

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0050/2008

27.2.2008

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (KOM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Helmuth Markov

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	29
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE	33
VERFAHREN.....	41

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (KOM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2006)0569),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0331/2006),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (A6-0050/2008),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1
Erwägung 3 a (neu)

(3 a) In den vergangenen Jahren wurden bei der Fahrzeugkonzeption in punkto Sicherheit und bei der Entwicklung und Anwendung neuer Technologien große Fortschritte gemacht, die zur Verringerung der Zahl der Menschen beigetragen haben, die im Straßenverkehr verunglückt 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.

Änderungsantrag 2
Erwägung 4

(4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden. Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es ist deshalb angebracht, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren festzulegen, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst werden.

(4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden. ***Die Ergebnisse dieser Bewertung können in einer Reihe von Veröffentlichungen vorgestellt werden.*** Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es ist deshalb angebracht, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren festzulegen, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst werden.

Änderungsantrag 3
Erwägung 4

(4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer

(4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer

Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden. Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es **ist deshalb angebracht**, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren festzulegen, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst werden.

Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden. Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es **erscheint daher sinnvoll**, für diese beiden Bereiche Verfahren zu entwickeln, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst werden.

Änderungsantrag 4 Erwägung 4

(4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden. Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es ist deshalb angebracht, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren festzulegen, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst

(4) Die Festlegung geeigneter Sicherheitsverfahren ist ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit im transeuropäischen Straßennetz. Mit einer Bewertung des Sicherheitseffekts sollten auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts ermittelt werden, **und diese Bewertung sollte bei der Entscheidung über eine Streckenführung den Ausschlag geben**. Mit Sicherheitsaudits sollte ein Infrastrukturprojekt eingehend auf Entwurfsmerkmale geprüft werden, die die Sicherheit beeinträchtigen. Es ist deshalb angebracht, für diese beiden Bereiche verbindliche Verfahren festzulegen, die geeignet sind, die Sicherheit der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes zu verbessern, die jedoch nicht für Straßentunnel gelten, die von der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im

werden.

transeuropäischen Straßennetz erfasst werden.

Begründung

Im Text der Richtlinie sollte klargestellt werden, dass die Sicherheitsbewertungen nicht nur einfach durchgeführt, sondern auch bei der Entscheidung für eine Streckenführung gebührend berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 5
Erwägung 4 a (neu)

(4a) Einige Mitgliedstaaten verfügen bereits über ein gut funktionierendes Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Diese Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit erhalten, ihre bewährten Methoden weiter anzuwenden.

Änderungsantrag 6
Erwägung 4 a (neu)

(4a) Die Forschung ist wichtig zur Verbesserung der Sicherheit auf den europäischen Straßen. 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.

Begründung

Im 7. Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung sind erhebliche Mittel vorgesehen, um die europäische Forschung zu fördern, auch im Bereich der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur (z. B. Entwicklung fortschrittlicher Techniken und Methoden der Risikoanalyse für den Bau von Infrastrukturen). Eine verbesserte Verbreitung der Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung ist jedoch von ausschlaggebender Bedeutung für die Verwirklichung dieser Ziele. In seiner EntschlieÙung vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung hat das Parlament eine intensive Forschungstätigkeit und Zusammenarbeit unter allen Akteuren gefordert.

Änderungsantrag 7
Erwägung 5

(5) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte erhöht werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit **oder** dem höchsten Unfallverhütungspotenzial investiert werden. Damit die Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten auf die Gefahr einstellen und die Verkehrsregeln, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, besser beachten, sollten sie **darauf** hingewiesen werden, **dass sie sich einem gefährlichen Streckenabschnitt nähern.**

(5) Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte erhöht werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte **sowohl** mit der höchsten Unfallhäufigkeit **als auch** 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.

Änderungsantrag 8
Erwägung 6

(6) Ein Sicherheitsmanagement für das Straßennetz kann bereits kurz nach seiner Einführung erhebliche Wirkung entfalten. Sind **gefährliche** Streckenabschnitte erkannt und Abhilfemaßnahmen getroffen, sollten Vorbeugemaßnahmen in Form von Sicherheitsüberprüfungen größere Bedeutung gewinnen. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen sind geeignet, möglichen Gefahren für alle, auch ungeschützte, Verkehrsteilnehmer und auch Gefahren an Baustellen vorzubeugen.

(6) Ein Sicherheitsmanagement für das Straßennetz kann bereits kurz nach seiner Einführung erhebliche Wirkung entfalten. Sind Streckenabschnitte **mit hoher Unfallhäufigkeit** erkannt und Abhilfemaßnahmen getroffen, sollten Vorbeugemaßnahmen in Form von Sicherheitsüberprüfungen größere Bedeutung gewinnen. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen sind geeignet, möglichen Gefahren für alle, auch ungeschützte, Verkehrsteilnehmer und auch Gefahren an Baustellen vorzubeugen.

Änderungsantrag 9
Erwägung 7 a (neu)

(7a) Zur Erhöhung der Sicherheit auf den europäischen Straßen, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sollte ein verstärkter und systematischerer Austausch von bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten eingerichtet werden.

Begründung

Das Unfallrisiko vor allem auf einspurigen Landstraßen ist besonders hoch. Aufgrund des

Subsidiaritätsprinzips fehlt der Kommission aber in diesem Bereich die Kompetenz, rechtliche Maßnahmen zu erlassen. Ein Austausch von bewährten Verfahren ist aber möglich und wünschenswert.

Änderungsantrag 10
Erwägung 8

(8) Um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten Leitlinien für das Sicherheitsmanagement der Infrastruktur erlassen und anwenden. Die Übermittlung der nationalen Leitlinien an die Kommission und regelmäßige Berichterstattung über ihre Umsetzung ermöglicht es, die Infrastruktursicherheit auf Gemeinschaftsebene systematisch zu verbessern und das Sicherheitsmanagement nach und nach wirksamer zu gestalten. Aus den Berichten über die Umsetzung der Leitlinien können die Mitgliedstaaten außerdem ersehen, welche Lösungen für sie am besten geeignet sind. Die systematische Erfassung von Daten aus Vorher-Nachher-Studien sollte es zudem ermöglichen, künftige Maßnahmen so wirksam wie möglich zu gestalten.

(8) Um ein hohes Sicherheitsniveau ***auf den Straßen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie auf Autobahnen*** zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten Leitlinien für das Sicherheitsmanagement der Infrastruktur erlassen und anwenden. Die Übermittlung der nationalen Leitlinien an die Kommission und regelmäßige Berichterstattung über ihre Umsetzung ermöglicht es, die Infrastruktursicherheit auf Gemeinschaftsebene systematisch zu verbessern und das Sicherheitsmanagement nach und nach wirksamer zu gestalten. Aus den Berichten über die Umsetzung der Leitlinien können die Mitgliedstaaten außerdem ersehen, welche Lösungen für sie am besten geeignet sind. Die systematische Erfassung von Daten aus Vorher-Nachher-Studien sollte es zudem ermöglichen, künftige Maßnahmen so wirksam wie möglich zu gestalten.

