

ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-065
vom Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Bericht

Daniela Aiuto

A8-0008/2019

Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

Vorschlag für eine Richtlinie (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

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

¹³ Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 (COM(2010)0389).

Geänderter Text

(1) Das strategische Ziel der Union besteht darin, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu halbieren und bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Null“)¹³. Die Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele sind jedoch in den letzten Jahren ins Stocken geraten. ***Daher müssen auf allen Ebenen größere Anstrengungen unternommen werden, damit das Ziel für 2020 verwirklicht werden kann.***

¹³ Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 (COM(2010)0389).

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(2) Nach dem „Safe System“-Ansatz können Todesopfer und Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen weitgehend verhindert werden. Es sollte in der gemeinsamen Verantwortung aller Ebenen liegen, zu gewährleisten, dass Straßenverkehrsunfälle nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Insbesondere dürften gut konzipierte, **ordnungsgemäß instandgehaltene und deutliche markierte sowie beschilderte** Straßen die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen verringern, während durch „fahrfehlerverzeihende“ Straßen (Straßen, die in intelligenter Weise ausgelegt sind, um zu gewährleisten, dass Fahrfehler nicht sofort schwerwiegende Folgen haben **oder tödlich enden**) die Schwere der **Verkehrsunfälle** vermindert wird. **Die Kommission sollte Leitlinien für die Bereitstellung und Instandhaltung von „fahrfehlerverzeihenden Straßenrändern“ ausarbeiten, die auf den Erfahrungen aller Mitgliedstaaten aufbauen.**

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die im transeuropäischen Netz angewandten Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßenverkehrsinfrastruktur haben dazu beigetragen, die Zahl der Toten und Schwerverletzten in der Union zu verringern. Aus der Bewertung der Auswirkungen der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des

Geänderter Text

(4) Die im transeuropäischen Netz angewandten Sicherheitsmanagementverfahren für die Straßenverkehrsinfrastruktur haben dazu beigetragen, die Zahl der Toten und Schwerverletzten in der Union zu verringern. Aus der Bewertung der Auswirkungen der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des

Rates¹⁵ geht eindeutig hervor, dass die Mitgliedstaaten, die die Grundsätze des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur auf freiwilliger Basis auf ihre nationalen Straßen – über das TEN-V-Netz hinaus – anwenden, eine wesentlich bessere Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit erzielt haben als Mitgliedstaaten, die dies nicht tun.

¹⁵ Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

Rates¹⁵ geht eindeutig hervor, dass die Mitgliedstaaten, die die Grundsätze des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur auf freiwilliger Basis auf ihre nationalen Straßen – über das TEN-V-Netz hinaus – anwenden, eine wesentlich bessere Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit erzielt haben als Mitgliedstaaten, die dies nicht tun. ***Daher sollten diese Grundsätze auch für andere Teile des europäischen Straßennetzes gelten.***

¹⁵ Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Damit eine solche Ausweitung des Anwendungsbereichs die gewünschte Wirkung zeigt, müssen „andere Fernstraßen“ logischerweise Straßen umfassen, die große Städte oder Regionen miteinander verbinden und in der nationalen Straßenklassifikation der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie „Autobahn“ angehören.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(10) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte verbessert werden, indem **für die Fahrer, insbesondere für Berufskraftfahrer, genügend Park- und Rastplätze zur Verfügung gestellt werden, und zwar insbesondere mit auf alle Wetterbedingungen ausgerichteten, angemessenen Parkplätzen in Bergregionen und Randgebieten, und indem** die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und dem größten Unfallverhütungspotenzial investiert werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Abschnitte des Straßennetzes, die an unter der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ fallende Straßentunnel des transeuropäischen Straßennetzes angrenzen, sind besonders unfallträchtig. Um die Sicherheit des Straßennetzes **insgesamt** zu verbessern, sollten daher gemeinsame Kontrollen dieser Straßenabschnitte eingeführt werden, an denen Vertreter der zuständigen Straßen- und Tunnelbehörden beteiligt sind.

