Anlage 1b zu Vorlage
Nr. 182/2019

Ingenieur Gesellschaft Verkehr

IGV GmbH & Co. KG
Augustenstr. 55 · 70178 Stuttgart
Tel. 0711 / 66 45 13 - 0 · Fax - 22
http:\\www.igv-stuttgart.de

# Bericht

# Stadt Rottweil

# Erfassung der Verkehrsströme in der historischen Innenstadt

# Verkehrsbefragung

**September 2019**

IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG HRA: 728649

# 1. Anlass

Auf den Hauptstraßen um die historische Innenstadt von Rottweil besteht trotz des Ausbaus der Ortsumgehungen ein zu hohes Verkehrsaufkommen, das die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.
Die IGV hat im Oktober 2018 an den Stadteingängen den Durchgangsverkehr ermittelt. Ergebnis waren Quoten von 11 – 17 % an den einzelnen Querschnitten. Diese vergleichsweise niedrigen Werte zeigen, dass die Umgehungen angenommen werden.
Das hohe Verkehrsaufkommen im Bereich der historischen Innenstadt wird also überwiegend vom Quell-, Ziel- und Binnenverkehr verursacht.

Um nähere Informationen zu diesen Verkehren zu erhalten, wurde eine Verkehrsbefragung am jeweiligen Rand der historischen Innenstadt durchgeführt. Daraus konnten weitere Informationen z. B. zu Parksuchverkehren, zu Binnenverkehren wie z. B. Oberndorfer Straße – Saline usw. gewonnen werden. Außerdem ergaben sich Erkenntnisse über die Verteilung der Verkehrsströme innerhalb Rottweils.

Herr Jung-Teltschik vom Fachbereich Stadtentwicklung hat die IGV GmbH & Co. KG beauftragt diese Verkehrsbefragung durchzuführen.

Die Ergebnisse werden nachfolgend vorgestellt.

# 2. Randbedingungen der Verkehrsbefragung

## 2.1 Durchführung

Die Verkehrsbefragung wurde am Donnerstag, 27.06.2019 zwischen 15 und 19 Uhr an den Querschnitten

- Hochbrücktorstraße
- Hauptstraße (Ost) und
- Kriegsdamm

Jeweils stadtauswärts durchgeführt. Die Fahrzeuge wurden von Polizeibeamten angehalten und von Schülern nach

- Quelle der Fahrt,
- Ziel der Fahrt und
- Fahrtzweck

befragt. Es wurden Ort, Ortsteil, Straße oder Firma abgefragt. Pro Befragungsstelle waren jeweils vier Befrager im Einsatz.

Die Befragungsstellen wurden um den Knotenpunkt Friedrichsplatz gelegt, der die zentrale Stelle in der historischen Innenstadt bildet.

Dort bilden sich zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig Staus und die Verkehrssituation wird auch von Radfahrern, Fußgängern und Besuchern der Stadt als negativ empfunden. Der Platz sollte durch seine zentrale Lage in der historischen Innenstadt mit seinem hochwertigen mittelalterlichen Gebäudeensemble prinzipiell eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten.

Die Befragungsstellen sind in einem Kartenausschnitt in Abbildung 1 veranschaulicht.

Abbildung 1: Lage der Befragungsstellen BF1 – BF 3

## 2.2 Definition von Verkehrsbezirken

Um Verkehrsbeziehungen auswerten zu können, wurden Verkehrsbezirke definiert. Dadurch kann jede Straße, Firma, Ort oder Ortsteil einem Bezirk zugeordnet werden.

Die innerstädtischen Bezirke wurden so großräumig wie möglich und so kleinräumig wie nötig definiert, um verschiedene Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr abbilden zu können. So gibt es innerhalb Rottweils viele kleine Bezirke (20), während die weiteren Bezirke mit zunehmender Entfernung von Rottweil immer größer zusammengefasst wurden. Bei streckenmäßig entfernteren Verkehrsbeziehungen ist für die innerstädtische Verkehrssituation nur die genutzte Ein- bzw. Ausfallstraße in Rottweil von Relevanz.

Die Einteilung der innerstädtischen Verkehrsbezirke (Bezirk 1-20) ist auf der Karte in Abbildung 2 dargestellt. Eine Liste aller Verkehrsbezirke ist als Anlage 01 beigefügt.

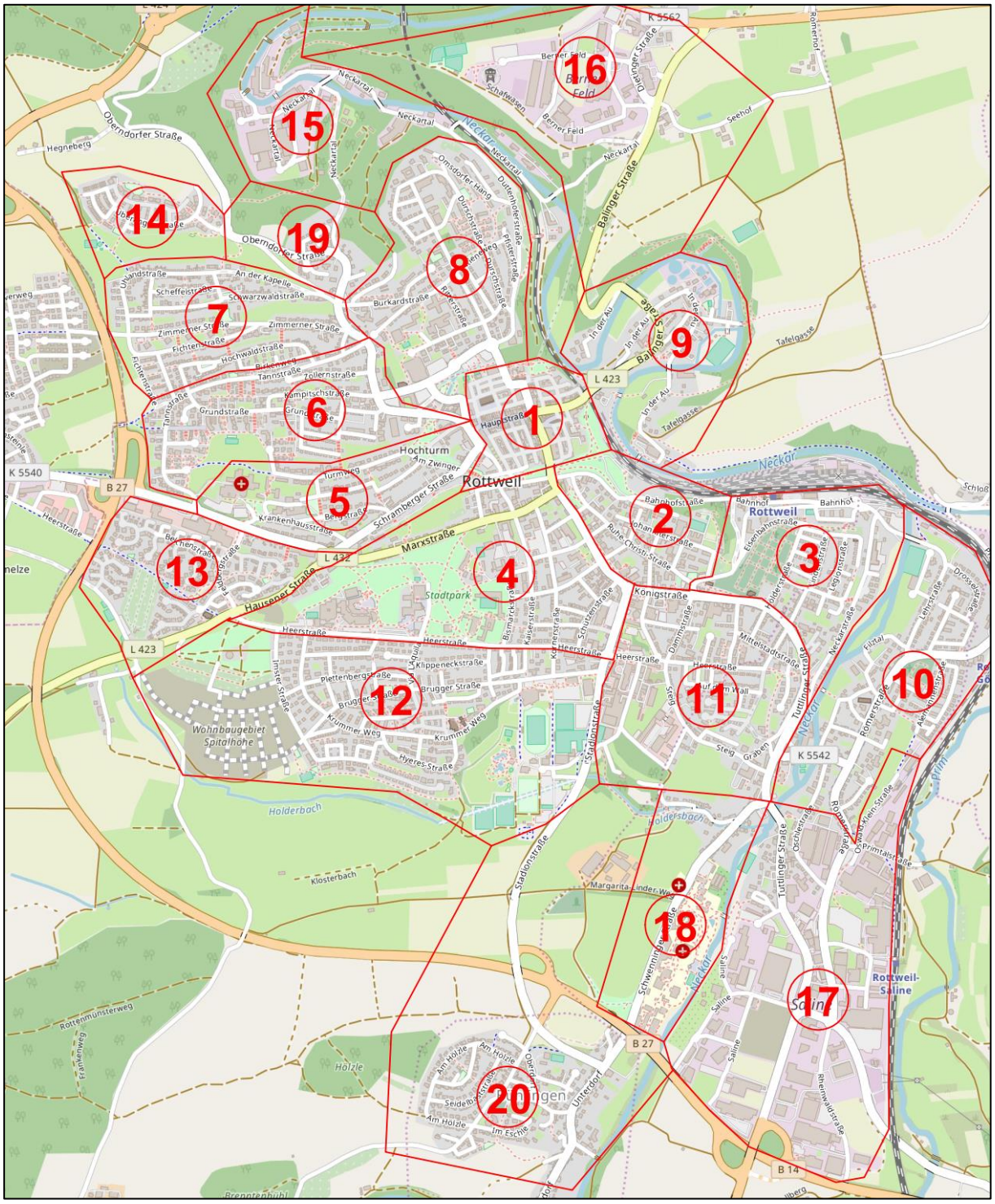



Abbildung 2: Festgelegte Verkehrsbezirke in der Rottweiler Innenstadt (Kartengrundlage: openstreetmap)

Die Befragungsstellen lagen in Bezirk 1.

