

Fachbereich 2 - Bürgeramt, Ordnungs- und Schulverwaltung
Sachbearbeiter(in): Bernd Pfaff, Fachbereichsleiter
02.06.2016

Beratungsfolge**Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)

15.06.2016

Verkehrsbericht für das Jahr 2015**Beschlussvorschlag:**

Die Mitglieder des Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschusses nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen die Fortführung der Verkehrsüberwachung für 2016 auf den Grundlagen und Erkenntnissen des Jahres 2015 für das Stadtgebiet und die Teilorte von Rottweil.

Begründung:1. **Allgemeines**

Auch in diesem Jahr wollen wir Ihnen wieder einen umfassenden Rückblick auf das Verkehrsgeschehen in Rottweil für das Jahr 2015 ermöglichen. Neben den lokalen Berichten und Erkenntnissen zum Verkehrsgeschehen ist sicher auch wieder ein Blick in das nationale Verkehrsgeschehen interessant.

Nachdem im Jahr 2011 die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland mit 4.002 Personen erstmals wieder seit 20 Jahren leicht angestiegen ist, hatte die Anzahl der Verkehrstoten im Jahr 2012 mit insgesamt 3.601 Personen bzw. mit 3.340 in 2013 einen absoluten Tiefstand erreicht. Für 2014 stieg die Anzahl auf 3.368 Personen wieder an und dieser Trend bestätigte sich leider mit 3.475 getöteten Verkehrsteilnehmern in 2015. Als wesentliche Gründe werden hierfür die milde winterliche Witterung und das trockene, sonnige Frühjahr angeführt.

Wie bereits letztjährig berichtet, hat die Europäische Union sich auch eine erhebliche Reduzierung der Verkehrstoten, natürlich dann europaweit vorgenommen. Ein erstes Ziel war die Halbierung der tödlich verletzten Personen im Straßenverkehr, auf einen Zeitraum von 10 Jahre hinweg betrachtet. Europa hat es nicht ganz geschafft, aber von den 54.000 Verkehrstoten im Jahr 2001 starben bereits 36 % weniger Menschen im Jahr 2010. Die Vorgabe „Vision Zero“ (Vision Null) strebt nochmals eine 40%-ige Reduzierung bis zum Jahr 2020 an. Im Jahr 2015 verstarben 26.000 Personen in den 28 EU-Mitgliedstaaten im oder an den Folgen des Straßenverkehrs. Im Jahr 2014 waren es 25.700 Personen. Deutschland liegt hiermit 42 Toten je 1 Mio. Einwohner im unteren, positiveren letzten Drittel der EU-Staaten.

In Baden-Württemberg ereigneten sich nach wie vor ca. 2/3 aller Unfälle mit Todesfolge auf Landstraßen. Die Anzahl der Unfalltoten betrug insgesamt 484 Personen in 2015, ein leichter Anstieg, denn es wurden 18 Personen im Vergleich zu 2014 mehr getötet.

Bezogen auf die Einwohnerzahl i.V. zu den Unfalltoten ist im Bundesländervergleich Hamburg die Stadt, die als sehr verkehrssicher abschneidet. In Brandenburg dagegen ereigneten sich mit 73 tödlichen Unfällen i.V. zu 1 Mio. Einwohner die meisten Unfälle. Das Land Baden-Württemberg liegt im Bundesländervergleich auf einer mittleren Position (43 Unfälle je 1 Mio. Einwohner).

Rückblickend auf den tragischen Unfalltotenhöchststand im Jahr 1970, in welchem bei (nur) 15,1 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen (davon 13,9 Mio. Pkw, heute über 45 Mio. Pkw) über 21.000 Verkehrstote beklagt werden mussten, belegen diese Unfalltotenzahlen immer noch die gewaltigen Fortschritte und die gezielten Anstrengungen aller, wie beispielsweise auch die der Kraftfahrzeugindustrie und deren Weiterentwicklungen der aktiven und passiven Kraftfahrzeug-sicherheit oder auch die der Polizei und der Städte im Rahmen ihrer Verkehrsüberwachungen, um das Leben aller am Verkehr Beteiligten sicherer, ja im wahrsten Wortsinn überlebenssicher zu machen. Auch die fortgeschrittene medizinische Notfallversorgung und die zunehmende Professionalisierung aller Rettungskräfte tragen hieran einen großen Anteil. Hinzu kommt eine Vielzahl von gezielten Präventionsmaßnahmen, wie eben auch die häufigen Verkehrsüberwachungsaktionen. Besonders gefährdet sind aber weiter die Motorradfahrer und die Fußgänger.

