Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 18. Mai 2018
(OR. en)

9040/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0129 (COD)

TRANS 208
IA 136

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 274 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 274 final.

Anl.: COM(2018) 274 final

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Straßenverkehrssicherheit in der EU hat sich in den letzten Jahrzehnten dank der Maßnahmen auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene erheblich verbessert. Zwischen 2001 und 2010 ging die Zahl der Verkehrstoten in der EU um 43 % und von 2010 bis 2016 um weitere 19 % zurück. Im Jahr 2016 verloren 25 620 Menschen ihr Leben auf den Straßen in der EU, das sind 510 weniger als 2015 und fast 5900 weniger als im Jahr 2010.

Obwohl in einigen Mitgliedstaaten weiterhin jedes Jahr erhebliche Fortschritte erzielt werden, stagnierte in den letzten Jahren EU-weit die Zahl der Verkehrstoten. Die Akteure im Bereich der Straßenverkehrssicherheit haben auf die Verlangsamung mit erneutem Engagement reagiert, wie es die EU-Verkehrsminister in der Erklärung von Valletta vom März 2017[1] zur Straßenverkehrssicherheit zum Ausdruck gebracht haben.

Getragen von diesen politischen Impulsen schlägt die Kommission parallel zu dieser Initiative auch einen Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2020-2030 vor, der besser auf die bekannten Herausforderungen und die Veränderungen der Mobilität ausgerichtet ist, die sich aus gesellschaftlichen Trends (z. B. mehr Radfahrer und Fußgänger, alternde Gesellschaft) und den technologischen Entwicklungen ergeben. Der vorgeschlagene Rahmen folgt dem „Safe System"-Ansatz. Dieser Ansatz beruht auf dem Grundsatz, dass der Mensch weiterhin Fehler machen kann und wird und dass es in der gemeinsamen Verantwortung der Akteure auf allen Ebenen liegt, zu gewährleisten, dass Straßenverkehrsunfälle nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Nach dem „Safe System"-Ansatz muss die Sicherheit aller Teile des Systems verbessert werden – Straßen und Straßenränder, Geschwindigkeiten, Fahrzeuge und Straßennutzung, sodass bei Ausfall eines Teils die Betroffenen weiterhin durch andere Teile geschützt werden.

Die Straßeninfrastruktur wird nach wie vor ein sehr wichtiger Teil des neuen Konzepts sein. Durch gut konzipierte und ordnungsgemäß instandgehaltene Straßen kann die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen verringert werden, während durch „fahrfehlerverzeihende" Straßen (Straßen, die in intelligenter Weise ausgelegt sind, um zu gewährleisten, dass Fahrfehler nicht sofort schwerwiegende Folgen haben) die Schwere der Unfälle vermindert werden kann.

Die Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur[2] (im Folgenden „Sicherheitsmanagement-Richtlinie") wurde 2008 verabschiedet, um sicherzustellen, dass die Straßenverkehrssicherheit in allen Planungs-, Bau- und Betriebsphasen der Straßeninfrastruktur an vorderster Stelle steht. Allerdings wurde die Richtlinie von den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich umgesetzt, wobei viele leistungsstarke Länder über die Anforderungen der Richtlinie hinausgehen, während andere Länder hinterherhinken.

Das allgemeine Ziel der vorgeschlagenen Initiative besteht darin, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im EU-Straßennetz zu verringern, indem das Sicherheitsniveau der Straßeninfrastrukturen verbessert wird. Zu den spezifischen Zielen zählen:

---

1 http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/de/pdf.

2 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).

– Verbesserung der Weiterverfolgung der Ergebnisse der Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur;

– Förderung der Harmonisierung und des Wissensaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten über diese Verfahren und Anforderungen;

– Schutz verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer;

– verbesserte Einführung neuer Technologien; und

– Förderung eines gleichbleibend hohen Niveaus der Straßenverkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten unter effizienter Nutzung der begrenzten Finanzmittel.

Mit der überarbeiteten Richtlinie sollen diese Ziele erreicht werden, indem folgende wesentliche Änderungen eingeführt werden:

– Verpflichtung zur Transparenz und zur Weiterverfolgung der Verfahren für das Sicherheitsmanagement der Infrastruktur;

– Einführung einer netzweiten Straßenbewertung, eines systematischen und proaktiven Risikoabbildungsverfahrens zur Bewertung der „eingebauten“ oder inhärenten Sicherheit von Straßen in der gesamten EU;

– Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) hinaus auf Autobahnen und Fernstraßen außerhalb des Netzes sowie alle Straßen außerhalb von Stadtgebieten, deren Bau ganz oder teilweise mit EU-Mitteln finanziert wird;

– Festlegung von Mindeststandards für Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen, um die Einführung kooperativer, vernetzter und automatisierter Mobilitätsysteme zu erleichtern; und

– Verpflichtung, in allen Verfahren für das Sicherheitsmanagement von Straßen verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer systematisch zu berücksichtigen.

• **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Mit der Initiative sollen die Mängel der Richtlinie 2008/96/EG behoben werden.

Die Initiative ist eng mit dem Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen[3] und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern[4] verknüpft. Der Vorschlag zielt darauf ab, die Vorschriften zur Fahrzeugsicherheit durch zusätzliche Sicherheitsmerkmale, einschließlich aktiver Sicherheitssysteme zur Verhütung von Unfällen, und Funktionen zum Schutz verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer zu verbessern. Die beiden Initiativen sind insofern miteinander verknüpft, als die Fahrzeugtechnik sich mitunter auf die Infrastruktur stützt (z. B. sichtbare Fahrbahnmarkierungen zur Unterstützung des Spurhalteassistenten).

---

[3] Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009).

[4] Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern (ABl. L 35 vom 4.2.2009).

Was die technologische Entwicklung betrifft, so ist der Vorschlag auch eng mit Initiativen verbunden, die Teil der Strategie der Kommission für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)[5] sind.

All diese Initiativen sind als Teil eines breiten Maßnahmenpakets zu sehen, das sich mit der Sicherheit im Straßenverkehr aus der „Safe System"-Perspektive befasst.

Das Verhältnis zwischen der Sicherheitsmanagement-Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (die „Tunnelrichtlinie") wurde im Rahmen der Effizienz und Vereinfachung der Rechtsvorschriften bewertet.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag ist in der Fokussierung der Juncker-Kommission auf ein Europa verankert, das schützt, stärkt und verteidigt. Er ist Teil der Anstrengungen der Kommission, den Europäern die EU näher zu bringen, indem sie ihrem Schutz Vorrang einräumt. Er trägt ferner zur Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte bei, die besagt „Jede Person hat das Recht auf Zugang zu wesentlichen Dienstleistungen wie Verkehr".

