



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 32 69 | 55022 Mainz

Stiftsstr. 9
55116 Mainz
Telefon +49 6131 160
Telefax +49 6131 162100
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

- 1) Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
- 2) über 1):
Sämtliche Straßenbau- und Straßenverkehrs-
behörden des Landes Rheinland-Pfalz
- 3) nachrichtlich:
Ministerium des Innern und für Sport
Referate 341 und 344
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
- 4) nachrichtlich über 3):
Polizeipräsidien und die Direktion der Bereit-
schaftspolizei Rheinland-Pfalz sowie die Lan-
despolizeischule Rheinland- Pfalz und die
Fachhochschule für öffentliche Verwaltung
- 5) nachrichtlich:
Autobahn GmbH (NL West und NL Südwest)
als Straßenverkehrs- und Straßenbaube-
hörde
Heidestr. 15
10557 Berlin

5. April 2024

Mein Geschäftszeichen
5022-0026#2022/0011-
0801 8703.0019
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail
Norbert Paul
Norbert.Paul@mwwlw.rlp.de

Telefon / Fax
+49 6131 162275

Verwaltungsvorschrift: Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende 2021 (MVMot 2021)

Bezug: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/2021 vom 06. Mai 2021 –
Az. 26/7122.3/4/3342339

I

Das Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende Aus-
gabe 2021 (MVMot 2021) zeigt eine Methodik zur Identifizierung unfallauffälliger Stre-
cken sowie mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur auf. Das
MVMot 2021 hilft somit bei der Erfüllung der Aufgaben als Straßenbau- (Verkehrssiche-
rungspflicht) und Straßenverkehrsbehörde (Verkehrsregelungspflicht). Es unterstützt



darüber hinaus die Unfallkommissionen (siehe Erlass vom 16. Dezember 2013 (Az.: 377- 48.08-10), zuletzt geändert durch Erlass vom 25. April 2022 – Az. 5022-0023#2022/0001-0801 8703/3) bei der Maßnahmenfindung.

II

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat das MVMot 2021 mit o. g. ARS bekanntgegeben und die Anwendung für Bundesfernstraßen empfohlen. Ich empfehle die Anwendung auch für Straßen in Ihrer Baulast.

Hierbei ist zu beachten:

1. Richtungstafeln aus Kunststoff (zu den Seiten 14, 16 f., 18 f., 23):

Bei schlecht einsehbarem Straßenverlauf in einer Kurve oder engem Kurvenradius ist nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Verkehrszeichen 625 <Richtungstafeln> anzuordnen. Für diese Tafeln und ihre Aufstellvorrichtungen sehen die einschlägigen Technischen Liefer- und Prüfbedingungen für vertikale Verkehrszeichen (TLP VZ 2011) ausschließlich Aluminiumlegierungen bzw. Stahl vor.

Um die Verletzungsfolgen für Motorradfahrende bei einem Anprall deutlich zu verringern, wurden Richtungstafeln mit zugehörigem Pfosten aus Kunststoff entwickelt. Da keine eigenständigen Technischen Liefer- und Prüfbedingungen (TLP) für Verkehrseinrichtungen aus Kunststoff existiert, wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, diese unter Einbeziehung der Länder zu entwickeln und entsprechende Anforderungen festzulegen. Solange diese nicht abschließend erstellt und bekanntgegeben wurden, ist der Einsatz der Richtungstafeln aus Kunststoff nicht zulässig. Die bereits eingerichteten Pilotstrecken bleiben hiervon unberührt.

2. Rüttelstreifen (zu den Seiten 14, 22 f.):

Zur Wirksamkeit von Rüttelstreifen gibt es keine belastbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse. Rüttelstreifen befinden sich daher in Rheinland-Pfalz unter Begleitung der Landesunfallkonferenz in der Erprobung. Neben der Unfallanalyse ist der bauliche Eingriff in den Straßenkörper, die Reduzierung der Geschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer und die erzeugten Geräuschemissionen zu betrachten. Vor Abschluss der Erprobung und dem Vorliegen von TLP ist der Einsatz von Rüttelstreifen unzulässig. Die bereits eingerichteten Erprobungsstandorte bleiben hiervon unberührt.



3. Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (zu der Seite 22):
Der Verweis auf die Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen Ausgabe 1995 – RSA 95 – ist als Verweis auf die Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen Ausgabe 2021 – RSA 2021 – zu verstehen.
4. Sicherheitsprofileinlagen für Gleise (zu der Seite 23):
Sicherheitsprofileinlagen für Gleise befinden sich noch – insbesondere hinsichtlich der Vermeidung von Radverkehrsunfällen – in Erprobung. Da hierfür keine eigenständigen TLP existiert und bekanntgegeben wurde, ist der Einsatz unzulässig.

Für den Bereich der Landesstraßen bitte ich den Bedarf für Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Motorradverkehrs zu prüfen.

III

Für die Anwendung gebe ich folgende Hinweise:

1. Für die Anordnungen von Verkehrszeichen gemäß §§ 39 – 43 StVO in Verbindung mit den Anlagen 1 bis 4 ist § 45 StVO maßgeblich.
2. Neben amtlichen Verkehrszeichen kommen auch informelle Schilder und Tafeln zum Einsatz, um auf Gefahrstellen hinzuweisen und für Gefahren zu sensibilisieren. Gemäß § 33 II 1 StVO sind Einrichtungen, die mit Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43 in Verbindung mit den Anlagen 1 bis 4 StVO) verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, unzulässig, wenn diese Wirkung auf den Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen haben. Somit sind Schilder und Tafeln, deren Aufstellung auf straßen- oder privatrechtlicher Grundlage erfolgt, so zu gestalten, dass eine Verwechslung mit amtlichen Verkehrszeichen ausgeschlossen ist. Somit sind insbesondere Tafeln mit weißem Hintergrund und mit schwarzem Rand zu vermeiden. Zudem ist eine Kombination von vorgenannten Schildern und Tafeln mit amtlichen Verkehrszeichen an einem Pfosten oder in direkter räumlicher Nähe unzulässig.
3. zu der Seite 15:
Mit „Radfahrerfurt vorziehen“ ist die bauliche Verlängerung der Radverkehrsanlage in den Fahrbahnbereich (s. g. „Nasen“) gemeint.



4. zu der Seite 23:

Die Neuordnung des Parkens im Zusammenhang mit im spitzen Winkel zu überfahrenden Gleisen darf aufgrund der Verpflichtung (§ 2 I InklGRP) zur Schaffung von Barrierefreiheit von Straßen (§ 11 I InklGRP) nicht die Barrierefreiheit des Fußverkehrs einschränken und kann somit im Regelfall nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.

IV

Zu den wichtigsten Zielen des Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 gehört die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit des Radverkehrs (S. 37 f.). Abschnitt 2.2 des MVMot gibt auch wertvolle Hinweise zur unfallfolgenreduzierenden Gestaltung von Verkehrsflächen auf denen Radverkehr zulässig ist. Ich rege daher an, die Hinweise sinngemäß auch hinsichtlich des Radverkehrs anzuwenden.

Hinsichtlich von Radverkehrsanlagen ist insbesondere zu beachten, dass Umlaufsperrn und Pfosten (gemäß § 43 I Satz 1 StVO mit Ausnahme von Verkehrszeichen 600-60 <Sperrpfosten> unter den Maßgaben von Anlage 4 zu 1 bis 7 StVO) keine Verkehrseinrichtungen gemäß § 43 I 1 StVO sind. Sie sind somit straßenverkehrsrechtlich als Gefahrstellen zu betrachten und gemäß den Maßgaben von §§ 40 und 45 StVO von den Straßenverkehrsbehörden zu bewerten.

V

Das MVMot kann über den Buchhandel oder direkt beim FGSV-Verlag in Köln (<https://www.fgsv-verlag.de/mvmot>) bezogen werden.

Das ARS 13/2021 kann auf <https://www.fgsv-verlag.de/mvmot> heruntergeladen werden.

Der Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 kann auf https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/mwkel/Abteilung_10_Verkehr/Verkehr/Dokumente/10268_Radverkehr/MWV001321_Broschuere_Radverkehrs_Entwicklungsplan_RZ_WEB_DS_kl.pdf heruntergeladen werden.



Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Esther Jung

Leiterin der Abteilung Verkehr und Straßen

Dieses Dokument wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.