Nun zur Situation im Landkreis Rottweil. Für das Jahr 2013 hatte sich die Anzahl von 5 aus 2012 auf 8 getötete Personen im Landkreis leider erhöht. 2014 verstarben 10 Personen. Im Jahr 2015 sind 12 Personen dem Straßenverkehr zum Opfer gefallen. Diese Zahlen sind insgesamt zwar ansteigend, aber insgesamt gering, auch wenn eine solche Formulierung zu tödlichen Unfällen sicher nicht passen will. Nach wie vor sind wir von den 24 verstorbenen Verkehrsteilnehmern im Jahr 2001 weit entfernt.

Konkret verstarben 2015 im Landkreis Rottweil 5 Personen im PKW, 6 Personen mit dem Motorrad/Moped und ein Fahrradfahrer. Der Anstieg der tödlich verletzten bzw. verunfallten MotorradfahrerInnen bereiten Bund, Land und auch dem Landkreis Rottweil Sorgen. Dies zeigen auch die tödlichen Unfälle auf Gemarkung der Stadt Rottweil. So ereigneten sich drei tödliche Unfälle (VJ: nur ein Unfall) auf städtischer Gemarkung. Ein 79-jähriger Radfahrer stürzte ohne Fremdeinwirkung (Festhängen mit dem Pedal am Bordstein) auf Höhe des Viadukts im Januar 2015 so schwer, dass er im Krankenhaus verstarb. Er trug keinen Radhelm. Im Juni verstarb eine Motorradfahrerin auf der B 14, Höhe Neufra. Sie stürzte ebenso ohne jegliche Fremdeinwirkung. Ein weiterer Motorradfahrer stürzte ebenfalls auf der B 14. Er geriet auf Höhe der Primalbrücke in den Gegenverkehr und erlag dann den Unfallfolgen.

Im Stadtgebiet Rottweil (mit Teilorten, ohne BAB 81) ereigneten sich insgesamt 334 (VJ:349, 318, 336) Unfälle. Insgesamt haben sich 79 Personen (VJ: 72 Personen bzw. 85,103) leicht und 14 (VJ 24 bzw. 18 und 22) schwer verletzt. 16 RadfahrerInnen/Pedelec (VJ: 14, 17, 23) verunfallten, davon 8 (VJ: 4) Personen schwer; ein Radfahrer wurde getötet (vgl. oben).

Insgesamt 8 Fußgänger (VJ:13, 11,15) kamen in Rottweil 2015 zu Schaden. Ein Fußgänger verletzte sich schwer, 7 nur leicht. Es gab 2014 zwei Schulwegunfälle (VJ:1 bzw. 5) mit 2 leichtverletzten Personen und dies bei Rottweils hoher Schülerzahlfrequenz. In 2015 gab es 5 Schulwegunfälle, mit ebenfalls nur leicht verletzten Personen.

Den gesamten Verkehrsbericht des Präsidiums Tuttlingen, mit den Daten für den Landkreis Rottweil, für 2015 können Sie unter :
<https://www.polizei-bw.de/Dienststellen/PPTuttlingen/Seiten/Jahresberichte.aspx>
einsehen. Oder auch einfach über die Homepage des PP Tuttlingen, Jahresberichte, Verkehrsbericht 2015.