Begründung

Sinnvoll ist die Ausweitung des Geltungsbereiches der Richtlinie auf Autobahnen. Über die Ausweitung auf Landstraßen entscheiden die Mitgliedstaaten subsidiär. Die zweite Ergänzung dient dem Bürokratieabbau. Die zweite Ergänzung dient dem Bürokratieabbau.

Änderungsantrag 11
Erwägung 8 a (neu)

(8a) Die Bestimmungen dieser Richtlinie über Investitionen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sollten unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten in Bezug auf Investitionen zur Instandhaltung des Straßennetzes gelten.

Begründung

Hier soll der Unterschied zwischen den Investitionen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit als dem Gegenstand dieser Richtlinie und den Investitionen zur Instandhaltung des Straßennetzes verdeutlicht werden. Letztere fallen in einen anderen Bereich, der der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten entsprechend ihrer Mehrjahres-Haushaltsplanung unterliegt.

Änderungsantrag 12
Erwägung 10 a (neu)

(10a) Eine ausreichende Zahl von Parkplätzen und Raststätten am Straßenrand sind 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 hinreichenden Zahl sicherer Parkplätze und Raststätten muss daher integraler Bestandteil des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrssicherheit sein.

Änderungsantrag 13
Artikel 1 Absatz 1 a (neu)

1a. Die Mitgliedstaaten können das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrssicherheit auch auf andere Weise organisieren. Weicht die Methodik von dieser Richtlinie ab, ist eine Genehmigung der Kommission erforderlich.

Begründung

Einige Mitgliedstaaten verfügen bereits über ein gut funktionierendes Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Diese Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit erhalten, ihre bewährten Methoden weiter anzuwenden.

Änderungsantrag 14
Artikel 1 Absatz 2 a (neu)

2a. Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen dieser Richtlinie, im Sinne eines 'Set of good practices', auch für nationale Straßenverkehrsinfrastruktur anwenden, die nicht Teil des TEN-T-Netzes ist und die ganz oder teilweise mit Gemeinschaftsmitteln geschaffen wurde.

Begründung

Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit wird dazu beitragen, viele Menschenleben zu retten. Deshalb sollte sichergestellt werden, dass auch nationale Verkehrsinfrastruktur, die nicht Teil des TEN-T-Netzes ist, in puncto Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Änderungsantrag 15
Artikel 2 Absatz 2

(2) „zuständige Stelle“ eine öffentliche **oder private** Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene tätig ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung dieser Richtlinie mitwirkt,

(2) „zuständige Stelle“ eine öffentliche Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene tätig ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung dieser Richtlinie mitwirkt, **einschließlich als zuständige Stelle benannte Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie bestanden haben, sofern sie den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen,**

Änderungsantrag 16
Artikel 2 Absatz 6

(6) "Verbesserung der Sicherheit **im bestehenden Straßennetz"** die **Senkung der künftigen Unfallzahlen durch Änderungen an den Teilen des Straßennetzes, in denen sich in den vergangenen Jahren die meisten Unfälle ereignet haben oder in denen das Potenzial für die Senkung der Unfallkosten am höchsten ist,**

(6) „**Klassifizierung des Netzes anhand des Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit**“ eine **Methode, mit der Teile des bestehenden Straßennetzes anhand ihres Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallkosten bestimmt, analysiert und klassifiziert werden,**

Begründung

Die gefährlichsten Straßenabschnitte müssen analysiert und klassifiziert werden, um die Abhilfemaßnahmen vorrangig auf diese Abschnitte konzentrieren zu können

Änderungsantrag 17
Artikel 2 Absatz 7

(7) „Sicherheitsüberprüfung“ *eine* regelmäßig durchgeführte **Prüfung einer in Betrieb befindlichen Straße unter dem Sicherheitsaspekt**,

(7) „Sicherheitsüberprüfung“ *die reguläre und* regelmäßig durchgeführte **Überprüfung der Eigenschaften und Mängel, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern**,

Begründung

Mit solchen Prüfungen sollen eventuell bestehende Mängel festgestellt und behoben werden.

Änderungsantrag 18
Artikel 2 Absatz 9

(9) „Infrastrukturprojekt“ ein Projekt für einen Straßenneu- oder -ausbau mit voraussichtlich bedeutenden Auswirkungen auf die Sicherheit der Straßeninfrastruktur.

(9) "Infrastrukturprojekt" ein Projekt für einen Straßenneu- oder -ausbau *oder eine Straßensanierungs- oder -modernisierungsmaßnahme* mit voraussichtlich bedeutenden Auswirkungen auf die Sicherheit der Straßeninfrastruktur

Änderungsantrag 19
Artikel 3 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für alle **Varianten eines Infrastrukturprojekts** eine Bewertung des Sicherheitseffekts vorgenommen wird.

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für alle *Infrastrukturprojekte, die erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben*, eine Bewertung des Sicherheitseffekts vorgenommen wird.

Änderungsantrag 20
Artikel 3 Absatz 2

2. Die Bewertung des Sicherheitseffekts wird **nach den Bestimmungen des Anhangs I** in der ersten Planungsphase und vor Erteilung der Baugenehmigung für das Infrastrukturprojekt durchgeführt.

2. Die Bewertung des Sicherheitseffekts 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.**

Begründung

Die Verbindlichkeit der Anhänge würde den Handlungsspielraum der Mitgliedstaaten zu sehr einschränken.

Änderungsantrag 21
Artikel 4 Absatz 1

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

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für alle **Großprojekte mit einer Bausumme von mindestens 10 Millionen EUR** ein Sicherheitsaudit durchgeführt wird.

Begründung

Bürokratieaufbau ist zu vermeiden.

Änderungsantrag 22
Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1

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

2. **Bei der Durchführung der Sicherheitsaudits sind die Mitgliedstaaten bestrebt, die in Anhang II aufgeführten Kriterien einzuhalten.**

Begründung

Die Verbindlichkeit der Anhänge würde den Handlungsspielraum der Mitgliedstaaten zu sehr einschränken.

Änderungsantrag 23
Artikel 4 Absatz 3

3. **Das Audit ist** Bestandteil des Entwurfsprozesses und ist in den Projektphasen Machbarkeitsstudie, Vorentwurf, Detailentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.

3. **Sicherheitsaudits sind** Bestandteil des Entwurfsprozesses; sie sind in den Projektphasen Machbarkeitsstudie, Vorentwurf, Detailentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.

Begründung

Sprachliche Anpassung.

Änderungsantrag 24

Artikel 4 Absatz 4

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass der Gutachter für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Bericht verfasst, in dem er auf die sicherheitsrelevanten Entwurfsmerkmale hinweist **und Vorschläge zur Behebung etwaiger von ihm erkannter Sicherheitsmängel macht**. Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter in seinem Bericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase nach Anhang II behoben, so legt die zuständige Stelle in einem Anhang zum Bericht die Gründe dafür dar.

