

Fachbereich 2 - Bürgeramt, Ordnungs- und Schulverwaltung
Sachbearbeiter(in): Bernd Pfaff, Fachbereichsleiter
25.05.2018

Beratungsfolge**Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)

13.06.2018

Verkehrsbericht 2018**Beschlussvorschlag:**

Die Mitglieder des Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschusses nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen die Fortführung der Verkehrsüberwachung für 2018 auf den Grundlagen und Erkenntnissen des Jahres 2017 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 2017 ermöglichen. Neben den lokalen Berichten und Erkenntnissen zum Verkehrsgeschehen ist sicher auch wieder ein Blick in das nationale Verkehrsgeschehen interessant.

Die gute Nachricht- wenn man dieses Ergebnis überhaupt so übertiteln darf- vorweg: Die Zahl der Verkehrstoten in der Deutschland ist gegenüber dem Vorjahr um nochmals 1% gesunken und markiert mit 3.177 im Straßenverkehr getöteten Personen den niedrigsten Stand seit Einführung der Bundesstatistik vor über 60 Jahren. Allein im Jahr 2007, also 10 Jahre zuvor waren es noch fast 5000 getötete Personen. Europaweit verstarben 25.300 Menschen im Verkehr, das sind 1,2 % weniger als im Vorjahr. Im europäischen Vergleich starben auf eine Million Einwohner gerechnet am wenigsten Personen in Schweden, die meisten in Rumänien. Im Vergleich zum EU-Durchschnittswert liegt Deutschland deutlich darunter, wenn auch die absolute Anzahl aufgrund unserer starken Bevölkerungszahlen natürlich weiter hoch ist. Auch die Anzahl der verletzten Personen sank in Deutschland nochmals um 2,1 % auf 388.200 Personen. Und doch sterben nach wie vor tausende und werden hunderttausende Personen jedes Jahr im Straßenverkehr verletzt. Die Tendenz hält an, dass weiter weniger Kraftfahrer und Fußgänger tödlich verunfallen, jedoch die Anzahl der getöteten MotorradfahrerInnen in Deutschland nimmt weiter zu.

Und wie in 2016 stieg die Anzahl der Unfälle um 2% auf 2,6 Mio. weiter auf ein Rekordhoch an. Sicher ein Tribut an die hohe Verkehrsdichte und an die Vielzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge. Und wiederum lohnt es sich die Bundesländer differenziert zu betrachten. So stieg die Anzahl der Verkehrstoten in 5 Bundesländern an, hierzu gehört auch Baden-Württemberg, während in den anderen 11 Bundesländern die Anzahl verblieb oder gar sank. Statistisch betrachtet ist die Gefahr sich im Straßenverkehr tödlich zu verletzen in Niedersachsen, Brandenburg und Sachsen-Anhalt am höchsten.

Die Anzahl der Unfalltoten in Baden-Württemberg ist also nicht weiter- wie in 2016 - gesunken. Mit 458 Menschen (VJ: 405) ist diese Zahl deutlich angestiegen. Das Innenministerium hat als Problembereiche die Anzahl der verstorbenen Motorradfahrer (von 75 auf 104) und der LKW-fahrerInnen mit 111 Unfalltoten ausgemacht.

Die Unfallursachen lassen einen aufschrecken, denn die Hauptunfallursachen sind zum einen die Ablenkung am Steuer (meist Handy), die nicht angepasste Geschwindigkeit und andererseits noch immer ein nicht angelegter Sicherheitsgurt (Einführung in Deutschland ab 01.01.1974). Bereits im vergangenen Jahr hat die Polizei bei 72.080 Verkehrsteilnehmern die Handynutzung am Steuer zur Anzeige gebracht. 2016 waren es noch 58.793.

Auch die Verkehrsunfälle mit dem Fahrrad oder Pedelec sind auf 10.162 (VJ: 10.127) leicht angestiegen. 45 Fahrradfahrer wurden tödlich verletzt, davon zehn Pedelec-Nutzer. Erstaunliche 32 der 45 tödlich verunfallten Fahrrad- und Pedelec-Nutzer hatten keinen Helm getragen.

Rückblickend auf den tragischen Unfalltopenhöchststand im Jahr 1970, in welchem bei (nur) 15,1 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen (davon 13,9 Mio. Pkw, heute über 46,5 Mio. zugelassene Pkw; Neuzulassungen PKW in 2017 3,4 Mio., davon 25.000 E-Fahrzeuge und ca. 85.000 mit Hybridantrieb) über 21.000 Verkehrstote beklagt werden mussten, belegen diese Unfalltotezahlen immer noch die gewaltigen Fortschritte und die gezielten Anstrengungen aller, wie beispielsweise auch die der Kraftfahrzeugindustrie und deren Weiterentwicklungen der aktiven und passiven Kraftfahrzeugsicherheit 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.

