

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Integration und Verkehr

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Eder und Dr. Lea Heidbreder
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

- Drucksache 19/583 -

Unfallhäufigkeit auf der B 10 im Bereich Felsnase bei Hauenstein

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 19/583** – vom 27. August 2026 hat folgenden Wortlaut:

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) bezeichnet den Abschnitt der B 10 im Bereich der sogenannten Felsnase bei Hauenstein als Nadelöhr und Unfallschwerpunkt. Für einen ca. 1,4 km langen Abschnitt ist ein dreistreifiger Ausbau geplant.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie viele Verkehrsunfälle haben sich seit dem Jahr 2016 auf dem geplanten 1,4 km langen Ausbauabschnitt ereignet (bitte nach Jahren und Unfallkategorie aufschlüsseln)?
2. Bei wie vielen in Frage 1 genannten Verkehrsunfällen waren Lastkraftwagen oder motorisierte Zweiräder beteiligt?
3. Wie stellt sich die Unfallhäufigkeit auf dem geplanten 1,4 km langen Ausbauabschnitt im Vergleich zu den übrigen Abschnitten der B 10 zwischen Hinterweidenthal und Landau dar?

4. Wie definiert sich nach Kenntnis der Landesregierung der Begriff „Unfallsschwerpunkt“?
5. Auf welcher rechtlichen Grundlage kann ein Straßenabschnitt als Unfallsschwerpunkt definiert werden?
6. In welchen Jahren erfüllte der Bereich Felsnase bei Hauenstein die Kriterien für einen Unfallsschwerpunkt?
7. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden auf dem geplanten 1,4 km langen Ausbauabschnitt in der Vergangenheit unabhängig vom geplanten Ausbau umgesetzt oder geprüft?

Das **Ministerium des Innern, für Integration und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

Ministerium des Innern, für Integration und Verkehr Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

Präsidenten des
Landtags Rheinland-Pfalz
Herrn Matthias Lammert, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@mdi.rlp.de
www.mdi.rlp.de

17. September 2026

Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Eder und Dr. Lea Heidbreder (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
betr. „Unfallhäufigkeit auf der B 10 im Bereich Felsnase bei Hauenstein“
- Drucksache 19/583 -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

namens der Landesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Für den Zeitraum 2016-2025 stellt sich im Bereich des für 1,4 km geplanten Ausbauabschnitts der B 10 das Unfallgeschehen wie folgt dar:

Jahr	Unfälle gesamt	Unfälle mit			
		Getöteten	Schwer- verletzten	Leichtverletzten	Sachschaden
2016	2	0	1	0	1
2017	8	0	0	1	7
2018	7	1	1	0	5
2019	2	0	0	0	2
2020	4	0	0	0	4
2021	10	0	0	3	7



2022	9	0	1	1	7
2023	6	0	0	0	6
2024	6	0	1	0	5
2025	7	0	0	2	5
Summe	61	1	4	7	49

Zu Frage 2:

Für den Zeitraum 2016-2025 stellt sich im Bereich des für 1,4 km geplanten Ausbauabschnitts auf der B 10 das Unfallgeschehen in Bezug auf die Beteiligung von Lastkraftwagen und motorisierten Zweiradfahrenden wie folgt dar:

Jahr	Unfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	Unfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiradfahrender
2016	0	0
2017	2	0
2018	2	0
2019	2	0
2020	1	0
2021	4	0
2023	1	0
2024	2	0
2025	1	0
Summe	15	0

Zu Frage 3:

Zur Darstellung der Unfallhäufungen auf den einzelnen Streckenabschnitten der B 10 ist in der nachfolgenden Tabelle die mittlere Unfallkostendichte für den Zeitraum 2016-2025 aufgeführt. Die Unfalldichte ist eine Unfallkennziffer und beschreibt die Anzahl der Unfälle je Kilometer und Jahr.



Nr.	Abschnitt	Unfälle 2016-2025	Länge (km)	Mittlere Unfalldichte (U / km*Jahr)
1	Anschlussstelle (AS) B 427 Hinterweidenthal bis zur AS L 495 Hauenstein	305	7,441	4,10
1a	1,4 km Ausbauabschnitt innerhalb des 1. Abschnitts	61	1,4	4,36
2	AS L 495 Hauenstein bis zur AS K 56 vor Wilgartswiesen	63	1,288	4,89
3	AS K 56 vor Wilgartswiesen bis zur AS K 56 hinter Wilgartswiesen	82	2,818	2,91
4	AS K 56 hinter Wilgartswiesen bis zur AS B 48 Rinnthal	137	2,352	5,82
5	AS B 48 Rinnthal bis zur AS B 48 Annweiler am Trifels	134	3,877	3,46
6	AS B 48 Annweiler am Trifels bis zur AS L 490 Queichhambach	99	2,773	3,57
7	AS L 490 Queichhambach bis zur AS L 505 Queichhambach	76	1,918	3,96
8	AS L 505 Queichhambach bis zur AS L 508 Birkweiler	203	2,979	6,81
9	AS L 508 Birkweiler bis zur AS K 12 Godramstein	269	2,907	9,25
10	AS K 12 Godramstein bis zur AS K 13 Godramstein	85	1,011	8,41
11	AS K 13 Godramstein bis zur AS L 516 Landau	153	2,745	5,57
12	AS L 516 Landau bis zur AS A65 Landau	193	0,691	27,93

Zu den Fragen 4 und 5:

Mit dem Erlass des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz vom 16. Dezember 2013 wurde das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko 2012) eingeführt. In diesem Merkblatt sind die unterschiedlichen Kriterien und Grenzwerte für die Unfallhäufungsstellen und



Unfallhäufungslinien geregelt. Die Verwaltungsvorschrift samt Merkblatt mit den Grenzwerten der Unfallhäufungsstellen und -linien ist der Anlage zu entnehmen.

Zu Frage 6:

Im Zuge der B10 zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein, im Bereich der sogenannten Felsnase, war der Streckenabschnitt nach den Kriterien des M Uko 2012 in den Jahren 2015 und 2022-2025 als Unfallhäufungsstelle (UHS) aktiv.

Zu Frage 7:

Nach der Unfallhäufung im Jahr 2015 erfolgte eine Erneuerung des Fahrbahnbelags sowie der vorhandenen Schutzeinrichtungen. In den Jahren 2022 bis 2025 sah die Unfallkommission zunächst von weiteren Maßnahmen ab, da die Unfallursachen überwiegend personenbezogen waren. Der Streckenabschnitt blieb daher weiterhin unter Beobachtung. Der Unfallkommission war zudem bekannt, dass sich der betreffende Streckenabschnitt zu diesem Zeitpunkt bereits in der Straßenausbauplanung befand. Zwischenzeitlich läuft das Vergabeverfahren für die bauliche Umsetzung.