Abschließend lässt sich feststellen, dass bis auf die Zahl der Unfalltoten im Stadtgebiet Rottweil in fast allen anderen Bereichen, wie bspw. die Zahl der Gesamtunfälle, die Anzahl von Unfällen mit Personenschäden oder auch unter Alkohol- oder Drogeneinfluss im Trend rückläufig sind. Das ist sicher sehr positiv. Die Gesamtzahl der Unfälle im Landkreis Rottweil dagegen ist leicht angestiegen; dramatisch hat sich aber die Zahl der Motorradunfälle im Kreis von 53 auf 80 erhöht. Ca. 60 % dieser Unfälle werden von den MotorradfahrerInnen selbst verursacht. Und es sind nicht die 18-24 Jährigen MotorradlenkerInnen, die bei den tödlichen Unfällen stark auffällig sind, sondern es sind mit 42 % Personen zwischen 45 und 64 Lebensjahren.

2. Mobile Messungen im Stadtgebiet und den Teilorten (siehe Anlage 1)

Seit 21 Jahren führt die Stadt Rottweil eigene mobile Geschwindigkeitsmessungen durch. Mit 51 Messtagen (Vorjahre 56, 53, 58, 56, 54,43 bzw. 41) haben wir unsere seit Jahren hohe Frequenz fast halten können. Die einzelnen Fallbearbeitungen lassen für die KollegenInnen der Ordnungsverwaltung auch keine weiteren Erhöhungen zu.

An 60 (Vorjahre 62, 62, 53, 45, 43, 40) verschiedenen Einsatzstellen wurden Messpunkte eingerichtet. Insgesamt wurden 85.067 Fahrzeuge (Vorjahre 98.450, 89.576, 97.812, 86.913, 90.877, 79.181 bzw. 78.638) im Rahmen dieser mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen überwacht, wobei genau 4.480 Fahrzeuglenker (Vorjahre 4.897, 5.702, 5.014, 4.784, 4.678, 5.051), also genau 5,3 % beanstandet wurden. Die Beanstandungsquoten der Vorjahre lagen mit 5,0 %, 6,4%, 5,2 %, 5,1 % 6,4 % 7,2 % bzw. 6,3 % auf einem ähnlichen Niveau. Die Messungen beginnen bereits teilweise sehr früh am Morgen und gehen über 22:00 Uhr hinaus.

Auch in diesem Jahr brachten wir bei der Auswahl der Messstellen unsere Erfahrungen mit ein, aber auch Hinweise der Polizei oder Anregungen von Bürgerinnen und Bürger wurden wieder berücksichtigt. Es wurde in den Geschwindigkeitsbereichen 80, 70, 50, 30 und 20 km/h sowie in den verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit) überwacht. Allein in diesen 30-km/h-Geschwindigkeitsbereichen – mit erfahrungsgemäß geringeren Verkehrsbelastungen – wurden an 23 Einsatzstellen insgesamt 16.512 Fahrzeuge (Vorjahre 15.476, 13.770, 11.842, 12.462, 12.670, 10.877 Fahrzeuge) gemessen. Es wurden 2.048 Kfz-Lenker (Vorjahre 1.639, 1.655, 1.622, 2.054, 1.867, 1.979) beanstandet. Die Beanstandungsquote von 12,4 % (Vorjahre 10,6%, 12,0 % 13,70 %, 16,48 %, 14,74 %, 18,19 % 17,82 %, 10,7 % bzw. 18,8 %) liegt geringfügig über dem Niveau der Vorjahre. Im 50 km/h-Bereich wurden an über 21 Stellen genau 38.097 Fahrzeuge kontrolliert.

In den vergangenen Jahren haben wir diejenigen Straßenzüge als auffällig ausgewiesen, die eine Beanstandungsquote von mehr als 20 % aufgezeigt haben. Dieses Jahr werden wir gesondert einige derjenigen Straßenzüge aufzeigen, die eine Quote von mehr als 15 % aufweisen, d.h. weniger als 85 % der Fahrzeuglenker sich an die vorgegebene Geschwindigkeit gehalten haben. Diese Zahlen machen Vergleiche, auch für Polizei, einfacher.