Nun zur Situation im Landkreis Rottweil. Im Jahr 2017 starben 9 Personen verkehrsbedingt im Landkreis, also eine Person mehr als im Vorjahr. Im Jahr 2013 starben 8 Personen, 2014 verstarben 10 und im Jahr 2015 sind 12 Personen dem Straßenverkehr zum Opfer gefallen. Diese Zahlen sind insgesamt gering, auch wenn eine solche Formulierung zu tödlichen Unfällen sicher nicht passen will. Nach wie vor aber sind wir von den 24 verstorbenen Verkehrsteilnehmern im Jahr 2001 weit entfernt.

Auf Gemarkung Stadt Rottweil verstarben 3 Personen (VJ: 2) im Straßenverkehr. Ein 48-jähriger PKW-Lenker verstarb im Juli 2017 auf der B 27 von Neukirch in Richtung Rottweil, da er auf die Gegenfahrbahn geriet. Er war nicht angeschnallt. Ein 49-jähriger LKW-Fahrer kippte sein Fahrzeug im November entlang des Kreisverkehrs L 424/B27, Umfahrung Rottweil um und verstarb an den Unfallfolgen. Er war nicht angegurtet. Im August erlag ein 57-jähriger Fahrradfahrer unterhalb der Duttenhoferstraße seinen Verletzungen, als er mit hoher Geschwindigkeit gegen das Bahnbrückengeländer im Neckartal prallte und ca. 8 m tief fiel. Er stand vermutlich unter Alkoholeinfluss.

In 2017 ereigneten sich im Stadtgebiet Rottweil (mit Teilorten, ohne BAB 81) insgesamt 329 (VJ 334, 349, 318, 336, 303) Unfälle. Insgesamt haben sich aktuell 67 (VJ: 79 Personen, 72 Personen bzw. 85, 103, 91) leicht und nur wiederum 19 Personen (VJ: 14, 24, 18, 22 und 19) schwerer verletzt. Zusammen ereigneten sich letztjährig 27 Radfahrunfälle. Das sind 10 Unfälle mehr als in 2016. In den Vorjahren waren es mit Rad bzw. Pedelec 16, 14, 17, 23 bzw. 17 Unfälle. Genau 7 (VJ: 8 bzw. 4 und 4) Personen verletzten sich schwer, exakt 15 Personen wurden leicht verletzt. Ein Fahrradfahrer verstarb (vgl. oben). Exakt 6 Fußgänger (VJ: 8, 13, 11, 15, 13) kamen in Rottweil 2017 zu Schaden. Nur zwei Fußgänger verletzten sich hierbei schwerer, 4 hiervon nur leicht.

Erfreulich ist das Rekordtief bei Schulwegunfällen, auch in absoluter Anzahl, da sich in 2017 kein einziger Schulwegunfall ereignet hat. Es gab in 2016 noch 3 Schulwegunfälle. In 2014 gab es zwei Schulwegunfälle mit zwei leicht verletzten Personen.

In 2015 gab es 5 Schulwegunfälle, mit ebenfalls nur leicht verletzten Personen. In 2016 verletzten sich zwei Personen auf dem Weg zur Schule.

Den gesamten Verkehrsbericht (Jahresbericht) des Präsidiums Tuttlingen, mit den Daten für den Landkreis Rottweil für 2017 können Sie unter:

<https://pptuttlingen.polizei-bw.de/wp-content/uploads/sites/11/2018/02/Jahresbericht-Verkehr-2017.pdf> einsehen. Oder auch einfach über die Homepage des PP Tuttlingen, Statistiken, Jahresberichte, dann unter Verkehrsbericht 2017.

Abschließend lässt sich feststellen, dass alle im Stadtgebiet bzw. auf Gemarkung Rottweil festgestellten Unfälle individuelle Unfallursachen aufzeigen, gleichwohl sind einige Trends erkennbar. So ging die Anzahl der Gesamtunfälle zwar leicht nach oben, gleiches gilt für die Anzahl der Fahrradunfälle, die Schulwegunfälle sind mit keinem Unfall aber auf einem absoluten Tiefstand. Leider hatten wir auf Rottweils innerörtlichen Straßen einen tödlichen Unfall, wie eben angeführt, den Fahrradunfall im Neckartal. Dieser ist aber gänzlich auf selbstverschuldetes Fehlverhalten zurückzuführen.

