

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein
Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

KOM(2006) 569 endg.; Ratsdok. 13874/06

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie am 19. Oktober 2006 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Vorlage am 5. Oktober 2006 dem Bundesrat zugeleitet.

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 5. Oktober 2006 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969, AE-Nr. 031932 und AE-Nr. 060742

BEGRÜNDUNG

1) HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

Gründe und Ziele

Die Europäische Kommission hat in ihrem Weißbuch von 2001 zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010¹ und in ihrer Mitteilung vom Juni 2003 über ein europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit ihre Absicht bekundet, mit geeigneten Maßnahmen die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Das Europäische Parlament hat die Kommission aufgefordert, Leitlinien für die Behandlung von Unfallschwerpunkten und für Sicherheitsaudits von Straßenbauvorhaben auszuarbeiten².

Ein umfassendes Programm zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sollte nicht nur Fahrer und Fahrzeuge, sondern auch die Infrastruktur erfassen. Die physischen Merkmale des Straßennetzes und das Verkehrsaufkommen sind bedeutende Mitverursacher von Unfällen.

Auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit sind große Fortschritte erzielt worden. Das Risiko von Autoinsassen, bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden, ist heute erheblich geringer als noch von zehn Jahren. Die Prüfungen von Fahrzeugen und Führerscheibewerbern wurden nach und nach verschärft, um sicherzustellen, dass Europas Autofahrer den Gefahren des Straßenverkehrs gewachsen sind. Da überhöhte Geschwindigkeit, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts und Fahren unter Alkoholeinfluss die Hauptursachen tödlicher Straßenverkehrsunfälle sind, wird jetzt die Durchsetzung der Straßenverkehrsregeln energischer betrieben³.

Zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur wurden bisher jedoch keine gemeinsamen Anstrengungen auf europäischer Ebene unternommen, obwohl der europäische Gesetzgeber in den Leitlinien für die transeuropäischen Netze von 1996 ein hohes Sicherheitsniveau im transeuropäischen Straßennetz gefordert hat. Die Gemeinschaft hat zwar die Forschung auf diesem Gebiet gefördert und einen Binnenmarkt für Bauprodukte geschaffen, ist ansonsten aber noch nicht in dieser Hinsicht tätig geworden. Eine Verbesserung der Sicherheit war dort zu beobachten, wo mit Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) arbeitende Verkehrsbeeinflussungsanlagen installiert worden sind, doch werden IKT noch nicht systematisch zur Hebung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Während der allgemeine Trend dahin geht, die Mittel für die Straßenverkehrsinfrastruktur zu kürzen, stellen die Verkehrsteilnehmer höhere Anforderungen an die Qualität und Sicherheit von Straßen. Viele Straßenbaubehörden befinden sich in einem Dilemma, denn sie sollen einerseits die Straßen auf den heutigen Sicherheitsstandard bringen, andererseits aber mit weniger Geld auskommen. Gelingt ihnen ersteres nicht, werden sie von Verkehrsteilnehmern verklagt, die bei Verkehrsunfällen Verletzungen erlitten haben.

¹ Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370

² Entschließung des Europäischen Parlaments A5-0381/2000 vom 18. Januar 2001

³ Empfehlung der Kommission vom 6. April 2004 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, ABl. L 111 vom 17. April 2004, S. 75

Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie ist deshalb die Integration der Sicherheit in alle Phasen der Planung, des Entwurfs und des Betriebs der Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Die Richtlinie soll die Sicherheit als eigenständiges Ziel neben Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz etablieren. Die Richtlinie wird dafür sorgen, dass die Verwalter der Straßeninfrastruktur die Leitlinien, die Schulung und die Information erhalten, die sie brauchen, um die Sicherheit der Infrastruktur zum Nutzen der Verkehrsteilnehmer und der Gesellschaft als Ganzes zu verbessern. Sie bringt folgenden Nutzen:

- Neue Straßen werden laufend an die jeweils neuesten Sicherheitsanforderungen angepasst.
- Auf den Straßen aller EU-Mitgliedstaaten wird ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau gewährleistet.
- Die Planer werden für Sicherheitsfragen sensibilisiert und können auf dieser Basis fundierte Entwurfsentscheidungen treffen.
- Die Auswirkungen von Entscheidungen auf die Sicherheit werden deutlicher erkannt.
- Fachwissen und Forschungsergebnisse werden besser erfasst und verbreitet und können damit besser genutzt werden.
- Begrenzte Mittel können gezielter und wirksamer für die Verbesserung der Sicherheit eingesetzt werden.
- Information zum Thema Sicherheit wird besser erfasst, verarbeitet und verbreitet.

Allgemeiner Kontext

Im Jahr 2001 setzte die Europäische Union sich das ehrgeizige Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis 2010 von 50 000 auf 25 000 zu halbieren. Zwar sind Fortschritte in diese Richtung zu verzeichnen (siehe Halbzeitbericht über die Durchführung des Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit 2003⁴), dennoch starben auf den Straßen der EU im Jahr 2005 immer noch 41 500 Menschen.

Manches Leben könnte gerettet und mancher Unfall vermieden werden, wenn auf die vorhandene Straßeninfrastruktur die neuesten und besten Verfahren der Sicherheitstechnik angewandt würden. Das sollte auf gefährlichen Straßenabschnitten (Unfallschwerpunkten) geschehen, die nach der örtlichen Unfallstatistik auszuwählen sind. Leider dauert es heute lange, bis Sicherheitsdaten die Stellen erreichen, die für Unterhaltung des Straßennetzes und die Behebung von Sicherheitsmängeln zuständig sind.

