



Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung



Bund/Länder-Dienstbesprechung Infrastruktursicherheit
02. Juli 2024

EU-Direktive 2019/1936

1. Gegenstand und Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. **Bewertung des Straßensicherheitseffekts für Infrastrukturprojekte**
4. **Sicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte**
5. **Netzweite Straßenbewertung**
6. **Sicherheitsüberprüfungen (periodisch sowie anlassbezogen)**
7. Erfassung und Verarbeitung von Daten
8. Erlass und Notifizierung von Leitlinien
9. Bestellung und Ausbildung von Gutachtern
10. Kontinuierliche Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements
11. Ausschussverfahren
12. Umsetzung
13. Inkrafttreten

Amtsblatt der Europäischen Union



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

62. Jahrgang

26. November 2019

Inhalt

I Gesetzgebungskultur

RICHTLINIEN

- Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

Sicherheitsmanagement Straßeninfrastruktur



Örtliche Unfalluntersuchung

Unfallhäufungen identifizieren und sanieren

Sicherheitsanalyse Straßennetze

Verkehrssicherheit auf Netzebene bewerten

Sicherheitsaudit Planung

Projekte sicher planen und entwerfen

Verkehrsschau / Sicherheitsaudit Bestand

Sicherheitsdefizite identifizieren...
...regelmäßig und anlassbezogen

Folgenabschätzung Straßenverkehrssicherheit

Sichere Varianten und Gestaltungen
bewerten und bestimmen

Sicherheitsmanagement Straßeninfrastruktur

Örtliche Unfalluntersuchung

Unfallhäufungen identifizieren und sanieren

Sicherheitsanalyse Straßennetze

Verkehrssicherheit auf Netzebene bewerten

Sicherheitsaudit Planung

Projekte sicher planen und entwerfen

Verkehrsschau / Sicherheitsaudit Bestand

Sicherheitsdefizite identifizieren...
...regelmäßig und anlassbezogen

Folgenabschätzung Straßenverkehrssicherheit

Sichere Varianten und Gestaltungen
bewerten und bestimmen



Sicherheitsmanagement Straßeninfrastruktur

Örtliche Unfalluntersuchung

Unfallhäufungen identifizieren und

MUKO

Sicherheitsanalyse Straßennetze

Verkehrssicherheit auf Netzebene

ESN

Sicherheitsaudit Planung

Projekte sicher planen und

RSAS

Verkehrsschau / Sicherheitsaudit Bestand

Sicherheitsdefizite identifizieren
...regelmäßig und anlassbezogen

MDV, RSAS

Folgenabschätzung Straßenverkehrssicherheit

Sichere Varianten und Gestaltungsvarianten
bewerten und bestimmen

HVS



Sicherheitsmanagement Straßeninfrastruktur



Örtliche Unfalluntersuchung

Unfälle identifizieren und

M Uko

Sicherheitsanalyse Straßennetze

Verkehrssicherheit auf Netzebene

ESN

Sicherheitsaudit Planung

Projekte sicher planen und

RSAS

**Verkehrsschau /
Sicherheitsaudit Bestand**

Sicherheitsdefizite identifizieren
regelmäßig und anlagenspezifisch

M DV, RSAS

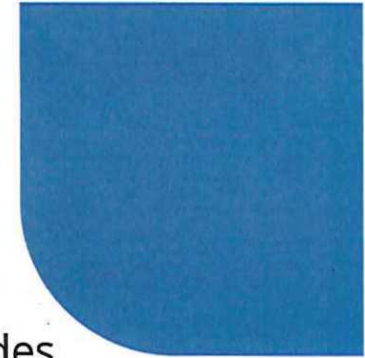
**Folgenabschätzung
Straßenverkehrssicherheit**

Sicherheitsvarianten und Gestaltungsvarianten
bewerten und bestimmen

HVS

reaktiv

proaktiv



zu c. Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Art. 5)

- Das Verfahren der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung tritt an Stelle des vorherigen Verfahrens der Sicherheitseinstufung und -managements des in Betrieb befindlichen Straßennetzes. Anhand des Verfahrens erfolgt eine Sicherheitseinstufung für alle Abschnitte des betrachteten Straßennetzes in verschiedene Prioritäten. Im Gegensatz zu der bisher angewandten Sicherheitseinstufung wird die Einstufung nicht mehr ausschließlich anhand von Unfallkenngrößen vorgenommen, sondern zudem auf Basis einer – entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten – visuellen Untersuchung der Entwurfsmerkmale der Straße.
- Die BAST entwickelt derzeit ein Verfahren für eine mit elektronischen Mitteln durchgeführte Untersuchung für die Bundesfernstraßen und wird nach Abschluss erstmalig 2024 und dann alle 5 Jahre Bewertungen für das Bundesfernstraßennetz durchführen und Ihnen die Ergebnisse zur weiteren Analyse (vgl. Art. 6a) und Identifizierung möglicher Verbesserungsmaßnahmen zur Verfügung stellen.

zu d. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen (Art. 6)

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

1. Basis der Weiterverfolgung bildet die Ihnen erstmals 2024 übersandte netzweite Sicherheitsbewertung durch die BAST. Diese wird Abschnitte ausweisen, die hinsichtlich ihres Unfallgeschehens in Kombination mit ihren Infrastrukturmerkmalen auffällig sind und einer weiteren Untersuchung möglicher Verbesserungsmaßnahmen unterzogen werden sollen. Sofern sich nach einer Vorprüfung nicht qualifiziert Abhilfemaßnahmen ableiten lassen, sind diese Abschnitte einer detaillierten Analyse zur Ermittlung von Verbesserungsmöglichkeiten zu unterziehen.
2. Die detaillierte Analyse nach Artikel 6a erfolgt anhand von Sicherheitsaudits im Bestand entsprechend der RSAS 2019 und durch Teams. Mindestens ein Mitglied des Teams muss ein zertifizierter Sicherheitsauditor sein (siehe II f.). Bei der Analyse sind die Belange von Fußgängern, Rad- und Motorradfahrern mit einzubeziehen.

Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (bisher)

■ Warum eigentlich?

Gesamtbewertung Straßennetz

Entscheidungsgrundlage Um-/Ausbau sowie Anlass Bestandsaudit
einfache Einordnung und Priorisierung

■ Wer sagt das?

EU-Richtlinien 2008/96/EG + 2019/1936, ARS 25/2021, ESN 2003

■ Wie macht man das?

Netz-, Unfall- und Verkehrsdaten verknüpfen, Straßennetz einteilen,
Kenngrößen berechnen

■ Wer macht das?

BASt für BAB, vereinzelt Bundesländer, sehr selten Kommunen

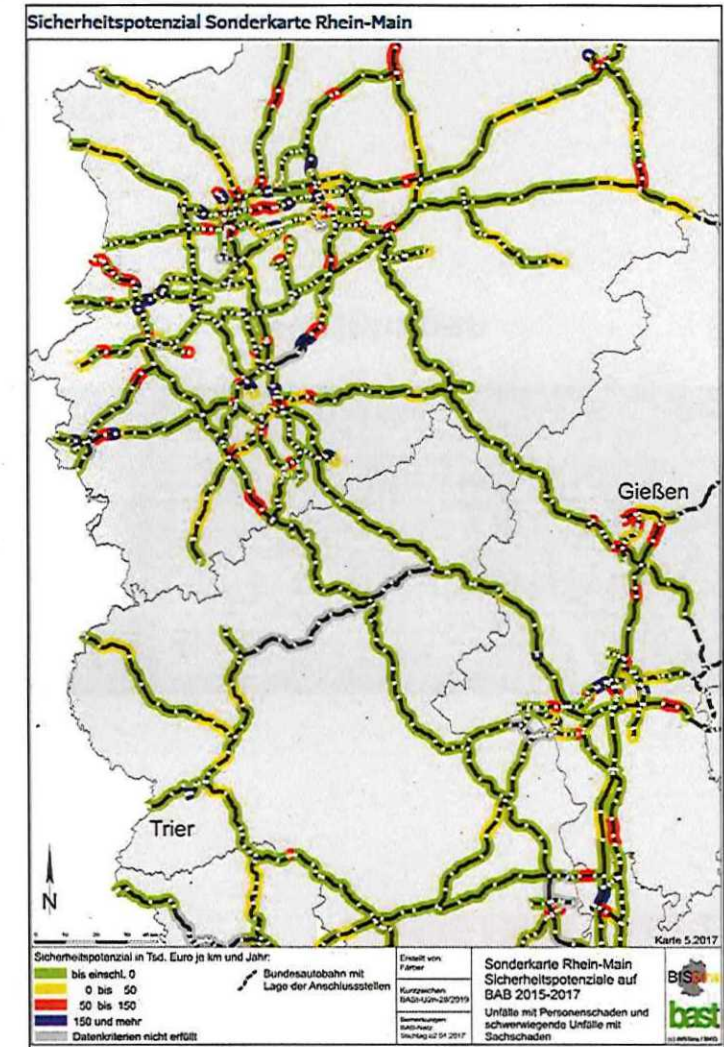
■ Warum dann doch nicht?

Es fehlt tlw. an ...

... Verständnis für Verfahren und Nutzen

... Ressourcen, Know-how, Handlungsdruck

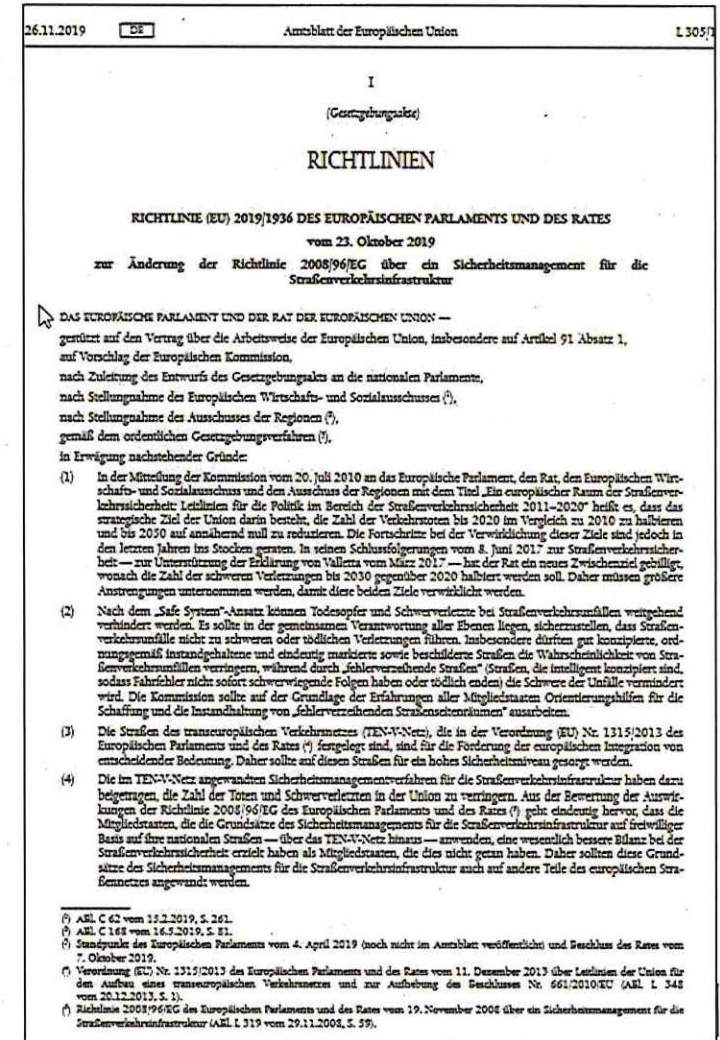
... Plausibilität Ergebnisse, aktuelle gUKR



