Straßeninfrastruktur sowie Informationen über die beteiligten Fahrzeuge und die betroffenen Verkehrsteilnehmer.

Jeden Herbst veröffentlicht die Kommission Statistiken auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten. Einzelne Datenpunkte sind nicht öffentlich zugänglich, werden aber Wissenschaftlern auf Anfrage zu Analysezwecken zur Verfügung gestellt.

36 Obwohl die rechtliche Anforderung seit Langem besteht, gibt es nach wie vor Probleme bei der Vergleichbarkeit der Daten. Dies gilt insbesondere für Daten über Verletzungen, bei denen jeder Mitgliedstaat seine eigenen nationalen Kriterien zur Bestimmung des Schweregrads festlegt. Die meisten Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die Polizei, die bei einem Unfall zum Einsatz kommt, eine Verletzung als "schwer" einstufen muss, während die Einstufung in anderen Mitgliedstaaten von Krankenhäusern vorgenommen wird. **Tabelle 2** zeigt die verschiedenen Kriterien zur Bestimmung schwerer Verletzungen, die zum Zeitpunkt der Prüfung in den vier besuchten Mitgliedstaaten angewandt wurden.

Tabelle 2 – Kriterien zur Bestimmung einer schweren Verletzung in den vier besuchten Mitgliedstaaten

Mitgliedstaat	Kriterien für die Einstufung einer schweren Verletzung
Spanien	Verletzte haben einen Krankenhausaufenthalt von mindestens 24 Stunden oder wurden vom Krankenhaus als solche eingestuft.
Litauen	Für Verletzte ist ein Krankenhausaufenthalt erforderlich, und das Krankenhaus meldete ihre Verletzungen als "schwere gesundheitliche Beeinträchtigung".
Rumänien	Die Verletzung wird vom Krankenhaus eingestuft.
Slowakei	Die Art der Verletzung ist in einer gesetzlich festgelegten Liste von Verletzungen aufgeführt.

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

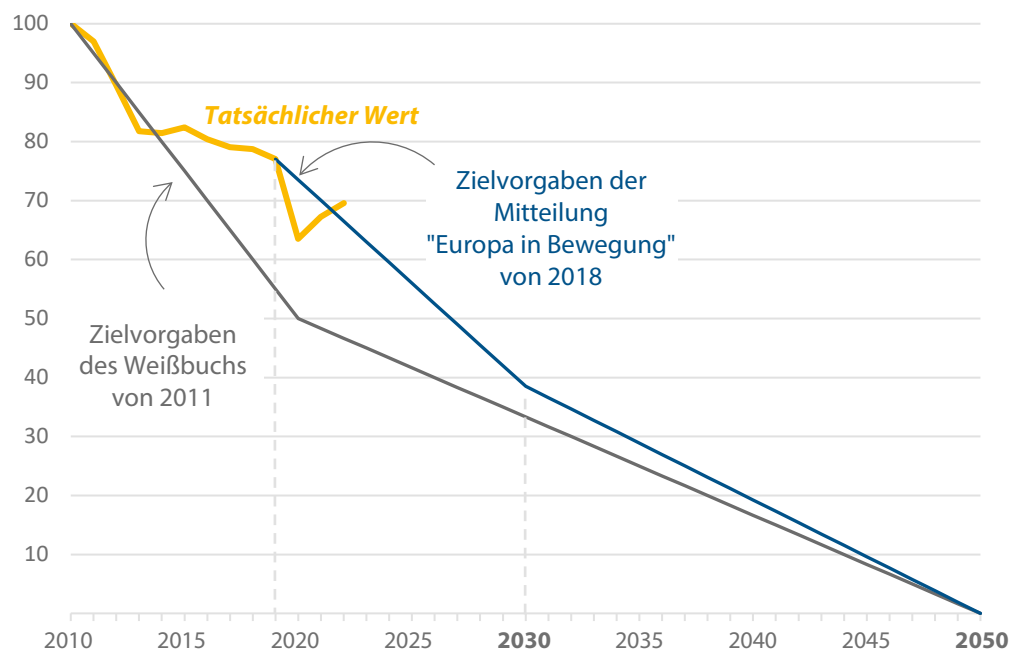
37 Um die Vergleichbarkeit zu verbessern, [einigten](#) sich die EU-Verkehrsminister im Jahr 2017 darauf, weiter auf die Verwendung einer gemeinsamen Definition für Verletzungen hinzuarbeiten, die auf Grundlage der Verletzungsskala MAIS3+ beruht. Hierbei handelt es sich um ein internationales Klassifikationssystem, das auf Krankenhausakten beruht. Bis 2023 erhoben nur 19 Mitgliedstaaten Daten unter Verwendung der "MAIS3+"-Klassifizierung. Darüber hinaus wurden die Methoden zur Ermittlung von "MAIS3+"-Schätzungen nicht in allen Mitgliedstaaten vereinheitlicht. Die Kommission untersuchte die Trends für die Länder, die Daten nach beiden Methoden erhoben haben, und stellte fest, dass mithilfe der nationalen Methoden schwere Verletzungen im Vergleich zur harmonisierten Methodik entweder unter- oder übererfasst wurden¹⁰. Dies bedeutet, dass die Kommission nicht in der Lage ist, einen genauen Überblick über schwere Verletzungen auf EU-Ebene zu erhalten und gezielte Maßnahmen zur Verringerung ihrer Zahl zu konzipieren.

Ohne schnellere Fortschritte in der EU werden die Ziele für 2030 und 2050 nicht erreicht

38 Zwischen 2010 und 2020 ging die Zahl der Verkehrstoten in der EU um 36 % zurück; das heißt, das von der Kommission in ihrem [Weißbuch von 2011](#) festgelegte 50%-Ziel wurde klar verfehlt. Im Jahr 2022 stieg die Zahl der Straßenverkehrstoten im Vergleich zum Vorjahr um 4 % an (siehe [Abbildung 7](#)).

¹⁰ [Serious injuries](#), Europäische Kommission, 2023.

Abbildung 7 – Prozentualer Rückgang der Zahl der Straßenverkehrstoten in der EU seit 2010 im Vergleich zu den für 2020, 2030 und 2050 festgelegten Zielen



Hinweis: Der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2020 ist hauptsächlich auf die Auswirkungen von COVID-19 auf den Straßenverkehr zurückzuführen.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission.

39 Angesichts der derzeitigen Fortschritte und ohne zusätzliche Anstrengungen ist es unwahrscheinlich, dass die EU und die Mitgliedstaaten das Zwischenziel für 2030 erreichen werden, was Zweifel daran aufkommen lässt, ob das Ziel für 2050 erreicht werden kann. Die Zahl der Todesopfer würde bis 2030 nur um ein Viertel sinken, nicht um die Hälfte (im Vergleich zu den Werten von 2019, dem von der Kommission zur Messung der Fortschritte gewählten Ausgangswert). Um das Zwischenziel zu erreichen, wäre eine durchschnittliche jährliche Verringerung der Zahl der Todesopfer in der EU um 4,6 % erforderlich, doch betrug der durchschnittliche jährliche Rückgang in den letzten fünf Jahren nur 2,5 %.

40 Auch das Ziel in Bezug auf Schwerverletzte scheint schwer zu erreichen. Eine in den Niederlanden durchgeführte Analyse¹¹ ergab, dass das die Straßenverkehrstoten betreffende Ziel für 2030 durch eine spezifische Kombination von Maßnahmen zur Begrenzung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen in städtischen Gebieten und sicherer Fahrradinfrastruktur erreicht werden könnte. Das Ziel betreffend schwere Verletzungen wäre jedoch auch im Best-Case-Szenario nicht erreichbar.

41 Die Erfüllung dieser Ziele könnte schwieriger werden, da es zunehmend schwerer wird, erhebliche Verbesserungen zu erzielen, wenn das Erreichte bereits einer guten Leistung entspricht. Zwischen 2010 und 2022 beispielsweise war Litauen – das Land mit der siebthöchsten Todesrate im Jahr 2010 – der Mitgliedstaat mit den besten Ergebnissen bei der Verringerung der Zahl der Todesopfer (- 60 %), während die Rate der Todesopfer in den Niederlanden, dem Land mit der drittniedrigsten Rate im Jahr 2010, sogar um 22 % gestiegen ist.

Die EU-Maßnahmen im Rahmen der Säulen "Straßennutzung", "Fahrzeuge" und "Infrastruktur" decken nicht alle Risikobereiche ab und sind unzureichend integriert

42 Im Rahmen des Safe-System-Ansatzes sollte jede Säule Maßnahmen umfassen, die alle relevanten Risikobereiche abdecken (z. B. Rechtsvorschriften oder Empfehlungen zu Verkehrsdelikten und Durchsetzung, Fahrzeugsicherheitsmerkmale und Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur, auch für Fußgänger und Radfahrer). Um einen wirksamen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit zu leisten, sollten die säulenübergreifenden Maßnahmen darüber hinaus integriert sein und einander ergänzen.

43 Der Hof untersuchte daher die Säulen des Safe-System-Ansatzes der Kommission in Bezug auf Straßennutzung, Fahrzeuge und Infrastruktur mit dem Ziel, zwei Elemente zu bewerten, die für die Erreichung der Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für 2030 und 2050 von entscheidender Bedeutung sind: die Angemessenheit der ihnen zugrunde liegenden Maßnahmen sowie den Grad der Integration der verschiedenen Säulen.

¹¹ Dr. S. de Craen et al, [Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures](#), Ministry of Infrastructure and Water Management, 2022.

Nicht alle Hauptursachen von Unfällen werden auf EU-Ebene behandelt, und die Überwachung der Durchsetzungsstrategien der Mitgliedstaaten durch die Kommission ist begrenzt

44 Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist ein zentraler Aspekt der Straßenverkehrssicherheit, der unter anderem durch die Verkehrsvorschriften und den Grad der Ahndung von Verkehrsverstößen in den Mitgliedstaaten beeinflusst wird. Für die Gestaltung und Umsetzung beider Aspekte sind ausschließlich die Mitgliedstaaten zuständig.

45 Der Hof untersuchte die geltenden Rechtsvorschriften und Durchsetzungsstrategien mit Blick auf zwei der vier Hauptursachen von Straßenverkehrstoten: Alkoholkonsum und Geschwindigkeitsüberschreitung (die beiden anderen Ursachen sind das Fahren ohne Sicherheitsgurt und die Ablenkung des Fahrers; siehe Ziffer **07**).

46 Im Allgemeinen erhöht sich das Unfallrisiko erheblich, wenn das Fahren durch Alkoholkonsum beeinträchtigt wird. In einer im Auftrag der Kommission durchgeführten Studie wurde der Schluss gezogen, dass alkoholbedingte Todesfälle zwischen 20 % und 28 % aller Verkehrstoten in der EU ausmachen könnten. Es gibt jedoch keine harmonisierte EU-Methodik für die Einstufung eines Verkehrstoten als alkoholbedingt, und die Mitgliedstaaten, die entsprechende Daten melden, tun dies auf der Grundlage ihrer eigenen nationalen Methoden¹².

47 In Untersuchungen wurde ein Zusammenhang zwischen einem niedrigeren Grenzwert für den Blutalkoholgehalt und einer geringeren Zahl alkoholbedingter Verkehrstoten aufgezeigt¹³. Im Jahr 2001 empfahl die Kommission den Mitgliedstaaten, einen gesetzlichen Höchstwert für den Blutalkoholgehalt von 0,5 mg/ml für alle Fahrer und einen niedrigeren Grenzwert von 0,2 mg/ml für bestimmte Kategorien von Verkehrsteilnehmern (z. B. unerfahrene Fahrer oder Fahrer von Großfahrzeugen) festzulegen. Bis Oktober 2023 hatte die Kommission jedoch keine Empfehlung zu gesetzlichen Schwellenwerten für andere Substanzen ausgesprochen.

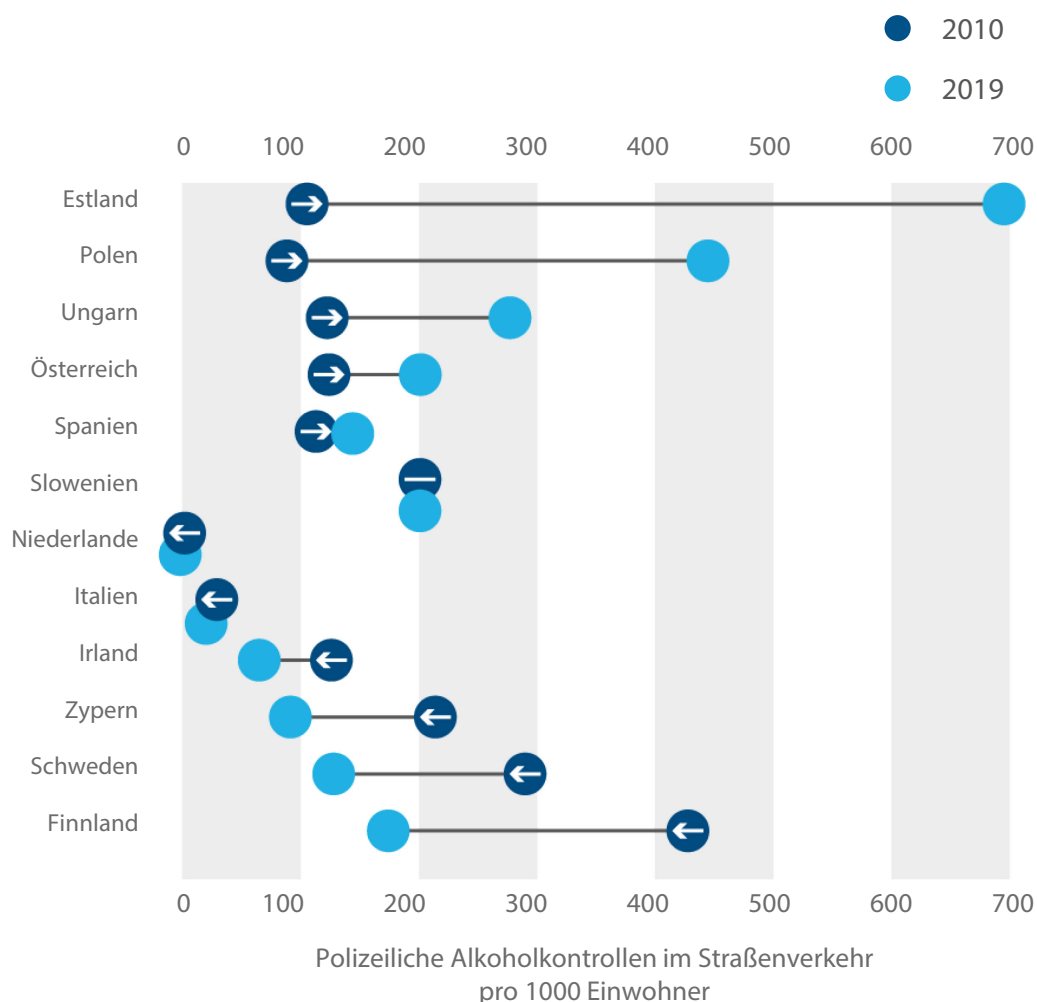
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys und ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme Maltas haben Rechtsvorschriften zur Festlegung von Höchstwerten für den Blutalkoholgehalt erlassen, die mit der Empfehlung der Kommission im Einklang stehen. Vier der 27 Mitgliedstaaten haben sogar eine Toleranz von Null für alle Fahrer eingeführt¹⁴.