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass der Gutachter für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Bericht 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.

Änderungsantrag 25

Artikel 5 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten sorgen **für die Verbesserung** der Sicherheit im bestehenden Straßennetz. **Sie sorgen dafür, dass die Behandlung gefährlicher Straßenabschnitte und das Sicherheitsmanagement im Straßennetz nach Anhang III** auf der Grundlage **jährlicher** Sicherheitsüberprüfungen des Straßenbetriebs durchgeführt werden.

1. Die Mitgliedstaaten sorgen **dafür, dass die Klassifizierung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit und die Klassifizierung** der Sicherheit im bestehenden Straßennetz **zumindest** auf der Grundlage **von alle drei Jahre stattfindenden** Sicherheitsüberprüfungen des Straßenbetriebs durchgeführt werden. **Dabei sind die Mitgliedstaaten bestrebt, die in Anhang III aufgeführten Kriterien einzuhalten.**

Begründung

Die Verbindlichkeit der Anhänge würde den Handlungsspielraum der Mitgliedstaaten zu sehr einschränken.

Änderungsantrag 26
Artikel 5 Absatz 4

4. Die Mitgliedstaaten legen die Priorität der in Anhang II Nummer 3 Buchstabe f) genannten Maßnahmen nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis fest. *entfällt*

Änderungsantrag 27
Artikel 5 Absatz 4a (neu)

(4a) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Verkehrsteilnehmer durch die Aufstellung bzw. Anbringung entsprechender Zeichen auf Instandsetzungsarbeiten in Straßenabschnitten aufmerksam gemacht werden, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen können. Zu diesen Zeichen, die den Vorschriften des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen genügen, gehören u. a. auch Lichtsignale, die in einem sicheren Abstand anzubringen sind.

Begründung

Viele Unfälle im Straßenverkehr geschehen infolge mangelnd ausgeschilderter Baustellen. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass mit entsprechenden Zeichen darauf hingewiesen wird, dass Straßenreparaturarbeiten durchgeführt werden.

Änderungsantrag 28
Artikel 6 Absatz 2

2. Sicherheitsüberprüfungen umfassen *Routineüberprüfungen und Überprüfungen von Straßenbaustellen. Sie werden nach den Bestimmungen des Anhangs III durchgeführt.*

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

Änderungsantrag 29
Artikel 7 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständige Stelle für jeden Unfall auf einer der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Straßen, **bei dem Menschen schwer verletzt oder getötet wurden, umfassend** Bericht erstattet. **Ein Unfallbericht muss alle in Anhang IV aufgeführten Angaben enthalten.**

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständige Stelle für jeden **tödlichen** Unfall auf einer der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Straßen Bericht erstattet. **Die Mitgliedstaaten sind bestrebt, in diesen Bericht** alle Angaben **nach** Anhang IV **aufzunehmen.**

Änderungsantrag 30
Artikel 8 Absatz 1

1. *Um die zuständigen Stellen bei der Durchführung der Richtlinie zu unterstützen,* sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Leitlinien erlassen werden. **Diese Leitlinien werden allen interessierten Stellen zugänglich gemacht.**

1. **Sofern nicht bereits Leitlinien bestehen,** sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Leitlinien erlassen werden, *um die zuständigen Stellen bei der Durchführung der Richtlinie zu unterstützen.*

Änderungsantrag 31
Artikel 8 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission **die auf einzelstaatlicher Ebene erlassenen** Leitlinien innerhalb von drei Monaten nach ihrer Verabschiedung oder Änderung.

Die Kommission macht die Leitlinien im Internet zugänglich.

2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission **diese** Leitlinien innerhalb von drei Monaten nach ihrer Verabschiedung oder Änderung.

Änderungsantrag 32
Artikel 9 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Ausbildungskurse für Sicherheitsgutachter eingerichtet werden.

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Ausbildungskurse für Sicherheitsgutachter eingerichtet werden, **sofern diese nicht bereits existieren.**

Änderungsantrag 33
Artikel 9 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Ausbildungskurse für Sicherheitsgutachter eingerichtet werden.

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie **gegenseitig kompatible** Ausbildungskurse für Sicherheitsgutachter eingerichtet werden.

Begründung

Zweckmäßigere Formulierung. Kompatible Ausbildungsgänge werden den Transfer und die Anwendung dieser besonderen Qualifikationen zwischen den bzw. innerhalb der verschiedenen EU-Staaten und Bildungs- und Ausbildungssysteme erleichtern.

Änderungsantrag 34
Artikel 9 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sicherheitsgutachter, die in dieser Richtlinie vorgesehene Aufgaben erfüllen, **innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** eine Erstausbildung absolvieren, an deren Abschluss sie ein Zertifikat erhalten, und danach **mindestens alle sieben Jahre an einem Fortbildungskurs** teilnehmen.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sicherheitsgutachter, die in dieser Richtlinie vorgesehene Aufgaben erfüllen, eine Erstausbildung absolvieren, bei deren Abschluss sie einen Befähigungsnachweis erhalten, und danach **regelmäßig an Fortbildungsmaßnahmen** teilnehmen.

Änderungsantrag 35
Artikel 9 Absatz 3

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsgutachter zertifiziert sind. Vor Inkrafttreten dieser Richtlinie verliehene einschlägige Zertifikate werden **berücksichtigt**.

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsgutachter zertifiziert sind. Vor Inkrafttreten dieser Richtlinie verliehene einschlägige Zertifikate werden **anerkannt**.

Änderungsantrag 36
Artikel 9 Absatz 4 a

(a) Gutachter müssen *Kenntnisse und*

(a) Gutachter müssen **einschlägige Erfahrung oder Ausbildung** auf den

Erfahrung auf den Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse haben.

Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse haben.

Änderungsantrag 37
Artikel 9 Absatz 4 b

(b) Zwei Jahre, nachdem die Mitgliedstaaten die Leitlinien nach Artikel 8 erlassen haben, dürfen Sicherheitsaudits nur noch von Gutachtern durchgeführt werden, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllen.

(b) Zwei Jahre, nachdem die Mitgliedstaaten die Leitlinien nach Artikel 8 erlassen haben, dürfen Sicherheitsaudits nur noch von Gutachtern **oder von Teams, zu denen Gutachter gehören**, durchgeführt werden, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllen.

Änderungsantrag 38
Artikel 9 Absatz 4 c

(c) Ein Gutachter darf nicht am Entwurf oder Betrieb des von ihm begutachteten Infrastrukturprojekts beteiligt sein.

(c) Ein Gutachter darf **zum Zeitpunkt des Audits** nicht am Entwurf oder Betrieb des von ihm begutachteten Infrastrukturprojekts beteiligt sein.