Nach Rückmeldung der Polizeiinspektion Dahn gestalten sich Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten schwierig und sind daher nur eingeschränkt umsetzbar.


Achim Schwickert

Anlage

Verwaltungsvorschrift Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle

1. Unverbindliche Konsolidierte Fassung der Verwaltungsvorschrift „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
2. Verwaltungsvorschrift „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 16. Dezember 2013 (Az.: 377- 48.08-10)
3. Verwaltungsvorschrift „Änderung des Erlasses ‚Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle‘ vom 25.04.2022“ des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 16. Dezember 2013 (5022-0023#2022/0001-0801 8703/3)

Verwaltungsvorschrift:

Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 16. Dezember 2013 (Az.: 377- 48.08-10), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 25. April 2022 (5022-0023#2022/0001-0801 8703/3)

– Unverbindliche Konsolidierte Fassung –

1. Allgemeine Grundsätze

Grundlage für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 StVO in der jeweils geltenden Fassung.

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle hat das Erkennen und Analysieren von Unfallhäufungen im Verkehrsraum zum Ziel, damit diese durch

- ▶ zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen
- sowie
- ▶ verkehrsregelnde und -lenkende, verkehrstechnische und straßenbauliche Maßnahmen
- ▶ Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung

beseitigt werden können.

Im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung sind die unfallbegünstigenden Faktoren unter Einbeziehung des Umfeldes zu analysieren, Besonderheiten der Straße sowie des Verkehrsablaufes zu untersuchen und typisches Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln.

Gerade außerhalb geschlossener Ortschaften ereignen sich besonders schwere Verkehrsunfälle. Deshalb sind dort ausschließlich Verkehrsunfälle mit Personenschäden Untersuchungsgegenstand. Dadurch wird die Unfallschwere stärker als bisher in die Maßnahmenfindung einbezogen. Innerorts werden die Verkehrsunfälle mit Sachschaden ergänzend in die örtliche Unfalluntersuchung einbezogen.

Durch die zeitnahe Beseitigung erkannter Gefahrenstellen wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Arbeitsgrundlage für die örtliche Unfalluntersuchung ist das "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko (Ausgabe 2012)", veröffentlicht von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Inhalte des Merkblattes sind Teil dieses Rundschreibens.

Die Grenzwerte der Unfallhäufungsstellen und -linien nach dem Merkblatt sind in der **Anlage** aufgelistet.

Da in der M Uko 2012 die Einjahresbetrachtungen auf Außerorts-Landstraßen entfallen ist, wird auch nicht mehr nach gleichartigen Unfällen gesucht. Die neuen Grenzwerte identifizieren in der 3-JK UHL nur Unfällen mit schweren Personenschäden, die 3-JK UHS Unfällen mit Personenschäden.

Um der Problematik Wildunfälle in Rheinland-Pfalz Rechnung zu tragen, werden diese ergänzend zum M Uko von der ZVS auf Außerortsstraßen ausgewertet. Die Ergebnisse werden den Polizeidienststellen übersandt.

Die Grenzwerte der Unfallhäufungslinien Wild sind in der **Anlage** enthalten. Ergänzend sind für den Bereich der Bundesfernstraßen die Richtlinien für Wildzäune an Bundesfernstraßen (WSchuZR) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Für die örtliche Unfalluntersuchung im Bereich des transeuropäischen Straßennetzes (TERN) ist die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. EU Nr. L 319 S. 59), geändert durch die Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2019 (ABl. EU Nr. L 305 S. 1), ergänzend zu beachten.

2. Unfallkommissionen

2.1 Bildung und Zusammensetzung der Unfallkommissionen

In den Landkreisen und in Städten, denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten obliegt sind Unfallkommissionen zu bilden. Verbands- und verbandsfreie Gemeinden werden in die Unfallkommissionen der Landkreise eingebunden; ebenso kreisfreie und kreisangehörige Städte, die nicht Baulastträger des klassifizierten Straßennetzes sind, sofern sie keine eigene Unfallkommission bilden.

Mitglieder der Unfallkommission sind:

- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der örtlich zuständigen Polizeiinspektion/-auto-bahnstation
- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der zuständigen Straßenverkehrsbehörde
- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der zuständigen Straßenbaubehörde (regionaler Landesbetrieb Mobilität bzw. kommunaler Straßenbaulastträger)

- ▶ in Städten, denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, 1 Beauftragte bzw. 1 Beauftragter der oberen Straßenbaubehörde.

Zu den Sitzungen der Unfallkommissionen können in besonderen Fällen Personen mit spezifischer Fachkenntnis eingeladen werden.

Vertreter der regionalen Landesbetriebe Mobilität ist in der Regel die Verkehrsingenieurin bzw. der Verkehrsingenieur.

In den Landkreisen wird der Vorsitz der Unfallkommission der Verkehrsingenieurin bzw. dem Verkehrsingenieur des zuständigen regionalen Landesbetriebes Mobilität übertragen. Die Mitglieder der übrigen Unfallkommissionen bestimmen jeweils eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden, die/der die Mitglieder zu den Sitzungen einlädt und die Sitzungen leitet. Die Geschäftsführung der Unfallkommissionen obliegt der Dienststellenleitung der bzw. des Vorsitzenden.

Auf Landesebene ist eine Landesunfallkonferenz gebildet, die aus Vertretern des für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei jeweils zuständigen Fachministeriums, dem LBM, verschiedenen Polizeidienststellen und einer örtlichen Straßenverkehrsbehörde besteht. Bedarfsorientiert können weitere Mitglieder hinzugezogen werden. Die Landesunfallkonferenz tritt mindestens einmal jährlich zusammen.

2.2 Aufgaben der Unfallkommissionen allgemein

Unfallkommissionen haben die Aufgabe, gemeinsam Unfallhäufungsstellen und -linien zu erkennen, die Einflussfaktoren zu analysieren sowie Abhilfemaßnahmen zu prüfen und festzulegen.

Sie haben mindestens einmal jährlich im Rahmen einer Sitzung Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unfallauffälligen Bereichen zu erörtern und Abhilfemaßnahmen zu beschließen.

Die bzw. der Vorsitzende leitet diese Beschlüsse den zuständigen Behörden zur Umsetzung zu. Die Unfallkommissionen kontrollieren die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen.

Die Öffentlichkeit kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden über ausgesuchte, erfolgreiche Maßnahmen mit Vorher-Nachher-Vergleichen informiert werden. Diese Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zweckmäßigerweise über die Pressestellen der beteiligten Behörden. Die Unfallkommissionen erarbeiten hierfür die erforderlichen Unterlagen.

