



Brüssel, den 15. November 2018  
(OR. en)

14109/18

---

---

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

---

---

TRANS 530

## BERICHT

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 11818/2/18 REV 2
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur – Allgemeine Ausrichtung

---

### I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag am 17. Mai 2018 als Teil des sogenannten dritten Mobilitätspakets übermittelt.
  - Hauptziel des Vorschlags ist, die Zahl der Todesfälle und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu verringern.
  - Die Kommission ist der Auffassung, dass das Ziel der geltenden Richtlinie, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, nicht vollständig erreicht wird und verstärkte Maßnahmen erforderlich sind.
  - Die Kommission stellt fest, dass ein Teil des Verkehrsaufkommens im TEN-V-Netz auf Straßen mit geringem Sicherheitsniveau stattfindet. Ferner stellt die Kommission fest, dass Straßen außerhalb des TEN-V-Netzes einen niedrigen Grad an eingebauter Sicherheit aufweisen und dass Unterschiede im Sicherheitsniveau von Straßen in verschiedenen Teilen der Europäischen Union bestehen.

- Des Weiteren schlägt die Kommission vor, die Harmonisierung und den Wissensaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern, verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer zu schützen, die Einführung neuer Technologien zu verbessern und die Ergebnisse der Verfahren für das Sicherheitsmanagement der Straßenverkehrsinfrastruktur besser weiterzuverfolgen.
  - Der Vorschlag wurde als Änderungsrichtlinie vorgelegt.
2. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 19. Juli 2018 Frau Daniela Aiuto (EEDD – IT) als Berichterstatterin benannt. Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben. Die Abstimmung im Ausschuss soll am 3. Dezember 2018 stattfinden.
  3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 17. Oktober 2018 zu dem Vorschlag Stellung genommen. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat noch keine Stellungnahme abgegeben.
  4. Das schwedische Parlament (Riksdag) hat eine mit Gründen versehene Stellungnahme zur Anwendung des Subsidiaritätsprinzips angenommen. Das tschechische Abgeordnetenhaus und der Senat haben Resolutionen zur Anwendung des Subsidiaritätsprinzips und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit angenommen.

## **II. ARBEITEN IN DEN RATSGREMIEN**

5. Die Prüfung des Vorschlags in der Gruppe "Landverkehr" hat am 12. Juni 2018 mit einer allgemeinen Präsentation durch die Kommission begonnen. Die Folgenabschätzung wurde am 5. Juli 2018 geprüft.
6. Unter dem österreichischen Vorsitz hat die Gruppe in ihren Sitzungen vom 11. Juli, 12. Juli, 20. September, 24. September, 11. Oktober und 12. November über den Vorschlag beraten. Die größten Herausforderungen des Dossiers waren die Ausweitung des Anwendungsbereichs und die Überarbeitung der derzeitigen Systems von Überprüfungen. Der Vorsitz hat einen Kompromiss zwischen dem alten System von Überprüfungen und dem von der Kommission vorgeschlagenen neuen proaktiven Ansatz ausgearbeitet.

7. Aufgrund der Aufnahme neuer Anhänge musste der Text erheblich umformuliert werden, um zu bestätigen, dass diese als Richtschnur für die Mitgliedstaaten gedacht sind, ohne dass strikte rechtliche Verpflichtungen auferlegt werden. Der Vorsitz hat unter Berücksichtigung von Vorschlägen der Mitgliedstaaten zwei Anhänge völlig neu formuliert, wodurch die Anhänge einfacher und direkter wurden. Die Gruppe hat die Kompromisse in beiden Fällen als weitgehend zufriedenstellend erachtet.
8. Die derzeitige Richtlinie 2008/96/EG<sup>1</sup> war auch vom Omnibus-Vorschlag zur Angleichung der Komitologiebestimmungen im Unionsrecht betroffen<sup>2</sup>, zu dem am 20. März 2018 eine partielle allgemeine Ausrichtung erzielt wurde<sup>3</sup>. Der Vorsitz hat den vorliegenden Vorschlag an die partielle allgemeine Ausrichtung angeglichen und die bereits genehmigten Änderungen übernommen. Außerdem hat der Vorsitz geringfügige Änderungen des Texts vorgeschlagen, die bereits genehmigt worden waren, da sie keine sonstigen operativen Änderungen in der Änderungsrichtlinie widerspiegeln.

