



Brüssel, den 24. September 2019
(OR. en)

12220/19

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0129(COD)**

**CODEC 1389
TRANS 442
PE 235**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments und Berichtigungsverfahren (Brüssel, 4. April 2019 und Straßburg, 17. September 2019)

I. EINLEITUNG

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens¹ haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Gesetzgebungsdossier zu gelangen.

Dieses Dossier sollte² Gegenstand des Berichtigungsverfahrens³ im neuen Europäischen Parlament werden, nachdem das vorherige Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen hatte.

¹ ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

² Dok. 8507/19.

³ Artikel 241 der Geschäftsordnung des EP.

II. ABSTIMMUNGEN

Das Europäische Parlament hat in seiner Sitzung vom 4. April 2019 und im Anschluss an informelle interinstitutionelle Verhandlungen den Änderungsantrag 66 (ohne Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen) zu dem Kommissionsvorschlag und eine legislative Entschließung im Hinblick auf die Annahme dieses Vorschlags angenommen, die den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung darstellen⁴. Der Standpunkt entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung.

Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigte das Europäische Parlament am 17. September 2019 eine Berichtigung des in erster Lesung angenommenen Standpunkts.

Nach dieser Berichtigung dürfte der Rat in der Lage sein, den in der Anlage wiedergegebenen Standpunkt des Europäischen Parlaments⁵ zu billigen und damit die erste Lesung für beide Organe zum Abschluss zu bringen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

⁴ Dok. 8059/19.

⁵ Der Wortlaut der angenommenen Abänderungen und der legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments ist in der Anlage wiedergegeben. Die Abänderungen wurden in eine konsolidierte Fassung eingearbeitet, in der die Änderungen am Kommissionsvorschlag durch Fettdruck und Kursivschrift kenntlich gemacht wurden. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0274),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0196/2018),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die vom schwedischen Parlament im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 17. Oktober 2018⁶,
- nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 6. Februar 2019⁷,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 69f Absatz 4 seiner Geschäftsordnung von dem zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 27. Februar 2019 gemachte Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

⁶ ABl. C 62 vom 15.2.2019, S. 261.

⁷ ABl. C 168 vom 16.5.2019, S. 81.

- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8-0008/2019),
 - 1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 - 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 - 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.
-

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 4. April 2019 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) 2019/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren³,

¹ ABl. C 62 vom 15.2.2019, S. 261.

² ABl. C 168 vom 16.5.2019, S. 81.

³ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Mitteilung der Kommission vom 20. Juli 2010 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ heißt es, dass das strategische Ziel der Union darin besteht, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu halbieren und bis 2050 auf annähernd null zu reduzieren. Die Fortschritte bei der Verwirklichung dieser Ziele sind jedoch in den letzten Jahren ins Stocken geraten. ***In seinen Schlussfolgerungen vom 8. Juni 2017 zur Straßenverkehrssicherheit – zur Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017 – hat der Rat ein neues Zwischenziel gebilligt, wonach die Zahl der schweren Verletzungen bis 2030 gegenüber 2020 halbiert werden soll. Daher müssen größere Anstrengungen unternommen werden, damit diese beiden Ziele verwirklicht werden.***
- (2) Nach dem „Safe System“-Ansatz können Todesopfer und Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen weitgehend verhindert werden. Es sollte in der gemeinsamen Verantwortung aller Ebenen liegen, sicherzustellen, dass Straßenverkehrsunfälle nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Insbesondere dürften gut konzipierte, ordnungsgemäß instandgehaltene ***und eindeutig markierte sowie beschilderte*** Straßen die Wahrscheinlichkeit von Straßenverkehrsunfällen verringern, während durch „fehlerverzeihende Straßen“ (Straßen, die intelligent konzipiert sind, so dass Fahrfehler nicht sofort schwerwiegende Folgen haben ***oder tödlich enden***) die Schwere der ***Unfälle*** vermindert wird. ***Die Kommission sollte auf der Grundlage der Erfahrungen aller Mitgliedstaaten Orientierungshilfen für die Schaffung und die Instandhaltung von „fehlerverzeihenden Straßenseitenräumen“ ausarbeiten.***

- (3) Die Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz), die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ festgelegt sind, sind für die Förderung der europäischen Integration von entscheidender Bedeutung. Daher sollte auf diesen Straßen für ein hohes Sicherheitsniveau gesorgt werden.
- (4) Die im TEN-V-Netz angewandten Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßenverkehrsinfrastruktur haben dazu beigetragen, die Zahl der Toten und Schwerverletzten in der Union zu verringern. Aus der Bewertung der Auswirkungen der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² geht eindeutig hervor, dass die Mitgliedstaaten, die die Grundsätze des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur auf freiwilliger Basis auf ihre nationalen Straßen – über das TEN-V-Netz hinaus – anwenden, eine wesentlich bessere Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit erzielt haben als Mitgliedstaaten, die dies nicht getan haben. ***Daher sollten diese Grundsätze des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur auch auf andere Teile des europäischen Straßennetzes angewandt werden.***