Beim Entwurf von Straßen werden in der Regel die Ziele der Stadt- und Regionalplanung, die Fahrzeiten, der Komfort der Benutzer, der Kraftstoffverbrauch, die Baukosten und die Auswirkungen auf die Umwelt ausdrücklich berücksichtigt, während man stillschweigend annimmt, Sicherheit allein durch Beachtung der geltenden Entwurfsregeln erreichen zu können. Die Erfahrung zeigt aber, dass auch bei Beachtung der Entwurfsregeln gefahrenträchtige Lösungen entstehen können. Fallstudien haben überdies ergeben, dass mehr

⁴ Mitteilung der Kommission vom 22. Februar 2006: Halbzeitbericht über die Durchführung des Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit 2003, KOM(2006) 74

als die Hälfte der festgestellten Sicherheitsmängel auf Nichtbeachtung von Entwurfsleitlinien und Normen zurückzuführen sind⁵.

Die Gestaltung der heutigen Straßen ist das Ergebnis jahrzehntelanger Bau- und Instandhaltungstätigkeit zu einer Zeit, als der Sicherheit der Infrastruktur noch nicht dieselbe Aufmerksamkeit galt wie heute. Inzwischen entsprechen bestimmte Gestaltungsmerkmale nicht mehr den aktuellen Sicherheitsanforderungen. Außerdem ist die Verkehrssituation heute eine andere als zu der Zeit, als die Straßen entworfen und gebaut wurden.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

In dem von der vorgeschlagenen Richtlinie geregelten Bereich bestehen keine Rechtsvorschriften.

Konsistenz mit anderen politischen Maßnahmen und Zielen der Union

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll erreicht werden, dass die Infrastruktur ihren Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, und zur Senkung der Unfallzahlen im transeuropäischen Straßennetz leistet, wie es die Europäische Kommission 2001 in ihrem Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 und 2003 in ihrer Mitteilung über ein europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit bereits gefordert hat.

2) ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Anhörung interessierter Kreise

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Um schon in einem frühen Stadium Fachwissen einzuholen und ihr Handeln transparent zu machen, setzte die Kommission eine **Arbeitsgruppe Sicherheit der Infrastruktur** ein, die in den Jahren 2002 und 2003 mehrmals zusammengetreten ist. Die Arbeitsergebnisse dieser Gruppe haben den vorliegenden Vorschlag wesentlich beeinflusst. Vertreter von 11 Mitgliedstaaten arbeiteten in der Gruppe mit und gaben ausführlich Auskunft über die Situation und die Praxis in ihren Ländern.

Vom 12. April 2006 bis 19. Mai 2006 veranstaltete die Generaldirektion Energie und Verkehr, Direktion Landverkehr, der Europäischen Kommission im Internet eine **öffentliche Anhörung**, um Stellungnahmen zu ihrem Konzept für die Sicherheit der Straßeninfrastruktur und zu ihrem Entwurf einer entsprechenden Richtlinie zu erhalten. 51 Stellungnahmen gingen ein.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Schlussfolgerungen der **Arbeitsgruppe Sicherheit der Infrastruktur** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Alle von der Kommission in dem Richtlinienentwurf vorgeschlagenen Verfahren haben sich bereits in mehreren Mitgliedstaaten in der Praxis bewährt.

⁵ Europäischer Verkehrssicherheitsrat, 1997, "Road Safety audit and safety impact assessment", S. 11

- Einige Mitgliedstaaten brauchen ihre gegenwärtige Praxis nur wenig zu ändern oder zu ergänzen, um der Richtlinie nachzukommen.
- Es besteht ein allgemeiner Mangel an Rückmeldung über die Wirksamkeit von Systemen zum Sicherheitsmanagement, sodass Verbesserungen auf der Basis von "best practice" kaum möglich sind.
- Ein kohärenterer Rechtsrahmen ist deshalb erforderlich.

Die Ergebnisse der **öffentlichen Anhörung** im Internet lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Alle, die sich geäußert haben, sehen das Problem wie die Kommission und halten eine europäische Regelung für notwendig.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Verfahren werden weithin als wirksam anerkannt.
- In einem erheblichen Teil der Stellungnahmen wird vorgeschlagen, den Geltungsbereich der Richtlinie auf Straßen auszuweiten, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind.
- Von der Kommission wird erwartet, dass sie weniger erfahrenen Mitgliedstaaten Hilfestellung bei der Umsetzung der Richtlinie leistet und ihnen das für die Entwicklung von Methodik und Know-how notwendige Grundwissen vermittelt.
- In den weitaus meisten Stellungnahmen wird begrüßt, dass es den Mitgliedstaaten freigestellt sein soll, auf der Grundlage verbindlicher Verfahren eigene Rechtsvorschriften zu erlassen.

Mehr zu den Ergebnissen der Anhörung findet sich in der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung.

Die bei der Kommission eingegangenen Stellungnahmen finden sich im Internet unter http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Regierungen der Mitgliedstaaten, Institute für Verkehrssicherheitsforschung, Sachverständige, Verbände des Verkehrs- und Gesundheitswesens, Organisationen für Verkehrssicherheit, Verbände der Straßenbenutzer und Verbände der Straßenbetreiber.

Methodik

Öffentliche Anhörung, Konsultation hochrangiger Fachleute, Analyse bestehender Verfahren, Konferenzen und Workshops.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

51 Stellungnahmen gingen ein:

- 15 von nationalen Regierungen,
- 11 von Forschungsinstituten und Fachleuten, die auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit tätig sind,
- 10 von Verbänden des Gesundheits- und Verkehrswesens und Organisationen für Verkehrssicherheit,
- 9 von Verbänden der Straßenbenutzer,
- 6 von Verbänden der Straßenbetreiber.

Zusammenfassung der eingeholten und berücksichtigten Stellungnahmen

Potenzielle Gefahren mit irreparablen Folgen wurden nicht genannt.