### **III. WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGEN**

9. Die Gruppe hat die meisten Fragen weitgehend gelöst. Der hier vorgelegte Text wird von der Kommission nicht vollständig mitgetragen. Der Vorsitz ist jedoch der Ansicht, dass der derzeitige Kompromiss eine ausgewogene und zugleich kohärente Lösung der betreffenden Fragen darstellt.

### **IV. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

10. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den vom Vorsitz in der Anlage zu diesem Dokument präsentierten Kompromisstext zu billigen. Anschließend wird der Text dem Rat "Verkehr, Telekommunikation und Energie" (Verkehr) für seine Tagung am 3. Dezember 2018 übermittelt, auf der eine allgemeine Ausrichtung erzielt werden soll.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHE PARLAMENTS UND DES RATES zur Anpassung von Rechtsakten, in denen auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle Bezug genommen wird, an Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD))

<sup>3</sup> Siehe Dok. ST 6933/18.

**Vorschlag für eine**  
**RICHTLINIE 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 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das strategische Ziel der Union besteht darin, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu halbieren und bis 2050 nahe Null zu bringen ("Vision Null")<sup>3</sup>. Die Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele sind jedoch in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Im Juni 2017 hat der Rat ein neues Zwischenziel gebilligt, nach dem die Zahl der schweren Verletzungen bis 2030 gegenüber 2020 halbiert werden soll.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>2</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>3</sup> Mitteilung der Kommission "Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020" (KOM(2010) 389 endg.).

<sup>4</sup> Schlussfolgerungen des Rates zur Straßenverkehrssicherheit – zur Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017 (Valletta, 28./29. März 2017) (ST 9994/17).

- (2) Nach dem "Safe System"-Ansatz können Todesopfer und Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen weitgehend verhindert werden. Es sollte in der gemeinsamen Verantwortung aller Ebenen liegen, zu gewährleisten, dass Straßenverkehrsunfälle nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Insbesondere dürften gut konzipierte und ordnungsgemäß instandgehaltene Straßen die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen verringern, während durch "fahrfehlerverzeihende" Straßen (Straßen, die in intelligenter Weise ausgelegt sind, um zu gewährleisten, dass Fahrfehler nicht sofort schwerwiegende Folgen haben) die Schwere der Unfälle vermindert wird.
- (3) Die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> bestimmten Straßen des transeuropäischen Netzes sind für die Förderung der europäischen Integration von entscheidender Bedeutung. Daher sollte auf diesen Straßen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet werden.
- (4) Die im transeuropäischen 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 Rates<sup>2</sup> 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 tun.
- (5) Ein Großteil der Verkehrsunfälle 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 Anwendungsbereichs der Richtlinie 2008/96/EG auf Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, erheblich zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur in der gesamten Union beitragen.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

