



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5110
FAX +49 (0)228 99-300-5599

ref-stb11@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

nachrichtlich:

Für die Straßenverkehrs-Ordnung und die Verkehrspolizei
zuständige oberste Landesbehörden

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2010

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

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

**Betreff: Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement;
- Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Par-
lamentes und des Rates vom 19.12.2008 über ein Sicherheits-
management für die Straßenverkehrsinfrastruktur in nationa-
les Recht**

Bezug:

- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 16./17.03.2010
- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 05.10.2010
- Mein Schreiben - StB 11/7122.1/4-1163075 - vom 09.02.2010
- Mein Schreiben - StB 11/7122.1/4-1239312 - vom 06.07.2010

Aktenzeichen: StB 11/7122.1/4-1252057

Datum: Bonn, 03.11.2010

Seite 1 von 7





Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5110
FAX +49 (0)228 99-300-5599

ref-stb11@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

nachrichtlich:

Für die Straßenverkehrs-Ordnung und die Verkehrspolizei
zuständige oberste Landesbehörden

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2010

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

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

**Betreff: Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement;
- Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Par-
lamentes und des Rates vom 19.12.2008 über ein Sicherheits-
management für die Straßenverkehrsinfrastruktur in nationa-
les Recht**

Bezug:

- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 16./17.03.2010
- Bund/Länder-Dienstbesprechung am 05.10.2010
- Mein Schreiben - StB 11/7122.1/4-1163075 - vom 09.02.2010
- Mein Schreiben - StB 11/7122.1/4-1239312 - vom 06.07.2010

Aktenzeichen: StB 11/7122.1/4-1252057

Datum: Bonn, 03.11.2010

Seite 1 von 7





A. Ausgangslage

Deutschland hat in den vergangenen Jahren erheblich dazu beigetragen, die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Europäischen Union zu verbessern und das gesetzte Ziel - die Halbierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten (von 2001 bis 2010) - zu erreichen. Trotz der Erfolge bleibt die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Anliegen. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur sind dabei von wesentlicher Bedeutung und bergen auch in Zukunft ein erhebliches Potenzial, um die Zahl der Getöteten und Verletzten weiter zu senken.

Die EU-Kommission (KOM) hat mit diesem Ziel die „Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19.11.2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“ (EU-RL) bekannt gegeben (veröff. im EU-Amtsblatt vom 29.11.2008, L 319/59), mit der EU-weit das Niveau der Straßenverkehrsinfrastruktursicherheit auf dem transeuropäischen Straßennetz (TERN) angehoben werden soll.

Die Ausdehnung der relevanten Grundsätze eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements über das TERN hinaus hat der Bundesrat in seinem Beschluss vom 24.09.2010 (Drucksache 460/10) begrüßt.

Mit der EU-RL werden die Einführung und Durchführung eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements mit geeigneten Regelungen und Methoden für

- a) die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Art. 3),
- b) das Straßenverkehrssicherheitsaudit (Art. 4),
- c) die Sicherheitseinstufung und das -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes (Art. 5),
- d) die Sicherheitsüberprüfung (Art. 6),
- e) die Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten (Art. 7) sowie
- f) die Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Art. 9)

durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben.

Der Geltungsbereich der EU-RL erstreckt sich auf das TERN (gemäß Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996); sie gilt jedoch nicht für Straßentunnel, die von der Richtlinie 2004/54/EG erfasst werden.



Seite 3 von 7

Die Richtlinie ist am 19.12.2008 in Kraft getreten.

Erforderliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften müssen bis zum 19.12.2010, Leitlinien (Richtlinien, Empfehlungen etc.) bis zum 19.12.2011 erlassen werden.

Die Umsetzung wurde im Rahmen von Bund/Länder-Dienstbesprechungen am 16./17.03.2010 und am 05.10.2010 vorbereitet.

Die Richtlinie ist diesem ARS als Anlage 1 beigefügt; sie steht außerdem unter der Adresse <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2008:319:SOM:de:HTML> im Internet zur Verfügung.

B. Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements

Voraussetzung für ein wirksames Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement sind geeignete Methoden, die konsequent angewendet und deren Ergebnisse bei Planung, Bau und Betrieb sowie der Entscheidung über die Verwendung zur Verfügung stehender Haushaltsmittel angemessen berücksichtigt werden.

Methoden, die als Bestandteil eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements auch im Sinne der EU-RL geeignet sind, stehen dem Bund und den Ländern bereits seit mehreren Jahren zur Verfügung und werden in Deutschland, über das TERN hinaus, bereits praktiziert (vgl. Bundesrats-Drucksache 723/06 vom 15.12.2006).