- Alle, die sich geäußert haben, sehen das Problem wie die Kommission und halten eine europäische Regelung für notwendig.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Verfahren werden weithin als wirksam anerkannt.
- In einem erheblichen Teil der Stellungnahmen wird vorgeschlagen, den Geltungsbereich der Richtlinie auf Straßen auszuweiten, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind.
- Von der Kommission wird erwartet, dass sie weniger erfahrenen Mitgliedstaaten Hilfestellung bei der Umsetzung der Richtlinie leistet und ihnen das für die Entwicklung von Methodik und Know-how notwendige Grundwissen vermittelt.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die bei der Kommission eingegangenen Stellungnahmen sind im Internet zugänglich unter http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/home/consultation/transport_en.htm#Closed

Folgenabschätzung

Im Jahr 2003 führte das Forschungsnetz ROSEBUD⁶ eine Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag durch. Danach ist zu erwarten, dass durch die Anwendung der Richtlinie zur Sicherheit der Straßeninfrastruktur auf die Straßen des transeuropäischen Netzes jährlich mehr als 600 tödliche Verkehrsunfälle und etwa 7000 Verkehrsunfälle mit Verletzten vermieden werden. Das entspricht auf diesen Straßen einem Rückgang der tödlichen Unfälle um 12 % bis 16 % und der Unfälle mit Verletzten um 7 % bis 12 %.

⁶ ROSEBUD ist die Abkürzung von "Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making". Zu den ROSEBUD-Partnern gehören Forschungsinstitute für das Straßenwesen aus 11 EU-Mitgliedstaaten sowie aus Israel und Norwegen. <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

Ferner könnten nach Schätzung von ROSEBUD jährlich 400 Menschenleben gerettet werden, wenn das Sicherheitsmanagement für das gesamte Autobahnnetz eingeführt würde, und weitere 900 könnten gerettet werden, wenn es für das gesamte Hauptstraßennetz, also auch für die wichtigsten Landstraßen, eingeführt würde⁷. Die Richtlinie hat also das Potenzial, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Autobahnen und sonstigen Hauptstraßen jährlich um 1300 senken. Das sind 12 % der diesem Teil des Straßennetzes zuzurechnenden Verkehrstoten.

3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Zusammenfassung des Vorschlags

Die vorgeschlagene Richtlinie beschränkt sich auf das Minimum an Vorschriften, das notwendig ist, um die Sicherheit zu verbessern und die bewährten Verfahren zu verbreiten. Dieses umfassende Konzept für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur⁸ umfasst folgende vier Verfahren:

- (1) Mit der *Bewertung des Sicherheitseffekts baulicher Maßnahmen* werden die Auswirkungen neuer Straßen oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen, insbesondere auf das angrenzende Netz, ermittelt. Damit werden strategische Entscheidungen über die Gestaltung von Neu- und Ausbauten unterstützt.
- (2) Mit einem *Sicherheitsaudit* werden die Entwurfsmerkmale eines Straßenneu- oder -ausbaus von unabhängiger Stelle unter dem Sicherheitsaspekt geprüft.
- (3) Maßnahmen zur *Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz* betreffen Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit (Unfallschwerpunkte) und solche mit hohem Unfallvermeidungspotenzial.
- (4) *Sicherheitsüberprüfungen* werden im Rahmen der regelmäßigen Straßenwartung durchgeführt und sollen Sicherheitsmängel aufzeigen und erkennen lassen, wie sie vorbeugend und kostengünstig behoben werden können.

Diese Verfahren bestehen bereits in einigen Mitgliedstaaten und werden in unterschiedlichem Umfang angewandt. Ziel dieses Vorschlags ist es, sie EU-weit einzuführen. Dabei werden keine verbindlichen technischen Festlegungen getroffen, den Mitgliedstaaten steht es frei, ihre bisherigen Verfahren beizubehalten oder eigene Verfahren einzuführen. Die Anwendung des Maßnahmenpakets gewährleistet, dass die Sicherheit bei der Planung und während der gesamten Betriebsdauer einer Straße von europäischer Bedeutung angemessen berücksichtigt wird.

Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 71 EG-Vertrag.

⁷ Berechnet für EU25 plus Bulgarien, Rumänien und die Schweiz

⁸ Die in diesem Richtlinienentwurf vorgesehenen Verfahren wurden von Hochrangigen Gruppe für die Straßenverkehrssicherheit empfohlen, die die Kommission eingesetzt hat, um Hilfestellung bei der Entwicklung einer europäischen Politik für die Straßenverkehrssicherheit zu erhalten. Der von der Arbeitsgruppe 4 verfasste Schlussbericht über empfohlene Sicherheitsmaßnahmen zur kurzfristigen Durchführung auf Hauptstraßen wurde am 12. Mai 1995 verabschiedet.

Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip ist zu beachten, weil der Gegenstand des Richtlinienvorschlags nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die mit der vorgeschlagenen Richtlinie verfolgten Ziele können aus folgenden Gründen nicht von den Mitgliedstaaten erreicht werden:

Die Richtlinie gewährleistet ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau auf den Straßen aller EU-Mitgliedstaaten. Alle Mitgliedstaaten, insbesondere die neuen, die dabei sind, ihr Straßennetz auszubauen und zu erweitern, erhalten mit ihr die Möglichkeit, das unter Einbeziehung von Sicherheitsaspekten zu tun.

Der Austausch bewährter Verfahren reicht allein nicht aus, um die Sicherheit der Straßeninfrastruktur zu verbessern. Denn obwohl ein solcher Austausch in der EU und weltweit seit Jahren in Forschungsprojekten, Arbeitsgruppen und Workshops stattfindet, ist keine allgemeine Hebung des Sicherheitsniveaus festzustellen. Außerdem begrüßen die Mitgliedstaaten, die in dieser Hinsicht Nachholbedarf haben, eine entsprechende Regelung. Das deutet stark darauf hin, dass sie den Austausch bewährter Verfahren für unzureichend halten, um das Sicherheitsniveau zu heben.

Das transeuropäische Straßennetz braucht EU-weit gültige gemeinsame hohe Sicherheitsstandards, was auch der Gemeinschaftsgesetzgeber anerkennt. Wo immer ein Verkehrsteilnehmer dieses Netz befährt, hat er entsprechend Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a) der Entscheidung Nr. 1692/1996⁹ Anspruch auf dasselbe Sicherheitsniveau. Ohne eine verbindlich vorgegebene Methodik sind die Mitgliedstaaten nicht in der Lage, dieses hohe Sicherheitsniveau zu gewährleisten, wie die sehr unterschiedlichen Sicherheitsbilanzen der Mitgliedstaaten zeigen.

