

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021

Sachgebiet 2.1: Entwurfsgestaltung
Sachgebiet 7.1: Bemessung und Gestaltung der Straßen und Wege

Bonn, den 19. November 2021

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

StB 26/7122.1/4-3597316

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Fernstraßen-Bundesamt

nachrichtlich:

Autobahn GmbH des Bundes

Für die Straßenverkehrs-Ordnung und die Verkehrspolizei zuständige oberste Landesbehörden

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt der Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Betr.: **Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement;**

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

Bezug: – RL 2019/1936 vom 23.10.2019

– RL 2008/96/EG vom 19.11.2008

– ARS 26/2010 vom 03.11.2010

StB 11/7122.1/4/121252057

– ARS 4/2019 vom 26.02.2019

StB 11/7122.1/4/2985041

– Bund/Länder-Dienstbesprechung am 16.01.2020

– Bund/Länder-Dienstbesprechung am 14.01.2021

– Bund/Länder-Dienstbesprechung am 08.11.2021

Anlagen: 1. Richtlinie 2019/1936

2. Richtlinie 2008/96/EG

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

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

Die Umsetzung wurde im Rahmen von Bund/Länder-Dienstbesprechungen am 16.01.2020, 14.01.2021 und am 08.11.2021 vorbereitet.

Die Richtlinie 2019/1936 ist diesem ARS als Anlage 1 beigefügt; sie steht außerdem unter der Adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1936&from=EN> im Internet zur Verfügung. Die RL 2008/96/EG (Anlage 2) ist unter folgendem Link abrufbar: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2008:319:FULL&from=de>

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

I. Anwendungsbereich

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

Sie gilt weiterhin für Landstraßen, die mit Unionsmitteln finanziert wurden. Sie gilt jedoch nicht für Straßentunnel, für die die Regelungen der Richtlinie 2004/54/EG gelten.

II. Methoden eines Straßenverkehrsinfrastruktur – Sicherheitsmanagements

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

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

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

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

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

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

zu b. Straßenverkehrssicherheitsaudit (Art. 4)

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

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

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

zu c. Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Art. 5)

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

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

zu d. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen (Art. 6)

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

Die genannten Verfahren der Sicherheitsüberprüfungen sind nun um regelmäßige Überprüfungen der Tunnelvorfelder von Tunneln, für die die Regelungen der RL 2004/54/EG gelten, zu ergänzen (Art. 6 Abs. 3). Diese Überprüfungen haben unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG beteiligt sind, zu erfolgen und sind alle sechs Jahre zu wiederholen. Hier bietet sich eine koordinierte Durchführung mit den regelmäßigen Tunnelinspektionen an. Grundlage für die Überprüfung bildet das Sicherheitsaudit im Bestand der RSAS 2019.

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

1. Basis der Weiterverfolgung bildet die netzweite Sicherheitsbewertung durch die BASt, die Ihnen erstmals 2024 übersandt werden wird. Diese wird Abschnitte ausweisen, die hinsichtlich ihres Unfallgeschehens in Kombination mit ihren Infrastrukturmerkmalen auffällig sind und einer weiteren Untersuchung möglicher Verbesserungsmaßnahmen unterzogen werden sollen. Sofern sich nach einer Vorprüfung nicht qualifiziert Abhilfemaßnahmen ableiten lassen, sind diese Abschnitte einer detaillierten Analyse zur Ermittlung von Verbesserungsmöglichkeiten zu unterziehen.
2. Die detaillierte Analyse nach Artikel 6a erfolgt anhand von Sicherheitsaudits im Bestand entsprechend der RSAS 2019 und durch Teams. Mindestens ein Mitglied des Teams muss ein zertifizierter Sicherheitsauditor sein (siehe II f.). Bei der Analyse sind die Belange von Fußgängern, Rad- und Motorradfahrern mit einzubeziehen.
3. Im Rahmen der Analyse sind Abschnitte zu ermitteln, auf denen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind. Die Ergebnisse der Analyse und Entscheidungen zum Umgang mit den Ergebnissen sind zu dokumentieren.
4. Es ist ein nach Prioritäten gestaffelter Umsetzungsplan zu erstellen und regelmäßig hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen zu aktualisieren.

Auf die Verwendungsmöglichkeit des Straßenbauplantitels 741 45 „Um- und Ausbau von Bundesstraßen“ in Kap. 1201 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit weise ich hin.

5. Neben den direkt betrachteten Abschnitten nach Ziffer 1 enthält die Ihnen regelmäßig übersandte Sicherheitsbewertung der BAST auch Abschnitte geringerer Priorität, welche ebenfalls Verbesserungspotenzial aufweisen. Diese bitte ich in geeigneter Form ebenfalls in den Umsetzungsplan einzubeziehen. Bei zukünftig anstehenden Maßnahmen (z. B. im Zuge von Erneuerungen) in diesen Abschnitten bitte ich dann zu prüfen (z. B. Audit von Erhaltungsmaßnahmen), inwieweit sich bestehende Mängel im Zuge der Maßnahme beseitigen lassen.

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

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

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

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

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

Spätestens ab 17.12.2024 müssen die Ausbildungspläne für Sicherheitsauditoren Aspekte der ungeschützten Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Sofern Sie Ausbildungsstätte sind, sind die Ausbildungspläne entsprechend anzupassen, Dabei kann

auf das MAZS zurückgegriffen werden, welches bereits Module für ungeschützte Verkehrsteilnehmer enthält.

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

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

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

III. Umsetzung

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

Die Einführung bitte ich bis zum

17.12.2021

vorzunehmen.

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

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

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

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

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

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

Anlagen 1 und 2: veröffentlicht siehe VkB1. 2021, H. 24, ab Seite 1160