Änderungsantrag 39
Artikel 9 a (neu)

Artikel 9a

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

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

***Berichte über die Durchführung der
Richtlinie***

1. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission erstmalig fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle vier Jahre Bericht über ihre Durchführung.

2. Der Bericht muss Auskunft geben über:

- (a) die Organisationen, die mit der Umsetzung der Leitlinien betraut sind,***
- (b) für notwendig erachtete Änderungen der Leitlinien für den Entwurf von Straßen und die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen, mit einer Liste und einer Beschreibung der Entwürfe mit besonderem Gefahrenpotenzial oder besonderem Gefahrenminderungspotenzial,***
- (c) die Unfallkostensätze, mit denen gerechnet wird, die für die Berechnung der Sätze nach Artikel 7 Absatz 2 angewandten Verfahren und die Kostenelemente, die in die Berechnung der Kostensätze eingehen,***
- (d) die Kontaktdaten der zuständigen Stellen.***

3. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 ein Einheitsformat für die Berichte festlegen.

4. Die Kommission analysiert die ihr zugehenden Berichte und sonstigen Informationen und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat nach Erfordernis Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie.

5. Mindestanforderungen an den Inhalt der Leitlinien nach Artikel 8 Absatz 1 werden

***Kontinuierliche Verbesserung der
Verfahren des Sicherheitsmanagements***

Die Kommission erleichtert und strukturiert den Austausch von Kenntnissen und bewährten Verfahren 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 Straßeninfrastruktur in der Europäischen Union erreicht werden kann.

nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 festgelegt, soweit das notwendig ist, um im gesamten transeuropäischen Straßennetz ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

Änderungsantrag 41
Artikel 10 a (neu)

Artikel 10a

Anpassung an den technischen Fortschritt

Die Anhänge zu dieser Richtlinie werden gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 11 Absatz 2 a) an den technischen Fortschritt angepasst. Gegebenenfalls werden NGO, die auf dem Gebiet der Sicherheit und des Infrastrukturmanagements für Verkehrsstraßen tätig sind, zu Fragen betreffend die technische Sicherheit konsultiert.

Änderungsantrag 42
Artikel 11 Absatz 2 a (neu)

..

2a. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, finden Artikel 5a Absatz 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG in Verbindung mit Artikel 8 dieses Beschlusses Anwendung.

Begründung

Das neue Komitologieverfahren mit Kontrolle wird im Hinblick auf seine Anwendung in Artikel 10 Absatz 5 betreffend die Mindestanforderungen für die Leitlinien und Artikel 10a (neu) betreffend die Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt eingeführt.

Änderungsantrag 43
Artikel 12 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts-

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts-

und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens [...] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen deren Bestimmungen und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens **zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie** nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen deren Bestimmungen und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Änderungsantrag 44
Anhang I Punkt 1 Buchstabe d

(d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten

d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten **unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Verfahren der Sicherheitstechnik und der Telematik.**

Begründung

Sicherheitstechnik und Telematik können die Sicherheit der Infrastrukturelemente im Straßenverkehr erhöhen. Der Einsatz von IKT (beispielsweise intelligenter Verkehrssysteme) kann viele Leben retten. Deshalb sollte bei der Prüfung der Alternativen das beste verfügbare Know-how berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 45
Anhang I Punkt 2 Buchstabe e a (neu)

ea) Saisonabhängigkeit und klimatische Bedingungen

Änderungsantrag 46
Anhang I Punkt 2 Buchstabe e a (neu)

**ea) Vorhandensein einer hinreichenden
Zahl sicherer Parkplätze und Raststätten**

Begründung

Eine ausreichende Zahl von Parkplätzen und Raststätten am Straßenrand sind zusätzlich zur Vermeidung von Kriminalität 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 hinreichenden Zahl sicherer Parkplätze und Raststätten muss daher integraler Bestandteil des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrssicherheit sein.

Änderungsantrag 47
Anhang I Punkt 2 Buchstabe e b (neu)

eb) seismische Aktivitäten

Änderungsantrag 48
Anhang II Punkte 1 und 2

1. Kriterien für die Projektphase
Machbarkeitsstudie:

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

(b) Arten von Kreuzungen und
Einmündungen und Abstand zwischen
ihnen

(c) Anzahl und Art der Fahrstreifen

(d) Arten von Verkehr, für die die geplante
Straße zugelassen werden soll

***2. Kriterien für die Projektphase
Vorentwurf:***

(b) Straßenquerschnitt (Breite der
Fahrbahn, der Rad- und Gehwege usw.)

(c) Sichtverhältnisse

1. Kriterien für die Projektphase
Vorentwurf:

Geografische Lage (**z.B.** Erdrutsch-,
Überschwemmungs- und Lawinengefahr
usw.), ***saisonabhängige 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) Witterungsbedingungen

(g) Fahrgeschwindigkeiten

(h) Straßenquerschnitt (Breite der
Fahrbahn, der Rad- und Gehwege usw.)

(i) Trasse und Profil

(j) Sichtverhältnisse

(d) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

(k) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

(e) Bus- und Straßenbahnhaltstellen

(l) öffentliche Verkehrsmittel und -infrastruktur

(m) schienengleiche Bahnübergänge

(f) schienengleiche Bahnübergänge.

Änderungsantrag 49
Anhang II Punkt 3

3. Kriterien für die Projektphase
Detailentwurf:

2. Kriterien für die Projektphase
Detailentwurf:

(a) Trassierungsparameter

(a) Trassierungsparameter

(b) Trasse und Profil

(c) Verkehrszeichen und
Fahrbahnmarkierungen

(d) Beleuchtung

(b) Harmonisierung von Verkehrszeichen
und Fahrbahnmarkierungen

(c) Beleuchtung **von Straßen und
Straßenkreuzungen**

(e) Straßenausrüstung

(d) Straßenausrüstung

(f) straßennahe Umwelt einschließlich
Vegetation

(e) straßennahe Umwelt einschließlich
Vegetation

(g) feststehende Hindernisse neben der
Straße

(f) feststehende Hindernisse neben der
Straße

**(g) Ausstattung mit sicheren Raststätten
und Parkplätzen**

**(h) besonders gefährdete
Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad-
und Motorradfahrer)**

Begründung

Auf EU-Ebene und darüber hinaus sollte eine echte und wirksame Harmonisierung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen angestrebt werden.

Änderungsantrag 50
Anhang II Punkt 3 Buchstabe g a (neu)

**ga) ergonomische Anpassung von
Fahrbahnbegrenzungen, wie etwa
Mittelleitplanken und
Sicherheitsleitplanken, zur Vermeidung
einer Gefährdung besonders gefährdeter
Verkehrsteilnehmer**

Begründung

Dient der Präzisierung.