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs „Verkehr" aus dem Jahr 2011[6] sowie den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020[7] und ist Teil des neuen EU-Rahmens für die Straßenverkehrssicherheit 2020-2030. Er steht zudem im Einklang mit den Anstrengungen der Kommission zur Einführung vernetzter, kooperativer und automatisierter Mobilitätslösungen, insbesondere der [CCAM-Mitteilung], und ist Teil des dritten Mobilitätspakets, das als Teil der Vorschläge für die Energieunion vorgestellt wird.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Im Bereich der Verkehrssicherheit hat die EU nach Artikel 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die geteilte Zuständigkeit. Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV, der die Grundlage für die Annahme von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, einschließlich der Straßenverkehrssicherheit, bildet. Da die Zuständigkeit geteilt wird, gelten Subsidiaritätserwägungen.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die negativen externen Effekte von Straßenverkehrsunfällen, einschließlich der Zahl der Verkehrstoten und der Verkehrsüberlastung, sind grenzüberschreitende Probleme, die nicht allein durch Maßnahmen auf nationaler oder lokaler Ebene gelöst werden können. Um in der gesamten EU ein hohes Sicherheitsniveau im Straßenverkehr zu erreichen und aufrechtzuerhalten, müssen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz gezielt harmonisierte

---

5 Mitteilung der Kommission „Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität" (COM/2016/0766 final).

6 Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" (KOM(2011) 144 endg.).

7 Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 (KOM(2010) 389 endg.).

Verfahren für das Straßensicherheitsmanagement auf der Grundlage eines angemessenen und verhältnismäßigen Regulierungsrahmens genutzt werden. Das erforderliche Maß an sicherer Mobilität auf den wichtigsten Komponenten des EU-Straßennetzes würde ohne ein Tätigwerden auf EU-Ebene nicht erreicht, da freiwillige Maßnahmen nicht von allen Mitgliedstaaten unterstützt werden.

Die Ex-post-Bewertung und die im Rahmen der Folgenabschätzung[8] durchgeführten Konsultationen haben bestätigt, dass die Richtlinie zu Ergebnissen geführt hat und weithin von den Mitgliedstaaten und Interessenträgern akzeptiert wird. Die Aktualisierung des Rahmens, um neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, und die Steigerung seiner Effizienz und Wirksamkeit ist daher eine logische Reaktion auf die vorstehenden Erwägungen.

Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs über das TEN-V-Netz hinaus wird verdeutlicht, dass die Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes von Verbindungsstraßen abhängig sind, die wichtige Wirtschaftszentren mit dem TEN-V-Netz verbinden. Viele Straßen, die nicht Teil des TEN-V-Netzes sind, sind für das Funktionieren des Straßenverkehrs in der EU insgesamt von großer Bedeutung und tragen erheblich zum nationalen und internationalen Verkehrsaufkommen bei. Das Sicherheitsniveau auf diesen Straßen kann erheblich geringer sein als auf den Straßen des TEN-V-Netzes selbst, auf denen sich nur 8 % der tödlichen Verkehrsunfälle in der EU ereignen.

Die Ex-post-Bewertung hat ergeben, dass die Mitgliedstaaten, die die Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur einige Zeit auf ihre nationalen Straßen angewandt haben, eine bessere Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit erzielt haben als Mitgliedstaaten, die dies nicht tun. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist im EU-Fernstraßennetz im Vergleich zum Anteil dieser Straßen am gesamten Straßennetz ein hoher Prozentsatz von Verkehrstoten zu verzeichnen (auf 15 % des Straßennetzes außerhalb städtischer Gebiete, gemessen in Straßenkilometern, entfallen rund 39 % aller Verkehrstoten in der EU). Ein koordiniertes Vorgehen der EU im Fernstraßennetz (einschließlich des nicht zu den TEN-V zählenden Teils) wird daher dazu beitragen, das mittelfristige Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren, und das langfristige Ziel, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe Null zu senken, zu erreichen.

Ohne ein Tätigwerden der EU würden die derzeitigen Unterschiede bei den nationalen Konzepten fortbestehen – viele Mitgliedstaaten, vor allem diejenigen mit höheren Zahlen von Verkehrstoten, würden ohne verbindliche EU-Vorschriften die Grundsätze der Richtlinie nicht systematisch anwenden. Dadurch bliebe die Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit in diesen Mitgliedstaaten weiterhin schlecht, was sich auch negativ auf die Straßenverkehrssicherheitsbilanz der EU insgesamt auswirken würde.

Der größte Vorteil der EU-Maßnahmen besteht in der Konvergenz im Hinblick auf höhere Standards der Infrastruktursicherheit in der gesamten EU, die mit der Initiative erreicht werden soll. Reisen sollte in der gesamten EU sicherer werden, indem Länder, deren Bilanz weniger gut ausfällt als die anderer Länder, von den Erfahrungen der fortgeschritteneren Länder profitieren. Dies dürfte wiederum zu einem besseren Funktionieren des Binnenmarktes beitragen, einen reibungsloseren und kohärenteren Personen- und Güterverkehr ermöglichen und das EU-Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts unterstützen.

---

[8] SWD(2018)175

Ohne Tätigwerden der EU gäbe es keinen EU-weit vergleichbaren Überblick über den Stand der Straßenverkehrssicherheit auf den Fernstraßennetzen der Mitgliedstaaten und auch keine vergleichbare Möglichkeit, EU-Mittel vorrangig in den Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu lenken.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die in der Folgenabschätzung geprüften Politikoptionen weisen einen unterschiedlichen Grad an Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf die Erreichung der politischen Ziele auf. Zwar umfassen alle Politikoptionen bewährte Maßnahmen zur Lösung des Problems der Verkehrstoten und Schwerverletzten, doch war die weitreichendste politische Option am wenigsten verhältnismäßig. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf die Fernstraßennetze der Mitgliedstaaten ist verhältnismäßig, da sie bezogen auf die Länge relativ bescheidene 15 % des Straßennetzes abdeckt. Auf diese entfallen jedoch 39 % der Verkehrstoten in der EU.

Die Kosten für die Mitgliedstaaten sind im Vergleich zu den Vorteilen begrenzt, wobei die bevorzugte Politikoption dreimal weniger kostspielig und flexibler ist als die weitreichendste Option.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt die gleiche Form haben.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Kommission hat die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung der bestehenden Richtlinie im Jahr 2015 veröffentlicht[9]. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

– die Richtlinie hat die Art des Denkens und des Umgangs mit dem Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrssicherheit verändert;

– sie hat zur Nutzung der Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ermutigt, die nun in allen Mitgliedstaaten gelten und sich auf ein Mindestmaß an verbindlichen EU-Vorschriften für die Verwaltung der Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) stützen;

– sie bietet eine „gemeinsame Sprache“ für die Durchführung von Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit; und

– auf nationaler Ebene hat sie einen normativen und operationellen Prozess ausgelöst, der sich ohne das Tätigwerden der EU nicht so umfassend verbreitet hätte.