Mit einer Maßnahme der Gemeinschaft lassen sich die angestrebten Ziele aus folgenden Gründen besser erreichen:

Die Richtlinie schafft die Grundlage für die Einführung von Sicherheitsverfahren, die Europa helfen, sein ehrgeiziges Ziel einer drastischen Senkung der Zahl von Verkehrstoten im transeuropäischen Straßennetz zu erreichen. Sie macht das Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur zu einem umfassenden System, in dem Unfälle gründlich analysiert, sicherheitsgefährdende Mängel von Straßen erkannt und abgestellt und Leitlinien und Schulungskurse ausgearbeitet werden. So wird auch das Haftungsrisiko der Straßennetzbetreiber vermindert.

Die Richtlinie verbessert den Austausch bewährter Verfahren, indem sie grundlegende methodische Vorschriften festlegt, die dann im Ausschussverfahren konkretisiert werden können.

⁹ Dort heißt es: "Das Netz soll in einem Raum ohne Binnengrenzen einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr *unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen* sicherstellen ..."

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Er gibt zum einen bewährte Verfahren für die Verbesserung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur und die Begrenzung der administrativen Kosten vor, lässt aber zum anderen den Mitgliedstaaten ihre hergebrachte Praxis. Die Vorschriften beschränken sich auf das Minimum dessen, das notwendig ist, um die Sicherheit zu verbessern und die bewährten Verfahren zu verbreiten. Ziel dieses Vorschlags ist es, diese Verfahren EU-weit einzuführen. Dabei werden keine verbindlichen technischen Festlegungen getroffen, den Mitgliedstaaten steht es frei, ihre bisherigen Verfahren beizubehalten oder eigene Verfahren einzuführen. Die Anwendung des Maßnahmenpakets gewährleistet, dass die Sicherheit bei der Planung und während der gesamten Betriebsdauer einer Straße von europäischer Bedeutung angemessen berücksichtigt wird.

Die dadurch verursachten zusätzlichen Kosten sind gering und werden oft in kurzer Zeit wieder hereingeholt, weil die Unfallzahlen und die Kosten je Unfall sinken und teure Korrekturen nach Fertigstellung einer Straße vermieden werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen verzögern nicht den Entwurfsprozess und das Genehmigungsverfahren, weil die Bewertung des Sicherheitseffekts und das Sicherheitsaudit parallel dazu durchgeführt werden. Zur Durchführung der Richtlinie müssen keine neuen Dienststellen und Dienstposten geschaffen werden, es reicht, die vorhandenen Ressourcen besser zu nutzen.

Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie, die den Erlass von Leitlinien für das Infrastruktur-Sicherheitsmanagement vorschreibt, die Einzelheiten von deren Umsetzung aber den Mitgliedstaaten überlässt.

Ein anderes Rechtsinstrument ist aus folgenden Gründen nicht geeignet:

Ein Austausch bewährter Verfahren zur Verbesserung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur findet in der EU und weltweit seit Jahren statt, doch ist keine allgemeine Hebung des Sicherheitsniveaus festzustellen. Er garantiert auch nicht, dass die Mitgliedstaaten tatsächlich etwas zur Hebung der Verkehrssicherheit unternehmen. Die Erfahrung zeigt, dass Austausch bewährter Verfahren allein die Entwicklung nicht vorantreibt. Die Mitgliedstaaten mit dem größten Nachholbedarf in Sachen Infrastruktursicherheit fordern ein strukturiertes, rechtsverbindliches Sicherheitskonzept, was zeigt, dass sie von dem Austausch nicht profitieren haben.

Harmonisierte nationale Rechtsvorschriften für Sicherheitsbewertung, Sicherheitsaudit, Sicherheitsmanagement und Sicherheitsüberprüfung von Straßen bieten die Möglichkeit, gemeinsam zum Nutzen der Verkehrsteilnehmer wie der Gesellschaft als Ganzes die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Eine zu weit gehende Harmonisierung würde jedoch auf den Widerstand der Mitgliedstaaten stoßen, da sie viele Schwierigkeiten mit sich brächte:

- Die meisten Mitgliedstaaten müssten ihre Vorschriften und Verfahren zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ändern, selbst wenn sie eingeführt und bewährt sind.

- Die erheblichen Unterschiede zwischen den bereits bestehenden nationalen Sicherheitskonzepten würden zu politischen Konflikten zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission führen.
- Harmonisierte Leitlinien würden den organisatorischen und kulturellen Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten nicht Rechnung tragen.
- Der Harmonisierungsprozess wäre langwierig, erst nach Jahren würde der Nutzen der Harmonisierung in Form vermiedener Unfälle erkennbar, und die damit verbundenen erheblichen Kosten für die Mitgliedstaaten ließen sich nur teilweise rechtfertigen.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Gilt die Richtlinie nur für die Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, können jährlich mehr als 600 tödliche Verkehrsunfälle und etwa 7000 weitere Verkehrsunfälle mit Personenschaden vermieden werden. Nach den im Weißbuch angestellten Berechnungen können so soziale Kosten in Höhe von 2,4 Mrd. € jährlich eingespart werden. Gilt sie für alle Autobahnen und Hauptstraßen, können jährlich ca. 1300 Menschenleben gerettet und 5 Mrd. € eingespart werden. Diese Einsparungen sind erheblich größer als die Kosten.

