

**EUROPÄISCHER BRIEF VOM
31.07.2006**

von Dr. Heinz Wimpissinger

EUROPÄISCHE STRAßENVERKEHRSSANIERUNG

LETTRE EUROPÉENNE DU 31.07.2006

par Heinz Wimpissinger

**MESURES EN MATIÈRE DE CIRCULATION
ROUTIÈRE EUROPÉENNE**

**EUROPEAN LETTER OF THE
31.07.2006**

by Heinz Wimpissinger

REORGANISING EUROPEAN ROAD TRAFFIC

COUDENHOVE-KALERGI



FONDATION STIFTUNG FOUNDATION

Die "Europäischen Briefe" werden von der Coudenhove-Kalergi-Stiftung herausgegeben, die in Erinnerung an den Gründer der Paneuropa-Bewegung geschaffen worden ist. Sie erscheinen fallweise mit Beiträgen engagierter Europäer und Europäerinnen, die in Sorge um die Zukunft des Projektes Europa alles versuchen möchten, um dessen erfolgreiche Weiterentwicklung zu sichern. In einem offenen, konstruktiv-kritischen Dialog sollen die Hoffnungen und Chancen, die Zielsetzungen und Institutionen eines in vielgestaltiger Einheit verbundenen Kontinents in den Hirnen und Herzen der Bürgerinnen und Bürger Europas immer fester verankert werden.

Richard Coudenhove-Kalergi, Sohn eines Diplomaten der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und seiner japanischen Frau, hat bald nach Ende des Ersten Weltkriegs als Gegengewicht zu den totalitären Versuchungen von Faschismus, Nationalsozialismus und Kommunismus die Idee eines vereinten Europas entwickelt, 1923 die Paneuropa-Union gegründet und mit seinen Initiativen maßgeblich zur Schaffung des Europa-Rates 1949 beigetragen. Heute ist die Europäische Union die politische und wirtschaftliche Verwirklichung des europäischen Friedensprojektes, das in einer Welt neuer Herausforderungen und Bedrohungen mit den Anstrengungen der Besten unseres Kontinents weiter entfaltet und vertieft werden muss. Nichts und niemand soll eine erfolgreiche Fortführung dieses Werkes ernsthaft gefährden dürfen.

Die 1978 mit dem Sitz in Genf gegründete Coudenhove-Kalergi-Stiftung will durch Publikationen, Studienprojekte und Förderungspreise einen Beitrag zur Sicherung dieses Vorhabens leisten.

***Dr. Alois Mock, Vizekanzler und Außenminister a.D.
Präsident der Coudenhove-Kalergi Stiftung***

Europäische Straßenverkehrssanierung *von Dr. Heinz Wimpissinger, Generalsekretär der Stiftung*

In vielen europäischen Fragen sind lokale Besonderheiten und nationale Regeln für den Bürger zu berücksichtigen. Im Verkehrsbereich stellt allerdings die Vielfalt der nationalen Verkehrsregeln und ihre Beschilderung angesichts der stark wachsenden Mobilität unserer Gesellschaft ein immer größeres **Sicherheitsrisiko** im Straßenverkehr dar. Dies zeigt sich verschärft in Grenzregionen.

Es ergeht deshalb die Anregung an die zuständigen Länderorganisationen und die EU-Kommission möglichst bald diese Problematik aufzugreifen und einer Lösung zuzuführen. Zur Diskussion sollen folgende Einzelbereiche gestellt werden, wobei Dringlichkeit und Einschätzung der Notwendigkeit unterschiedlich beurteilt werden können. Mit diesem Beitrag ist beabsichtigt einen Diskussionsprozess zu starten.

Verkehrsregeln

In den verschiedenen europäischen Ländern existieren unterschiedliche Regelungen und Regelauslegungen im Straßenverkehr. Als Beispiele sei der Rechtsvorrang genannt, der zum Teil absolut gilt und in anderen Ländern von der Rangordnung oder dem Verlauf der Straßen abhängt. Ein anderes eklatant unterschiedlich geregeltes Verkehrsverhalten gibt es in Kreisverkehren. Die Problematik von nicht verhaltensrelevanten Regelungen sollte in diesem Zusammenhang gleichfalls gelöst werden etc., etc.

Forderung: Durchforstung der verschiedenen nationalen Verkehrsgesetze und Schaffung von einheitlichen europäischen Verkehrsregeln.