# 3. Ergebnisse der Verkehrsbefragung

## 3.1 Verkehrsmenge und Hochrechnungsfaktor

Die Verkehrsbefragungen führen nur dann zu verwertbaren Ergebnissen, wenn sich daraus keine signifikanten Rückstaus ergeben, die Verkehrsteilnehmer zu einer veränderten Routenwahl veranlassen. Daher wurden nicht alle Fahrzeuge angehalten, sondern nur eine Stichprobe erhoben.
Die Menge der befragten Fahrzeuge an den einzelnen Befragungsstellen spiegeln folglich nicht das Verhältnis der Verkehrsmengen an dem Knotenpunkt Friedrichsplatz wider. Daher wurde die Knotenpunkzählung in der historischen Innenstadt vom Oktober 2018 (siehe Anlage 02) zur Hochrechnung herangezogen. Seither dürften sich kaum Veränderungen der Verkehrsmengen ergeben haben.
Dadurch erhält man aus den Ergebnissen der Stichprobe vergleichbare 4-Stunden-Werte. Die im folgenden genannten Werte sind die hochgerechneten 4-Stunden-Werte.

Abbildung 3 zeigt die Anzahl der befragten Fahrzeuge an den jeweiligen Befragungsstellen (Stichprobenumfang).

An BF1 wurden 2018 im 4-Stunden-Zeitraum von 15-19 Uhr im Oktober 2018 2.078 Fahrzeuge gezählt. Daraus ergibt sich ein Hochrechnungsfaktor von 4,2669 und eine Befragungsquote von 23,4%.
Bei BF2 (2018: 933 Fahrzeuge) beträgt der Hochrechnungsfaktor 1,8294 woraus sich eine Befragungsquote von 54,7% ergibt.
Der Hochrechnungsfaktor bei BF 3 beträgt 3,6028 (2018: 1.560 Fahrzeuge), die Befragungsquote beträgt 27,8%.

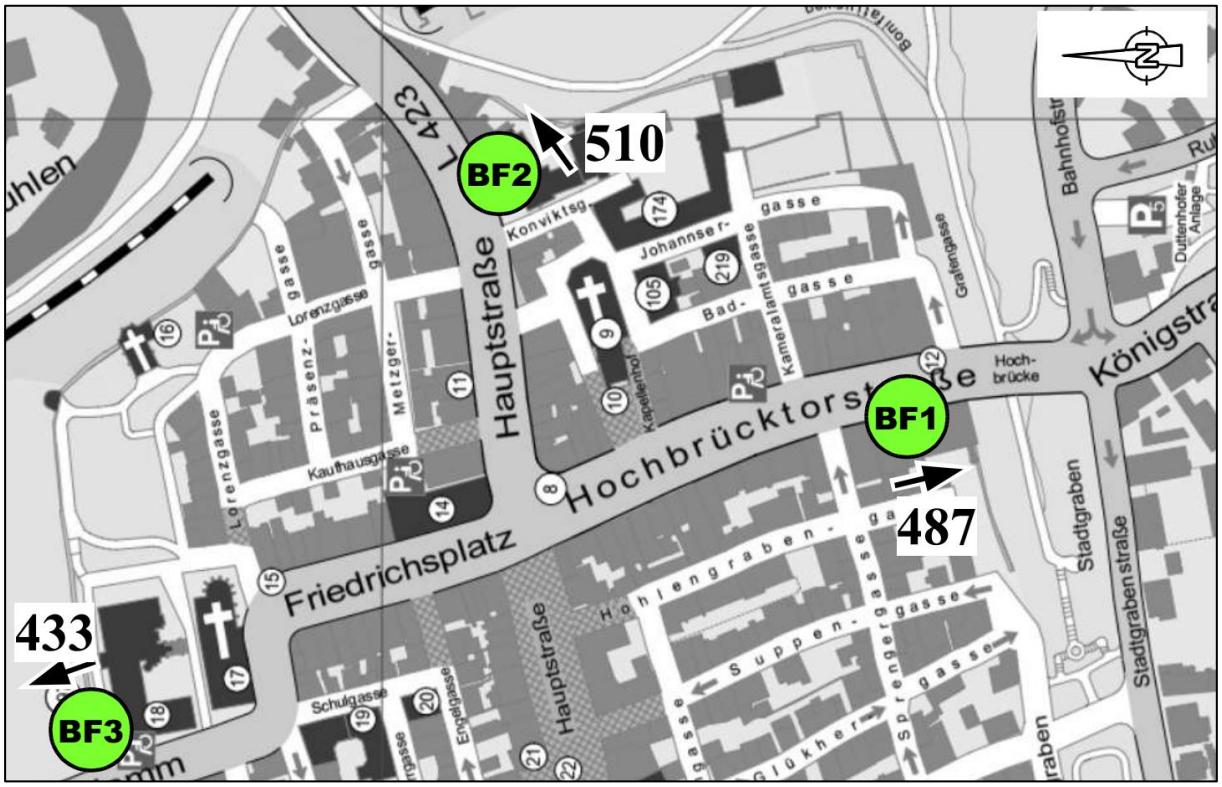



Abbildung 3: Anzahl der befragten Fahrzeuge an den Befragungsstellen 1-3

Im Folgenden werden Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr separat betrachtet.

Als Binnenverkehr werden die Fahrten definiert, bei welchen sowohl Start und Ziel im Stadtgebiet Rottweils (Bezirke 1-21) liegen. Dabei wird der Teilort Göllsdorf (Bezirk 21) dem Stadtbereich Rottweils zugeordnet, da der Siedlungsbereich Göllsdorf eng mit dem Rottweiler Stadtgebiet verwachsen ist.
Insgesamt 39% der Fahrten im erhobenen 4-Stunden-Zeitraum sind dem Binnenverkehr zuzurechnen.

Der Quellverkehr fasst die Fahrten zusammen, die ihren Startpunkt innerhalb Rottweils haben (Bezirke 1-21) und ihr Ziel außerhalb Rottweils (Bezirke >21).
Der Quellverkehr hat einen Anteil von 28%.

Der Zielverkehr ist dementsprechend der Verkehr, welcher außerhalb Rottweils startet und im Stadtgebiet endet (Bezirke 1-21).
Der Anteil liegt bei 24%.

Quell- und Zielverkehre gleichen sich im Laufe eines Tages typischerweise aus, sodass gleich viele Fahrten in die Stadt wie aus der Stadt führen. Der höhere Anteil des Quellverkehrs ist in der Tageszeit der Erhebung (nachmittags, 15 – 19 Uhr) begründet. Zu dieser Zeit ist die typische Lastrichtung aus der Stadt hinaus (z.B. von der Arbeitsstelle innerhalb Rottweils zum Wohnort außerhalb). Der Unterschied von Quell- und Zielverkehr fällt jedoch der Erwartung nach nicht so hoch aus, da zu dieser Zeit üblicherweise z.B. auch Einkaufs- oder Freizeitverkehre in die Stadt hineinführen.

Der Durchgangsverkehr betrifft die Fahrten, die sowohl Start als auch Ziel außerhalb Rottweils haben, also bei Bezirken >21.
9% des Gesamtverkehrs sind Durchgangsverkehr.
Dieser Wert bestätigt grundsätzlich die Ergebnisse der im Oktober 2018 durchgeführten Kennzeichenerfassung, als Werte zwischen 11 – 17% für den Durchgangsverkehr ermittelt wurden. Der geringfügig niedrigere Wert kommt durch eine leicht veränderte Definition von „Durchgangsverkehr“ zustande (z.B. da Göllsdorf bei der Erhebung des Durchgangsverkehrs 2018 als außerorts definiert war, nun aber dem innerstädtischen Bereich zugerechnet wird).

## 3.2 Binnenverkehr

Als Binnenverkehr wird der von den Rottweiler Bürgern selbst versursachte Verkehr definiert. Typische Fahrtzwecke sind dabei z.B. von der Arbeit (in Rottweil) nach Hause (in Rottweil) oder vom Wohnort (in Rottweil) zum Einkaufen (in Rottweil).

Die Abbildung 4 stellt graphisch dar, welche Beziehungen an den Befragungsstellen 1-3 im Binnenverkehr insgesamt erfasst wurden. Dem Anhang sind getrennte Darstellungen der Verkehrsbeziehungen nach Befragungsstellen zu entnehmen. Die Strichdicke gibt dabei die Anzahl der Fahrten im 4-Stunden-Zeitraum wieder. Zusätzlich sind die Summen der ein- und der ausgehenden Fahrten in der Grafik neben den jeweiligen Bezirken angegeben. Die Zahlen über den Bezirken geben die Anzahl der Fahrten an, welche sowohl Start als auch Ziel im selben Bezirk haben.