Im Einzelnen sind dies:

zu a) Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit

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

Soweit andere Straßen bzw. Infrastrukturprojekte in den Geltungsbereich der EU-RL fallen, kann die Folgenabschätzung anhand der „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen - Aktualisierung der RAS-W 86“, Entwurf, Ausgabe 1997, (EWS 1997) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt werden.

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



Seite 4 von 7

zu b) Straßenverkehrssicherheitsaudit

Die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits erfolgt bei allen Planungen und Entwürfen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen anhand der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“, Ausgabe 2002, (ESAS 2002) der FGSV.

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

zu c) Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes

Sicherheitseinstufung und -management erfolgen für ein gesamtes Straßennetz auf der Grundlage der „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“, Ausgabe 2003, (ESN 2003) der FGSV sowie lokal durch die Unfallkommissionen gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 44 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) durch die jeweils zuständigen Behörden. Andere bereits bestehende gleichwertige Verfahren, die mit den Zielen der EU-RL in Einklang stehen, können ebenfalls eingesetzt werden.

Die Sicherheitsanalyse nach ESN 2003 wird für das TERN derzeit von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) regelmäßig durchgeführt. Karten der Abschnitte mit Sicherheitspotenzial sowie mit signifikanten Unfallhäufungen werden im Internet veröffentlicht.

Die Karten bilden die Grundlage für weitere detaillierte Untersuchungen durch die örtlich zuständigen Behörden zur Ableitung konkreter Maßnahmen sowie Vorbereitung strategischer Planungen. Die Verknüpfung der Ergebnisse der Sicherheitsanalyse mit den Untersuchungen der Unfallkommissionen ist zweckmäßig und trägt dazu bei, dass durch effiziente Maßnahmen wirksame Verbesserungen erzielt werden können.

Regelungen zur Sicherung von Arbeitsstellen und Warnung der Verkehrsteilnehmer sind in den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Ausgabe 1995, (RSA 1995) der FGSV enthalten.

zu d) Sicherheitsüberprüfungen

Die Streckenwartung dient der Überwachung der Verkehrssicherheit der Straßen einschließlich der Kontrolle der Absicherung von Arbeitsstellen (Verkehrssicherungspflicht). Sie ergibt sich u. a. aus dem Bundesfernstraßengesetz bzw. den Straßenge-



Seite 5 von 7

setzen der Länder. Die Anforderungen an die Streckenwartung sind im „Maßnahmenkatalog Straßenunterhaltung und Betrieb“, Stand Juni 1997, (MK 6 d) definiert.

Auf mein Schreiben StB 27/38.58.00/83 Va 98 vom 30.09.1998, mit dem ich das MK 6 d bekannt gegeben und um Anwendung gebeten habe, weise ich hin.

Darüber hinaus können weitere Methoden, z. B. die Zustandserfassung und -bewertung oder die Verkehrsschau gemäß VwV-StVO zu § 45 StVO, ergänzend von den zuständigen Behörden in das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement integriert werden.

Leitlinien für vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen an Arbeitsstellen im Sinne der EU-RL wurden mit ARS 6/1995 vom 30.01.1995, 19/1996 vom 18.07.1996, 10/2000 vom 18.04.2000 sowie 17/2009 vom 08.12.2009 bereits bekannt gegeben.

zu e) Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten

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

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

zu f) Bestellung und Ausbildung von Gutachtern

Für die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits müssen bestellte Gutachter spätestens bis zum 19.12.2012 über die notwendige Befähigung und Ausbildung verfügen. Hierfür maßgebende Kriterien und Ausbildungspläne sind im „Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen“, Ausgabe 2008, (MAZS 2008) der FGSV zusammengestellt. Es bildet die Basis für Ausbildung, Fortbildung und Zertifizierung der bestellten Gutachter.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen werden auf der Grundlage des MAZS 2008 regelmäßig von der FGSV in Zusammenarbeit mit der BASt und dem DVR durchgeführt. Diese können auch von anderen Institutionen oder innerhalb der zuständigen Verwaltungen durchgeführt werden, soweit den MAZS 2008 zumindest gleichwertige Anforderungen vermittelt werden.

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

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





Seite 6 von 7

Straßenbauverwaltung.

Die vorgenannten Elemente des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements können den Planungs-, Bau- und Betriebsphasen in Deutschland gemäß Anlage 2 zugeordnet werden.

C. Umsetzung

- 1) Für die Bundesfernstraßen, die Teil des TERN sind, bitte ich die unter B. genannten Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements, soweit sie in Ihren Zuständigkeitsbereich fallen, in geeigneter Weise bis zum 19.12.2010 einzuführen und die fristgemäße Umsetzung aller Bestimmungen der EU-RL für Ihren Zuständigkeitsbereich sicherzustellen.