49 Der jüngsten Studie¹⁵ zufolge legten 2019 nur 12 Mitgliedstaaten Statistiken über ihre Durchsetzungsmaßnahmen vor. Bei Betrachtung der Zahl der von der Polizei durchgeführten Kontrollen pro 1000 Einwohner werden erhebliche Unterschiede zwischen den Ländern deutlich (siehe [Abbildung 8](#)).

Abbildung 8 – Entwicklung der polizeilichen Nüchternheitskontrollen im Straßenverkehr (2019 gegenüber 2010)



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der Studie von [Ecorys](#).

¹⁴ Kommission, [Statistical pocketbook 2022](#).

¹⁵ Ecorys und ITS, [Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs](#), 2021.

50 Die Geschwindigkeit ist ein weiterer wichtiger Faktor bei Straßenverkehrsunfällen, der sich sowohl auf das Unfallrisiko als auch auf die Unfallschwere auswirkt. Untersuchungen gehen davon aus, dass 30 % aller tödlichen Unfälle unmittelbar auf übermäßige oder unangemessene Geschwindigkeiten zurückzuführen sind¹⁶. Einer Studie zufolge würde eine Verringerung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit um 1 km/h auf allen Straßen in der gesamten EU mehr als 2000 Menschenleben pro Jahr retten¹⁷.

51 Darüber hinaus sind die Auswirkungen der Geschwindigkeit bei tödlichen Unfällen besonders deutlich bei Unfällen, an denen ungeschützte Verkehrsteilnehmer beteiligt sind. Während die Wahrscheinlichkeit, dass ein Fußgänger stirbt, bei einem Unfall mit einem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von unter 30 km/h bei weniger als 10 % liegt, ist der Tod bei Geschwindigkeiten von über 55 km/h nahezu unvermeidlich¹⁸.

52 Im Jahr 2022 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung, um die Mitgliedstaaten dazu anzuhalten, die Verkehrsgeschwindigkeiten zu senken, wobei der Hauptzweck dieser Mitteilung jedoch darin bestand, Energie zu sparen. Die Kommission richtete allerdings noch keine Empfehlung zu sicheren Geschwindigkeitsbegrenzungen an die Mitgliedstaaten, obwohl das Europäische Parlament sie im Jahr 2021 dazu [aufgefordert hatte](#).

53 Die Mitgliedstaaten legen für jeden Abschnitt ihres Straßennetzes Geschwindigkeitsbegrenzungen fest. Die meisten nationalen Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen über den in einer internationalen Studie empfohlenen Grenzwerten¹⁹. Dies gilt insbesondere für bebaute Gebiete, in denen es eine Mischung aus ungeschützten Verkehrsteilnehmern und Kraftfahrzeugverkehr gibt. Für diese Gebiete beträgt die empfohlene Geschwindigkeitsbegrenzung 30-40 km/h (siehe [Anhang VI](#)).

¹⁶ *Road safety thematic report – Speeding*, Europäische Kommission, 2021.

¹⁷ Europäischer Rat für Verkehrssicherheit, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

¹⁸ Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004.

¹⁹ ITF – OECD, *Speed and crash risk*, 2018.

54 Trotz Geschwindigkeitsbegrenzungen wurde in den Mitgliedstaaten, die die Einhaltung der Geschwindigkeit überwachen, auf allen Straßenarten ein hoher Anteil von Fahrzeugen ermittelt, die die Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten (35 % – 75 % der Fahrzeuge im Stadtverkehr, 9 % – 63 % auf Landstraßen und 23 % – 59 % auf Autobahnen). Dies wird noch dadurch verstärkt, dass die Methoden und der Umfang der Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich sind. So reichte der Anteil der von automatischen Radarkameras – dem von der Kommission empfohlenen Instrument zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsvorschriften – aufgedeckten Verstöße laut der jüngsten verfügbaren Studie aus dem Jahr 2017 von 0 % in Rumänien bis 99,9 % in Malta²⁰.

55 Die Rolle der Kommission bei der Überwachung nationaler Durchsetzungskonzepte ist begrenzt, da sie auf einer Richtlinie, die sich nur auf bestimmte grenzüberschreitende Straftaten bezieht, und auf einer unverbindlichen Empfehlung von 2004 beruht. Wie in der Richtlinie über die grenzüberschreitende Durchsetzung gefordert, berichtet die Kommission auf einer öffentlich zugänglichen Website, auf der die wichtigsten Verpflichtungen für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer zusammengefasst sind, über die nationalen Verkehrsvorschriften. Die Kommission war nicht in der Lage, die Umsetzung der Empfehlung von 2004 wie ursprünglich vorgesehen regelmäßig zu überwachen. Dies war in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Berichterstattung der Mitgliedstaaten freiwillig erfolgt. 2012 leitete die Kommission eine gezielte Analyse der nationalen Durchsetzungspläne der Mitgliedstaaten ein. Da die Analyse ergab, dass nicht alle Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Strategien für die Straßenverkehrssicherheit über einen konkreten Durchsetzungsplan verfügten, legte die Kommission keinen Bericht vor.

²⁰ Europäischer Rat für Verkehrssicherheit, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

56 Im März 2023 schlug die Kommission ein neues Paket zur Straßenverkehrssicherheit vor, das mehrere Initiativen zur Stärkung der Verkehrsvorschriften und der Durchsetzung umfasste. Das Paket, das derzeit von den gesetzgebenden Organen erörtert wird, umfasst drei Rechtsakte:

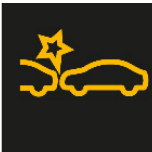
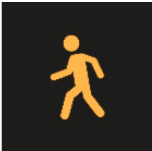
- eine überarbeitete **Richtlinie** über den Führerschein, die eine Probezeit von mindestens zwei Jahren für neue Fahrer und eine Null-Toleranz-Regel für Alkohol am Steuer vorsieht;
- eine neue **Richtlinie**, die bei schweren Verkehrsdelikten einen EU-weiten Fahrbefähigungsverlust ermöglicht;
- eine überarbeitete **Richtlinie** über die grenzüberschreitende Durchsetzung, um im Ausland begangene Verstöße, die die Straßenverkehrssicherheit gefährden, besser ahnden zu können.

Fahrzeuge fallen unter einen standardisierten Rahmen auf EU-Ebene, doch eine alternde Fahrzeugflotte begrenzt dessen Auswirkungen

57 Der wichtigste Rechtsakt zur Festlegung von Mindestsicherheitsanforderungen für Neufahrzeuge in der EU ist die **Verordnung über die allgemeine Sicherheit**, die zuletzt 2019 überarbeitet wurde. Da es sich um eine EU-Verordnung handelt, ist sie in allen Mitgliedstaaten unmittelbar durchsetzbar, ohne dass nationale Durchführungsvorschriften erforderlich sind. Dieser Ansatz führt zu einem hohen Maß an Harmonisierung.

58 In der Verordnung über die allgemeine Sicherheit sind die Anforderungen nach Fahrzeugtyp eingestuft und unterschiedliche Fristen für die Anforderungen festgelegt, je nachdem, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein neues Modell oder um ein neu hergestelltes Fahrzeug eines bereits bestehenden Modells handelt (Beispiele für die für Neufahrzeuge geltenden Anforderungen siehe **Abbildung 9**). Darüber hinaus ermöglichen die Bestimmungen der Verordnung über die allgemeine Sicherheit es der Kommission, sekundäre Rechtsvorschriften zu erlassen und die Liste der Anforderungen zu ändern, um technische und regulatorische Entwicklungen zu berücksichtigen.

Abbildung 9 – Beispiele für künftige verbindliche in der Verordnung über die allgemeine Sicherheit festgelegte Anforderungen für Neufahrzeuge

Symbol auf dem Armaturenbrett	Art des Sicherheitsmerkmals	Obligatorisch für neue Fahrzeuge ab
	Spurhalteassistent	7. Juli 2024
	Autonomes Notbremssystem Bremsen für Fahrzeuge	7. Juli 2024
	Autonomes Notbremssystem Bremsen für Fußgänger und Radfahrer	7. Januar 2026

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

59 Die Kommission ermittelte diese Anforderungen auf der Grundlage ihrer erwarteten Wirksamkeit bei der Verringerung der Zahl der Toten und Schwerverletzten. Laut einer Studie der Kommission²¹ könnten zwischen 2022 und 2037 in allen Fahrzeugklassen fast 25 000 Todesfälle vermieden werden, wenn das gesamte Spektrum der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Fahrzeugsicherheit bis September 2025 verbindlich vorgeschrieben würde. In der angenommenen Verordnung über die allgemeine Sicherheit wurden die Anforderungen größtenteils berücksichtigt, wobei die Annahme zwischen 2022 und 2026 geplant ist.

60 Die in der Verordnung über die allgemeine Sicherheit festgelegten Anforderungen stellen Mindestsicherheitsstandards dar, denen alle in der EU verkauften Neufahrzeuge genügen müssen. Dies gilt insbesondere für Modelle des unteren Preissegments, da fortschrittlichere Fahrzeuge tendenziell die Standards der Verordnung über die allgemeine Sicherheit übertreffen, wie die Ergebnisse der von Euro NCAP durchgeführten Sicherheitsprüfungen nahelegen²².

²¹ TRL Ltd., [Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures](#), 2018.

²² Euro NCAP, [Year in Numbers](#), 2022.

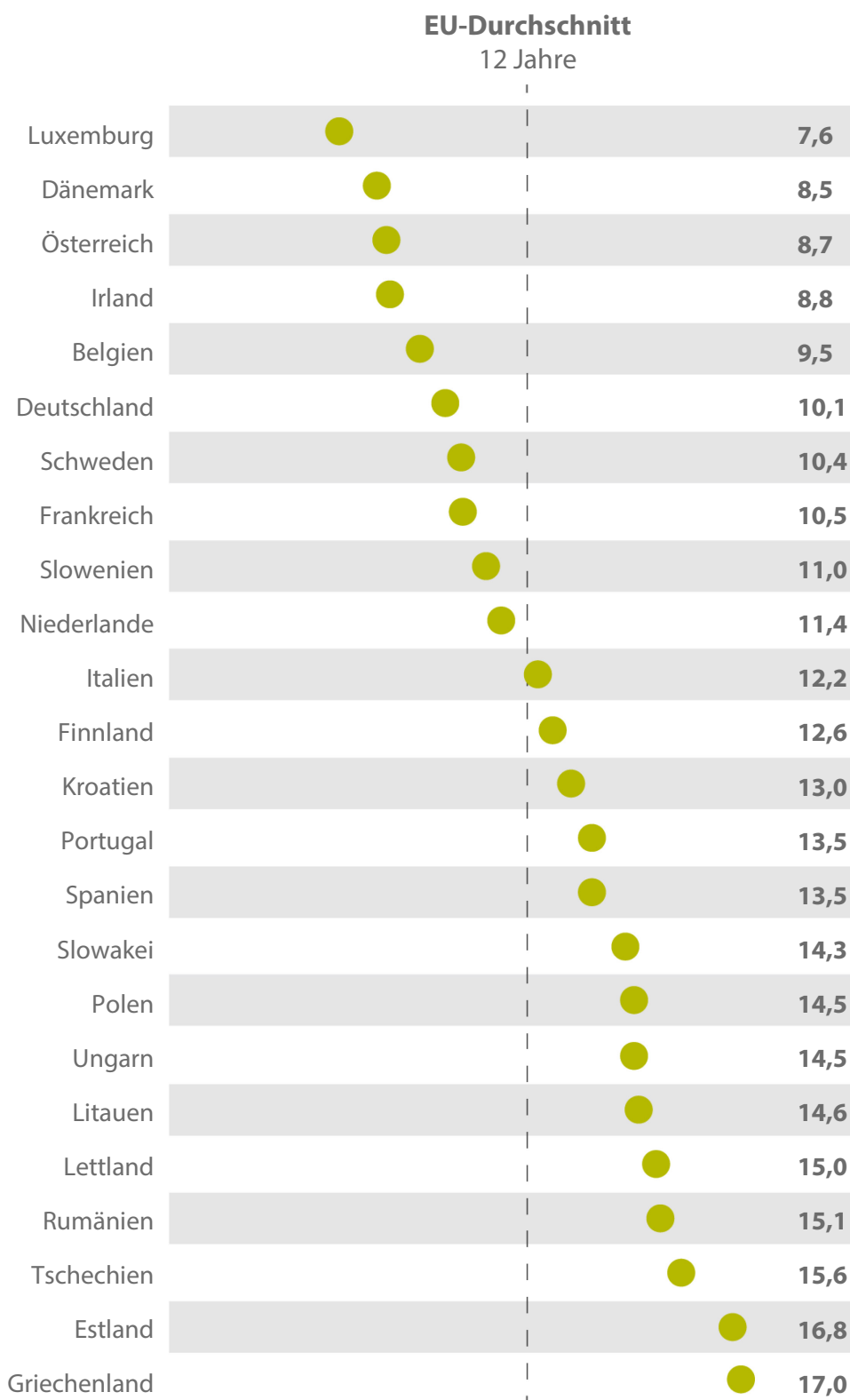
61 Die meisten Neufahrzeuge fallen zwar unter die Anforderungen der Verordnung über die allgemeine Sicherheit, doch können bestimmte Fahrzeuge auch im Rahmen eines [Verfahrens zur Erteilung einer Einzelgenehmigung für Fahrzeuge](#) genehmigt werden, das weniger Sicherheitsanforderungen umfasst. Interessenträger äußerten kürzlich Bedenken²³ hinsichtlich eines zunehmenden Trends bei importierten Gelände-Pick-ups, die für ungeschützte Verkehrsteilnehmer besonders gefährlich sind und von dieser Bestimmung profitieren.