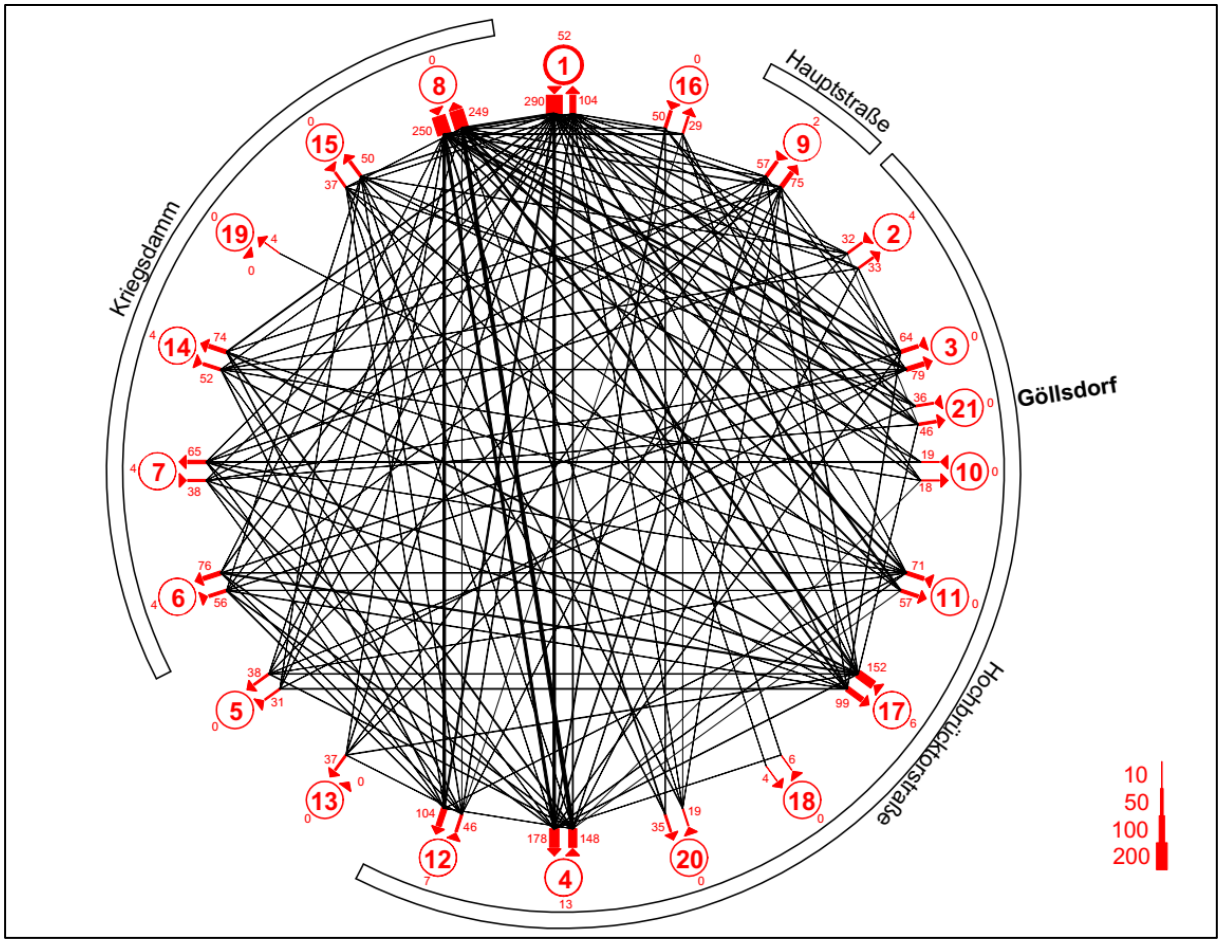



Abbildung 4: Spinne Binnenverkehr (Summe BF1 – BF3)

Die erhobenen Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr innerhalb Rottweils sind komplex und stark verzweigt. Es ist erkennbar, dass zwischen so gut wie allen Bezirken Fahrten stattfinden. Die meisten Fahrten im Binnenverkehr finden zwischen den Bezirken 1 („Historischer Stadtkern“), 4 („Quartier westlich Königstraße/Schulen“) und 8 („Quartier Hinterprediger/Burkardstraße“) statt. Die stärkste Relation ist dabei von Bezirk 4 in Bezirk 8 mit 65 Fahrten am Erhebungstag zwischen 15 und 19 Uhr.
Die am stärksten frequentierten Relationen im Binnenverkehr sind also verhältnismäßig kurze Strecken.

Von zentraler Bedeutung ist die Frage, ob Teile der Verkehre vermeidbar sind. In diesem Fall kann durch gezielte Maßnahmen angesetzt werden, um die Verkehrsbelastung in der historischen Innenstadt zu reduzieren.

Dazu können die Fahrten zwischen den Verkehrsbezirken in drei Kategorien betrachtet werden:

- Vermeidbare Verkehre: Vermeidbare Verkehre sind die, die prinzipiell über andere Routen als über die historische Innenstadt schneller oder kürzer durchgeführt werden.
- Alternativen vorhanden: Hier werden solche Fahrten zugeordnet, die mit geringen Umwegen oder Zeitverlusten (ohne Einschränkungen des Verkehrsflusses an anderer Stelle) auf alternativen Routen und nicht über den belasteten Knoten in der historischen Innenstadt durchgeführt werden können.
- Unvermeidbare Verkehre: Dies betrifft Relationen, deren schnellste und kürzeste Route über den Knotenpunkt in der historischen Innenstadt führt.

Selbstverständlich können die Alternativen und auch die vermeidbaren Verkehre nicht von heute auf morgen am Knotenpunkt vermieden werden. Über gezielte Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs stellt dies aber ein wichtiges zukünftiges Potential zur Reduzierung dar.
So können 14% der Fahrten im Binnenverkehr auf einer zeitschnelleren Verbindung den überlasteten Knoten und den unmittelbaren Bereich der historischen Innenstadt meiden, weitere 29% mit leichten, jedoch vertretbaren Umwegen.

Ein weiteres wichtiges Potential zur Reduzierung von Verkehren durch die historische Innenstadt liegt im Angebot von alternativen Verkehrsmitteln. So besteht insbesondere auf kurzen Strecken die Möglichkeit, durch attraktive Fuß- und Radinfrastruktur weitere Fahrten des MIV in diesem Bereich zu vermeiden. Dadurch kann der Kfz-Verkehr auch bei „unvermeidbaren Verkehren“ reduziert werden.

## 3.3 Quellverkehr

Der Quellverkehr fasst die Fahrten zusammen, die innerhalb Rottweils beginnen und in die umliegenden Bezirke führen.
Bei der Betrachtung des Quell- und auch des Zielverkehrs wurden die Bezirke nach den Ausfall- bzw. Einfallstraßen Rottweils zusammengefasst. Für die Analyse der

Rottweiler Verkehrssituation ist maßgeblich, wie sich die Autofahrer im Stadtgebiet verhalten, wie sie sich von der Umfahrungsstraße B14/B27weg von Rottweil weiter verteilen, ist für die Untersuchung nicht relevant. Abbildung 5 skizziert die Zusammenfassung der Bezirke.