Die vier in der Richtlinie vorgesehenen Verfahren wirken sich finanziell wie folgt aus:

- **Bewertung des Sicherheitseffekts baulicher Maßnahmen:** Die Kosten dieses Verfahrens liegen ähnlicher Größenordnung wie die Kosten einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Diese kostet in der Regel weniger als 0,5 % der Gesamtkosten eines Bauvorhabens. Nur in Ausnahmefällen liegt ihr Kostenanteil über 1 %. Bei Projekten mit einem Volumen über 100 Mio. € können die Kosten nur noch 0,2 % der Gesamtkosten betragen, also 200 000 €
- **Sicherheitsaudits:** Sie werden parallel zum Entwurf und zum Bau einer Straße durchgeführt und dürften deshalb keine Verzögerungen verursachen. Ihre Kosten werden auf 600 bis 6.000 € je Projektphase veranschlagt. Nach den in verschiedenen Mitgliedstaaten vorgenommenen Schätzungen erfordern die Sicherheitsaudits weit weniger als 1 % der gesamten Bauzeit.
- **Sicherheitsüberprüfungen von Straßen:** Werden sie in regelmäßigen Abständen durchgeführt, kosten sie zwischen 600 und 1.000 € je Kilometer Autobahn. Für einen großen Mitgliedstaat mit angenommenen 5000 km Straßen des transeuropäischen Netzes ergeben sich damit Kosten in Höhe von 3 bis 5 Mio. € je Sicherheitsüberprüfung.
- **Sicherheitsmanagement im Straßennetz:** Die Kosten liegen in ähnlicher Größenordnung wie die der regelmäßigen Sicherheitsüberprüfungen.

5) WEITERE ANGABEN

Simulation, Pilotphase und Übergangsfrist

Eine Übergangsfrist ist im Vorschlag vorgesehen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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 Kommission¹⁰,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags¹³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das in der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes¹⁴ beschriebene transeuropäische Straßennetz ist von grundlegender Bedeutung für die Integration, und den Zusammenhalt Europas und gewährleistet eine hohe Lebensqualität. Insbesondere sollte in ihm ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet sein.
- (2) In ihrem Weißbuch vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“¹⁵ wies die Kommission auf die Notwendigkeit hin, die Auswirkungen der Infrastruktur auf die Sicherheit zu bewerten und Sicherheitsaudits durchzuführen, um in der Gemeinschaft gefährliche Straßenabschnitte zu erkennen und Abhilfe zu schaffen. Sie setzte sich darin auch das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in der Gemeinschaft zwischen 2001 und 2010 zu halbieren.

¹⁰ ABl. C [...] vom [...], S.[...].

¹¹ ABl. C [...] vom [...], S.[...].

¹² ABl. C [...] vom [...], S.[...].

¹³ ABl. C [...] vom [...], S.[...].

¹⁴ ABl. L 228 vom 9. September 1996, zuletzt geändert durch die Entscheidung 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

¹⁵ Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370

- (3) In ihrer Mitteilung "Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe"¹⁶ benannte die Kommission die Straßeninfrastruktur als den dritten Bereich ihrer Politik zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und forderte, dass die Infrastruktur ihren Beitrag zu der von der Union angestrebten Senkung der Unfallzahlen leisten solle.
- (4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden. Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es ist deshalb angebracht, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren festzulegen, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, 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 Straßennetz¹⁷ erfasst werden.
- (5) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte erhöht werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit oder dem höchsten Unfallverhütungspotenzial investiert werden. Damit die Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten auf die Gefahr einstellen und die Verkehrsregeln, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, besser beachten, sollten sie darauf hingewiesen werden, dass sie sich einem gefährlichen Streckenabschnitt nähern.
- (6) Ein Sicherheitsmanagement für das Straßennetz kann bereits kurz nach seiner Einführung erhebliche Wirkung entfalten. Sind gefährliche Streckenabschnitte erkannt und Abhilfemaßnahmen getroffen, sollten Vorbeugemaßnahmen in Form von Sicherheitsüberprüfungen größere Bedeutung gewinnen. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen sind geeignet, möglichen Gefahren für alle, auch ungeschützte, Verkehrsteilnehmer und auch Gefahren an Baustellen vorzubeugen.
- (7) Die Ausbildung und Zertifizierung von Sicherheitspersonal in Kursen und von den Mitgliedstaaten validierten Qualifikationsverfahren sollte gewährleisten, dass die Kenntnisse dieses Personals auf dem neuesten Stand gehalten werden.
- (8) Um ein hohes Sicherheitsniveau auf den Straßen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten Leitlinien für das Sicherheitsmanagement der Infrastruktur erlassen und anwenden. Die Übermittlung der nationalen Leitlinien an die Kommission und regelmäßige Berichterstattung über ihre Umsetzung ermöglicht es, die Infrastruktursicherheit auf Gemeinschaftsebene systematisch zu verbessern und das Sicherheitsmanagement nach und nach wirksamer zu gestalten. Aus den Berichten über die Umsetzung der Leitlinien können die Mitgliedstaaten außerdem ersehen, welche Lösungen für sie am besten geeignet sind. Die systematische Erfassung von

¹⁶ Mitteilung der Kommission „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“, KOM (2003) 311.

¹⁷ ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.

Daten aus Vorher-Nachher-Studien sollte es zudem ermöglichen, künftige Maßnahmen so wirksam wie möglich zu gestalten.

- (9) Das Ziel der Richtlinie, die Festlegung von Verfahren zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus auf den Straßen des transeuropäischen Netzes, kann in Anbetracht des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden. Es lässt sich besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Die Gemeinschaft kann deshalb im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags Maßnahmen erlassen. Entsprechend dem in Artikel 5 des Vertrags verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (10) Die Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie sollten nach den Bestimmungen des Ratsbeschlusses 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁸ erlassen werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

1. In dieser Richtlinie werden Verfahren für die Bewertung des Sicherheitseffekts von Straßenbauvorhaben sowie das Sicherheitsaudit und die Sicherheitsüberprüfung von Straßen festgelegt.
2. Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind.