62 Außerdem gelten die Anforderungen der Verordnung über die allgemeine Sicherheit nur für Neuwagen. Die Fahrzeugflotten der Mitgliedstaaten altern; das EU-Durchschnittsalter beträgt 12 Jahre (siehe [Abbildung 10](#)). Dies entspricht einem Anstieg des durchschnittlichen Pkw-Alters um mehr als 40 % gegenüber 2010²⁴. Daher wird es Zeit brauchen, bis die Auswirkungen der Verordnung über die allgemeine Sicherheit und der neuen Fahrzeugsicherheitsmerkmale sich durchsetzen. Zwar hatte die Kommission im Jahr 2018 beabsichtigt, die Mitgliedstaaten zu ermutigen, für die Erneuerung von Fahrzeugen Anreize zu schaffen, bei denen die Leistung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit im Vordergrund steht, doch fand der Hof in den besuchten Mitgliedstaaten keine solche Förderregelung. Allerdings gibt es Förderregelungen für andere Zwecke (z. B. eine bessere Umweltleistung der Fahrzeuge), die durch die Erneuerung des Fahrzeugbestands indirekt der Straßenverkehrssicherheit zugutekommen können.

²³ BEUC, ECF, Europäischer Rat für Verkehrssicherheit, Eurocities, Internationale Föderation der Fußgängerverbände, Polis, Transport & Environment, [Letter to Thierry Breton, Commissioner for the Internal Market](#), 2023.

²⁴ SWD(2012) 206.

Abbildung 10 – Durchschnittsalter der Fahrzeugflotten der Mitgliedstaaten (in Jahren)



Hinweis: Für Bulgarien, Zypern und Malta liegen keine Daten vor.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von [Daten der Vereinigung europäischer Automobilhersteller \(ACEA\)](#) aus dem Jahr 2021.

63 Darüber hinaus ist es entscheidend, dass Fahrzeuge auch noch Jahre nach ihrer Erstzulassung weiterhin die Mindestsicherheitsstandards einhalten. Dies ist angesichts der alternden Fahrzeugflotte in Europa besonders wichtig. Dazu müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge regelmäßig geprüft werden.

64 In einer [EU-Richtlinie](#) ist eine Mindesthäufigkeit der technischen Überwachung je nach Fahrzeugtyp und Verwendung festgelegt (z. B. vier Jahre nach der Erstzulassung und danach alle zwei Jahre für Autos, bei denen es sich nicht um Taxis oder Krankenwagen handelt). Innerhalb dieser Grenzen steht es den Mitgliedstaaten frei, über ihre eigenen Testpläne zu entscheiden. Zwar haben sich einige Mitgliedstaaten für die Mindesthäufigkeit entschieden, doch sahen andere zusätzliche Kontrollen vor. Infolgedessen unterscheiden sich die [Zeitabstände](#), in denen die Sicherheitsleistung eines Fahrzeugs bewertet wird, von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat erheblich. So müssen beispielsweise die Tests in Kroatien ab dem ersten Jahr jedes Jahr durchgeführt werden, während in Italien ab dem vierten Jahr alle zwei Jahre Tests verlangt werden.

Die nationalen Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit der Infrastruktur sind unterschiedlich komplex, und die Anforderungen der EU erstrecken sich nicht auf die Infrastrukturen mit den meisten tödlichen Unfällen

65 Um die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu verringern, können die Mitgliedstaaten auch hinsichtlich der Gestaltung und Instandhaltung ihrer Straßennetze tätig werden. Die Investitionen sollten auf die Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallkonzentration und dem größten Unfallverhütungspotenzial²⁵ (d. h. auf "Hotspots") ausgerichtet werden. Die Mitgliedstaaten haben jedoch unterschiedliche Definitionen von Hotspots und Verfahren zu ihrer Bewältigung (siehe [Kasten 2](#)).

²⁵ Erwägungsgrund 16 der [Richtlinie \(EU\) 2019/1936](#).

Kasten 2

Unterschiedliche Ansätze in den Mitgliedstaaten zur Bewältigung von Hotspots im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

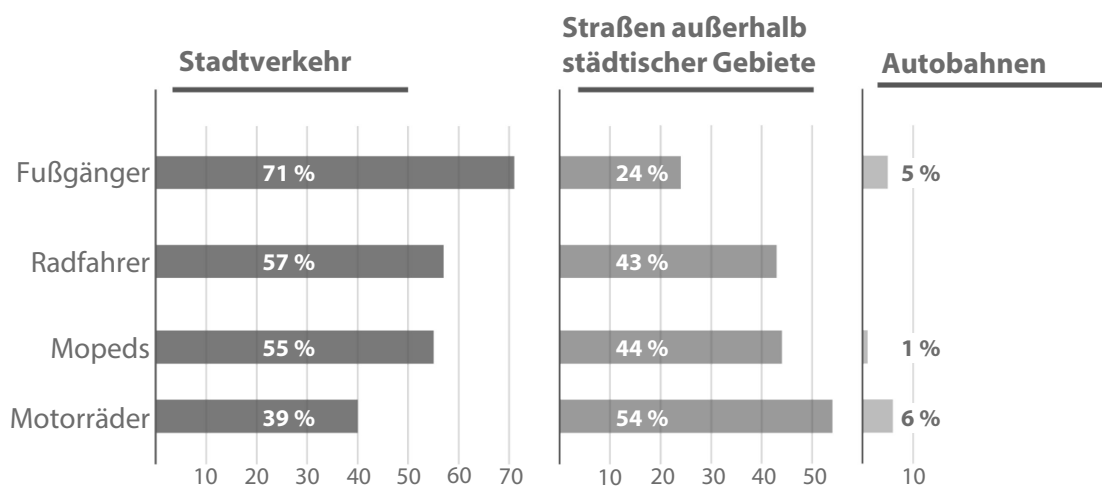
- Zusätzlich zu den üblichen Polizeiverfahren sehen die litauischen Rechtsvorschriften eine eingehende Untersuchung vor, um die Ursache jedes tödlichen Unfalls zu verstehen. Abschnitte des Straßennetzes mit vier oder mehr Verkehrsunfällen in den letzten vier Jahren werden als Hotspots bezeichnet und auf einer öffentlich zugänglichen Karte mit Empfehlungen für Fahrer ausgewiesen. Zusätzlich wird jeder dieser Hotspots analysiert, um festzustellen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit erforderlich sind. Der Straßenbetreiber hat dann ein Jahr Zeit, um diese Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit umzusetzen. Das Ziel der litauischen Strategie für Straßenverkehrssicherheit ist es, alle Hotspots bis 2030 zu beseitigen.
- Spanien wendet zwei Kriterien an, um Straßenabschnitte mit einem relativ hohen Unfallrisiko zu ermitteln: erstens, wie gefährlich der Abschnitt ist (je nach Anzahl der Unfälle in der Vergangenheit, der Länge des Straßenabschnitts und dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen zu unterschiedlichen Zeiten), und zweitens die absolute Zahl der Unfälle. Beide Parameter werden anhand unterschiedlicher Schwellenwerte bewertet, die sich nach der Straßenkategorie und dem Verkehrsaufkommen richten.
- Die Slowakei definiert Hotspots als Einkilometerabschnitte mit fünf oder mehr erfassten Verkehrsunfällen im vergangenen Jahr.
- Im Jahr 2008 definierte Rumänien Hotspots als einen Abschnitt des Straßennetzes mit einer überdurchschnittlich hohen Unfallrate. Diese Definition wurde 2018 aufgehoben, und zum Zeitpunkt der Prüfung war noch keine alternative Definition formuliert worden. Rumänien hat seither ein aus der Aufbau- und Resilienzfazilität finanziertes Projekt zur Bewältigung von Hotspots auf den Weg gebracht, wobei es eine Ad-hoc-Definition verwendet, um diese zu ermitteln.

66 Im Jahr 2008 wurden mit einer [EU-Richtlinie](#) über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ("Sicherheitsmanagement-Richtlinie") gemeinsame Verfahren eingeführt, die die Mitgliedstaaten anwenden müssen, um die Sicherheit ihrer Straßennetze zu verbessern. Nach der letzten [Überarbeitung](#) im Jahr 2019 verpflichtet die Sicherheitsmanagement-Richtlinie die Mitgliedstaaten nun, Ex-ante-Bewertungen und Audits der Gestaltung ihrer Infrastruktur sowie Ex-post-Kontrollen von Merkmalen oder Mängeln durchzuführen, die Instandhaltungsarbeiten erforderten. Gemäß der Sicherheitsmanagement-Richtlinie sind diese Verfahren für Projekte auf Straßen, die zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) gehören, für nationale Autobahnen, für vom Mitgliedstaat ermittelte Hauptverkehrsstraßen sowie für Straßeninfrastrukturen, die von der EU kofinanziert werden, verbindlich vorgeschrieben.

67 Die Anforderungen der Sicherheitsmanagement-Richtlinie gelten jedoch weder für i) städtische Gebiete und Radwege noch für ii) Nebenstraßen, die keine EU-Fördermittel erhalten haben. Dies schränkt die Auswirkungen der Richtlinie ein, da diese beiden Arten von Straßeninfrastruktur mit 93 % der Verkehrstoten im Jahr 2020 zusammenhängen und somit von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit waren.

68 Auf **städtische Gebiete** entfielen 40 % der Verkehrstoten insgesamt sowie der größte Anteil der Verkehrstoten in allen Kategorien ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit Ausnahme von Motorradfahrern (bei denen Unfälle auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete die häufigsten sind, siehe [Abbildung 11](#)).

Abbildung 11 – Ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Jahr 2020 nach Straßenart in der EU



Hinweis: Die Zahlen können rundungsbedingt nicht auf 100 % zusammengerechnet werden.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Europäischen Kommission.

69 Seit 2013 hat die Kommission die Städte dazu angehalten, Pläne für nachhaltige urbane Mobilität zu entwickeln, in denen der Schwerpunkt auf der Straßenverkehrssicherheit liegen sollte. Allerdings sind die Städte noch nicht verpflichtet, Aspekte der Straßenverkehrssicherheit in ihre Pläne für nachhaltige urbane Mobilität aufzunehmen oder solche Pläne überhaupt zu formulieren.

70 Der [Vorschlag](#) der Kommission aus dem Jahr 2021 für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung wird derzeit von den gesetzgebenden Organen erörtert. Der Vorschlag enthält die neue Anforderung an die Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass bis 2025 in den meisten größeren Städten der EU Pläne für nachhaltige urbane Mobilität angenommen werden, und Daten über Unfälle und schwere Verletzungen auf städtischer Ebene zu erheben und der Kommission zu übermitteln. Diese Pläne für nachhaltige urbane Mobilität müssen Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, sowie Ziele, Vorgaben und Indikatoren für Unfälle und Verletzungen enthalten.

71 Die meisten Verkehrstoten in absoluten Zahlen waren im Jahr 2020 **außerhalb städtischer Gebiete** zu verzeichnen (9 931 Verkehrstote bzw. 53 %). Auch wenn sie möglicherweise unter die Sicherheitsmanagement-Richtlinie fallen, falls die Mitgliedstaaten sie als Hauptverkehrsstraßen einstufen oder falls sie EU-Mittel erhalten, hatte die Kommission keinen Überblick über den Umfang der nationalen Straßennetze, die unter diese Richtlinie fallen. Obwohl die Mitgliedstaaten gemäß der Sicherheitsmanagement-Richtlinie verpflichtet waren, der Kommission bis 2021 mitzuteilen, welche Netzabschnitte sie als "Hauptverkehrsstraße" eingestuft haben, kam weniger als die Hälfte der Mitgliedstaaten dieser Verpflichtung tatsächlich nach.

72 Darüber hinaus sind in der Richtlinie nicht für jede Art von Infrastruktur Mindestsicherheitsanforderungen festgelegt. Während der Entwurf von Autobahnen in der EU weitgehend standardisiert ist, sind die Standards für andere Straßen und städtische Gebiete sehr unterschiedlich. Die Kommission hat eine Initiative ins Leben gerufen, um unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit fachliche Leitlinien zu Standards für den Entwurf von Straßeninfrastruktur bereitzustellen.

73 Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, für das gesamte Straßennetz eine Bewertung der Verkehrssicherheit in den unter die Richtlinie fallenden Bereichen durchzuführen. Diese Bewertungen müssen erstmals bis Ende 2024 und danach mindestens alle fünf Jahre durchgeführt werden. Zur Festlegung der Interventionsschwerpunkte sollten die Mitgliedstaaten dann eine Einstufung der Abschnitte ihres Straßennetzes nach Sicherheitsniveau vornehmen. Die Kommission wird dann eine Online-Karte veröffentlichen, auf der die verschiedenen Kategorien aufgeführt sind.

74 Im Einklang mit der Richtlinie und im Anschluss an eine Reihe von Pilotstudien legte die Kommission 2023 eine **Methodik** vor, die die Mitgliedstaaten bei der Durchführung ihrer netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen anwenden können. Die Methodik besteht aus zwei Teilen: Die erste ist reaktiv (auf der Grundlage von Unfallstatistiken aus der Vergangenheit), die zweite proaktiv (abhängig von der Gestaltung des Straßenabschnitts).

75 Die Methodik der Kommission basiert jedoch auf der Verwendung unterschiedlicher nationaler Schwellenwerte. Die Methodik soll als Instrument für vergleichende Analysen auf nationaler Ebene dienen, damit sich die Mitgliedstaaten auf die gefährlichsten Straßenabschnitte konzentrieren können. Bei der Prüfung stellte der Hof jedoch fest, dass drei der vier besuchten Mitgliedstaaten von der Standardmethodik der Kommission abweichen werden.