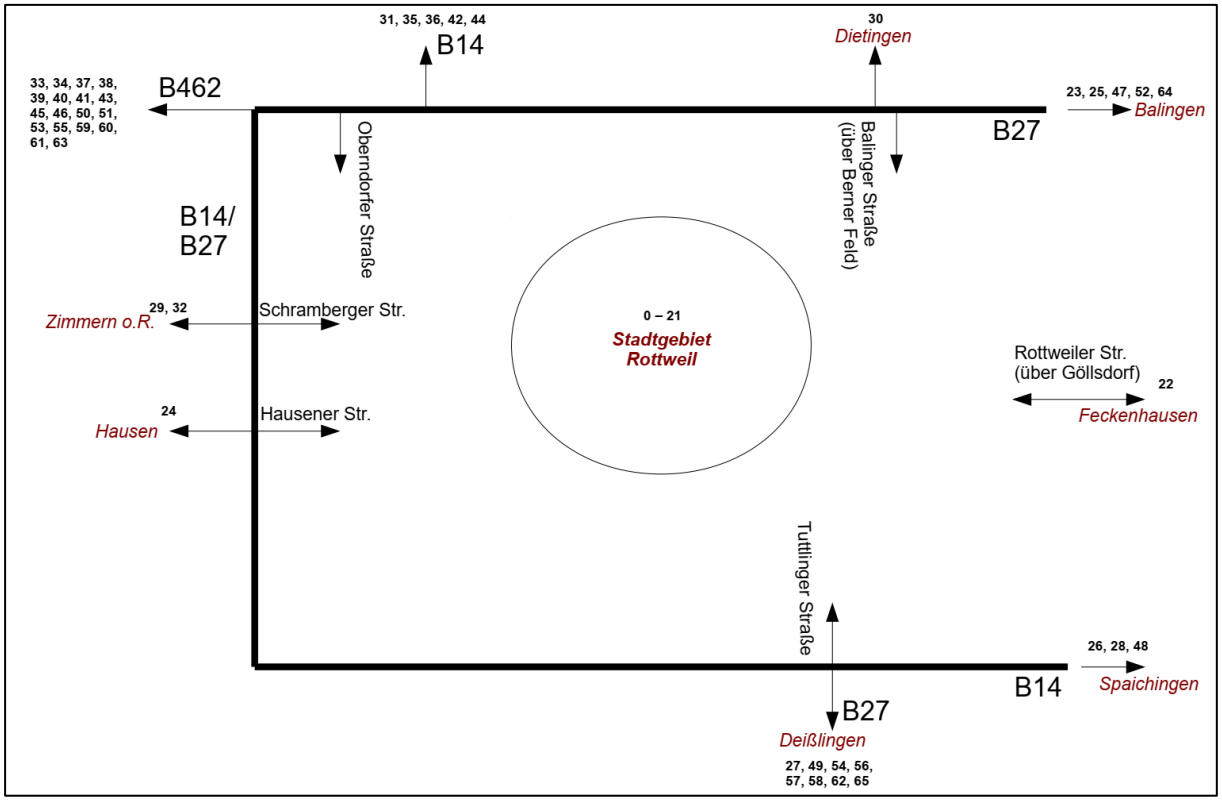



Abbildung 5: Zusammenfassung der Verkehrsbezirke

Analog zu Kapitel 3.2 Binnenverkehr wurde für den Quellverkehr eine Spinne erstellt (Abbildung 6). Dabei werden als hochgerechnete 4-Stunden-Werte die Anzahl der Fahrzeuge aufgeführt, welche an einer der Befragungsstellen 1-3 erhoben wurden und Quellverkehr darstellen.

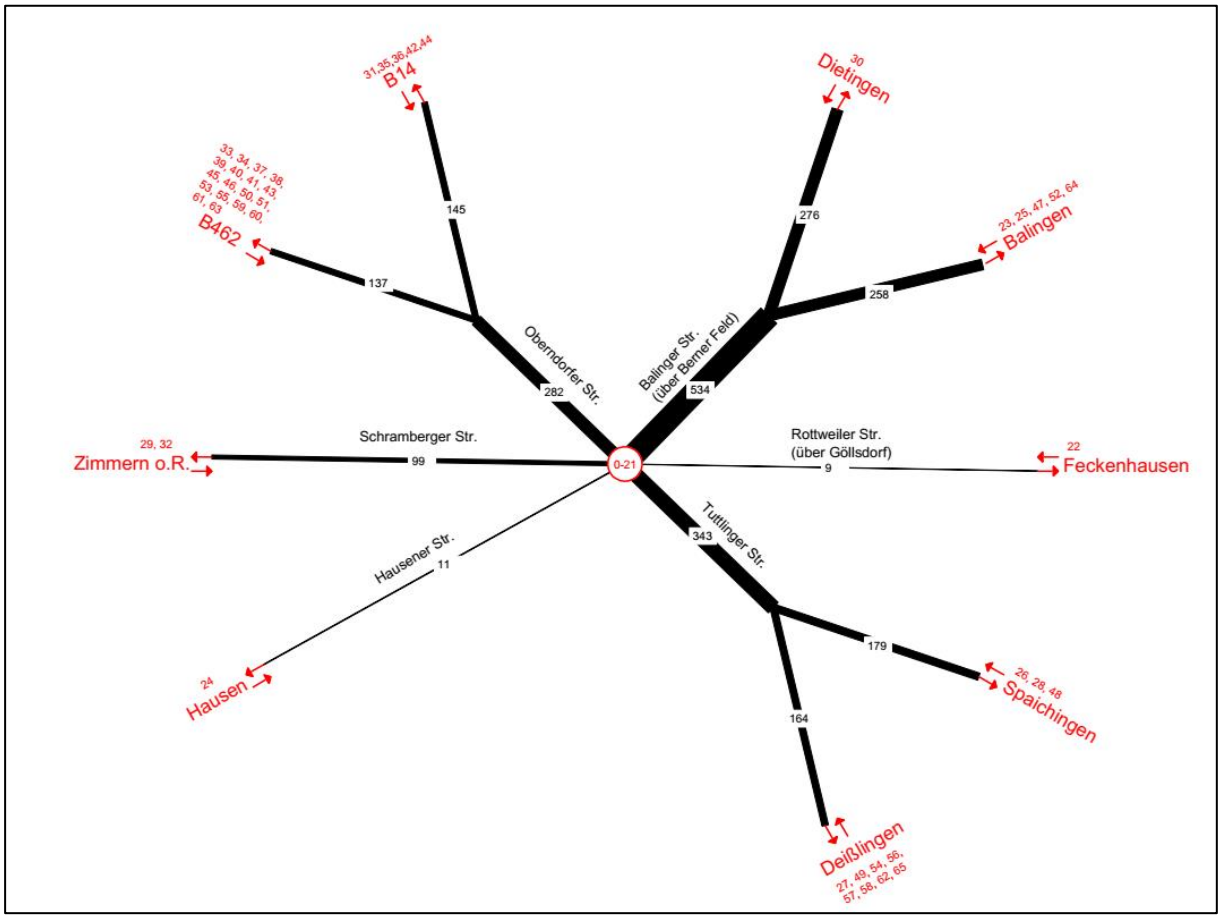



Abbildung 6: Spinne Quellverkehr (Summe BF1 – BF3)

Die mit Abstand meisten Fahrzeuge fahren dabei über das Berner Feld in Richtung Balingen oder Dietingen. Weiter ist die Oberndorfer Straße und die Tuttlinger Straße durch Rottweiler Quellverkehr, welcher über die historische Innenstadt führt, frequentiert. Auf der Schramberger Straße, Hausener Straße und Rottweiler Straße wurden nur wenige Fahrzeuge im Quellverkehr erfasst.
Die Diskussion, welche Quell- und Zielverkehre vermeidbar sind, folgt in Kapitel 3.4 Zielverkehr.

In Tabelle 1 ist dargestellt, aus welchen Bezirken die ausfahrenden Fahrzeuge über die Balinger Straße, Oberndorfer Straße und Tuttlinger Straße kommen.

| von Bezirk \ nach | Balinger Straße | Oberndorfer Straße | Tuttlinger Straße |
|---|---|---|---|
| 0 | 0% | 1% | 9% |
| 1 | 25% | 19% | 33% |
| 2 | 5% | 8% | 1% |
| 3 | 3% | 11% | 1% |
| 4 | 26% | 17% | 6% |
| 5 | 1% | 0% | 2% |
| 6 | 0% | 0% | 1% |
| 7 | 1% | 0% | 0% |
| 8 | 4% | 2% | 16% |
| 9 | 1% | 6% | 7% |
| 10 | 1% | 1% | 0% |
| 11 | 4% | 9% | 2% |
| 12 | 9% | 3% | 1% |
| 13 | 0% | 0% | 0% |
| 14 | 0% | 0% | 0% |
| 15 | 0% | 4% | 14% |
| 16 | 0% | 0% | 5% |
| 17 | 14% | 14% | 1% |
| 18 | 2% | 1% | 0% |
| 19 | 0% | 0% | 0% |
| 20 | 1% | 2% | 0% |
| 21 | 1% | 0% | 1% |
| Gesamt | 100% | 100% | 100% |

Tabelle 1: Verteilung der innerstädtischen Bezirke auf die Hauptausfallstraßen (im Quellverkehr)

## 3.4 Zielverkehr

Wie beim Quellverkehr dargelegt, werden auch bei der Betrachtung des Zielverkehrs die Bezirke nach einfallenden Straßen in Rottweil zusammengefasst.
Die zugehörige Spinne ist in Abbildung 7 dargestellt.