2.3 Aufgaben der Polizeidienststellen

- ▶ Führen der elektronischen Unfalltypenkarten sowie Bereithalten der elektronischen Unfallblattsammlung
- ▶ Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) im innerörtlichen nichtklassifizierten Straßennetz
- ▶ Durchführung von Unfalluntersuchungen unter Einbeziehung der Sachschadensunfälle
- ▶ Meldung gem. Abschnitt 2.3.3 an die Unfallkommission
- ▶ Polizeilicher Einsatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Unterstützung von Wirkungskontrollen

2.3.1 Führen der elektronischen Unfalltypenkarte sowie Bereithalten der elektronischen Unfallblattsammlung

Unfalltypenkarten kennzeichnen nicht nur Unfallfolgen, sondern auch die Konfliktsituation, die zu einem Unfall geführt hat. Häufungen gleichartiger Unfälle ermöglichen dabei ein leichtes Auffinden von besonderen Gefahrenstellen im Straßennetz.

Für den Außerortsbereich ist eine Dreijahres-Unfalltypenkarte zu führen, in der Unfälle mit Personenschaden festgehalten werden; für den Innerortsbereich ist ergänzend für Unfallhäufungsstellen und -linien eine Einjahres-Unfalltypenkarte anzulegen. Unfalltypenkarten werden grundsätzlich von jeder Polizeiinspektion und Polizeiautobahnstation für ihren Dienstbezirk geführt.

Im Interesse einer umfassenden Analyse des Unfallgeschehens werden für die Unfalluntersuchung alle Verkehrsunfälle mit der nach den Verkehrsunfallaufnahme-richtlinien vorgesehenen Ausfertigung der Verkehrsunfallanzeige erfasst.

Diese Ausfertigungen der Verkehrsunfallanzeigen sind nach Unfallorten (gemäß Straßennetzknuten) zu ordnen und in einer Unfallblattsammlung drei Kalenderjahre aufzubewahren. Für Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist die elektronische Unfallblattsammlung sechs Kalenderjahre aufzubewahren.

2.3.2 Durchführung von Unfalluntersuchungen

Die Untersuchung neuer, aktiver und wieder aktiver UHS und UHL erfolgt in der Regel anhand von UHS-Programmen und den Vorschlagslisten der Zentralstelle Verkehrssicherheit des LBM für das klassifizierte Straßennetz, bei den übrigen Straßen durch die Polizei.

2.3.3 Meldung an die Unfallkommissionen

Die Vorschläge nach Abschnitt 2.6 leitet die Polizei den Unfallkommissionen zur Erörterung und Beschlussfassung zu. Sie können mit einer Beschlussempfehlung versehen werden.

Folgende Unterlagen sind beizufügen:

- Unfalldiagramm speziell auf die Örtlichkeit bezogen (keine Abbildung aus dem Unfalltypenkatalog)
- Aus GeopolisV generierte anonymisierte Verkehrsunfallanzeigen mit Beschreibung des Unfallhergangs
- Unfalltypenkarte und
- Eventuell bereits polizeilich getroffene Maßnahmen

Die Meldung erfolgt nach Ablauf von 12 Monaten (Einjahres-Unfalltypenkarte) bzw. 36 Monaten (Dreijahres-Unfalltypenkarte) zum ersten März des Folgejahres. Unabhängig von den festgelegten Terminen ist eine Vorlage erforderlich, wenn die Grenzwerte in unfallauffälligen Bereichen schon früher überschritten werden und kurzfristiges Eingreifen geboten ist.

2.4 Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde

- ▶ Beratung und Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Fragen
- ▶ Beratung und Umsetzung bei verkehrslenkenden Maßnahmen
- ▶ Anordnungen von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Abschnitt 3)

2.5 Aufgaben der Straßenbaubehörde

- ▶ Leitung der Unfallkommissionen in den Landkreisen und auf den Bundesautobahnen

- ▶ Geschäftsführung der Unfallkommissionen in den Landkreisen
- ▶ Beratung in Fachfragen auf der Grundlage der einschlägigen technischen Regelwerke
- ▶ Durchführung von Zusatzuntersuchungen im Rahmen der Unfallauswertung (Verkehrszählungen, Geschwindigkeits-, Griffigkeitsmessungen usw.)
- ▶ Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Planung, Baurecht, Finanzierung)
- ▶ Durchführung von Wirkungskontrollen anhand von Vorher- / Nachheruntersuchungen auf der Grundlage der Unfallkenngrößen.

2.6 Aufgaben der Zentralstelle Verkehrssicherheit (ZVS) beim Landesbetrieb Mobilität

Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL)

Regelmäßige Auswertung der elektronischen Unfalldatensätze. Neue, aktive und wiederaktive UHS und UHL werden durch Überprüfung mit Grenzwerten festgestellt. Die sich ergebenden Vorschlagslisten für UHS und UHL, incl. Unfalldaten zu jeder UHS oder UHL einschließlich der Wildunfälle, werden über die regionalen LBM an die zuständigen Polizeidienststellen zur Vorbereitung der Unfallkommissionssitzung übermittelt.

Die nähere Bestimmung der Grenzwerte ergibt sich aus Abschnitt 3 des M Uko und der landesinternen Festlegung für Wildunfälle(vgl. Anlage)

Die Zentralstelle Verkehrssicherheit führt eine Unfallhäufungsstellen- und Unfallhäufungsliniendatei bezogen auf das klassifizierte Straßennetz. Diese Datei, an Hand derer Beobachtungen der Unfallentwicklung an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien über mehrere einzelne Jahre bzw. mehrere Jahresblöcke vorgenommen werden, ist auch Grundlage für die Kontrolle der Umsetzung beschlossener Abhilfemaßnahmen und Entscheidungshilfe für die Landesunfallkonferenz.

2.7 Maßnahmenfindung durch die Unfallkommissionen

Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei prüfen im gegenseitigen Benehmen, welche Verbesserungsmaßnahmen in Betracht kommen. Bei Bedarf können weitere Fachstellen zur Erörterung einzelner Fragestellungen herangezogen werden. Sind die Hintergründe der Entstehung eines Unfalls eindeutig

erkennbar und wird die Beschlussempfehlung der Polizei für zweckmäßig gehalten, können Erörterungen in den Unfallkommissionen entfallen. In allen anderen Fällen haben die Unfallkommissionen die noch offenen Fragen zu diskutieren. Zur Festlegung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen wird in der Regel eine gemeinsame Ortsbesichtigung durchgeführt, zu der die Vorsitzenden der Unfallkommissionen einladen.

Über Sitzungen, Ortsbesichtigungen und Beschlussfassungen sind von den Vorsitzenden der Unfallkommissionen Protokolle zu fertigen und den Mitgliedern zuzuleiten.

