

Fachbereich 2 - Bürgeramt, Ordnungs- und Schulverwaltung
Sachbearbeiter(in): Bernd Pfaff, Fachbereichsleiter
11.10.2021

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)

20.10.2021

Verkehrsbericht 2020 zur Verkehrsüberwachung und Unfalllage in Rottweil

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder des Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschusses nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen die Fortführung der Verkehrsüberwachung auf den Grundlagen und Erkenntnissen des Jahres 2020 für das Stadtgebiet und die Teilorte von Rottweil.

Begründung:

1. **Allgemeines**

Auch dieses Jahr wollen wir Sie wieder im Rahmen dieses Verkehrsberichtes über die Unfallgeschehen und die Verkehrsüberwachung in Rottweil, insbesondere mit Blick auf das Jahr 2020 informieren.

Aufgrund der Pandemiesituation und insbesondere der darauf begründenden hohen Arbeitsbelastung der KollegenInnen im Ordnungsamt fällt manche Statistik etwas komprimierter aus, gleichsam war i.T. die mobile Überwachung aus dem Kfz heraus gar nicht möglich. Zudem gab es in Rottweil, wie auch bundesweit durch die vielen Lockdown-Zeiten ein anderes, insbesondere ein deutlich geringeres oder auch zeitlich verlagertes Verkehrsaufkommen. Das Mobilitätsverhalten in Deutschland war derart stark verändert, dass an einzelnen Tagen die gemessenen Bewegungs-entfernungen im Vergleich zum Vorjahr um knapp 60% Prozent zurückgingen.

Zunächst wieder ein Blick über Rottweil hinaus. Diese Aspekte sind neben den lokalen Berichten und Erkenntnissen zum Verkehrsgeschehen ebenso interessant, stehen sie z.T. doch auch in Beziehung zu unseren Ergebnissen in Rottweil.

Sehr positiv ist, dass die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland seit Jahren stark rückläufig ist, ebenso wie die Anzahl der schwerverletzten Personen. Die Gründe hierfür sind – auch ohne Pandemie – vielfältig. So tragen die engagierte Analyse von Unfallhäufungsstellen, der Um- und Ausbau des Straßennetzes oder das Entschärfen vieler Knotenpunkte, genau wie auch die Helm-, Gurt- sowie Kindersitzpflicht, geänderte Blutalkoholkonzentration u.a.m. sicher hierzu bei. Ebenso spielen verbesserte Fahrzeugtechniken eine große Rolle wie auch die sich stetig verbessernde Unfallrettung und Unfallmedizin.

Interessant sind die Erkenntnisse aus dem Jahr 2020 nun im Besonderen durch das Corona bedingt geringere Verkehrsaufkommen. Bemerkenswert war der hierdurch bedingte besonders starke Rückgang der Verkehrsunfallzahlen mit Kindern. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, kamen rund 22 500 Kinder (bis 15 Jahre) bei Unfällen im Straßenverkehr zu Schaden. Die Zahl der verunglückten

Kinder lag damit fast 20 % niedriger als im Jahr 2019 und war so gering wie noch nie seit der Deutschen Vereinigung.

Damit sank die Zahl der Unfallopfer unter 15 Jahren stärker als die Anzahl der Unfallopfer insgesamt (-15 %). Auch die Zahl der getöteten Kinder ging von 55 Kindern im Jahr 2019 auf 48 im vergangenen Jahr zurück. Ein Grund für den Tiefststand dürfte natürlich auch die zeitweilige Schließung der Schulen sowie vieler Freizeiteinrichtungen sein.

Nach weiteren Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) nahm die Polizei 2020 bundesweit insgesamt ca. 2,2 Millionen Verkehrsunfälle auf. Das waren 16,4 % weniger als 2019. Bei knapp 2,0 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschaden, bei rund 264 000 Verkehrsunfällen wurden Menschen verletzt oder getötet.

So sind 2.719 Menschen im Jahr 2020 bei Verkehrsunfällen gestorben. Das waren 327 Verkehrstote oder 10,7 % weniger als im Jahr davor. Die Zahl der Verletzten ging gegenüber dem Vorjahr um 14,8 % auf 327500 zurück. Damit sank die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten auf den **tiefsten Stand seit mehr als 60 Jahren**. Im Jahr 2018 starben in Deutschland noch 3.265 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr.

In 2020 verstarben 43 % der Menschen mit dem Pkw. Genau 499 Menschen verunglückten mit Motorrädern und -rollern tödlich (18 % aller Verkehrstoten), 426 verstarben mit dem Fahrrad, hiervon 254 innerorts und 376 Personen verstarben als sie zu Fuß unterwegs (16 % beziehungsweise 14 %) waren.