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

Geänderter Text

(11) Abschnitte des Straßennetzes, die an unter der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ fallende Straßentunnel des transeuropäischen Straßennetzes angrenzen, sind besonders unfallträchtig. Um die Sicherheit des Straßennetzes, **auf das sich diese Richtlinie erstreckt**, zu verbessern, sollten daher gemeinsame Kontrollen dieser Straßenabschnitte eingeführt werden, an denen Vertreter der zuständigen Straßen- und Tunnelbehörden beteiligt sind.

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

Begründung

Die Verbesserung der Sicherheit betrifft nicht das gesamte Straßennetz, sondern ausschließlich die Straßen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(13) **Mindestleistungsanforderungen für die** Gestaltung und Instandhaltung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen **sind** ein wichtiger Faktor zur Gewährleistung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung von Fahrzeugen, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind. Vor allem muss sichergestellt werden, dass **alle europäischen Fahrbahnmarkierungen und Zeichen, einschließlich Zusatzzeichen, Mindestqualitätsstandards entsprechen und stets sichtbar sind, sodass sie auf allen Straßen in Europa von allen Verkehrsteilnehmern und** diesen Fahrzeugen leicht und zuverlässig erkannt werden können. **Ferner sollten sie in der**

EU vereinheitlicht werden, und es sollte dafür gesorgt werden, dass sie mit der Ausrüstung in neu konzipierten Fahrzeugen kompatibel sind. Gleichmaßen müssen weitere Rechtsvorschriften wie die Richtlinie 2004/54/EG^{1a} an die neuen Sicherheits- und Digitalisierungsstandards des Verkehrswesens angepasst werden.

^{1a} Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39).

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Die Verbesserung der Sicherheit ist auch im Eisenbahnsektor eine Priorität. Insbesondere müssen Investitionen in die Sicherheit der Bahnübergänge gefördert werden (d. h. in die Signale und die Verbesserung der Infrastrukturen). Aus dem Bericht der ERA von 2014 geht hervor, dass sich im Jahr 2012 an den 114 000 in der EU bestehenden schienengleichen Bahnübergängen 573 signifikante Unfälle ereigneten, bei denen 369 Menschen ums Leben kamen und 339 Personen schwer verletzt wurden. Daher sollte auf EU-Ebene ermittelt werden, von welchen schienengleichen Übergängen ein hohes Sicherheitsrisiko ausgeht, und zwar mit dem Ziel, dass in die Verbesserung dieser Infrastrukturen investiert wird. Ferner sollten sie langfristig durch Brücken und Unterführungen ersetzt werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13b) Hochwertige Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen sind von entscheidender Bedeutung, um die Fahrer sowie vernetzte und automatisierte Fahrzeuge zu unterstützen. In Bezug auf Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen sollte Mindestleistungsanforderungen Rechnung getragen werden, um die Einführung vernetzter und automatisierter Mobilitätsysteme zu fördern, In der EU wäre ein einheitliches Konzept im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 wünschenswert.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(14) Um Transparenz zu schaffen und die Rechenschaftspflicht zu verbessern, sollten ***auf einer gemeinsamen Methode basierende*** wesentliche Leistungsindikatoren gemeldet werden, ***sodass den Verkehrsteilnehmern Informationen über den Zustand der Infrastruktur zugänglich und sie entsprechend sensibilisiert sind.***

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17 a (neu)

(17a) Die Kommission sollte in Erwägung ziehen, die Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln bis 2021 zu überarbeiten und einen neuen Vorschlag für Rechtsvorschriften über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln anzunehmen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie für Autobahnen und **Fernstraßen, einschließlich der Straßenabschnitte auf Brücken und in Tunneln**.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 1 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 2 – Nummer 2 b

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2b. „Fernstraße“ eine Straße, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbindet und in der nationalen **Straßenklassifikation der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie „Autobahn“ angehört**;

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 2 – Nummer 2 c

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2c. „netzweite Straßenbewertung“ eine **objektive, faktengestützte** Bewertung der Sicherheit des Straßennetzes im Anwendungsbereich dieser Richtlinie, um ein Benchmarking des Risikos von Unfällen und deren Schweregrad **sowie der Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit** zu ermöglichen;“;

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 2 – Nummer 5

Vorschlag der Kommission

(c) **Nummer 5 wird gestrichen;**

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe d

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 2 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