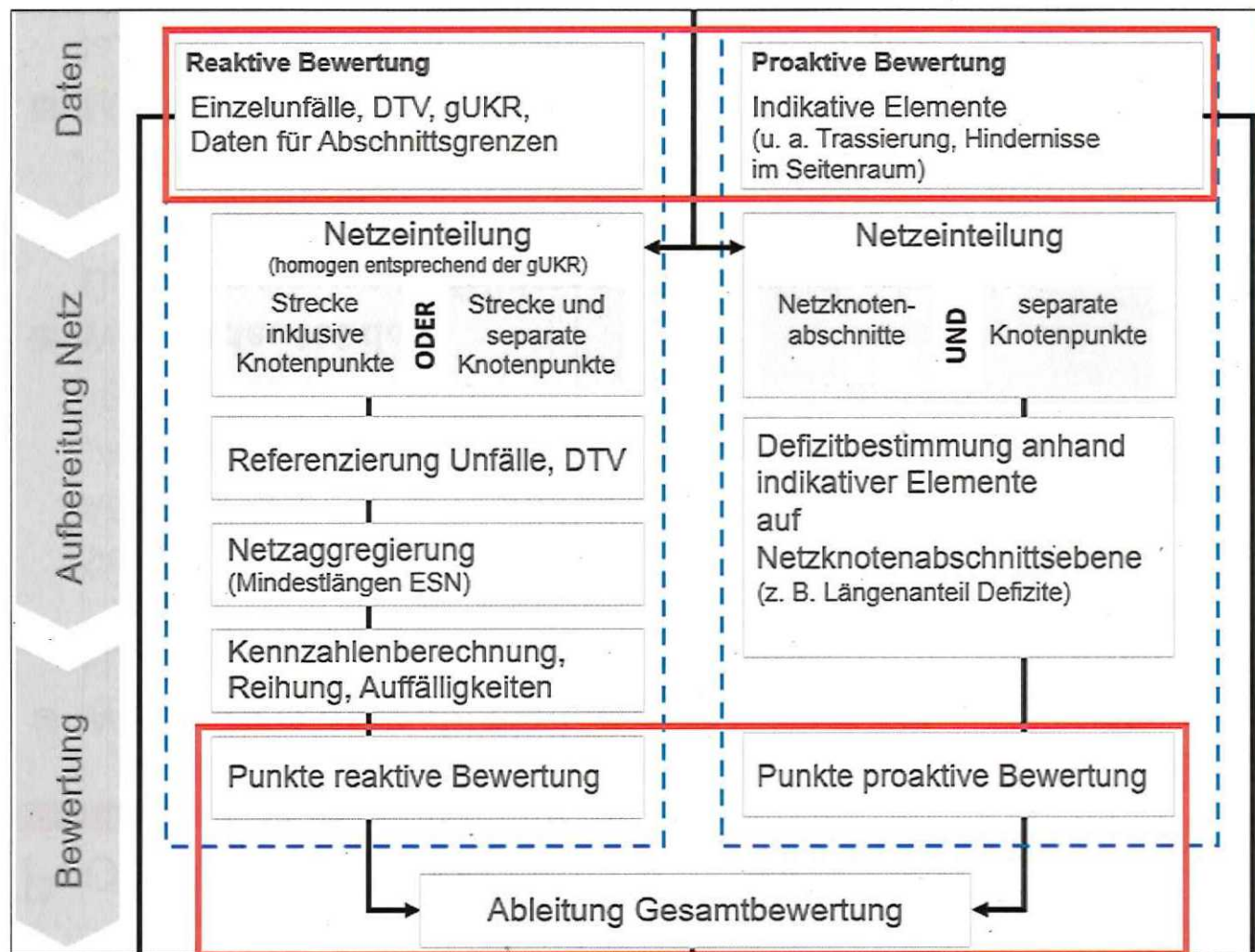
100



Netzweite
Straßenverkehrssicherheitsbewertung



Verfahrensablauf



Proaktive Elemente (aktueller Stand)

- Trassierung (horizontal und vertikal)
- Hindernisse im Seitenraum (Bäume)
- Querschnitt
- Griffigkeit und entwässerungsschwache Zoner
- Radverkehrsanlagen