¹ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

² Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

- (5) *Es ist wichtig, dass mit Ausnahme der unter die Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ fallenden Tunnel auch die durch andere Tunnel, aber auch über Brücken verlaufenden Straßenabschnitte, die Teil des in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Netzes sind, ebenfalls unter die vorliegende Richtlinie fallen, sofern Aspekte der Verkehrssicherheit berührt werden*
- (6) *Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es wichtig, dass die Zu- und Ausfahrten von Parkplätzen, die entlang des in den Geltungsbereich der Richtlinie fallenden Netzes und insbesondere an Autobahnen und Fernstraßen gelegen sind, ebenfalls in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.*
- (7) *Die jahreszeitabhängigen Witterungsbedingungen in den verschiedenen Mitgliedstaaten und Regionen unterscheiden sich stark. Daher ist es wichtig, dass diese Bedingungen in den nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie gebührend berücksichtigt werden.*

¹ *Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39).*

- (8) Ein hoher Anteil der Straßenverkehrsunfälle ereignet sich auf einem kleinen Teil von Straßen, auf denen das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten hoch sind und es eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern gibt, die sich in unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen. Daher dürfte die begrenzte Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2008/96/EG auf Autobahnen und **andere** Fernstraßen, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, erheblich zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur in der gesamten Union beitragen.
- (9) ***Damit eine solche Ausweitung des Geltungsbereichs die gewünschte Wirkung zeigt, ist es folgerichtig, dass unter Fernstraßen, die keine Autobahnen sind, alle Straßen fallen, die in der nationalen Straßenklassifikation der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie „Autobahn“ angehören. Aus demselben Grund sollten die Mitgliedstaaten darin bestärkt werden, dafür zu sorgen, dass zumindest auf alle Straßen, für die vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie die Richtlinie 2008/96/EG galt - selbst wenn dies auf freiwilliger Basis geschah - auch die vorliegende Richtlinie Anwendung findet.***

- (10) Durch die obligatorische Anwendung der in der Richtlinie 2008/96/EG festgelegten Verfahren auf jedes Straßeninfrastrukturprojekt außerhalb städtischer Gebiete, das unter Verwendung von Unionsmitteln fertiggestellt wird, sollte sichergestellt werden, dass Unionsmittel nicht zum Bau unsicherer Straßen verwendet werden.
- (11) *Die Richtlinie 2008/96/EG behandelt ausschließlich Straßenverkehrsinfrastruktur. Das Straßenverkehrsrecht und die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, in eigener Verantwortung Entscheidungen im Bereich des Straßenverkehrsrechts zu treffen, werden daher von dieser Richtlinie nicht berührt. Die folgenden Abkommen der Vereinten Nationen – das Genfer Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949, das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 sowie das Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen vom 8. November 1968 – sollten durch die Vertragsparteien eingehalten werden.*
- (12) Eine risikobasierte netzweite **Straßenverkehrssicherheitsbewertung** hat sich als effizientes und wirksames Instrument erwiesen, um Abschnitte des Netzes zu ermitteln, die gezielt einer eingehenderen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung unterzogen werden sollten, und um die Investitionen festzustellen, die aufgrund ihres Potenzials, die Sicherheit des gesamten Netzes zu verbessern, vorrangig verwirklicht werden sollten. Das gesamte unter diese Richtlinie fallende Straßennetz sollte daher systematisch bewertet werden, **wofür auch elektronisch und digital erhobene Daten herangezogen werden sollten**, um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu erhöhen.

- (13) Durch die Integration der wirksamsten Bestandteile des bisherigen Verfahrens für „Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes“ in das neue Verfahren zur netzweiten ***Straßenverkehrssicherheitsbewertung*** sollte die Ermittlung der Straßenabschnitte erleichtert werden, auf denen die Möglichkeiten, die Sicherheit zu verbessern, am größten sind und gezielte Maßnahmen voraussichtlich die größten Verbesserungen bewirken.
- (14) Um die Qualität, Objektivität und Effizienz der Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur zu verbessern, ist es zweckmäßig, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, gegebenenfalls die sich ständig weiterentwickelnden Technologien zur Überprüfung von Straßenabschnitten, zur Dokumentation von Straßenverkehrssicherheitsbedingungen sowie zur Erhebung anderer, die Sicherheit des Straßennetzes betreffende Daten, zu nutzen. .

- (15) Die systematische Weiterverfolgung der Ergebnisse der Sicherheitsmanagementverfahren ist von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht, die für die Verwirklichung der Unionsziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erforderlichen Verbesserungen der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu erzielen. Zu diesem Zweck sollte mithilfe von nach Prioritäten gestaffelten Aktionsplänen sichergestellt werden, dass die erforderlichen Maßnahmen so bald wie möglich durchgeführt werden. ***Insbesondere sollten auf die Ergebnisse der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung entweder gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen oder, sofern machbar und kosteneffizient, direkte Abhilfemaßnahmen folgen, mit denen Straßenverkehrssicherheitsrisiken beseitigt oder eingedämmt werden, ohne dass dadurch unnötiger Verwaltungsaufwand entsteht.***
- (16) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte verbessert werden, indem Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und dem größten Unfallverhütungspotenzial investiert werden.
- (17) ***Finanzielle Unterstützung und finanzielle Anreize auf Unionsebene können im Einklang mit den geltenden Bedingungen eingesetzt werden, um solche Investitionen ergänzend zu den entsprechenden Investitionen und Anreizen auf nationaler Ebene zu fördern.***