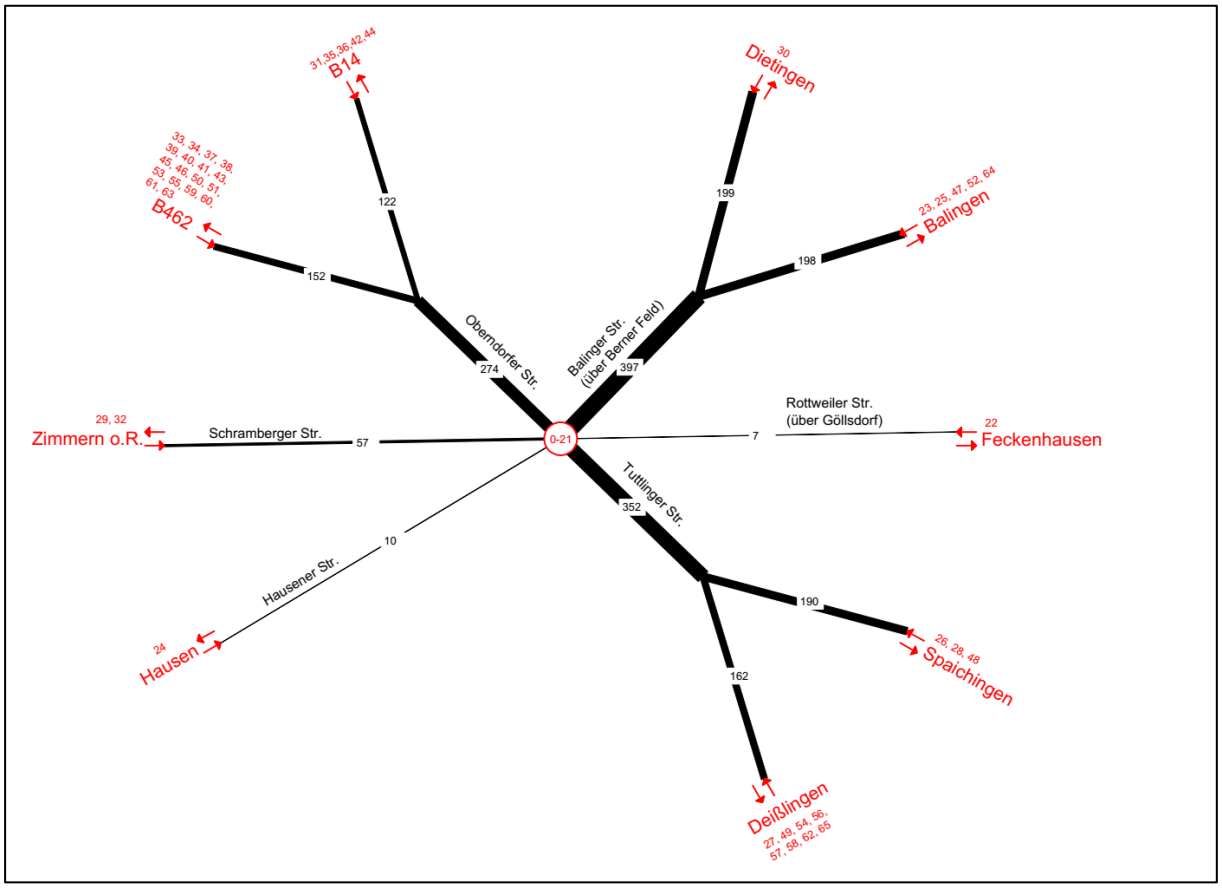



Abbildung 7: Spinne Zielverkehr (Summe BF1 – BF3)

Auch hier ist eine Konzentration auf die Balinger Straße, die Tuttlinger Straße und die Oberndorfer Straße zu beobachten. Über die Schramberger Straße, Hausener Straße und Rottweiler Straße kommen nur vereinzelt Fahrzeuge im Rottweiler Zielverkehr.

## 3.5 Bewertung Quell- und Zielverkehr

Sowohl Quell- als auch Zielverkehr sind am erhobenen Knotenpunkt in der historischen Innenstadt durch ein Parkkonzept und ein Parkleitsystem in Teilen vermeidbar. Hauptsächlich betrifft das die Fahrten, welche in unmittelbarer Nähe des Knotenpunkts beginnen oder enden, also die Bezirke 1 („Historischer Stadtkern“) und teilweise 2 („Quartier östlich Königsstraße“), 4 („Quartier westlich Königstraße/Schulen“) und 8 („Quartier Hinterprediger/Burkardstraße“).

Die Werte in Tabelle 2 in 3.3 zeigen, dass ein Großteil der Fahrten im Quellverkehr in eben diesen zentralen Bezirken beginnen. So starten 33% aller Fahrten des Quellverkehrs auf der Tuttlinger Straße im zentralen Bezirk 1.
Dies zeigt, dass durch eine Konzentration auf zentrale Parkmöglichkeiten und die Einführung eines Parkleitsystems ein Teil der Durchfahrten in der historischen Innenstadt vermieden werden können.

Weiteres Potential zur Reduzierung liegt bei den Fahrten, welche über alternative Routen ohne Umwege bzw. Zeitverluste die historische Innenstadt meiden können, bspw. aus Balingen oder aus Richtung der A 81 in Richtung Saline.

## 3.6 Durchgangsverkehr

Für die Analyse des Durchgangsverkehrs, also die Fahrzeuge, die sowohl Start als auch Ziel der Fahrt außerhalb Rottweils haben, wurden die Bezirke analog zum Vorgehen in 3.3 und 3.4 zusammengefasst.
Abbildung 8 zeigt die entsprechende Spinne mit den Verkehrsrelationen im Durchgangsverkehr.

