



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Abteilungen 4 der  
Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Karlsruhe  
Freiburg  
Tübingen

Stuttgart 27. März 2023  
Name Franziska Frank  
Telefon +49 (711) 89686-2210  
E-Mail Franziska.Frank@vm.bwl.de  
Geschäftszeichen VM2-3961-29/6/1  
(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich:

Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg



## **Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement; Sicherheitsaudit**

Umsetzung der Richtlinie 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 23.10.2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

- Schreiben des VM vom 17.12.2021; Az.: 2-3961-29/5 "Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement"
- Schreiben des VM vom 18.12.2019; Az.: 2-3961.1/40 "Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) - Ausgabe 2019"
- Schreiben des UVM vom 15.12.2010; Az.: 62-0123/109 „Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2010 des BMVBS“

### **Anlagen:**

- ARS 25/2021 des BMVI vom 19.11.2021; Az.: StB 26/7122.1/4-3597316
- Richtlinie 2019/1936
- Richtlinie 2008/96/EG

### **I. Allgemeines:**

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 25/2021 vom 19.11.2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Umsetzung

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

der Richtlinie 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur bekannt gegeben.

Das VM hat mit Einführungsschreiben vom 17. Dezember 2021; Az.: 2-3961-29/5 „Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement“ dieses Rundschreiben eingeführt. Zum besseren Verständnis wird dieses aufgehoben und durch vorliegendes Schreiben ersetzt.

Das bekanntgegebene ARS 25/2021 wird einhergehend mit den vorgenannten europäischen Richtlinien mit sofortiger Wirkung im Land Baden-Württemberg eingeführt. Den Stadt- und Landkreisen sowie den Gemeinden wird empfohlen, in ihrem Zuständigkeitsbereich die Regelungen zum Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement des ARS 25/2021 ebenfalls anzuwenden. Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Stadt- und Landkreise als untere Verwaltungsbehörden zu informieren.

Das Einführungsschreiben des VM vom 18.12.2019; Az.: 2-3961.1/40 "Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) - Ausgabe 2019" zur Bekanntgabe des ARS 04/2019 wird aufgehoben. Die Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) - Ausgabe 2019 behält Gültigkeit und ist entsprechend der nachstehenden Regelungen anzuwenden.

## **II. Geltungsbereich und Anwendungsbereich des ARS 25/2021:**

Bestandteil der Änderung der Richtlinie 2008/96/EG ist die Ausweitung des Geltungsbereiches. Ausgehend vom Transeuropäischen Straßennetz (TERN) wird der Geltungsbereich der Richtlinie auf alle Bundesautobahnen sowie für Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen VFS 0 oder 1 der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) erweitert (siehe <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/Verbindungsfunktionsstufen-0-1.html>). Gemäß den Festlegungen des Bundes im ARS 25/2021 wird der Anwendungsbereich auf alle Bundesfernstraßen ausgeweitet.

Darüber hinaus wird der Geltungsbereich des ARS 25/2021 hiermit auch auf alle Landesstraßen in der Baulast des Landes Baden-Württemberg festgelegt.

### **III. Landesinterne Ergänzungen zur Anwendung der Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements gemäß ARS 25/2021**

Die Methoden des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements werden in der EU-Richtlinie 2019/1936 in den Artikeln 3 bis 9 angeführt. Hinsichtlich der 2010 eingeführten Richtlinie 2008/96/EG haben sich Änderungen ergeben, die im ARS 25/2021 weiter erläutert werden. Auf Ziffer II (Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur- Sicherheitsmanagement) des ARS 25/ 2021 wird verwiesen. Im Folgenden werden nur landesinterne Ergänzungen aufgeführt:

- a.) Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Art. 3 der EU-Richtlinie 2019/1936):

Die Folgenabschätzung für Neu- und Ausbau der Landesstraßen in Baden-Württemberg erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Generalverkehrsplans des Landes oder dessen Nachfolgeplans (LMK).

- b.) Straßenverkehrssicherheitsaudit (Sicherheitsaudit) (Art. 4 der EU- Richtlinie 2019/1936):

#### **Sicherheitsaudits in der Planung:**

Zusammenfassend stellt sich der Anwendungsbereich der Sicherheitsaudits bei Neu-/Um- und Ausbaumaßnahmen wie folgt dar:

	Vorplanung (VP)	Entwurfs-/Genehmigungsplanung (EP)	Ausführungsplanung (AP)	Vor Verkehrsfreigabe (VF)	Nach Verkehrsfreigabe (NF) "erste Betriebsphase"
Bundesfernstraßen	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Landesstraßen	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Radschnellverbindungen	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Radwege in der Baulast Land und Bund		<b>x</b>		<b>x</b>	
<b>Förderung</b> (nachrichtlich)					
LGVFG Kommunaler Straßenbau	<b>x</b>	<b>x</b>			<b>x</b>
LGVFG Kommunale Radschnellverbindungen	<b>x</b>	<b>x</b>			

Sicherheitsaudits im Bestand:

ba.) Das Sicherheitsaudit im Bestand ist ein anlassbezogenes Verfahren. Dieses kann sowohl präventiv (Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen) als auch reaktiv (unfallauffällige Streckenabschnitte) durchgeführt werden.