Sie gilt nicht für Straßentunnel, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erfasst werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie ist/sind:

- 1) „*transeuropäisches Straßennetz*“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung 1692/96/EG beschriebene Straßennetz,
- 2) „*zuständige Stelle*“ eine öffentliche oder private Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene tätig ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung dieser Richtlinie mitwirkt,

¹⁸ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S.23, geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- 3) „*Bewertung des Sicherheitseffekts*“ eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz,
- 4) „*Sicherheitsaudit*“ eine eingehende und systematische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase,
- 5) „*gefährlicher Straßenabschnitt*“ ein Abschnitt einer seit mehr als einem Jahr in Betrieb befindlichen Straße, in dem sich eine größere Zahl schwerer und tödlicher Unfälle ereignet hat,
- 6) „*Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz*“ die Senkung der künftigen Unfallzahlen durch Änderungen an den Teilen des Straßennetzes, in denen sich in den vergangenen Jahren die meisten Unfälle ereignet haben oder in denen das Potenzial für die Senkung der Unfallkosten am höchsten ist,
- 7) „*Sicherheitsüberprüfung*“ eine regelmäßig durchgeführte Prüfung einer in Betrieb befindlichen Straße unter dem Sicherheitsaspekt,
- 8) „*Leitlinien*“ von den Mitgliedstaaten oder den zuständigen Stellen 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 Straßenneu- oder -ausbau mit voraussichtlich bedeutenden Auswirkungen auf die Sicherheit der Straßeninfrastruktur.

Artikel 3

Bewertung des Sicherheitseffekts

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für alle Varianten eines Infrastrukturprojekts eine Bewertung des Sicherheitseffekts vorgenommen wird.
2. Die Bewertung des Sicherheitseffekts wird nach den Bestimmungen des Anhangs I in der ersten Planungsphase und vor Erteilung der Baugenehmigung für das Infrastrukturprojekt durchgeführt.
3. In der Bewertung des Sicherheitseffekts ist anzugeben, welche Sicherheitsaspekte den Ausschlag für die Wahl der vorgeschlagenen Lösung gegeben haben. Ferner sind alle für eine Kosten-Nutzen-Analyse der untersuchten Varianten notwendigen Angaben zu machen.

Artikel 4

Sicherheitsaudit

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für alle Infrastrukturprojekte ein Sicherheitsaudit durchgeführt wird.

2. Sicherheitsaudits werden nach den Bestimmungen des Anhangs II durchgeführt.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass ein Gutachter die Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt zu prüft.
3. Das Audit ist Bestandteil des Entwurfsprozesses und ist in den Projektphasen Machbarkeitsstudie, Vorentwurf, Detailentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.
4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass der Gutachter für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Bericht verfasst, in dem er auf die sicherheitsrelevanten Entwurfsmerkmale hinweist und Vorschläge zur Behebung etwaiger von ihm erkannter Sicherheitsmängel macht. 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.

Artikel 5

Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz. Sie sorgen dafür, dass die Behandlung gefährlicher Straßenabschnitte und das Sicherheitsmanagement im Straßennetz nach Anhang III auf der Grundlage jährlicher Sicherheitsüberprüfungen des Straßenbetriebs durchgeführt werden.
2. Die Mitgliedstaaten klassifizieren die Abschnitte der auf ihrem Hoheitsgebiet verlaufenden Straßen des transeuropäischen Netzes nach ihrem Potenzial für die Senkung der Unfallkosten.
3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gefährlichen Straßenabschnitte und die Straßenabschnitte mit dem größten Potenzial für die Senkung der Unfallkosten von Inspektionsteams untersucht werden. Mindestens ein Mitglied eines Inspektionsteams muss die Anforderungen des Artikels 9 erfüllen.

Für jeden der vorstehend genannten Straßenabschnitte schätzen die Mitgliedstaaten das Potenzial der in Anhang III Nummer 3 Buchstaben e) und f) genannten Abhilfemaßnahmen zur Senkung der Zahl von Schwerverletzten und Toten in den kommenden drei Jahren sowie die Kosten jeder Abhilfemaßnahme.

4. Die Mitgliedstaaten legen die Priorität der in Anhang II Nummer 3 Buchstabe f) genannten Maßnahmen nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis fest.
5. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise vor gefährlichen Straßenabschnitten gewarnt werden. Werden Warnschilder aufgestellt, so müssen sie dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 entsprechen.

Die Mitgliedstaaten machen eine Liste der gefährlichen Straßenabschnitte der Öffentlichkeit zugänglich.

*Artikel 6***Sicherheitsüberprüfungen**

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sicherheitsüberprüfungen der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Straßen durchgeführt werden, damit Sicherheitsrisiken erkannt und Unfälle verhütet werden können.
2. Sicherheitsüberprüfungen umfassen Routineüberprüfungen und Überprüfungen von Straßenbaustellen. Sie werden nach den Bestimmungen des Anhangs III durchgeführt.
3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Routineüberprüfungen regelmäßig von der zuständigen Stelle durchgeführt werden. Sie sind so häufig durchzuführen, dass auf den jeweiligen Straßen ein ausreichendes Sicherheitsniveau gewährleistet 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 der Leitlinien sicherzustellen.

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

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständige Stelle für jeden Unfall auf einer der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Straßen, bei dem Menschen schwer verletzt oder getötet wurden, umfassend Bericht erstattet. Ein Unfallbericht muss alle in Anhang IV aufgeführten Angaben enthalten.
2. Die Mitgliedstaaten errechnen die durchschnittlichen sozialen Kosten eines schweren und eines tödlichen Unfalls, der sich auf ihrem Hoheitsgebiet ereignet. Sie können die Kostensätze weiter differenzieren; die Kostensätze werden mindestens alle fünf Jahre aktualisiert.

*Artikel 8***Erlass und Notifizierung von Leitlinien**

1. Um die zuständigen Stellen bei der Durchführung der Richtlinie zu unterstützen, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Leitlinien erlassen werden. Diese Leitlinien werden allen interessierten Stellen zugänglich gemacht.
2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die auf einzelstaatlicher Ebene erlassenen Leitlinien innerhalb von drei Monaten nach ihrer Verabschiedung oder Änderung.

Die Kommission macht die Leitlinien im Internet zugänglich.