2.8 Aufgaben der Landesunfallkonferenz (LUK)

- Befassung mit ausgewählte Aspekten der überregionalen Unfallentwicklung und mit besonderen Problemstellungen
- Entwicklung von Strategien für die örtliche Unfalluntersuchung
- Initiierung bedarfsorientierter Sonderprogramme
- Entwicklung von Maßnahmen zur Qualifizierung der Mitwirkenden in den Unfallkommissionen
- Sicherstellung einer landeseinheitlichen Arbeit der Unfallkommissionen

3. Verbesserungsmaßnahmen

3.1 Sofortmaßnahmen

- ▶ Zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch die Polizei. Der verkehrspolizeiliche Einsatz ist nach der Entwicklung der Unfallsituation auszurichten.
- ▶ Straßenverkehrsbehördliche Verbesserungen (Anordnungen über die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen)
- ▶ Straßenbaumaßnahmen mit geringem Aufwand (z.B. Verbesserung der Griffigkeit, Erneuerung von Markierungen, Beseitigung von Sichthindernissen)

3.2 Mittelfristige Maßnahmen

- ▶ Verkehrstechnische Maßnahmen (Signalanlagen, Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen, Fußgängersicherungen usw.)

3.3 Längerfristige Maßnahmen

- ▶ Straßenbaumaßnahmen (Streckenausbau, Knotenpunktänderung, Ausbau von Ortsdurchfahrten, Bau von Umgehungen usw.)

Der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen in der Regel Sofortmaßnahmen und bauliche Eingriffe. Keinesfalls dürfen als notwendig erkannte Maßnahmen unterbleiben, weil Sofortmaßnahmen ausgeführt werden, und ebenso wenig dürfen Sofortmaßnahmen unterbleiben, weil mittel- oder längerfristige Maßnahmen vorgesehen sind.

4. Controlling

4.1 Grundlage zur Kontrolle der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen

- ▶ Klassifiziertes Straßennetz:
Die Zentralstelle Verkehrssicherheit führt anhand des Programmsystems UHS die jährliche Kontrolle durch, ob die UHS noch aktiv ist oder nicht.
- ▶ Gemeindestraßennetz:
Karteiblätter für UHS und UHL
Diese werden fortgeschrieben, bis die Unfallhäufung beseitigt ist.

Eine UHS und UHL gilt als entschärft, wenn die entsprechenden Grenzwerte zwei Betrachtungszeiträume lang unterschritten werden.

4.2 Wirkungskontrolle

Eine tiefergehende Wirkungskontrolle (Vorher-Nachher-Vergleich) ist immer angezeigt, wenn Abhilfemaßnahmen ergriffen worden sind, deren Wirkungsweise bisher nicht nachgewiesen ist.

Stellt sich heraus, dass die umgesetzten Maßnahmen erfolglos waren, muss die Unfallhäufung erneut untersucht werden und es sind weiter gehende Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten.

5. Schlussbestimmungen

Dieser Erlass tritt mit Wirkung vom 01.01.2014¹ in Kraft.

Das Gemeinsame Rundschreiben des MWVLW und des ISM vom 10.01.2000 (8706 – 20.3-2859/99) tritt mit dem in Satz 1 bezeichneten Tage außer Kraft.

¹ Redaktioneller Hinweis: 1. Fortschreibung in Kraft seit dem 13.Mai 2022.

Abkürzungsverzeichnis:

ISIM	=	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur
LBM	=	Landesbetrieb Mobilität
LUK	=	Landesunfallkonferenz
M Uko	=	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (Ausgabe 2012)
StVO	=	Straßenverkehrs-Ordnung
TERN	=	transeuropäisches Straßennetz
UHL	=	Unfallhäufungslinie
UHS	=	Unfallhäufungsstelle
VwV	=	Verwaltungsvorschrift
ZVS	=	Zentralstelle Verkehrssicherheit, angesiedelt beim Landesbetrieb Mobilität



Grenzwerte des M Uko 2012

UHS

i.g.O.	UHS innerorts			
		Karte	Grenzwert	Ausdehnung
	Freie Strecke	1-JK	5 U _{gTyp}	max. = 50 m (ab Knoteneinfluss)
		3-JK _{U(P)}	5 U	
	Knoten	1-JK	5 U _{gTyp}	Fahrbahnachse = 50 m
		3-JK _{U(P)}	5 U	
	UHS innerorts (Massen-UHS)			
		Karte	Grenzwert	Zeitraum
		1-JK	15 U _{gTyp}	12 Mon.
	a.g.O.	UHS Landstraße		
		Karte	Grenzwert	Ausdehnung
Freie Strecke		3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max. = 300 m
Knoten		3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	Fahrbahnachse = 50 m
BAB	UHS BAB			
		Karte	Grenzwert (je Fahrtstrecke)	Ausdehnung
	Freie Strecke	3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max. = 1000 m (ESN: 500 m)
	Knoten	3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	250 m vor AF - 250 m nach EF

UHL	i.g.O	UHL Typ 4 (Überschreiten) innerorts			
			Karte	Grenzwert	Abstand
		Strecke	3-JK _{U(P)}	3 _{U(P)Typ4}	max. 300 m zw. 2 Unfällen _(P) Typ4
	a.g.O	UHL Landstraße			
			Karte	Grenzwert	Abstand
		Strecke	3-JK _{U(SP)}	3 _{U(SP)} / 3a	max. 600 m zw. 2 Unfällen _(SP)

Wildunfälle

UHL-	a.g.O	UHL WILD (Klassifizierte) Außerortsstraßen			
			Karte	Grenzwert	Abstand
		Strecke	3-JK _{U(Wild)}	30 _{U(Wild)}	max. 300 m zw. den Wildunfällen

Erläuterungen/Abkürzungen

- i.g.O. = innerhalb geschlossener Ortslage (StVO)
- a.g.O. = außerhalb geschlossener Ortslage (StVO)
- 1-JK = Einjahres-Unfalltypenkarte
- 3-JK = Dreijahres-unfalltypenkarte
- U_{gTyp} = Unfälle gleichen *einstelligen* Unfalltyps
- U_(SP) = Unfälle mit schweren Personenschäden (Unfall-Kategorie 1+2)
- U_(P) = Unfälle mit Personenschäden (Unfall-Kategorie 1-3)
- AF = Beginn des Ausfahrbereichs
- EF = Ende des Einfahrbereichs

Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle

Erlass des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur
vom 16. Dezember 2013 (Az.: 377- 48.08-10)

1. Allgemeine Grundsätze

Grundlage für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 StVO in der jeweils geltenden Fassung.

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle hat das Erkennen und Analysieren von Unfallhäufungen im Verkehrsraum zum Ziel, damit diese durch

- ▶ zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen
sowie
- ▶ verkehrsregelnde und -lenkende, verkehrstechnische und straßenbauliche Maßnahmen
- ▶ Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung

beseitigt werden können.

Im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung sind die unfallbegünstigenden Faktoren unter Einbeziehung des Umfeldes zu analysieren, Besonderheiten der Straße sowie des Verkehrsablaufes zu untersuchen und typisches Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln.