- (18) Abschnitte des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel des transeuropäischen Straßennetzes angrenzen, weisen ein besonders hohes Unfallrisiko auf. Um die Sicherheit des Straßennetzes, ***das in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fällt***, zu verbessern, sollten daher gemeinsame Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen dieser Straßenabschnitte eingeführt werden, an denen Vertreter der zuständigen Straßen- und Tunnelbehörden beteiligt sind.
- (19) Bei 47 % der Verkehrstoten in der Union im Jahr 2017 handelte es sich um ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Durch Sicherstellung der Bedürfnisse ungeschützter Verkehrsteilnehmer bei allen Sicherheitsmanagementverfahren ***und durch Ausarbeitung von Qualitätsanforderungen für die für diese Verkehrsteilnehmer vorgesehene Infrastruktur*** dürfte sich ihre Sicherheit auf der Straße erhöhen.
- (20) ***Damit die Mitgliedstaaten ihre Verfahren zur Sicherstellung eines operationellen Einsatzes von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen verbessern können, sollten gemeinsame Spezifikationen festgelegt werden, sodass die korrekte Lesbarkeit und Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen für Fahrer und automatisierte Fahrerassistenzsysteme unterstützt wird.***

- (21) *Die Verbesserung der Sicherheit im Bereich von höhengleichen Bahnübergängen (d. h. Signalanlagen, Verbesserung der Infrastruktur) ist ebenfalls eine Priorität. Dem Bericht der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zum Thema „Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität in der EU“ aus dem Jahr 2018 zufolge kam es 2016 zu 433 bedeutenden Unfällen auf den 108 000 höhengleichen Bahnübergängen in der Union, bei denen 255 Personen starben und 217 schwer verletzt wurden. Deshalb sollte ermittelt werden, welche höhengleiche Bahnübergänge ein großes Sicherheitsrisiko darstellen, damit die Sicherheitsbedingungen an diesen Übergängen verbessert werden können.*
- (22) *Hochwertige Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen sind für die Unterstützung der Fahrer sowie vernetzter und automatisierter Fahrzeuge von entscheidender Bedeutung. Gemeinsame Spezifikationen für Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen sollten die Grundlage bilden, mit der der Einführung moderner vernetzter und automatisierter Mobilitätssysteme der Weg bereitet wird. Ein gemeinsames europäisches Konzept im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen aus dem Jahr 1968 wäre wünschenswert.*

- (23) *Um die von der Anwendung dieser Richtlinie erwarteten Ergebnisse zu verstärken und ein angemessenes Sicherheitsniveau in Notfällen sicherzustellen, könnten die Mitgliedstaaten die Zusammenarbeit zwischen dem Katastrophenschutz, den Notfalldiensten und der Verkehrspolizei, wo immer dies angebracht ist und insbesondere auf grenzüberschreitenden Straßenabschnitten, erleichtern. Ist bei diesen Tätigkeiten eine Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich, bietet das Katastrophenschutzverfahren der Union gemäß dem Beschluss 1313/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹ einen entsprechenden Rahmen.*
- (24) *Unbeschadet der Rechtsvorschriften über das öffentliche Beschaffungswesen, insbesondere der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates², sollten die technischen Spezifikationen in Bezug auf die Sicherheit öffentlich zugänglich gemacht werden, wenn öffentliche Aufträge im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur vergeben werden.*
- (25) *Für ein Höchstmaß an Transparenz und zur Verbesserung der Rechenschaftspflicht sollten vergleichende Einschätzungen der Straßenverkehrssicherheit mitgeteilt werden, damit die Verkehrsteilnehmer mit Informationen über den Zustand der Infrastruktur versorgt und allgemein sensibilisiert werden können.*
- (26) *Der Austausch zwischen Praktikern über ihre Erfahrungen mit den Methoden gemäß dem „Safe System“-Ansatz und der Informationsaustausch zwischen Straßenverkehrssicherheitsgutachtern sollten gefördert werden.*

¹ *Beschluss Nr. 1313/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über ein Katastrophenschutzverfahren der Union (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 924).*

² *Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).*

- (27) Die Veröffentlichung der Ergebnisse der netzweiten ***Straßenverkehrssicherheitsbewertungen*** dürfte einen unionsweiten Vergleich des Sicherheitsniveaus der Straßenverkehrsinfrastruktur ermöglichen.
- (28) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung von Verfahren zur Sicherstellung eines gleichbleibend hohen Sicherheitsniveaus auf den Straßen des TEN-V-Netzes und des Autobahn- und Fernstraßennetzes in der gesamten Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und – angesichts der Tatsache, dass unionsweite Verbesserungen erforderlich sind, damit eine Konvergenz hin zu höheren Sicherheitsstandards im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur erfolgt – besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus. Aufgrund der Maßnahmen auf Unionsebene dürfte das Reisen in der Union sicherer werden, und dies sollte wiederum die Funktionsweise des Binnenmarkts verbessern und das Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts befördern.

- (29) Um sicherzustellen, dass der Inhalt der Sicherheitsmanagementverfahren stets dem aktuellsten Stand des verfügbaren technischen Wissens entspricht, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge der vorliegenden Richtlinie an den technischen Fortschritt zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind

¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(30) Spezifische Maßnahmen sind erforderlich, um das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern und die Erkennung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen durch Fahrzeuge, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind, zu erleichtern. Zur Sicherstellung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der einschlägigen Vorschriften dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden.