Andere, allgemeingültige Trends und Erkenntnisse machen auch vor dem Landkreis Rottweil bzw. den Nachbarlandkreisen, die zum Präsidium Tuttlingen zählen nicht halt, wie die leichte Zunahme der Gesamtunfallzahlen, die überproportional verursachten Unfälle mit jungen Fahrern, auch die weitere Zunahme der Seniorenunfälle, aber auch die positive Abnahme der Unfalltoten im Präsidiumsgebiet von 59 auf 40 Personen bei insgesamt über 790.000 Einwohnern.

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

Seit 23 Jahren genau führt die Stadt Rottweil mobile Geschwindigkeitsmessungen durch. Mit 50 Messtagen (Vorjahre 51,56, 53, 58, 56, 54,43 bzw. 41 und 51) haben wir unsere seit Jahren hohe Frequenz konstant erhalten können. Die Auslastungsgrenzen durch die Fallbearbeitungen in unserem Ordnungsamt sind damit aber auch ausgereizt.

An wiederum 60 (Vorjahre 53, 45, 43, 40, 60) verschiedenen Einsatzstellen wurden Messpunkte eingerichtet. Insgesamt wurden 83.933 Fahrzeuge (Vorjahre 86.913, 90.877, 79.181 bzw. 78.638 und 81.929) im Rahmen dieser mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen überwacht, wobei genau 5.212 Fahrzeuglenker (Vorjahre 4.784, 4.678, 5.051 und 4.792), also genau 6,2 % beanstandet wurden. Die Beanstandungsquoten der Vorjahre lagen mit 5,3 %, 5,0 %, 6,4%, 5,2 %, 5,1 % 6,4 % 7,2 % bzw. 6,3 % und 5,8 % auf einem ähnlichen Niveau.

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 bzw. im verkehrsberuhigten Bereich überwacht. Allein in den 30-km/h-Geschwindigkeitsbereichen – mit erfahrungsgemäß geringeren Verkehrsbelastungen – wurden an 29 Einsatzstellen insgesamt 15.995 Fahrzeuge (Vorjahre 11.842, 12.462, 12.670, 10.877 und 18.524 Fahrzeuge) gemessen. Es wurden 2.139 Kfz-Lenker (Vorjahre 1.622, 2.054, 1.867, 1.979 und 2.147) beanstandet. Die Beanstandungsquote von 13,3 % (Vorjahre 14,74 %, 18,19 %, 17,82 %, 10,7 % bzw. 18,8 % und 11,5) liegt geringfügig über dem Niveau der Vorjahre. In 50 km/h-Bereichen wurden wieder 18 Stellen eingerichtet und genau 34.111 Fahrzeugen kontrolliert.

Wie im letzten Jahr werden wir wieder gesondert einige derjenigen Straßenzüge aufzeigen, die eine Beanstandungsquote von mehr als 15 % aufweisen d.h. weniger als 85 % der Fahrzeuglenker haben sich an die vorgegebene Geschwindigkeit gehalten haben. Ein Vergleich der Zahlen zwischen den Straßen untereinander ist weiter sehr schwierig. Die Straßen weisen unterschiedliche Fahrzeugbelastungen auf; ebenso unterscheiden sich die Topografie, wie auch das Parkverhalten in den Straßenzügen deutlich voneinander.

Besonders auffällige Zahlen liefern die Straßenzüge, die eben ein besonders niederes Geschwindigkeitsniveau zulassen, wie eben die 20-er Zonen, so die Schlachthausstraße und die Neutorstraße. Aber hier muss zugleich gesehen werden, dass über fast $\frac{3}{4}$ bzw. über die Hälfte aller Verstöße nur eine Überschreitung von bis zu 10 km/h betragen. Gleiches gilt exemplarisch auch für die Schmälze.

Der Verkehr in der Hochbrücktorstraße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, 20 km/h) wurde nach der Fertigstellung erstmalig im November 2011 überwacht. Dieser als Modellversuch des Landes BW begonnene Verkehrsraum, der das Hauptstraßenkreuz unsignalisiert lässt, hat sich weiter positiv etabliert. Dies zeigen auch die geringen Unfallzahlen. Unsere Messungen zeichnen ebenso ein positives Bild, auch wenn die Untere Hauptstraße eine doch höhere Beanstandungsquote mit fast 19 % aufweist. Allerdings liegen über 73% der Beanstandungen unterhalb des 10 km/h- Bereichs.