Gerade außerhalb geschlossener Ortschaften ereignen sich besonders schwere Verkehrsunfälle. Deshalb sind dort ausschließlich Verkehrsunfälle mit Personenschäden Untersuchungsgegenstand. Dadurch wird die Unfallschwere stärker als bisher in die Maßnahmenfindung einbezogen. Innerorts werden die Verkehrsunfälle mit Sachschaden ergänzend in die örtliche Unfalluntersuchung einbezogen.

Durch die zeitnahe Beseitigung erkannter Gefahrenstellen wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Arbeitsgrundlage für die örtliche Unfalluntersuchung ist das "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko (Ausgabe 2012)", veröffentlicht von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Inhalte des Merkblattes sind Teil dieses Rundschreibens.

Die Grenzwerte der Unfallhäufungsstellen und -linien nach dem Merkblatt sind in der **Anlage** aufgelistet.

Da in der M Uko 2012 die Einjahresbetrachtungen auf Außerorts-Landstraßen entfallen ist, wird auch nicht mehr nach gleichartigen Unfällen gesucht. Die neuen Grenzwerte identifizieren in der 3-JK UHL nur Unfällen mit schweren Personenschäden, die 3-JK UHS Unfällen mit Personenschäden.

Um der Problematik Wildunfälle in Rheinland-Pfalz Rechnung zu tragen, werden diese ergänzend zum M Uko von der ZVS auf Außerortsstraßen ausgewertet. Die Ergebnisse werden den Polizeidienststellen übersandt.

Die Grenzwerte der Unfallhäufungslinien Wild sind in der **Anlage** enthalten. Ergänzend sind für den Bereich der Bundesfernstraßen die Richtlinien für Wildzäune an Bundesfernstraßen (WSchuZR) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Für die örtliche Unfalluntersuchung im Bereich des transeuropäischen Straßennetzes (TERN) ist die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ergänzend zu beachten.

2. Unfallkommissionen

2.1 Bildung und Zusammensetzung der Unfallkommissionen

In den Landkreisen und in Städten, denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten obliegt sowie für die Autobahnen sind Unfallkommissionen zu bilden. Verbands- und verbandsfreie Gemeinden werden in die Unfallkommissionen der Landkreise eingebunden; ebenso kreisfreie und kreisangehörige Städte, die nicht Baulastträger des klassifizierten Straßennetzes sind, sofern sie keine eigene Unfallkommission bilden.

Mitglieder der Unfallkommission sind:

- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der örtlich zuständigen Polizeiinspektion/-autobahnstation
- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der zuständigen Straßenverkehrsbehörde
- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der zuständigen Straßenbaubehörde (regionaler Landesbetrieb Mobilität bzw. kommunaler Straßenbaulastträger)
- ▶ in Städten, denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, 1 Beauftragte bzw. 1 Beauftragter der oberen Straßenbaubehörde.

Zu den Sitzungen der Unfallkommissionen können in besonderen Fällen Personen mit spezifischer Fachkenntnis eingeladen werden.

Vertreter der regionalen Landesbetriebe Mobilität ist in der Regel die Verkehrsingenieurin bzw. der Verkehrsingenieur.

In den Landkreisen wird der Vorsitz der Unfallkommission der Verkehrsingenieurin bzw. dem Verkehrsingenieur des zuständigen regionalen Landesbetriebes Mobilität übertragen. Die Mitglieder der übrigen Unfallkommissionen bestimmen jeweils eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden, die/der die Mitglieder zu den Sitzungen einlädt und die Sitzungen leitet. Die Geschäftsführung der Unfallkommissionen obliegt der Dienststellenleitung der bzw. des Vorsitzenden.

Auf Landesebene ist eine Landesunfallkonferenz gebildet, die aus Vertretern des für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei jeweils zuständigen Fachministeriums, dem LBM, verschiedenen Polizeidienststellen und einer örtlichen Straßenverkehrsbehörde besteht. Bedarfsorientiert können weitere Mitglieder hinzugezogen werden. Die Landesunfallkonferenz tritt mindestens einmal jährlich zusammen.

2.2 Aufgaben der Unfallkommissionen allgemein

Unfallkommissionen haben die Aufgabe, gemeinsam Unfallhäufungsstellen und -linien zu erkennen, die Einflussfaktoren zu analysieren sowie Abhilfemaßnahmen zu prüfen und festzulegen.

Sie haben mindestens einmal jährlich im Rahmen einer Sitzung Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unfallauffälligen Bereichen zu erörtern und Abhilfemaßnahmen zu beschließen.

Die bzw. der Vorsitzende leitet diese Beschlüsse den zuständigen Behörden zur Umsetzung zu. Die Unfallkommissionen kontrollieren die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen.

Die Öffentlichkeit kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden über ausgesuchte, erfolgreiche Maßnahmen mit Vorher-Nachher-Vergleichen informiert werden. Diese Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zweckmäßigerweise über die Pressestellen der beteiligten Behörden. Die Unfallkommissionen erarbeiten hierfür die erforderlichen Unterlagen.

2.3 Aufgaben der Polizeidienststellen

- Führen der elektronischen Unfalltypenkarten sowie Bereithalten der elektronischen Unfallblattsammlung

- ▶ Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) im innerörtlichen nichtklassifizierten Straßennetz
- ▶ Durchführung von Unfalluntersuchungen unter Einbeziehung der Sachschadensunfälle
- ▶ Meldung gem. Abschnitt 2.3.3 an die Unfallkommission
- ▶ Polizeilicher Einsatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Unterstützung von Wirkungskontrollen

2.3.1 Führen der elektronischen Unfalltypenkarte sowie Bereithalten der elektronischen Unfallblattsammlung

Unfalltypenkarten kennzeichnen nicht nur Unfallfolgen, sondern auch die Konfliktsituation, die zu einem Unfall geführt hat. Häufungen gleichartiger Unfälle ermöglichen dabei ein leichtes Auffinden von besonderen Gefahrenstellen im Straßennetz.

Für den Außerortsbereich ist eine Dreijahres-Unfalltypenkarte zu führen, in der Unfälle mit Personenschaden festgehalten werden; für den Innerortsbereich ist ergänzend für Unfallhäufungsstellen und -linien eine Einjahres-Unfalltypenkarte anzulegen. Unfalltypenkarten werden grundsätzlich von jeder Polizeiinspektion und Polizeiautobahnstation für ihren Dienstbezirk geführt.

Im Interesse einer umfassenden Analyse des Unfallgeschehens werden für die Unfalluntersuchung alle Verkehrsunfälle mit der nach den Verkehrsunfallaufnahmerichtlinien vorgesehenen Ausfertigung der Verkehrsunfallanzeige erfasst.

Diese Ausfertigungen der Verkehrsunfallanzeigen sind nach Unfallorten (gemäß Straßennetzknuten) zu ordnen und in einer Unfallblattsammlung drei Kalenderjahre aufzubewahren. Für Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist die elektronische Unfallblattsammlung sechs Kalenderjahre aufzubewahren.