Wie im vergangenen Jahr sind insbesondere die sehr langsamen, sprich die sog. verkehrsberuhigten Geschwindigkeitsbereiche, wie die Blumen- oder die Hochmaingasse, aber auch bspw. die 20 km/h Bereiche wie die Untere Hauptstraße wieder auffälliger. Im Vergleich hierzu nur wenige Tempo-30-Zonen. Das sehr niedere Geschwindigkeitsniveau (sogen. Schrittgeschwindigkeit bzw. Tempo 20) wird eben doch "leichter" überschritten. Aufgrund der vielen Gespräche mit den Anwohnern, auch vor Ort haben wir die Steigstraße sehr stark überwacht. Wir haben hier an 10 Tagen Messungen vorgenommen. Die Beanstandungsquote von ca. 13 % war weniger auffällig, gleichsam melden uns die Anwohner deutlich zu schnell Fahrzeuge zurück. Die Steilheit bzw. Abschlüssigkeit des Straßenverlaufs ist offensichtlich verlockend. Im Hinblick auch auf die weiter anwachsende Waldorfschule wurden bereits 2014 ergänzende Kinderwarnschilder angeordnet.

Es fällt wohl auch schwerer, an der Böhringer Steige in Gölldorf 30 km/h zu fahren (19,76%) oder auch im Neckartal (25,74 %, zusätzliche Kinderwarnschilder wegen Asylbewerberkindern wurden angeordnet), der Grundstraße (18 %) oder innerhalb der Imster Straße (17,11 % Beanstandungsquote). Gravierend ist die Anzahl von fast 40 % von Überschreitungen beim Straßenzug in der Schmälze. Wir messen in der Schmälze konkret gegenüber des Parkplatzes der Kleingartenanlage. Kurz danach kommt - in Fahrtrichtung Zimmern gesehen - die Einmündung in den Geigenrain. Aufgrund der abfallenden Straße fahren viele mehr als die erlaubten 30 km/h. Allerdings belaufen sich bei 57,63 % der Beanstandungen die Überschreitungen auf bis zu 10 km/h zu schnell, weitere 18,64 % um bis zu 15 km/h. Da immer wieder Anwohnerbeschwerden bei uns eingegangen sind, haben wir im vergangenen Jahr dort 4 Messungen durchgeführt.

Die Straße geht am Ortsende von Rottweil in einen Feldweg über. Die in Neukirch neu als Tempo 30 (früher Tempo 50) ausgewiesene Zepfenhaner Straße hat auch fast 22 % Beanstandungen aufzuweisen.

Der Verkehr in der Hochbrücktorstraße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20 km/h) wurde baustellenbedingt erstmalig im November 2011 überwacht. Dieser als Modellversuch begonnene Verkehrsraum, der das Hauptstraßenkreuz unsignalisiert lässt, ist nicht nur gut gestartet, sondern hat sich weiter gut etabliert. Unsere Messungen zeichnen ein deutlich positives Bild, auch wenn die Untere Hauptstraße eine Beanstandungsquote von über 20 % in 2015 bzw. 22% in 2014 aufweist. Das Beanstandungsniveau liegt aber bei 63 % von Verstößen unter 10 km/h.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass 90,15% der Beanstandungen (Vorjahre 91,32 %, 90,2 %, 89,5 % , 89,07 %, 90,03 %, 88,3 %, bzw. 90,2 %) Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu 15 km/h betreffen. Die Überschreitungen von bis zu 20 km/h fielen auf 6,5 % (Vorjahre 6,4 %, 6,5 %, 6,9 %, 7,3 %, 7,0 % 8,0 %, 7,0 %, 7,2 %) aus. Wer 21 km/h zu schnell oder schneller fuhr, wurde mit einem Bußgeld und einem Punkteeintrag belegt. Dies waren wiederum genau 3,35 % (Vorjahre 2,3 %, 3,2 %, 3,5 % 2,6 %, 3,6 %, 2,8 %, 3,1 %, 3,6 % und 2,9 %) der Kraftfahrer(innen). Die übrigen Verstöße erfolgten im Verwarnungsbereich von 15,00 Euro bis 35,00 Euro.

Die Ergebnisse lassen sich insgesamt wieder den Ergebnissen der Vorjahre zuordnen.

Die Zusammenarbeit mit der Polizei ist im Bereich der Verkehrssicherheit und Unfallprävention weiter hervorragend.

