

▼B**RICHTLINIE 2008/96/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES**

vom 19. November 2008

über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

▼M1*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 17. Dezember 2021 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.

▼B*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

▼ M1

1. „Transeuropäisches Straßennetz“ das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ beschriebene Straßennetz;
 - 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 folgenden 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 26. November 2019 geltenden nationalen Straßenklassifizierung der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie „Autobahn“ angehört;

▼ B

2. „zuständige Stelle“ eine öffentliche oder private Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene angesiedelt ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung dieser Richtlinie mitwirkt, einschließlich als zuständige Stellen benannte Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie bestanden haben, sofern sie den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen;
3. „Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit“ eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz;
4. „Straßenverkehrssicherheitsaudit“ eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase;

▼ M1

-
6. „Sicherheitseinschätzung“ die Einstufung der Teile des bestehenden Straßennetzes in Kategorien gemäß ihrer objektiv gemessenen inhärenten Sicherheit;

⁽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).

▼ M1

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

▼ B

8. „Leitlinien“ von den Mitgliedstaaten erlassene Regeln, die angeben, wie die in dieser Richtlinie vorgesehenen Sicherheitsverfahren durchzuführen und welche Aspekte dabei zu berücksichtigen sind;
9. „Infrastrukturprojekt“ ein Projekt für einen Straßenneubau oder eine wesentliche Änderung des bestehenden Straßennetzes, das bzw. die den Verkehrsfluss beeinflusst;

▼ M1

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

▼ B*Artikel 3***Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für alle Infrastrukturprojekte eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit vorgenommen wird.
- (2) Die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit wird in der ersten Planungsphase und vor Erteilung der Baugenehmigung für das Infrastrukturprojekt durchgeführt. Dabei sind die Mitgliedstaaten bestrebt, die in Anhang I aufgeführten Kriterien einzuhalten.
- (3) In der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit ist anzugeben, welche Sicherheitsaspekte zur Wahl der vorgeschlagenen Lösung beitragen. Ferner sind alle für eine Kosten-Nutzen-Analyse der untersuchten Optionen notwendigen Angaben zu machen.

*Artikel 4***Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für alle Infrastrukturprojekte ein Straßenverkehrssicherheitsaudit durchgeführt wird.
- (2) Bei der Durchführung der Straßenverkehrssicherheitsaudits sind die Mitgliedstaaten bestrebt, die in Anhang II aufgeführten Kriterien einzuhalten.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Gutachter die Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt zu prüft.

Der Gutachter wird gemäß Artikel 9 Absatz 4 bestellt und muss über die notwendige Befähigung und Ausbildung nach Artikel 9 verfügen. Wird ein Straßenverkehrssicherheitsaudit von einem Team durchgeführt, so muss mindestens ein Teammitglied einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 9 Absatz 3 besitzen.

▼B

(3) Straßenverkehrssicherheitsaudits sind Bestandteil des Entwurfsprozesses eines Infrastrukturprojekts und sind in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Gutachter für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Auditbericht verfasst, in dem er auf die sicherheitsrelevanten Entwurfsmerkmale hinweist. Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter in seinem Bericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase nach Anhang II behoben, so legt die zuständige Stelle in einem Anhang zum Bericht die Gründe dafür dar.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass aus dem in Absatz 4 genannten Bericht sicherheitsrelevante Empfehlungen abgeleitet werden.

▼M1

(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.

*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.

▼ M1

(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.

*Artikel 6***Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen**

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

(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.

▼ B

(4) Unbeschadet der nach Artikel 8 erlassenen Leitlinien erlassen die Mitgliedstaaten Leitlinien für vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen an Straßenbaustellen. Sie richten ferner ein geeignetes Kontrollsystem ein, um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Leitlinien sicherzustellen.

▼ M1*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.

▼ **MI**

(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.

▼ M1*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.

▼ B*Artikel 7***Erfassung und Verarbeitung von Daten**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständige Stelle für jeden tödlichen Unfall auf einer der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Straßen einen Unfallbericht verfasst. Die Mitgliedstaaten sind bestrebt, in diesen Bericht alle Angaben nach Anhang IV aufzunehmen.

▼ M1

(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.

▼ B

(2) Die Mitgliedstaaten errechnen die durchschnittlichen sozialen Kosten eines tödlichen und eines schweren Unfalls, der sich auf ihrem Hoheitsgebiet ereignet. Die Mitgliedstaaten können die Kostensätze weiter differenzieren; die Kostensätze werden mindestens alle fünf Jahre aktualisiert.

*Artikel 8***Erlass und Mitteilung von Leitlinien**

(1) Sofern nicht bereits Leitlinien bestehen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass bis spätestens zum 19. Dezember 2011 Leitlinien erlassen werden, um die zuständigen Stellen bei der Durchführung der Richtlinie zu unterstützen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Leitlinien innerhalb von drei Monaten nach ihrer Verabschiedung oder Änderung mit.

(3) Die Kommission macht die Leitlinien auf einer öffentlich zugänglichen Website zugänglich.

▼ B*Artikel 9***Bestellung und Ausbildung von Gutachtern**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis spätestens zum 19. Dezember 2011 Ausbildungskurse für Straßenverkehrssicherheitsgutachter eingerichtet werden, sofern diese nicht bereits bestehen.

▼ M1

(1a) Was Straßenverkehrssicherheitsgutachter betrifft, die ihre Ausbildung ab 17. Dezember 2024 absolvieren, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Ausbildungspläne für Straßenverkehrssicherheitsgutachter Aspekte hinsichtlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmer umfassen.

▼ B

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Straßenverkehrssicherheitsgutachter, die in dieser Richtlinie vorgesehene Aufgaben erfüllen, eine Erstausbildung absolvieren, bei deren Abschluss sie einen Befähigungsnachweis erhalten, und danach regelmäßig an Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Straßenverkehrssicherheitsgutachter einen Befähigungsnachweis besitzen. Vor Inkrafttreten dieser Richtlinie verliehene Befähigungsnachweise werden anerkannt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Bestellung von Gutachtern folgende Anforderungen erfüllt werden:

- a) sie müssen einschlägige Erfahrung oder Ausbildung auf den Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse haben;
- b) zwei Jahre, nachdem die Mitgliedstaaten die Leitlinien nach Artikel 8 erlassen haben, dürfen Straßenverkehrssicherheitsaudits nur noch von Gutachtern oder von Teams, zu denen Gutachter gehören, durchgeführt werden, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllen;
- c) ein Gutachter darf zum Zeitpunkt des Audits nicht am Entwurf oder Betrieb des von ihm begutachteten Infrastrukturprojekts beteiligt sein.

▼ M1*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.

▼ B*Artikel 11***Kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements**

(1) Die Kommission erleichtert und strukturiert den Austausch von Kenntnissen und bewährten Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten und nutzt dabei die in den bestehenden einschlägigen internationalen Foren gewonnenen Erfahrungen, damit eine kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union erreicht werden kann.

▼ M1▼ B

(3) Gegebenenfalls können Nichtregierungsorganisationen, die auf dem Gebiet der Sicherheit und des Infrastrukturmanagements für Verkehrsstraßen tätig sind, zu Fragen betreffend die technische Sicherheit konsultiert werden.

▼ M1*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.

*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.

*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 16. Dezember 2019 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.

▼ M1

(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 ⁽¹⁾ 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.

*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⁾.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

▼ B*Artikel 14***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 19. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

*Artikel 15***Inkrafttreten**

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

*Artikel 16***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽²⁾ 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).

▼ M1

ANHANG I

**INDIKATIVE ELEMENTE DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN
HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT**

▼ B

1. Bestandteile einer Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit:
 - a) Bestimmung des Problems;
 - b) Beschreibung der derzeitigen Situation und des Nullszenarios;
 - c) Formulierung der Straßenverkehrssicherheitsziele;
 - d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten auf die Straßenverkehrssicherheit;
 - e) Vergleich der Planungsvarianten, einschließlich der Kosten-Nutzen-Analyse;
 - f) Beschreibung des Spektrums der möglichen Lösungen.
2. Zu berücksichtigende Aspekte:
 - a) Todesfälle und Unfälle, angestrebte Minderung gegenüber dem Nullszenario;
 - b) Routenwahl und Verkehrscharakteristik;
 - c) mögliche Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrswege (z. B. Ausfahrten, Kreuzungen, plangleiche Knotenpunkte);
 - d) Verkehrsteilnehmer, darunter ungeschützte Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer);

▼ M1

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

▼ B

- f) jahreszeitliche und klimatische Bedingungen;
- g) Vorhandensein einer hinreichenden Zahl sicherer Parkplätze;
- h) seismische Aktivitäten.

▼ M1*ANHANG II***INDIKATIVE ELEMENTE DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEITS-AUDITS****▼ B**

1. Kriterien für die Projektphase Vorentwurf:
 - a) geografische Lage (z. B. Erdbeben-, Überschwemmungs- und Lawinengefahr), jahreszeitliche und klimatische Bedingungen sowie seismische Aktivitäten;
 - b) Arten von Kreuzungen und Einmündungen und Abstand zwischen ihnen;
 - c) Anzahl und Art der Fahrstreifen;
 - d) Arten von Verkehr, für die die geplante Straße zugelassen werden soll;
 - e) Funktionalität der Straße innerhalb des Netzes;
 - f) Witterungsverhältnisse;
 - g) Fahrgeschwindigkeiten;
 - h) Straßenquerschnitt (z. B. Breite der Fahrbahn, der Rad- und Gehwege);
 - i) Trassierung in Lage- und Höhenplan;
 - j) Sichtverhältnisse;
 - k) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen;
 - l) öffentliche Verkehrsmittel und -infrastruktur;
 - m) schienengleiche Bahnübergänge;

▼ M1

- 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.

▼ B

2. Kriterien für die Projektphase Ausführungsentwurf:
 - a) Trassierungsparameter;
 - b) kohärente Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
 - c) Beleuchtung von Straßen und Straßenkreuzungen;
 - d) Straßenausstattung;

▼B

- e) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
- f) feststehende Hindernisse neben der Straße;
- g) Ausstattung mit sicheren Parkplätzen;

▼M1

- h) Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:
 - i) Vorkehrungen für Fußgänger,
 - ii) Vorkehrungen für Radfahrer,
 - iii) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;

▼B

- i) benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer).
3. Kriterien für die Projektphase Fertigstellung:
- a) Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Sichtverhältnisse unter verschiedenen Bedingungen wie z. B. bei Dunkelheit und unter normalen Witterungsbedingungen;
 - b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
 - c) Zustand des Straßenbelags.
4. Kriterien für die erste Betriebsphase: Bewertung der Straßenverkehrssicherheit im Lichte der tatsächlichen Nutzungsmuster.
- Ein in jeglicher Phase durchgeführtes Audit kann die erneute Prüfung der Kriterien für vorangegangene Phasen erfordern.

▼ M1*ANHANG IIa***INDIKATIVE ELEMENTE DER GEZIELTEN STRASSENVERKEHRS-
SICHERHEITSÜBERPRÜFUNGEN**

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);

▼ M1

- f) geeigneter Kontrast von Fahrbahnmarkierungen;
 - g) Beleuchtung beleuchteter Straßen und Kreuzungen;
 - h) geeignete straßenseitige Ausrüstung.
5. Lichtsignalanlagen:
- a) Betrieb;
 - b) Sichtbarkeit.
6. Objekte, freizuhalten 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) Griffbarkeit;
 - 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).

▼ M1*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;

▼ M1

- 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) Griffbarkeit des Straßenbelags;
 - c) Zustand des Randstreifens (einschließlich Vegetation);

▼ M1

- 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) Fußgängerabspernungen;
 - 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.

▼B*ANHANG IV***ANGABEN IN UNFALLBERICHTEN**

Unfallberichte enthalten folgende Angaben:

▼M1

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

▼B

2. Bilder und/oder Skizzen des Unfallortes;
3. Datum und Uhrzeit des Unfalls;
4. Angaben über die Straße wie Umgebung, Straßentyp, Art der Kreuzung oder Einmündung einschließlich vorhandener Verkehrszeichen, Anzahl der Fahrstreifen, Straßenmarkierung, Straßenbelag, Licht- und Wetterverhältnisse, zulässige Geschwindigkeit, Hindernisse neben der Straße;

▼M1

5. Angaben zur Schwere des Unfalls;

▼B

6. Angaben zu den am Unfall beteiligten Personen wie Alter, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Blutalkoholspiegel, Benutzung oder Nichtbenutzung von Sicherheitsausrüstung;
7. Angaben zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen (Typ, Alter, Land, gegebenenfalls Sicherheitsausrüstung, Datum der letzten wiederkehrenden technischen Untersuchung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften);
8. Angaben zum Unfall selbst wie Unfallart, Kollisionsart, Fahrzeugbewegung, Manöver des Fahrers;
9. Angaben zu dem zwischen dem Unfallzeitpunkt und der Unfallaufnahme oder dem Eintreffen des Unfallrettungsdienstes vergangenen Zeitraum, wenn dies möglich ist.