Andererseits scheint die Richtlinie keinen Anreiz zur Ausweitung des Austauschs bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten geboten zu haben. Darüber hinaus beschränkt sich der Anwendungsbereich der Richtlinie auf TEN-V-Straßen, zumeist Autobahnen, auf denen sich nur etwa 8 % der tödlichen Verkehrsunfälle in der EU ereignen. Die meisten Mitgliedstaaten wenden jedoch auf freiwilliger Basis eines oder mehrere der in der Richtlinie

[9] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmnt.pdf.

vorgesehenen Verfahren für die Straßenverkehrssicherheit auf nicht zum TEN-V-Netz zählenden Teilen ihrer Straßennetze an.

Die Bewertung hat nicht den Nachweis erbracht, dass die Sicherheit von Straßentunneln im TEN-V-Netz durch die Zusammenführung der Richtlinie mit der Tunnelrichtlinie weiter verbessert würde.

- **Konsultation der Interessenträger**

Bei der Ausarbeitung der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag hat die Kommission eine Reihe von Konsultationen der Interessenträger durchgeführt. Einige davon waren Teil der Folgenabschätzungsstudie, die von einem externen Auftragnehmer (COWI) durchgeführt wurde. Folgende Konsultationstätigkeiten wurden durchgeführt:

- Konferenz der Interessenträger, organisiert von der Kommission im März 2017 in Valletta, Malta;
- Sitzung mit den wichtigsten Interessenträgern;
- eine gezielte Umfrage unter den Interessenträgern (durchgeführt von COWI);
- Einzelgespräche mit ausgewählten Interessenträgern (durchgeführt von COWI);
- eine öffentliche Konsultation vom 14. Juni bis 10. September 2017; und
- Sitzungen des Ausschusses für die Sicherheit von Tunneln und des Ausschusses für das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur.

Eine große Mehrheit der Befragten vertrat die Auffassung, dass der derzeitige EU-Rechtsrahmen sowohl für das Infrastruktursicherheitsmanagement als auch für die Sicherheit von Tunneln dem Problem der Straßenverkehrssicherheit größtenteils oder weitgehend gerecht wird. Sie wiesen jedoch insbesondere auf folgende Aspekte des derzeitigen Rechtsrahmens hin: mangelnde Harmonisierung, fehlende gemeinsame Nutzung von Informationen und begrenzter Anwendungsbereich.

Auf der Konferenz der Interessenträger in Malta vom März 2017 empfahlen die Interessenträger der Kommission, die Sicherheitsmanagement-Richtlinie zu überarbeiten, um den Schwerpunkt stärker auf die gemessenen Ergebnisse und weniger auf den Input zu legen, zusätzlich zur Überprüfung der Programmziele (für TEN-V) und der Finanzierungsinstrumente.

Insgesamt herrschte praktisch Einvernehmen darüber, dass Verbesserungen im Hinblick auf die Instandhaltung und Reparatur bestehender Straßen, die Sicherheitsmerkmale bestehender Straßen und den Schutz verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer erforderlich sind. Bei der Frage, ob Verbesserungen der Qualität von Straßenmobiliar (z. B. Sicherheitsbarrieren) und der Sichtbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen erforderlich sind, waren die Meinungen geteilt. Eine deutliche Mehrheit der Befragten hielt jedoch Verbesserungen nach wie vor für erforderlich. Es herrschte breite Übereinstimmung darüber, dass es gemeinsame EU-Leistungsanforderungen für die Sichtbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen geben sollte.

Die öffentliche Konsultation ergab ferner, dass in der gesamten EU vergleichbare Methoden zur Messung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur angewandt werden sollten.

Was die Bereitschaft zur Einführung einer kooperativen, vernetzten und autonomen Mobilität betrifft, gingen die Ansichten darüber, ob die physische Infrastruktur an die Bedürfnisse von Fahrzeugen mit hohem Automatisierungsgrad angepasst werden muss oder ob die Fahrzeuge weiterentwickelt werden müssen, damit sie sich an die vorhandene Infrastruktur anpassen können, auseinander. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass eine gewisse Harmonisierung der physischen Infrastruktur erforderlich sein wird, um einen reibungslosen Übergang zu einem höheren Automatisierungsgrad zu ermöglichen und sicherzustellen, dass automatisierte Fahrzeuge sicher im gemischten Verkehr betrieben werden. Dieser Schluss wird durch einen aktuellen Bericht der TM 2.0 Task Force on Road Automation[10] (die sich aus Vertretern von Behörden, Dienstleistern, Lieferanten, Herstellern und Forschern zusammensetzt) untermauert.

Die Anmerkungen zu den Bedürfnissen verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer haben deutlich gemacht, wie schwierig es ist, einzelne Maßnahmen für bestimmte Arten verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer vorzuschreiben. Insgesamt ist es nach Ansicht der Kommission vorzuziehen, keine spezifischen Maßnahmen zu erlassen, sondern vielmehr eine allgemeine Anforderung vorzuschreiben, damit Verfahren für das Sicherheitsmanagement von Straßen den Bedürfnissen aller Gruppen verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer Rechnung tragen, und die für die örtlichen Gegebenheiten jeweils am besten geeignete Lösung zu finden.

Hinsichtlich einer möglichen Ausweitung des Anwendungsbereichs der Rechtsvorschriften über das TEN-V hinaus gingen die Meinungen auseinander. Private Unternehmen und NRO vertreten eher die Auffassung, dass der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften alle Straßen oder alle Hauptverkehrsstraßen und Nationalstraßen abdecken sollte, während Behörden eher der Ansicht waren, der Anwendungsbereich sollte das TEN-V abdecken. Eine Reihe von Teilnehmern an der gezielten Umfrage unter den Interessenträgern wies darauf hin, dass die Mitgliedstaaten aus Gründen der Subsidiarität hinsichtlich der Ausweitung auf nicht zum TEN-V gehörende Straßen zurückhaltend seien. Ein Mitgliedstaat merkte an, dass es abgesehen von der Subsidiaritätsfrage vorzuziehen sei, den Anwendungsbereich der Richtlinien nicht (über das TEN-V hinaus) auszuweiten, um die Möglichkeit beizubehalten, die Konzepte und Bestimmungen an die Besonderheiten der Netze und ihrer Manager anzupassen. Die Befragten erkannten jedoch auch das große Potenzial zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten an, da die meisten tödlichen Unfälle sich außerhalb des TEN-V ereignen.

Der Europäische Rat für Verkehrssicherheit machte geltend, dass der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften auf alle Autobahnen, alle von der EU (ko)finanzierten Straßen und alle wichtigen Landstraßen und innerstädtischen Straßen ausgeweitet werden sollte. Dies ist erforderlich angesichts des neuen Ziels, den Schwerpunkt auf die Verringerung der Zahl der Schwerverletzten und der Todesfälle zu legen (da ein größerer Anteil der Unfälle mit Verletzten sich in städtischen Gebieten ereignet), und aufgrund der Tatsache, dass die Verkehrsteilnehmer Anspruch auf ein gleiches Maß an Sicherheit auf allen Straßen haben sollten.