2.3.2 Durchführung von Unfalluntersuchungen

Die Untersuchung neuer, aktiver und wieder aktiver UHS und UHL erfolgt in der Regel anhand von UHS-Programmen und den Vorschlagslisten der Zentralstelle Verkehrssicherheit des LBM für das klassifizierte Straßennetz, bei den übrigen Straßen durch die Polizei.

2.3.3 Meldung an die Unfallkommissionen

Die Vorschläge nach Abschnitt 2.6 leitet die Polizei den Unfallkommissionen zur Erörterung und Beschlussfassung zu. Sie können mit einer Beschlussempfehlung versehen werden.

Folgende Unterlagen sind beizufügen:

- Unfalldiagramm speziell auf die Örtlichkeit bezogen (keine Abbildung aus dem Unfalltypenkatalog)
- Aus GeopolisV generierte anonymisierte Verkehrsunfallanzeigen mit Beschreibung des Unfallhergangs
- Unfalltypenkarte und
- Eventuell bereits polizeilich getroffene Maßnahmen

Die Meldung erfolgt nach Ablauf von 12 Monaten (Einjahres-Unfalltypenkarte) bzw. 36 Monaten (Dreijahres-Unfalltypenkarte) zum ersten März des Folgejahres. Unabhängig von den festgelegten Terminen ist eine Vorlage erforderlich, wenn die Grenzwerte in unfallauffälligen Bereichen schon früher überschritten werden und kurzfristiges Eingreifen geboten ist.

2.4 Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde

- ▶ Beratung und Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Fragen
- ▶ Beratung und Umsetzung bei verkehrslenkenden Maßnahmen
- ▶ Anordnungen von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Abschnitt 3)

2.5 Aufgaben der Straßenbaubehörde

- ▶ Leitung der Unfallkommissionen in den Landkreisen und auf den Bundesautobahnen
- ▶ Geschäftsführung der Unfallkommissionen in den Landkreisen
- ▶ Beratung in Fachfragen auf der Grundlage der einschlägigen technischen Regelwerke
- ▶ Durchführung von Zusatzuntersuchungen im Rahmen der Unfallauswertung (Verkehrszählungen, Geschwindigkeits-, Griffigkeitsmessungen usw.)

- ▶ Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Planung, Baurecht, Finanzierung)
- ▶ Durchführung von Wirkungskontrollen anhand von Vorher- / Nachheruntersuchungen auf der Grundlage der Unfallkenngrößen.

2.6 Aufgaben der Zentralstelle Verkehrssicherheit (ZVS) beim Landesbetrieb Mobilität

Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL)

Regelmäßige Auswertung der elektronischen Unfalltypenkarten. Neue, aktive und wiederaktive UHS und UHL werden durch Überprüfung mit Grenzwerten festgestellt. Die sich ergebenden Vorschlagslisten für UHS und UHL, incl. Unfalllisten zu jeder UHS oder UHL einschließlich der Wildunfälle, werden über die regionalen LBM an die zuständigen Polizeidienststellen zur Vorbereitung der Unfallkommissionssitzung übermittelt.

Die nähere Bestimmung der Grenzwerte ergibt sich aus Abschnitt 3 des M Uko und der landesinternen Festlegung für Wildunfälle(vgl. Anlage)

Die Zentralstelle Verkehrssicherheit führt eine Unfallhäufungsstellen- und Unfallhäufungsliniendatei bezogen auf das klassifizierte Straßennetz. Diese Datei, an Hand derer Beobachtungen der Unfallentwicklung an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien über mehrere einzelne Jahre bzw. mehrere Jahresblöcke vorgenommen werden, ist auch Grundlage für die Kontrolle der Umsetzung beschlossener Abhilfemaßnahmen und Entscheidungshilfe für die Landesunfallkonferenz.

2.7 Maßnahmenfindung durch die Unfallkommissionen

Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei prüfen im gegenseitigen Benehmen, welche Verbesserungsmaßnahmen in Betracht kommen. Bei Bedarf können weitere Fachstellen zur Erörterung einzelner Fragestellungen herangezogen werden. Sind die Hintergründe der Entstehung eines Unfalls eindeutig erkennbar und wird die Beschlussempfehlung der Polizei für zweckmäßig gehalten, können Erörterungen in den Unfallkommissionen entfallen. In allen anderen Fällen haben die Unfallkommissionen die noch offenen Fragen zu diskutieren. Zur Festlegung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen wird in der Regel

eine gemeinsame Ortsbesichtigung durchgeführt, zu der die Vorsitzenden der Unfallkommissionen einladen.

Über Sitzungen, Ortsbesichtigungen und Beschlussfassungen sind von den Vorsitzenden der Unfallkommissionen Protokolle zu fertigen und den Mitgliedern zuzuleiten.

2.8 Aufgaben der Landesunfallkonferenz (LUK)

- Befassung mit ausgewählte Aspekten der überregionalen Unfallentwicklung und mit besonderen Problemstellungen
- Entwicklung von Strategien für die örtliche Unfalluntersuchung
- Initiierung bedarfsorientierter Sonderprogramme
- Entwicklung von Maßnahmen zur Qualifizierung der Mitwirkenden in den Unfallkommissionen
- Sicherstellung einer landeseinheitlichen Arbeit der Unfallkommissionen

3. Verbesserungsmaßnahmen

3.1 Sofortmaßnahmen

- ▶ Zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch die Polizei. Der verkehrspolizeiliche Einsatz ist nach der Entwicklung der Unfallsituation auszurichten.
- ▶ Straßenverkehrsbehördliche Verbesserungen (Anordnungen über die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen)
- ▶ Straßenbaumaßnahmen mit geringem Aufwand (z.B. Verbesserung der Griffigkeit, Erneuerung von Markierungen, Beseitigung von Sichthindernissen)

3.2 Mittelfristige Maßnahmen

- ▶ Verkehrstechnische Maßnahmen (Signalanlagen, Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen, Fußgängersicherungen usw.)

3.3 Längerfristige Maßnahmen

- ▶ Straßenbaumaßnahmen (Streckenausbau, Knotenpunktänderung, Ausbau von Ortsdurchfahrten, Bau von Umgehungen usw.)

Der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen in der Regel Sofortmaßnahmen und bauliche Eingriffe. Keinesfalls dürfen als notwendig erkannte Maßnahmen unterbleiben, weil Sofortmaßnahmen ausgeführt werden, und ebenso wenig dürfen Sofortmaßnahmen unterbleiben, weil mittel- oder längerfristige Maßnahmen vorgesehen sind.