Neue Herausforderungen erfordern eine weitere Integration der Maßnahmen der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

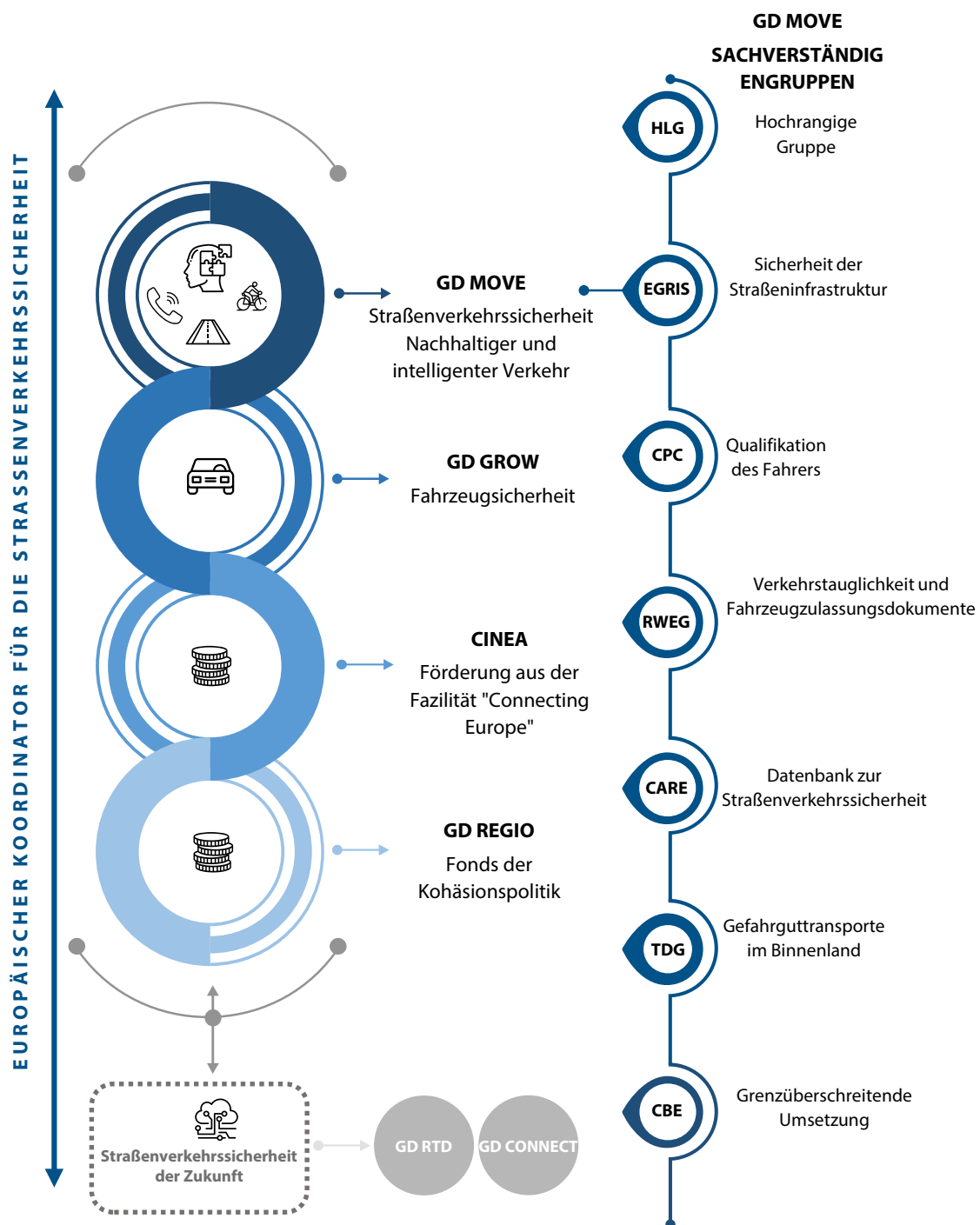
76 Damit der Safe-System-Ansatz wirksam funktionieren kann, sollten die Maßnahmen im Rahmen seiner verschiedenen Komponenten eng miteinander verknüpft sein²⁶. So erfordern fortschrittliche Fahrzeugsicherheitsmerkmale beispielsweise geeignete Straßenmarkierungen und Beschilderungen, damit sie ordnungsgemäß funktionieren können, sowie klare Verkehrsregeln für die Interaktion mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

77 Während die GD MOVE für die meisten Tätigkeiten der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zuständig ist, teilen sich mehrere Generaldirektionen die Zuständigkeit für Maßnahmen im Rahmen des Safe-System-Ansatzes. Auch andere Expertengruppen und -gremien unterstützen die Kommission bei der Förderung der EU-Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (siehe [Abbildung 12](#)). Die Kommission wird beispielsweise von folgenden Stellen unterstützt:

- von einer hochrangigen Gruppe für Straßenverkehrssicherheit, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in der Fragen der Straßenverkehrssicherheit erörtert werden, die die EU und die Mitgliedstaaten betreffen. Im Jahr 2018 erweiterte die Kommission das Mandat der hochrangigen Gruppe um strategische Beratung und den Austausch von Interessenträgern;
- von einem europäischen Koordinator für die Straßenverkehrssicherheit, bei dem es sich um einen hochrangigen Beamten der Kommission handelt, der die Aufgabe hat, mit den Mitgliedstaaten in Kontakt zu treten und bewährte Verfahren auszutauschen.

²⁶ ITF – OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Abbildung 12 – Mit der Straßenverkehrssicherheit befasste Gremien der Kommission



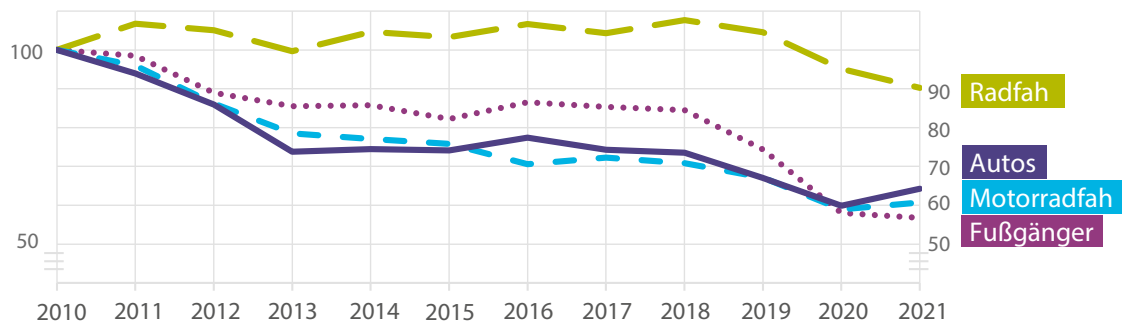
Quelle: Europäischer Rechnungshof.

78 Im Jahr 2021 **forderte** das Europäische Parlament die Kommission auf, die Einrichtung einer zentralen Agentur mit Zuständigkeit für die Straßenverkehrssicherheit in Erwägung zu ziehen, wie für den Schienen-, See- und Luftverkehr bereits eine besteht. Die Kommission hat im Jahr 2023 eine Durchführbarkeitsstudie zur Analyse möglicher Szenarien in Auftrag gegeben, deren Veröffentlichung für Anfang 2024 erwartet wird. Mehrere der vom Hof befragten Interessenträger vertraten ferner die Auffassung, dass die Koordinierung zwischen den verschiedenen Säulen des Safe-System-Ansatzes im Rahmen der Tätigkeiten der Kommission nicht gewährleistet sei und dass die Straßenverkehrssicherheit noch nicht in allen Politikbereichen der Kommission durchgängig berücksichtigt werde.

79 Künftige Herausforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, wie neue Formen der Mobilität in städtischen Gebieten und die Präsenz autonomer Fahrzeuge, werden wahrscheinlich eine weitere Integration und Koordinierung der verschiedenen Maßnahmen der Kommission erfordern. Im Jahr 2020 war fast die Hälfte der Verkehrstoten – und bezogen auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer sogar mehr als die Hälfte der Verkehrstoten – in städtischen Gebieten zu verzeichnen (siehe Ziffer **68**). Jedoch fällt die Straßenverkehrssicherheit in städtischen Gebieten nicht in die Zuständigkeit des Referats Straßenverkehrssicherheit in der GD MOVE, sondern in die Zuständigkeit eines gesonderten Referats, das für Mobilität in städtischen Gebieten zuständig und nicht ausschließlich mit Straßenverkehrssicherheit befasst ist. Gleichzeitig fallen Fragen der Straßenverkehrssicherheit im Zusammenhang mit autonomen Fahrzeugen in den Zuständigkeitsbereich mehrerer Generaldirektionen der Kommission.

80 Die EU fordert eine stärkere Fokussierung auf **aktive Mobilität** wie Zufußgehen oder Radfahren, insbesondere **in städtischen Gebieten**. Während zwischen 2010 und 2021 die Zahl der Verkehrstoten unter Fußgängern entsprechend der Quote für Autos zurückging, fiel der Rückgang bei Radfahrern deutlich geringer aus (siehe **Abbildung 13**). Außerdem ist die Zahl der in städtischen Gebieten getöteten Radfahrer zwischen 2010 und 2021 in bestimmten Mitgliedstaaten gestiegen. In Österreich beispielsweise stieg in diesem Zeitraum die Zahl der Verkehrstoten im Zusammenhang mit Radfahrern in städtischen Gebieten um 68 % an.

Abbildung 13 – Verkehrstote in städtischen Gebieten nach Art der Verkehrsteilnehmer (2010 bis 2021)



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission.

81 Darüber hinaus kommen persönliche Mobilitätshilfen wie E-Scooter zu den Herausforderungen für die Straßenverkehrssicherheit in städtischen Gebieten hinzu. Die Kommission hat in diesem Bereich noch keine Leitlinien herausgegeben, und die Regulierungsansätze der Mitgliedstaaten sind unterschiedlich (siehe [Anhang VII](#)).

82 Automatisierte und autonome Fahrzeuge können einen positiven Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit leisten, wobei Forschungsergebnissen zufolge bis zu 22 % der Unfälle mit Todesopfern und Schwerverletzten durch die Einführung automatisierter Fahrsysteme vermieden werden könnten²⁷. Während die erste [Strategie](#) der Kommission in diesem Bereich aus dem Jahr 2018 stammt, unterscheiden sich die nationalen Vorschriften für das Führen autonomer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nach wie vor erheblich. Seit 2022 erlaubt Deutschland beispielsweise ein vollautomatisiertes Fahren ohne Anwesenheit eines Fahrers, während andere Mitgliedstaaten noch keinen Rechtsrahmen entwickelt haben.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

Die Erreichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit war kein zentrales Kriterium für die Projektauswahl und die Überwachungsindikatoren

83 EU-Mittel sollten Projekten zugewiesen werden, die am besten zu den Prioritäten und Zielen der EU beitragen. Das Europäische Parlament forderte die Mitgliedstaaten und die Kommission darüber hinaus auf, Investitionen mit dem größten Nutzen für die Straßenverkehrssicherheit Vorrang einzuräumen, wobei den unfallträchtigsten Abschnitten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte²⁸.

84 Für die Projekte in seiner Stichprobe untersuchte der Hof, ob die Straßenverkehrssicherheit wirksam als Auswahlkriterium herangezogen wurde, und untersuchte die Anforderungen an diese Projekte, ihren Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit abzuschätzen und die Wirkungen zu überwachen.

Die Straßenverkehrssicherheit war kein zentrales Kriterium bei der Auswahl von Infrastrukturprojekten mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

85 Im Zeitraum 2014–2020 gab es Fördermittel für die Straßenverkehrssicherheit aus dem EFRE/KF und der Fazilität "Connecting Europe", hauptsächlich im Rahmen der Finanzierung von Infrastrukturprojekten wie neuen oder ausgebauten Straßen, Radwegen und sicheren Parkplätzen. Die Antragsteller reichten ihre Anträge auf EU-Kofinanzierung infolge der Veröffentlichung von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ein, die entweder von Verwaltungsbehörden (für Projekte mit geteilter Mittelverwaltung) oder von der CINEA (für die Fazilität "Connecting Europe") erarbeitet wurden. Diese Aufforderungen mussten den Prioritäten und Anforderungen entsprechen, die zuvor entweder in den einschlägigen operationellen Programmen im Kohäsionsbereich oder in den Arbeitsprogrammen der Fazilität "Connecting Europe" festgelegt wurden.

²⁸ Empfehlungen für die nächsten Schritte auf dem Weg zur "Vision Null Straßenverkehrstote", Europäisches Parlament, 2021.

86 Der Hof untersuchte die operationellen Programme und die damit verbundenen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, auf deren Grundlage die geprüften Projekte kofinanziert wurden. Zwar wurden nicht alle Projekte im Rahmen einer speziell auf die Straßenverkehrssicherheit ausgerichteten Priorität finanziert, doch wurde die Straßenverkehrssicherheit als eines ihrer Ziele genannt. Von neun aus dem EFRE oder dem KF kofinanzierten Projekten wurden nur zwei im Rahmen einer speziell auf die Straßenverkehrssicherheit ausgerichteten Priorität finanziert; die anderen Projekte wurden im Rahmen von Prioritäten ausgewählt, die auf bessere Erreichbarkeit (vier Projekte), umweltfreundlicheren Verkehr (zwei Projekte) und bessere digitale Dienste für die Bürgerinnen und Bürger (ein Projekt) ausgerichtet waren. Von den drei Projekten der Fazilität "Connecting Europe" wurden nur zwei im Rahmen einer speziell auf die Straßenverkehrssicherheit ausgerichteten Priorität (sichere Infrastruktur) unterstützt; der Schwerpunkt des verbleibenden Projekts lag stattdessen auf der Fertigstellung des TEN-V-Netzes. Ähnlich zielten die sowohl aus dem Kohäsionsfonds als auch aus der Fazilität "Connecting Europe" finanzierten Autobahnarbeiten in erster Linie darauf ab, Engpässe im TEN-V-Netz zu beseitigen.

87 Bei den meisten Projekten zielten die von der Kommission und den Verwaltungsbehörden verwendeten Auswahlkriterien nicht auf die Abschnitte des Straßennetzes mit der höchsten Zahl von Unfällen oder Todesfällen ab, auch wenn die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit einer der erwarteten Nutzen war. Es gab nur zwei EFRE-Projekte (in Spanien), bei denen den Anträgen eine detaillierte Analyse der Zahl der Unfälle in den Vorjahren beigelegt war, wobei eines der beiden Projekte auch eine Analyse der Gefährlichkeit des Abschnitts enthielt. Diese Informationen lagen nicht für alle Projekte vor, da sie in den Anträgen nicht verlangt wurden. Die Verwaltungsbehörden und die Kommission wären möglicherweise in der Lage gewesen, bei der Kofinanzierung Projekten mit den größten potenziellen Auswirkungen auf die Verringerung der Zahl der Todesopfer Vorrang einzuräumen, wenn dieses Element bei der Projektauswahl hätte berücksichtigt werden müssen.