Randbedingungen



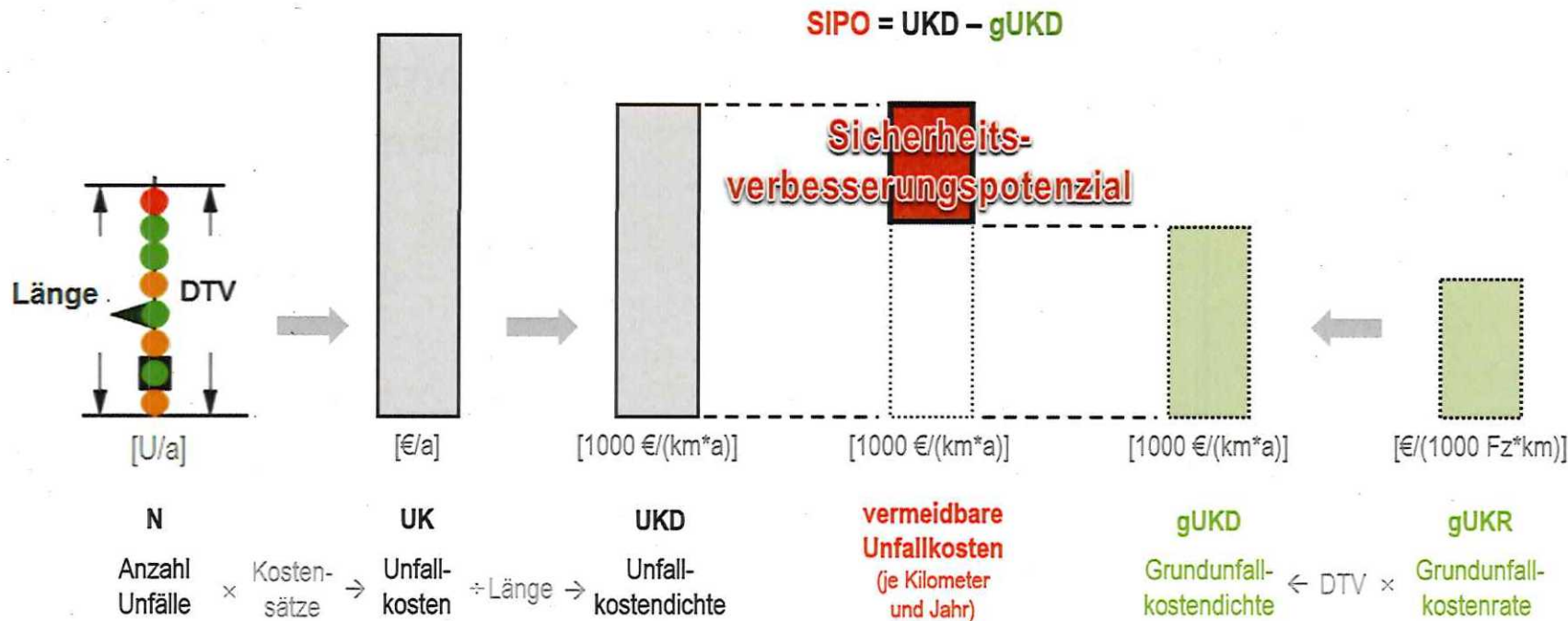
- Bewertung innerhalb der Fachsysteme der BAST, Zusammenführung in BISStra
- Untersuchungsraum
 - BAB
 - Bundesstraßen
 - nur außerorts
- Bewertungszeitraum
 - 2019-2022 (2023) Unfallzeitraum
 - Jeweils (möglichst) aktuelle Zeiträume für proaktive Elemente
- Proaktive Elemente auf Basis von prozessierten Rohdaten bestehender Datenbanken (Ausnahme: Radverkehrsanlagen, Bäume als Hindernisse im Seitenraum)
- Bewertung wird Lücken enthalten (u. a. ganze Bundesländer, Regionen oder auch Einzelabschnitte)
- Fahrtrichtungsbezogene Bewertung BAB, querschnittsbezogene Bewertung Bundesstraßen
- Keine separate Bewertung von Ästen (Teil der Hauptachsen)

Vorläufige Ergebnisse Unfallbewertung – Ansatz SIPO

TATSÄCHLICHES
UNFALLGESCHEHEN

BEWERTUNG

GRUND-
UNFALLNIVEAU



Vorläufige Ergebnisse Unfallbewertung – aktualisierte gUKR

gUKR _{ESN} [€/1.000 Kfz*km]	Unfallkategorien 1-6 U(P,S)	Unfallkategorien 1-4+6 U(P,SS)
Zweistreifige Richtungsfahrbahnen (EKA 1 und 2)	62 DTV-0,148	51,8 DTV-0,148
...davon Stadtautobahnen (EKA 3)	40,3 DTV-0,148	33,7 DTV-0,148
Multiplikation der angegebenen Kennzahlen für zweistreifige Richtungsfahrbahnen mit 1,02 für Abschnitte mit einem SV-Anteil > 15 %		
Drei-/Mehrestreifige Richtungsfahrbahnen (EKA 1 und 2)	114,1 DTV-0,221	97,4 DTV-0,221
...davon Stadtautobahnen (EKA 3)	94,7 DTV-0,221	80,8 DTV-0,221
Multiplikation der angegebenen Kennzahlen für zweistreifige Richtungsfahrbahnen mit 1,05 für Abschnitte mit einem SV-Anteil > 15 %		

Tabelle 1: gUKR_{ESN} für freie Strecken von Autobahnen

gUKR _{ESN} [€/1.000 Kfz]	Unfallkategorien 1-6 U(P,S)	Unfallkategorien 1-4+6 U(P,SS)
Einfahrt Autobahnkreuz	6,1 + 9,4 antDTV _{Rampe}	4,9 + 7,6 antDTV _{Rampe}
Ausfahrt Autobahnkreuz	5,5 + 9,4 antDTV _{Rampe}	4,4 + 7,6 antDTV _{Rampe}
Einfahrt Anschlussstelle/Auto- bahndreieck	6,1	4,9
Ausfahrt Anschlussstelle/Auto- bahndreieck	5,5	4,4
Multiplikation der angegebenen Kennzahlen für Stadtautobahnen (EKA 3) mit 0,9		