4. Controlling

4.1 Grundlage zur Kontrolle der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen

- ▶ Klassifiziertes Straßennetz:
Die Zentralstelle Verkehrssicherheit führt anhand des Programmsystems UHS die jährliche Kontrolle durch, ob die UHS noch aktiv ist oder nicht.
- ▶ Gemeindestraßennetz:
Karteiblätter für UHS und UHL
Diese werden fortgeschrieben, bis die Unfallhäufung beseitigt ist.

Eine UHS und UHL gilt als entschärft, wenn die entsprechenden Grenzwerte zwei Betrachtungszeiträume lang unterschritten werden.

4.2 Wirkungskontrolle

Eine tiefergehende Wirkungskontrolle (Vorher-Nachher-Vergleich) ist immer angezeigt, wenn Abhilfemaßnahmen ergriffen worden sind, deren Wirkungsweise bisher nicht nachgewiesen ist.

Stellt sich heraus, dass die umgesetzten Maßnahmen erfolglos waren, muss die Unfallhäufung erneut untersucht werden und es sind weiter gehende Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten.

5. Schlussbestimmungen

Dieser Erlass tritt mit Wirkung vom 01.01.2014 in Kraft.

Das Gemeinsame Rundschreiben des MWVLW und des ISM vom 10.01.2000 (8706 – 20.3-2859/99) tritt mit dem in Satz 1 bezeichneten Tage außer Kraft.

Abkürzungsverzeichnis:

ISIM	=	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur
LBM	=	Landesbetrieb Mobilität
LUK	=	Landesunfallkonferenz
M Uko	=	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (Ausgabe 2012)
StVO	=	Straßenverkehrs-Ordnung
TERN	=	transeuropäisches Straßennetz
UHL	=	Unfallhäufungslinie
UHS	=	Unfallhäufungsstelle
VwV	=	Verwaltungsvorschrift
ZVS	=	Zentralstelle Verkehrssicherheit, angesiedelt beim Landesbetrieb Mobilität



Grenzwerte des M Uko 2012

UHS

i.g.O.	UHS innerorts			
		Karte	Grenzwert	Ausdehnung
	Freie Strecke	1-JK	5 U _{gTyp}	max. = 50 m (ab Knoteneinfluss)
		3-JK _{U(P)}	5 U	
	Knoten	1-JK	5 U _{gTyp}	Fahrbahnachse = 50 m
		3-JK _{U(P)}	5 U	
	UHS innerorts (Massen-UHS)			
		Karte	Grenzwert	Zeitraum
		1-JK	15 U _{gTyp}	12 Mon.
	a.g.O.	UHS Landstraße		
		Karte	Grenzwert	Ausdehnung
Freie Strecke		3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max. = 300 m
Knoten		3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	Fahrbahnachse = 50 m
BAB	UHS BAB			
		Karte	Grenzwert (je Fahrtstrecke)	Ausdehnung
	Freie Strecke	3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max. = 1000 m (ESN: 500 m)
	Knoten	3-JK _{U(P)}	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	250 m vor AF - 250 m nach EF

UHL	i.g.O	UHL _{Typ 4} (Überschreiten) innerorts			
			Karte	Grenzwert	Abstand
		Strecke	3-JK _{U(P)}	3 _{U(P)Typ4}	max. 300 m zw. 2 Unfällen _{(P) Typ4}
	a.g.O	UHL Landstraße			
			Karte	Grenzwert	Abstand
		Strecke	3-JK _{U(SP)}	3 _{U(SP)} / 3a	max. 600 m zw. 2 Unfällen _(SP)

Wildunfälle

UHL	a.g.O	UHL _{WILD} (Klassifizierte) Außerortsstraßen			
			Karte	Grenzwert	Abstand
		Strecke	3-JK _{U(Wild)}	30 _{U(Wild)}	max. 300 m zw. den Wildunfällen

Erläuterungen/Abkürzungen

- i.g.O. = innerhalb geschlossener Ortschaften (StVO)
- a.g.O. = außerhalb geschlossener Ortschaften (StVO)
- 1-JK = Einjahres-Unfalltypenkarte
- 3-JK = Dreijahres-unfalltypenkarte
- U_{gTyp} = Unfälle gleichen *einstelligen* Unfalltyps
- U (SP) = Unfälle mit schweren Personenschäden (Unfall-Kategorie 1+2)
- U (P) = Unfälle mit Personenschäden (Unfall-Kategorie 1-3)
- AF = Beginn des Ausfahrbereichs
- EF = Ende des Einfahrbereichs

MINISTERIALBLATT

der Landesregierung von Rheinland-Pfalz

74. JAHRGANG

Mainz, den 12. MAI 2022

NUMMER 5

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in das Amtliche Gültigkeitsverzeichnis rheinland-pfälzischer Verwaltungsvorschriften (Gültigkeitsverzeichnis) aufgenommen werden

Güld.-Nr.	Datum		Seite
206	22. 3. 2022	Leitlinie zur Nutzungsdauer, Aussonderung und Verwertung von IT-Geräten VV der Landesregierung	48
6302	13. 4. 2022	Haushalts- und Wirtschaftsführung der Landesverwaltung im Haushaltsjahr 2022 VV des Ministeriums der Finanzen	50
707	13. 4. 2022	Härtefallhilfen des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz (VV Härtefallhilfen) VV des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau	55
707	25. 4. 2022	ReStart III Marketingförderung im Tourismus in Rheinland-Pfalz in den Jahren 2022 und 2023 zur Abmilderung der Folgen der Corona-Pandemie (VV ReStart III Tourismus RLP 2022/2023) VV des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau	56

II.

Veröffentlichungen, die **nicht** in das Amtliche Gültigkeitsverzeichnis rheinland-pfälzischer Verwaltungsvorschriften (Gültigkeitsverzeichnis) aufgenommen werden

Datum		Seite
	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau	
25. 4. 2022	Änderung des Erlasses „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ Bek. des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau	57

Alle Zuwendungsempfänger müssen bei der Produktion von touristischem Content die aktuellen Manuals der Wirtschaftsstandortmarke Rheinland-Pfalz.Gold berücksichtigen.

- 4.2 Kosten für die Erstellung von ReStart III-Konzepten im Tourismus oder von konzeptionellen Vorschlägen werden nur gefördert, wenn gleichzeitig hieraus resultierende konkrete Marketingmaßnahmen beantragt und gewährt werden.
- 4.3 Von der Förderung ausgeschlossen sind Personalkosten, Investitionen in öffentliche oder private touristische Infrastrukturen sowie reine Konzepterstellungskosten.