Von Ihrem Einführungsschreiben sowie allen relevanten Rechts- und Verwaltungsvorschriften bitte ich zwecks Mitteilung an die EU-Kommission, mir bis zum 19.12.2010, von ergänzenden Leitlinien bis zum 19.12.2011, jeweils einen Abdruck sowie eine digitale Kopie (an die E-mail-Adresse ref-stb11@bmvbs.bund.de) zu übersenden.

- 2) Ich halte es für erforderlich, ein umfassendes Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement einschließlich der unter B. aufgeführten Methoden für alle Bundesfernstraßen in geeigneter Weise zu implementieren.

Für die Bundesfernstraßen, die nicht Teil des TERN sind, liegen die notwendigen Voraussetzungen jedoch teilweise noch nicht vor (z. B. netzweite Sicherheitsanalyse von Bundesstraßen). Ich beabsichtige deshalb, mit der regelmäßigen Durchführung von Bund/Länder-Dienstbesprechungen diesen Prozess zu unterstützen und den Austausch bewährter Praktiken zu fördern.

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

Das ARS Nr. 27/2003 hebe ich auf. Sobald die Voraussetzungen für ein umfassendes Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement für alle Bundesfernstraßen gegeben sind, beabsichtige ich auch das RS Nr. 18/2002 aufzuheben.



Seite 7 von 7

Die unter B. genannten Regelwerke ESAS, ESN, MAZS sowie RSA sind beim FGSV Verlag, Wesselingener Straße 17, 50999 Köln, zu beziehen.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz

RICHTLINIEN

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

vom 19. November 2008

über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 71.

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

⁽³⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

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

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „transeuropäisches Straßennetz“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG beschriebene Straßennetz;
2. „zuständige Stelle“ eine öffentliche oder private Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene angesiedelt ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung dieser Richtlinie mitwirkt, einschließlich als zuständige Stellen benannte Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie bestanden haben, sofern sie den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen;
3. „Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit“ eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz;
4. „Straßenverkehrssicherheitsaudit“ eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase;
5. „Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit“ eine Methode, nach der die Abschnitte des Straßennetzes, die seit mehr als drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen eine hohe Zahl tödlicher Unfälle ereignet hat, ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;
6. „Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes“ eine Methode, mit der Teile des bestehenden Straßennetzes anhand ihres Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallkosten ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;
7. „Sicherheitsüberprüfung“ die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Mängel, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern;
8. „Leitlinien“ von den Mitgliedstaaten erlassene Regeln, die angeben, wie die in dieser Richtlinie vorgesehenen Sicherheitsverfahren durchzuführen und welche Aspekte dabei zu berücksichtigen sind;
9. „Infrastrukturprojekt“ ein Projekt für einen Straßenneubau oder eine wesentliche Änderung des bestehenden Straßennetzes, das bzw. die den Verkehrsfluss beeinflusst.

Artikel 3

Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte

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

Artikel 4

Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte

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

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

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

- (3) Straßenverkehrssicherheitsaudits sind Bestandteil des Entwurfsprozesses eines Infrastrukturprojekts und sind in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Gutachter für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Auditbericht verfasst, in dem er auf die sicherheitsrelevanten Entwurfsmerkmale hinweist. Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter in seinem Bericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase nach Anhang II behoben, so legt die zuständige Stelle in einem Anhang zum Bericht die Gründe dafür dar.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass aus dem in Absatz 4 genannten Bericht sicherheitsrelevante Empfehlungen abgeleitet werden.

Artikel 5

Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes

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

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

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

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

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

Artikel 6

Sicherheitsüberprüfungen

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

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

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

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

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

Artikel 7

Erfassung und Verarbeitung von Daten

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

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

Artikel 8

Erlass und Mitteilung von Leitlinien

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

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

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

Artikel 9

Bestellung und Ausbildung von Gutachtern

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

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

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

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

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

Artikel 10

Austausch bewährter Praktiken

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

Artikel 11

Kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements

- (1) Die Kommission erleichtert und strukturiert den Austausch von Kenntnissen und bewährten Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten und nutzt dabei die in den bestehenden einschlägigen internationalen Foren gewonnenen Erfahrungen, damit eine kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union erreicht werden kann.
- (2) Die Kommission wird von dem in Artikel 13 genannten Ausschuss unterstützt. Soweit besondere Maßnahmen zu erlassen sind, werden diese nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
- (3) Gegebenenfalls können Nichtregierungsorganisationen, die auf dem Gebiet der Sicherheit und des Infrastrukturmanagements für Verkehrsstraßen tätig sind, zu Fragen betreffend die technische Sicherheit konsultiert werden.

Artikel 12

Anpassung an den technischen Fortschritt

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

Artikel 13

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 14

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 19. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 15

Inkrafttreten

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

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 19. November 2008.