- (5a) Damit eine solche Ausweitung des Anwendungsbereichs die gewünschte Wirkung zeigt, müssen "andere Hauptverkehrsstraßen" logischerweise mindestens Straßen umfassen, die große Städte oder Regionen miteinander verbinden und in der nationalen Straßenklassifikation der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie "Autobahn" angehören.
- (6) Darüber hinaus dürfte die obligatorische Anwendung der Verfahren der Richtlinie 2008/96/EG auf jedes Straßeninfrastrukturprojekt außerhalb städtischer Gebiete, das unter Verwendung von Unionsmitteln fertiggestellt wird, sicherstellen, dass Unionsmittel nicht zum Bau unsicherer Straßen verwendet werden.
- (7) Die risikobasierte netzweite Straßensicherheitsbewertung hat sich als effizientes und wirksames Instrument erwiesen, um Abschnitte des Netzes zu ermitteln, die gezielt einer eingehenderen Straßensicherheitsüberprüfung unterzogen werden sollten, sowie Investitionen vorrangig an ihrem Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit im gesamten Netz auszurichten. Das gesamte unter diese Richtlinie fallende Straßennetz sollte daher systematisch bewertet werden, um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu erhöhen.
- (8) Die Integration der leistungsfähigsten Bestandteile des bisherigen Verfahrens für "Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes" in das neue Verfahren zur netzweiten Straßensicherheitsbewertung dürfte eine bessere Bestimmung von Straßenabschnitten ermöglichen, die die größten Chancen zur Verbesserung der Sicherheit bieten und auf denen gezielte Maßnahmen voraussichtlich die größten Verbesserungen bewirken.
- (8a) Zur Verbesserung der Qualität, Objektivität und Effizienz der Verfahren für das Straßensicherheitsmanagement sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, sich gegebenenfalls die ständige Weiterentwicklung von Technologien zur Überprüfung von Straßenabschnitten, zur Dokumentierung von Straßensicherheitsbedingungen sowie zur Erhebung anderer Daten, die die Sicherheit des Straßennetzes betreffen, zunutze zu machen.
- (9) Die systematische Weiterverfolgung der Ergebnisse der Sicherheitsmanagementverfahren ist von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht, die für das Erreichen der Unionsziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erforderlichen Verbesserungen der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Zu diesem Zweck sollten nach Prioritäten gestaffelte Aktionspläne sicherstellen, dass die erforderlichen Maßnahmen so bald wie möglich durchgeführt werden. Insbesondere sollten die Ergebnisse des Verfahrens zur netzweiten Straßensicherheitsbewertung entweder durch gezielte Straßensicherheitsüberprüfungen oder, sofern machbar und kosteneffizient, durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterverfolgt werden, mit denen Straßensicherheitsrisiken ohne Schaffung von unnötigem Verwaltungsaufwand beseitigt oder verringert werden sollen.

- (10) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte verbessert werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und dem größten Unfallverhütungspotenzial investiert werden.
- (10a) Finanzierungen und finanzielle Anreize auf EU-Ebene können im Einklang mit den geltenden Bedingungen eingesetzt werden, um solche Investitionen ergänzend zu entsprechenden nationalen Investitionen und Anreizen zu fördern.
- (11) Abschnitte des Straßennetzes, die an unter der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> fallende Straßentunnel des transeuropäischen Straßennetzes angrenzen, sind besonders unfallträchtig. Um die Sicherheit des Straßennetzes insgesamt zu verbessern, sollten daher gemeinsame Straßensicherheitsüberprüfungen dieser Straßenabschnitte eingeführt werden, an denen Vertreter der zuständigen Straßen- und Tunnelbehörden beteiligt sind.
- (12) Bei 46 % der Verkehrstoten in der Union im Jahr 2016 handelte es sich um verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer. Indem sichergestellt wird, dass die Interessen dieser Nutzer bei allen Sicherheitsmanagementverfahren berücksichtigt werden, dürfte daher ihre Sicherheit auf der Straße erhöht werden.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) Die Veröffentlichung der Ergebnisse der netzweiten Straßensicherheitsbewertungen dürfte einen unionsweiten Vergleich des Grads der eingebauten Sicherheit von Infrastrukturen ermöglichen.

---

<sup>1</sup> 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).