Insgesamt ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass eine begrenzte Ausweitung über das transeuropäische Verkehrsnetz hinaus auf Fernstraßen, auf denen sich wesentlich mehr tödliche Verkehrsunfälle ereignen, ohne dass den Mitgliedstaaten unverhältnismäßig hohe Arbeitsbelastung und Kosten auferlegt werden, gerechtfertigt und verhältnismäßig ist.

[10] http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission hat externe Sachverständige einbezogen durch einen Vertrag über eine Unterstützungsstudie mit einem Konsortium unter Leitung von Ecorys, dem Experten von COWI und SWOV angehörten, die im September 2016 eingeleitet wurde. Die Ergebnisse des Berichts über die Folgenabschätzung stützen sich auf den Abschlussbericht im Rahmen dieses Vertrags.

Darüber hinaus wurde ein externer Sachverständiger (Professor George Yannis von der National Technical University of Athens) unter Vertrag genommen, um eine ergänzende Analyse, eine wissenschaftliche Überprüfung und eine zusätzliche Validierung durchzuführen.

Eine nicht erschöpfende Liste externer Studien, die in die Abfassung des Folgenabschätzungsberichts einflossen, ist den Anhängen des Berichts zu entnehmen. Insgesamt wurden zahlreiche, umfassende und für die verschiedenen Interessenträger repräsentative Quellen herangezogen.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Der Ausschuss gab Empfehlungen ab und forderte eine bessere Begründung und Präzisierung insbesondere in Bezug auf:

– den erwarteten Beitrag der Initiative im Rahmen des umfassenden „Safe System"-Ansatzes für die Straßenverkehrssicherheit sowie ihres Verhältnisses zu und ihrer Komplementarität mit der parallel dazu konzipierten Initiative betreffend die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und den Schutz von Fußgängern;

– die Verhältnismäßigkeit der bevorzugten Option, insbesondere in Bezug auf finanzielle Einschränkungen; und

– die Notwendigkeit einiger Schlussfolgerungen aus den Bewertungen der bestehenden Richtlinie und der Tunnelrichtlinie sowie die Frage, wie Durchsetzungsaspekte zu regeln sind.

Die Anmerkungen wurden in der überarbeiteten Folgenabschätzung berücksichtigt. Sie enthalten weitere Erläuterungen, wie Anhang I des Folgenabschätzungsberichts zu entnehmen ist. Neben anderen Anpassungen wurden zur Behandlung der oben aufgeführten Fragen die folgenden Änderungen vorgenommen:

– Die Erläuterungen zum „Safe System"-Ansatz, der Beitrag einzelner Initiativen, die Beziehung zur parallel konzipierten Initiative betreffend die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und den Schutz von Fußgängern und ihre jeweiligen Beiträge zum allgemeinen Ziel wurden hinzugefügt.

– Die fehlende Finanzierung wurde als eine Ursache des Problems angesehen und ein spezifisches Ziel wurde ausgeweitet, um den finanziellen Zwängen Rechnung zu tragen. Die Kosten für die Einhaltung der Vorschriften wurden für jeden Mitgliedstaaten bis 2030 berücksichtigt.

– Weitere Einzelheiten zu den Ergebnissen der Ex-post-Bewertung wurden hinzugefügt. Der vorgeschlagene Ansatz zur Gewährleistung der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften wurde ebenfalls erläutert.

Mögliche Maßnahmen wurden zu sechs unterschiedlich ambitionierten Politikoptionen (PO) kombiniert. Die Politikoptionen, die das politische Handeln auf das TEN-V (Politikoptionen 1-3) begrenzen, und die Politikoptionen, die den Anwendungsbereich über das TEN-V hinaus ausdehnen (Politikoptionen A-C), wurden getrennt bewertet. Da die Maßnahmen für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur einander ergänzen, handelt es sich bei den Optionen 1 bis 3 um Alternativen, die aber schrittweise aufeinander aufbauen. Ebenso handelt es sich bei den Politikoptionen, die die politischen Maßnahmen über das TEN-V hinaus ausweiten, um Alternativen, die aber aufeinander aufbauen.

Die PO1 umfasst minimale Änderungen zu minimalen Kosten unter Berücksichtigung künftiger technologischer Entwicklungen und schlägt begrenzte Änderungen der Rechtsvorschriften vor, die relativ einfach und schnell umzusetzen sind. Dazu gehören nichtlegislative, „weiche“ Maßnahmen wie die Förderung des Austauschs von Wissen und bewährten Verfahren, um die Wirksamkeit der bereits in der bestehenden Richtlinie vorgesehenen Managementverfahren zu fördern. Mit dieser Politikoption werden auch Legislativmaßnahmen zur Verbesserung der Transparenz der Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur sowie eine klare Verpflichtung eingeführt, bei entsprechenden Verfahren den Schwerpunkt auf die Bewertung der Sicherheit verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer zu legen. Schließlich wird mit der Richtlinie eine bessere Schnittstelle zwischen der Sicherheitsmanagement-Richtlinie und der Tunnelrichtlinie geschaffen, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf Übergangsflächen zwischen Straßen und Tunneln liegt sowie auf gemeinsamen Kontrollen dieser Bereiche, an denen sowohl Straßen- als auch Tunnelsicherheitspersonal beteiligt ist.

Die PO2 geht weiter, indem Elemente aus dem „Safe System“-Ansatz einbezogen werden. Eingeführt wird ein neues Verfahren, die netzweite Straßenbewertung, für eine(n) regelmäßige(n) Bewertung und Vergleich der eingebauten Sicherheit des Straßennetzes, um proaktiv Straßenabschnitte zu ermitteln, auf denen weitere Überprüfungen und Maßnahmen erforderlich sind. Außerdem werden allgemeine Leistungsanforderungen für bestimmte Straßeninfrastrukturkomponenten eingeführt, um eine kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität zu erleichtern. Ferner soll der Mangel an konsistenten und vergleichbaren Daten zum Sicherheitsniveau des EU-Straßennetzes behoben werden. Der PO2 liegt das Leitprinzip zugrunde, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet wären, die Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ordnungsgemäß durchzuführen und weiterzuverfolgen, um ein breites Spektrum potenzieller Gefahren für die Straßeninfrastruktur zu ermitteln. Die Mitgliedstaaten würden jedoch weiterhin über Flexibilität bei der Festlegung des erforderlichen Sicherheitsniveaus der Straßeninfrastruktur verfügen. Die Wahl geeigneter technischer Lösungen würde bei den Mitgliedstaaten verbleiben, wobei durch die EU-Rechtsvorschriften lediglich allgemeine Leistungsanforderungen festgelegt würden, um die reibungslose Einführung der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität zu unterstützen (z. B. Lesbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen).