Im Namen des Europäischen
Parlaments

Der Präsident
H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident
J.-P. JOUYET

ANHANG I

**FOLGENABSCHÄTZUNG HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT FÜR
INFRASTRUKTURPROJEKTE**

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

ANHANG II

STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSAUDITS FÜR INFRASTRUKTURPROJEKTE

1. Kriterien für die Projektphase Vorentwurf:
 - a) geografische Lage (z. B. Erdbeben-, Überschwemmungs- und Lawinengefahr), jahreszeitliche und klimatische Bedingungen sowie seismische Aktivitäten;
 - b) Arten von Kreuzungen und Einmündungen und Abstand zwischen ihnen;
 - c) Anzahl und Art der Fahrstreifen;
 - d) Arten von Verkehr, für die die geplante Straße zugelassen werden soll;
 - e) Funktionalität der Straße innerhalb des Netzes;
 - f) Witterungsverhältnisse;
 - g) Fahrgeschwindigkeiten;
 - h) Straßenquerschnitt (z. B. Breite der Fahrbahn, der Rad- und Gehwege);
 - i) Trassierung in Lage- und Höhenplan;
 - j) Sichtverhältnisse;
 - k) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen;
 - l) öffentliche Verkehrsmittel und -infrastruktur;
 - m) schienengleiche Bahnübergänge.
2. Kriterien für die Projektphase Ausführungsentwurf:
 - a) Trassierungsparameter;
 - b) kohärente Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
 - c) Beleuchtung von Straßen und Straßenkreuzungen;
 - d) Straßenausstattung;
 - e) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
 - f) feststehende Hindernisse neben der Straße;
 - g) Ausstattung mit sicheren Parkplätzen;
 - h) ungeschützte Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer);
 - i) benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer).
3. Kriterien für die Projektphase Fertigstellung:
 - a) Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Sichtverhältnisse unter verschiedenen Bedingungen wie z. B. bei Dunkelheit und unter normalen Witterungsbedingungen;
 - b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
 - c) Zustand des Straßenbelags.
4. Kriterien für die erste Betriebsphase: Bewertung der Straßenverkehrssicherheit im Lichte der tatsächlichen Nutzungsmuster.

Ein in jeglicher Phase durchgeführtes Audit kann die erneute Prüfung der Kriterien für vorangegangene Phasen erfordern.

ANHANG III

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

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

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

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

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

3. Gesichtspunkte der Bewertung für die Ortsbesichtigung der Expertenteams:

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

ANHANG IV

ANGABEN IN UNFALLBERICHTEN

Unfallberichte enthalten folgende Angaben:

1. möglichst genaue Lage des Unfallortes;
 2. Bilder und/oder Skizzen des Unfallortes;
 3. Datum und Uhrzeit des Unfalls;
 4. Angaben über die Straße wie Umgebung, Straßentyp, Art der Kreuzung oder Einmündung einschließlich vorhandener Verkehrszeichen, Anzahl der Fahrstreifen, Straßenmarkierung, Straßenbelag, Licht- und Wetterverhältnisse, zulässige Geschwindigkeit, Hindernisse neben der Straße;
 5. Angaben zur Schwere des Unfalls einschließlich der Anzahl der Toten und Verletzten, möglichst nach gemeinsamen Kriterien, die nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle festzulegen sind;
 6. Angaben zu den am Unfall beteiligten Personen wie Alter, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Blutalkoholspiegel, Benutzung oder Nichtbenutzung von Sicherheitsausrüstung;
 7. Angaben zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen (Typ, Alter, Land, gegebenenfalls Sicherheitsausrüstung, Datum der letzten wiederkehrenden technischen Untersuchung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften);
 8. Angaben zum Unfall selbst wie Unfallart, Kollisionsart, Fahrzeugbewegung, Manöver des Fahrers;
 9. Angaben zu dem zwischen dem Unfallzeitpunkt und der Unfallaufnahme oder dem Eintreffen des Unfallrettungsdienstes vergangenen Zeitraum, wenn dies möglich ist.
-

Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement			Planungs-, Bau- und Betriebsphasen in D			
nach EU-RL		Methode in D		Phase	Genehmigung	HOAI
Artikel	Phase					
Art. 3 Folgenabschätzung	„erste Planungsphase und vor Erteilung Baugenehmigung“	a)	BVWP-Bewertungsmethodik	BVWP, Bedarfsplanung	FStrAbG mit Bedarfsplan	-
Art. 4 Straßenverkehrssicherheitsaudit		b)	ESAS Phase 1 (Vorplanung)	Vorplanung	Linienbestimmung	Lph. 1 Grundlagenermittlung
						Lph. 2 Vorplanung
	„Vorentwurf“		ESAS Phase 2 (Vorentwurf)	Entwurfplanung	Genehmigung AV Gesehenvermerk BMVBS	Lph. 3 Entwurfplanung
				Genehmigungsplanung	Planfeststellung, Plangenehmigung etc.	Lph. 4 Genehmigungsplanung
	„Ausführungsentwurf“		ESAS Phase 3 (Ausführungsentwurf)	Ausführungsplanung	Techn. Freigabe	Lph. 5 Ausführungsplanung
				Baudurchführung		Lph. 8 Bauoberleitung
	„Fertigstellung“		ESAS Phase 4 (vor und kurz nach Verkehrsfreigabe)	Verkehrsfreigabe		
Art. 5 Sicherheitseinstufung und -management		c)	ESN RSA Unfallkommission	Betrieb		
Art. 6 Sicherheitsüberprüfungen		d)	Streckenkontrolle RSA Verkehrsschau			



A. Ausgangslage

Deutschland hat in den vergangenen Jahren erheblich dazu beigetragen, die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Europäischen Union zu verbessern und das gesetzte Ziel - die Halbierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten (von 2001 bis 2010) - zu erreichen. Trotz der Erfolge bleibt die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Anliegen. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur sind dabei von wesentlicher Bedeutung und bergen auch in Zukunft ein erhebliches Potenzial, um die Zahl der Getöteten und Verletzten weiter zu senken.

Die EU-Kommission (KOM) hat mit diesem Ziel die „Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19.11.2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“ (EU-RL) bekannt gegeben (veröff. im EU-Amtsblatt vom 29.11.2008, L 319/59), mit der EU-weit das Niveau der Straßenverkehrsinfrastruktursicherheit auf dem transeuropäischen Straßennetz (TERN) angehoben werden soll.

Die Ausdehnung der relevanten Grundsätze eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements über das TERN hinaus hat der Bundesrat in seinem Beschluss vom 24.09.2010 (Drucksache 460/10) begrüßt.

Mit der EU-RL werden die Einführung und Durchführung eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements mit geeigneten Regelungen und Methoden für

- a) die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Art. 3),
- b) das Straßenverkehrssicherheitsaudit (Art. 4),
- c) die Sicherheitseinstufung und das -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes (Art. 5),
- d) die Sicherheitsüberprüfung (Art. 6),
- e) die Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten (Art. 7) sowie
- f) die Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Art. 9)

durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben.

Der Geltungsbereich der EU-RL erstreckt sich auf das TERN (gemäß Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996); sie gilt jedoch nicht für Straßentunnel, die von der Richtlinie 2004/54/EG erfasst werden.



Seite 3 von 7

Die Richtlinie ist am 19.12.2008 in Kraft getreten.

Erforderliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften müssen bis zum 19.12.2010, Leitlinien (Richtlinien, Empfehlungen etc.) bis zum 19.12.2011 erlassen werden.

Die Umsetzung wurde im Rahmen von Bund/Länder-Dienstbesprechungen am 16./17.03.2010 und am 05.10.2010 vorbereitet.

Die Richtlinie ist diesem ARS als Anlage 1 beigelegt; sie steht außerdem unter der Adresse <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2008:319:SOM:de:HTML> im Internet zur Verfügung.

B. Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements

Voraussetzung für ein wirksames Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement sind geeignete Methoden, die konsequent angewendet und deren Ergebnisse bei Planung, Bau und Betrieb sowie der Entscheidung über die Verwendung zur Verfügung stehender Haushaltsmittel angemessen berücksichtigt werden.

Methoden, die als Bestandteil eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements auch im Sinne der EU-RL geeignet sind, stehen dem Bund und den Ländern bereits seit mehreren Jahren zur Verfügung und werden in Deutschland, über das TERN hinaus, bereits praktiziert (vgl. Bundesrats-Drucksache 723/06 vom 15.12.2006).

Im Einzelnen sind dies:

zu a) Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit

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

Soweit andere Straßen bzw. Infrastrukturprojekte in den Geltungsbereich der EU-RL fallen, kann die Folgenabschätzung anhand der „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen - Aktualisierung der RAS-W 86“, Entwurf, Ausgabe 1997, (EWS 1997) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt werden.

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



Seite 4 von 7

zu b) Straßenverkehrssicherheitsaudit

Die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits erfolgt bei allen Planungen und Entwürfen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen anhand der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“, Ausgabe 2002, (ESAS 2002) der FGSV.

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

zu c) Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes

Sicherheitseinstufung und -management erfolgen für ein gesamtes Straßennetz auf der Grundlage der „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“, Ausgabe 2003, (ESN 2003) der FGSV sowie lokal durch die Unfallkommissionen gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 44 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) durch die jeweils zuständigen Behörden. Andere bereits bestehende gleichwertige Verfahren, die mit den Zielen der EU-RL in Einklang stehen, können ebenfalls eingesetzt werden.