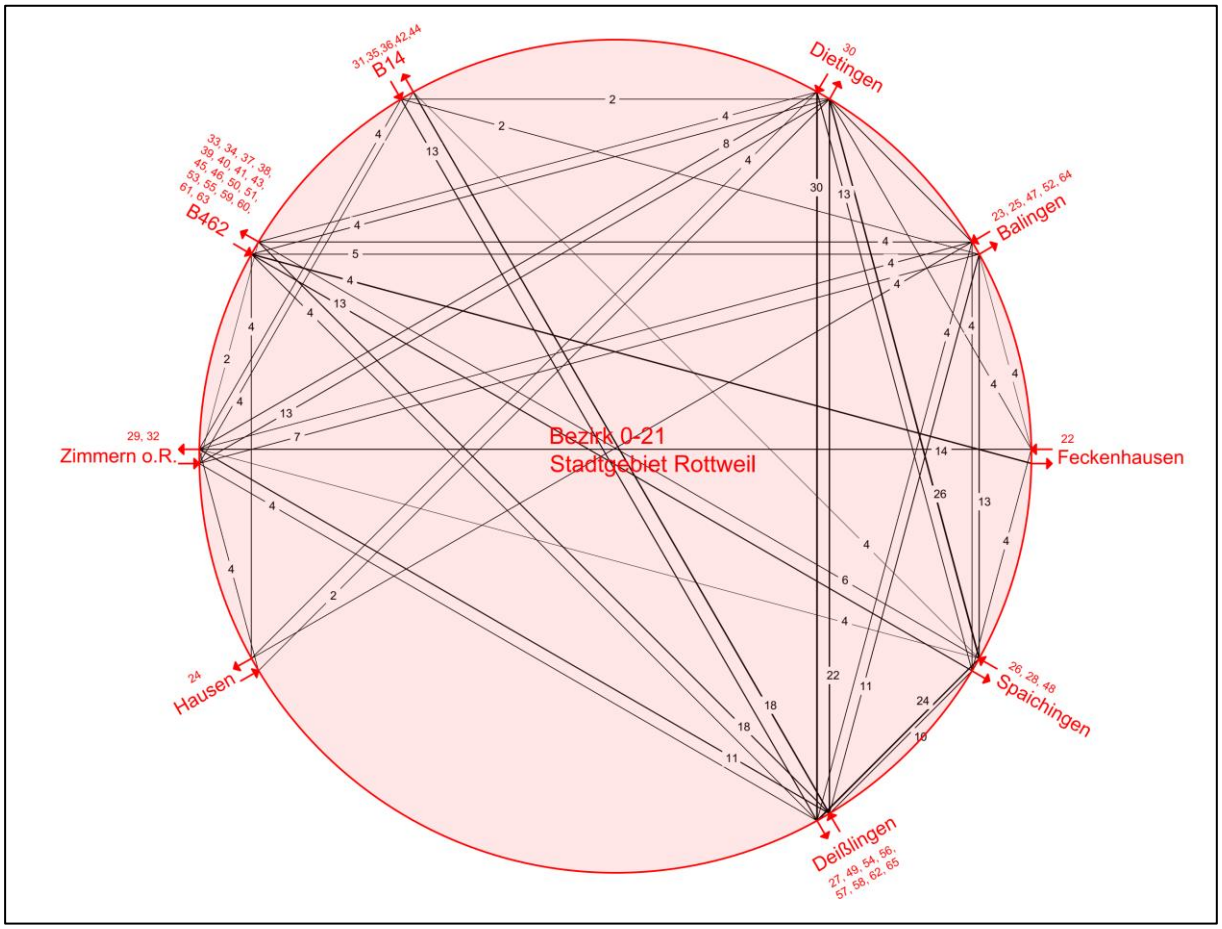



Abbildung 8: Spinne Durchgangsverkehr (Summe BF1 – BF3)

Grundsätzlich ist anzustreben, dass, mit Ausnahme einzelner sinnvoller Relationen, alle Fahrten im Durchgangsverkehr nicht über die historische Innenstadt durchgeführt werden. All diese Fahrten stellen vermeidbaren Verkehr dar, da sie über die Umfahrungsstraßen B14/B27 schneller durchführbar sind.

In der Praxis ist jedoch davon auszugehen, dass Teile dieser Fahrten absichtlich durch die historische Innenstadt führen, um dort kurze Erledigungen zu tätigen (z.B. Abholung, Bankbesuch, kurze Einkäufe, etc.), die bei der Befragung jedoch nicht angegeben wurden.

## 3.7 Zweck der Fahrten & Fahrzeugarten

Im Rahmen der Befragung wurde auch die Fahrzeugart und der Zweck der Fahrt erhoben.
Bei der überwiegenden Mehrheit der befragten Stichprobe handelte es sich um Pkw (97%), während Krafträder (2%) und Lkw (1%) nur sporadisch vorkamen. Dieses Verhältnis konnte so an allen Befragungsstellen beobachtet werden, genauso gab es keine nennenswerten Unterschiede bei Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr.

Die Fahrtzwecke wurden getrennt für den Ausgangs- und Endpunkt der Fahrt aufgenommen. Dabei wurden die Kategorien Wohnort, Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Erledigung und Freizeit festgelegt.

Tabelle 2 stellt die Anteile der Fahrzeugarten und die Zwecke der Fahrten tabellarisch dar.

| | FAHRZEUGART | | | ZWECK DER FAHRT | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | VON | | | | | NACH | | | | |
| | Moped, Krad | Pkw, Lfw | Lkw | Wohnort | Arbeit | Ausbildung | Einkauf/Erl. | Freizeit | Wohnort | Arbeit | Ausbildung | Einkauf/Erl. | Freizeit |
| Binnenverkehr | 3% | 96% | 1% | 28% | 30% | 1% | 24% | 17% | 41% | 14% | 0% | 24% | 20% |
| Quellverkehr | 1% | 98% | 0% | 9% | 40% | 2% | 29% | 21% | 79% | 6% | 0% | 5% | 11% |
| Zielverkehr | 1% | 97% | 1% | 52% | 33% | 1% | 5% | 9% | 26% | 13% | 0% | 35% | 26% |
| Durchgangsverkehr | 1% | 97% | 2% | 24% | 46% | 3% | 11% | 16% | 63% | 9% | 1% | 6% | 21% |
| **Gesamtverkehr** | 2% | 97% | 1% | 26% | 36% | 2% | 20% | 16% | 54% | 10% | 0% | 18% | 18% |

Tabelle 2: Anteil der Fahrzeugarten und der Fahrtzwecke (BF1 – BF3)

# 4. Schlussfolgerungen

Folgende zentrale Ergebnisse lassen sich aus der Analyse der Verkehrsbefragung ableiten:

- Anteile der Verkehrsarten:
  - Binnenverkehr: 39%
  - Quellverkehr: 28%
  - Zielverkehr: 24%
  - Durchgangsverkehr: 9%
- Der Binnenverkehr ist komplex und stark verzweigt, jedoch mit einer Konzentration auf gewisse Relationen im unmittelbaren Umfeld der historischen Innenstadt.
- Insgesamt 43% des Binnenverkehrs können besser oder mit leichten Einschränkungen über alternative Routen als über den Knotenpunkt in der historischen Innenstadt durchgeführt werden.
- Durch kurze Wege im Binnenverkehr ist über eine Verlagerung auf den Rad- oder Fußgängerverkehr weiteres Einsparpotential vorhanden.
- Quell- und Zielverkehr der historischen Innenstadt konzentrieren sich auf die Balinger Straße, die Oberndorfer Straße und die Tuttlinger Straße.
- Insbesondere durch das Parkkonzept und ein Parkleitsystem kann teilweise verhindert werden, dass der Quell- und Zielverkehr durch die historische Innenstadt führt.
- Der Durchgangsverkehr ist mit 9% oder ca. 100 Fahrten/h sehr gering, hier sind nur geringe weitere Reduktionen möglich.

➢ **Die hohe Verkehrsbelastung ist fast ausschließlich durch die Bürger der Stadt Rottweil sowie den Quell- und Zielverkehr verursacht. Eine Reduktion ist somit nur möglich, in dem Parkverkehr anders geleitet wird und nicht mehr die historische Innenstadt durchqueren muss und durch Verlagerung auf den Umweltverbund.**

Stuttgart, 12. 9. 2019

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG

Moritz Jordan M. Eng.