- (16) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung von Verfahren zur Gewährleistung eines gleichbleibend hohen Sicherheitsniveaus auf den Straßen des transeuropäischen Netzes und des Autobahn- und Hauptverkehrsstraßennetzes in der gesamten Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und – angesichts der Tatsache, dass unionsweite Verbesserungen erforderlich sind, um Konvergenz im Hinblick auf höhere Standards der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten – 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 dürften Reisen in der Union sicherer werden, was wiederum zu einem besser funktionierenden Binnenmarkt beitragen und den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts unterstützen würde.
- (17) Um zu gewährleisten, dass der Inhalt der Sicherheitsmanagementverfahren weiterhin den besten verfügbaren Fachkenntnissen 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 Richtlinie an den technischen Fortschritt zu erlassen. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016<sup>1</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zutritt zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

---

<sup>1</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (18) Spezifische Maßnahmen sind erforderlich, um das Sicherheitsmanagement kontinuierlich zu verbessern. Zur Gewährleistung 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 Rates<sup>1</sup> ausgeübt werden.
- (19) Die Richtlinie 2008/96/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

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

- (1) Artikel 1 Absätze 1 bis 3 erhalten folgende Fassung, und es wird folgender Absatz 2a hinzugefügt:
1. "Mit dieser Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, Straßensicherheitsüberprüfungen und netzweiten Straßensicherheitsbewertungen 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 für Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen<sup>2</sup>.
  - 2a. Jeder Mitgliedstaat weist die Hauptverkehrsstraßen in seinem Hoheitsgebiet unter Berücksichtigung seiner bestehenden Straßenklassifikation aus. Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission spätestens 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie die Hauptverkehrsstraßen in seinem Hoheitsgebiet mit. Die Mitgliedstaaten teilen nachfolgende diesbezügliche Änderungen mit.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> SE vertritt die Auffassung, dass diese Richtlinie nur für Straßen gelten sollte, die Teil des transeuropäischen Netzes sind.

3. Diese Richtlinie gilt auch für nicht unter Absatz 2 fallende Straßen und Straßeninfrastrukturprojekte 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 (z. B. Radwege), und Straßen, die nicht für den allgemeinen Verkehr ausgelegt sind (z. B. Zufahrtsstraßen zu Industriegebieten, land- oder forstwirtschaftlichen Standorten)."

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

4. "'transeuropäisches Straßennetz" das in der 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 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1) festgelegte Straßennetz;";

(b) Die folgenden Nummern 2a und 2b werden eingefügt:

"2a. "Autobahn" eine Straße, die nur 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;

2b. "Hauptverkehrsstraße" eine von den Mitgliedstaaten ausgewiesene Straße, die große Städte oder Regionen miteinander verbindet;

2c. [...];";

(c) Die Nummern 5 und 6 werden gestrichen;

(d) Nummer 7 erhält folgende Fassung, und die folgende Nummer 7a wird hinzugefügt:

"6. [...];

7. "gezielte Straßensicherheitsüberprüfung" eine gezielte Überprüfung zur Ermittlung von gefährlichen Bedingungen, Defekten und Problemen, durch die das Risiko von Unfällen und Verletzungen erhöht wird, basierend auf der Besichtigung einer bestehenden Straße oder eines bestehenden Straßenabschnitts;

7a. "periodische Straßensicherheitsüberprüfung" die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Defekte, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern;";

(e) Die folgende Nummer 10 wird hinzugefügt:

"10. "verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer" nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer und Fußgänger, sowie Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.".

(3) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

#### *"Artikel 5*

### **Netzweite Straßensicherheitsbewertung**

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im gesamten Straßennetz, das Gegenstand dieser Richtlinie ist, eine Straßensicherheitsbewertung durchgeführt wird.

1a. Durch die netzweiten Straßensicherheitsbewertungen werden das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet und zwar mindestens anhand

- einer visuellen Untersuchung – entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln – der Planungsmerkmale der Straße (eingebaute Sicherheit) und

- einer Analyse von Abschnitten des Straßennetzes, die seit über drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich eine im Verhältnis zum Verkehrsfluss hohe Zahl von Unfällen ereignet hat;
  - [...].
- 1b. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die erste Bewertung spätestens 2025 durchgeführt wird. Die nachfolgenden netzweiten Straßensicherheitsbewertungen müssen so häufig durchgeführt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre.
  2. Bei der Durchführung der netzweiten Straßensicherheitsbewertung berücksichtigen die Mitgliedstaaten die in Anhang III aufgeführten, als Richtschnur dienenden Elemente.
  3. 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 ein.
  4. [...]
  5. [...]"
- (4) Artikel 6 wird wie folgt geändert:
- (a) Der Titel erhält folgende Fassung:

"Artikel 6

**Periodische Straßensicherheitsüberprüfungen";**

- (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
1. "Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass periodische Straßensicherheitsüberprüfungen mit ausreichender Häufigkeit durchgeführt werden, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau für die betreffende Straßeninfrastruktur gewährleistet ist.";
- (b) Absatz 2 wird gestrichen, und Absatz 3 erhält folgende Fassung:

2. [...] .
3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit von Abschnitten des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel angrenzen, durch gemeinsame Straßensicherheitsüberprüfungen unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG beteiligt sind. Die gemeinsamen Straßensicherheitsüberprüfungen werden mindestens alle sechs Jahre durchgeführt.".
- (5) Die folgenden Artikel 6a, 6b und 6c 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 Straßensicherheitsbewertungen entweder durch gezielte Straßensicherheitsüberprüfungen oder durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterverfolgt werden.
  - 1a. Bei der Durchführung der gezielten Straßensicherheitsüberprüfungen berücksichtigen die Mitgliedstaaten die in Anhang IIa aufgeführten, als Anhaltspunkt dienenden Elemente.
  - 1b. Die gezielten Straßensicherheitsüberprüfungen werden von Expertenteams durchgeführt. Mindestens ein Mitglied eines Expertenteams muss die Anforderungen des Artikels 9 Absatz 4 Buchstabe a erfüllen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der gezielten Straßensicherheitsüberprüfungen durch begründete Entscheidungen darüber, ob Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, weiterverfolgt werden. Insbesondere ermitteln die Mitgliedstaaten Straßenabschnitte, auf denen die Straßeninfrastruktur verbessert werden muss, und legen Maßnahmen fest, die im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit dieser Straßenabschnitte Vorrang haben.
3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Abhilfemaßnahmen auf Straßenabschnitte mit geringem Sicherheitsniveau ausgerichtet sind, die die Möglichkeit bieten, Maßnahmen mit einem hohem Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit und zur Senkung der Unfallkosten durchzuführen.
4. Die Mitgliedstaaten erstellen und aktualisieren regelmäßig einen nach Prioritäten gestaffelten risikobasierten Aktionsplan, mit dem die Umsetzung der ermittelten Abhilfemaßnahmen verfolgt wird.

*Artikel 6b*

**Schutz verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer**

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

*Artikel 6c*

**Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen**

1. [...]

2. [...]

Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens [*OJ: Datum 3 Jahre nach Inkrafttreten einfügen*] einen Bericht über Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen sowie deren Sichtbarkeit und Erkennbarkeit sowohl für menschliche Fahrer als auch für Fahrzeuge, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind. Der Bericht wird in Zusammenarbeit mit von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen erstellt. Im Bericht werden mindestens die folgenden Aspekte bewertet:

- die Interaktion zwischen verschiedenen Fahrerassistenztechnologien und der Infrastruktur;
- die Auswirkungen von Wetterphänomenen und atmosphärischen Phänomenen auf die im Gebiet der Union vorhandenen Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen;
- die Rolle verschiedener internationaler Gremien bei der Ausarbeitung von Standards und anderen Anforderungen und
- Art und Häufigkeit der für verschiedene Technologien erforderlichen Wartungsarbeiten, einschließlich einer Kostenschätzung.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsteilnehmer durch die Aufstellung bzw. Anbringung geeigneter Zeichen auf Instandsetzungsarbeiten in Straßenabschnitten aufmerksam gemacht werden, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen können. Zu diesen Zeichen, die den Vorschriften des Wiener Übereinkommens von 1968 über Straßenverkehrszeichen genügen müssen, gehören unter anderem auch Zeichen, die sowohl am Tag als auch in der Nacht sichtbar sind und in einem sicheren Abstand anzubringen sind."

(5a) In Artikel 7 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

"1a. Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten Leitlinien festlegen, nach denen Angaben zur Schwere des Unfalls einschließlich der Anzahl der Toten und Verletzten zu machen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."

(6) 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 bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten ein, das unter anderem bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologien für die Straßenverkehrssicherheit umfasst."

(7) Artikel 11 Absatz 2 wird gestrichen:

"2. [...]"

(7) Folgender Artikel 11a wird eingefügt:

*"Artikel 11a*

### **Berichterstattung**

1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 31. Oktober 2016 und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die Sicherheitseinstufung der gemäß Artikel 5 bewerteten Straßenabschnitte vor."

(8) 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."

(9) Folgender Artikel 12a 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 der in Artikel 12 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [*OJ: Datum des Inkrafttretens einfügen*] 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016<sup>1</sup> festgelegten 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 und 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."
- (10) Artikel 13 Absatz 3 wird gestrichen:

*"Artikel 13*  
**Ausschussverfahren<sup>2</sup>**

3. [...]

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

---

<sup>1</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>2</sup> Der VORSITZ verweist auf Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 182/2011, der wie folgt lautet: "*wird im Basisrechtsakt auf Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG Bezug genommen, so findet das in Artikel 5 der vorliegenden Verordnung genannte Prüfverfahren Anwendung und es wird davon ausgegangen, dass der Basisrechtsakt vorsieht, dass die Kommission, wie in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b vorgesehen, den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt ohne Stellungnahme nicht erlassen darf;*"

## *Artikel 2*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens [OP: bitte das für 24 Monate nach Inkrafttreten berechnete DATUM einfügen] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

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

## *Artikel 3*

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

## *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*      *Der Präsident*

---

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

- (1) Der Titel von Anhang I erhält folgende Fassung:

**"ANHANG I  
ALS RICHTSCHRITZ DIENENDE ELEMENTE DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN  
HINSICHTLICH DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT";**

- (2) Anhang II wird wie folgt geändert:

- (a) Der Titel erhält folgende Fassung:

**"ANHANG II  
ALS RICHTSCHRITZ DIENENDE ELEMENTE DER  
STRAßENVERKEHRSSICHERHEITSAUDITS";**

- (b) Dem Abschnitt 1 wird folgender Buchstabe n angefügt:

"(n) Bestimmungen für verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer:

- i) Bestimmungen für Fußgänger,
- ii) Bestimmungen für Radfahrer,
- iii) Bestimmungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge."

- (c) Abschnitt 2 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

"(h) Bestimmungen für verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer:

- i) Bestimmungen für Fußgänger,
- ii) Bestimmungen für Radfahrer,
- iii) Bestimmungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;"

(3) Der folgende Anhang IIa wird eingefügt:

**"ANHANG IIa**  
**ALS RICHTSCHRITZ DIENENDE ELEMENTE DER GEZIELTEN**  
**STRABENSICHERHEITSUBERPRUFUNGEN**

Allgemeines

- Bewertung, ob der StraBentyp seinem Zweck angemessen ist
- Bewertung/Evaluierung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie der Einhaltung von Geschwindigkeitsvorgaben und regulatorischen Anforderungen
- Bewertung der Sicherheit für alle StraBenverkehrsteilnehmer, insbesondere für verletzungsgefährdete StraBenverkehrsteilnehmer
- Bewertung der Funktionalität bzw. der Notwendigkeit von Verkehrsmanagement- und -steuerungssystemen

StraBenplanung

- Bewertung der StraBenplanung - *Bewertung, ob die StraBenplanung mit der Funktion der StraBe im Einklang steht (beispielsweise Breite der StraBe, Anzahl Spuren, Geschwindigkeitsbegrenzungen, potenzielle Konflikte mit Fußgängerinnen und Radfahrerinnen)*
- Bewertung der StraBengestaltung und der Planung von Kreuzungen und Knotenpunkten, einschließlich Fußgängerüberwegen sowie StraBen- und Schienenübergängen
- Überprüfung der Funktion bzw. der Notwendigkeit von Mittelbarrieren
- Überprüfung der Position und der Planung von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
- Überprüfung der Position und der Sicherheit von Park- und Rastplätzen