Verkehrszeichen

Es existiert eine Vielzahl von nationalen Besonderheiten bei den Verkehrszeichen. Dazu kommen Schriftzeichen, die in manchen Sprachen international nicht verständlich sind. Soweit als möglich sollten Lösungen wie bei der Stopp-Tafel mit der Aufschrift „STOP“ im roten Feld angestrebt werden. Wenn nicht anders lösbar, sollte zum nationalen Schriftzeichen zusätzlich das englische angebracht werden. Englisch ist inzwischen in ganz Europa konkurrenzlos die erste Fremdsprache. Beispiel: „ACHTUNG-ATTENTION“. Es ist äußerst verwirrend, wenn in europäischen Ballungszentren mit nicht mehr kontrollierten Ländergrenzen die Autobahnbeschilderung wiederholt von blau zu grün bzw. umgekehrt wechselt, was dringlich vereinheitlicht werden sollte.

Forderung: Vereinheitlichung, wobei Umstellungskosten aus dem EU-Budget zu finanzieren wären.

Rechtsverkehr

Umstellung in Großbritannien und Irland, wobei Schweden als Beispiel für den Erfolg dieser Maßnahme herangezogen werden könnte. Die schwedische Rechtsfahrordnung wurde trotz einer negativen Volksbefragung eingeführt, was sich im Nachhinein als richtige Politik erwiesen hat.

Forderung: Die EU möge den Mitgliedern mit Linksverkehr durch Kostenbeteiligung und unter Hinweis auf andere wirtschaftliche Vorteile die Umstellung auf den Rechtsverkehr empfehlen.

Straßenbau

Straßenbaustellen sind insbesondere in fremdsprachigen europäischen Ländern oft tückische Verkehrsfallen, wofür durch Experten Lösungen auszuarbeiten wären. Im überregionalen Straßenbau sollten auch bestimmte Mindeststandards vorgegeben werden. In einzelnen Ländern ist auch das Geisterfahrerproblem auf Autobahnen überproportional hoch. Nicht zuletzt sind hierfür auch unzulängliche Lösungen des Autobahnbaus verantwortlich, eine falsche Auffahrt sollte schon durch bauliche Anordnung weitgehend verhindert werden.

Forderung: Erstellung eines technischen Handbuchs mit Empfehlungen für den überregionalen Straßenbau.

Europastraßennetz

Durch die Erweiterung der EU ist die Bewertung und Linienführung der Europastraßen nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechend.

Forderung: Neubewertung und Inventarisierung

Verkehrsüberwachung

Eine flexible der Verkehrssituation und den Straßenverhältnissen angepasste Geschwindigkeitsregelung mit einem entsprechenden Informationssystem insbesondere auf Autobahnen wäre europaweit anzustreben.

Forderung: Ausarbeitung eines Konzeptes, dessen allmähliche Umsetzung bei künftigen Ausbauprojekten berücksichtigt werden sollte.

Sicherlich handelt es sich bei diesen Problembereichen um unterschiedliche Dringlichkeiten. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit wäre jedoch das zentrale Anliegen. Möglichst rasche Initiativen scheinen in Bezug auf Verkehrsregeln und Verkehrsschilder geboten.

LETTRE EUROPÉENNE DE LA FCK - FONDATION COUDENHOVE-KALERGI

Les "Lettres Européennes" sont éditées par la Fondation Coudenhove-Kalergi qui a été constituée en mémoire du fondateur du Mouvement paneuropéen. Elles comportent le cas échéant les contributions d'Européennes et d'Européens engagés qui, soucieux de l'avenir du projet européen, souhaitent mettre tout en œuvre afin de consolider avec succès son développement ultérieur. C'est à travers un dialogue ouvert, à la fois critique et constructif, que les espérances et les chances, les buts et les institutions d'un continent dont l'unité résulte de sa diversité devraient s'ancrer toujours plus fortement dans l'esprit et le cœur des citoyennes et des citoyens de l'Europe.

Richard Coudenhove-Kalergi, fils d'un diplomate de la monarchie austro-hongroise et de son épouse Japonaise, a développé dès la fin de la première guerre mondiale le projet d'une Europe unie comme contrepoids aux tentatives totalitaires du fascisme, du national-socialisme et du communisme. Il a créé l'Union paneuropéenne en 1923 et ses initiatives ont contribué de manière déterminante à la constitution du Conseil de l'Europe en 1949. Aujourd'hui, l'Union européenne est la concrétisation politique et économique du projet de paix européen. Dans un monde où se profilent de nouvelles provocations et de nouvelles menaces, ce projet doit être davantage développé et approfondi grâce aux efforts des élites de notre continent. Rien ni personne ne doit pouvoir sérieusement mettre en danger la poursuite de cette œuvre couronnée de succès.