Präventiv:

Sicherheitsüberprüfungen der bestehenden Straßeninfrastruktur im Vorfeld von anstehenden Erhaltungsmaßnahmen. Hierzu zählen auch die Strecken im Verkehrssicherheitsscreening Baden-Württemberg die statistisch zu den 5% schlechtesten Straßen gehören und dort dargestellt sind.

Reaktiv:

Anwendungsgebiete sind unter anderem unfallauffällige Streckenabschnitte (Unfallschwerpunkte), Hinweise auf sicherheitsrelevante Auffälligkeiten aus dem Straßenbetrieb, Sonderbetrachtungen von Fahrzeuggruppen (Motorräder, Fahrräder,..) oder von Verkehrsteilnehmergruppen (Schulkinder,..)

bb.) Im Vorfeld anstehender Erhaltungsmaßnahmen ist im Bereich der Bundes- und Landesstraßen in Baden- Württemberg wie folgt zu verfahren:

Bei einfachen Belagserneuerungen (sog. I2-Maßnahmen, bei denen nur die Deckschicht sowie punktuelle Stellen der Binderschicht bzw. Binder-/Decksicht-Erneuerungen (E 1) instandgesetzt werden) ist im Einklang mit den RSAS eine Sicherheitsüberprüfung durchzuführen. Dabei umfasst eine Sicherheitsüberprüfung folgende Merkmale:

- Verkehrssicherheit (Verkehrssicherheitscreening)
- Markierung
- Schutzeinrichtung
- Beschilderung

Bei grundhaften Sanierungen (E 2) ist ein Sicherheitsaudit im Bestand durchzuführen.

bc.) Übersicht der Sicherheitsaudits im Bestand im Vorfeld anstehender Erhaltungsmaßnahmen:

	Instandsetzungsmaßnahmen an der Deckschicht mit punktuellen Stellen der Binderschicht	grundhafte Sanierung
Bundesstraßen	Sicherheitsüberprüfung	Sicherheitsaudit
Landesstraßen	Sicherheitsüberprüfung	Sicherheitsaudit

c.) Die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Art. 5 der EU- Richtlinie 2019/1936):

Bis die Ergebnisse der ersten Netzanalyse des Bundes eingeführt werden, gelten für die Bundesstraßen weiterhin die Regelungen zum Verkehrssicherheitscreening Baden-Württemberg. Dasselbe gilt für das Landstraßennetz. Nähere Details dazu werden zu gegebener Zeit in einem gesonderten Erlass geregelt.

d.) Die regelmäßigen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Art. 6 der EU- Richtlinie 2019/1936):

Gemäß ARS 25/2021, Art.6, Absatz 2 sind die regelmäßigen Sicherheitsüberprüfungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht um regelmäßige Überprüfungen der Tunnelvorfelder von Tunnel zu ergänzen. Dazu erarbeitet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit einen Leitfaden.

Die Zuständigkeit für die regelmäßige Sicherheitsüberprüfung liegt für die Bundes- und Landesstraßen bei den Stadt- und Landkreisen als untere Verwaltungsbehörden.

#### **V. Schlussbestimmungen:**

Dieses Einführungsschreiben wird entsprechend der VwV „Re-StB-BW“ des Innenministeriums vom 01. Juli 2008 (GABl 2008, S. 322), geändert durch die VwV vom 20. Mai 2019, in die Liste der Regelwerke der Straßenbauverwaltung (LisRe-StB-BW) im Internet- und Intranetangebot der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg in den Sachgebieten 02 „Planung und Entwurf“, Ziffer 02.3 „Entwurfsgestaltung“ und 07 „Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung“, Ziffer 07.1 „Bemessung und Gestaltung der Straßen und Wege“, eingestellt.

Das aufgehobene Einführungsschreiben des VM vom 17.12.2021; Az.: 2-3961.29/5 "Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement" wird aus der Liste der Regelwerke entfernt.

gez. Andreas Hollatz  
Ministerialdirigent



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

Fernstraßen-Bundesamt

nachrichtlich:

Autobahn GmbH des Bundes

Für die Straßenverkehrs-Ordnung und die Verkehrspolizei  
zuständige oberste Landesbehörden

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021**

**Sachgebiet: 02.1 Entwurfsgestaltung  
07.1 Bemessung und Gestaltung der  
Straßen und Wege**

**(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)**

**Betreff: Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement;**

- **Umsetzung der Richtlinie 2019/1936 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur**

Bezug:

- RL 2019/1936 vom 23.10.2019
- RL 2008/96/EG vom 19.11.2008
- ARS 26/2010 vom 03.11.2010 - StB 11/7122.1/4/121252057
- ARS 4/2019 vom 26.02.2019 - StB 11/7122.1/4/2985041
- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 16.01.2020
- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 14.01.2021

Dr. Stefan Krause  
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5260

ref-stb26@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de





Seite 2 von 8

- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 08.11.2021  
Aktenzeichen: StB 26/7122.1/4-3597316  
Datum: Bonn, 19.11.2021

Mit Inkrafttreten der Richtlinie 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates am 17.12.2019 wurde die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19.11.2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur geändert (im Folgenden EU-RL). Bestandteil der Änderungen ist die Ausweitung des Geltungsbereichs der EU-RL vom Transeuropäischen Straßennetz (TERN) auf Autobahnen und alle Straßen der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Autobahnen sowie eine teilweise Aktualisierung der Verfahren des Sicherheitsmanagements.

Die Umsetzung hat durch die Mitgliedsstaaten bis zum 17.12.2021 zu erfolgen.

Die Umsetzung wurde im Rahmen von Bund/Länder-Dienstbesprechungen am 16.01.2020, 14.01.2021 und am 08.11.2021 vorbereitet. Die Richtlinie 2019/1936 ist diesem ARS als Anlage 1 beigelegt; sie steht außerdem unter der Adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1936&from=EN> im Internet zur Verfügung. Die RL 2008/96/EG (Anlage 2) ist unter folgendem Link abrufbar: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2008:319:FULL&from=de>

Die Ausdehnung der relevanten Grundsätze eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements über das TERN hinaus hatte der Bundesrat in seinem Beschluss vom 24.09.2010 (Drucksache 460/10) bereits begrüßt. Auch das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030 definiert neben der „Vision Zero“ als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit als ein besonderes Ziel, die Verfahren des Sicherheitsmanagements konsequent anzuwenden und somit die bestehenden Potenziale zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit auszunutzen. Das Verkehrssicherheitsprogramm ist unter nachfolgendem Link auf der Webseite des BMVI abrufbar: (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html>).

## **I. Anwendungsbereich**

Die geänderte Richtlinie gilt für in Planung, in Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie Autobahnen und Fernstraßen außerhalb von Stadtgebieten, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbinden und in der nationalen Straßenklassifizierung der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie ‚Autobahn‘ angehören. Sie gilt weiterhin für Landstraßen, die mit Unionsmitteln finanziert wurden. Sie gilt jedoch nicht







Seite 3 von 8

für Straßentunnel, für die die Regelungen der Richtlinie 2004/54/EG gelten.

## **II. Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements**

Die EU-RL umfasst die nachfolgend aufgeführten Methoden. Methoden, bei denen sich seit der erstmaligen Einführung im Jahr 2010 Änderungen durch die RL 2019/1936 oder bei der nationalen Anwendung ergeben haben, sind in der Aufzählung unterstrichen. Die folgend nicht unterstrichenen Methoden des Infrastruktur-Sicherheitsmanagements sind von den aktuellen Änderungen nicht betroffen und gelten unverändert fort:

- a. die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Art. 3),
- b. das Straßenverkehrssicherheitsaudit (Art. 4).
- c. die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Art. 5).
- d. Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Art. 6),
- e. die Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten (Art. 7) sowie
- f. die Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Art. 9).

zu a. Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Art. 3)

Die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit erfolgt für Infrastrukturprojekte (Neu- und Ausbau) im Netz der Bundesfernstraßen im Rahmen der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans.

Soweit andere Straßen bzw. Infrastrukturprojekte in den Geltungsbereich der EU-RL fallen, kann die Folgenabschätzung anhand des technischen Regelwerks der FGSV erfolgen.

Im Zuge der Folgenabschätzung sind bei der Projektbegründung die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit explizit auszuweisen und bei der Abwägung zu berücksichtigen.

zu b. Straßenverkehrssicherheitsaudit (Art. 4)

Bei Straßenverkehrssicherheitsaudits für Planungen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sowie anlassbezogene Sicherheitsaudits im Bestand bitte ich nunmehr die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“, (RSAS 2019, vgl. Bezugsschreiben 4) anzuwenden.





Seite 4 von 8

Straßenverkehrssicherheitsaudits sind in allen Planungs- und Bauphasen von der Vorplanung bis zur Fertigstellung sowie in der ersten Betriebsphase nach der Verkehrsfreigabe durchzuführen.