88 Darüber hinaus wurden keine spezifischen Kriterien für die Gestaltung der Straßenverkehrssicherheit festgelegt. Jedem Projektträger stand es frei, seine bevorzugte Straßengestaltung zu wählen – vorbehaltlich der geltenden nationalen Rechtsvorschriften und Normen und, sofern zutreffend, der Anforderungen der [Richtlinie über die Sicherheit von Tunneln](#). Angesichts der erheblichen Unterschiede bei den Straßenbaunormen (siehe Ziffer 72) und des Fehlens spezifischer Kriterien für die Straßenverkehrssicherheit in der Auswahlphase wurde daher die Erreichung eines bestimmten Sicherheitsniveaus für diese Straßen sowie für Radwege im Projektauswahlverfahren nicht berücksichtigt.

89 Bei aus dem EFRE und dem KF kofinanzierten Projekten liegt die Zuständigkeit für die Festlegung der Finanzierungsprioritäten für jedes operationelle Programm und jede Aufforderung bei den Verwaltungsbehörden. Die Kommission hat jedoch die Möglichkeit, sowohl in der Phase der Ausarbeitung der Partnerschaftsvereinbarung und der operationellen Programme – bevor sie sie genehmigt – Rückmeldung zu geben, als auch bei der Durchführung des Programms. Der Hof stellte fest, dass die Kommission bei den Partnerschaftsvereinbarungen und operationellen Programmen, die für die vom Hof untersuchten Projekte relevant waren, Anmerkungen zur Straßenverkehrssicherheit gemacht hatte. So legte die Kommission beispielsweise nahe, dass Projekte, die sich auf die Straßenverkehrssicherheit in einer spanischen Region konzentrieren, im Rahmen eines Programms für Straßenverkehrssicherheit durchgeführt werden, um eine Fragmentierung der Ressourcen zu vermeiden. In der endgültigen Fassung des regionalen operationellen Programms Spaniens wurde dieser Vorschlag berücksichtigt.

90 Im Jahr 2021 wurden erstmals im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" zwei spezielle Themen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit eingeführt, in deren Rahmen Studien und Tätigkeiten finanziert werden konnten. Dies galt jedoch nur für Mitgliedstaaten, die für den Kohäsionsfonds infrage kommen. Beispiele für Maßnahmen, die im Rahmen dieser Themen finanziert werden konnten, sind der Ausbau unfallgefährdeter Straßenabschnitte und/oder andere Maßnahmen, die in den einschlägigen netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen ermittelt wurden (siehe Ziffer **73**). Im Zusammenhang mit diesen Themen wurden insgesamt 15 Projekte kofinanziert, wobei sich die EU-Unterstützung auf insgesamt 142,5 Millionen Euro belief.

91 Schließlich kann die Qualität der Umsetzung und Instandhaltung der von der EU kofinanzierten Infrastruktur erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben (siehe **Kasten 3**). Mit den EU-Mitteln wird jedoch nur der Bau oder die Modernisierung der Straßeninfrastruktur unterstützt, und Projektträger sind nicht verpflichtet, Straßen instand zu halten, um ein bestimmtes Maß an Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten. Der Hof stellte fest, dass die Kommission im Zeitraum 2014–2020 auf die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Zusage Spaniens hinwies, nationale Mittel für die Aufrechterhaltung der kofinanzierten Straßeninfrastruktur zu verwenden.

Kasten 3

Ein Beispiel für die Auswirkungen unzureichender Projektinstandhaltung auf die Straßenverkehrssicherheit

Bei einem aus dem EFRE kofinanzierten Projekt in Spanien wurden eine Ortsstraße ausgebaut und ein Radweg hinzugefügt. Da sich die Straße entlang des Radwegs mit anderen Straßen überschneidet, umfasste das Projekt die Positionierung der erforderlichen Vorfahrtsschilder sowie die Fahrbahnmarkierungen für Radfahrer- und Fußgängerübergänge in einer angemessenen Entfernung zur Hauptstraße. Während seines Besuchs stellte der Hof fest, dass die ursprünglichen Straßenmarkierungen aufgrund mangelnder Instandhaltung fast verschwunden waren. Infolgedessen überquerten die meisten Radfahrer und Fußgänger die Straße an einer anderen Stelle, wo sie für Kraftfahrzeugfahrer schwieriger zu erkennen waren. Dies untergräbt die ursprünglichen Ziele des Projekts im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.



Hinweis: Die auf dem Foto hinzugefügten blauen Linien zeigen die ursprüngliche Position der Markierungen des Übergangs für Radfahrer.

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Von der EU kofinanzierte Projekte, die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit verfolgen, mussten weder ihren potenziellen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit abschätzen noch entsprechende Wirkungsindikatoren entwickeln

92 Die Projektträger sollten bei der Konzeption ihrer Projekte eine Ex-ante-Bewertung potenzieller Ergebnisse heranziehen und anschließend die Wirkungen der Projekte nachträglich überwachen, um festzustellen, ob die beabsichtigten Auswirkungen erzielt wurden. Dadurch würde sichergestellt, dass die EU-Kofinanzierung wirksam zu den Zielen der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beiträgt. Der Hof analysierte die Projektanträge, einschließlich der Belege (z. B. Kosten-Nutzen-Analysen), um den Grad der Planung und Überwachung der Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu bewerten.

93 Er stellte fest, dass bezüglich der 13 von ihm untersuchten Projekte nur sechs Anträge entweder eine vollständige Kosten-Nutzen-Analyse oder eine Schätzung des potenziellen wirtschaftlichen Nutzens des Projekts, auch im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit, enthielten. Dies war darauf zurückzuführen, dass im Zeitraum 2014–2020 nur Projekte, die aus der Fazilität "Connecting Europe" gefördert wurden, und aus dem EFRE oder dem KF geförderte Projekte mit förderfähigen Gesamtkosten von mehr als 75 Millionen Euro eine Kosten-Nutzen-Analyse als Teil des Antrags enthalten mussten.

94 Obwohl in den Anträgen die Straßenverkehrssicherheit als Projektziel genannt wurde, machte der erwartete Nutzen für die Straßenverkehrssicherheit bei drei dieser sechs Projekte nur einen geringen Teil des potenziellen Gesamtnutzens aus. **Kasten 4** enthält ein Beispiel.

Kasten 4

Ein sicherer Parkplatz mit begrenzten Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit

Während einer Prüfung besuchte der Hof ein aus der Fazilität "Connecting Europe" kofinanziertes Projekt für sicheres Parken. Für diese Tank- und Rastanlagen, die den LKW-Fahrern eine bessere Sicherheit bieten sollten als andere Parkplätze in der Nähe von Autobahnen oder Logistikzentren, wird eine Gebühr erhoben, und sie sollen zur Verringerung von gefährlichem Parken beitragen.



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Im Projektantrag wurde ein Nutzen für die Straßenverkehrssicherheit angegeben, da ein Rückgang der Unfallzahlen erwartet wurde. Dieser Nutzen dürfte jedoch weniger als 1 % des Gesamtnutzens des Projekts ausmachen. Der Hauptnutzen, auf den im Antrags abgestellt wurde, war die Zeit- und Kostenersparnis bei der Suche nach einem geeigneten Parkplatz. Darüber hinaus untergräbt die geringe Nutzung des Parkplatzes den tatsächlichen Beitrag des Projekts zur Straßenverkehrssicherheit.

95 Im Zuge der Auswahlverfahren für die 13 vom Hof untersuchten Projekte war weder im Antrag noch in der Kosten-Nutzen-Analyse erforderlich, mögliche Wirkungen in Bezug auf vermiedene Todesfälle oder schwere Verletzungen anzugeben. Bei einem Projekt wurde jedoch ausdrücklich eine Schätzung der potenziellen Zahl von Menschenleben, die gerettet werden könnten, angegeben. Bei vier weiteren Projekten wurden keine direkten Angaben zu vermiedenen Todesfällen und schweren Verletzungen gemacht, stattdessen wurden diese Angaben im Gesamtwert des sozialen Nutzens des Projekts berücksichtigt. Bei einem weiteren Projekt wurde die Verringerung der Zahl der Unfälle geschätzt. Es wurden jedoch keine detaillierten Angaben zu den einzelnen Auswirkungen auf Todesfälle, schwere oder geringfügige Verletzungen gemacht.

96 Bei den Schätzungen des wirtschaftlichen Nutzens eines Projekts unterscheidet sich der Wert, der dem menschlichen Leben zugeschrieben wird, von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat (um einen Faktor von bis zu vier), und den Berechnungen werden unterschiedliche Annahmen zugrunde gelegt. Beispielsweise stellte der Hof fest, dass für dasselbe Projekt in der Slowakei innerhalb von zwei Jahren zwei Kosten-Nutzen-Analysen erstellt wurden. Die Gestaltung des Projekts – und damit sein Potential zur Verringerung der Zahl der Toten und Schwerverletzten – änderte sich nicht. Allerdings unterschieden sich die methodischen Annahmen zwischen den beiden Analysen, da sich die Methoden zur Erstellung von Kosten-Nutzen-Analysen für Anträge im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" und des KF im Laufe der Zeit änderten. Der neuen Berechnung zufolge stieg die Zahl der Unfälle, die durch das Projekt vermieden würden, um 10 %, während der wirtschaftliche Nutzen jedes vermiedenen Unfalls um den Faktor 1,5 zunahm.

97 Da harmonisierte Schätzungen in den Projektanträgen fehlten, könnten die Bewerter und Auswahlausschüsse nur mit Schwierigkeiten Vergleiche auf EU-Ebene zwischen den für die Finanzierung vorgeschlagenen Projektlösungen unter Berücksichtigung ihrer Kosteneffizienz im Hinblick auf die Rettung von Menschenleben vornehmen. Darüber hinaus wurden die Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Bezug auf die Zahl der vermiedenen Toten und Schwerverletzten und nicht in finanzieller Hinsicht festgelegt (siehe [Anhang II](#)).

98 Bei den aus der Fazilität "Connecting Europe" kofinanzierten Projekten hat die CINEA die Projektwirkungen nach der Durchführung eines Projekts und dem Abschluss der entsprechenden Finanzhilfevereinbarung nicht weiterverfolgt, da dies nicht vorgeschrieben ist. Bei den geprüften Projekten, die mit Mitteln der Kohäsionspolitik unterstützt wurden, stieß der Hof nur in einem Fall auf einen Indikator auf Projektebene, mit dem die Wirkungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (d. h. der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten) überwacht wurden. In Gegenüberstellung dazu enthält **Kasten 5** Beispiele für andere Arten von Indikatoren, die für die vom Hof untersuchten Projekte festgelegt wurden und bei denen der Schwerpunkt nicht auf den Wirkungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit lag.

Kasten 5

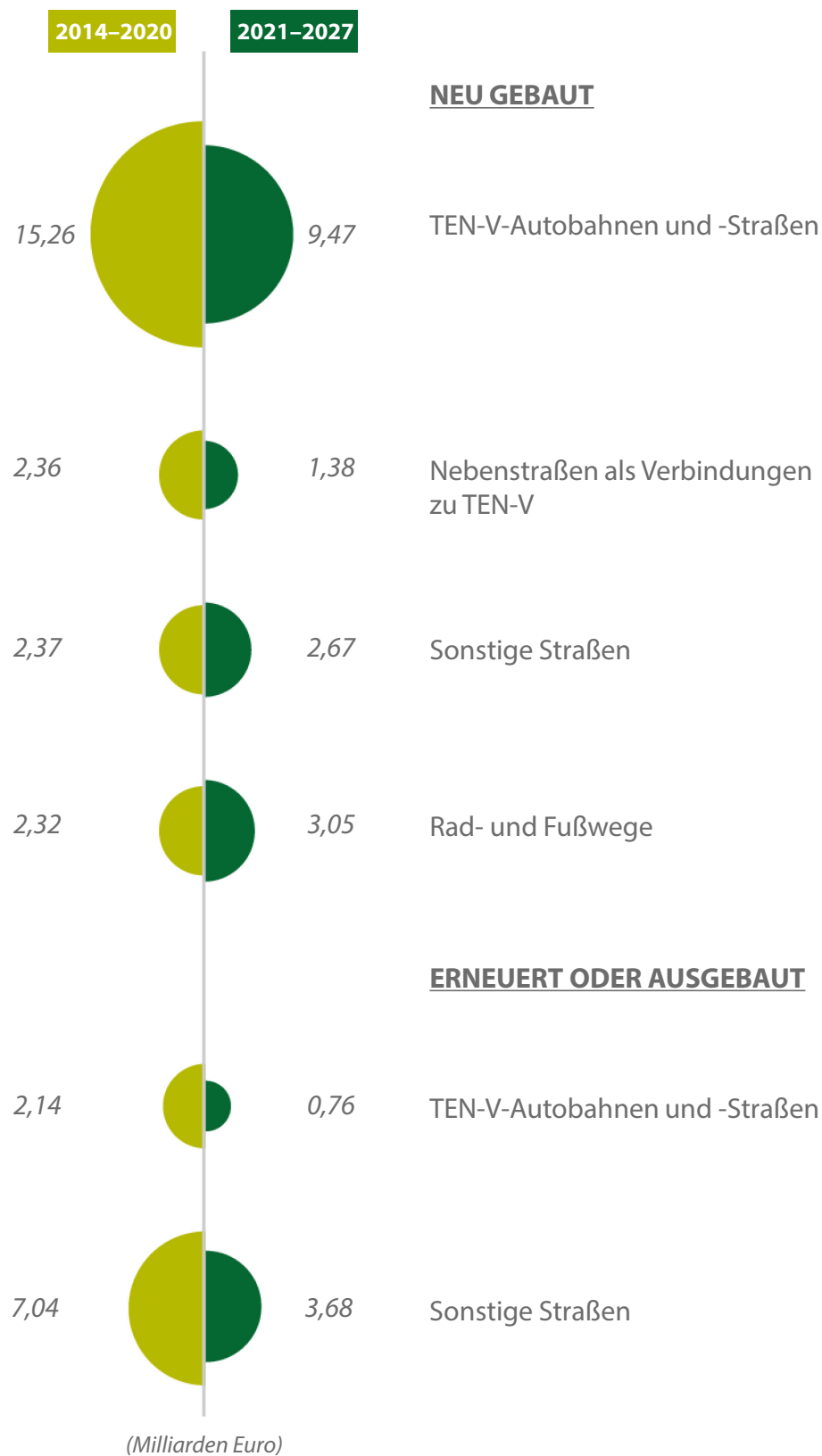
Beispiele für Indikatoren, die auf Projektebene verwendet werden und deren Schwerpunkt nicht auf den Wirkungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit liegt

- Ein Projekt in Litauen zielte darauf ab, einen bestehenden Straßenabschnitt zu auszubauen und klare Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit festzulegen. Im Antrag wurden jedoch die potenziellen Auswirkungen des Projekts auf die Straßenverkehrssicherheit nicht quantifiziert. Der einzige Indikatorsatz für die Überwachung war die vollständige Umsetzung der geplanten Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Kilometer von Leitplanken). Darüber hinaus war der Projektträger verpflichtet, über die Verkürzung der durchschnittlichen Fahrzeit auf der Straße Bericht zu erstatten. Dies ist kein Indikator für die Straßenverkehrssicherheit.
- Die drei Projekte zum Bau von Radwegen wiesen erhebliche Unterschiede auf (z. B. bezüglich der Frage, ob es eine Barriere zwischen Radweg und Straße gab), was sich auf ihre Leistung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auswirken könnte. Was die Überwachung betrifft, so wurden sie allerdings alle nach der Zahl der gebauten Infrastrukturkilometer bewertet, wodurch jedoch die unterschiedlichen potenziellen Auswirkungen, die sie auf die Verringerung der Zahl der Toten und Schwerverletzten gehabt haben könnten, unbeachtet blieben.