(31) Die Richtlinie 2008/96/EG sollte daher entsprechend geändert werden,

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2008/96/EG

Die Richtlinie 2008/96/EG wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

1. Mit dieser Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen und netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben.
2. Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie Autobahnen und *andere* Fernstraßen.

3. Diese Richtlinie gilt auch für nicht unter Absatz 2 fallende Straßen und Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte außerhalb städtischer Gebiete, **zu denen von den angrenzenden Grundstücken keine unmittelbare Zufahrt besteht und** deren Fertigstellung **■** aus Unionsmitteln finanziert wird, **ausgenommen Straßen, die nicht für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr offen sind, wie z. B. Radwege, oder Straßen, die nicht für den allgemeinen Verkehr ausgelegt sind, wie z. B. Zufahrtsstraßen zu Industrieanlagen oder land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben.**
4. **Die Mitgliedstaaten können Fernstraßen, die ein geringes Sicherheitsrisiko aufweisen, in durch Verkehrsaufkommen und Unfallstatistiken hinreichend begründeten Fällen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.**
- Die Mitgliedstaaten können auch Straßen in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufnehmen, die nicht in den Absätzen 2 und 3 genannt sind.**
- Jeder Mitgliedstaat legt der Kommission bis ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] die Liste der Autobahnen und Fernstraßen vor, die sich auf seinem jeweiligen Hoheitsgebiet befinden, und setzt die Kommission danach über etwaige spätere Änderungen in Kenntnis. Zusätzlich setzt jeder Mitgliedstaat die Kommission über die Liste von Straßen in Kenntnis, die gemäß diesem Absatz in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen oder von ihm ausgenommen wurden, sowie danach über etwaige spätere Änderungen.**
- Die Kommission veröffentlicht die ihr gemäß diesem Artikel übermittelte Liste von Straßen.**
5. Diese Richtlinie gilt nicht für Straßen in Tunneln, die von der Richtlinie 2004/54/EG erfasst werden.“.

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. „transeuropäisches Straßennetz“ das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates* beschriebene Straßennetz;

* Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).“.

b) Die folgenden Nummern werden eingefügt:

„1a. „Autobahn“ eine Straße, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die folgende Kriterien erfüllt:

- a) sie weist für beide Verkehrsrichtungen – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – separate Fahrbahnen auf, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
- b) sie hat keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen;
- c) sie ist speziell als Autobahn gekennzeichnet;

- 1b. „Fernstraße“ eine Straße *außerhalb von Stadtgebieten, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbindet und in der am ... [Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Änderungsrichtlinie im Amtsblatt] geltenden nationalen Straßenklassifizierung der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie „Autobahn“ angehört*“.
- c) Nummer 5 wird gestrichen;
- d) Die Nummern 6 und 7 erhalten folgende Fassung:
- „6. „Sicherheitseinschätzung“ die Einstufung der Teile des bestehenden Straßennetzes in Kategorien gemäß ihrer objektiv gemessenen inhärenten Sicherheit;

7. „**gezielte** Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung“ eine gezielte **Untersuchung** zur Ermittlung von gefährlichen Bedingungen, Mängel und **Problemen**, durch die das Risiko von Unfällen und Verletzungen erhöht wird, **und zwar basierend auf der Vor-Ort-Besichtigung einer bestehenden Straße oder eines bestehenden Straßenabschnitts**“.

(e) **Folgende Nummer wird eingefügt:**

„7a. „**regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung**“ die **reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Defekte, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern**“.

(f) **Folgende Nummer wird angefügt:**

„10. „**ungeschützter Verkehrsteilnehmer**“ nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer und Fußgänger, sowie Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.“.

(3) *In Artikel 4 wird folgender Absatz angefügt:*

„6. Die Kommission legt für das erste Audit in der Entwurfsphase Orientierungshilfen für die Gestaltung von „fehlerverzeihenden Straßenseitenräumen“ und „selbsterklärenden und selbstdurchsetzenden Straßen“ sowie für Qualitätsanforderungen im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer vor. Diese Orientierungshilfen werden in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten ausgearbeitet.“.

(4) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Netzweite ***Straßenverkehrssicherheitsbewertung***

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im gesamten in Betrieb befindlichen Straßennetz, das Gegenstand dieser Richtlinie ist, eine netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung durchgeführt wird. ■

2. *Durch die netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen werden das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet und zwar anhand*
- a) *in erster Linie einer – entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten – visuellen Untersuchung der Entwurfsmerkmale der Straße (inhärente Sicherheit) und*
 - b) *einer Analyse von Abschnitten des Straßennetzes, die seit über drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich eine im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen hohe Zahl schwerer Unfälle ereignet hat.*
3. *Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die erste netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung bis spätestens 2024 durchgeführt wird. Die nachfolgenden netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen müssen so häufig durchgeführt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre.*

4. Bei der Durchführung der netzweiten ***Straßenverkehrssicherheitsbewertung können*** die Mitgliedstaaten die in Anhang III aufgeführten ***indikativen*** Elemente ***berücksichtigen***.
5. ***Die Kommission legt Orientierungshilfen für die Methode für die Durchführung systematischer netzweiter Straßenverkehrssicherheitsbewertungen und Sicherheitseinschätzungen vor.***
6. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung nach Absatz 1 ***und zur Priorisierung des Bedarfs an weiteren Maßnahmen*** stufen die Mitgliedstaaten alle Abschnitte des Straßennetzes entsprechend ***ihrem Sicherheitsniveau*** in mindestens drei Kategorien ein.“.