Bei der PO3 werden ein Mindestsicherheitsniveau, das auf TEN-V-Straßen erreicht werden muss, und Mindestanforderungen für die Leistung von Straßenmobiliar festgelegt. Dies ist ein ergebnisorientierter Ansatz, der dazu dienen kann, ein einheitliches Mindestsicherheitsniveau im gesamten TEN-V-Netz zu erreichen. Das erforderliche zu erreichende Mindestsicherheitsniveau würde auf EU-Ebene festgelegt. Die Mitgliedstaaten würden jedoch weiterhin über Flexibilität bei der Wahl der Maßnahmen für die Sicherheit der Straßeninfrastruktur verfügen.

Im Gegensatz zu PO1 bis 3 geht es bei den PO A, B und C um die Ausweitung der Verfahren der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur über das TEN-V hinaus. Die Ausweitung ist auf die Hauptverkehrs- oder Nationalstraßen beschränkt, die in der Regel dem Fernstraßennetz der Mitgliedstaaten entsprechen.

Die PO A umfasst eine einzige Rechtsvorschrift, in der festgelegt wird, dass für jedes ganz oder teilweise aus EU-Mitteln finanzierte Straßenprojekt im nationalen Straßennetz die in der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vorgeschriebenen Verfahren gelten müssen.

Durch die PO B soll sichergestellt werden, dass die bereits etablierten Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur auf ein größeres Straßennetz, insbesondere die Autobahnen und die verkehrsreichen Straßen der Fernstraßennetze der Mitgliedstaaten, angewandt werden. Bei dieser Politikoption handelt es sich um eine moderat ambitionierte verbindliche Ausweitung des Anwendungsbereichs der derzeitigen Sicherheitsmanagement-Richtlinie. Dies würde sich nur auf die Mitgliedstaaten auswirken, die die Anwendung dieser Verfahren noch nicht auf freiwilliger Basis ausgeweitet haben.

Ziel der PO C ist es, das Konzept des proaktiven, netzweiten Straßenverkehrssicherheitsmanagements auch auf die Fernstraßennetze der Mitgliedstaaten anzuwenden. Bei dieser Politikoption wird die Anwendung der überarbeiteten Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ambitionierter auf ein größeres Straßennetz (einschließlich Autobahnen und Fernverkehrsstraßen) über das TEN-V hinaus ausgeweitet.

In der Folgenabschätzung wurde eine Kombination der Politikoptionen 2 und C als bevorzugte Option ermittelt.

Durch diese Kombination könnten im Zeitraum 2020-2030 im Vergleich zum Basisszenario mehr als 3200 Menschenleben gerettet und mehr als 20 700 schwere Verletzungen vermieden werden (im Zeitraum 2020-2050 würden 14 650 Menschenleben gerettet und 97 502 schwere Verletzungen vermieden). Allein im Jahr 2030 würden die Straßeninfrastrukturmaßnahmen dazu führen, dass 562 Menschenleben gerettet und 3 675 schwere Verletzungen vermieden würden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Einklang mit dem Programm der Kommission zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) wurde die Möglichkeit der Verwaltungsvereinfachung insbesondere durch die Zusammenführung der Sicherheitsmanagement-Richtlinie und der Tunnelrichtlinie geprüft. In der Folgenabschätzung und der Konsultation der Interessenträger wurden keine Vorteile für die Straßenverkehrssicherheit ermittelt, die durch die Zusammenführung der Richtlinien zu erzielen wären. Da keine Verringerung des Verwaltungsaufwands ermittelt wurde, wurde eine solche Zusammenführung nicht als vorteilhaft oder wünschenswert angesehen.

Mit dem Vorschlag wird ein neues risikobasiertes und proaktives Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur – die netzweite Straßenbewertung – eingeführt, ohne dass sich die Zahl der Verfahren insgesamt erhöht. Erreicht wird dies durch die Integration der nützlichen Elemente aus dem früheren reaktiven Verfahren (insbesondere die Ermittlung von besonders unfallträchtigen Bereichen) in die Verfahren für den Betrieb von Straßen.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt, wenngleich die netzweite Straßenbewertung als Kriterium für die Ausrichtung der EU-Ausgaben dienen könnte.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

In der Folgenabschätzung wurden eine Reihe möglicher Fortschrittsindikatoren aufgeführt, die zur Überwachung der Fortschritte herangezogen werden könnten. Ein unangemessener Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten durch den Vorschlag wird dadurch vermieden, dass die Berichtspflichten auf den Schlüsselindikator – die Sicherheitseinstufung der von den Verfahren betroffenen Straßen – begrenzt werden.

Um die Folgen der Rechtsvorschriften beurteilen zu können, müsste außerdem eine eingehende Bewertung vorgenommen werden, sobald alle Änderungen in die Praxis umgesetzt worden sind. Der geeignete Zeitrahmen für eine solche Bewertung wird festgelegt, sobald der neue Rahmen vollständig anwendbar ist.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Angesichts des Umfangs des Vorschlags und der Tatsache, dass er lediglich eine Änderung der Richtlinie 2008/96/EG betrifft, die in allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt worden ist, erscheint es nicht gerechtfertigt oder verhältnismäßig, weitere erläuternde Dokumente zu verlangen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 Absatz 1 wird dahin gehend geändert, dass Verweise auf ein neues und ein umbenanntes Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur aufgenommen werden („netzweite Straßenbewertung“ bzw. „Straßensicherheitsüberprüfung“).

Artikel 1 Absatz 2 wird geändert, um dem erweiterten Anwendungsbereich der Richtlinie Rechnung zu tragen, indem nicht zum TEN-V-Netz zählende Autobahnen und Fernstraßen in den Anwendungsbereich aufgenommen werden, um die verbindliche Anwendung der Richtlinie auf die stark befahrenen Straßen auszudehnen, die wichtige Städte und Regionen miteinander verbinden.

Artikel 1 Absatz 3 wird geändert, um die Anwendung der Richtlinie auf jedes Infrastrukturprojekt außerhalb städtischer Gebiete, das unter Verwendung von Unionsmitteln fertiggestellt wird, verbindlich vorzuschreiben, damit sichergestellt ist, dass Unionsmittel nicht zum Bau potenziell unsicherer Straßen verwendet werden.

Artikel 2 Absatz 1 wird geändert im Hinblick auf eine aktualisierte Begriffsbestimmung des „transeuropäischen Straßennetzes“ im Sinne der Begriffsbestimmung in der Verordnung (EU)

Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Mit Artikel 2 Absätze 2a und 2b werden die Begriffsbestimmungen von „Autobahn“ und „Fernstraßen“ eingefügt, die aufgrund des erweiterten Anwendungsbereichs der Rechtsvorschriften erforderlich sind.