Tabelle 2: gUKR_{ESN} für Teilbereiche von Knoten an Autobahnen

← Autobahn

Land-
straße →

gUKR _{ESN} [€/1.000 Kfz*km]	Unfallkategorien 1-6 U(P,S)	Unfallkategorien 1-4+6 U(P,SS)
Einbahnig zweistreifige Querschnitte (EKL 3 und 4)	196 DTV-0,256	178 DTV-0,256
Dreistreifige Querschnitte (EKL 1 oder 2)	170 DTV-0,271	162 DTV-0,271
Zweibahnige Querschnitte (EKL 1)	≤ 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	13,9
	> 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	12,4
Zweibahnige Querschnitte (EKL 1)	≤ 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	11,1
	> 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	9,9

Tabelle 3: gUKR_{ESN} für freie Strecken von Landstraßen

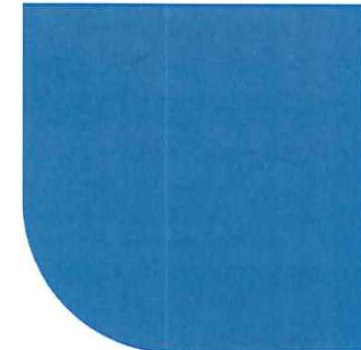
gUKR _{ESN} [€/1.000 Kfz]	Unfallkategorien 1-6 U(P,S)	Unfallkategorien 1-4+6 U(P,SS)
> 3 Knotenarme	11,3	9,2
3 Knotenarme	6,3	5,1
0 Knotenpunkt (Anteil Kreuzungen = 21 %)	7,3	5,9

Tabelle 4: gUKR_{ESN} für separate Knotenpunkte auf Landstraßen

gUKR _{ESN} [€/1.000 Kfz*km]	Unfallkategorien 1-6 U(P,S)	Unfallkategorien 1-4+6 U(P,SS)
Einbahnig zweistreifige Straßenzüge (EKL 3 und 4)	164 DTV-0,21	151 DTV-0,22
Dreistreifige Straßenzüge (EKL 1 oder 2)	131 DTV-0,22	128 DTV-0,22
Zwei- bahnige Straßenzüge (EKL 1)	≤ 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	16,3
	> 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	14,3
Zwei- bahnige Straßenzüge (EKL 1)	≤ 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	13,5
	> 15.000 Kfz/d (DTV Richtungsfahrbahn)	11,9

Tabelle 5: gUKR_{ESN} Straßenzüge von Landstraßen (Annahme: Knotenpunktdichte KN = 0,6 KP/km)

Vorläufige Ergebnisse Unfallbewertung - BAB



aktive Bewertung der Abschnitte auf Bundesautobahnen

Bewertungsgröße: Sicherheitsverbesserungspotential
 Betrachtungszeitraum: 2019 - 2022 (abschließende Bewertung inkl. 2023)
 Ebene: Sektoren

	5: Hohes SiPo, 0% le 20% vUK			4: Mittleres SiPo, 20% le 60% vUK			3: Niedriges SiPo, 60% le 100% vUK			1: Kein SiPo, SiPo < 0 aber U(P) > 0			0: Kein SiPo, SiPo < 0 und U(P) = 0			Ausgewertet wurden		
	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %
BEN - WÜRTT.	9	34,7	1,7%	30	139,0	6,7%	71	360,7	17,5%	281	1.517,9	73,6%	3	9,0	0,4%	394	2.061,2	100,0%
BERN	7	15,0	0,3%	32	107,4	2,2%	177	926,5	18,8%	765	3.848,9	77,9%	13	40,9	0,8%	994	4.938,8	100,0%
BILIN	12	11,4	8,2%	10	10,6	7,7%	15	21,0	15,1%	59	94,5	68,1%	2	1,2	0,9%	98	138,7	100,0%
BRANDENBURG				3	9,1		29	173,3	10,8%	224	1.400,8	87,4%	8	19,4	1,2%	264	1.602,7	100,0%
BREMEN	4	5,1	5,1%	5	13,9	14,0%	2	6,5	6,5%	39	68,9	69,3%	2	5,0	5,0%	52	99,4	100,0%
BAYR. VIBURG	5	11,6	8,8%	6	11,0	8,3%	11	22,9	17,4%	36	86,5	65,6%			0,0%	58	131,9	100,0%
BREMSEN	5	16,6	0,8%	41	130,1	6,5%	92	369,0	18,5%	346	1.470,3	73,6%	10	11,9	0,6%	494	1.997,9	100,0%
BRUNNENBURG-VORP.							11	105,7	9,5%	123	992,8	88,9%	4	18,1	1,6%	138	1.116,5	100,0%
DEERSACHSEN				24	84,5	3,0%	66	315,6	11,0%	580	2.446,6	85,5%	7	13,4	0,5%	677	2.860,1	100,0%
RDRH.-WESTFAL	7	17,4	0,4%	75	139,2	3,1%	176	565,4	12,6%	1.020	3.734,0	83,0%	21	41,7	0,9%	1.299	4.497,6	100,0%
ENL - PFALZ				8	25,7	1,6%	57	256,3	15,6%	288	1.347,4	82,0%	14	14,3	0,9%	367	1.643,8	100,0%
VARLAND				17	17,7	3,7%	36	104,5	22,0%	123	352,1	74,2%			0,0%	176	474,4	100,0%
CHSEN				1	5,7		34	182,0	16,8%	167	888,5	82,0%	2	6,7	0,6%	204	1.083,0	100,0%
CHSEN-ANHALT				1	7,2		21	118,1	11,7%	168	878,7	86,8%	2	8,0	0,8%	192	1.012,1	100,0%
HELESV.-HOLSTEIN				6	37,1	3,4%	45	229,0	21,0%	172	816,3	75,0%	5	6,5	0,6%	228	1.088,9	100,0%
GERINGEN				1	2,1		24	172,2	17,0%	127	841,1	82,6%				152	1.015,4	100,0%
ohne Angabe																		
Samtergebnis	49	111,7	0,4%	260	740	2,9%	867	3.929	15,3%	4.518	20.785	80,7%	93	196	0,8%	5.787	25.762	100,0%