Die Sicherheitsanalyse nach ESN 2003 wird für das TERN derzeit von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) regelmäßig durchgeführt. Karten der Abschnitte mit Sicherheitspotenzial sowie mit signifikanten Unfallhäufungen werden im Internet veröffentlicht.

Die Karten bilden die Grundlage für weitere detaillierte Untersuchungen durch die örtlich zuständigen Behörden zur Ableitung konkreter Maßnahmen sowie Vorbereitung strategischer Planungen. Die Verknüpfung der Ergebnisse der Sicherheitsanalyse mit den Untersuchungen der Unfallkommissionen ist zweckmäßig und trägt dazu bei, dass durch effiziente Maßnahmen wirksame Verbesserungen erzielt werden können.

Regelungen zur Sicherung von Arbeitsstellen und Warnung der Verkehrsteilnehmer sind in den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Ausgabe 1995, (RSA 1995) der FGSV enthalten.

zu d) Sicherheitsüberprüfungen

Die Streckenwartung dient der Überwachung der Verkehrssicherheit der Straßen einschließlich der Kontrolle der Absicherung von Arbeitsstellen (Verkehrssicherungspflicht). Sie ergibt sich u. a. aus dem Bundesfernstraßengesetz bzw. den Straßenge-



Seite 5 von 7

setzen der Länder. Die Anforderungen an die Streckenwartung sind im „Maßnahmenkatalog Straßenunterhaltung und Betrieb“, Stand Juni 1997, (MK 6 d) definiert.

Auf mein Schreiben StB 27/38.58.00/83 Va 98 vom 30.09.1998, mit dem ich das MK 6 d bekannt gegeben und um Anwendung gebeten habe, weise ich hin.

Darüber hinaus können weitere Methoden, z. B. die Zustandserfassung und -bewertung oder die Verkehrsschau gemäß VwV-StVO zu § 45 StVO, ergänzend von den zuständigen Behörden in das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement integriert werden.

Leitlinien für vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen an Arbeitsstellen im Sinne der EU-RL wurden mit ARS 6/1995 vom 30.01.1995, 19/1996 vom 18.07.1996, 10/2000 vom 18.04.2000 sowie 17/2009 vom 08.12.2009 bereits bekannt gegeben.

zu e) Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten

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

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

zu f) Bestellung und Ausbildung von Gutachtern

Für die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits müssen bestellte Gutachter spätestens bis zum 19.12.2012 über die notwendige Befähigung und Ausbildung verfügen. Hierfür maßgebende Kriterien und Ausbildungspläne sind im „Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen“, Ausgabe 2008, (MAZS 2008) der FGSV zusammengestellt. Es bildet die Basis für Ausbildung, Fortbildung und Zertifizierung der bestellten Gutachter.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen werden auf der Grundlage des MAZS 2008 regelmäßig von der FGSV in Zusammenarbeit mit der BASt und dem DVR durchgeführt. Diese können auch von anderen Institutionen oder innerhalb der zuständigen Verwaltungen durchgeführt werden, soweit den MAZS 2008 zumindest gleichwertige Anforderungen vermittelt werden.

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

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





Seite 6 von 7

Straßenbauverwaltung.

Die vorgenannten Elemente des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements können den Planungs-, Bau- und Betriebsphasen in Deutschland gemäß Anlage 2 zugeordnet werden.

C. Umsetzung

- 1) Für die Bundesfernstraßen, die Teil des TERN sind, bitte ich die unter B. genannten Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements, soweit sie in Ihren Zuständigkeitsbereich fallen, in geeigneter Weise bis zum 19.12.2010 einzuführen und die fristgemäße Umsetzung aller Bestimmungen der EU-RL für Ihren Zuständigkeitsbereich sicherzustellen.

Von Ihrem Einführungsschreiben sowie allen relevanten Rechts- und Verwaltungsvorschriften bitte ich zwecks Mitteilung an die EU-Kommission, mir bis zum 19.12.2010, von ergänzenden Leitlinien bis zum 19.12.2011, jeweils einen Abdruck sowie eine digitale Kopie (an die E-mail-Adresse ref-stb11@bmvbs.bund.de) zu übersenden.

- 2) Ich halte es für erforderlich, ein umfassendes Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement einschließlich der unter B. aufgeführten Methoden für alle Bundesfernstraßen in geeigneter Weise zu implementieren.

Für die Bundesfernstraßen, die nicht Teil des TERN sind, liegen die notwendigen Voraussetzungen jedoch teilweise noch nicht vor (z. B. netzweite Sicherheitsanalyse von Bundesstraßen). Ich beabsichtige deshalb, mit der regelmäßigen Durchführung von Bund/Länder-Dienstbesprechungen diesen Prozess zu unterstützen und den Austausch bewährter Praktiken zu fördern.