6. „Sicherheitseinstufung“ die Einstufung der Teile des bestehenden Straßennetzes, **einschließlich der Parkplätze an den unter diese Richtlinie fallenden Straßen**, in Kategorien gemäß ihrer objektiv gemessenen **Sicherheitseinstufung und den gemeldeten tödlichen Unfällen**;

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe d

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 2 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

7. „Straßensicherheitsüberprüfung“ eine gezielte Überprüfung einer bestehenden Straße, **einschließlich der Parkplätze an den unter diese Richtlinie fallenden Straßen**, oder eines bestehenden Straßenabschnitts zur Ermittlung von gefährlichen Bedingungen – **einschließlich jahreszeitbedingter Umstände** –, Mängeln und Defiziten, durch die das Risiko von Unfällen und Verletzungen erhöht wird;“.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 4 – Nummer 6 a (neu)

(2a) In Artikel 4 wird folgender Absatz 6 angefügt:

6a. Die Kommission legt im Rahmen der Erstprüfung in der Entwurfsphase Leitlinien für die Bereitstellung und Instandhaltung von „fahrfehlerverzeihenden Straßenrändern“ und „selbsterklärenden Straßen“ fest, die auf den Erfahrungen aller Mitgliedstaaten aufbauen.

Änderungsantrag 23

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 5 – Absatz 1**

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

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im gesamten Straßennetz, das Gegenstand dieser Richtlinie ist, eine Straßenbewertung durchgeführt wird. Die netzweiten Straßenbewertungen umfassen eine Sichtkontrolle, eine Analyse des Verkehrsaufkommens, **die vorliegenden Unfalldaten, die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit, die im Zuge der Anwendung spezifischer Überwachungsmethoden erfassten Daten, einschlägige Meldungen von Verkehrsteilnehmern gemäß Artikel 6f** und eine Bewertung des Risikos von Unfällen und deren Schweregrad, **und diese Ergebnisse werden einem Benchmarking unterzogen**. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die erste Bewertung spätestens **2024** durchgeführt wird. Die nachfolgenden netzweiten Straßenbewertungen müssen so häufig durchgeführt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau **und eine angemessene Analyse in Bezug auf**

Unfälle gewährleistet *sind*, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Kommission veröffentlicht Leitlinien zur Festlegung einer Methode für systematische netzweite Straßenbewertungen und Überprüfungen von Abschnitten mit hohem Sicherheitsrisiko.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass *die Verkehrsteilnehmer durch die*

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass *den Verkehrsteilnehmern Abschnitte*

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

mit hoher Unfallhäufigkeit zur Kenntnis gebracht werden und geeignete Zeichen und Markierungen vorhanden sind, mit denen auf Instandsetzungsarbeiten in Straßenabschnitten aufmerksam gemacht **wird**, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen können. Zu diesen Zeichen, die den Vorschriften des Wiener Übereinkommens von 1968 über Straßenverkehrszeichen genügen müssen, gehören unter anderem auch Zeichen, die sowohl am Tag als auch in der Nacht sichtbar sind und in einem sicheren Abstand anzubringen sind.“.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit von Abschnitten des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel angrenzen, durch gemeinsame Straßensicherheitsüberprüfungen unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2004/54/EG beteiligt sind. Die gemeinsamen Straßensicherheitsüberprüfungen werden **so häufig durchgeführt, dass für ein angemessenes Sicherheitsniveau gesorgt ist, in jedem Fall allerdings** mindestens alle drei Jahre.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 6 a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 6 a – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Mitgliedstaaten sorgen in jedem Fall für eine angemessene Instandhaltung und angemessene sonstige Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Infrastruktur im gesamten Straßennetz, und sie sehen Verfahren und Pläne vor, in deren Rahmen unverzüglich Maßnahmen getroffen werden, wenn aus den Ergebnissen der Überprüfungen und der netzweiten Straßenbewertung hervorgeht, dass ein gravierendes Sicherheitsrisiko besteht.