BAB-Netzlänge Insgesamt (BIStra Stand: 2.7.2022)	Ausfa- quote (Sektorl. ein %)
[km]	
2.085	0,0%
4.936	0,4%
138	1,0%
1.628	1,4%
101	18,5%
141	
2.013	0,9%
1.117	0,0%
2.884	0,4%
4.514	0,4%
1.647	0,0%
474	0,0%
1.099	1,5%
1.036	2,2%
1.089	
1.015	0,0%
468	
26.385	2,4%

-U2p-25/2024

Anteil hohes SIPO im Gesamtnetz ca. 112 km (0,4%) aber 2% der Gesamt U(SP)

Vorläufige Ergebnisse Unfallbewertung - Bundesstraßen

aktive Bewertung der Abschnitte auf Bundesstraßen

Bewertungsgröße: Sicherheitsverbesserungspotential
 Betrachtungszeitraum: 2019 - 2022 (abschließende Bewertung inkl. 2023)
 Ebene: Sektoren

	5: Hohes SiPo, 0% le 20% vUK			4: Mittleres SiPo, 20% le 60% vUK			3: Niedriges SiPo, 60% le 100% vUK			1: Kein SiPo, SiPo < 0 aber U(P) > 0			0: Kein SiPo, SiPo < 0 und U(P) = 0			Ausgewertet wurden		
	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %	Anzahl Sektoren	Sektor- länge	Anteil Netzlänge in %
BAYERN - WÜRTT.	96	104	3,1%	295	427	12,7%	640	1.236	36,6%	896	1.537	45,6%	73	70	2,1%	2.000	3.374	100,0%
BAYERN	120	145	2,9%	363	586	11,7%	916	2.045	40,9%	941	2.065	41,3%	129	153	3,1%	2.469	4.993	100,0%
BADEN													5	5		5	5	100,0%
BADENBURG	4	5		48	66	3,1%	254	648	30,6%	414	1.258	59,3%	80	143	6,7%	800	2.121	100,0%
BREMEN	4	1					7	3		17	18	71,7%	4	3		32	25	100,0%
BRUNNENBURG	3	2		1	2		2	3		17	13	64,3%	4	1		27	20	100,0%
BERLIN	68	78	3,2%	211	317	13,0%	539	975	39,9%	597	1.003	41,0%	66	71	2,9%	1.481	2.445	100,0%
BRUNNENBURG-VORP.	4	5		24	33	2,1%	176	451	28,2%	322	1.014	63,5%	62	95	5,9%	588	1.599	100,0%
NIEDERSACHSEN	48	54	1,4%	208	355	9,3%	702	1.544	40,3%	815	1.757	45,8%	103	124	3,2%	1.876	3.834	100,0%
NORDR.-WESTFAL.	61	68	2,0%	288	383	11,4%	670	1.266	37,7%	902	1.536	45,7%	117	109	3,3%	2.038	3.362	100,0%
RHEINL. - PFALZ	54	63	2,7%	216	286	12,4%	610	964	41,7%	531	912	39,4%	96	88	3,8%	1.507	2.314	100,0%
SARLAND	5	8		11	17	8,5%	47	73	35,7%	68	102	50,2%	9	3		140	204	100,0%
SCHLESSEN	23	21	1,4%	107	119	8,2%	300	593	40,7%	367	624	42,9%	91	100	6,8%	888	1.456	100,0%
SCHLESSEN-ANHALT	9	6		60	95	6,7%	246	560	39,5%	271	695	49,0%	55	62	4,4%	641	1.418	100,0%
SCHLESW.-HOLSTEIN	6	4		65	99	7,8%	222	495	39,0%	287	632	49,9%	39	37	2,9%	619	1.268	100,0%
SÜDRHEINEN	8	16	1,6%	37	81	8,0%	172	363	35,5%	278	501	48,9%	61	62	6,0%	556	1.024	100,0%
ohne Angabe																		
Gesamtergebnis	513	580	2,0%	1.934	2.868	9,7%	5.503	11.218	38%	6.723	13.667	46%	994	1.126	3,8%	15.667	29.459	100,0%

Bundesstraßen- Netzlänge Insgesamt (BISStra Stand: [km]	Ausfall- quote Sektor: e in %
3.386	0,9%
5.101	2,1%
5	0,0%
2.135	0,7%
25	0,0%
29	
2.471	1,1%
1.603	0,2%
4.000	4,2%
3.417	1,6%
2.378	2,7%
204	0,0%
1.464	0,6%
1.527	7,2%
1.268	
1.083	5,5%
315	
30.411	3,0%

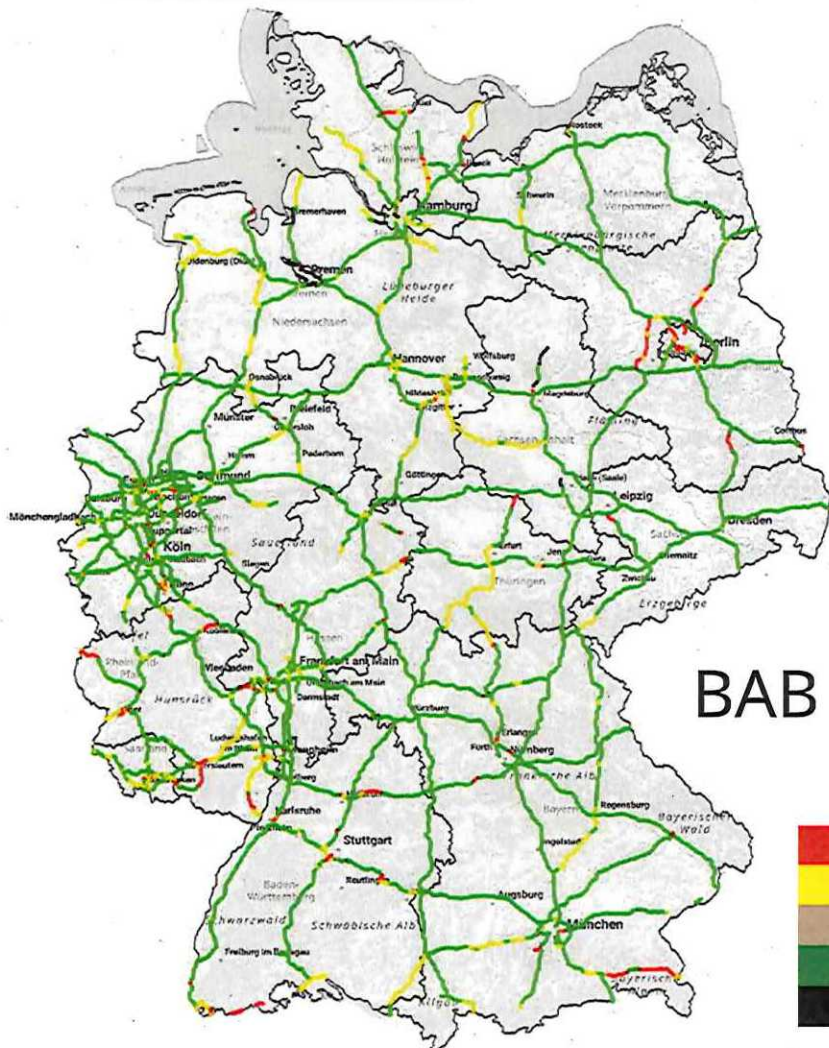
Anteil hohes SIPO im Gesamtnetz ca. 580 km (2,0%) aber 7,4% der Gesamt U(SP)

Status proaktive Bewertung

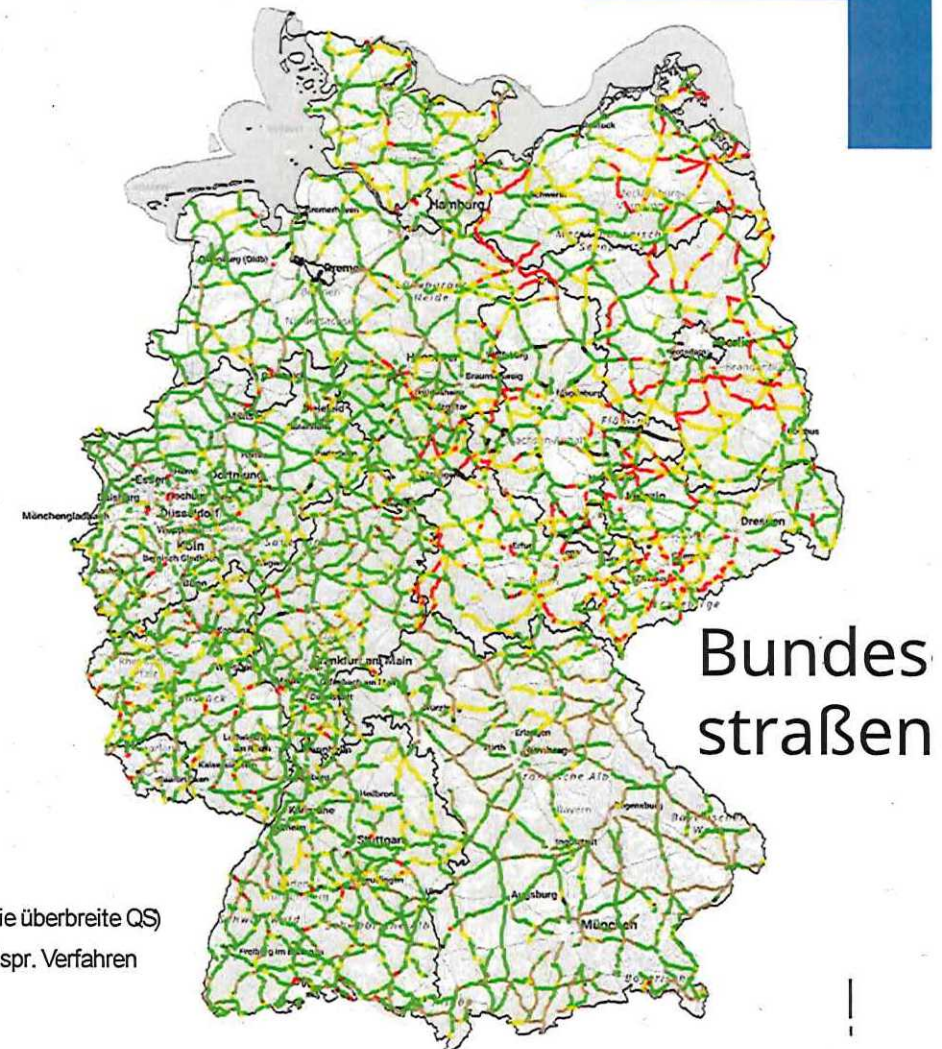


- Querschnitt (Breiten Fahrstreifen/Fahrbahn, fehlender Seitenstreifen BAB)
 - Auswertung fertig, QS ausstehend

Vorläufige Ergebnisse proaktive Bewertung - Querschnitt



BAB



Bundesstraßen

Status proaktive Bewertung

- Querschnitt (Breiten Fahrstreifen/Fahrbahn, fehlender Seitenstreifen BAB)
 - Auswertung fertig, QS ausstehend
- Trassierung (Fehler in Relationstrassierung, Mindestradius, Maximallängsneigung)
 - Horizontale Trassierung
 - Basis ist aktuelles Netzmodell (Bundesfernstraßennetz aus BISStra Q4-23/Q1-24)
 - Ableitung Krümmung aus Netzmodell, Prozessierung Trassierungselemente, Prüfung Anforderungen
 - Herausforderungen: u. a. große Bandbreite an zu bewertenden Radien auf Bundesstraßen
 - Vertikale Trassierung
 - Basis ist Kombination aus GPS-Daten (ZEB) und DGM (digitales Geländemodell)
 - Herausforderungen: u. a. Brückenbauwerke, Ausreißer GPS-Koordinaten
- Hindernisse im Seitenraum (Bäume am Fahrbahnrand)
 - → Exkurs

Status proaktive Bewertung



■ Griffigkeit und entwässerungsschwache Zonen

- Griffigkeit
 - Ergebnistabellen ZEB und Grenzwert für Unfallrelevanz (weitestgehend abgeschlossen)
- Entwässerungsschwache Zone
 - Querneigung aus ZEB und Längsneigung aus DGM/GPS (ZEB)

■ Radverkehrsanlagen

- Konzeption Datenmodell in externem Forschungsprojekt (abgeschlossen)
- Bundesweite Erhebung durch externen Dienstleister, Lückenfüllung durch Bundesländer (heterogen) → abgeschlossen, derzeit läuft Transfer nach BISStra
- Herausforderungen: u. a. alternative Radrouten, unterschiedliche Bedarfseinschätzung

Gesamtbewertung

■ Gesamtbewertung über Punkte-/Notensystem

1. Schritt – Spiegel der reaktiven/unfallbasierten Ergebnisse auf Netzknotenabschnitte
2. Schritt – Auswahl der “schlechtesten” proaktiven Bewertung (maßgebende Punkte für Gesamtbewertung)
3. Schritt – Ableitung der Punkte/Note Gesamtbewertung (Priorität 1-4 bzw. hoch-niedrig)

reaktiv	maximal proaktiv	Gesamtbewertung
5	> 4	Priorität 1
5	≤ 4	Priorität 2
4	≥ 4	
4	< 4	Priorität 3
3	≥ 3	
<3	mind. 2 x ≥ 5 & mind. 1 x ≥ 3	
3	< 3	Priorität 4
< 3	≥ 4	
Restliche Bewertungen		keine Priorität

Nächste Schritte



- Die BAST meldet nach Vorliegen der Datengrundlage sowie Durchführung der Gesamtbewertung die Ergebnisse an die Länder mit der vorläufigen Einstufung in die verschiedenen Prioritätenklassen (Herbst 2024).
- Bereitstellung Ergebnisse in digitaler Form als
 - Export georeferenzierte Datenbank (u. a. Shape, GeoJSON, CSV)
 - Kurzer Erläuterungsbericht (u. a. Metadaten)
- Länder und Autobahn GmbH melden bis Mitte Mai ihre Einschätzung zu den bewerteten Abschnitten und das mögliche weitere Vorgehen in der Form,
 - dass die Einstufung akzeptiert wird und
 - nach einer Vorprüfung bereits qualifiziert Abhilfemaßnahmen abgeleitet werden konnten bzw.
 - nach der Vorprüfung sich nicht qualifiziert Abhilfemaßnahmen ableiten lassen, sodass diese Abschnitte für eine detaillierte Analyse zur Ermittlung von Verbesserungsmöglichkeiten nach II. d. vorgesehen sind oder
 - dass die Einstufung nicht akzeptiert wird. In diesem Fall ist eine nachvollziehbare Begründung zu nennen, die eine Änderung der Bewertung durch die BAST rechtfertigt.

ARS – Verständnis/Auslegung Bund

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

Abschnitte, die mit EU-Geldern finanziert wurden

- Grundsätzlich fallen alle derartigen Abschnitte in den Geltungsbereich der Direktive.
- Es wird vermutet, dass es sich dabei jedoch eher um einzelne Abschnitte als ganze Netze handelt, sodass eine netzweite Sicherheitsanalyse hierfür eher kein geeignetes Instrument des Infrastruktursicherheitsmanagements darstellt.
- Zudem ist zu vermuten, dass die Datenlage für derartige Abschnitte in der Regel nicht ausreichen wird, um das gleiche Verfahren wie für die Bundesfernstraßen anwenden zu können.
- Insofern wird es als zielführender erachtet, alternative Methoden, die das gleiche Ziel erreichen, anzuwenden. Vorstellbar wäre hier beispielsweise eine Kombination aus dem Ergebnis einer Örtlichen Unterfalluntersuchung und einer erweiterten Streckenkontrolle. (Hinweise zur erweiterten Streckenkontrolle können beispielsweise dem Anhang 6 aus dem Bericht der BAST, Heft V287 entnommen werden.)



FRAGEN?

Vision Zero
GEMEINSAME VERANTWORTUNG
FÜR KONSEQUENTE UND FLÄCHENDECKENDE
UMSETZUNG WIRKSAMER MAßNAHMEN