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

Das ARS Nr. 27/2003 hebe ich auf. Sobald die Voraussetzungen für ein umfassendes Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement für alle Bundesfernstraßen gegeben sind, beabsichtige ich auch das RS Nr. 18/2002 aufzuheben.



Seite 7 von 7

Die unter B. genannten Regelwerke ESAS, ESN, MAZS sowie RSA sind beim FGSV Verlag, Wesselingstraße 17, 50999 Köln, zu beziehen.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz

RICHTLINIEN

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

vom 19. November 2008

über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 71.

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

⁽³⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

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

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „transeuropäisches Straßennetz“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG beschriebene Straßennetz;
2. „zuständige Stelle“ eine öffentliche oder private Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene angesiedelt ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung dieser Richtlinie mitwirkt, einschließlich als zuständige Stellen benannte Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie bestanden haben, sofern sie den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen;
3. „Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit“ eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz;
4. „Straßenverkehrssicherheitsaudit“ eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase;
5. „Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit“ eine Methode, nach der die Abschnitte des Straßennetzes, die seit mehr als drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen eine hohe Zahl tödlicher Unfälle ereignet hat, ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;
6. „Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes“ eine Methode, mit der Teile des bestehenden Straßennetzes anhand ihres Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallkosten ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;
7. „Sicherheitsüberprüfung“ die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Mängel, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern;
8. „Leitlinien“ von den Mitgliedstaaten erlassene Regeln, die angeben, wie die in dieser Richtlinie vorgesehenen Sicherheitsverfahren durchzuführen und welche Aspekte dabei zu berücksichtigen sind;
9. „Infrastrukturprojekt“ ein Projekt für einen Straßenneubau oder eine wesentliche Änderung des bestehenden Straßennetzes, das bzw. die den Verkehrsfluss beeinflusst.

Artikel 3

Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte

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

Artikel 4

Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte

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

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

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

- (3) Straßenverkehrssicherheitsaudits sind Bestandteil des Entwurfsprozesses eines Infrastrukturprojekts und sind in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Gutachter für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Auditbericht verfasst, in dem er auf die sicherheitsrelevanten Entwurfsmerkmale hinweist. Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter in seinem Bericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase nach Anhang II behoben, so legt die zuständige Stelle in einem Anhang zum Bericht die Gründe dafür dar.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass aus dem in Absatz 4 genannten Bericht sicherheitsrelevante Empfehlungen abgeleitet werden.

Artikel 5

Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes

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

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

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

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

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

Artikel 6

Sicherheitsüberprüfungen

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

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

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

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

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

Artikel 7

Erfassung und Verarbeitung von Daten

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

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

Artikel 8

Erlass und Mitteilung von Leitlinien

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

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

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

Artikel 9

Bestellung und Ausbildung von Gutachtern

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

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

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

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

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

Artikel 10

Austausch bewährter Praktiken

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

Artikel 11

Kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements

- (1) Die Kommission erleichtert und strukturiert den Austausch von Kenntnissen und bewährten Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten und nutzt dabei die in den bestehenden einschlägigen internationalen Foren gewonnenen Erfahrungen, damit eine kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union erreicht werden kann.
- (2) Die Kommission wird von dem in Artikel 13 genannten Ausschuss unterstützt. Soweit besondere Maßnahmen zu erlassen sind, werden diese nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
- (3) Gegebenenfalls können Nichtregierungsorganisationen, die auf dem Gebiet der Sicherheit und des Infrastrukturmanagements für Verkehrsstraßen tätig sind, zu Fragen betreffend die technische Sicherheit konsultiert werden.

Artikel 12

Anpassung an den technischen Fortschritt

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

Artikel 13

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

Artikel 14

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 19. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 15

Inkrafttreten

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

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 19. November 2008.

Im Namen des Europäischen
Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

J.-P. JOUYET

ANHANG I

**FOLGENABSCHÄTZUNG HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT FÜR
INFRASTRUKTURPROJEKTE**

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

ANHANG II

STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSAUDITS FÜR INFRASTRUKTURPROJEKTE