Benachbarte Mitgliedstaaten sorgen für eine wirksame Koordinierung und Zusammenarbeit ihrer Notfalldienste bei Unfällen in grenzüberschreitenden Tunneln und auf grenzüberschreitenden Brücken.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 6 a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 6 b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Durchführung der Verfahren nach den Artikeln 3 bis 6 ***sowie bei dem Entwurf und der Instandhaltung von Straßen*** den Bedürfnissen verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer Rechnung getragen wird.“. ***Die Kommission sollte Qualitätsanforderungen ausarbeiten.***

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 6 c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrbahnmarkierungen und

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrbahnmarkierungen und

Verkehrszeichen ordnungsgemäß gestaltet und instand gehalten werden, *sodass* sie sowohl von menschlichen Fahrern als auch von Fahrzeugen, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind, leicht und zuverlässig erkannt werden können.

Verkehrszeichen *im Einklang mit strengen Qualitätsanforderungen* ordnungsgemäß gestaltet *werden und stets sichtbar sind sowie so platziert* und instand gehalten werden, *dass* sie sowohl von menschlichen Fahrern als auch von Fahrzeugen, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind, leicht und zuverlässig erkannt werden können.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 6 c – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die Kommission entwickelt *Mindestleistungsanforderungen*, um die Erkennung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen zu erleichtern *und deren Vernetzung und Kompatibilität mit Geräten, die im Rahmen der C-ITS in vernetzten, automatisierten Fahrzeugen verwendet werden, zu verbessern. Die Kommission legt bis 2020 gemeinsame europäische Standards für die Vereinheitlichung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen gemäß dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 fest. Darüber hinaus führt die Kommission ein zentrales europäisches Register für alle in der EU verwendeten Verkehrszeichen und Zusatzzeichen ein. Zu diesem Zweck nimmt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 12a an.*“.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 6e

Information und Transparenz

- 1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Verkehrsteilnehmer am Ausgangspunkt jedes Abschnitts des Straßennetzes angemessen über die aktuelle Kategorie des Abschnitts gemäß Artikel 5 Absatz 3 informiert werden.**
- 2. Die Kommission veröffentlicht eine europäische Karte des unter diese Richtlinie fallenden Straßennetzes, die im Internet zugänglich ist, und weist darin die drei Kategorien gemäß Artikel 5 Absatz 3 aus.**
- 3. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen alle relevanten Dokumente der Konzessionsbestimmungen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe, die die Sicherheit der Infrastruktur betreffen, und machen sie der Öffentlichkeit zugänglich.**

Änderungsantrag 35

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 6 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 6f

Freiwillige Meldungen

- 1. Die Mitgliedstaaten richten ein allen Verkehrsteilnehmern zugängliches nationales Online-System für freiwillige Meldungen ein, mit dem Einzelheiten über Ereignisse, die von Verkehrsteilnehmern und Fahrzeugen übermittelt werden, sowie über sonstige gemeldete tatsächliche oder mögliche**

Gefahren für die Straßenverkehrsinfrastruktur erfasst werden.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Absatz 1 genannten Einzelheiten und Informationen in einer nationalen Datenbank erfasst, rechtzeitig analysiert und gegebenenfalls im Hinblick auf die Durchführung der in den Artikeln 5, 6 und 6a dargelegten Verfahren evaluiert werden.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu) – Buchstabe a (neu)

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(5b) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ***Ausbildungspläne für Straßenverkehrssicherheitsgutachter angenommen werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der bewährten Verfahren der Mitgliedstaaten Mindestanforderungen annehmen. Damit sichergestellt ist, dass den Bedürfnissen der am stärksten verletzungsgefährdeten Straßenverkehrsteilnehmer Rechnung getragen wird, sollte die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer in die die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Ausbildungspläne aufgenommen werden.***

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Um die Sicherheit auf den Straßen der Union zu erhöhen, richtet die Kommission ein System für den Austausch von **Informationen und** bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten ein, das unter anderem **Ausbildungspläne für den Bereich Straßenverkehrssicherheit**, bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologien für die Straßenverkehrssicherheit, **darunter Systeme zur Erkennung von Straßenzeichen durch Fahrer und mit Fahrerassistenzsystemen versehene Fahrzeuge**, umfasst. **Es sollte angeregt werden, den Austausch von Erfahrungen mit den „Safe System“-Methoden zwischen Praktikern und den Informationsaustausch zwischen Straßenverkehrssicherheitsgutachtern zu erleichtern.**“.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 11 a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 31. Oktober **[ABL: bitte das JAHR einfügen, Berechnung: 24 Monate nach dem Inkrafttreten.]** und danach alle drei Jahre einen **auf einer gemeinsamen Methode beruhenden** Bericht über den Prozentsatz des Straßennetzes, der in den vorangegangenen drei Jahren im Rahmen von netzweiten Straßenbewertungen bewertet wurde, **den Fortschritt in Bezug auf die Erreichung der auf nationaler Ebene festgelegten Ziele gemessen an der Abnahme der Todesfälle und der Unfälle, die Aktualisierung der nationalen Leitlinien,**