Änderungsantrag 51
Anhang II Punkt 4

4. Kriterien für die Projektphase
Fertigstellung:

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

(b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen
und Fahrbahnmarkierungen

(c) **Griffigkeit** des Straßenbelags

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

Änderungsantrag 52
Anhang III Punkt 1

1. Kriterien für die Ermittlung von
gefährlichen Straßenabschnitten

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

1. Kriterien für die Ermittlung von
Straßenabschnitten **mit hoher Unfalldichte**

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.

Begründung

Auch dieser Verweis auf "gefährliche Straßenabschnitte" muss geändert werden, da er inkongruent und inkohärent mit dem Text der Richtlinie und besonders den Definitionen in Artikel 2 ist.

Das Gleiche gilt für "schwere Unfälle". Zudem ist der Begriff "schwerer Unfall" kein Fachbegriff und kann für die statistische Bewertung nicht zugrunde gelegt werden (es gibt keine einheitliche Definition auf EU-Ebene und keine vergleichbaren Daten).

Auch ist es zweckmäßig, den in Artikel 2 eingefügten Begriff "Fatalitätsrate" (d.h. Zahl der tödlichen Unfälle gemessen am Verkehrsaufkommen) durchgängig zu verwenden.

Änderungsantrag 53

Anhang III Punkt 3 Buchstabe e Spiegelstrich 5

Verbesserung der Erkennbarkeit von
Fahrbahnmarkierungen (einschließlich
Einbau von Vibrationsstreifen) und
Verkehrszeichen

Harmonisierung und Verbesserung der
Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen
(einschließlich Einbau von
Vibrationsstreifen) und Verkehrszeichen

Begründung

Eine echte und wirksame Harmonisierung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen sollte angestrebt werden.

Änderungsantrag 54

Anhang III Punkt 3 Buchstabe e Spiegelstrich 6

Schutz vor Steinschlag

Schutz vor Steinschlag, ***Erdrutsch und Lawinen***

Begründung

Dient der Präzisierung.

Änderungsantrag 55

Anhang III Punkt 3 Buchstabe f Spiegelstrich 10 a (neu)

– Nutzung und Erprobung von intelligenten Verkehrsschildern und Empfangssystemen zur integrierten Übertragung der Geschwindigkeitsvorgabe an Fahrzeuge

Begründung

Die Nutzung intelligenter Verkehrsschilder zur automatischen Übertragung der Geschwindigkeitsobergrenze an vorbeifahrende Fahrzeuge ist eine relativ einfache Technik, die aber einen hohen Sicherheitszuwachs bedeuten kann.

Änderungsantrag 56
Anhang III Punkt 3 Buchstabe f Spiegelstrich 10 b (neu)

– Installation von in Bezug auf die Funktionsweise und die Verkehrszeichen harmonisierten Telematiksystemen für die Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und von intelligenten Verkehrssystemen

Begründung

Telematik und der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme können einen wichtigen Beitrag zu mehr Sicherheit in der Straßenverkehrsinfrastruktur leisten und sollten deshalb zur Verhütung von Unfällen in Betracht gezogen werden.

Änderungsantrag 57
Anhang IV Punkt 7

7) Angaben zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen (***Typ***, Alter, Zulassungsland, ***eventuell Sicherheitsausrüstung***)

7) Angaben zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen ***wie*** Fahrzeugart ***und -typ***, ***Fahrzeugidentifizierungsnummer***, Zulassungsland, Alter, ***Laufleistung***, ***Datum der letzten technischen Überwachung nach Richtlinie 96/96/EG***, ***Sicherheitsausrüstung (Verbau von elektronisch geregelten Sicherheitssystemen)***, ***frühere Unfallschäden, technische Änderungen, Angaben zu Sonderbereifung***

Änderungsantrag 58
Anhang IV Punkt 8 a (neu)

8a) Angaben zum zwischen Unfallzeitpunkt und Unfallaufnahme sowie gegebenenfalls Eintreffen des Unfallrettungsdienstes vergangenen

*Zeitraums und zur für die Unfallortung
sowie für die Navigation der
Einsatzfahrzeuge eingesetzten
Technologie (z.B. Verkehrstelematik)*

BEGRÜNDUNG

Der Kommissionsvorschlag

Am 5. Oktober 2006 hat die Kommission ihr Vorschlag für diese Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur präsentiert. Während im Bereich der Fahrzeugsicherheit und des Fahrertrainings in den vergangenen Jahrzehnten viel erreicht wurde, gibt es im Bereich der Infrastruktur noch keine einheitlichen europäischen Regeln. Die Sicherheitsstandards der Straßeninfrastruktur in den einzelnen Mitgliedsstaaten weichen in Struktur und Umfang signifikant voneinander ab. Beim Entwurf von Straßen spielen Sicherheitsanforderungen eine untergeordnete Rolle. Darüber hinaus zeigen sich Probleme bei der Instandhaltung der Straßen: Das bestehende Straßennetz entspricht in vielen Fällen nicht modernen Sicherheitsstandards und wurde oft für ein geringeres Verkehrsaufkommen als das derzeitige ausgelegt. Die aus Untersuchungen von Unfallschwerpunkten gewonnenen Daten erreichen oft erst spät die zuständigen Behörden und in vielen Mitgliedstaaten stehen Straßenbaubehörden dem Problem höherer Sicherheitserfordernisse in überlasteten Straßennetzen bei sinkenden finanziellen Mitteln gegenüber.

Ziel der des Kommissionsvorschlags ist deshalb, die Infrastruktursicherheit in allen Phasen der Planung, des Entwurfs und des Betriebs von Straßen als ein eigenständiges Ziel neben Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu etablieren. Auf den Straßen der EU-Mitgliedsstaaten soll ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau gewährleistet, Infrastrukturplaner für Sicherheitsfragen sensibilisiert werden. Verwalter der Straßeninfrastruktur sollen die Leitlinien, die Schulung und die Informationen erhalten, die sie brauchen, um den Unterhalt eines den modernen Sicherheitsanforderungen entsprechenden Straßennetzes zu garantieren. Schließlich soll dafür Sorge getragen werden, dass die begrenzten Mittel gezielt zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen eingesetzt werden.

Um diese Ziele zu erreichen schlägt die Richtlinie vier Verfahren vor:

- Bewertung des Sicherheitseffekts baulicher Maßnahmen: Für alle Varianten eines Infrastrukturprojekts sollen die Auswirkungen neuer Straßen oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen ermittelt werden.
- Sicherheitsaudit: Ein unabhängiger Gutachter soll die Entwurfsmerkmale aller in den Mitgliedsstaaten durchzuführenden Infrastrukturprojekte im Hinblick auf ihr Unfallpotential bewerten.
- Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz: Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit und solche mit hohem Unfallvermeidungspotential sollen intensiver untersucht werden und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen getroffen werden.
- Sicherheitsüberprüfungen: Regelmäßige Überprüfungen der Straßeninfrastruktur durch ausgebildetes Personal werden verbindlich vorgeschrieben.