Artikel 2 Absatz 2c wird im Hinblick auf eine Begriffsbestimmung für die „netzweite Straßenbewertung“ eingefügt, ein neues risikobasiertes, proaktives Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (das das derzeitige reaktive Verfahren für „Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes“ nach Artikel 5 ersetzt).

Artikel 2 Absatz 5 wird gestrichen, da die Methode zur „Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit“ in das neue Verfahren zur netzweiten Straßenbewertung und in Straßensicherheitsüberprüfungen integriert wird.

Artikel 2 Absatz 7 wird durch eine aktualisierte Begriffsbestimmung der „Straßensicherheitsüberprüfung“ geändert, um den zielgerichteten Charakter dieses Verfahrens zu präzisieren und es von dem neuen Verfahren der „netzweiten Straßenbewertung“ abzugrenzen.

Artikel 2 Absatz 10 wird eingefügt, um eine Begriffsbestimmung der „verletzungsgefährdeten Verkehrsteilnehmer“ zu schaffen, die in Bezug auf tödliche bzw. schwere Verletzungen im Straßenverkehr überrepräsentiert sind und daher bei der Anwendung der Richtlinie besonders im Fokus stehen müssen.

Artikel 5 wird überarbeitet, um das derzeitige, reaktive „Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes“ durch ein neues, risikobasiertes und proaktives Verfahren zur „netzweiten Straßenbewertung“ zu ersetzen. Bei einer netzweiten Straßenbewertung handelt es sich um eine risikobasierte proaktive Bewertung aller Straßen innerhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie, um die eingebaute oder inhärente Sicherheit der bestehenden Straßeninfrastruktur zu bewerten und zu vergleichen und so vorrangige Bereiche für weitere Überprüfungen und Maßnahmen zu ermitteln und die Infrastrukturkomponente des „Safe System“-Ansatzes zu stärken. Bei diesem neuen Verfahren werden die vorliegenden Unfalldaten und bereits ermittelte Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit berücksichtigt. Außerdem werden systematisch und proaktiv die Risiken der Straßeninfrastruktur bewertet, beispielsweise ihre geometrischen Merkmale, das Vorhandensein von Kreuzungen und Bahnübergängen, das Vorhandensein von Hindernissen am Straßenrand und die Verfügbarkeit angemessener Rückhaltesysteme. Dadurch wird ein starker Anreiz geboten, die Ergebnisse weiterzuverfolgen und zielgerichtet in den besonders risikoreichen Abschnitten zu investieren.

Artikel 6 Absatz 1 wird dahin gehend geändert, dass die Ermittlung der Straßenabschnitte für Straßensicherheitsüberprüfungen mit den Ergebnissen der gemäß Artikel 5 durchgeführten netzweiten Straßenbewertung verknüpft wird.

Artikel 6 Absatz 3 wird überarbeitet, um gemeinsame Straßensicherheitsüberprüfungen in den Übergangsbereichen zwischen den von dieser Richtlinie erfassten Straßen und den unter die Richtlinie 2004/54/EG fallenden Straßentunneln vorzuschreiben. Durch diese Bestimmung soll eine bessere Zusammenarbeit zwischen den für die Straßenverkehrssicherheit und die

Tunnelsicherheit zuständigen Stellen gewährleistet werden, da diese Übergangsbereiche allgemein die unfallträchtigsten Bereiche von Straßentunneln sind.

Artikel 6a wird mit Blick auf eine angemessene Weiterverfolgung aller in der Sicherheitsmanagement-Richtlinie festgelegten Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßeninfrastruktur eingefügt. Die mangelnde Weiterverfolgung ist einer der größten bei der Bewertung der Sicherheitsmanagement-Richtlinie und in der Folgenabschätzung festgestellten Schwachpunkte. Diese Bestimmung wird insbesondere erfordern, dass jede Entscheidung über die Weiterverfolgung einer Empfehlung nach einer Straßensicherheitsüberprüfung gerechtfertigt und ordnungsgemäß begründet ist.

Artikel 6b wird im Hinblick auf den Schutz verletzungsgefährdeter Verkehrsteilnehmer eingefügt. Die Notwendigkeit, verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer besser zu schützen, wurde bei der Vorbereitung der Folgenabschätzung, insbesondere von den einschlägigen Interessenträgern, hervorgehoben. In diesem Artikel wird festgelegt, dass bei jedem Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßeninfrastruktur die Lage der verletzungsgefährdeten Verkehrsteilnehmer gesondert bewertet wird.

Artikel 6c wird eingefügt, um vorzuschreiben, dass Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen so angewendet und instand gehalten werden, dass sie zuverlässig erkannt werden können. Damit soll gewährleistet werden, dass die Verkehrsteilnehmer auf der gesamten Fahrt kohärente Markierungen und Zeichen vorfinden, der Aufbau vernetzter und autonomer Mobilitätssysteme unterstützt sowie sichergestellt wird, dass den Anforderungen aufgrund einer alternden Bevölkerung Rechnung getragen wird, indem Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen leicht zu erkennen sind.

Artikel 11a wird eingefügt, um die Berichtspflichten für Mitgliedstaaten über Anwendung und Ergebnisse der Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur festzuschreiben. Er schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Straßennetze entsprechend dem in netzweiten Straßenbewertungen ermittelten Risikograd einstufen müssen. Die geltende Richtlinie enthält keine Berichtspflichten, weshalb die EU-weite Überwachung der Fortschritte, Leistungsvergleiche und Folgemaßnahmen sehr schwierig ist. Die Berichtspflichten sind von wesentlicher Bedeutung, um zu gewährleisten, dass die eingebaute Sicherheit des Straßennetzes gemessen und den Verkehrsteilnehmern kommuniziert werden kann und die tendenzielle Konvergenz bei der Straßenverkehrssicherheit in der EU beschleunigt wird.

In Anhang II werden neue Anforderungen aufgenommen, um sicherzustellen, dass bei der Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits den Bedürfnissen verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer Rechnung getragen wird.

Ein neuer Anhang IIa wird eingefügt, in dem die Elemente der Straßensicherheitsüberprüfungen aufgeführt sind, da der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Sicherheit bestehender Straßen liegen sollte.

Anhang III wird durch einen neuen Anhang ersetzt, in dem die Elemente des neuen Verfahrens zur „netzweiten Straßenbewertung“ aufgeführt sind. Dazu gehören allgemeine Angaben zu den bewerteten Straßen, Unfalldaten und Verkehrsaufkommen, Betriebsmerkmale, spezifische Aspekte der Straßengestaltung und Sicherheitsmerkmale sowie gemeinsame Risiken, um zu gewährleisten, dass die eingebaute Sicherheit von Straßen ordnungsgemäß bewertet werden kann.