Artikel 9

Bestellung und Ausbildung von Gutachtern und Inspektoren

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Ausbildungskurse für Sicherheitsgutachter eingerichtet werden.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sicherheitsgutachter, die in dieser Richtlinie vorgesehene Aufgaben erfüllen, innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie eine Erstausbildung absolvieren, an deren Abschluss sie ein Zertifikat erhalten, und danach mindestens alle sieben Jahre an einem Fortbildungskurs teilnehmen.
3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsgutachter zertifiziert sind. Vor Inkrafttreten dieser Richtlinie verliehene einschlägige Zertifikate werden berücksichtigt.
4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bei der Bestellung von Sicherheitsgutachtern folgende Regeln beachtet werden:
 - (a) Gutachter müssen Kenntnisse und Erfahrung 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 Sicherheitsaudits nur noch von Gutachtern durchgeführt werden, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllen.
 - (c) Ein Gutachter darf nicht am Entwurf oder Betrieb des von ihm begutachteten Infrastrukturprojekts beteiligt sein.

Wird ein Sicherheitsaudit von einem Team durchgeführt, muss mindestens ein Teammitglied die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllen.

Artikel 10

Berichte über die Durchführung der Richtlinie

1. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission erstmalig fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle vier Jahre Bericht über ihre Durchführung.
2. Der Bericht muss Auskunft geben über:
 - a) die Organisationen, die mit der Umsetzung der Leitlinien betraut sind,
 - b) für notwendig erachtete Änderungen der Leitlinien für den Entwurf von Straßen und die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen, mit einer Liste und einer Beschreibung der Entwürfe mit besonderem Gefahrenpotenzial oder besonderem Gefahrenminderungspotenzial,

- c) die Unfallkostensätze, mit denen gerechnet wird, die für die Berechnung der Sätze nach Artikel 7 Absatz 2 angewandten Verfahren und die Kostenelemente, die in die Berechnung der Kostensätze eingehen,
 - d) die Kontaktdaten der zuständigen Stellen.
3. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 ein Einheitsformat für die Berichte festlegen.
 4. Die Kommission analysiert die ihr zugehenden Berichte und sonstigen Informationen und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat nach Erfordernis Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie.
 5. Mindestanforderungen an den Inhalt der Leitlinien nach Artikel 8 Absatz 1 werden nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 festgelegt, soweit das notwendig ist, um im gesamten transeuropäischen Straßennetz ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

Artikel 11

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, finden Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG in Verbindung mit Artikel 8 dieses Beschlusses Anwendung.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist beträgt drei Monate.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 12

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens [...] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen deren Bestimmungen und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie in dem von dieser Richtlinie geregelten Bereich erlassen.

Artikel 13

Inkrafttreten

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

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

Bewertung des Sicherheitseffekts

1. Bestandteile einer Bewertung des Sicherheitseffekts eines Infrastrukturprojekts:

- a) Bestimmung des Problems
- b) Beschreibung der derzeitigen Situation und des Nullszenarios
- c) Formulierung der Verkehrssicherheitsziele
- d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten
- e) Vergleich der Planungsvarianten und Kosten-Nutzen-Analyse
- f) Beschreibung der optimalen Lösung

2. Zu berücksichtigende Aspekte:

- a) Zahl der Unfälle, der Verletzten und der Getöteten, angestrebte Minderung gegenüber dem Nullszenario
- b) Muster der Routen- und Fahrzeitwahl der Verkehrsteilnehmer
- c) vorhandene Verbindungen mit anderen Verkehrswegen (Ausfahrten, Kreuzungen, Einmündungen, schienengleiche Bahnübergänge)
- d) Nutzung durch ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer)
- e) Verkehrsaufkommen (Zahl der Fahrzeuge nach Fahrzeugarten)

ANHANG II

Sicherheitsaudit

1. Kriterien für die Projektphase Machbarkeitsstudie:

- a) Geografische Lage (Erdrutsch-, Überschwemmungs- und Lawinengefahr usw.)
- 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

2. Kriterien für die Projektphase Vorentwurf:

- a) Entwurfsgeschwindigkeit
- b) Straßenquerschnitt (Breite der Fahrbahn, der Rad- und Gehwege usw.)
- c) Sichtverhältnisse
- d) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
- e) Bus- und Straßenbahnhaltestellen
- f) schienengleiche Bahnübergänge

3. Kriterien für die Projektphase Detailentwurf:

- a) Trassierungsparameter
- b) Trasse und Profil
- c) Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen
- d) Beleuchtung
- e) Straßenausrüstung
- f) straßennahe Umwelt einschließlich Vegetation
- g) feststehende Hindernisse neben der Straße

4. Kriterien für die Projektphase Fertigstellung:

- a) Komfort der Benutzer unter verschiedenen Bedingungen wie Dunkelheit und Schlechtwetter

- b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen
- c) Griffigkeit des Straßenbelags

5. Kriterien für die erste Betriebsphase:

Tatsächliche Nutzungsmuster

Ein in einer Phase durchgeführtes Sicherheitsaudit kann die erneute Heranziehung der Kriterien für eine vorangegangene Phase erfordern.

ANHANG III**Behandlung gefährlicher Straßenabschnitte, Sicherheitsmanagement im Straßennetz
und Sicherheitsüberprüfung****1. Kriterien für die Ermittlung von gefährlichen Straßenabschnitten**

Bei der Ermittlung von gefährlichen Straßenabschnitten (Unfallschwerpunkten) ist mindestens die Zahl der schweren oder tödlichen Unfälle zu berücksichtigen, die sich in den vergangenen Jahren je Einheit der Straßenlänge, bei Kreuzungen und Einmündungen je Standort, ereignet haben.

2. Kriterien für die Ermittlung der Straßenabschnitte, die im Rahmen des Sicherheitsmanagements eingehender zu untersuchen sind:

- a) Für einen Abschnitt einer bestimmten Straßenkategorie mit Vorbildcharakter sind Referenz-Unfallkostensätze, ausgedrückt als Kosten je Kilometer, zu errechnen.
- b) Für jeden Abschnitt einer Straße einer bestimmten Kategorie ist das Unfallkostensenkungspotenzial je Kilometer zu errechnen, d. h. die Differenz von tatsächlichen Unfallkosten je Kilometer und dem Referenzsatz.