Im Zeitraum 2021–2027 stehen möglicherweise weniger Kohäsionsmittel für die Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung, doch eine neue Konditionalität ist ein erster Schritt hin zu einer besseren Ausrichtung

99 Für den Zeitraum 2021–2027 sind die für die Straßeninfrastruktur (einschließlich Radwege) vorgesehenen kohäsionspolitischen Mittel um rund 33 % niedriger für den vorangegangenen Zeitraum (siehe [Abbildung 14](#)). Diese Verringerung der verfügbaren Mittel kann zu einer mindestens proportionalen Kürzung der Mittel für künftige Projekte führen, die speziell auf die Straßenverkehrssicherheit ausgerichtet sind, sofern keine strengen Priorisierungsregeln zu ihren Gunsten festgelegt werden.

Abbildung 14 – Vergleich der EU-Kofinanzierung aus kohäsionspolitischen Mitteln für die Straßeninfrastruktur in den Zeiträumen 2014–2020 und 2021–2027



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten zur Kohäsion.

100 Der Hof nahm außerdem zur Kenntnis, dass im Zeitraum 2021–2027 eine neue Anforderung in Form einer grundlegenden Voraussetzung für den Erhalt von Mitteln der Kohäsionspolitik hinzugefügt wurde. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, in ihre multimodalen Verkehrspläne eine Bewertung von Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr im Einklang mit ihren bestehenden nationalen Strategien für die Straßenverkehrssicherheit aufzunehmen. Sie müssen auch eine Bestandsaufnahme der betroffenen Straßen und Abschnitte sowie eine Priorisierung der entsprechenden Investitionen umfassen²⁹.

101 Die Kommission stützt sich bezüglich der Frage, inwieweit die Mitgliedstaaten diese Anforderung erfüllen, jedoch auf deren Selbstbewertungen. Der Hof stellte fest, dass diese Selbstbewertungen nicht homogen sind und nicht immer spezifische Schlussfolgerungen für alle erforderlichen Kriterien liefern. Die Kommission nutzte diese Selbstbewertungen jedoch, um Anmerkungen zu den Partnerschaftsabkommen zu machen, und forderte die Mitgliedstaaten auf, ihre Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit gezielter auszurichten. So forderte die Kommission Spanien beispielsweise auf, Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit auf die Abschnitte zu beschränken, die in der Bewertung der Straßenverkehrssicherheit ermittelt wurden. Dies war eine Voraussetzung für die Finanzierung. Ähnlich enthält das rumänische Verkehrsprogramm, wie von der Kommission vorgeschlagen, spezifische Output- und Ergebnisindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit.

102 Diese Anforderung an die Mitgliedstaaten ist ein erster Schritt, um sicherzustellen, dass EU-Kofinanzierungen für die Straßenverkehrssicherheit dorthin gehen, wo sie am wirksamsten sein könnten, sofern die Anforderung auch bei der Projektauswahl angemessen berücksichtigt wird.

²⁹ Grundlegende Voraussetzung 3.1.8, Anhang IV der [Verordnung \(EU\) 2021/1060](#).

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

103 Die Straßenverkehrssicherheit fällt in die geteilte Zuständigkeit der EU und ihrer Mitgliedstaaten. Die nationalen Behörden sind jedoch in vollem Umfang für die Umsetzung einiger Maßnahmen verantwortlich, die sich unmittelbar auf die Verringerung der Zahl der tödlichen Unfälle und Schwerverletzten auswirken. Aufgabe der Kommission ist es, die Tätigkeiten auf EU-Ebene zu koordinieren, insbesondere wenn sie grenzüberschreitende Auswirkungen haben.

104 Insgesamt kommt der Hof zu dem Schluss, dass die Kommission einen umfassenden Rahmen für den Umgang mit der Straßenverkehrssicherheit (den Safe-System-Ansatz der EU) mit ambitionierten Zielen für 2030 und 2050 geschaffen hat. Auf der Grundlage der derzeitigen Fortschritte gelangt der Hof jedoch zu der Einschätzung, dass – ohne zusätzliche Anstrengungen der EU und der Mitgliedstaaten – diese strategischen Ziele, die Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten zwischen 2020 und 2030 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken, wahrscheinlich nicht erreicht werden.

105 Außerdem gelangte der Hof zu dem Schluss, dass die Kommission im Rahmen der Überwachung der Mitgliedstaaten nach wie vor mit Herausforderungen konfrontiert ist. Des Weiteren deckten die EU-Maßnahmen nicht alle Risikobereiche ab und waren nicht ausreichend integriert. Schließlich war die Erreichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit kein zentrales Kriterium für die Projektauswahl und Überwachung von EU-kofinanzierten Projekten mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit im Ausgabenzeitraum 2014–2020. Dieses Risiko besteht im Zeitraum 2021–2027 nach wie vor.

106 Was die Säule "Governance" betrifft, so hatte die Kommission noch keine Bewertung vorgenommen, inwieweit die von den Mitgliedstaaten geplanten Bemühungen zur Erreichung der Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beitragen. Der Hof stellte fest, dass zwar fast alle Mitgliedstaaten Ziele für die Halbierung der Zahl der Todesfälle und Schwerverletzten festgelegt haben, dass aber die nationalen Strategien in den vier vom Hof besuchten Mitgliedstaaten in Bezug auf die geplanten Aktivitäten, den Finanzierungsbedarf und andere Ziele, die über diejenigen im Zusammenhang mit der Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten hinausgehen, unterschiedlich komplex waren (siehe Ziffern [28–31](#)).

107 Der Kommission ist es noch nicht gelungen, eine ausreichende Vergleichbarkeit der Daten zu erreichen, die es ermöglichen würde, aggregierte Ziele auf EU-Ebene für Leistungsindikatoren zu definieren, die zur Verfolgung der Fortschritte bei den Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit verwendet werden. Der Hof stellte bezüglich der Art und Weise, auf die die Mitgliedstaaten Daten über schwere Verletzungen erheben und der Kommission melden, auch Probleme der Vergleichbarkeit fest. Beide Aspekte, insbesondere letzterer, stellen die Kommission vor erhebliche Herausforderungen bei der Überwachung der Beiträge der Mitgliedstaaten zur Erreichung der Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (siehe Ziffern [32–37](#)).

Empfehlung 1 – Die Berichterstattung über schwere Verletzungen verbessern und Leistungsziele festlegen

Die Kommission sollte mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten,

- a) um sicherzustellen, dass sie Daten über schwere Verletzungen erheben und melden und dabei eine gemeinsame Definition auf Grundlage der Verletzungsskala MAIS3+ verwenden;
- b) um eine einheitliche Anwendung der Standardmethodik sowie eine Quantifizierung von Zwischen- und Endzielen für die zentralen Leistungsindikatoren auf nationaler Ebene – und, falls angemessen, auf EU-Ebene – zu erreichen, um die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele für 2030 und 2050 zu verfolgen.

Zieldatum für die Umsetzung: bis 2026.

108 In Bezug auf die anderen untersuchten Säulen des Safe-System-Ansatzes ermittelte der Hof die folgenden Probleme:

- o Die Säule "*Straßennutzung*" deckte nicht alle Hauptrisikobereiche ab, wie z. B. die Geschwindigkeit. Auch der Grad der Ahndung von Verkehrsdelikten ist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, und die Rolle der Kommission bei der Überwachung nationaler Durchsetzungskonzepte ist begrenzt. Diese Faktoren haben den Beitrag der Säule zur Verwirklichung der Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit untergraben (siehe Ziffern [44–56](#)).

- Die *Säule "Fahrzeuge"* deckte Aspekte der Straßenverkehrssicherheit ab und stützte sich dabei auf einen für Neufahrzeuge geltenden standardisierten Rahmen auf EU-Ebene. Ihre Auswirkungen wurden jedoch dadurch begrenzt, dass die Fahrzeugflotten der Mitgliedstaaten immer älter werden. Die vom Hof besuchten Mitgliedstaaten hatten den Bürgerinnen und Bürgern keine finanziellen Anreize geboten, ihre Fahrzeuge aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit durch neue zu ersetzen, wenngleich Regelungen zum Ersatz von Fahrzeugen aus anderen Gründen – wie etwa eine bessere Umweltleistung – möglicherweise indirekt der Straßenverkehrssicherheit zugutekommen (siehe Ziffern [57–64](#)).
- Bezüglich der *Säule "Infrastruktur"* gab es Unterschiede zwischen den Ansätzen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Sicherheit ihrer nationalen Straßeninfrastrukturnetze – z. B. bei der Ermittlung gefährlicher Abschnitte und der Analyse der Unfallursachen – in Bezug auf den Grad der Komplexität und die von ihnen angewandten Kriterien. Mit den EU-Rechtsvorschriften in diesem Bereich wurden zwar gemeinsame Grundsätze und Verfahren eingeführt, doch ihr Geltungsbereich erstreckt sich nicht auf die Art von Infrastrukturen, die mit den meisten Todesfällen in Verbindung gebracht werden und daher für die Erreichung der EU-Ziele von entscheidender Bedeutung sind, wie städtische Gebiete, Nebenstraßen außerhalb städtischer Gebiete und Radwege, bei denen die Sicherheitsstandards sehr unterschiedlich sind (siehe Ziffern [65–75](#)).

109 Schließlich stellte der Hof fest, dass neue Herausforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (die sich aus neuen Formen der Mobilität in städtischen Gebieten und aufgrund von autonomen Fahrzeugen ergeben) eine weitere Integration und Koordinierung der Maßnahmen der Kommission im Rahmen der Säulen Straßennutzung, Fahrzeuge und Infrastruktur erfordern werden. Auf Ersuchen des Europäischen Parlaments prüft die Kommission die Einrichtung einer EU-Agentur für Straßenverkehrssicherheit, die u. a. neue Initiativen fördern und die Koordinierung verbessern soll (siehe Ziffern [76–82](#)).

Empfehlung 2 – Einen stärkeren Schwerpunkt auf die Unfallursachen legen und weitere Leitlinien für alle Risikobereiche einführen

Die Kommission sollte

- a) detaillierte Untersuchungen der Unfallursachen durch die Mitgliedstaaten, insbesondere an den Hotspots, sowie eine harmonisierte Berichterstattung darüber fördern;
- b) den Mitgliedstaaten weitere Orientierungshilfen an die Hand geben, um die wichtigsten Risikofaktoren (einschließlich Geschwindigkeit und Entwurf der Infrastruktur für die Straßen mit der höchsten Zahl von Todesopfern) wirksamer anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf ungeschützte Straßenverkehrsteilnehmer zu legen ist.

Zieldatum für die Umsetzung: bis 2026.

110 Neben Maßnahmen auf politischer und legislativer Ebene umfasst der Safe-System-Ansatz der EU eine Säule für "stärkere finanzielle Unterstützung". Der Hof stellte fest, dass die Straßenverkehrssicherheit vor ihrer Einführung im Zeitraum 2014–2020 kein zentrales Kriterium bei der Auswahl von Straßeninfrastrukturprojekten mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit war, da sie mit anderen Prioritäten (wie besserer Erreichbarkeit und umweltfreundlicherem Verkehr) im Wettbewerb stand. Bei den meisten der vom Hof untersuchten Projekte zielten die Auswahlkriterien nicht auf die Straßennetzabschnitte mit der höchsten Zahl von Unfällen oder Todesfällen ab. Darüber hinaus legten weder Kommission noch die Verwaltungsbehörden die Straßenverkehrssicherheit betreffende Kriterien für die Gestaltung fest. Angesichts der erheblichen Unterschiede bei den Straßennormen wurde daher die Erreichung eines bestimmten Sicherheitsniveaus für Außerortsstraßen und städtische Gebiete nicht in die Projektauswahl einbezogen (siehe Ziffern [85–91](#)).

111 In Bezug auf die Projekte in seiner Stichprobe für den Zeitraum 2014–2020 stellte der Hof fest, dass keine Schätzung ihres potenziellen Beitrags zur Straßenverkehrssicherheit vorgenommen werden musste. Wenngleich eine solche Schätzung bei einigen Projekten erfolgte, hatten erhebliche Unterschiede bei den Annahmen und die Tatsache, dass der Wert, der dem menschlichen Leben beigemessen wird, sich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat (um einen Faktor von bis zu vier) unterscheidet, Auswirkungen auf die Berechnungen. Da harmonisierte Schätzungen in den Projektanträgen fehlten, konnten die Projekte hinsichtlich ihrer Kosteneffizienz im Hinblick auf die Rettung von Menschenleben nicht miteinander verglichen werden (siehe Ziffern [92–97](#)).

112 Schließlich hat der Hof festgestellt, dass nur bei einem Projekt in der Entwurfsphase Indikatoren zur Überwachung der Wirkungen der Projekte im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit festgelegt wurden. Der Hof stellte außerdem fest, dass die CINEA die Wirkungen nach Abschluss der Projekte nicht weiterverfolgte. Daher liegt keine einheitliche Bewertung darüber vor, inwieweit die kofinanzierten Projekte wirksam zu den nationalen und den EU-Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beigetragen haben (siehe Ziffer [98](#)).

113 Für den laufenden Zeitraum 2021–2027 sind im Rahmen der Fonds der Kohäsionspolitik insgesamt weniger EU-Mittel für die Straßeninfrastruktur vorgesehen. Folglich könnten für künftige Projekte zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit weniger Mittel zur Verfügung stehen, sofern keine strengen Priorisierungsregeln zu ihren Gunsten festgelegt werden. Eine neue grundlegende Voraussetzung, die für diesen Zeitraum eingeführt wurde, umfasst Anforderungen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit. Dies ist ein erster Schritt hin zu einer besseren Ausrichtung der EU-Kofinanzierung, um die größte Wirksamkeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu erzielen (siehe Ziffern [99–102](#)).