Dipl.-Ing. Peter Sautter

Geschäftsführer

## Anlage 01 - Definierte Verkehrsbezirke

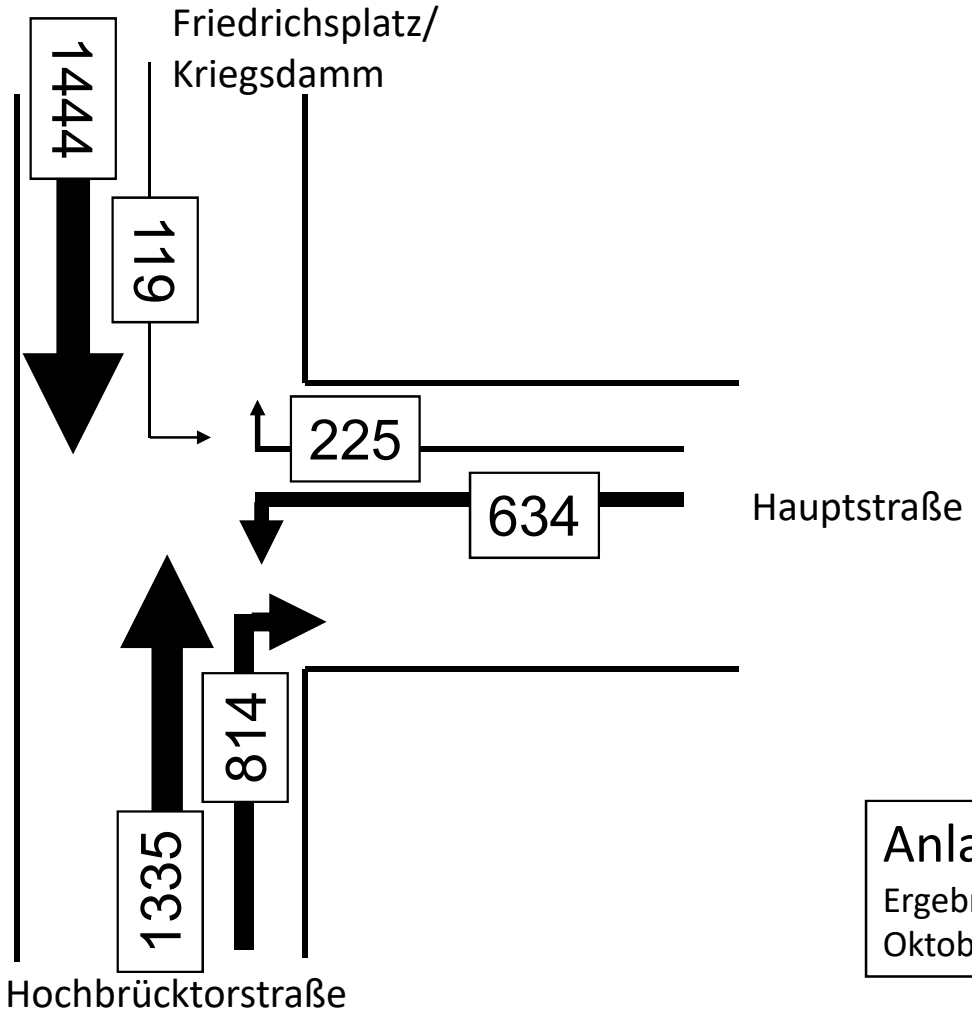
| Kategorie | Nr. | Beschreibung |
|---|---|---|
| Stadt Rottweil | 1 | Historischer Stadtkern |
| | 2 | Quartier östlich Königstraße |
| | 3 | Quartier Neckarstraße/Bahnhof |
| | 4 | Quartier westlich Königstraße/Schulen |
| | 5 | Quartier Kreiskrankenhaus/Turmweg |
| | 6 | Quartier Tannstraße/Grundstraße |
| | 7 | Quartier Siedlung auf der Brücke |
| | 8 | Quartier Hinterprediger/Burkardstraße |
| | 9 | Quartier in der Au |
| | 10 | Altstadt/Hochmauren |
| | 11 | Quartier Mittelstadt/Steig/Neckarstraße |
| | 12 | Quartier Bruggerstraße |
| | 13 | Quartier Charlottenhöhe |
| | 14 | Qartier Hegneberg |
| | 15 | Gewerbepark Neckartal |
| | 16 | Industrie-/Gewerbegebiet Berner Feld |
| | 17 | Industrie-/Gewerbegebiet Saline/Kappellenösch |
| | 18 | Rottenmünster |
| | 19 | Neubaugebiet Oberndorfer Straße |
| | 20 | Bühlingen |
| Teilorte RW | 21 | Göllsdorf |
| | 22 | Feckenhausen |
| | 23 | Neukirch |
| | 24 | Hausen |
| | 25 | Zepfenhan |
| | 26 | Neufra |
| Landkreis Rottweil | 27 | Deißlingen |
| | 28 | Wellendingen |
| | 29 | Zimmern o.R. |
| | 30 | Dietingen |
| | 31 | Villingendorf |
| | 32 | Hardt |
| | 33 | Eschbronn |
| | 34 | Dunningen |
| | 35 | Bösingen |
| | 36 | Epfendorf |
| | 37 | Vöhringen |
| | 38 | Oberndorf a.N. |
| | 39 | Schramberg |
| | 40 | Lauterbach |
| | 41 | Aichhalden |
| | 42 | Fluorn-Winzeln |
| | 43 | Sulz a.N. |
| | 44 | Dornhan |
| | 45 | Schenkenzell |
| | 46 | Schiltach |

| Kategorie | Nr. | Beschreibung |
|---|---|---|
| Nachbarkreise | 47 | Zollernalbkreis (BL) |
| | 48 | LK Tuttlingen |
| | 49 | Schwarzwald-Baar-Kreis (TUT) |
| | 50 | Ortenaukreis (OG) |
| | 51 | LK Freudenstadt |
| | 52 | LK Tübingen |
| | 53 | LK Reutlingen |
| | 54 | LK Konstanz |
| | 62 | Bodenseekreis (FN) |
| | 63 | LK Calw |
| | 64 | LK Sigmaringen |
| | 65 | LK Breisgau-Hochschwarzwald (FR) |
| überregional | 55 | Region Stuttgart |
| | 56 | Schweiz |
| | 57 | Frankreich |
| | 58 | Sonstiges Süd |
| | 59 | Sonstiges West |
| | 60 | Sonstiges Nord |
| | 61 | Sonstiges Ost |
| Sonstiges | 99 | Keine Angabe / keine Zuordnung möglich |
| | 0 | Innerhalb Rottweils aber keine Zuordnung mgl. |

**Kennzeichenerfassung – Knotenstromzählung**
(Hauptstraße/Hochbrücktorstraße/Friedrichsplatz)

Ingenieur Gesellschaft Verkehr

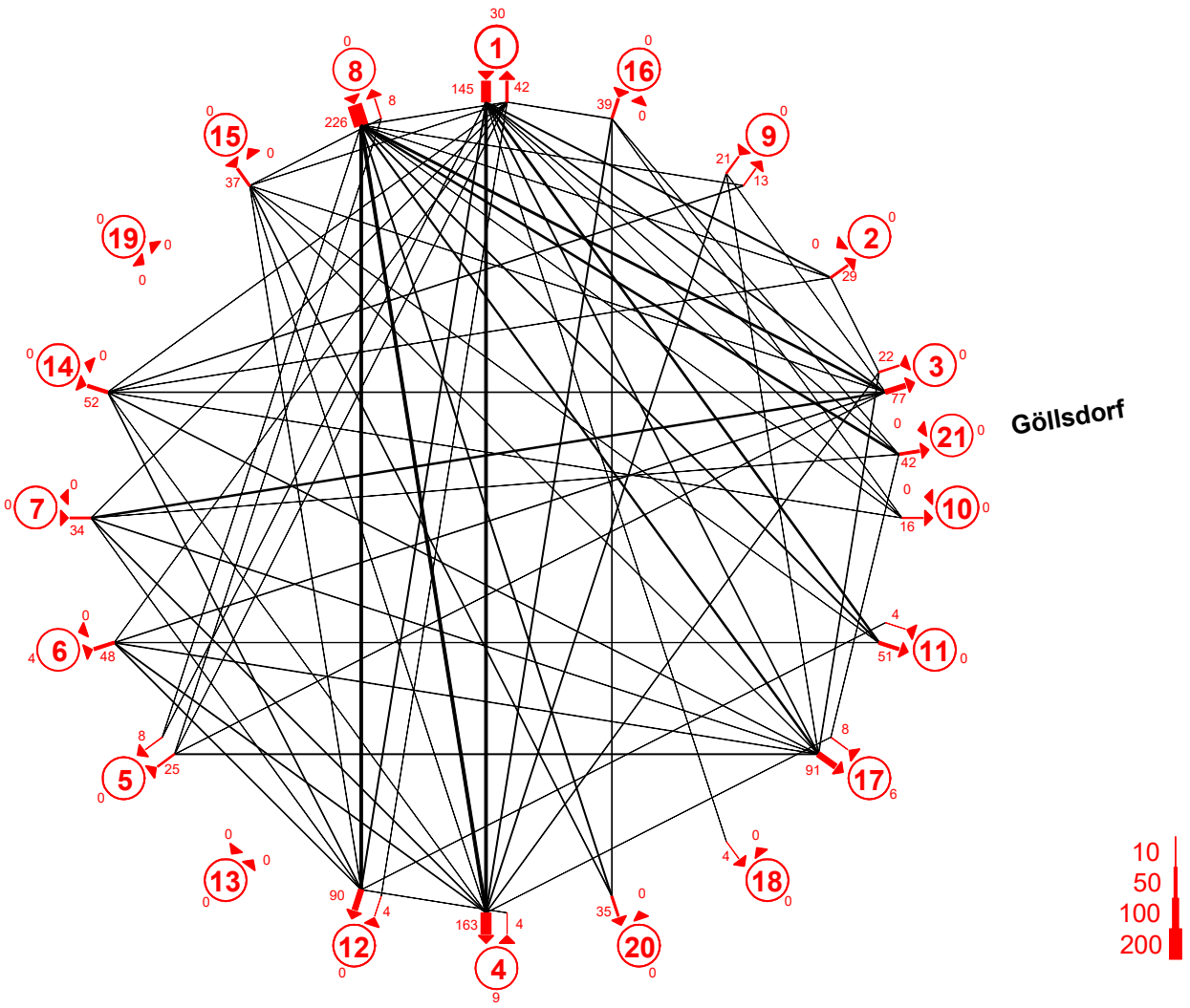
Erhobener Verkehr
Di. 16.10.2018
15:00 – 19:00 Uhr
Kfz/4 Stunden




Σ 4571 Fzg.