3. Inhalt des Berichts der Sicherheitsinspektoren:

- a) Begrenzung des Straßenabschnitts
- b) Verweis auf einen eventuellen früheren Bericht über denselben Straßenabschnitt
- c) Analyse der Unfallberichte
- d) Zahl der in den vergangenen drei Jahren bei Unfällen schwer verletzten oder getöteten Personen
- e) Zur Durchführung innerhalb eines Jahres empfohlene Abhilfemaßnahmen wie:
 - Beseitigung von neben der Straße befindlichen feststehenden Hindernissen oder Bau von Schutzeinrichtungen
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überwachung ihrer Einhaltung
 - Verbesserung der Sichtverhältnisse unter verschiedenen Wetter- und Lichtverhältnissen
 - Verbesserung der Sicherheit von Straßenausrüstung wie Leiteinrichtungen
 - Verbesserung der Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen (einschließlich Einbau von Vibrationsstreifen) und Verkehrszeichen
 - Schutz vor Steinschlag
 - Verbesserung der Griffigkeit des Fahrbahnbelags

f) Zur Durchführung innerhalb von mehr als einem Jahr empfohlene Abhilfemaßnahmen wie:

- Neugestaltung der Leiteinrichtungen
- Einbau von Mittelleitplanken
- Schaffung von Überholmöglichkeiten
- Verbesserung der Gestaltung von Kreuzungen, Einmündungen und schienengleichen Bahnübergängen
- Trassenverbesserung
- Verbreiterung der Straße, Bau von Standstreifen
- Installierung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage
- Beseitigung von möglichen Konflikten mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern
- Ausbau der Straße auf heutigen Standard
- Einbau eines neuen oder anderen Straßenbelags

ANHANG IV

Angaben in Unfallberichten

Unfallberichte müssen folgende Angaben enthalten:

- 1) Genaue Lage des Unfallortes
- 2) Bilder und Skizzen des Unfallortes
- 3) Datum und Uhrzeit des Unfalls
- 4) Angaben über die Straße wie Umgebung, Straßenkategorie, Art der Kreuzung oder Einmündung und vorhandene Verkehrszeichen, Anzahl der Fahrstreifen, Straßenmarkierung., Straßenbelag, Licht- und Wetterverhältnisse, zulässige Geschwindigkeit, Hindernisse neben der Straße
- 5) Angaben zur Schwere des Unfalls, Anzahl der Toten, der ins Krankenhaus eingelieferten Verletzten und der Leichtverletzten. Als Verkehrstote werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen an den Folgen eines Verkehrsunfalls sterben, als ins Krankenhaus eingelieferte Verkehrsunfallopfer werden alle Personen gezählt, die wegen eines Verkehrsunfalls mindestens 24 Stunden im Krankenhaus verbringen.
- 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, Zulassungsland, eventuell Sicherheitsausrüstung)
- 8) Angaben zum Unfall selbst (Unfallart, Kollisionsart, Fahrzeugbewegung, Manöver des Fahrers)

FINANZBOGEN**1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS****2. ABM/ABB-RAHMEN**

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

Landverkehr – Sicherheit des Straßenverkehrs

3. HAUSHALTSLINIEN**3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:****3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:****3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen):**

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	NOA	NGM ₁₉				
BGUE-B2006-06.010211.00.03. C1-TREN.PMO	NOA	NGM ₁₉	nein	nein	nein	Nr. 5

¹⁹

Nichtgetrennte Mittel

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folge jahre	Insgesamt
------------------	------------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	------------------------------	-----------

Operative Ausgaben²⁰

Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1.	a							
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b							

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben²¹

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungsermächtigungen		a+c							
Zahlungsermächtigungen		b+c							

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben²²

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d							
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d +e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d +e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

²⁰ Ausgaben, die nicht unter Kapitel XX 01 des betreffenden Titels xx fallen.

²¹ Ausgaben, die unter Artikel XX 01 04 des Titels xx fallen.

²² Ausgaben, die unter Kapitel XX 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierende Instanzen		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folge jahre	Insgesamt
nein	f	0	0	0	0	0	0	0
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d +e +f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung²³ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme							
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²⁴		
	a) Einnahmen nominal									
	b) Veränderung	Δ								

²³

Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

²⁴

Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

4.2. Personalbedarf in Vollzeitäquivalenten (Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt	0	0	0	0	0	0

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Berichte über die Durchführung der Richtlinie und über ihre Auswirkungen auf die Unfallzahlen werden von den Mitgliedstaaten regelmäßig an die Kommission übermittelt. Mindestanforderungen an die in der Richtlinie vorgesehenen Leitlinien werden endgültig festgelegt.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):²⁵ ***Zentrale Verwaltung***

- direkt durch die Kommission
- indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
 - Exekutivagenturen
 - die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
 - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

 Geteilte oder dezentrale Verwaltung

- mit Mitgliedstaaten
- mit Drittländern

 Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

Bemerkungen:

²⁵

Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter "Bemerkungen" zu erläutern.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Entfällt.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Entfällt.

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN
8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Ergebnisse (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT			
			Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten								
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ... ²⁶ Senkung der Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen der EU			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Maßnahme 1 Ausschuss für das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur	Mindestanforderungen an die Leitlinien	0,0217 Zweite Ausschusssitzung 700€x 31 (25 Mitgliedsstaaten + BG, RO, CH, NO, HR, TR)																
Ziel n insgesamt			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
GESAMTKOSTEN			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²⁸		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ²⁹		0	0	0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0	0	0

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

²⁷ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁸ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁹ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nr. und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgej ahre	INSGE SAMT
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)	0	0	0	0	0	0	0
Exekutivagenturen ³⁰	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige technische und administrative Unterstützung	0	0	0	0	0	0	0
- <i>intra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
- <i>extra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
Technische und administrative Unterstützung insgesamt	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgej ahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0	0	0	0	0	0

30

Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge jahre	INSGE SAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0
01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ³¹	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
01 02 11 05 - Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

³¹

Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*