Empfehlung 3 – Eine klarere Priorisierung und eine nachträgliche Bewertung der von der EU kofinanzierten Projekte mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit ins Auge fassen

Die Kommission sollte

- a) vorrangig Projekte mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auswählen, die im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" (direkte Mittelverwaltung) eingereicht wurden und für die explizit quantitative Daten zu den erwarteten Ergebnissen im Hinblick auf die Vermeidung von Todesfällen und schweren Verletzungen vorgelegt wurden;
- b) den Begleitausschüssen der Programme nahelegen, für Straßenprojekte mit geteilter Mittelverwaltung relevante Auswahlkriterien festzulegen, die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit umfassen – z. B., indem sie sich auf die Ergebnisse der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung stützen;
- c) bei Programmen und Projekten mit Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung die Verwaltungsbehörden (insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung von Programmen) und die Begleitausschüsse der Programme für die unter a) genannten Konzepte sensibilisieren;
- d) für die Zwecke der Ex-post-Evaluierung Wirkungsindikatoren entwickeln, um die Leistung der Projekte im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit zu bewerten.

Zieldatum für die Umsetzung: bis 2025.

Dieser Bericht wurde von Kammer II unter Vorsitz von Frau Annemie Turtelboom, Mitglied des Rechnungshofs, in ihrer Sitzung vom 7. Februar 2024 in Luxemburg angenommen.

Für den Rechnungshof

Tony Murphy
Präsident

Anhänge

Anhang I – Beispiele für Maßnahmen im Rahmen der einzelnen Säulen des Safe-System-Ansatzes der Vereinten Nationen

Säule des Safe-System-Ansatzes der Vereinten Nationen	Beispiele für Maßnahmen
Multimodaler Verkehr und Flächennutzungsplanung	— Strategien zur Förderung einer kompakten Stadtgestaltung umsetzen — Von der Nutzung von Privatfahrzeugen in städtischen Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte abraten
Sichere Straßeninfrastruktur	— Eine Unfallrisikokartierung erstellen und proaktive Sicherheitsbewertungen vornehmen — In Bezug auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer einen technischen Standard und ein Ziel betreffend die Sternbewertung für alle Straßenbauarten festlegen
Fahrzeugsicherheit	— Hohe harmonisierte Sicherheitsnormen für neue und gebrauchte Kraftfahrzeuge, Kinderrückhaltesysteme und Helme vorschreiben — Sicherstellen, dass diese Normen während des gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs eingehalten werden
Sichere Teilnahme am Straßenverkehr	— Rechtsvorschriften zur Straßenverkehrssicherheit erlassen und durchsetzen (einschließlich der Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Beschränkung der Verwendung handgehaltener elektronischer Geräte am Steuer) — Zulassungsvoraussetzungen für Berufskraftfahrer festlegen

Säule des Safe-System-Ansatzes der Vereinten Nationen	Beispiele für Maßnahmen
Reaktion nach einem Unfall	— Ein System zur Auslösung einer Reaktion nach einem Unfall (z. B. eine einzige Notrufnummer) bereitstellen — Reaktionsfähigkeiten bei nichtmedizinischen Fachkräften aufbauen

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage des [Global Plan](#) der Vereinten Nationen von 2021.

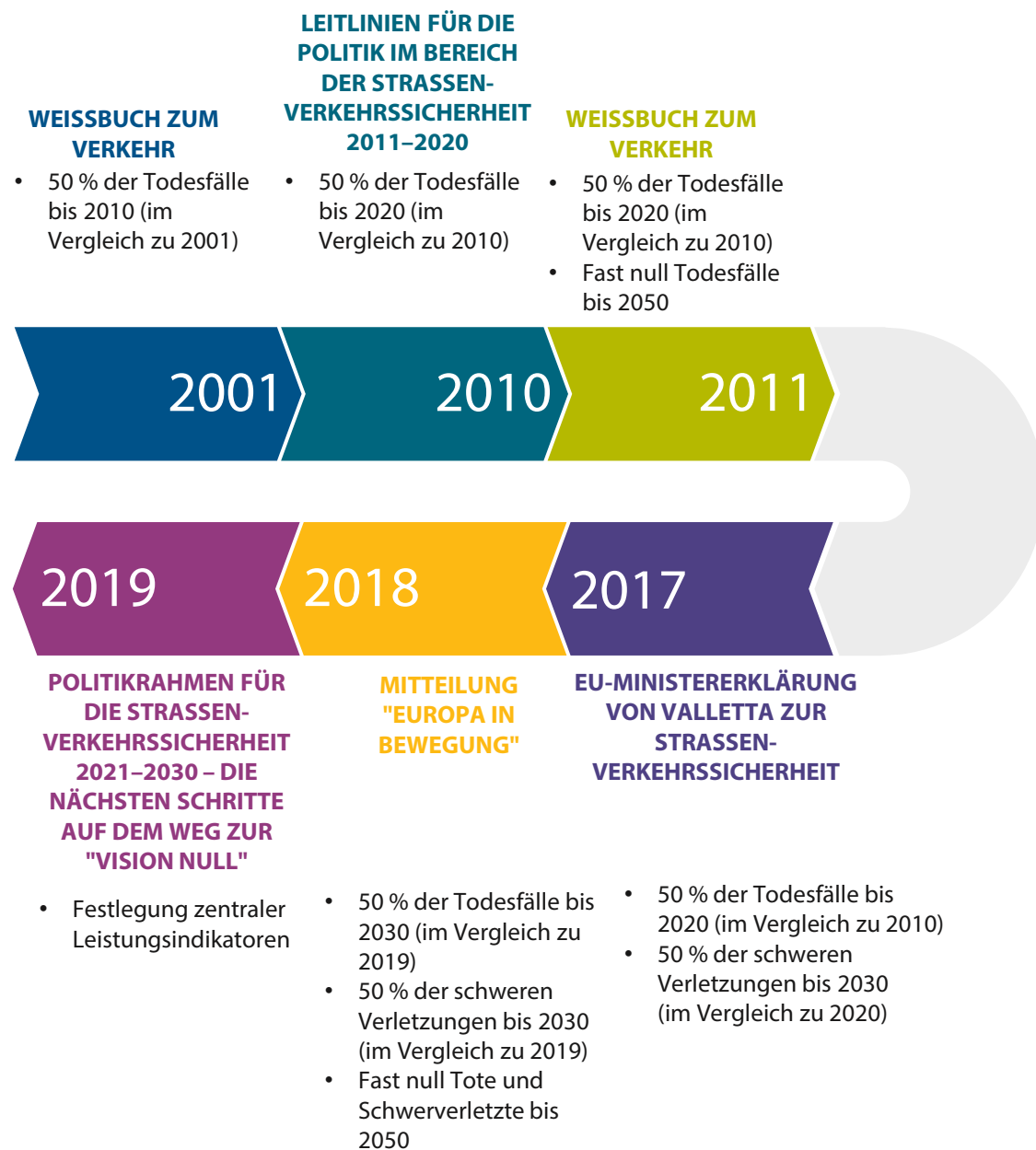
Anhang II – Entwicklung der Ziele der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit seit 2001

Das erste EU-weite Ziel für die Straßenverkehrssicherheit legte die Kommission im [Weißbuch](#) von 2001 fest: Die Zahl der Verkehrstoten sollte zwischen 2000 und 2010 halbiert werden. Im Jahr 2003 billigten auch das [Europäische Parlament](#) und der [Rat](#) dieses Ziel. In ihrem [Weißbuch von 2011](#) legte die Kommission ein neues Ziel fest: Bis 2050 sollen nahezu null Verkehrstote erreicht werden, wobei das Zwischenziel darin besteht, die Zahl der Verkehrstoten (im Vergleich zu 2010) bis 2020 zu halbieren.

Obwohl bereits in den vorbereitenden Dokumenten des Weißbuchs darauf hingewiesen wurde, dass das Zwischenziel auch im besten Fall nicht erreicht werden könne, unterstützten die Mitgliedstaaten diese Ziele in der [Erklärung von Valletta](#) aus dem Jahr 2017. In dieser Erklärung schlugen sie auch ein neues Ziel vor: die Zahl der Schwerverletzten in der EU bis 2030 um die Hälfte zu senken.

In der Mitteilung "Europa in Bewegung" von 2018 hat die EU die derzeitigen Ziele festgelegt, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken. Schließlich wurde mit dem Politikrahmen der Kommission für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021–2030 – Die nächsten Schritte auf dem Weg zur "Vision Null" eine Reihe zentraler Leistungsindikatoren eingeführt, um die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung der Ziele zu verfolgen.

Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit seit 2001



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Anhang III – EU-Rechtsrahmen für die vom Hof geprüften Säulen des Safe-System-Ansatzes

Säule des Safe-System-Ansatzes	Rechtsakt	Schwerpunkt
Sichere Teilnahme am Straßenverkehr	Richtlinie (EU) 2015/413	Grenzüberschreitender Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte
	Durchführungsrichtlinie 2014/37/EU der Kommission	Gurtanlegepflicht und Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen
	Richtlinie (EU) 2022/2561	Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer von Kraftfahrzeugen für den Güter- oder Personenkraftverkehr
	Richtlinie 2014/85/EU	Führerscheine
	Empfehlung der Kommission vom 17. Januar 2001	Maximal zulässige Blutalkoholkonzentration (BAK) bei Kraftfahrern
	Empfehlung 2004/345/EG der Kommission	Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit
Sichere Fahrzeuge	Verordnung (EU) 2019/2144	Sicherheitsanforderungen für die Genehmigung neuer Fahrzeugmodelle
	Richtlinie 2014/45/EU	Regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen
	Richtlinie 2007/38/EG	Nachrüstung von schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln
	Richtlinie 92/6/EWG des Rates	Geschwindigkeitsbegrenzer für bestimmte Kraftfahrzeugklassen
	Richtlinie 91/671/EWG des Rates	Sicherheitsgurte und sonstige Rückhaltesysteme für ungeschützte Verkehrsteilnehmer

Säule des Safe-System-Ansatzes	Rechtsakt	Schwerpunkt
Sichere Straßen und Straßenränder (Infrastruktur)	Richtlinie (EU) 2019/1936	Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßenverkehrsinfrastruktur

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Anhang IV – Liste der von der EU kofinanzierten Projekte in der Prüfungsstichprobe

A – Liste der aus der Fazilität "Connecting Europe" kofinanzierten Projekte, die im Rahmen der Prüfung besucht und überprüft wurden

Mitgliedstaat	Nr.	Projektbeschreibung	Art der Unterstützung für die Straßenverkehrssicherheit	Projektbeginn	(Geplanter und tatsächlicher) Projektabschluss	Förderfähige Gesamtkosten (Euro) (geplante Kosten und jüngste Schätzung)	EU-Kofinanzierungssatz	Gebundene EU-Kofinanzierung (Euro) (geplante Kofinanzierung und jüngste Schätzung)
Litauen	1	Ausbau der Umgehungsstraße Panevezys' auf der E67	Ausbau der Straße	21.12.2015	31.12.2018 30.6.2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Parkplatz mit 38 Stellplätzen	Sicheres Parken	1.3.2020	28.2.2022 31.5.2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Rumänien	3	Parkplatz mit 70 Stellplätzen	Sicheres Parken	2.3.2020	31.3.2023 30.9.2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slowakei	4 ¹	Bau der Autobahn D3	Neue Autobahn	15.11.2016	31.12.2020 31.12.2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Dasselbe Projekt ist auch unter den aus dem KF finanzierten Projekten als Nr. 12 aufgeführt.

B – Liste der aus dem EFRE/KF kofinanzierten Projekte, die im Rahmen der Prüfung besucht und überprüft wurden

Mitgliedstaat	Nr.	Projektbeschreibung	Art der Unterstützung für die Straßenverkehrssicherheit	Projektbeginn	(Geplanter und tatsächlicher) Projektabschluss	Förderfähige Gesamtkosten (Euro) (geplante Kosten und jüngste Schätzung)	EU-Kofinanzierungssatz	Gebundene EU-Kofinanzierung (Euro) (geplante Kofinanzierung und jüngste Schätzung)
Spanien	5	Bau eines getrennten Radwegs im Stadtgebiet Madrid	Fahrradweg	4.5.2021	2.11.2021 3.5.2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit entlang der Straße A-2003 und Bau eines getrennten Radwegs	Ausbau der Straße und Bau von Radwegen	9.1.2018	28.12.2018 28.12.2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Verbesserung des vorhandenen Abschnitts der A-492	Ausbau der Straße	12.7.2018	31.12.2023 annulliert	10 221 468 annulliert	80 %	8 177 175 annulliert
	8	Verbesserung des vorhandenen Abschnitts der A-483	Ausbau der Straße	1.3.2021	31.12.2023 annulliert	7 551 651 annulliert	80 %	6 041 321 annulliert

Mitgliedstaat	Nr.	Projektbeschreibung	Art der Unterstützung für die Straßenverkehrssicherheit	Projektbeginn	(Geplanter und tatsächlicher) Projektabschluss	Förderfähige Gesamtkosten (Euro) (geplante Kosten und jüngste Schätzung)	EU-Kofinanzierungssatz	Gebundene EU-Kofinanzierung (Euro) (geplante Kofinanzierung und jüngste Schätzung)
Litauen	9	Wiederaufbau der TEN-V-Straße E85 zwischen Vilnius und Kaunas und Umsetzung von Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit	Ausbau der Straße	8.8.2019	31.1.2022 31.7.2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
Rumänien	10	Verbesserung der Regionalstrecke Transsilvanien Nord (DJ 172A, DJ 161G und DJ 161)	Ausbau der Straße	4.12.2015	31.7.2020 noch nicht abgeschlossen	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Entwicklung eines gemischten mobilen Straßenverkehrsüberwachungssystems zur Erkennung von Verkehrsverstößen	Straßenverkehrsüberwachungssystem	1.7.2021	31.12.2023 noch nicht abgeschlossen	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

Mitgliedstaat	Nr.	Projektbeschreibung	Art der Unterstützung für die Straßenverkehrssicherheit	Projektbeginn	(Geplanter und tatsächlicher) Projektabschluss	Förderfähige Gesamtkosten (Euro) (geplante Kosten und jüngste Schätzung)	EU-Kofinanzierungssatz	Gebundene EU-Kofinanzierung (Euro) (geplante Kofinanzierung und jüngste Schätzung)
Slowakei	12 ¹	Bau der Autobahn D3	Neue Autobahn	Dez. 2016	Mai 2021 Juni 2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Intelligenter Plan der Stadt Senica	Intelligente Lösungen für die Stadt (einschließlich Verkehrsmanagement)	Apr. 2022	Sept. 2023 noch nicht abgeschlossen	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Radwege in der Stadt Senica	Fahrradweg	Mai 2019	Sept. 2020 Juni 2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Dasselbe Projekt ist auch unter den aus der Fazilität "Connecting Europe" finanzierten Projekten als Nr. 4 aufgeführt.