*darunter insbesondere die
Verbesserungen aufgrund des
technologischen Fortschritts und in
Bezug auf den Schutz
verletzungsgefährdeter
Verkehrsteilnehmer, sowie die
Sicherheitseinstufung der bewerteten
Straßenabschnitte nach Kategorien von
Straßennutzern vor.“.*

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 11 a – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*1a. Erstmals bis ... [xx.xx.xxxx – 24
Monate nach dem Ablauf der Frist für die
Vorlage der Berichte durch die MS] und
dann alle zwei Jahre erstellt die
Kommission auf der Grundlage einer
Analyse der nationalen Berichte einen
Bericht über die Umsetzung dieser
Richtlinie, insbesondere in Bezug auf die
in Absatz 1 genannten Elemente, und
über mögliche Folgemaßnahmen,
einschließlich einer Überarbeitung der
Richtlinie und möglicher Anpassungen
an den technischen Fortschritt, und
übermittelt diesen Bericht dem
Europäischen Parlament und dem Rat.*

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2008/96/EG
Artikel 12 a – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Delegierte Rechtsakte

Ausübung der Befugnisübertragung

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 12 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen.

Geänderter Text

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel **6c und Artikel 12** wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 12 a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel **6c und Artikel 12** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über

den Widerruf nicht berührt.

den Widerruf nicht berührt.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Richtlinie 2008/96/EG

Artikel 12 a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 1 a (neu)

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang I – Abschnitt 2 – Buchstabe e

Derzeitiger Wortlaut

e) Verkehr (z. B. Verkehrsaufkommen, Verkehrskategorisierung nach Arten);

Geänderter Text

(1a) Abschnitt 2 Buchstabe e wird wie folgt geändert:

e) Verkehr (z. B. Verkehrsaufkommen, Verkehrskategorisierung nach Arten), ***einschließlich geschätzter Fußgänger- und Radfahrerströme in Abhängigkeit von der Nutzung der angrenzenden Flächen;***

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II – Nummer 1 – Buchstabe n – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

ii) Bestimmungen für Radfahrer,

Geänderter Text

**ii) Bestimmungen für Radfahrer,
darunter Vorhandensein von
Alternativstrecken oder von
Abtrennungen von
Hochgeschwindigkeitsstrecken,**

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II – Nummer 1 – Buchstabe n – Ziffer iii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**iiia) Dichte und Platzierung von
Fußgänger- und Radfahrerüberwegen,**

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II – Nummer 1 – Buchstabe n – Ziffer iii b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**iiib) Bestimmungen für Fußgänger und
Radfahrer auf den betreffenden Straßen
des jeweiligen Bereichs,**

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II – Nummer 1 – Buchstabe n – Ziffer iii c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iiic) Abtrennung der Fußgänger und Radfahrer von Hochgeschwindigkeitsstrecken oder Vorhandensein direkter Alternativstrecken auf Straßen niedrigerer Kategorie;

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 3

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II a – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) Selbsterklärende Trassierung (d. h. Erkennbarkeit der Trassierung durch die **Fahrer**);

c) Selbsterklärende Trassierung (d. h. Erkennbarkeit der Trassierung durch die **Verkehrsteilnehmer**);

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 3

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II a – Nummer 2 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

g) **Fußgängerüberwege** vorhanden.

g) **Fußgänger- und Radfahrerüberwege** vorhanden.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 3

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang II a – Nummer 3 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) schienengleiche Bahnübergänge.

e) schienengleiche Bahnübergänge
(insbesondere unter Hinweis auf die Art

des Übergangs und ob es sich um bemannte, unbemannte, manuell oder automatisch betriebene Anlagen handelt).