Im Sinne von Art 6 b (Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer) sind auch Audits von neuen Radverkehrsanlagen in geeigneter Form mit vorzusehen.

zu c. Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Art. 5)

Das Verfahren der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung tritt an Stelle des vorherigen Verfahrens der Sicherheitseinstufung und -managements des in Betrieb befindlichen Straßennetzes. Anhand des Verfahrens erfolgt eine Sicherheitseinstufung für alle Abschnitte des betrachteten Straßennetzes in verschiedene Prioritäten. Im Gegensatz zu der bisher angewandten Sicherheitseinstufung wird die Einstufung nicht mehr ausschließlich anhand von Unfallkenngrößen vorgenommen, sondern zudem auf Basis einer - entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten - visuellen Untersuchung der Infrastrukturmerkmale der Straße.

Zur bundeseinheitlichen Anwendung entwickelt die BASt derzeit ein Verfahren für eine mit elektronischen Mitteln durchgeführte Untersuchung für die Bundesfernstraßen und wird nach Abschluss erstmalig 2024 und dann alle 5 Jahre Bewertungen für das Bundesfernstraßennetz durchführen und Ihnen die Ergebnisse zur weiteren Analyse (vgl. Art. 6a) und Identifizierung möglicher Verbesserungsmaßnahmen zur Verfügung stellen.

zu d. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen (Art. 6)

Auf die seit Langem im Einsatz befindlichen Verfahren zur Überwachung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht (Streckenwartung, Streckenkontrolle, Absicherung von Arbeitsstellen) und zusätzliche geeignete Methoden (z. B. Zustandserfassung und -bewertung, Verkehrsschau gem. VwV-StVO zu § 45) weise ich hin. Der Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer (Art. 6 b) ist im Rahmen des Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagements zu berücksichtigen.

Die genannten Verfahren der Sicherheitsüberprüfungen sind nun um regelmäßige Überprüfungen der Tunnelvorfelder von Tunneln, für die die Regelungen der RL 2004/54/EG gelten, zu ergänzen (Art. 6 Abs. 3). Diese Überprüfungen haben unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG beteiligt sind, zu erfolgen und sind alle sechs Jahre zu wiederholen. Hier bietet sich





Seite 5 von 8

eine koordinierte Durchführung mit den regelmäßigen Tunnelinspektionen an. Grundlage für die Überprüfung bildet das Sicherheitsaudit im Bestand der RSAS 2019.

Zur Weiterverfolgung der Verfahren für in Betrieb befindliche Straßen (Art. 6a) bitte ich wie folgt zu verfahren:

1. Basis der Weiterverfolgung bildet die netzweite Sicherheitsbewertung durch die BAST, die Ihnen erstmals 2024 übersandt werden wird. Diese wird Abschnitte ausweisen, die hinsichtlich ihres Unfallgeschehens in Kombination mit ihren Infrastrukturmerkmalen auffällig sind und einer weiteren Untersuchung möglicher Verbesserungsmaßnahmen unterzogen werden sollen. Sofern sich nach einer Vorprüfung nicht qualifiziert Abhilfemaßnahmen ableiten lassen, sind diese Abschnitte einer detaillierten Analyse zur Ermittlung von Verbesserungsmöglichkeiten zu unterziehen.
2. Die detaillierte Analyse nach Artikel 6a erfolgt anhand von Sicherheitsaudits im Bestand entsprechend der RSAS 2019 und durch Teams. Mindestens ein Mitglied des Teams muss ein zertifizierter Sicherheitsauditor sein (siehe II f.). Bei der Analyse sind die Belange von Fußgängern, Rad- und Motorradfahrern mit einzubeziehen.
3. Im Rahmen der Analyse sind Abschnitte zu ermitteln, auf denen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind. Die Ergebnisse der Analyse und Entscheidungen zum Umgang mit den Ergebnissen sind zu dokumentieren.
4. Es ist ein nach Prioritäten gestaffelter Umsetzungsplan zu erstellen und regelmäßig hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen zu aktualisieren. Auf die Verwendungsmöglichkeit des Straßenbauplantitels 741 45 „Um- und Ausbau von Bundesstraßen“ in Kap. 1201 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit weise ich hin.
5. Neben den direkt betrachteten Abschnitten nach Ziffer 1 enthält die Ihnen regelmäßig übersandte Sicherheitsbewertung der BAST auch Abschnitte geringerer Priorität, welche ebenfalls Verbesserungspotenzial aufweisen. Diese bitte ich in geeigneter Form ebenfalls in den Umsetzungsplan einzubeziehen. Bei zukünftig anstehenden Maßnahmen (z. B. im Zuge von Erneuerungen) in diesen Abschnitten bitte ich dann zu prüfen (z. B. Audit von Erhaltungsmaßnahmen), inwieweit sich bestehende Mängel im Zuge der Maßnahme beseitigen lassen.





Seite 6 von 8

zu e. Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten (Art. 7)

Grundlage der Erfassung tödlicher Verkehrsunfälle durch die zuständige Polizei sowie der weiteren Verarbeitung der Daten bildet das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz.

Kostensätze für Personenschäden durch Straßenverkehrsunfälle werden regelmäßig von der BASt ermittelt.

zu f. Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Art. 9)

Für die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits müssen bestellte Gutachter über die notwendige Befähigung und Ausbildung verfügen. Hierfür maßgebende Kriterien und Ausbildungspläne sind im „Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen“, (MAZS), der FGSV zusammengestellt. Es bildet die Basis für Ausbildung, Fortbildung und Zertifizierung der bestellten Gutachter.

Spätestens ab 17.12.2024 müssen die Ausbildungspläne für Sicherheitsauditoren Aspekte der ungeschützten Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Sofern Sie Ausbildungsstätte sind, sind die Ausbildungspläne entsprechend anzupassen, Dabei kann auf das MAZS zurückgegriffen werden, welches bereits Module für ungeschützte Verkehrsteilnehmer enthält.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen werden auf der Grundlage des MAZS regelmäßig von der FGSV in Zusammenarbeit mit der BASt und dem DVR durchgeführt. Diese können auch von anderen Institutionen oder innerhalb der zuständigen Verwaltungen durchgeführt werden, soweit den MAZS zumindest gleichwertige Anforderungen vermittelt werden.

Dementsprechend qualifizierte Gutachter können der BASt gemeldet und dort in eine regelmäßig aktualisierte Auditorenliste aufgenommen werden.

Die Bestellung und Gewährleistung der notwendigen Qualifikation der Gutachter liegt in der Verantwortung der zuständigen Straßenbauverwaltung.





Seite 7 von 8

### III. Umsetzung

Ich bitte die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, das ARS einzuführen und das Fernstraßen-Bundesamt, das ARS gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes einzuführen.

Die Einführung bitte ich bis zum

**17.12.2021**

vorzunehmen.

Zur Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben bitte ich das ARS auf Straßen des Transeuropäischen Straßennetzes (TERN), allen Bundesautobahnen sowie für Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen VFS 0 oder 1 der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) anzuwenden (siehe <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/StB/Verbindungsfunktionsstufen-0-1.html>) und die fristgemäße Umsetzung aller Bestimmungen der EU-RL für Ihren Zuständigkeitsbereich, einschließlich der Anwendung für Landstraßen, die mit Unionsmitteln finanziert wurden sicher zu stellen. Die vorgenannten Straßen lege ich als Straßen im Sinne des Art. 1 Abs. 2 der geänderten Richtlinie fest.

Darüber hinaus halte ich auch vor dem Hintergrund des Verkehrssicherheitsprogramms die Anwendung aller unter II. genannten Methoden auf den Bundesfernstraßen für erforderlich und bitte daher um Einführung und Anwendung der Methoden des Infrastruktur-Sicherheitsmanagements entsprechend Abschnitt II. für alle Bundesfernstraßen.

Von Ihrem Einführungsschreiben sowie allen relevanten Rechts- und Verwaltungsvorschriften und sonstigen Leitlinien bitte ich zwecks Mitteilung an die EU-Kommission, mir fristgerecht bis zum 17.12.2021 jeweils einen Abdruck sowie eine digitale Kopie (an die E-Mail-Adresse [ref-stb26@bmvi.bund.de](mailto:ref-stb26@bmvi.bund.de)) zu übersenden.

Zur Erstellung des Berichtes über die Sicherheitseinordnung des gesamten bewerteten Netzes an die EU-Kommission bitte ich um Bereitstellung der Ergebnisse zur Weiterverfolgung der nach Art. 5 priorisierten Netzabschnitte, insbesondere der detaillierten Analyse nach II. d. sowie der Umsetzungspläne erstmalig zum 02.06.2025 und danach regelmäßig alle 5 Jahre zum auf den 01.06. folgenden Werktag. Erstmalig zum 01.12.2027 und dann alle 5 Jahre zum auf den 01.12. folgenden Werktag bitte ich um Mitteilung der zwischenzeitlich umgesetzten Maßnahmen.





Seite 8 von 8

Im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise empfehle ich, ein Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen und würde es begrüßen, wenn Sie auch den Straßenbauverwaltungen der Landkreise und Kommunen eine entsprechende Anwendung empfehlen würden.

Das ARS Nr. 26/2010 und das ARS Nr. 4/2019 hebe ich hiermit auf.

Im Auftrag  
Dr. Stefan Krause



**Beglaubigt:**

**Angestellte**

- Anlagen:
1. Richtlinie 2019/1936
  2. Richtlinie 2008/96/EG

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► **B**      **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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019	L 305	1	26.11.2019

**▼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 <sup>(1)</sup> 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;

---

<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).

**▼ 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 <sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup>.

(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.

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

<sup>(2)</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).

**▼ 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.

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2008/96/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. November 2008

## über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes <sup>(3)</sup> definierte transeuropäische Straßennetz ist von grundlegender Bedeutung für die Integration und den Zusammenhalt Europas und gewährleistet eine hohe Lebensqualität. Insbesondere sollte ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet sein.
- (2) In ihrem Weißbuch vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ wies die Kommission auf die Notwendigkeit hin, Sicherheitsfolgenabschätzungen und Straßenverkehrssicherheitsaudits durchzuführen, um in der Gemeinschaft Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit zu erkennen und Abhilfe zu schaffen. Sie setzte sich darin auch das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen in der Europäischen Union zwischen 2001 und 2010 zu halbieren.
- (3) In ihrer Mitteilung vom 2. Juni 2003 „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit — Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ benannte die Kommission die Straßeninfrastruktur als den dritten Bereich ihrer Politik zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und forderte, dass die Infra-

struktur ihren Beitrag zu der von der Union angestrebten Senkung der Unfallzahlen leisten solle.

- (4) In den vergangenen Jahren wurden bei der Fahrzeugkonzeption betreffend die Sicherheit sowie die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien große Fortschritte gemacht, die zur Verringerung der Zahl der Menschen beigetragen haben, die im Straßenverkehr getötet oder verletzt worden sind. Wenn das für 2010 angestrebte Ziel erreicht werden soll, müssen die Maßnahmen auch in anderen Bereichen ansetzen. Das Sicherheitsmanagement im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur bietet einen weiten Raum für Verbesserungen, der unbedingt genutzt werden sollte.
- (5) Die Festlegung geeigneter Verfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit sollten auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts darlegen, und sie sollten bei der Entscheidung über eine Streckenführung eine wichtige Rolle spielen. Die Ergebnisse der Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit können in mehreren Dokumenten festgehalten werden. Straßenverkehrssicherheitsaudits sollten in detaillierter Weise Merkmale eines Infrastrukturprojekts aufzeigen, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es erscheint daher sinnvoll, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren zu entwickeln, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten sollten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz <sup>(4)</sup> erfasst werden.
- (6) Einige Mitgliedstaaten verfügen bereits über ein gut funktionierendes Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Diese Länder sollten ihre bereits bestehenden Methoden beibehalten dürfen, soweit sie mit den Zielen dieser Richtlinie in Einklang stehen.
- (7) Forschung ist unerlässlich zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen in der Europäischen Union. Die Entwicklung und Demonstration von Komponenten, Maßnahmen und Methoden (einschließlich Telematik) sowie die Verbreitung der Forschungsergebnisse leisten einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur.

<sup>(1)</sup> ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 71.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. Juni 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 20. Oktober 2008.

<sup>(3)</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.

- (8) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte erhöht werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und/oder dem höchsten Unfallverhütungspotenzial investiert werden. Damit die Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten auf die Gefahr einstellen und die Verkehrsregeln, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, besser beachten, sollten sie auf Streckenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit hingewiesen werden.
- (9) Eine Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes kann bereits kurz nach seiner Einführung erhebliche Wirkung entfalten. Sobald Streckenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit bearbeitet und Abhilfe Maßnahmen getroffen worden sind, sollten Vorbeugemaßnahmen in Form von Sicherheitsüberprüfungen größere Bedeutung gewinnen. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen sind geeignet, möglichen Gefahren für alle, auch ungeschützte, Verkehrsteilnehmer und auch Gefahren an Straßenbaustellen vorzubeugen.
- (10) Die Ausbildung und Zertifizierung von Sicherheitspersonal in Kursen und in Qualifikationsverfahren, die von den Mitgliedstaaten validiert werden, sollten gewährleisten, dass die Kenntnisse dieses Personals auf dem neuesten Stand gehalten werden.
- (11) Um die Sicherheit auf den Straßen in der Europäischen Union zu verbessern, sollten Möglichkeiten für einen verstärkten und konsequenteren Austausch bewährter Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden.
- (12) Um ein hohes Sicherheitsniveau auf den Straßen in der Europäischen Union zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten Leitlinien für das Sicherheitsmanagement der Infrastruktur anwenden. Die Übermittlung der nationalen Leitlinien an die Kommission und eine regelmäßige Berichterstattung über ihre Umsetzung sollten es ermöglichen, die Infrastruktursicherheit auf Gemeinschaftsebene systematisch zu verbessern und das Sicherheitsmanagement nach und nach wirksamer zu gestalten. Aus den Berichten über die Umsetzung der Leitlinien sollten die Mitgliedstaaten außerdem ersehen können, welche Lösungen für sie am besten geeignet sind; die systematische Erfassung von Daten aus Vorher-Nachher-Studien sollte es zudem ermöglichen, künftige Maßnahmen so wirksam wie möglich zu gestalten.
- (13) Die Bestimmungen dieser Richtlinie, die sich auf Investitionen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit beziehen, sollten unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten in Bezug auf Investitionen zur Instandhaltung des Straßennetzes gelten.
- (14) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung von Verfahren zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus auf den Straßen des transeuropäischen Netzes, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags 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.
- (15) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (16) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die für die Verbesserung der Verfahren des Straßenverkehrssicherheitsmanagements und die Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt erforderlichen Kriterien zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (17) Eine ausreichende Zahl von Parkplätzen am Straßenrand ist nicht nur zur Vermeidung von Kriminalität, sondern auch für die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Parkplätze ermöglichen es den Fahrern von Kraftfahrzeugen, rechtzeitig eine Ruhezeit einzulegen und die Reise anschließend mit voller Aufmerksamkeit fortzusetzen. Die Einrichtung einer ausreichenden Zahl sicherer Parkplätze sollte daher integraler Bestandteil des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur sein.
- (18) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung <sup>(2)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Mit dieser Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes und Sicherheitsüberprüfungen durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben.
- (2) Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind.
- (3) Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen dieser Richtlinie, im Sinne einer Zusammenstellung bewährter Praktiken, auch auf nationale Straßenverkehrsinfrastruktur anwenden, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes ist und die ganz oder teilweise mit Gemeinschaftsmitteln geschaffen wurde.