Anhang V – Überblick über die nationalen Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Mitgliedstaat	Ziel der Verringerung der Verkehrstoten	Ziel der Verringerung der Schwerverletzten
Belgien	- 50 % ¹ , höchstens 320	- 50 % ¹ , höchstens 1800
Bulgarien	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Tschechien	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019
Dänemark	Höchstens 90	Höchstens 900
Deutschland	- 40 % im Vergleich zu 2021	Kein Ziel
Estland	- 52 % im Vergleich zu 2016	- 31 % im Vergleich zu 2016
Irland	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019
Griechenland	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Spanien	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Frankreich	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Kroatien	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Italien	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Zypern	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Lettland	- 50 % im Vergleich zu 2020	- 50 % im Vergleich zu 2020
Litauen	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2020
Luxemburg	Kein Ziel	Kein Ziel
Ungarn	- 50 % im Vergleich zu 2020	- 50 % im Vergleich zu 2020
Malta	Kein Ziel	Kein Ziel
Niederlande	Kein Ziel	Kein Ziel
Österreich	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019
Polen	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019

Mitgliedstaat	Ziel der Verringerung der Verkehrstoten	Ziel der Verringerung der Schwerverletzten
Portugal	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Rumänien	- 50 % im Vergleich zu 2019	- 50 % im Vergleich zu 2019
Slowenien	Ziele werden derzeit ausgearbeitet	Ziele werden derzeit ausgearbeitet
Slowakei	- 50 % im Vergleich zu 2020	- 50 % im Vergleich zu 2020
Finnland	- 50 % im Vergleich zu 2020	- 50 % im Vergleich zu 2020
Schweden	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019	- 50 % im Vergleich zum Durchschnitt des Zeitraums 2017–2019

¹ In der [Studie des Europäischen Rates für Verkehrssicherheit](#) wurde nicht angegeben, ausgehend von welchem Ausgangswert die Verringerung berechnet werden soll.

Hinweis: Die Jahre, bis zu denen diese Ziele erreicht werden müssen, unterscheiden sich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der [Studie des Europäischen Rates für Verkehrssicherheit](#) sowie von Prüfungstätigkeit.

Anhang VI – Vergleich der nationalen Geschwindigkeitsbegrenzungen mit den in einer internationalen Studie empfohlenen Geschwindigkeiten



Hinweis: * Empfohlene Geschwindigkeit nach Art des Gebiets. Die Studie enthält die folgenden Empfehlungen: 30–40 km/h in bebauten Gebieten, in denen es eine Mischung aus ungeschützten Verkehrsteilnehmern und Kraftfahrzeugverkehr gibt; 50 km/h in Gebieten mit Kreuzungen und hohem Risiko von Seitenkollisionen; 70–80 km/h auf Landstraßen ohne Mittelleitplanke, bei denen das Risiko von Frontalzusammenstößen besteht.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage des [Statistical pocketbook](#) der Kommission aus dem Jahr 2022 und der [International Traffic Safety Data and Analysis Group](#) (ITF – OECD), [Speed and crash risk](#), 2018.

Anhang VII – Rechtsstatus von E-Scootern in 15 EU-Mitgliedstaaten

	Belgien	Tschechien	Dänemark	Deutschland	Griechenland	Spanien	Frankreich	Italien	Ungarn	Niederlande	Österreich	Polen	Portugal	Finnland	Schweden
Als spezifische Kategorie eingestuft	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Helmpflicht	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐
Nutzung im öffentlichen Raum	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Auf dem Gehweg erlaubt	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒
Auf dem Fahrradweg erlaubt	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Leistungsbegrenzung	☐	☒	☐	☒	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☒
Erforderliches Mindestalter	16	☐	15	14	☐	☐	12	18	☐	☐	12	☐	16	☐	☐
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25	20	20	☐	25	25	20	☐	☐	25	25	☐	20	25

☒ Ja ☐ Nein ☐ Unklar

Hinweis: Die in der Abbildung aufgeführten Mitgliedstaaten sind die Mitglieder des *Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI)*, die 2020 an einer E-Scooter-Umfrage teilgenommen haben.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage einer [Studie von FERSI](#).

Abkürzungen

CINEA: Europäische Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt

EFRE: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

GD MOVE: Generaldirektion für Mobilität und Verkehr

KF: Kohäsionsfond

MAIS3+: *Maximum Abbreviated Injury Scale* (Maximum auf der abgekürzten Verletzungsskala), Wert von 3 oder höher

TEN-V: transeuropäisches Verkehrsnetz

Glossar

Aktive Mobilität: Beförderungsart, die ausschließlich körperliche Betätigung umfasst, z. B. Zufußgehen und Radfahren.

Aufbau- und Resilienzfazilität: Finanzhilfemechanismus der EU zur Abfederung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sowie zur Ankurbelung des Aufschwungs und zur Bewältigung der Herausforderungen einer grüneren und digitaleren Zukunft.

Begleitausschuss: Gremium, das die Ausführung eines operationellen Programms beaufsichtigt und mit Vertretern von Behörden der Mitgliedstaaten sowie der Kommission als Beobachter besetzt ist.

Direkte Mittelverwaltung: Verwaltung eines EU-Fonds oder EU-Programms ausschließlich durch die Kommission im Gegensatz zur geteilten oder indirekten Mittelverwaltung.

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: EU-Fonds, der der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der EU dient, indem Investitionen zur Verringerung der Ungleichgewichte zwischen den Regionen finanziert werden.

Europäisches Semester: jährlicher Zyklus, der einen Rahmen für die Koordinierung der Wirtschaftspolitik der EU-Mitgliedstaaten sowie für die Überwachung von Fortschritten bietet.

Exekutivagentur: von der Kommission für einen begrenzten Zeitraum geschaffene und verwaltete Einrichtung, die beauftragt ist, für Rechnung und unter Aufsicht der Kommission bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit Programmen oder Projekten der EU wahrzunehmen.

Fazilität "Connecting Europe": EU-Instrument, mit dem finanzielle Unterstützung für die Schaffung einer nachhaltigen und vernetzten Infrastruktur in den Sektoren Energie, Verkehr und Informations- und Kommunikationstechnologie bereitgestellt wird.

Geteilte Mittelverwaltung: Methode zur Ausführung des Haushaltsplans der EU, bei der die Kommission – im Gegensatz zur direkten Mittelverwaltung – dem Mitgliedstaat Haushaltsvollzugsaufgaben überträgt, wobei sie selbst weiterhin die oberste Verantwortung trägt.

Grundlegende Voraussetzung: mit der Verwirklichung und Bewertung spezifischer Ziele verknüpfte Voraussetzung dafür, dass Mitgliedstaaten Zahlungen aus den europäischen Struktur- und Investitionsfonds erhalten.

Kohäsionsfonds: EU-Fonds zur Verringerung der wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheiten in der EU durch Finanzierung von Investitionen in den Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-Bruttonationaleinkommen weniger als 90 % des EU-Durchschnitts beträgt.

Kosten-Nutzen-Analyse: Vergleich der für eine vorgeschlagene Maßnahme veranschlagten Kosten mit dem erwarteten Nutzen.

Multimodale Verkehrsplanung: Kombination verschiedener Verkehrsträger in miteinander verbundener und komplementärer Weise zwecks Bildung eines integrierten Verkehrsnetzes.

Partnerschaftsabkommen: Vereinbarung zwischen der Kommission und einem Mitgliedstaat oder einem Drittland/Drittländern im Rahmen eines EU-Ausgabenprogramms, in der beispielsweise Strategiepläne, Investitionsprioritäten oder die Bedingungen für den Handel oder die Bereitstellung von Entwicklungshilfe festgelegt werden.

Safe-System-Ansatz: Konzept für die Straßenverkehrssicherheit, das darauf abzielt, menschliches Versagen stärker zu berücksichtigen und das Risiko von Unfällen, die zu schweren Verletzungen oder Todesfällen führen, zu verringern.

Transeuropäisches Verkehrsnetz: Reihe geplanter Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverkehrsinfrastrukturprojekte zur Umsetzung der Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, eines Satellitennavigationssystems und intelligenter Verkehrsmanagementsysteme.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn.

Verwaltungsbehörde: von einem Mitgliedstaat benannte nationale, regionale oder lokale (öffentliche oder private) Stelle, die ein mit EU-Mitteln finanziertes Programm verwaltet.

Zentraler Leistungsindikator: quantifizierbare Größe, die die Leistung gemessen an zentralen Zielen anzeigt.

Antworten der Kommission

<https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2024-04>

Zeitschiene

<https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2024-04>

Prüfungsteam

Die Sonderberichte des Hofes enthalten die Ergebnisse seiner Prüfungen zu Politikbereichen und Programmen der Europäischen Union oder zu Fragen des Finanzmanagements in spezifischen Haushaltsbereichen. Bei der Auswahl und Gestaltung dieser Prüfungsaufgaben ist der Hof darauf bedacht, maximale Wirkung dadurch zu erzielen, dass er die Risiken für die Wirtschaftlichkeit oder Regelkonformität, die Höhe der betreffenden Einnahmen oder Ausgaben und künftige Entwicklungen sowie das politische und öffentliche Interesse abwägt.

Diese Wirtschaftlichkeitsprüfung wurde von Prüfungskammer II – Ausgabenbereich "Investitionen für Kohäsion, Wachstum und Integration" – unter Vorsitz von Annemie Turtelboom, Mitglied des Hofes, durchgeführt. Die Prüfung stand unter der Leitung von Eva Lindström, Mitglied des Hofes. Frau Lindström wurde unterstützt von ihrer Kabinettchefin Kristina Maksinen, dem Attaché Johan Stalhammar, der Sachbearbeiterin Elena Graziuso, dem Leitenden Manager Gediminas Mačys, dem Aufgabenleiter Guido Fara und der stellvertretenden Aufgabenleiterin Paloma Muñoz Mula. Zum Prüfungsteam gehörten außerdem Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu und Vaidas Šulcas. Lidija Aubin, Laura McMillan und Iulia-Mihaela Vladoianu leisteten linguistische Unterstützung.



Von links nach rechts: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

URHEBERRECHTSHINWEIS

© Europäische Union, 2024

Die Weiterverwendung von Dokumenten des Europäischen Rechnungshofs wird durch den [Beschluss Nr. 6-2019 des Europäischen Rechnungshofs](#) über die Politik des offenen Datenzugangs und die Weiterverwendung von Dokumenten geregelt.

Sofern nicht anders angegeben (z. B. in gesonderten Urheberrechtshinweisen), werden die Inhalte des Hofes, an denen die EU die Urheberrechte hat, im Rahmen der Lizenz [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#) zur Verfügung gestellt. Dies bedeutet, dass die Weiterverwendung mit ordnungsgemäßer Nennung der Quelle und unter Hinweis auf Änderungen im Allgemeinen gestattet ist. Wer Inhalte des Hofes weiterverwendet, darf die ursprüngliche Bedeutung oder Botschaft nicht verzerrt darstellen. Der Hof haftet nicht für etwaige Folgen der Weiterverwendung.

Eine zusätzliche Genehmigung muss eingeholt werden, falls ein bestimmter Inhalt identifizierbare Privatpersonen zeigt, z. B. Fotos von Bediensteten des Hofes, oder Werke Dritter enthält.

Wird eine solche Genehmigung eingeholt, so hebt diese die oben genannte allgemeine Genehmigung auf und ersetzt sie; auf etwaige Nutzungsbeschränkungen wird ausdrücklich hingewiesen.

Um Inhalte zu verwenden oder wiederzugeben, an denen die EU keine Urheberrechte hat, kann es erforderlich sein, eine Genehmigung direkt bei den Urheberrechtsinhabern einzuholen.

Abbildungen 1, 3, 5, 6, 9 (mittleres und unteres Bildsymbol) und 12 – Bildsymbole: Diese Abbildungen wurden unter Verwendung von Ressourcen von [Flaticon.com](#) gestaltet. © Freepik Company S.L. Alle Rechte vorbehalten.

Software oder Dokumente, die von gewerblichen Schutzrechten erfasst werden, wie Patente, Marken, eingetragene Muster, Logos und Namen, sind von der Weiterverwendungspolitik des Hofes ausgenommen.

Die Websites der Organe der Europäischen Union in der Domain "europa.eu" enthalten mitunter Links zu von Dritten betriebenen Websites. Da der Hof keinerlei Kontrolle über diese Websites hat, sollten Sie deren Bestimmungen zum Datenschutz und zum Urheberrecht einsehen.

Verwendung des Logos des Hofes

Das Logo des Europäischen Rechnungshofs darf nicht ohne dessen vorherige Genehmigung verwendet werden.

HTML	ISBN 978-92-849-1743-3	ISSN 1977-5644	doi:10.2865/2460	QJ-AB-24-004-DE-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1762-4	ISSN 1977-5644	doi:10.2865/460954	QJ-AB-24-004-DE-N

Im Jahr 2022 wurden 20 640 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen in der EU getötet, wobei Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer besonders gefährdet waren. Die EU strebt an, die Zahl der Straßenverkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren und bis 2050 auf nahezu null zu senken. Der Hof bewertete, ob die Kommission den Safe-System-Ansatz der EU wirksam eingeführt und die Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung der Ziele wirksam unterstützt hatte. Er gelangte zu dem Schluss, dass die Kommission einen umfassenden Ansatz geschaffen hat. Der Hof stellte in Bezug auf die Maßnahmen der Kommission jedoch Mängel fest. Angesichts des derzeitigen Stands der Fortschritte und ohne zusätzliche Anstrengungen der EU und der Mitgliedstaaten ist es unwahrscheinlich, dass diese ambitionierten Ziele erreicht werden. Der Hof sprach Empfehlungen aus, um die Wirksamkeit der Initiativen der Kommission in diesem Bereich zu verbessern.

Sonderbericht des Hofes gemäß Artikel 287 Absatz 4 Unterabsatz 2 AEUV.



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF

12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. (+352) 4398-1

Kontaktformular: eca.europa.eu/de/contact

Website: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors