



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VI/043

133. Plenartagung, 6./7. Februar 2019

STELLUNGNAHME

Straßenverkehrssicherheit und automatisierte Mobilität

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- betont, dass in dem Vorschlag, den Anwendungsbereich des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur auf Straßen auszuweiten, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, ein Multi-Level-Governance-Ansatz vorgesehen werden muss, um sicherzustellen, dass den Zuständigkeiten der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften Rechnung getragen wird; ist der Ansicht, dass ein sicherer Straßenverkehr in allen europäischen Städten und Regionen gewährleistet werden sollte und in Regionen, die nicht über die hierfür notwendigen finanziellen Ressourcen verfügen, spezifische Finanzierungsquellen bereitgestellt werden sollten;
- hebt den potenziellen Beitrag der vernetzten und automatisierten Mobilität zur Verwirklichung der Kohäsionsziele der EU hervor und stellt insbesondere fest, dass dank dieser Dienstleistungen Ungleichheiten innerhalb der Regionen verringert, ein bequemerer Pendeln über große Entfernungen ermöglicht und so die Verkehrsüberlastung in großen städtischen Ballungsräumen sowie die Entvölkerung der Gebiete in Randlage gemindert werden könnten;
- weist auf die Auswirkung des automatisierten Fahrens auf die regionale Raumplanung hin und betont die Notwendigkeit, gegen die Zersiedlung der Landschaft anzugehen und die Beziehungen zwischen den Städten und ihrer direkten Umgebung zu überdenken; unterstreicht darüber hinaus, dass für den Schutz der ungeschützten Verkehrsteilnehmer gesorgt und dem gemischten Verkehr Rechnung getragen werden muss;
- betont, dass so schnell wie möglich ein solider EU-Rechts- und Regelungsrahmen für das halbautomatisierte Fahren geschaffen werden muss und ein Multi-Level-Governance-Ansatz erforderlich ist; unterstreicht außerdem, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften als die größten Betreiber von Straßenverkehrsnetzen in der EU in angemessenem Umfang Zugang zu den Fahrzeugdaten haben müssen;
- bekräftigt, dass die sozialen und ökologischen Auswirkungen der automatisierten Mobilität anhand von Pilotprojekten bewertet werden müssen und für die Regionen, in denen die sozioökonomischen Auswirkungen voraussichtlich am größten sein werden, eine besondere Unterstützung vorgesehen werden muss.

Berichterstatter

József Ribányi (HU/EVP), stellvertretender Vorsitzender des Komitatsrats von Tolna

Referenzdokumente

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft

COM(2018) 283 final

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Europa in Bewegung: Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich

COM(2018) 293 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur

COM(2018) 274 final

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Straßenverkehrssicherheit und automatisierte Mobilität

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (COM(2018) 274 final)

Änderung 1
Erwägungsgrund 5

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>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 <i>begrenzte</i> Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2008/96/EG auf Autobahnen und <i>Hauptverkehrsstraßen</i>, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, erheblich zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur in der gesamten Union beitragen.</p>	<p>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 Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2008/96/EG auf Autobahnen und <i>andere Hauptverkehrsstraßen</i>, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, erheblich zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur in der gesamten Union <i>und einem einheitlich hohen Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer</i> beitragen. <i>In die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie müssen unbedingt die regionalen und lokalen Akteure einbezogen werden, insbesondere bei der Festlegung der von den Vorschriften betroffenen Straßen. Damit stünde der Vorschlag der Europäischen Kommission nachweislich im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.</i></p>

<i>Begründung</i>
<p>Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie wird auf Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen entsprechend den nationalen Klassifikationen begrenzt. Dank der Kenntnisse der regionalen und lokalen Akteure über die örtlichen Gegebenheiten ist garantiert, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie auf die Straßenabschnitte ausgeweitet wird, bei denen dies wirklich gerechtfertigt ist. Sofern die vorgeschlagene Ausweitung des Anwendungsbereichs auf einer Multi-Level-Governance beruht und mit dem Subsidiaritätsprinzip und</p>

dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Einklang steht, wird sie die Harmonisierung der Sicherheitsnormen für alle EU-Bürger erleichtern.

Änderung 2

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 5

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<i>Damit eine solche Ausweitung des Anwendungsbereichs die gewünschte Wirkung zeigt, müssen „andere Hauptverkehrsstraßen“ logischerweise mindestens Straßen umfassen, die große Städte oder Regionen miteinander verbinden und in der nationalen Klassifikation der höchsten Straßenkategorie unterhalb der Kategorie „Autobahn“ angehören.</i>

Begründung

Der Schwerpunkt der Richtlinie sollte vor allem auf den Straßen liegen, die für die EU von Bedeutung sind, d. h. Straßen, die große Städte oder Regionen miteinander verbinden.

Änderung 3

Erwägungsgrund 6

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Darüber hinaus dürfte die obligatorische Anwendung der Verfahren der Richtlinie 2008/96/EG auf jedes Infrastrukturprojekt außerhalb städtischer Gebiete, das unter Verwendung von Unionsmitteln fertiggestellt wird, sicherstellen, dass Unionsmittel nicht zum Bau unsicherer Straßen verwendet werden.	Darüber hinaus dürfte die obligatorische Anwendung der Verfahren der Richtlinie 2008/96/EG auf jedes Infrastrukturprojekt außerhalb städtischer Gebiete, das unter Verwendung von Unionsmitteln fertiggestellt wird, sicherstellen, dass Unionsmittel nicht zum Bau unsicherer Straßen verwendet werden. <i>Ebenso sollte der Situation in Bezug auf bestehende unsichere Straßen Beachtung geschenkt werden. In diesem Bereich erhalten regionale Verkehrsentwicklungsprogramme eine viermal so hohe Finanzierung wie die Fazilität „Connecting Europe“; in beiden Fällen werden Mittel für die Planung und den Bau neuer Straßenabschnitte bereitgestellt. Daher sollten ausreichende Mittel für den Ausbau und die Sanierung bestehender Straßen vorgesehen werden. Hierbei sollten Maßnahmen zugunsten kleinerer Regionen und Städte erwogen werden, damit sie die für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur erforderlichen Investitionen tätigen können.</i>

Begründung

Ein sicherer Straßenverkehr sollte in allen europäischen Städten und Regionen gewährleistet werden; dies erfordert spezifische Finanzierungsquellen für die Planung, den Bau und den Betrieb von Straßen, insbesondere in Regionen, die nicht über die hierfür notwendigen finanziellen Ressourcen und Mittel verfügen. Da neue Straßenabschnitte strengeren Normen für die Straßenverkehrssicherheitsgenehmigung unterliegen, müssen die bestehenden Straßen systematisch entsprechend den für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur geltenden Kriterien saniert werden.

Änderung 4

Erwägungsgrund 7

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
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.	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. <i>Da ein sicherer Straßenverkehr in allen europäischen Städten und Regionen gewährleistet werden sollte, sollte bei der Methode der risikobasierten netzweiten Straßenbewertung der Multi-Level-Governance angemessen Rechnung getragen werden. Gebietskörperschaften auf höheren Ebenen sollten Koordinierungsaufgaben im Bereich des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur übertragen werden, und die Aufgaben, die vom Staat und den Kommunen wahrgenommen werden, sollten aufeinander abgestimmt werden.</i>

Begründung

Da die Straßenverkehrssicherheit Teil der Vision für die Zukunft der Städte und Regionen ist, sollten die maßgeblichen Gebietseinheiten entsprechend ihrer Zuständigkeit hierzu beitragen. Daher ist eine Abstimmung der von den Kommunen und vom Staat wahrgenommenen Aufgaben wichtig.

Änderung 5
Erwägungsgrund 10

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte verbessert werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und dem größten Unfallverhütungspotenzial investiert werden.	Das Sicherheitsniveau bestehender Straßen sollte verbessert werden, indem die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und dem größten Unfallverhütungspotenzial investiert werden. <i>Parallel dazu sollte die physische und digitale Infrastruktur der unter die Richtlinie fallenden öffentlichen Straßen ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang sollten automatisierte Fahrzeuge mit Abstandsregeltempomat sowie Verkehrsunterstützungssysteme zu einem sicheren und wirksamen Verkehrsbetrieb beitragen. Es ist darauf zu achten, dass auch kleinere Regionen, demografisch benachteiligte Regionen und Gebiete in äußerster Randlage digitale Infrastruktur allgemein bereitstellen können.</i>

<i>Begründung</i>
Da die Straßenverkehrssicherheit ein vielschichtiges Problem ist, sind hierbei auch Skaleneffekte zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sollte im Rahmen gezielter Investitionen in die Straßenabschnitte mit der größten Unfallhäufigkeit und den meisten Verkehrstoten eine ausgeklügelte physische und digitale Infrastruktur entwickelt und die Verbreitung automatisierter, mit Abstandsregeltempomat und adaptiven Verkehrstechnologien ausgerüsteter Fahrzeuge gefördert werden.

Änderung 6
Erwägungsgrund 12

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
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.	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. <i>Die Prävention von Verkehrsunfällen, an denen Fußgänger, Fahrradfahrer und Motorradfahrer beteiligt sind, und das korrekte Unfallmanagement sollten im Mittelpunkt von Bildungs- und Schulungsmaßnahmen stehen; gleichzeitig</i>

	<p><i>sollten auch Qualitätsanforderungen für eine Infrastruktur aufgestellt werden, die der Mobilität und Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer förderlich ist, d. h. Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsschilder und genügend Fußgängerüberwege, insbesondere nahe Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und öffentlichen Gebäuden, und baulich erhöhte, getrennte Radverkehrsanlagen und Gehwege an allen Straßenabschnitten.</i></p>
--	---

Änderung 7

Erwägungsgrund 13

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>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.</p>	<p>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. <i>Genauso fördern intelligente Straßen mit intelligenten Fahrbahnmarkierungen und Verkehrsschildern die Sicherheit im Straßenverkehr in den europäischen Regionen und Städten. Auch den klimatischen Bedingungen in diesen Regionen und Städten sollte Rechnung getragen werden, da z. B. die Installation von Bodensensoren und -signalen von den örtlichen Klimabedingungen abhängt. Ferner muss darauf geachtet werden, dass von diesen Sensoren auch ungeschützte und nicht vernetzte Verkehrsteilnehmer erkannt werden.</i></p>

Begründung

Zum sicheren Straßenverkehr sollten Fahrbahnmarkierungen und Straßenverkehrszeichen gehören, die unabhängig von den klimatischen Bedingungen erkennbar sind.

Änderung 8

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 18

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<i>Für die netzweite Straßenbewertung und die Straßensicherheitsüberprüfungen sollten realistische Umsetzungsfristen gesetzt werden, bei denen den administrativen und finanziellen Kapazitäten der nationalen, regionalen und lokalen Akteure Rechnung getragen wird, die an der Planung und Umsetzung des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur beteiligt sind, insbesondere in ländlichen Regionen, Gebirgsregionen, Gebieten in Randlage und strukturschwachen Regionen Europas.</i>

Änderung 9

Artikel 1 Absatz 1 Nummer 2

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie für Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen.	Diese Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie für Autobahnen und <i>andere</i> Hauptverkehrsstraßen.

Begründung

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie wird auf Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen entsprechend den nationalen Klassifikationen begrenzt.

Änderung 10

Artikel 1 Absatz 1, neuer Absatz nach Absatz 2

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<i>Jeder Mitgliedstaat weist die Hauptverkehrsstraßen in seinem Hoheitsgebiet unter Berücksichtigung seiner bestehenden Straßenklassifikation sowie nach angemessener Konsultation der zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften aus. Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission spätestens 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie die Hauptverkehrsstraßen in seinem Hoheitsgebiet mit. Die Mitgliedstaaten teilen nachfolgende diesbezügliche Änderungen mit.</i>

Begründung

Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sollte die Entscheidung über die Klassifikation des Straßennetzes bei den einzelnen Mitgliedstaaten liegen.

Änderung 11

Artikel 1, neuer Absatz nach Absatz 2

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<p><i>(2a) In Artikel 4 wird folgender Absatz 6 hinzugefügt:</i> <i>Die Kommission legt auf der Grundlage der Erfahrungen aller nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsbehörden Leitlinien mit genauen technischen Merkmalen für die Bereitstellung und Instandhaltung „fahrfehlerverzeihender Straßenränder“ (Straßen, die in intelligenter Weise ausgelegt sind, um zu gewährleisten, dass Fahrfehler nicht sofort schwerwiegende Folgen haben) fest und macht sie bei Gutachtern und Verkehrsplanern bekannt. Die Kommission leistet technische und finanzielle Hilfe, um die zuständigen Behörden bei der Umsetzung der Leitlinien zu unterstützen.</i></p>

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

„Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität“ – Technologie, Infrastruktur und Kohäsion

1. ist sich bewusst, dass die vernetzte und automatisierte Mobilität nicht nur eine Frage der Straßeninfrastruktur, sondern auch der Fahrzeuge ist; betont, dass in ländlichen Gebieten der Entwicklung intelligenter Fahrzeuge Vorrang gegeben werden sollte, wohingegen in städtischen Gebieten die Entwicklung intelligenterer Straßen stärker im Vordergrund stehen sollte;
2. weist auf die zeitliche und räumliche Harmonisierung des Verkehrsablaufs hin, die eine erweiterte Nutzung der automatisierten Mobilität erforderlich macht; unterstreicht, wie wichtig es ist, im Mischverkehr (von Menschen bediente Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Fahrerassistenz und automatisierte Fahrzeuge) ausgewiesene Verkehrszonen vorzusehen, um größere Verkehrspässe zu vermeiden;
3. hebt den potenziellen Beitrag der automatisierten Mobilität zur Verwirklichung der Kohäsionsziele der EU hervor und stellt insbesondere fest, dass dank dieser Dienstleistungen Ungleichheiten innerhalb der Regionen verringert, ein bequemerer Pendeln über große

Entfernungen ermöglicht und so die Verkehrsüberlastung in großen städtischen Ballungsräumen gemindert werden könnten;

4. weist darauf hin, dass sich Verkehrsknotenpunkte aufgrund der Zubringerkapazität automatisierter Fahrzeuge besser in ein integriertes Verkehrssystem einbinden lassen; betont die Vorteile, die eine Ausdehnung selbstfahrender Lösungen auf ländliche Gebieten im Hinblick auf eine flexible Zubringerverkehrslösung für Busse oder Züge mit sich bringt;
5. stellt in diesem Zusammenhang außerdem fest, dass der öffentliche Verkehr weitgehend in die Zuständigkeit der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fällt, und fordert die Kommission auf, den Regionen und Kommunen, die ihre Fahrscheinsysteme und Fahrpläne sowie ihre Zubringersysteme für Privatfahrzeuge auf einer höheren Verwaltungsebene (regionaler, nationaler oder EU-Ebene) zusammenführen wollen, einen Rahmen und eine Richtschnur vorzugeben, die mit den Praktiken der Marktteilnehmer abgestimmt sind;
6. stellt fest, dass die automatisierte Mobilität in Stoßzeiten und ruhigeren Verkehrszeiten eine flexible Preisgestaltung und Vorbestellungen ermöglichen kann und so für eine gleichmäßigere Auslastung der Kapazitäten sorgt; fügt hinzu, dass dank integrierter Fahrscheinsysteme Garantien gegenüber Verspätungen/Annullierungen angeschlossener automatisierter Verkehrsleistungen gegeben und Verspätungen oder Beförderungsausfälle verhindert werden können; hält es für wesentlich, diese erhöhte Flexibilität für die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, was nicht nur zur Senkung der Schadstoff- und Lärmemissionen der Kraftfahrzeuge, sondern auch zu einer besseren Zugänglichkeit für alle und damit zu mehr Gerechtigkeit im Verkehrssystem beiträgt;
7. ist der Auffassung, dass das Lkw-Platooning im automatisierten Güterverkehr zwar in Tunneln genutzt werden kann, aber angesichts der komplexen Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht für den städtischen Verkehr geeignet ist. Die Regionen müssen die Möglichkeit haben, an Entscheidungen über umfassendere Projekte für automatisiertes Fahren mitzuwirken, und Sonderregelungen könnten erforderlich sein;
8. betont das erhebliche Potenzial, das die dezentrale Erzeugung erneuerbarer Energie im Hinblick auf den Antrieb automatisierter Fahrzeuge birgt, und empfiehlt, die intelligente Straßenverkehrsinfrastruktur über lokale intelligente Netze mit der für ihren Betrieb erforderlichen Energie zu versorgen;
9. verweist auf die Herausforderungen der Interoperabilität verschiedener Arten des automatisierten Fahrens und unterstreicht, dass die unterschiedlichen Automatisierungsgrade auf den einzelnen Kontinenten harmonisiert werden müssen, um eine sichere Nutzung der einschlägigen Assistenz- und Automatisierungstechnologien auf dem europäischen Kontinent zu gewährleisten; weist zudem mit Nachdruck darauf hin, dass im Zusammenhang mit europäischen selbstfahrenden Autos (Automatisierungsstufe 5) ethische Probleme entstehen, wohingegen bei halbautomatisierten Fahrzeugen oder Fahrerassistenzsystemen (Automatisierungsstufen 1 bis 4) die zusätzlichen Kosten und die Komplexität des Fahrens beachtet werden müssen; besonders eingegangen werden muss auf die Frage, was für Folgen es

für die Verkehrssicherheit hat, wenn es sich bei einem großen Teil des Fahrzeugbestands um halbautomatische Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen handelt;

10. schlägt vor, die Assistenzsystemtechnologie in die Führerscheinausbildung einzubeziehen. Diesbezüglich könnte die Automobilindustrie gemeinsam mit den Kommunen Privatpersonen und Berufskraftfahrern Schulungen anbieten und Übungsplätze zur Verfügung stellen; erinnert daran, welcher wichtigen Beitrag Infrastrukturbau und -modernisierung zum territorialen Zusammenhalt und zur wirtschaftlichen Konvergenz leistet, stellt aber zugleich fest, dass die Infrastrukturinvestitionen in der EU weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau liegen; betont, dass vor diesem Hintergrund in den kommenden Jahren unbedingt angemessene Finanzmittel für die Infrastrukturmodernisierung und für Verkehrssicherungsmaßnahmen bereitgestellt werden müssen, u. a. um kleinere und strukturschwache Regionen und den Kapazitätenaufbau zu unterstützen. Im Rahmen des vorgeschlagenen mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) wird es besonders wichtig sein, die Möglichkeiten aller verfügbaren Finanzinstrumente (Fazilität „Connecting Europe“ für die Zeit nach 2020, Horizont Europa, das vorgeschlagene Programm „Digitales Europa“ usw.) voll auszuschöpfen und für größtmögliche Synergien zu sorgen;

Schaffung eines europäischen Binnenmarktes für automatisierte Mobilität – die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften

11. begrüßt, dass die EU-Agenda für eine vernetzte und automatisierte Mobilität zum richtigen Zeitpunkt vorgelegt worden ist und die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen für die Unterstützung einer vernetzten und automatisierten Mobilität schrittweise vervollständigt werden;
12. betont, wie wichtig eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gesetzgebern für den Bereich der selbstfahrenden Fahrzeuge und den Akteuren in den Bereichen Verkehrsorganisation/-betrieb und Fahrzeugentwicklung ist; fordert dabei einen Multi-Level-Governance-Ansatz und weist darauf hin, dass Mobilität und Verkehr in die Zuständigkeit der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fallen, die Mobilitätskonzepte aufstellen und durchführen und Nahverkehrsdienste bereitstellen;
13. stellt fest, dass es kurzfristig gesehen immer mehr Lösungen für das halbautomatisierte Fahren geben wird, und unterstreicht, dass für diese Technologien so schnell wie möglich ein solider Rechts- und Regelungsrahmen geschaffen werden muss;
14. bekräftigt, dass er eine bessere grenzübergreifende Zusammenarbeit bei Prüfungen in Bezug auf die vernetzte und automatisierte Mobilität unterstützt, und empfiehlt, über künftige Kooperationsforen eine angemessene Einbeziehung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sicherzustellen;

Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft

15. betont, dass die automatisierte Mobilität den öffentlichen Verkehr wettbewerbsfähiger macht, da sie nicht-fahrplangebundene, nachfrageorientierte, personalisierte, gemeinsame, qualitativ hochwertige und energieeffiziente Mobilitätsdienstleistungen in- und außerhalb der Städte

ermöglicht. Weitere Fortschritte in diese Richtung setzen voraus, dass die Weiterentwicklung von Technik und rechtlichem Rahmen Hand in Hand geht;

16. stellt fest, dass die Bevölkerung in unterentwickelten Regionen, Regionen in Randlage und Gebieten in äußerster Randlage in Europa aufgrund an digitale Lösungen gekoppelter Dienstleistungen im Bereich Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten weiter entfernte Zentren mit geringeren Umweltauswirkungen erreichen und die Entvölkerung dieser Gebiete vermieden werden kann; betont insbesondere, dass automatisierte Mobilität in zersiedelten und demografisch benachteiligten Gebieten die Anbindung verbessern und die Mobilitätskosten senken könnte; verweist indes darauf, dass die Bedürfnisse älterer Nutzer bei der Konzipierung, Entwicklung und Erprobung benutzerfreundlicher Systeme berücksichtigt werden müssen;
17. bekräftigt, dass die sozialen und ökologischen Auswirkungen der automatisierten Mobilität anhand von Pilotprojekten bewertet werden müssen; schlägt vor, zur Gewährleistung der öffentlichen Akzeptanz für das automatisierte Fahren derartige Projekte im Personen- und Straßengüterverkehr schrittweise und unter kontrollierten Bedingungen durchzuführen; macht darüber hinaus darauf aufmerksam, dass für die Regionen, in denen der Übergang zur automatisierten Mobilität voraussichtlich die größten sozioökonomischen Auswirkungen haben wird, eine besondere Unterstützung vorgesehen werden muss;
18. weist darauf hin, dass Bildungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle bei der Förderung und Akzeptanz der automatisierten Mobilität spielen. Insbesondere sollten neben den Fahrern auch allen anderen Verkehrsteilnehmern die Grundprinzipien und die Funktionsweise der künstlichen Intelligenz, die bei den automatisierten Mobilitätssystemen eine Schlüsselstellung einnehmen, vermittelt werden;
19. betont, dass die Zubringer- und die Feinverteilungsfunktion des automatisierten Straßengüterverkehrs innerhalb und zwischen den Städten zu tiefgreifenden Veränderungen der Logistikketten führen;
20. hebt hervor, dass in der multiethnischen Europäischen Union allgemein und leicht verständliche Lösungen für den automatisierten Verkehr, einschließlich einer einheitlichen Beschilderung, angewandt werden sollten;
21. empfiehlt, im Rahmen der Stadtplanung für eine städtische und zwischenstädtische Mobilität und der regionalen Raumplanung der europäischen Städte auch Raum für einen automatisierten Verkehr und automatisierte Mobilität auszuweisen und Planungspraktiken, die sich auf eine Mobilität ohne Assistenz- oder Automatisierungssysteme stützt, neu zu bewerten; schlägt vor, im Vorfeld die Folgen der automatisierten Mobilität für die städtische und regionale Planung in den Ballungsräumen zu untersuchen – beispielsweise wird eine effektive Nutzung der automatisierten Mobilität dazu führen, dass mehr Parkplätze zur Verfügung stehen, was auch ein Überdenken der Stadtplanungsmethoden erforderlich macht, einschließlich einer besseren Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, und der Schaffung sicherer und attraktiver Bereiche und Parkmöglichkeiten für alle (Fußgänger, Radfahrer) sowie der Einbeziehung etwaiger Leihfahrraddienste an den

Knotenpunkten des Systems in die Instrumente für die territoriale Planung; betont, dass die Automatisierung zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsnetze und zur Steigerung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Effizienz und ihrer Nutzung eingesetzt werden muss;

22. unterstreicht jedoch, dass Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität in der Stadt durch ein sektorspezifisches Vorgehen allein nicht zu lösen sind und den Zusammenhängen zwischen der städtischen Dimension der Verkehrspolitik und dem übergreifenden Konzept der Raumplanung Rechnung getragen werden muss, nicht nur um den öffentlichen städtischen Nahverkehr und die entsprechenden Infrastrukturen zu verbessern, sondern auch um gegen die Zersiedlung der Landschaft anzugehen und die Beziehungen zwischen den Städten und ihrer direkten Umgebung zu überdenken;
23. hält höchstmögliche Qualitätsstandards bei der automatisierten Mobilität für ratsam; fügt hinzu, dass zwar stets der Sicherheit höchste Bedeutung zukommt, aber auch Effizienzfragen eine große Rolle spielen;
24. begrüßt die stärkere Einbeziehung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Gestaltung der Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit. Diesbezüglich muss klargestellt werden, wie die Strategien, Programme und Maßnahmen insbesondere in punkto Finanzierung konkret aussehen werden, damit die Regionen sie auch in die Praxis umsetzen können;
25. stellt fest, dass das automatisierte Fahren in städtischen Regionen zu einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen und zu einer zunehmenden Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel führen könnte. Zur Gewährleistung eines wettbewerbsfähigen öffentlichen Verkehrs ist es u. a. wichtig, dass das Konzept „Mobilität als Dienstleistung“ mit der technischen Entwicklung im Bereich des automatisierten Fahrens Schritt hält. Das automatisierte Fahren muss als Teil eines umfassenderen Mobilitätskonzepts verstanden werden, das auf einer klaren Vorstellung darüber beruht, wie Mobilität als Dienstleistung den Erfordernissen der Nachhaltigkeit im lokalen, regionalen und nationalen Kontext gerecht werden kann;
26. merkt ferner an, dass die Kommission bislang dem Pkw-Straßenverkehr viel Aufmerksamkeit gewidmet hat, nun allerdings auch automatische Systeme verschiedenster Art im öffentlichen wie privaten Verkehr entwickelt werden;
27. schlägt vor, Anbindung und Interoperabilität in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern über einschlägige Maßnahmen zu fördern;

Digitales Umfeld im Wandel – Chancen und Herausforderungen

28. hält fest, dass die 5G-Technologie noch nicht überall verfügbar ist. 3G- und 4G-Lösungen sorgen für eine effektive Vernetzung der Straßenverkehrsfahrzeuge; schlägt vor, bereits existierende, weit verbreitete Technologien zur Fahrzeugvernetzung zu fördern;
29. stellt fest, dass sich einige finanzielle Hemmnisse oder Umsetzungsbarrieren bei der Entwicklung der physischen Straßeninfrastruktur durch die Digitalisierung beseitigen lassen; empfiehlt, die Digitalisierung zu nutzen, da der Ausbau der digitalen Infrastruktur

kostengünstiger ist, bessere und modernere digitalisierte Bilder bietet und das Potenzial hat, Entwicklungen des öffentlichen und privaten Sektors miteinander zu vernetzen;

30. empfiehlt eine einfachere und einheitliche Vernetzung der intelligenten Straßenverkehrssysteme und Fahrzeuge (Waze, Verkehrsdaten von Google usw.);
31. sieht dem Moment mit Interesse entgegen, in dem sich aufgrund des Einsatzes von Smartphones und intelligenten Geräten und der Kommunikation zwischen diesen Geräten die unterstützte/automatisierte Mobilität erweitern und die Umsetzung der Verkehrsbetriebsmethoden in einem größeren Maßstab fördern lassen wird, und stellt fest, dass die in diesem Netz erhobenen Daten es den städtischen Behörden ermöglichen würden, die Anforderungen der Stadtlogistik besser zu verstehen, die Effizienz der Verkehrsbewegungen zu verbessern und geeignetere Routen für die Fahrzeuge zu ermitteln und so zu einer Senkung der Emissionen zu gelangen;
32. bekräftigt, dass bei der Aktualisierung von Karten und Datenbanken für die automatisierte Mobilität dem Einsatz von Lösungen europäischen Ursprungs Priorität eingeräumt werden sollte, und spricht sich für einen EU-weiten Ansatz in diesem Bereich aus;
33. weist darauf hin, dass aufgrund von äußeren Einflüssen wie zum Beispiel Schnee, Nebel und Regen nicht immer garantiert werden kann, dass Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen sowohl von menschlichen Fahrern als auch von Fahrzeugen, die mit Fahrerassistenzsystemen oder einer höheren Automatisierungsstufe ausgestattet sind, leicht und zuverlässig erkannt werden können. Bei starken Schneefällen kann zum Beispiel selbst bei „Schwarzräumung“, das ist die Räumung von Straßen mit dem Ziel, diese nahezu vollständig von Eis und/oder Schnee zu befreien, trotz Volleinsatz nicht gewährleistet werden, dass die Fahrbahnen rund um die Uhr schneefrei sind. Bei der ebenfalls praktizierten „Weißräumung“, bei der Neuschnee zum Großteil zur Seite geschoben und der restliche Schnee festgefahren wird, sodass er eine feste Decke bildet, ist schon systembedingt die jederzeitige Sichtbarkeit etwaiger Bodenmarkierungen nicht gewährleistet. Es muss ausgeschlossen werden, dass deswegen Straßenerhalter für allfällige Unfälle auf Grund einer Fehlinterpretation eines Fahrerassistenzsystems oder eines Fahrzeugs mit einer höheren Automatisierungsstufe haften, da damit implizit das Versagensrisiko von Fahrerassistenzsystemen der Fahrzeugindustrie auf den Straßenerhalter abgewälzt werden würde;
34. betont die Notwendigkeit einer Kommunikation zwischen den Fahrzeugen sowie der Entwicklung und Harmonisierung von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrsschildern, darunter auch Namensschilder für öffentliche Räume. Für das automatisierte Fahren wird es auch erforderlich sein, dass die örtlichen Verkehrsbestimmungen und kartografischen Informationen klar und deutlich sind;
35. stellt fest, dass zahlreiche Verkehrsteilnehmer, darunter auch schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger, vom Netz ausgeschlossen bleiben könnten und jeder rechtliche, digitale und physische Rahmen für intelligente Fahrzeuge dem gemischten Verkehr Rechnung tragen muss;
36. hebt hervor, dass die Behörden und Flottenbetreiber Vorbereitungen treffen sollten, um den von den automatisierten Fahrzeugen erzeugten Elektromog zu bewältigen;

37. stellt fest, dass ein gerechter und direkter Zugang zu den Fahrzeugdaten zum einen die Fahrer in die Lage versetzen sollte, die Nutzung des Fahrzeugs nachzuverfolgen, und zum anderen weiteren Betreibern und Diensteanbietern Geschäftsmöglichkeiten eröffnen sollte, ohne jedoch das Recht der Verkehrsteilnehmer auf Privatsphäre und Datenschutz zu beschneiden; betont, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften als die größten Betreiber von Straßenverkehrsnetzen in der EU in angemessenem Umfang Zugang zu diesen Daten haben müssen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass der öffentliche Sektor Pilotprojekte erleichtert und unterstützt, hemmenden Folgen entgegenwirkt und Daten zur Verfügung stellt;
38. fordert daher Maßnahmen zur Gewährleistung des angemessenen Schutzes der personenbezogenen Daten und der Daten der Nutzer, der ein entscheidender Faktor für die erfolgreiche Einführung kooperativer, vernetzter und automatisierter Fahrzeuge ist;
39. fordert weitergehende Maßnahmen, um die Möglichkeiten der automatisierten Mobilität und der Kommunikation zwischen den Fahrzeugen voll und ganz auszuschöpfen und die längerfristigen Ziele zu erreichen, namentlich einen vollautomatisierten multimodalen Niedrigemissionsverkehr, Mobilität als Dienstleistung und eine nahtlose Beförderung von Tür zu Tür, insbesondere auch zur Förderung der sozialen Inklusion.

Brüssel, den 6. Februar 2019

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz LAMBERTZ

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Jiří BURIÁNEK

III. VERFAHREN

Titel	Straßenverkehrssicherheit und automatisierte Mobilität
Referenzdokumente	COM(2018) 283 final COM(2018) 293 final COM(2018) 274 final
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a der Geschäftsordnung
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	– Schreiben der Kommission vom 17. Mai 2018 – Schreiben des Rates vom 8. Juni 2018 – Schreiben des EP vom 6. Juni 2018
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	3. Juli 2018
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	József Ribányi (HU/EVP), stellvertretender Vorsitzender des Komitatsrats von Tolna
Analysevermerk	19. Oktober 2018
Prüfung in der Fachkommission	25. Oktober 2018
Annahme in der Fachkommission	14. Dezember 2018
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission (mehrheitlich/einstimmig angenommen)	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	6. Februar 2018
Frühere Stellungnahmen des AdR	<ul style="list-style-type: none"> • Europa in Bewegung: Förderung nahtloser Mobilitätslösungen (COR-2017-03560) • Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme (COR-2017-02552) • Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COR-2017-0018) • Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr (COR-2016-01813)
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–