Anhang IV wird geändert, um klarzustellen, dass die Beschreibung der genauen Lage von Unfällen die GNSS-Koordinaten einschließt.

2018/0129 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[11],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[12],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das strategische Ziel der Union besteht darin, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu halbieren und bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Null“)[13]. Die Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele sind jedoch in den letzten Jahren ins Stocken geraten.

(2) Nach dem „Safe System“-Ansatz können Todesopfer und Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen weitgehend verhindert werden. Es sollte in der gemeinsamen Verantwortung aller Ebenen liegen, zu gewährleisten, dass Straßenverkehrsunfälle nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Insbesondere dürften gut konzipierte und ordnungsgemäß instandgehaltene Straßen die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen verringern, während durch „fahrfehlerverzeihende“ Straßen (Straßen, die in intelligenter Weise ausgelegt sind, um zu gewährleisten, dass Fahrfehler nicht sofort schwerwiegende Folgen haben) die Schwere der Unfälle vermindert wird.

(3) Die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[14] bestimmten Straßen des transeuropäischen Netzes sind für die Förderung der europäischen Integration von entscheidender Bedeutung. Daher sollte auf diesen Straßen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet werden.

(4) Die im transeuropäischen Netz angewandten Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßenverkehrsinfrastruktur haben dazu beigetragen, die Zahl der Toten und

---

11 ABl. C vom , S. .

12 ABl. C vom , S. .

13 Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 (KOM(2010) 389 endg.).

14 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).

Schwerverletzten in der Union zu verringern. Aus der Bewertung der Auswirkungen der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[15] geht eindeutig hervor, dass die Mitgliedstaaten, die die Grundsätze des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur auf freiwilliger Basis auf ihre nationalen Straßen – über das TEN-V-Netz hinaus – anwenden, eine wesentlich bessere Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit erzielt haben als Mitgliedstaaten, die dies nicht tun.

(5) Ein Großteil der Verkehrsunfälle ereignet sich auf einem kleinen Teil von Straßen, auf denen das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten hoch sind und es eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern gibt, die sich in unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen. Daher dürfte die begrenzte Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2008/96/EG auf Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, erheblich zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur in der gesamten Union beitragen.

(6) Darüber hinaus dürfte die obligatorische Anwendung der Verfahren der Richtlinie 2008/96/EG auf jedes Infrastrukturprojekt außerhalb städtischer Gebiete, das unter Verwendung von Unionsmitteln fertiggestellt wird, sicherstellen, dass Unionsmittel nicht zum Bau unsicherer Straßen verwendet werden.

(7) Die risikobasierte netzweite Straßenbewertung hat sich als effizientes und wirksames Instrument erwiesen, um Abschnitte des Netzes zu ermitteln, die gezielt einer eingehenderen Straßensicherheitsüberprüfung unterzogen werden sollten, sowie Investitionen vorrangig an ihrem Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit im gesamten Netz auszurichten. Das gesamte unter diese Richtlinie fallende Straßennetz sollte daher systematisch bewertet werden, um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu erhöhen.

(8) Die Integration der leistungsfähigsten Bestandteile des bisherigen Verfahrens für „Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes“ in das neue Verfahren zur netzweiten Straßenbewertung dürfte eine bessere Bestimmung von Straßenabschnitten ermöglichen, die die größten Chancen zur Verbesserung der Sicherheit bieten und auf denen gezielte Maßnahmen voraussichtlich die größten Verbesserungen bewirken.

(9) Die systematische Weiterverfolgung der Ergebnisse der Sicherheitsmanagementverfahren ist von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht, die für das Erreichen der Unionsziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erforderlichen Verbesserungen der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Zu diesem Zweck sollten nach Prioritäten gestaffelte Aktionspläne sicherstellen, dass die erforderlichen Maßnahmen so bald wie möglich durchgeführt werden.

(10) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte verbessert werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und dem größten Unfallverhütungspotenzial investiert werden.

---

15 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).

(11) Abschnitte des Straßennetzes, die an unter der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[16] fallende Straßentunnel des transeuropäischen Straßennetzes angrenzen, sind besonders unfallträchtig. Um die Sicherheit des Straßennetzes insgesamt zu verbessern, sollten daher gemeinsame Kontrollen dieser Straßenabschnitte eingeführt werden, an denen Vertreter der zuständigen Straßen- und Tunnelbehörden beteiligt sind.

(12) Bei 46 % der Verkehrstoten in der Union im Jahr 2016 handelte es sich um verletzungsgefährdete Verkehrsteilnehmer. Indem sichergestellt wird, dass die Interessen dieser Nutzer bei allen Sicherheitsmanagementverfahren berücksichtigt werden, dürfte daher ihre Sicherheit auf der Straße erhöht werden.

(13) Die Gestaltung und Instandhaltung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ist ein wichtiger Faktor zur Gewährleistung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung von Fahrzeugen, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind. Vor allem muss sichergestellt werden, dass Fahrbahnmarkierungen und Zeichen von diesen Fahrzeugen leicht und zuverlässig erkannt werden können.

(14) Um Transparenz zu schaffen und die Rechenschaftspflicht zu verbessern, sollten wesentliche Leistungsindikatoren gemeldet werden.

(15) Die Veröffentlichung der Ergebnisse der netzweiten Straßenbewertungen dürfte einen unionsweiten Vergleich des Grads der eingebauten Sicherheit von Infrastrukturen ermöglichen.

(16) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung von Verfahren zur Gewährleistung eines gleichbleibend hohen Sicherheitsniveaus auf den Straßen des transeuropäischen Netzes und des Autobahn- und Hauptverkehrsstraßennetzes in der gesamten Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und – angesichts der Tatsache, dass unionsweite Verbesserungen erforderlich sind, um Konvergenz im Hinblick auf höhere Standards der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten – besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus. Aufgrund der Maßnahmen auf Unionsebene dürften Reisen in der Union sicherer werden, was wiederum zu einem besser funktionierenden Binnenmarkt beitragen und den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts unterstützen würde.

(17) Um zu gewährleisten, dass der Inhalt der Sicherheitsmanagementverfahren weiterhin den besten verfügbaren Fachkenntnissen entspricht, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge der Richtlinie an den technischen Fortschritt zu erlassen. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in

[16] Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39).

Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016[17] niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zutritt zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(18) Spezifische Maßnahmen sind erforderlich, um das Sicherheitsmanagement kontinuierlich zu verbessern und die Erkennung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen durch Fahrzeuge, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind, zu erleichtern. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der einschlägigen Vorschriften dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden[18].

(19) Die Richtlinie 2008/96/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

(1) Artikel 1 Absätze 1 bis 3 erhalten folgende Fassung:

„1. Mit dieser Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, Straßensicherheitsüberprüfungen und netzweiten Straßenbewertungen durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben.

2. Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie für Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen.