Anlage 02
Ergebnisse Knotenstromzählung
Oktober 2018

Ingenieur Gesellschaft Verkehr



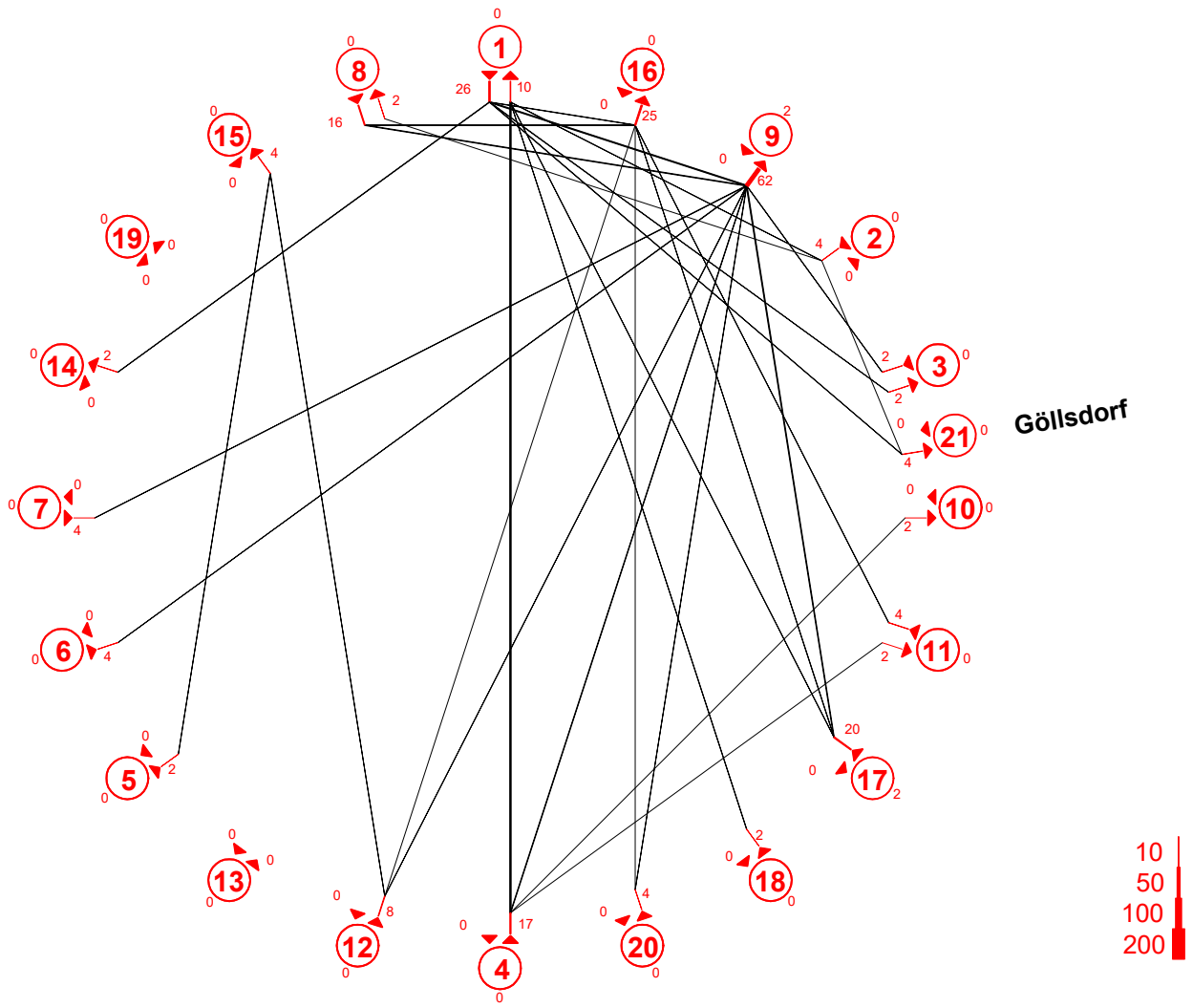

# Stadt Rottweil - Verkehrsbefragung

## Binnenverkehr BF1

Stand 09.09.2019

Anlage 03

Ingenieur Gesellschaft Verkehr



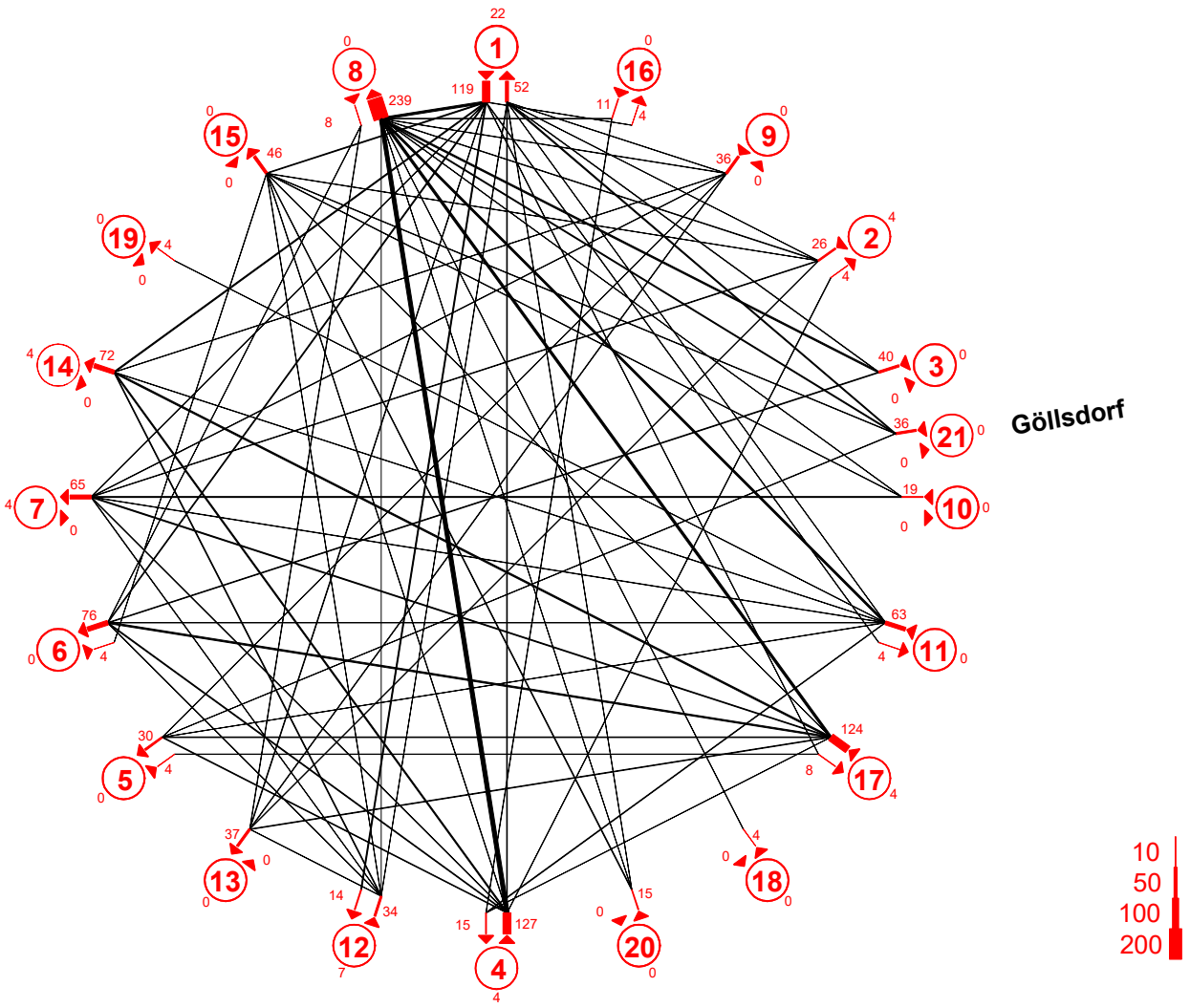

# Stadt Rottweil - Verkehrsbefragung

## Binnenverkehr BF2

Stand 09.09.2019

Anlage 04

Ingenieur Gesellschaft Verkehr




# Stadt Rottweil - Verkehrsbefragung

## Binnenverkehr BF3

Stand 09.09.2019

Anlage 05