Wenn wir alle Buß- und Verwarnungsgelder zusammenrechnen, konnten wir im Jahr 2015 die Summe von 94.820,-- € (Vorjahre 99.125,-- €, 121.310,00 €, 108.065,00 €, 105.190,00 €, 97.610,00 €) der Stadtkasse zuführen. Für die vereinbarten Messtage (mit Auswertungen) mussten wir eine Vergütung in Höhe von 15.785,--€ (Vorjahr 17.503,-- €, 17.001,-- €, 23.087,-- €) entrichten. Die Kosten für das städtische Personal bzw. der städtische Aufwand betrug ca. 22.000,00 € (bspw. anteilige Personalkosten, Softwarepflege und Zustellgebühren). Die genannten Zahlen bewegen sich im Rahmen der Vorjahre.

Ergänzend veranlasste die Polizeidirektion/-präsidium auch 2015 wieder eigene Geschwindigkeitsmessungen, meist mit der sog. Laser-Pistole. Die Bundesstraßen um Rottweil bilden hierbei einen Überwachungsschwerpunkt.

3. Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen in Neukirch und Hausen (siehe Anlage 2)

Die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen, die seit Januar 2003 in Betrieb sind, haben wieder sehr nachhaltig zur Einhaltung der Geschwindigkeitsniveaus in den Ortsdurchfahrten Neukirch und Hausen beigetragen. Im Vergleich zum Vorjahr haben die Beanstandungsquoten das – weiter sehr niedrige – Niveau gehalten. Die Beanstandungsquoten liegen im Durchschnitt bei sehr niedrigen Promillebereichen.

Insgesamt wurden in Neukirch und Hausen 2015 über 800.000 gezählte Kraftfahrzeuge überwacht.

Zu schnell waren nur 785 KraftfahrerInnen (Vorjahre 356, 354, 308, 551, 223), die insgesamt Buß- und Verwarnungsgelder in Höhe von 16.650,00 € (Vorjahre 6.290,00 Euro, 7.050,00 Euro bzw. genau 5.915,00 Euro und 6.090,00 Euro) entrichten mussten. Die Betriebskosten (Auswertungen, Eichtermine, Material- und Wartungskosten sowie der Personalaufwand) betragen 14.636 Euro.

Die ausgewählten Anlagenstandorte folgen weiter dem Ziel des Gemeinderates und der Stadtverwaltung, die Verkehrsüberwachung und nicht die Einnahme von Bußgeldern in den Vordergrund zu stellen. Die genannten Zahlen bestätigen diesen präventiven Ansatz mehr als überzeugend. Die geringen Beanstandungszahlen lassen auf die gute Erkennbarkeit der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und somit deren präventive Verkehrsfunktion rückschließen.

4. Mobile Geschwindigkeitsanzeigesysteme („Sie fahren ... km/h“)

Wiederum haben wir auch in diesem Jahr die beiden mobilen Geschwindigkeitsanzeigesysteme schnell und flexibel im gesamten Stadtgebiet sowie auch in den Ortsteilen eingesetzt. Wir hatten sie 2015 an vielen verschiedenen Einsatzorten im Einsatz. Neben den Auswertungen (die Anzeige ermittelt Wochentage und Uhrzeit sowie die Fahrgeschwindigkeiten) konnten wieder Rückschlüsse über Verkehrsdichten und sequenzielle Verkehrsbelastungen ermittelt werden. Seit 2012 ist ein zweites Gerät im Einsatz, welches unsere Anstrengungen – auch im Hinblick auf die Verkehrserziehung – verstärkt. Die Ortsteile Gölldorf und Zepfenhan haben aktuell eigene Anzeigesysteme erworben.

5. Unfallschwerpunkte/Unfallhäufungsstellen

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie wieder über die Unfallschwerpunkte in Rottweil im Rahmen dieses Jahresberichtes informieren. Ein Unfallort wird erst dann zur Unfallhäufungsstelle (gemäß Polizeistatistik), wenn sich an einem Straßenabschnitt in einem Jahr mindestens fünf Unfälle (VU = Verkehrsunfälle), oder in drei Jahren (3-Jahreskarte, kurz 3-Jk) mindestens fünf Unfälle mit Personenschäden (VUP) bzw. mindestens drei Unfälle mit schweren Personenschäden (auch tödliche Unfälle (VUSP) ereignet haben.