La Fondation Coudenhove-Kalergi, créée en 1978 et dont le siège est à Genève, veut contribuer à la consolidation de ce dessein au moyen de publications, de projets d'études et par la remise de prix.

***Dr. Alois Mock, Vice-Chancelier et ancien Ministre des Affaires étrangères.
Président de la Fondation Coudenhove-Kalergi***

Mesures en matière de circulation routière européenne

par Heinz Wimpissinger, secrétaire général la fondation

Dans de nombreuses questions européennes, le citoyen doit se préoccuper de particularités locales et de règles nationales. Dans le domaine de la circulation routière, la diversité des règles nationales et leur signalisation représentent un **facteur de danger** eu égard à la mobilité sans cesse croissante de notre société. Ceci s'observe particulièrement dans les zones frontalières.

C'est pourquoi les organisations nationales compétentes et la Commission européenne sont invitées à se pencher sans délai sur ce problème et à proposer une solution. Les domaines ci-dessous, dont l'urgence et la nécessité peuvent être appréciées diversement, devraient faire l'objet de discussions. La présente contribution a pour objectif de lancer le débat.

Règles de circulation

Les différents pays européens connaissent des règles et des interprétations sensiblement différentes en matière de circulation routière. Il en va ainsi, par exemple, de la priorité de droite qui est parfois impérative alors qu'ailleurs elle dépend du type de route ou de son tracé. Autre exemple patent de réglementation différente : celle des giratoires. Dans ce contexte, la problématique des règles non comportementales devrait être résolue de manière identique, etc. etc.

Suggestion : Eclaircissage des différentes règles nationales et élaboration de règles de circulation spécifiquement européennes.

Signalisation

Il existe une quantité de spécificités nationales en matière de signalisation. S'y ajoutent des panneaux écrits qui ne sont pas nécessairement compris dans d'autres langues. Il y a lieu de promouvoir autant que faire se peut des solutions analogues à celle du signal d'arrêt qui porte l'indication STOP sur fond rouge. Lorsque aucune autre solution n'est possible, il faudrait ajouter au texte en langue nationale la traduction anglaise. L'anglais est en effet sans conteste dans toute l'Europe la première langue étrangère. Par exemple : ACHTUNG-ATTENTION. Il est particulièrement déconcertant de voir dans des agglomérations où il n'y a plus de contrôles aux frontières des panneaux tantôt bleus tantôt verts pour signaler les autoroutes. Ceci devrait être uniformisé rapidement.

Suggestion : Uniformisation (standardisation), les frais de transformation devant être pris en charge par le budget de l'UE.

Conduite à droite

Changement à effectuer en Grande-Bretagne et en Irlande, la Suède ayant montré l'exemple, couronné de succès, d'une telle mesure. La conduite à droite a été introduite en Suède en dépit d'un vote négatif de la population, ce qui par la suite s'est révélé judicieux sur le plan politique.

Suggestion : L'UE pourrait recommander le passage à la conduite à droite dans les Etats membres ayant la conduite à gauche moyennant une participation aux frais et en se référant à d'autres avantages économiques.

Construction des routes

Les chantiers routiers, surtout dans les pays de langue étrangère, sont souvent des pièges sournois pour lesquels des experts devraient élaborer des solutions. Des standards spécifiques minimum devraient être mis au point pour les chantiers trans-régionaux. Dans certains pays, le problème des conducteurs circulants à contresens (conducteurs fantômes) sur les autoroutes est également proportionnellement très (trop) élevé. Sur ce point aussi, la responsabilité incombe aux solutions inadéquates en matière de construction d'autoroutes, les voies d'accès devant être signalées de manière adéquate longtemps à l'avance pour éviter des entrées à contresens.

Suggestion : Mise au point d'un manuel technique comportant des recommandations pour les constructions de routes trans-régionales.

Réseau routier européen

Avec l'élargissement de l'UE, la typologie et le tracé des routes européennes ne correspond plus à l'état actuel.

Suggestion : Nouvelle typologie et nouvel inventaire.

Surveillance du trafic

Il y aurait lieu de recommander sur le plan européen une réglementation adéquate en matière de vitesse qui soit à la fois flexible et qui tienne compte des conditions du trafic par un système d'information correspondant, surtout sur les autoroutes.