I

(5) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen“.

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass **regelmäßige** Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen **mit ausreichender Häufigkeit** durchgeführt werden, damit **ein angemessenes Sicherheitsniveau für die betreffende Straßenverkehrsinfrastruktur gewährleistet ist**.“.

c) **Absatz 2 wird gestrichen;**

d) **Absatz 3 erhält** folgende Fassung:

„3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit von Abschnitten des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel angrenzen, durch gemeinsame Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG beteiligt sind. Die gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden **so häufig durchgeführt, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, in jedem Fall jedoch mindestens alle sechs Jahre**.“.

(6) Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

Weiterverfolgung der Verfahren für in Betrieb befindliche Straßen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der gemäß Artikel 5 durchgeführten netzweiten ***Straßenverkehrssicherheitsbewertungen entweder*** durch gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen oder durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterverfolgt werden.
2. ***Bei der Durchführung gezielter Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen können die Mitgliedstaaten die in Anhang IIa aufgeführten indikativen Elemente berücksichtigen.***
3. ***Gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden von Sachverständigenteams durchgeführt. Mindestens ein Mitglied des Sachverständigenteams erfüllt die in Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a festgelegten Anforderungen.***

4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der **gezielten** Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durch begründete Entscheidungen darüber, ob Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, weiterverfolgt werden. Insbesondere ermitteln die Mitgliedstaaten Straßenabschnitte, auf denen die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur ■ verbessert werden muss, und legen Maßnahmen fest, die im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit dieser Straßenabschnitte Vorrang haben.
5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Abhilfemaßnahmen **in erster Linie** auf Straßenabschnitte mit geringem Sicherheitsniveau ausgerichtet sind, die die Möglichkeit bieten, Maßnahmen mit **einem hohem Potenzial für die Entwicklung der Sicherheit und die Senkung der durch Unfälle entstehenden Kosten** durchzuführen.
6. Die Mitgliedstaaten erstellen und aktualisieren regelmäßig einen nach Prioritäten gestaffelten risikobasierten Aktionsplan, mit dem die Umsetzung der ermittelten Abhilfemaßnahmen verfolgt wird. ■

Artikel 6b

Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Durchführung der Verfahren nach den Artikeln 3 bis 6a den Bedürfnissen ungeschützter Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen wird.

Artikel 6c

Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen

1. Die Mitgliedstaaten *legen bei ihren bestehenden und künftigen Verfahren bezüglich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ein besonderes Augenmerk auf die Lesbarkeit und Erkennbarkeit für menschliche Fahrer und automatisierte Fahrerassistenzsysteme. Bei derartigen Verfahren werden gemeinsame Spezifikationen berücksichtigt, sofern derartige gemeinsame Spezifikationen gemäß Absatz 3 festgelegt wurden.*

2. *Eine von der Kommission eingerichtete Gruppe von Sachverständigen beurteilt bis spätestens Juni 2021 die Möglichkeit, gemeinsame Spezifikationen festzulegen, einschließlich verschiedener Elemente, die auf die Sicherstellung des operationellen Einsatzes von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen abzielen, um die wirksame Lesbarkeit und Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen für menschliche Fahrer und automatisierte Fahrerassistenzsysteme zu fördern. Die Gruppe besteht aus Sachverständigen, die von den Mitgliedstaaten benannt werden. Die Beurteilung umfasst eine Konsultation der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.*

Bei der Beurteilung werden insbesondere folgende Elemente berücksichtigt:

- a) *die Interaktion zwischen den verschiedenen Fahrerassistenztechnologien und der Infrastruktur;*

- b) die Auswirkungen von Wetterphänomenen und atmosphärischen Phänomenen sowie des Verkehrs auf die im Unionsgebiet vorhandenen Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen;*
 - c) die Art und Häufigkeit der für verschiedene Technologien erforderlichen Instandhaltungsarbeiten, einschließlich einer Kostenschätzung.*
- 3. Die Kommission kann unter Berücksichtigung der in Absatz 2 genannten Beurteilung Durchführungsrechtsakte erlassen, um gemeinsame Spezifikationen bezüglich der in Absatz 1 genannten Verfahren der Mitgliedstaaten einzurichten, die auf die Sicherstellung des operationellen Einsatzes ihrer Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen abzielen, und zwar im Hinblick auf die wirksame Lesbarkeit und Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen für menschliche Fahrer und automatisierte Fahrerassistenzsysteme. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen.*

Die in Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte berühren nicht die Zuständigkeit des Europäischen Komitees für Normung bezüglich Normen für Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen.

Artikel 6d

Information und Transparenz

Die Kommission veröffentlicht eine online abrufbare europäische Karte des Straßennetzes, das in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, und macht darin die verschiedenen Kategorien gemäß Artikel 5 Absatz 6 kenntlich.