StraBenseitenraum und externe Gefahren

- Überprüfung des StraBenseitenraums – Prüfung des Vorhandenseins von festen oder scharfen Hindernissen im StraBenseitenraum, von Wasserläufen, steilen Ufern oder Hängen
- Überprüfung der Notwendigkeit eines Schutzes vor Steinschlag, Erdbeben, Lawinen und Klimawandel, beispielsweise in Bezug auf hohe Wasserführung

## Straßenausstattung

- Überprüfung der Straßenausstattung – Prüfung des Vorhandenseins von Gefahren und der Wirksamkeit von Systemen
- Bewertung der Sichtbarkeit, Erkennbarkeit, Position und Funktion von Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen und -signalen

## Eigenschaften der Straßenoberfläche

- Überprüfung des Zustands des Fahrbahnbelags
- Überprüfung auf Griffigkeitsmängel
- Überprüfung der Wirksamkeit der Wasserableitung auf der Straße und außerhalb".

(4) Anhang III erhält folgende Fassung:

**"ANHANG III  
ALS RICHTSCHRUR DIENENDE ELEMENTE DER NETZWEITEN  
STRABENSICHERHEITSÜBERPRÜFUNGEN**

Basisdaten: Verkehrsaufkommen, nach Möglichkeit aufgeschlüsselt nach verschiedenen Gruppen von Straßenverkehrsteilnehmern

(a) "Proaktive Bewertung" – Bewertung von Straßenplanungs- und -sicherheitsmerkmalen auf der Grundlage bekannter Risikoelemente:

- Planung zum Schutz vor Frontalzusammenstößen.

*Haben Schnellstraßen eine physische Trennung in der Mitte? (Ja/Nein)*

- Planung zur Verhinderung einzelner Unfälle.

*Sind die Straßenseitenräume so angelegt, dass die Zahl von Todesfällen und schweren Verletzungen begrenzt wird (u. a. keine festen (nicht energieabsorbierenden) Hindernisse, Steilhänge, tiefe Gewässer), und sind die Straßen bei Bedarf mit Leitplanken ausgestattet? (Ja/Nein)*

- Planung für verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer.

*Gibt es getrennte Fußgänger- und Fahrradspuren entlang der Straße und über diese hinüber (FALLS diese Verkehrsteilnehmer die Straße benutzen dürfen)? Sind Fußgänger und Radfahrer von Kraftfahrzeugen getrennt, wenn diese Verkehrsteilnehmergruppen eine nicht unerhebliche Größe haben? (Ja/Nein)*

*Ist eine Anpassung der Geschwindigkeit gewährleistet, wenn die Straße von verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen (Kraftfahrzeuge sowie Fußgänger und Radfahrer) gemeinsam genutzt wird? (Ja/Nein)*

- Planung zum Schutz vor Seitenzusammenstößen.

*Sind Übergänge gut sichtbar? (Ja/Nein)*

*Sind Übergänge so angelegt, dass Seitenzusammenstöße (im Winkel von 90 Grad) verhindert werden? (Ja/Nein)*

(b) "Reaktive Bewertung" auf der Grundlage von Unfalldaten/-analysen

- Anzahl und Ort tödlicher Unfälle nach Verkehrsteilnehmergruppe (darunter Unfallschwerpunkte)
- Anzahl und Ort der Unfälle mit Schwerverletzten nach Verkehrsteilnehmergruppe.
- Quotient aus der Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten (Zähler) und Millionen Fahrzeugkilometern (Nenner).

(5) Anhang IV wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

1. "Möglichst genaue Lage des Unfallortes, einschließlich GNSS-Koordinaten;"

(b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

- 5 "Angaben zur Schwere des Unfalls."
-