In einigen Mitgliedsstaaten beistehen bereits derartige Vorschriften. Die Richtlinie strebt die EU-weite Einführung dieser Maßnahmen an. Sie schreibt jedoch keine verbindlichen technischen Festlegungen vor, so dass die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit haben, ihre bisherigen Regelungen und bewährte Verfahren beizubehalten.

Das Ziel dieses Vorschlags ist zwar, ein einheitliches Sicherheitsniveau auf allen Straßen der Mitgliedsstaaten zu erreichen, der Richtlinienvorschlag der Kommission bezieht sich aber nur auf das transeuropäische Straßennetz. Um für das transeuropäische Straßennetz gültige gemeinsame hohe Sicherheitsstandards zu erreichen, ist eine verbindlich vorgeschriebene Methodik notwendig und es muss eine Grundlage für die Einführung von Sicherheitsverfahren geschaffen werden. Ein Austausch bewährter Verfahren reicht nicht aus. Dennoch zielt diese Richtlinie ebenfalls darauf, den Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedsstaaten zu verbessern.

Erster Bericht Ihres Berichterstatters

In seinem ersten Bericht vom 20. März 2007 hat Ihr Berichtersteller den Kommissionsvorschlag im Wesentlichen unterstützt. Er war jedoch der Meinung, dass einige Elemente des Vorschlags vertieft und verstärkt werden sollten. Daher schlug er unter anderem folgende Änderungsanträge vor:

- Die Richtlinie sollte nicht nur auf das transeuropäische Straßennetz, sondern auf alle Autobahnen und Hauptstraßen in den Mitgliedsstaaten angewendet werden (Artikel 1).
- Die "zuständige Stelle" (Artikel 2) für die Festlegung der in der Richtlinie geforderten Leitlinien und deren Überprüfung sollte ausdrücklich der öffentlichen Hand vorbehalten sein.
- Die Kosten-Nutzen-Analyse (Artikel 3 Absatz 3) sollte in allen Mitgliedstaaten nach harmonisierten Kriterien erfolgen.
- Der Zeitrahmen für die regelmäßigen Routineprüfungen sollte genauer festgelegt werden (Artikel 6 Absatz 3), und zwar mindestens einmal im Winter und einmal im Sommer.
- Der Zeitraum bis zum Inkrafttreten der Richtlinie sowie die Zeitspannen bis zur Erstausbildung und zwischen den Weiterbildungen sollten verkürzt werden (Artikel 8 und 9).
- Für die Aus- und Fortbildung der Gutachter sollten Mindestkriterien festgelegt werden und dafür die in einem Mitgliedstaat erworbenen Zertifikate in allen Mitgliedstaaten anerkannt werden (Artikel 9).
- Die in den Mitgliedsstaaten getroffenen Maßnahmen und erhobenen Daten sollten in regelmäßigem Abstand von der Kommission analysiert und ausgewertet werden. Dazu wären aus Sicht des Berichterstatters einheitlich gestaltete Berichtsformate erforderlich (Artikel 10).
- Das neue Komitologie-Regelungsverfahren mit Kontrolle sollte auf die Festlegung von Leitlinien für zuständige Stellen (Artikel 10 Absatz 5) und auf die Anpassung der Anlagen an der technischen Fortschritt (Artikel 10 a [neu]) Anwendung finden. Das neue Verfahren gibt dem Europäischen Parlament die Möglichkeit, sich innerhalb von drei Monaten gegen eine im Komitologieverfahren festgelegte Maßnahme auszusprechen.
- In die Anhänge sollten zusätzliche Verweise z. B. auf klimatische Bedingungen, Parkplätze und Raststätten, Beplankung und die Kennzeichnung von Baustellen aufgenommen werden sollten, um die Qualität der Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern.

Am 4. Juni 2007 sprach sich aber eine knappe Mehrheit des Verkehrsausschusses (19 gegen 18 Stimmen) für eine Ablehnung des gesamten Kommissionsvorschlages aus. Diese Mehrheit meinte, der Kommissionsvorschlag wäre nicht im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip, und weniger verbindliche Maßnahmen wie Empfehlungen seien auf diesem Gebiet angemessener. Die Plenarsitzung entschied in Juli 2007 den Bericht nach Artikel 168 der Geschäftsordnung des Parlaments wieder zurück in den Verkehrsausschuss zu verweisen. Im August 2007 beauftragten die Koordinatoren des Verkehrsausschusses Ihren Berichterstatter, erneut einen Bericht zum Kommissionsvorschlag vorzulegen, der auch den Gesichtspunkten, die zur Ablehnung des ersten Berichtes beigetragen hatten, Rechnung tragen sollte.

Entwicklungen im Rat

Am 2. Oktober 2007 einigte sich der Rat auf eine Allgemeine Ausrichtung zum Kommissionsvorschlag. Er sprach sich für eine Richtlinie mit unverbindlichen Anhängen aus. So sind laut Artikel 3 im Ratstext 'die Mitgliedstaaten bestrebt, die in Anhang I aufgeführten Kriterien einzuhalten'. Auch Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 1 sprechen vom Bestreben der Mitgliedstaaten die in Anhang II und III genannte Kriterien zu erfüllen. Der Rat möchte die Anwendung der Richtlinie auf das transeuropäische Straßennetz beschränken.

Zweiter Bericht Ihres Berichterstatters: Änderungsvorschläge

Ihr Berichterstatter hat in seinem zweiten Entwurf Teile der Allgemeinen Ausrichtung sowie viele Änderungsvorschläge, die die Ausschußkollegen an seinen ersten Entwurf gerichtet hatten, übernommen. Das gilt insbesondere dort, wo einerseits Kritik an unnötig bürokratisch erscheinende Regelungen geäußert wurde sowie dort, wo der legislative Entwurf in seiner Substanz und Anwendbarkeit gestärkt werden kann.

So sollte die Richtlinie nicht nur auf das transeuropäische Straßennetz, sondern auch auf Autobahnen angewendet werden. (Artikel 1). Über die Ausweitung der Bestimmungen dieser Richtlinie auf andere Straßen entscheiden die Mitgliedstaaten subsidiär.

Aus der Sicht des Berichterstatters sollte die in Artikel 2 genannte 'zuständige Stelle' für die Festlegung der in der Richtlinie geforderten Leitlinien und deren Überprüfung eine öffentliche, keine private Stelle sein. Nichtsdestotrotz sollen Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie als zuständige Stelle bestanden haben, diese Rolle weiter erfüllen dürfen.

Ihr Berichterstatter ist ebenfalls der Meinung, dass die Anhänge I, II und III verbindlich sein sollten. Wenn die Anhänge, die die wesentlichen Vorschriften dieser Richtlinie enthalten, nicht verbindlich wären, würde die Handhabbarkeit dieser Richtlinie sehr in Frage gestellt werden.

Andererseits kann Ihr Berichterstatter bestimmte Erleichterungen des Kommissionsvorschlages zustimmen.