Artikel 6e

Freiwillige Meldungen

Die Mitgliedstaaten bemühen sich darum, ein allen Verkehrsteilnehmern online zur Verfügung stehendes nationales System für freiwillige Meldungen einzurichten, mit dem Einzelheiten über Ereignisse, die von Verkehrsteilnehmern und Fahrzeugen übermittelt werden, sowie über weitere sicherheitsrelevante Informationen, die von der meldenden Person bzw. dem meldenden Fahrzeug als tatsächliche oder mögliche Gefahren für die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur wahrgenommen werden, leichter gesammelt werden können.“.

(7) *In Artikel 7 wird folgender Absatz eingefügt:*

„1a. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Orientierungshilfen erlassen, wonach die Schwere von Unfällen einschließlich der Anzahl der Toten und Verletzten gemeldet werden muss. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen.“.

(8) *In Artikel 9 wird folgender Absatz eingefügt:*

*„1a. Was Straßenverkehrssicherheitsgutachter betrifft, die ihre Ausbildung ab ...
[fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] absolvieren, sorgen die
Mitgliedstaaten dafür, dass die Ausbildungspläne für
Straßenverkehrssicherheitsgutachter Aspekte hinsichtlich ungeschützter
Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmer
umfassen.“.*

(9) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Austausch von bewährten Verfahren

Um die Sicherheit auf den Straßen der Union zu erhöhen, richtet die Kommission ein System für den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten ein, das unter anderem *Ausbildungspläne im Bereich der Straßenverkehrssicherheit*, bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologien für die Straßenverkehrssicherheit umfasst.“.

(10) In Artikel 11 **wird** Absatz 2 **gestrichen**.

(11) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 11a

Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 31. Oktober **2025** einen Bericht über **■** die Sicherheitseinordnung **des gesamten gemäß Artikel 5** bewerteten **Netzes** vor. **Wenn möglich, beruht dieser Bericht auf einer gemeinsamen Methodik. Gegebenenfalls umfasst der Bericht auch die Liste der Bestimmungen der aktualisierten nationalen Leitlinien, darunter insbesondere die Verbesserungen in Bezug auf den technologischen Fortschritt und den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer. Ab dem 31. Oktober 2025 werden derartige Berichte alle fünf Jahre vorgelegt.**

2. *Erstmals bis 31. Oktober 2027 und danach alle fünf Jahre erstellt die Kommission auf der Grundlage einer Analyse der in Absatz 1 genannten nationalen Berichte einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere hinsichtlich der in Absatz 1 genannten Elemente, und über mögliche Folgemaßnahmen, einschließlich einer Überarbeitung dieser Richtlinie und möglicher Anpassungen an den technischen Fortschritt, und übermittelt diesen Bericht dem Europäischen Parlament und dem Rat.“.*

(12) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Änderung der Anhänge

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur *Änderung* der Anhänge *zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.“.*

(13) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission ***für einen Zeitraum von fünf Jahren*** ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser *Änderungsrichtlinie*] übertragen. ***Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.***

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung *vom 13. April 2016* über bessere Rechtsetzung **■** * enthaltenen Grundsätzen.

5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament als auch der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“.

(14) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates*.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“.

(15) Die Anhänge werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Maßnahmen nehmen die Mitgliedstaaten in den Maßnahmen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten legen die Methode fest, wie bei einer derartigen Bezugnahme vorzugehen ist.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten Maßnahmen innerhalb der nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident

Der Präsident

ANHANG

Die Anhänge der Richtlinie 2008/96/EG werden wie folgt geändert:

(1) Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

INDIKATIVE ELEMENTE DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT“.

b) In Abschnitt 2 erhält Buchstabe e folgende Fassung:

„e) Verkehr (z. B. Verkehrsaufkommen, Verkehrskategorisierung nach Arten), einschließlich geschätzter Fußgänger- und Radfahrerströme in Abhängigkeit der Merkmale der Nutzung der angrenzenden Flächen;“.

(2) Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„ANHANG II

INDIKATIVE ELEMENTE DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSAUDITS“.

b) In Abschnitt 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

„n) Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:

- i) Vorkehrungen für Fußgänger,
- ii) Vorkehrungen für Radfahrer, *darunter das Vorhandensein von Alternativstrecken oder von Abtrennungen vom schnell fahrenden Kraftfahrzeugverkehr,*
- iii) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;
- iv) *Dichte und Lage von Fußgänger- und Radfahrerüberwegen,*
- v) Vorkehrungen *für Fußgänger und Radfahrer auf den betroffenen Straßen in dem jeweiligen Bereich,*
- vi) *Abtrennung vom schnell fahrenden Kraftfahrzeugverkehr, für Fußgänger und Radfahrer oder Vorhandensein direkter Alternativstrecken auf Straßen niedrigerer Kategorie;“.*

c) Abschnitt 2 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:

i) Vorkehrungen für Fußgänger,

ii) Vorkehrungen für Radfahrer,

iii) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;“.