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(2)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

(4) Diese Richtlinie gilt nicht für Straßentunnel, die von der Richtlinie 2004/54/EG erfasst werden.

#### Artikel 2

##### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „transeuropäisches Straßennetz“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG beschriebene Straßennetz;
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;
5. „Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit“ eine Methode, nach der die Abschnitte des Straßennetzes, die seit mehr als drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen eine hohe Zahl tödlicher Unfälle ereignet hat, ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;
6. „Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes“ eine Methode, mit der Teile des bestehenden Straßennetzes anhand ihres Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallkosten ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;
7. „Sicherheitsüberprüfung“ die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Mängel, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern;
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.

#### 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.

- (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.

## Artikel 5

### **Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit und die Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes auf der Grundlage von zumindest alle drei Jahre durchzuführenden Sicherheitsüberprüfungen des Betriebs des Straßennetzes durchgeführt werden. Dabei sind die Mitgliedstaaten bestrebt, die in Anhang III aufgeführten Kriterien einzuhalten.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Straßenabschnitte, die den Ergebnissen der Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit sowie der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes zufolge eine höhere Priorität aufweisen, von Expertenteams durch Ortsbesichtigungen anhand der in Anhang III Abschnitt 3 genannten Gesichtspunkte bewertet werden. Mindestens ein Mitglied eines Expertenteams muss die Anforderungen des Artikels 9 Absatz 4 Buchstabe a erfüllen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Abhilfemaßnahmen gezielt auf die in Absatz 2 genannten Straßenabschnitte ausgerichtet werden. Dabei wird den in Anhang III Abschnitt 3 Buchstabe e genannten Maßnahmen Vorrang eingeräumt, wobei den Maßnahmen mit dem günstigsten Nutzen-Kosten-Verhältnis Beachtung zu schenken ist.

(4) 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, gehören unter anderem auch Zeichen, die sowohl am Tag als auch in der Nacht sichtbar sind und in einem sicheren Abstand anzubringen sind.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise über Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit informiert werden. Beschließt ein Mitgliedstaat, Warnschilder aufzustellen, so müssen sie dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 genügen.

## Artikel 6

### **Sicherheitsüberprüfungen**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sicherheitsüberprüfungen der in Betrieb befindlichen Straßen durchgeführt werden, damit sicherheitsrelevante Merkmale erkannt und Unfälle verhütet werden.

(2) Sicherheitsüberprüfungen umfassen regelmäßige Überprüfungen des Straßennetzes und Erhebungen über die möglichen Auswirkungen der Einrichtung von Straßenbaustellen auf die Sicherheit des Verkehrsflusses.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in regelmäßigen Abständen Überprüfungen von der zuständigen Stelle durchge-

führt werden. Überprüfungen sind so häufig durchzuführen, dass auf den jeweiligen Straßen ein ausreichendes Sicherheitsniveau sichergestellt ist.

(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.

## 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.

(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.

## 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.

(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.

#### Artikel 10

##### Austausch bewährter Praktiken

Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen der Europäischen Union, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, richtet die Kommission ein kohärentes System für den Austausch von bewährten Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten ein, das unter anderem bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologie für die Straßenverkehrssicherheit umfasst.

#### 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.
- (2) Die Kommission wird von dem in Artikel 13 genannten Ausschuss unterstützt. Soweit besondere Maßnahmen zu erlassen sind, werden diese nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
- (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.

#### Artikel 12

##### Anpassung an den technischen Fortschritt

Die Anhänge dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle an den technischen Fortschritt angepasst.

#### Artikel 13

##### Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.  
  
Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

#### 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.

Geschehen zu Straßburg am 19. November 2008.