1. Kriterien für die Projektphase Vorentwurf:
 - a) geografische Lage (z. B. Erdbeben-, Überschwemmungs- und Lawinengefahr), jahreszeitliche und klimatische Bedingungen sowie seismische Aktivitäten;
 - b) Arten von Kreuzungen und Einmündungen und Abstand zwischen ihnen;
 - c) Anzahl und Art der Fahrstreifen;
 - d) Arten von Verkehr, für die die geplante Straße zugelassen werden soll;
 - e) Funktionalität der Straße innerhalb des Netzes;
 - f) Witterungsverhältnisse;
 - g) Fahrgeschwindigkeiten;
 - h) Straßenquerschnitt (z. B. Breite der Fahrbahn, der Rad- und Gehwege);
 - i) Trassierung in Lage- und Höhenplan;
 - j) Sichtverhältnisse;
 - k) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen;
 - l) öffentliche Verkehrsmittel und -infrastruktur;
 - m) schienengleiche Bahnübergänge.
2. Kriterien für die Projektphase Ausführungsentwurf:
 - a) Trassierungsparameter;
 - b) kohärente Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
 - c) Beleuchtung von Straßen und Straßenkreuzungen;
 - d) Straßenausstattung;
 - e) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
 - f) feststehende Hindernisse neben der Straße;
 - g) Ausstattung mit sicheren Parkplätzen;
 - h) ungeschützte Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer);
 - i) benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer).
3. Kriterien für die Projektphase Fertigstellung:
 - a) Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Sichtverhältnisse unter verschiedenen Bedingungen wie z. B. bei Dunkelheit und unter normalen Witterungsbedingungen;
 - b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
 - c) Zustand des Straßenbelags.
4. Kriterien für die erste Betriebsphase: Bewertung der Straßenverkehrssicherheit im Lichte der tatsächlichen Nutzungsmuster.

Ein in jeglicher Phase durchgeführtes Audit kann die erneute Prüfung der Kriterien für vorangegangene Phasen erfordern.

ANHANG III

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

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

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

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

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

3. Gesichtspunkte der Bewertung für die Ortsbesichtigung der Expertenteams:

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

ANHANG IV

ANGABEN IN UNFALLBERICHTEN

Unfallberichte enthalten folgende Angaben:

1. möglichst genaue Lage des Unfallortes;
 2. Bilder und/oder Skizzen des Unfallortes;
 3. Datum und Uhrzeit des Unfalls;
 4. Angaben über die Straße wie Umgebung, Straßentyp, Art der Kreuzung oder Einmündung einschließlich vorhandener Verkehrszeichen, Anzahl der Fahrstreifen, Straßenmarkierung, Straßenbelag, Licht- und Wetterverhältnisse, zulässige Geschwindigkeit, Hindernisse neben der Straße;
 5. Angaben zur Schwere des Unfalls einschließlich der Anzahl der Toten und Verletzten, möglichst nach gemeinsamen Kriterien, die nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle festzulegen sind;
 6. Angaben zu den am Unfall beteiligten Personen wie Alter, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Blutalkoholspiegel, Benutzung oder Nichtbenutzung von Sicherheitsausrüstung;
 7. Angaben zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen (Typ, Alter, Land, gegebenenfalls Sicherheitsausrüstung, Datum der letzten wiederkehrenden technischen Untersuchung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften);
 8. Angaben zum Unfall selbst wie Unfallart, Kollisionsart, Fahrzeugbewegung, Manöver des Fahrers;
 9. Angaben zu dem zwischen dem Unfallzeitpunkt und der Unfallaufnahme oder dem Eintreffen des Unfallrettungsdienstes vergangenen Zeitraum, wenn dies möglich ist.
-

Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement			Planungs-, Bau- und Betriebsphasen in D			
nach EU-RL		Methode in D		Phase	Genehmigung	HOAI
Artikel	Phase					
Art. 3 Folgenabschätzung	„erste Planungsphase und vor Erteilung Baugenehmigung“	a)	BVWP-Bewertungsmethodik	BVWP, Bedarfsplanung	FStrAbG mit Bedarfsplan	-
Art. 4 Straßenverkehrssicherheitsaudit		b)	ESAS Phase 1 (Vorplanung)	Vorplanung	Linienbestimmung	Lph. 1 Grundlagenermittlung
						Lph. 2 Vorplanung
	„Vorentwurf“		ESAS Phase 2 (Vorentwurf)	Entwurfplanung	Genehmigung AV Gesehenvermerk BMVBS	Lph. 3 Entwurfplanung
				Genehmigungsplanung	Planfeststellung, Plangenehmigung etc.	Lph. 4 Genehmigungsplanung
	„Ausführungsentwurf“		ESAS Phase 3 (Ausführungsentwurf)	Ausführungsplanung	Techn. Freigabe	Lph. 5 Ausführungsplanung
				Baudurchführung		Lph. 8 Bauoberleitung
	„Fertigstellung“		ESAS Phase 4 (vor und kurz nach Verkehrsfreigabe)	Verkehrsfreigabe		
Art. 5 Sicherheitseinstufung und -management		c)	ESN RSA Unfallkommission	Betrieb		
Art. 6 Sicherheitsüberprüfungen		d)	Streckenkontrolle RSA Verkehrsschau			