(3) Folgender Anhang wird eingefügt:

„ANHANG IIa

INDIKATIVE ELEMENTE DER **GEZIELTEN**

STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSÜBERPRÜFUNGEN

1. Straßentrassierung und Querschnitt:

a) Sichtbarkeit und Sichtweiten;

b) Geschwindigkeitsbeschränkung und Geschwindigkeitszonen;

- c) Selbsterklärende Trassierung (d. h. Erkennbarkeit der Trassierung durch die *Verkehrsteilnehmer*);
- d) Zugang zu angrenzenden Grundstücken und Erschließungen;
- e) Zugang von Einsatz- und Dienstfahrzeugen;
- f) Sicherheitsvorkehrungen an Brücken und Durchlässen;
- g) Gestaltung des Straßenrands (Randstreifen, unbefestigter Fahrbahnrand, Abtrage- und Aufschüttungsböschungen).

2. Kreuzungen und Anschlussstellen:

- a) Angemessenheit der Art der Kreuzung/Anschlussstelle;
- b) Geometrie der Gestaltung der Kreuzung/Anschlussstelle;

- c) Sichtbarkeit und Erkennbarkeit (Wahrnehmung) von Kreuzungen;
 - d) Sichtbarkeit an der Kreuzung;
 - e) Gestaltung zusätzlicher Fahrspuren an Kreuzungen;
 - f) Verkehrsregelung an Kreuzungen (z. B. Halt-Zeichen, Lichtsignalanlagen usw.);
 - g) Vorhandensein von Fußgänger- **und Radfahrerüberwegen**.
3. Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:
- a) Vorkehrungen für Fußgänger,
 - b) Vorkehrungen für Radfahrer,
 - c) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;
 - d) öffentliche Verkehrsmittel und Infrastrukturen;
 - e) höhengleiche Bahnübergänge (*insbesondere unter Hinweis auf die Art des Übergangs und darauf, ob es sich um bemannte, unbemannte, manuell oder automatisiert betriebene Anlagen handelt*).

4. Beleuchtung, Beschilderung und Markierungen:

- a) kohärente Verkehrszeichen, keine Sichtbehinderung;
- b) Erkennbarkeit von Straßenverkehrszeichen (Anordnung, Größe, Farbe);
- c) Wegweiser;
- d) kohärente Fahrbahnmarkierungen und Leitelemente;
- e) Erkennbarkeit der Fahrbahnmarkierungen (Anordnung, Abmessungen und Retroreflexion unter trockenen und feuchten Bedingungen);
- f) geeigneter Kontrast von Fahrbahnmarkierungen;
- g) Beleuchtung beleuchteter Straßen und Kreuzungen;
- h) geeignete straßenseitige Ausrüstung.

5. Lichtsignalanlagen:

- a) Betrieb;
- b) Sichtbarkeit.

6. Objekte, freizuhaltende Flächen und Fahrzeugrückhaltesysteme:

- a) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
- b) Gefahren am Straßenrand und Abstand vom Fahrbahn- *oder Radwegrand*;
- c) benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer);

- d) Endkonstruktion von Schutzeinrichtungen;
- e) geeignete Fahrzeugrückhaltesysteme an Brücken und Durchlässen;
- f) Zäune (in Straßen mit beschränktem Zugang).

7. Straßenbelag:

- a) Schäden am Straßenbelag;
- b) Griffigkeit;
- c) loses Material/Kies/Steine;
- d) Pfützenbildung, Wasserableitung.

8. *Brücken und Tunnel:*

- a) *Vorhandensein und Anzahl von Brücken;*
- b) *Vorhandensein und Anzahl von Tunneln;*
- c) *visuelle Elemente, die Gefahren für die Sicherheit der Infrastruktur abbilden.*

9. Sonstige Aspekte:

- a) Bereitstellung sicherer Parkplätze und Rastanlagen;
- b) Vorkehrungen für schwere Nutzfahrzeuge;
- c) Blendung durch Scheinwerfer;

- d) Straßenbauarbeiten;
- e) unsichere Tätigkeiten am Straßenrand;
- f) geeignete Informationen in den telematischen Anlagen (z. B. Wechselverkehrszeichen);
- g) Wildtiere und andere Tiere;
- h) Hinweise auf Schulen (falls zutreffend).“.

(4) Anhang III erhält folgende Fassung:

„ANHANG III

INDIKATIVE ELEMENTE DER NETZWEITEN
STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSBEWERTUNGEN

1. Allgemein:

- a) Art der Straße in Bezug auf Art und Größe der Regionen/Städte, die sie verbindet;
- b) Länge des Straßenabschnitts;

- c) Gebietstyp (ländlich, städtisch);
- d) Flächennutzung (Bildungseinrichtungen, Handel, Industrie und verarbeitendes Gewerbe, Wohngebäude, Landwirtschaft, unerschlossene Gebiete);
- e) Dichte der Zugangspunkte zu Grundstücken;
- f) Vorhandensein einer Versorgungsstraße (z. B. für Geschäfte);
- g) Vorhandensein von Straßenbauarbeiten;
- h) Vorhandensein von Parkplätzen.

