



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 18. Mai 2018
(OR. en)

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

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 176 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 176 final.

Anl.: SWD(2018) 176 final



Brüssel, den 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**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) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

Zusammenfassung
<p>Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur und der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz</p>
A. Handlungsbedarf
Um welche Problematik geht es und warum besteht diese Problematik auf EU-Ebene?
<p>Trotz fortgesetzter Maßnahmen auf Ebene der EU, auf nationaler und auf lokaler Ebene stagniert die rückläufige Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren und es erscheint unwahrscheinlich, dass das strategische Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2010 zu halbieren, erreicht wird. Verstärkte Maßnahmen im gesamten Bereich sind erforderlich, auch bezüglich der Straßeninfrastruktur, die bei etwa 30 % der Unfälle eine bedeutsame Unfallursache und ein Faktor für den Schweregrad der Unfälle bleibt. Bei der Folgenabschätzung und den Konsultationen wurden zwei Hauptprobleme ermittelt: Ein großer Teil der Fahrten im TEN-V im Osten und ein gewisser Anteil im Westen Europas werden auf Straßen mit einem geringen Sicherheitsniveau durchgeführt und die eingebaute Sicherheit der Straßen außerhalb des TEN-V ist gering. Es bestehen große Unterschiede im Sicherheitsniveau insgesamt zwischen den Straßen in den westlichen und in den östlichen EU-Mitgliedstaaten.</p>
Was sollte erreicht werden?
<p>Allgemeines Ziel der Initiative ist es, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen durch ein verbessertes Sicherheitsniveau der Straßeninfrastruktur zu verringern. Die vier spezifischen Ziele sind: 1) Förderung der Harmonisierung und des Wissensaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten über Verfahren und Anforderungen, 2) Schutz verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer, 3) Verbesserung des Einsatzes neuer Technologien und 4) Verbesserung von Folgemaßnahmen zu den Ergebnissen der Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur.</p>
Was ist der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?
<p>Im Allgemeinen sind die negativen externen Auswirkungen des Straßenverkehrs, zu denen Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge oder mit Verletzten, Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung gehören, grenzüberschreitende Probleme, die nicht ausschließlich mit nationalen oder lokalen Maßnahmen gelöst werden können. Die Hauptvorteile des Tätigwerdens der EU im Rahmen dieser Initiative liegen in der Konvergenz hin zu einem höheren Niveau der Infrastruktursicherheit in der ganzen EU. Der Straßenverkehr in der ganzen EU wird sicherer werden, wobei Länder mit einem weniger hohen Sicherheitsniveau von der Erfahrung von Ländern profitieren können, die bereits weiter vorangeschritten sind. Die EU-weite Festlegung allgemeiner Leistungsanforderungen, z. B. für Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen, wird den Einsatz neuer Sicherheitselemente erleichtern und beschleunigen, die auf Merkmalen der Straßeninfrastruktur aufbauen, beispielsweise die Spurhalteunterstützung. Hinsichtlich verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer wird das Tätigwerden auf EU-Ebene sicherstellen, dass die Sicherheit verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer in den Straßenbewertungsprogrammen gesondert bewertet wird, mit Blick darauf, ihre Sicherheit im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz in der EU zu verbessern.</p>
B. Lösungen
Was sind die verschiedenen Optionen zur Erreichung der Ziele? Wird eine Option bevorzugt oder nicht? Wenn nicht, warum?
<p>Die Optionen, die auf das TEN-V-Netz anwendbar sind (Optionen 1-3) und die auf das Straßennetz außerhalb des TEN-V-Netzes anwendbar sind (Optionen A-C) wurden gesondert bewertet.</p> <p>Optionen für das TEN-V -Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Option 1 besteht aus „weichen“ Maßnahmen zur Förderung des Wissensaustauschs, in Verbindung mit gesetzgeberischen Maßnahmen zur Verbesserung der Transparenz der Verfahren und zur Einführung von Anforderungen, um die Sicherheit verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und den Einsatz neuer Technologien zu erleichtern. Durch diese Option wird auch eine verbesserte Schnittstelle zwischen der Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur und der Richtlinie über die Tunnelsicherheit geschaffen. - Option 2 baut auf Option 1 auf und ergänzt diese durch obligatorische Folgemaßnahmen zu Überprüfungen durch risikobasierte Priorisierungspläne, netzweite Sicherheitsüberprüfungen und allgemeine

Leistungsanforderungen für Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen.

- **Option 3** baut auf Option 2 auf und ergänzt diese durch ein Mindestsicherheitsniveau, das auf TEN-V-Straßen erreicht werden muss, verbunden mit der Festlegung zusätzlicher Mindestleistungsanforderungen für die Straßenausstattung (motorradfreundliche Leitplanken).