Im Jahr 2014 gab es nur noch zwei (VJ: 4) Unfallhäufungsstellen in Rottweil. Dies war Rekordtiefstand. Gerade die schon lange geforderten Maßnahmen, wie eben der Bau des Kreisverkehrs Oberndorfer Straße/B 27/B 14 lassen diese Bilanz deutlich aufhellen. Ebenso zeigen auch unsere darüber hinausgehenden Bemühungen Wirkung. Die noch in 2013 genannten Stellen wie Nägelesgraben-/Schlachthausstraße, bei CULINARA, die Zufahrt aus dem Kaufland in die Saline fallen aus dieser Statistik weiter heraus.

In 2015 haben wir 3 Unfallschwerpunkte. Leider lösen sich die alten Probleme – ohne die geplanten Veränderungen – eben nicht von allein. Immer noch und immer wieder auffällig ist die Einmündung B 27/B14, Hornbach mit 5 Unfällen in 2014 und leider auch wieder mit 5 Unfällen in 2015. Die Gründe liegen – wie immer – im hohen Verkehrsaufkommen und dem sich bildenden Rückstau der Linksabbieger). So wurden seit 2013 genau 11 Personen leicht und eine Person schwer verletzt. Für den Neubau dieses Verkehrsknotens zu einer kreuzungsfreien Anbindung des Verkehrs (Kleeblattform) wurde nach aktuellen Erkenntnissen des RP Freiburg im Dezember 2015 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Ein möglicher Baubeginn könnte endlich in 2017 erfolgen.

Am Kreisverkehrsplatz (KVP) Stadion-/Heerstraße ereignete sich ein Unfall in 2015. Da sich im 3-Jahreszeitraum (2013-2015) aber insgesamt 5 Verkehrsunfälle ereignet haben, wird dieser KVP in dieser Statistik – noch – geführt. Die Verkehrsdichte zu Schulbeginn- und Endzeiten ist sicher hoch. Die Unfälle ereigneten sich aber (4 von 5) meist mit Zweiradfahrern.

Neu ist erstmals die B 14, Primalbrücke als Schwerpunkt aufgeführt. Von 2013 bis 2015 ereigneten sich 3 Unfälle. Hier werden wir zusammen mit dem Straßenbauamt die Situation untersuchen.

6. Sonstiges

Laufbus in Neufra und an der Konrad-Witz-Grundschule:

Für ein Mehr an Schulwegsicherheit wurde unter Beteiligung des Landratsamtes, der Polizei, der Schulleitungen und der Stadtverwaltung für die o.g. Grundschulen ein sog. Laufbus eingerichtet. Mit elterlichem Engagement werden morgens an vereinbarten „Laufbushaltestellen“ Grundschüler gesammelt und dann mit Erwachsenenbegleitung auf einem vorgegebenem Schulweg zur Grundschule begleitet. Auch in 2015 waren die Laufbusse unterwegs.

30-km/h vor Grundschulen:

Diese Initiative des Ministeriums für Verkehr- und Infrastruktur BW haben wir genutzt. In Rottweil und den Teilorten liegen nur die Römerschule und die Grundschule Gölldorf an angrenzenden Straßenzügen, auf denen noch bis zu 50 km/h erlaubt sind und für die diese neue Regelung passend anwendbar ist. Wir haben die neue, nun mögliche und verbesserte Warnbeschilderung in 2015 an beiden Standorten umgesetzt.

Zuständigkeit:

Der Umwelt, -Bau und Verkehrsausschuss ist nach § 7 Nr.1 der Hauptsatzung für Verkehrsangelegenheiten zuständig.

Anlagen:

Anlage 1: Mobile Messungen im Stadtgebiet und den Teilorten

Anlage 2: Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen in Neukirch und Hausen