Im Namen des Europäischen  
Parlaments

Der Präsident  
H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident  
J.-P. JOUYET

## ANHANG I

**FOLGENABSCHÄTZUNG HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT FÜR  
INFRASTRUKTURPROJEKTE**

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);
    - e) Verkehr (z. B. Verkehrsaufkommen, Verkehrskategorisierung nach Arten);
    - f) jahreszeitliche und klimatische Bedingungen;
    - g) Vorhandensein einer hinreichenden Zahl sicherer Parkplätze;
    - h) seismische Aktivitäten.
-



## ANHANG II

**STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSAUDITS FÜR INFRASTRUKTURPROJEKTE**

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.
2. Kriterien für die Projektphase Ausführungsentwurf:
  - a) Trassierungsparameter;
  - b) kohärente Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
  - c) Beleuchtung von Straßen und Straßenkreuzungen;
  - d) Straßenausstattung;
  - e) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
  - f) feststehende Hindernisse neben der Straße;
  - g) Ausstattung mit sicheren Parkplätzen;
  - h) ungeschützte Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer);
  - 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.

---

## ANHANG III

**EINSTUFUNG VON STRASSENABSCHNITTEN MIT HOHER UNFALLHÄUFIGKEIT UND EINSTUFUNG DER SICHERHEIT DES STRASSENNETZES****1. Ermittlung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit**

Bei der Ermittlung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit (Unfallschwerpunkten) ist mindestens die Zahl der tödlichen Unfälle zu berücksichtigen, die sich in den vergangenen Jahren je Einheit der Straßenlänge im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen und bei Kreuzungen und Einmündungen je Standort ereignet haben.

**2. Ermittlung der Straßenabschnitte, die im Rahmen der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes zu untersuchen sind:**

Bei der Ermittlung der Straßenabschnitte, die im Rahmen der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes zu untersuchen sind, wird ihrem jeweiligen Potenzial für die Senkung der Unfallkosten Rechnung getragen. Straßenabschnitte werden in Kategorien eingeteilt. Bei jeder Straßenkategorie sind die Straßenabschnitte zu untersuchen und nach sicherheitsrelevanten Faktoren, wie Unfallhäufigkeit, Verkehrsaufkommen und Verkehrsart, einzustufen.

Bei jeder Straßenkategorie wird im Rahmen der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes eine Prioritätenliste von Straßenabschnitten erstellt, bei denen eine Verbesserung der Infrastruktur sehr erfolgversprechend erscheint.

**3. Gesichtspunkte der Bewertung für die Ortsbesichtigung der Expertenteams:**

- a) Beschreibung des Straßenabschnitts;
- b) Verweis auf eventuelle frühere Berichte über denselben Straßenabschnitt;
- c) Analyse der etwaigen Unfallberichte;
- d) Zahl der Unfälle sowie der getöteten und schwer verletzten Personen in den vergangenen drei Jahren;
- e) potenzielle Abhilfemaßnahmen zur Durchführung innerhalb unterschiedlicher Zeitpläne wie zum Beispiel:
  - Beseitigung von neben der Straße befindlichen feststehenden Hindernissen oder Bau von Schutzeinrichtungen;
  - Herabsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und verstärkte örtliche Überwachung ihrer Einhaltung;
  - Verbesserung der Sichtverhältnisse unter verschiedenen Wetter- und Lichtverhältnissen;
  - Verbesserung der Sicherheit von Straßenausstattung wie Fahrzeugrückhaltesysteme;
  - Verbesserung der Kohärenz, Sichtbarkeit, Lesbarkeit und Lage von Fahrbahnmarkierungen (einschließlich Einbau von Rüttelstreifen) und Verkehrszeichen;
  - Schutz vor Steinschlag, Erdbeben und Lawinen;
  - Verbesserung der Griffbarkeit des Fahrbahnbelags;
  - Erneuerung der Fahrzeugrückhaltesysteme;
  - Bereitstellung und Verbesserung von Schutzsystemen im Mittelstreifen;
  - Änderung der Überholmöglichkeiten;
  - Verbesserung der Gestaltung von Kreuzungen, Einmündungen und schienengleichen Bahnübergängen;
  - Änderung der Linienführung;
  - Änderung der Fahrbahnbreite, Bau von Standstreifen;
  - Installierung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage;
  - Verringerung von möglichen Konflikten mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern;
  - Ausbau der Straße auf gängigen Standard;
  - Erneuerung oder Austausch des Straßenbelags;
  - Einsatz intelligenter Verkehrsschilder;
  - Verbesserung intelligenter Verkehrssysteme und Telematikdienste für die Zwecke von Interoperabilität, Notfällen und Beschilderung.

## ANHANG IV

**ANGABEN IN UNFALLBERICHTEN**

Unfallberichte enthalten folgende Angaben:

1. möglichst genaue Lage des Unfallortes;
  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;
  5. Angaben zur Schwere des Unfalls einschließlich der Anzahl der Toten und Verletzten, möglichst nach gemeinsamen Kriterien, die nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle festzulegen sind;
  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.
-