So könnten die Vorschriften für das Management des bestehenden Straßennetzes (Artikel 5) erleichtert werden. Eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten festzuschreiben, gefährliche Straßenabschnitte das Potenzial der in Anhang III Nummer 3 e) und f) genannten

Abhilfemaßnahmen sowie die Kosten der Abhilfemaßnahmen zu schätzen ist nicht absolut notwendig. Es genügt, wenn ein Mitglied des Expertenteams laut Artikel 5 Absatz 2 die Anforderungen des Artikel 9 Absatz 4 a) erfüllt.

Wichtigster Aspekt der in Artikel 6 erwähnten Sicherheitsüberprüfungen ist, dass sie regelmäßig durchgeführt werden. Es ist aber ebenso notwendig, dass über diese Überprüfungen ein schriftlicher Bericht angefertigt wird, der auf sicherheitsrelevante Mängel hinweist.

Das Erlassen neuer Leitlinien zur Unterstützung der zuständigen Stellen ist nicht nötig, wenn solche Leitlinien bereits bestehen (Artikel 8 Absatz 1).

Bei den Umschreibungen der Kriterien in den Anhängen I, II und III, hat Ihr Berichterstatter die die Vorstellungen des Rates weitestgehend in Betracht gezogen.

28.3.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (KOM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Ivo Belet

KURZE BEGRÜNDUNG

Im Jahr 2001 setzte die Europäische Union sich das ehrgeizige Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis 2010 zu halbieren. Zwar sind Fortschritte in diese Richtung zu verzeichnen, dennoch sterben auf den Straßen der EU jährlich noch immer etwa 40 000 Menschen und werden 1,7 Millionen Menschen verletzt. Damit entspricht die Zahl der Opfer, die Straßenverkehrsunfälle in der EU fordern, dem Absturz eines Jumbo Jets täglich. Verkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache bei Menschen unter 45 Jahren.

Die Straßenverkehrssicherheit erfordert Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuge, der Fahrer und der Infrastruktur. In den vergangenen Jahrzehnten wurden erhebliche Fortschritte im Bereich Fahrzeugsicherheit und Straßenverkehrsregeln erzielt. Zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur wurden bisher jedoch keine gemeinsamen Anstrengungen auf europäischer Ebene unternommen. Dieses Versäumnis soll mit der Richtlinie behoben werden, indem die Sicherheit in alle Phasen der Planung, des Entwurfs und des Betriebs der Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes einbezogen wird. Alle Mitgliedstaaten müssen Bewertungen des Sicherheitseffekts baulicher Maßnahmen, Sicherheitsaudits von Straßenbauvorhaben sowie Sicherheitsüberprüfungen vornehmen und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im bestehenden Straßennetz ergreifen. Die Festlegung und Definition der technischen Standards obliegt den Mitgliedstaaten.

Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt den Vorschlag, der die Zahl der tödlichen Unfälle um mehr als 600 pro Jahr senken soll, womit soziale Kosten in Höhe von 2,4 Milliarden Euro jährlich eingespart werden könnten. Unsere Wirtschaft und Gesellschaft sind in hohem Maße von einem sicheren und effizienten Straßenverkehr abhängig. Der unnötige Verlust von Leben und die hohen sozioökonomischen Kosten von Straßenverkehrsunfällen (die auf

200 Milliarden Euro jährlich geschätzt werden) dürfen nicht hingenommen werden. Sicherheit ist einer der wichtigsten Aspekte für alle am Straßenverkehr Beteiligten. Der Verfasser begreift die Richtlinie deshalb als Teil eines neuen Sicherheitspakets, das alle Glieder der Sicherheitskette – Fahrer, Fahrzeuge, Straßen, Politiker und Bürger – in ihren gemeinsamen Anstrengungen zur Vermeidung Tausender von unnötigen Unfällen und zur Einsparung von Milliarden Euro jährlich in realistischer Weise miteinander verknüpft. Die Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten bei der Gestaltung, dem Bau und der Unterhaltung von Straßen kann einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der Häufigkeit und Schwere von Straßenverkehrsunfällen leisten, indem Einfluss auf das Fahrverhalten genommen wird und Mängel bei der Gestaltung von Straßen beseitigt werden. Auf die Bedeutung einer verbesserten Infrastruktur (z. B. Qualität der Autobahnen und des Straßennetzes insgesamt, Fahrbahnen, Verkehrszeichen) wurde auch in der Entschließung des Parlaments vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung hingewiesen.

Der Verfasser der Stellungnahme möchte auf zwei Aspekte gesondert eingehen. Erstens ist der Geltungsbereich der Richtlinie auf das transeuropäische Straßennetz beschränkt. Es besteht aus fast 90 000 Kilometern Straße. Dabei handelt es sich jedoch fast ausschließlich um Autobahnen oder ähnlich ausgelegte Straßen. Die Mehrzahl der tödlichen Unfälle geschieht aber nicht dort, sondern auf einspurigen Landstraßen. Untersuchungen zufolge ließen sich viele dieser Unfälle vermeiden, wenn die neuesten und besten Verfahren der Sicherheitstechnik auf die bestehende Straßeninfrastruktur angewandt würden. Aus dem Blickwinkel des Subsidiaritätsprinzips ist die Begrenzung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf das transeuropäische Straßennetz verständlich. Um die Sicherheit auf allen anderen Straßen in der EU zu erhöhen, empfiehlt der Verfasser der Stellungnahme, die Anwendung des bestehenden, jedoch zu punktuellen Austausch bewährter Verfahren zu verbessern. Darüber hinaus schlägt der Verfasser der Stellungnahme vor, eine Überprüfungsklausel in den Vorschlag aufzunehmen, in der die Kommission aufgefordert wird, den Geltungsbereich des Vorschlags u. a. auf der Grundlage der gewonnenen Erfahrungen zu überprüfen.

Der Verfasser der Stellungnahme betont die Bedeutung der Forschung, vor allem im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Die Forschung ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Sicherheit auf den europäischen Straßen. Die Entwicklung und Demonstration von Komponenten, Maßnahmen und Methoden (einschließlich Telematik) kann zu mehr Sicherheit der Infrastrukturelemente des Straßenverkehrs beitragen. Insbesondere Forschung und Entwicklung im Bereich der Kommunikationstechnologie für Infrastruktur kann eine sichere und gefahrlose Übermittlung von Informationen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur ermöglichen. Dies ist nötig, damit neue Sicherheitstechnik für Fahrzeuge zur Verfügung gestellt und umfassend genutzt werden kann. Intelligente Verkehrssysteme, die beispielsweise Gefahren auf der Straße vorab feststellen und die Fahrer darüber informieren, bevor diese Gefahrenstellen ins Sichtfeld geraten, können Leben retten und unfallbedingte Staus verringern. Deshalb betont der Verfasser der Stellungnahme die Bedeutung von Forschungsprojekten des Forschungsrahmenprogramms sowie der Verbreitung ihrer Ergebnisse. Darüber hinaus ist auf die vielversprechende und wichtige Arbeit von Forschungsnetzen wie dem European Road Assessment Programme (EURORAP) und Technologieplattformen wie dem Beratenden Ausschuss für die Europäische Forschung im Bereich Straßenverkehr (ERTRAC) zu verweisen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission¹

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1
Erwägung 4 a (neu)

(4a) Die Forschung ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Sicherheit auf den europäischen Straßen. 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.