Auch den temporär, also nur während der Schulzeiten zu fahrenden 30-km/h-Beschränkungen vor der Römerschule bzw. vor der Grundschule Göllsdorf gilt unser Augenmerk. Hier sind 15 bzw. 13 % Beanstandungen festzustellen. Gleiches gilt für die in Neukirch als Tempo 30 (früher Tempo 50) ausgewiesene Zepfenhaner Straße. Sie hat 17% erreicht, auch wenn es letztjährig noch 18 % bzw. 22 % Beanstandungen waren. Auch in der Fichten- und Neckarstraße fällt es den Kraftfahrern offensichtlich schwerer, sich an die 30 km/h zu halten. Wie auch in der Steig-straße. Dort haben wir 2017 den Verkehr nochmals stärker überwacht. Die Beanstandungsquote von 16 %- letztjährig unter 13 % - zeigt auf die Notwendigkeit weiterer Überwachungen hin. Die Steilheit bzw. Abschüssigkeit des Straßenverlaufs bleibt offensichtlich weiter verlockend etwas schneller zu fahren.

In der Gesamtbetrachtung wird aber deutlich, dass 89,3 % der Beanstandungen (Vorjahre 89,07 %, 90,03 %, 88,3 %, bzw. 90,2 % und 88,7%) aller Geschwindigkeitsüberschreitungen Bereiche von nur bis zu 15 km/h betreffen. Die Überschreitungen von bis zu 20 km/h fielen mit 7,4 % (Vorjahre 7,3 %, 7,0 % 8,0 %, 7,0 %, 7,2 % und 8,01 %) aus. Wer 21 km/h zu schnell oder schneller fuhr, wurde mit einem Bußgeld und einem Punkteintrag belegt. Dies waren wiederum genau 2,1 % (Vorjahre 2,6 %, 3,6 %, 2,8 %, 3,1 %, 3,6 % und 2,9 % bzw. 3,2%) der KraftfahrerInnen. Die übrigen Verstöße erfolgten im Verwarnungsbereich von 15,00 Euro bis 35,00 Euro. Diese 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 2017 die Summe von 111.110,--€ (Vorjahre 108.065,- €, 105.190,- €, 97.610,- € und 102.990,- €) der Stadtkasse zuführen. Für die vereinbarten Messtage (mit Auswertungen) mussten wir eine Vergütung in Höhe von 20.599,- (Vorjahre 15.785,- €; 17.503,- €, 17.001,- €, 23.087,- € und 20.993,- €) entrichten. Die Kosten für das städtische Personal bzw. der städtische Aufwand betrug unverändert ca. 22.000,00 € (bspw. anteilige Personalkosten, Softwarepflege und Zustellgebühren). Die genannten Zahlen bewegen sich ebenso im Rahmen der Vorjahre.

Ergänzend veranlasste das Polizeipräsidium auch 2017 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 durchschnittliche Beanstandungsquote liegt mit 0,023% in einem äußerst niederen Promillebereich.

Insgesamt wurden in Neukirch und Hausen 2017 über 2,4 Mio. Kraftfahrzeuge überwacht. Dadurch, dass wir in 2017 keinerlei technischen Ausfälle der Systeme hatten, konnten wir diese sehr hohe Anzahl an Fahrzeugen überwachen.

Zu schnell waren aber nur 712 KraftfahrerInnen – ein verschwindend kleiner Promillebereich im Verhältnis zu den Gesamtzahlen (Vorjahr auch nur 1.121 Fahrzeuglenker), die insgesamt Buß- und Verwarnungsgelder in Höhe von 15.330,- € (Vorjahre 16.650,-€, 6.290,-€, 7.050,-€, 5.915,- €, 6.090,- €, 20.338,- € und 15.715,- €) entrichten mussten. Die Betriebskosten (Auswertungen, Eichtermine, Material- und Wartungskosten sowie der Personalaufwand) betragen ca. 9.600,- € (VJ: 11.300- €). Die ausgewählten Anlagenstandorte folgen weiter dem Ziel des Gemeinderates und der Stadt-verwaltung, die Verkehrsüberwachung und nicht die Einnahme von Bußgeldern in den Vorder-grund 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 im Jahr 2017 die beiden mobilen Geschwindigkeitsanzeigesysteme schnell und flexibel im gesamten Stadtgebiet sowie auch in den Ortsteilen eingesetzt. Wir hatten sie 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 seit 2016 eigene Anzeigesysteme erworben.