Optionen für Straßen außerhalb des TEN-V-Netzes

- **Option A** legt fest, dass jedes Straßenvorhaben im nationalen Straßennetz, das vollständig oder teilweise durch EU-Mittel finanziert wird, den Verfahren unterliegt, die in der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vorgeschrieben sind.

- **Option B** legt fest, dass die Verfahren der aktuellen Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur für National-/Hauptstraßen außerhalb des TEN-V verpflichtend sind.

- **Option C** baut auf Option B auf und dehnt die Maßnahmen von Option 2 auf National-/Hauptstraßen außerhalb des TEN-V aus.

Die bevorzugten Optionen sind **Option 2** bzw. **Option C**. Diese zwei Optionen können kombiniert werden.

Was sind die Ansichten der verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Maßnahmen, die auf die Verbesserung der Transparenz und der Weiterverfolgung abzielen, sowie darauf, den Bedürfnissen verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer besser gerecht zu werden, stoßen auf breite Unterstützung. Auch der Idee netzweiter Überprüfungen stehen die Interessenträger aufgeschlossen gegenüber, wobei jedoch einige Mitgliedstaaten Bedenken bezüglich der Vorgabe eines Mindestsicherheitsniveaus für das TEN-V haben, insbesondere im Hinblick auf die Kosten und die zu verwendende Methodik. Als umstrittenster Vorschlag erwies sich die Ausweitung des Anwendungsbereichs über das TEN-V hinaus, wobei Nichtregierungsorganisationen und Unternehmen eine Ausweitung bevorzugten, während die Behörden der Mitgliedstaaten die Anwendung lieber auf das TEN-V begrenzen wollten.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Es ist zu erwarten, dass die Kombination von Option 2 und Option C folgende Auswirkungen hat:

- Positive Auswirkung in Bezug auf eine Verringerung der Verkehrstoten um schätzungsweise 3200 und eine Verringerung der Schwerverletzten um schätzungsweise 20 700 im Zeitraum 2020-2030 bezogen auf das Basisszenario (14 650 weniger Verkehrstote und 97 502 weniger Schwerverletzte im Zeitraum 2020-2050).

- Die ordnungsgemäße Weiterverfolgung von Verfahren der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und insbesondere netzweiter Überprüfungen wird zu vielen Maßnahmen kleinerer Größenordnung im abgedeckten Straßennetz führen. Solche Aktivitäten werden in der Regel durch KMU durchgeführt, die daher wahrscheinlich von der Initiative profitieren.

- Die Maßnahmen können auch geringfügige positive Umweltauswirkungen haben. Weniger Straßenverkehrsunfälle könnten den Verkehrsfluss insgesamt leicht verbessern. Dies wiederum könnte zu einer Verringerung von Verkehrsstaus und somit des Energieverbrauchs und der Abgasemissionen führen. Diese Auswirkungen dürften jedoch sehr beschränkt sein und werden daher nicht quantifiziert.

Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?

Die Umsetzung der einschlägigen Verfahren und die Durchführung des erforderlichen Ausbaus des Straßennetzes wäre mit Kosten von schätzungsweise 9,444 Milliarden Euro verbunden.

Worin bestehen die Auswirkungen auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?

KMU dürften von dieser Initiative profitieren (siehe oben). Da die Aktivitäten räumlich relativ begrenzt sind, werden keine Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit von EU-Unternehmen erwartet.

Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?

Ja, die Kosten der Initiative werden durch die nationalen Haushalte und Behörden getragen. Allerdings werden die Kosten durch den sozialen Nutzen der Initiative mehr als kompensiert.

Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?

Nein.

Verhältnismäßigkeit?

Die bevorzugte Option geht nicht über das für die Lösung des ursprünglichen Problems Erforderliche hinaus und erfüllt die Ziele der Initiative. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs über das TEN-V hinaus ist verhältnismäßig, da sie (bezogen auf die Länge) auf 15 % des Straßennetzes abzielt, in dem etwa 39 % der

Verkehrstoten in der EU zu beklagen sind. Um die Verhältnismäßigkeit weiter sicherzustellen, werden die Mitgliedstaaten in die genaue Definition des betroffenen Straßennetzes einbezogen.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Sobald der neue Rechtsrahmen vollständig anwendbar ist, werden die Kommissionsdienststellen eine Bewertung vornehmen, um zu beurteilen, ob die Ziele erreicht wurden. Mit dieser Bewertung auf der Grundlage der Sicherheitseinstufung der unter die Verfahren fallenden Straßen und der wesentlichen Fortschrittsindikatoren, die in der Folgenabschätzung definiert sind, soll ermittelt werden, ob die neuen Maßnahmen zu einer Verbesserung der Situation geführt haben.