Begründung

Im 7. Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung sind erhebliche Mittel vorgesehen, um die europäische Forschung zu fördern, auch im Bereich der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur (z. B. Entwicklung fortschrittlicher Techniken und Methoden der Risikoanalyse für den Bau von Infrastrukturen). Eine verbesserte Verbreitung der Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung ist jedoch von ausschlaggebender Bedeutung für die Verwirklichung dieser Ziele. In seiner EntschlieÙung vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung hat das Parlament eine intensive Forschungstätigkeit und Zusammenarbeit unter allen Akteuren gefordert.

Änderungsantrag 2
Erwägung 5 a (neu)

(5a) Zur weiteren Verbesserung des Sicherheitsniveaus auf den bestehenden Straßen sollten die negativen Auswirkungen von besonders schweren Fahrzeugen mit bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht und maximal 25,25 Meter Länge beachtet werden, die zahlreiche

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Sicherheitsrisiken hervorbringen.

Begründung

Sogenannte Gigaliner und Megatrucks gefährden die Sicherheit auf Europas Straßen. Auf vielen Autobahnen gibt es keine Rückhaltesysteme, die einem Anprall mit diesen Fahrzeugen standhalten würden. Verkehrsunfälle mit derartigen Fahrzeugen würden gravierende Folgen haben, und auch die Brückenbauwerke würden hohen Belastungen ausgesetzt werden.

Änderungsantrag 3 Erwägung 8 a (neu)

(8a) Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen der Europäischen Union, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sollte ein kohärentes System für den Austausch von bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten eingerichtet werden, das unter anderem bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologie für die Straßenverkehrssicherheit wie etwa eingebettete Reflektoren zur Fahrbahnmarkierung, sogenannte Katzenaugen, umfasst.

Die Kommission sollte diese Richtlinie rechtzeitig auswerten, um festzustellen, ob ihr Geltungsbereich auf alle größeren Straßen in den Mitgliedstaaten ausgeweitet werden sollte, wobei den Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders Rechnung zu tragen ist.

Änderungsantrag 4 Erwägung 8 b(neu)

(8b) Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wiederum kann ebenfalls ein wichtiges Mittel sein, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern.

Änderungsantrag 5

Artikel 10 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission erstmalig **fünf** Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle vier Jahre Bericht über ihre Durchführung.

1. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission erstmalig **vier** Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle vier Jahre Bericht über ihre Durchführung.

Begründung

Der Vorschlag muss überprüft werden. Damit eine Überprüfung rechtzeitig stattfindet, sollte die Kommission früher über den Stand der Durchführung unterrichtet sein.

Änderungsantrag 6
Artikel 10 Absatz 4

4. Die Kommission analysiert die ihr zugehenden Berichte und sonstigen Informationen und **erstattet** dem Europäischen Parlament und dem Rat nach Erfordernis Bericht **über die Umsetzung dieser Richtlinie**.

4. Die Kommission analysiert die ihr zugehenden Berichte und sonstigen Informationen und **überprüft die Richtlinie, um festzustellen, ob ihr Geltungsbereich auf alle größeren Straßen in den Mitgliedstaaten ausgeweitet werden sollte, wobei den Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders Rechnung zu tragen ist. Sie übermittelt** dem Europäischen Parlament und dem Rat **einen Bericht sowie die Ergebnisse ihrer Überprüfung**.

Änderungsantrag 7
Artikel 11 a (neu)

Artikel 11 a

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen der Europäischen Union, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sollten die Mitgliedstaaten ein kohärentes System für den Austausch von bewährten Verfahren einrichten, das unter anderem bestehende Vorhaben zur Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur und bewährte Technologie für die

Straßenverkehrssicherheit umfasst.

Änderungsantrag 8
Anhang I Ziffer 1 Buchstabe d

d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten

d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten ***unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Verfahren der Sicherheitstechnik und der Telematik.***

Begründung

Sicherheitstechnik und Telematik können die Sicherheit der Infrastrukturelemente im Straßenverkehr erhöhen. Der Einsatz von IKT (beispielsweise intelligenter Verkehrssysteme) kann viele Leben retten. Deshalb sollte bei der Prüfung der Alternativen das beste verfügbare Know-how berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 9
Anhang I Ziffer 2 Buchstabe d a

da) jeder Bedarf an einer Verbesserung oder einem Neubau von Fußgänger- und Radwegen

Änderungsantrag 10
Anhang III Ziffer 3 Buchstabe f Spiegelstrich 10 a (neu)

– Nutzung und Erprobung von intelligenten Verkehrsschildern und Empfangssystemen zur integrierten Übertragung der Geschwindigkeitsvorgabe an Fahrzeuge

Begründung

Die Nutzung intelligenter Verkehrsschilder zur automatischen Übertragung der Geschwindigkeitsobergrenze an vorbeifahrende Fahrzeuge ist eine relativ einfache Technik, die aber einen hohen Sicherheitszuwachs bedeuten kann.

Änderungsantrag 11
Anhang III Ziffer 3 Buchstabe f Spiegelstrich 10 b (neu)

***– Installation von in Bezug auf die
Funktionsweise und die Verkehrszeichen
harmonisierten Telematiksystemen für die
Straßen des transeuropäischen
Verkehrsnetzes und von intelligenten
Verkehrssystemen***

Begründung

Telematik und der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme können einen wichtigen Beitrag zu mehr Sicherheit in der Straßenverkehrsinfrastruktur leisten und sollten deshalb zur Verhütung von Unfällen in Betracht gezogen werden.

VERFAHREN

Titel	Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur	
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD)	
Federführender Ausschuss	TRAN	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 23.10.2006	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Ivo Belet 28.11.2006	
Prüfung im Ausschuss	26.2.2007	27.3.2007
Datum der Annahme	27.3.2007	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 40 –: 0 0: 0	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, András Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Anne Laperrouze, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis und Alejo Vidal-Quadras.	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Philip Dimitrov Dimitrov, Matthias Grootte, Satu Hassi und Esko Seppänen.	

VERFAHREN

Titel	Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	(KOM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))	
Datum der Konsultation des EP	5.10.2006	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN	
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE	
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ITRE 9.10.2007	
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Helmuth Markov 27.8.2007	
Prüfung im Ausschuss	22.11.2007	25.2.2008
Datum der Annahme	26.2.2008	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 23	–: 5
	0: 13	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Zsolt László Becsey, Philip Bradbourn, Armando França, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Vladimír Remek, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Pierre Pribetich	