Suggestion: Elaboration d'un concept dont l'installation progressive devrait être envisagée dans les futurs projets de chantiers.

L'urgence diffère certainement de manière importante selon le type de problème. L'amélioration de la sécurité routière est néanmoins la préoccupation principale. Des initiatives rapides en matière de règles de circulation et de panneaux de signalisation sont souhaitables.

EUROPEAN LETTERS OF THE CKF – COUDENHOVE-KALERGI FOUNDATION

The "European Letters" are published by the Coudenhove-Kalergi Foundation, which was established in memory of the founder of the Paneuropa movement. They appear on an ad hoc basis with contributions written by dedicated Europeans who are committed to ensuring the successful future development of the European project. The hopes and opportunities, the goals and institutions of a continent united in its diversity shall be increasingly anchored in the minds and hearts of the European citizens by an open, constructively critical dialogue.

Richard Coudenhove-Kalergi, son of a diplomat of the Austro-Hungarian Monarchy and his Japanese wife, developed soon after World War I the idea of a united Europe as a counterbalance to the totalitarian temptations of fascism, National Socialism and communism. He founded the Paneuropa-Union in 1923 and contributed decisively to the founding of the Council of Europe in 1949. Today the political and economic realisation of the European peace project, which needs to be developed and deepened in a world of new challenges and threats through the efforts of the best of our continent, is with the European Union. Nothing and no one shall endanger the successful continuation and development of this project.

The Coudenhove-Kalergi Foundation is dedicated to ensuring the success of this unique project by means of publications, study projects and granting of awards.

Dr. Alois Mock
Former Vice Chancellor and Minister for Foreign Affairs

Reorganising European Road Traffic

By Heinz Wimpissinger, secretary general of the foundation

There are many fields of European decision-making where local particularities and national rules must and deserve to be taken into account. However, in the field of road traffic, the plurality of national traffic rules and signs constitutes an ever growing security risk, given the increasing mobility of our society. Border regions are particularly concerned.

Responsible state organisations and the EU Commission are therefore urged to deal with this issue and find solutions to it. This contribution is meant to initiate a discussion process in this regard. The following areas should be particularly discussed, though priorities may vary:

Traffic rules

In the various European countries different rules and interpretations of rules are applied in the field of road traffic. For example, right-of-way must be yielded to traffic approaching from the right in some countries, while in others this partly depends on the hierarchy of right-of-way or the course of a lane. Similar differences exist with regard to traffic entering a roundabout. The issue of irrelevant rules for driving should also be considered in this context.

Request: to scour the great variety of national traffic rules and to create single European traffic rules.

Traffic signs

There is a great number of national varieties and particularities with regard to traffic signs.

These include written indications in letters that are not internationally comprehensible. Solutions similar to the general red ground on “stop” signs should be aimed at. If not realizable, national letters should at least be complemented by English translations, given the fact that English has become the unrivalled common foreign language in Europe. For example: “Achtung – Attention”. It is very confusing, too, if in European agglomerations, where borders are no longer controlled, above all highway-destination boards switch from blue to green and back – this should be simplified.

Request: Simplification and unification of traffic signs, costs to be covered from the EU budget.

Right hand traffic

Great Britain and Ireland should switch to right-hand traffic, with Sweden serving as a model for the successful changeover. Right hand traffic was introduced in Sweden despite a negative public opinion poll, but has turned out to have been the right policy.

Request: EU should suggest to countries with left hand traffic to switch to right hand traffic by pointing to aspects of cost sharing and other economic advantages resulting from a changeover.

Road works

Road works in other European countries with foreign languages often turn out as malicious traffic traps. Experts should seek solutions. Supra-regional road works should observe minimum standards. Some countries show a disproportionate rate of ghost drivers, which quite often results from inadequate road building. Motorists who are driving in the wrong direction (phantom drivers) should be prevented by adequate constructional measures.

Request: Edition of a technical handbook including recommendations and expertise for supra-regional road building, as evaluation as well as routeing and configuration of streets and roads are not longer up-to-date.
Re-evaluation and inventory

Traffic survey

Flexible speed control in line with traffic requirements and provided with an adequate information system should be established Europe-wide, in particular for motorways.

Request: Establishment of a concept to be gradually implemented in future extension projects.

Above mentioned problem areas are of course of different urgency. The main concern is to improve road safety. Priority should be given to initiatives with regard to traffic rules and traffic signs.