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang II a – Nummer 6 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Gefahren am Straßenrand und Abstand vom *Fahrbahnrand*;

Geänderter Text

b) Gefahren am Straßenrand und Abstand vom *Fahrbahn- oder Radwegrand*;

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang II a – Nummer 6 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text
fa) Instandhaltung von Parkplätzen, insbesondere bei winterlichem Wetter;

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 3
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang II a – Nummer 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text
7a. Brücken und Tunnel:
a) Vorhandensein und Anzahl von Brücken;
b) Vorhandensein und Anzahl von Tunneln;
c) Vorhandensein von Sensoren für

*die Fernerkundung oder
Satellitenüberwachung des baulichen
Zustands und der Stabilität der
Infrastruktur;*

*d) visuelle Elemente, die in Bezug auf
die Infrastruktur Sicherheitsgefahren
darstellen.*

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) festgestelltes Fahrradaufkommen;

Geänderter Text

*d) festgestelltes Fahrradaufkommen **auf
beiden Seiten, unter Hinweis darauf, ob
sich die Radfahrer „entlang“ der Straße
bewegen oder diese „queren“;***

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Anzahl und **Ort** tödlicher Unfälle
nach Verkehrsteilnehmergruppe;

Geänderter Text

a) Anzahl, **Ort** und **Ursache** tödlicher
Unfälle nach Verkehrsteilnehmergruppe;

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 4 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) Vorhandensein von ITS-Geräten:
Stauhinweise, Wechselverkehrszeichen;

Geänderter Text

d) Vorhandensein von ITS-Geräten:
Stauhinweise, Wechselverkehrszeichen,
Sensoren zur Überwachung des baulichen

Zustands;

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- 6a. Brücken und Tunnel:**
- a) Vorhandensein und Anzahl von Brücken, einschließlich einschlägiger Informationen;**
 - b) Vorhandensein und Anzahl von Tunneln, einschließlich einschlägiger Informationen;**
 - c) Vorhandensein von Sensoren für die Fernerkundung oder Satellitenüberwachung des baulichen Zustands und der Stabilität der Infrastruktur;**
 - d) visuelle Elemente, die in Bezug auf die Infrastruktur Sicherheitsgefahren darstellen.**

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 7 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) Vorhandensein von schienengleichen Bahnübergängen.

e) Vorhandensein von schienengleichen Bahnübergängen (*insbesondere unter Hinweis auf die Art des Übergangs und ob es sich um bemannte, unbemannte, manuell oder automatisch betriebene Anlagen handelt*).

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang III – Abschnitt 9 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) **Fußgängerüberwege** (höhengleich und **Überführung/Unterführung**);

Geänderter Text

a) **Fußgänger- und Radfahrerquerungsanlagen** (höhengleich und **höhenfrei**);

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang III – Nummer 9 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) **Radfahrerquerungsanlagen** (**höhengleich und höhenfrei**);

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang III – Nummer 9 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) **Radwege**;

Geänderter Text

d) **Einrichtungen für Radfahrer und Art der Einrichtung (Radwege, Radfahrstreifen, Sonstiges)**;

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4

Richtlinie 2008/96/EG

Anhang III – Nummer 9 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

f) ***Fußgängerüberweg*** auf dem Einfahrbereich des einmündenden untergeordneten Straßennetzes.

Geänderter Text

f) ***Fußgänger- und Radfahrerüberwege*** auf dem Einfahrbereich des einmündenden untergeordneten Straßennetzes.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 9 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) Vorhandensein von Alternativstrecken für Fußgänger und Radfahrer, wenn keine getrennten Einrichtungen vorhanden sind.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 4
Richtlinie 2008/96/EG
Anhang III – Nummer 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Pre-Crash- bzw. Post-Crash-Systeme zur Minderung von Unfallverletzungen und Unfallfolgen;

a) Netzbetriebszentren und andere Überwachungseinrichtungen;

b) Mechanismen, mit denen Verkehrsteilnehmer über die Fahrbedingungen informiert werden, um Unfälle und Zwischenfälle zu verhindern;

c) Systeme zur automatischen Ereigniserkennung: Sensoren und Kameras;

d) Ereignis-Management-Systeme;

e) Systeme für die Kommunikation mit

Notrufstellen.