5 Fördervoraussetzungen

- 5.1 Zuwendungen können nur für Vorhaben gewährt werden, die in Rheinland-Pfalz umgesetzt werden (Bewerbung von rheinland-pfälzischen touristischen Angeboten).
- 5.2 Zuwendungen werden nur für Maßnahmen gewährt, mit deren Durchführung zum Zeitpunkt der Bewilligung noch nicht begonnen wurde. Die Bewilligungsbehörde kann zulassen, dass mit der Durchführung bereits zu einem früheren Zeitpunkt begonnen werden kann (Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns), nicht jedoch vor Einreichen des Förderantrages bei der Bewilligungsbehörde. Für die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns muss ein schriftlicher Antrag vor Beginn der Maßnahme mit ausreichender Begründung bei der Bewilligungsbehörde eingereicht werden.
- 5.3 Gefördert werden touristische Marketingmaßnahmen, die bis zum 30. Juni 2023 beendet sind. Eine Verlängerung des Durchführungszeitraumes ist nicht möglich.
- 5.4 Die zu fördernden touristischen Marketingmaßnahmen müssen kurz- und mittelfristig einen wesentlichen Beitrag für die Bewältigung der Corona-Pandemie in der Tourismusbranche leisten. Sie sollen mittel- bis langfristig einen Impuls für das Standort-, Wein- und Tourismusmarketing für Rheinland-Pfalz bringen.

6 Art, Umfang und Höhe der Förderung

- 6.1 Die Förderung wird als Projektförderung im Wege der Vollfinanzierung mit einer Höchstfördersumme als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.
- 6.2 Folgende Höchstbeträge sind im Rahmen der Förderung zu beachten:
 - a) Zuwendungsempfänger nach der Nummer 2.1 erhalten für Maßnahmen nach der Nummer 1.1 eine Zuwendung von je bis zu 200.000 Euro.
 - b) Zuwendungsempfänger nach der Nummer 2.2 erhalten für Maßnahmen nach der Nummer 1.1 eine Zuwendung von je bis zu 80.000 Euro.
 - c) Der Zuwendungsempfänger nach der Nummer 2.3 erhält für Maßnahmen nach der Nummer 1.2 eine Zuwendung von bis zu 30.000 Euro und für Maßnahmen nach der Nummer 1.3 eine Zuwendung von bis zu 50.000 Euro.
- 6.3 Die Förderung erfolgt aus Landesmitteln.

7 Verfahren

- 7.1 Antragsberechtigt sind die Zuwendungsempfänger, die in der Nummer 2 genannt werden.
- 7.2 Der vollständige Antrag auf Förderung ist bis spätestens zum 30. Mai 2022 beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW), Referat Tourismus „Marketingförderung“, Stiftsstraße 9, 55116 Mainz, schriftlich unter Verwendung des dort erhältlichen Musterantragsformulars zu stellen. Später eingehende Förderanträge können nicht berücksichtigt werden.
- 7.3 Dem Antrag sind die im Musterantragsformular bezeichneten Anlagen beizufügen. Dabei handelt es sich um
 - a) die Beschreibung der touristischen Maßnahme und

- b) die Begründung, welchen Beitrag die geplante touristische Marketingmaßnahme für den ReStart III im Tourismus zur Abmilderung der Folgenwirkung der Corona-Pandemie leistet.

7.4 Zuständige Behörde ist das MWVLW.

7.5 Für die unter Nummer 2.1, unter Nummer 2.2 Buchst. b, c, d und e und unter Nummer 2.3 genannten Zuwendungsempfänger sind die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P – Teil I Anlage 3 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO) in der jeweils geltenden Fassung zum Bestandteil des Zuwendungsbescheides zu machen.

7.6 Für die unter Nummer 2.2 Buchst. a und f genannten Zuwendungsempfänger sind die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände (ANBest-K – Teil II Anlage 3 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO) in der jeweils geltenden Fassung zum Bestandteil des Zuwendungsbescheides zu machen.

8 Inkrafttreten

Diese Verwaltungsvorschrift tritt mit Wirkung vom 1. Mai 2022 in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 2023 außer Kraft.

MinBl. 2022, S. 56

II.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Änderung des Erlasses „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ vom 16. Dezember 2013 (Az. 377-48.08.10)

Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau
vom 25. April 2022 (5022-0023#2022/0001-0801 8703/3)

Mit Wirkung zum 1. Januar 2014 ist der Erlass „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ vom 16. Dezember 2013 (Az.: 377-48.08-10) in Kraft getreten. Der Erlass wird wie folgt geändert:

1. Der Erlass regelt die Bildung von Unfallkommissionen, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben. Teil des Erlasses ist dabei auch die Einrichtung von Unfallkommissionen für die Autobahnen in Rheinland-Pfalz (Autobahn-Unfallkommission).

Im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ist diese Aufgabenstellung der Autobahn-Unfallkommissionen an das Fernstraßen-Bundesamt übergegangen. Das Fernstraßen-Bundesamt hat diese Aufgabe zum 1. Januar 2021 der aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Autobahn GmbH des Bundes übertragen.

Vor diesem Hintergrund sind die im Erlass „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ vom 16. Dezember 2013 getroffenen Regelungen, sofern sie die Autobahn-Unfallkommissionen für Rheinland-Pfalz betreffen, nicht mehr gültig und demzufolge nicht mehr anzuwenden.

In Nummer 2.1 Satz 1 des Erlasses sind die Worte „sowie für die Autobahnen“ daher zu streichen.

2. Die Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der

**Ministerialblatt der Landesregierung
von Rheinland-Pfalz**

N 4757 A

Postvertriebsstück – Entgelt bezahlt

JVA Diez Druckerei
Limburger Str. 122, 65582 Diez

Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. EU Nr. L 305 S. 1) wirkt sich auf den räumlichen Anwendungsbereich des Erlasses „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ vom 16. Dezember 2013 aus. Nummer 1 letzter Absatz des Erlasses erhält daher folgende Fassung:

„Für die örtliche Unfalluntersuchung im Bereich der Bundesstraßen ist die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 19. November 2008 über ein

Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. EU Nr. L 319 S. 59), geändert durch die Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2019 (ABl. EU Nr. L 305 S. 1), ergänzend zu beachten.“

3. Die Änderungen treten am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft.

MinBl. 2022, S. 57

Herausgeber und Verleger: Staatskanzlei Rheinland-Pfalz, Peter-Altmeier-Allee 1, 55116 Mainz, Tel. 06131 16-4767

Druck: JVA Diez Druckerei, Limburger Str. 122, 65582 Diez
Tel. 06432 609-301, Fax 06432 609-304, E-Mail druckerei.jvadz@vollzug.jm.rlp.de

Bezugsbedingungen: Bezugszeit ist das Kalenderjahr. Bezugspreis im Abonnement jährlich 55,00 EUR.
Abbestellungen für das nächste Kalenderjahr müssen bis spätestens 1. November der Druckerei vorliegen.
Auslieferung von Einzelstücken durch die Druckerei gegen Rechnung.

Einzelpreis dieser Nummer 0,90 EUR zuzügl. Versandkosten.

Die Preise enthalten keine Mehrwertsteuer, da die Herausgabe des Ministerialblattes hoheitliche Tätigkeit ist.