5. Unfallschwerpunkte/Unfallhäufungsstellen

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie wieder über die Unfallschwerpunkte im Rahmen dieses Jahresberichtes informieren. Ein Unfallort wird nach der Definition 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 Unfallhäufungsstellen in Rottweil. Dies war ein Rekordtiefstand. In 2015 hatten wir 3 Unfallschwerpunkte in 2016 wieder 4 und heute 3. Leider lösen sich die alten Probleme – ohne die geplanten Veränderungen - nicht von alleine. Immer noch bzw. immer wieder auffällig ist die Einmündung B 27/B14, Hornbach, in der Vergangenheit mit 5 Unfällen in 2014 und mit 5 Unfällen in 2015. In 2017 ereignete sich zwar nur ein Unfall, was aber ausreicht, damit dieser Kreuzungspunkt auch in 2017 weiter als Unfallhäufungsstelle geführt wird. Für den Neubau dieses Verkehrsknotens zu einer kreuzungsfreien Anbindung des Verkehrs (Kleeblatt-form) ist nach ganz aktuellen Informationen des RP Freiburg das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, so dass in 2019 nun endlich mit einer baulichen Realisierung zu rechnen ist.

Bereits 2016 ist die B 27 auf Höhe der Abfahrt nach Zepfenhan, Kreisstraße K 5548 als Häufungsstelle hinzugekommen. Dies deshalb, weil sich zwei sehr schwere Unfälle (Juli und Oktober 2016) ereignet hatten, bei denen zwei Personen verstarben. In 2017 war diese Strecke wieder unfallfrei.

Sehr stark verkehrlich belastet ist der Kreuzungspunkt Saline/Neufraerstraße/Tuttlingerstraße. Hier ereigneten sich in 2017 exakt 5 Unfälle. Obwohl die Lichtsignalanlage (LZA) auch in den Abendstunden bis 21.00 Uhr in Betrieb ist, ereigneten sich 4 Unfälle außerhalb der Signalisierungszeiten – z.T. war noch die LZA noch nicht bzw. nicht mehr oder auch kurzfristig außer Betrieb. Dieser Kreuzungspunkt muss weiter beobachtet werden. Insbesondere, wenn das große Einkaufszentrum wieder seine Türen öffnen wird.

Insgesamt hatten wir in 2017 exakt 3 Unfallhäufungsstellen, wobei der „Hornbach“-Knoten, wie auch die K 5548 in Zepfenhan lediglich statistisch weitergeführt wurden. Insgesamt also eine gute Bilanz.

6. Sonstiges

Radwegesicherheit:

In 2017 hatten wir unsere Radwegeverkehrsschau (Verkehrsbehörde, Polizei, Tiefbau) erstmals gemeinsam mit Fahrern vorgenommen. Soweit möglich wurden einzelne Verbesserungen gleich vorgenommen, meist bspw. verkehrsrechtliche Beschilderungen ergänzt oder getauscht wie auch der Fahrradangebotsstreifen für die Tuttlingerstraße, ebenso andere Markierungen neu bzw. auch ersatzweise festgelegt. Allen Beteiligten ist klar, dass umfangreichere Verbesserungen für die Radinfrastruktur zunächst konzeptionell erarbeitet bzw. meist ohne bauliche Veränderungen nicht umgesetzt werden können. Auffällige Problembereiche zeigen sich immer an den Kreuzungs- bzw. Knotenpunkten zwischen dem Rad- und Kraftfahrverkehr und diese Situationen können meist nicht mit Schildern oder Markierungen verbessert werden.

30-km/h vor Schulen/Kindertagesstätten:

Diese Initiative des Ministeriums für Verkehr- und Infrastruktur BW haben wir bereits mehrfach genutzt. Nicht nur in der Römerstraße (vor Römerschule) bzw. in der Schulstraße in Gölldorf (Dissenhorn-Grundschule). Wir halten - nach einem längeren Abwägungsprozess - auch die Marxstraße vor dem Kindergarten Himmelreich für eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Mo.- Fr. und 7.00 bis 17.00 Uhr) für geeignet. Den Antrag des Rottweiler Gesamtelternbeirats auf eine gleichlautende Beschilderung für Teile der Heerstraße stimmen wir derzeit noch ab.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten:

Im Haushalt veranschlagt: Ja

Zuständigkeit:

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

Anlagen:

Anlage 1: Verkehrsbericht 2017

Anlage 2: Stationäre Anlagen