3. Diese Richtlinie gilt auch für nicht unter Absatz 2 fallende Straßen und Straßeninfrastrukturprojekte außerhalb städtischer Gebiete, deren Fertigstellung ganz oder teilweise aus Unionsmitteln finanziert wird.“

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. „transeuropäisches Straßennetz“ das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1) festgelegte Straßennetz.;“.

(b) Folgende Nummern 2a bis 2c werden eingefügt:

---

17 ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

18 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).

„2a. „Autobahn“ eine Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die folgende Kriterien erfüllt:

a) sie weist für beide Verkehrsrichtungen – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – separate Fahrbahnen auf, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;

b) sie hat keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen;

c) sie ist speziell als Autobahn gekennzeichnet;

2b. „Fernstraße“ eine Straße, die keine Autobahn ist, aber große Städte und/oder Regionen miteinander verbindet und in der von den nationalen Kartierungs- und Katasterämtern Europas erstellten EuroRegionalMap als Fernstraße definiert ist;

2c. „netzweite Straßenbewertung“ eine Bewertung der Sicherheit des Straßennetzes im Anwendungsbereich dieser Richtlinie, um ein Benchmarking des Risikos von Unfällen und deren Schweregrad zu ermöglichen;“;

(c) Nummer 5 wird gestrichen;

(d) Die Nummern 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„6. „Sicherheitseinstufung“ die Einstufung der Teile des bestehenden Straßennetzes in Kategorien gemäß ihrer objektiv gemessenen eingebauten Sicherheit;

7. „Straßensicherheitsüberprüfung“ eine gezielte Überprüfung einer bestehenden Straße oder eines bestehenden Straßenabschnitts zur Ermittlung von gefährlichen Bedingungen, Mängeln und Defiziten, durch die das Risiko von Unfällen und Verletzungen erhöht wird;“.

(e) Die folgende Nummer 10 wird hinzugefügt:

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

(3) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 5*

Netzweite Straßenbewertung

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im gesamten Straßennetz, das Gegenstand dieser Richtlinie ist, eine Straßenbewertung durchgeführt wird. Die netzweiten Straßenbewertungen umfassen eine Sichtkontrolle, eine Analyse des Verkehrsaufkommens und der Unfalldaten sowie eine Bewertung des Risikos von Unfällen und deren Schweregrad. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die erste Bewertung spätestens 2025 durchgeführt wird. Die nachfolgenden netzweiten Straßenbewertungen müssen so häufig durchgeführt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre.

2. Bei der Durchführung der netzweiten Straßenbewertung berücksichtigen die Mitgliedstaaten die in Anhang III aufgeführten Elemente.

3. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung nach Absatz 1 stufen die Mitgliedstaaten alle Abschnitte des Straßennetzes entsprechend ihrer eingebauten Sicherheit in mindestens drei Kategorien ein.

4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass netzweite Straßenbewertungen von der zuständigen Stelle durchgeführt werden.

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

(4) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

(a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Straßensicherheitsüberprüfungen“:

(b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Straßensicherheitsüberprüfungen im Straßennetz durchgeführt werden, damit sicherheitsrelevante Merkmale erkannt und Unfälle verhütet werden. Die Auswahl der Straßenabschnitte, die Gegenstand dieser Überprüfung sind, erfolgt auf der Grundlage der Ergebnisse der gemäß Artikel 5 vorgenommenen Bewertung, wobei Abschnitten mit hohem Sicherheitsrisiko Vorrang eingeräumt wird.“.

(c) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„2. Bei der Durchführung der Straßensicherheitsüberprüfungen beziehen die Mitgliedstaaten die Kriterien nach Anhang IIa ein.

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit von Abschnitten des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel angrenzen, durch gemeinsame Straßensicherheitsüberprüfungen unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG beteiligt sind. Die gemeinsamen Straßensicherheitsüberprüfungen werden mindestens alle drei Jahre durchgeführt.“.

(5) Die folgenden Artikel 6a, 6b und 6c werden eingefügt:

„Artikel 6a

Weiterverfolgung der Verfahren für in Betrieb befindliche Straßen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der gemäß Artikel 5 durchgeführten netzweiten Straßenbewertungen durch gezielte Straßensicherheitsüberprüfungen oder direkte Abhilfemaßnahmen weiterverfolgt werden.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der gemäß Artikel 6 durchgeführten Straßensicherheitsüberprüfungen durch begründete Entscheidungen darüber, ob Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, weiterverfolgt werden. Insbesondere ermitteln die Mitgliedstaaten Straßenabschnitte, auf denen die Straßeninfrastruktur

weiter verbessert werden muss, und legen Maßnahmen fest, die im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit dieser Straßenabschnitte Vorrang haben.

3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Abhilfemaßnahmen auf Straßenabschnitte mit geringem Sicherheitsniveau ausgerichtet sind, die die Möglichkeit bieten, Maßnahmen mit gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis durchzuführen.

4. Die Mitgliedstaaten erstellen und aktualisieren regelmäßig einen nach Prioritäten gestaffelten risikobasierten Aktionsplan, mit dem die Umsetzung der ermittelten Abhilfemaßnahmen verfolgt wird. Bei der Ausarbeitung des Aktionsplans geben die Mitgliedstaaten den Straßenabschnitten Vorrang, die in hohes Potenzial für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aufweisen, unter Berücksichtigung von Maßnahmen mit gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Artikel 6b

Schutz verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer

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

Artikel 6c

Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ordnungsgemäß gestaltet und instand gehalten werden, sodass sie sowohl von menschlichen Fahrern als auch von Fahrzeugen, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind, leicht und zuverlässig erkannt werden können.

2. Die Kommission entwickelt allgemeine Leistungsanforderungen, um die Erkennung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen zu erleichtern. Zu diesem Zweck verabschiedet die Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren einen Durchführungsrechtsakt.“.

(6) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Austausch bewährter Verfahren

Um die Sicherheit auf den Straßen der Union zu erhöhen, richtet die Kommission ein System für den Austausch von bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten ein, das unter anderem bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologien für die Straßenverkehrssicherheit umfasst.“.

(7) In Artikel 11 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„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 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.“.

(8) Folgender Artikel 11a wird eingefügt:

„Artikel 11a

Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 31. Oktober [OP: please insert the YEAR calculated 24 months following the entry into force] und danach alle drei Jahre einen Bericht über den Prozentsatz des Straßennetzes, der in den vorangegangenen drei Jahren im Rahmen von netzweiten Straßenbewertungen bewertet wurde, und die Sicherheitseinstufung der bewerteten Straßenabschnitte nach Kategorien von Straßennutzern vor.“.

(9) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Anpassung an den technischen Fortschritt

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt zu erlassen.“.

(10) Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

„Artikel 12a

Delegierte Rechtsakte

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 auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 festgelegten Grundsätzen.

5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“.

(11) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 13*

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“.

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

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens [OP: please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

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