2. Verkehrsaufkommen;

- a) Verkehrsaufkommen;
- b) festgestelltes Kraftradaufkommen;
- c) festgestelltes Fußgängeraufkommen auf beiden Seiten, unter Hinweis darauf, ob sie sich „entlang“ der Straße bewegen oder diese „queren“;
- d) festgestelltes Fahrradaufkommen *auf beiden Seiten, unter Hinweis darauf, ob sich die Radfahrer „entlang“ der Straße bewegen oder diese „queren“*;
- e) festgestelltes Schwerverkehrsaufkommen;
- f) geschätzte Fußgängerströme in Abhängigkeit der Merkmale der Nutzung der angrenzenden Flächen;
- g) geschätzte Fahrradströme in Abhängigkeit der Merkmale der Nutzung der angrenzenden Flächen.

3. Unfalldaten:

- a) Anzahl, Ort ***und Ursache*** tödlicher Unfälle nach Verkehrsteilnehmergruppe;
- b) Anzahl und Ort der Unfälle mit Schwerverletzten nach Verkehrsteilnehmergruppe.

4. Betriebsmerkmale:

- a) Geschwindigkeitsbeschränkung (allgemein, für Krafträder; für Lastkraftwagen);
- b) Betriebsgeschwindigkeit (85. Perzentile);
- c) Geschwindigkeitsmanagement und/oder Verkehrsberuhigung;
- d) Vorhandensein von telematischen Einrichtungen: Stauhinweise, Wechselverkehrszeichen;
- e) Hinweis auf eine Schule;
- f) Anwesenheit eines Schülerlotsen zu vorgeschriebenen Zeiten.

5. Geometrische Merkmale:

- a) Querschnittsmerkmale (Anzahl, Art und Breite der Fahrstreifen, Layout und Material des Mittelstreifens, Radwegen, Fußwege usw.) einschließlich ihrer Variabilität;
- b) horizontale Krümmung;
- c) Gefälle und vertikale Trassierung;
- d) Sichtbarkeit und Sichtweiten.

6. Objekte, freizuhaltende Flächen und Fahrzeugrückhaltesysteme:

- a) Straßenseitenraum und freizuhaltende Flächen;
- b) feststehende Hindernisse neben der Straße (z. B. Beleuchtungsmasten, Bäume usw.);

- c) Abstand der Hindernisse von der Straße;
- d) Hindernisdichte;
- e) Rüttelstreifen;
- f) Fahrzeugrückhaltesysteme.

7. *Brücken und Tunnel:*

- a) Vorhandensein und Anzahl von Brücken, einschließlich einschlägiger Informationen über sie;*
- b) Vorhandensein und Anzahl von Tunneln, einschließlich einschlägiger Informationen über sie;*
- c) visuelle Elemente, die Gefahren für die Sicherheit der Infrastruktur darstellen.*

8. Kreuzungen:

- a) Art der Kreuzung und Anzahl der Straßenäste (unter besonderer Berücksichtigung der Art der Regelung und des Vorhandenseins geschützter Abbiegestreifen);
- b) Vorhandensein einer „Kanalisation“ des Verkehrs;
- c) Qualität der Kreuzung;
- d) Verkehrsaufkommen der sich kreuzenden Straßen;
- e) Vorhandensein von höhengleichen Bahnübergängen (*insbesondere unter Hinweis auf die Art des Übergangs und darauf, ob es sich um bemannte, unbemannte, manuell oder automatisiert betriebene Anlagen handelt*).

9. Instandhaltung:

- a) Schäden am Straßenbelag;
- b) Griffigkeit des Straßenbelags;
- c) Zustand des Randstreifens (einschließlich Vegetation);
- d) Zustand der Beschilderung, Markierungen und Leitelemente;
- e) Zustand der Fahrzeugrückhaltesysteme.

10. Einrichtungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:

- a) Fußgänger- *und Radfahrerüberwege* (höhengleich und Überführung/Unterführung);
- b) Radfahrerüberwege (höhengleich und Überführung/Unterführung);*
- c) Fußgängerabsperrrungen;

- d) Vorhandensein eines Gehweges oder einer getrennten Einrichtung;
- e) Einrichtungen für Radfahrer *und Art der Einrichtung (Radwege, Radfahrstreifen, Sonstiges)*;
- f) Qualität der Fußgängerüberwege in Bezug auf seine Sichtbarkeit und Beschilderung;
- g) Fußgänger- *und Radfahrerüberwege* in der Zufahrt des einmündenden untergeordneten Straßennetzes.
- h) *Vorhandensein von Alternativstrecken für Fußgänger und Radfahrer, wenn keine abgetrennten Einrichtungen vorhanden sind.***

11. *vor bzw. nach Unfällen aktivierte Systeme zur Minderung der Schwere von Verletzungen durch Verkehrsunfälle:*

- a) *Netzbetriebszentren und andere Überwachungseinrichtungen;***
- b) *Mechanismen, mit denen Verkehrsteilnehmer über die Fahrbedingungen informiert werden, um Unfälle und Störfälle zu verhindern;***

- c) *Systeme zur automatischen Störfallerfassung: Sensoren und Kameras;*
- d) *Systeme zum Management von Störfällen;*
- e) *Systeme für die Kommunikation mit Notrufdiensten.“.*

(5) **■** Anhang IV wird *wie folgt geändert*:

a) *Nummer 1 erhält folgende Fassung:*

„1. Lage des Unfallortes (so genau wie möglich), einschließlich GNSS-Koordinaten;“.

b) *Nummer 5 erhält folgende Fassung:*

„5. Angaben zur Schwere des Unfalls.“.