Gegenüber 2019 ist die Zahl der Verkehrstoten insbesondere bei Pkw-Insassen mit -14 % überdurchschnittlich zurückgegangen. Bei Menschen, die zu Fuß oder auf einem Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen ums Leben kamen, fielen die Rückgänge mit 9,8 % beziehungsweise 7,9 % deutlich geringer aus. Den leider geringsten Rückgang verzeichnete die Zahl der getöteten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer mit 4,3 %. In den Jahren zuvor stieg die Zahl der getöteten Fahrradfahrer wieder gegenüber 2010 um etwa 16,8 Prozent. Insgesamt geht die Zahl der Verkehrstoten aber weiter deutlich zurück. Auch beim nur geringen Rückgang der Zahlen der getöteten Radfahrer muss mitbewertet werden, dass der Radverkehr – gerade auch im Corona-Jahr – angewachsen ist.

Gerne füge ich noch eine Zahl zum absoluten Vergleich hinzu. Allein im Jahr 2007, also 13 Jahre zurück, gab es noch fast 5000 getötete Personen, die Opfer im Straßenverkehr wurden. Diese Anzahl der Verkehrstoten wurde nun in 2020 fast halbiert. Auch zeigt ein historischer Vergleich auf, dass der Unfalltotenhöchststand im Jahr 1970, in welchem bei (nur) 15,1 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen (davon 13,9 Mio. Pkw; heute über 48,2 Mio. zugelassene Pkw bei ca. 67 Mio. Kraftfahrzeugen insgesamt) fast 20.000 Verkehrstote beklagt werden mussten heute schier unfassbar erscheint. Es hat sich also viel getan in Sachen Unfallprävention bei Schwerstunfällen.

So sind im Jahr 2020 auch in Baden-Württemberg deutlich weniger Personen im Straßenverkehr zu Schaden gekommen. Mit 330 Verkehrstoten haben wir in unserem Bundesland den niedrigsten Wert seit der Einführung der amtlichen Unfallstatistik im Jahr 1953 erreicht.

Nun komme ich kurz zu den Unfallursachen in Baden-Württemberg im Allgemeinen. Insbesondere lassen sich Auffälligkeiten bei den Fahrradunfällen beobachten. Hier ist im vergangenen Jahr ein erneuter Anstieg von über acht Prozent auf insgesamt 12.406 Fahrradunfälle zu verzeichnen (2019: 11.440). Genau 58 Radfahrerinnen und Radfahrer wurden tödlich verletzt. Bei jedem dritten tödlichen Fahrradunfall stürzte die Radfahrerin oder der Radfahrer, ohne dass ein anderer Verkehrsteilnehmer beteiligt war. Die Unfälle unter Beteiligung von mindestens einem Pedelec nahmen dabei im Vergleich zum Jahr 2019 um 39,0 Prozent zu. Exakt 41 der tödlich verletzten Radfahrerinnen und Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm. In 2020 wurden 273 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen (wie E-Scooter) registriert. 195 Fahrerinnen und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen wurden dabei verletzt, jeder Fünfte (41) sogar schwer. Erfreulicherweise war bei dieser Verkehrsbeteiligungsart letztes

Jahr kein tödlicher Unfall zu beklagen. Über zwei Drittel der Unfälle wurden durch die Elektrokleinstfahrzeugnutzer selbst verursacht.

Insgesamt verloren im letzten Jahr in Baden-Württemberg 131 Menschen ihr Leben, weil ein Verkehrsteilnehmer zu schnell unterwegs war. Damit ist eine überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit nach wie vor die Hauptunfallursache Nr. 1 für tödliche Verkehrsunfälle: Mehr als jeder dritte tödliche Verkehrsunfall war im vergangenen Jahr auf überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Fehlende Verkehrstüchtigkeit, insbesondere in Folge von Alkohol- oder Drogenkonsum zählte auch im Jahr 2020 ebenso weiter zu den Hauptunfallursachen für tödliche Verkehrsunfälle auf den Straßen Baden-Württembergs. Die Zahl der Alkohol- und Drogenunfälle sank im Vorjahresvergleich allerdings um 14 Prozent. 17 Menschen kamen bei Unfällen, bei denen der Verursacher unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stand, ums Leben (2019: 26). Und auch Ablenkung war 2020 bei 64 von insgesamt 320 tödlichen Verkehrsunfällen unfallursächlich. Damit ist jeder fünfte tödliche Verkehrsunfall auf eine Ablenkung zurückzuführen. Vor fünf Jahren war es nur jeder zehnte Unfall. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert eben immer eine ungeteilte Aufmerksamkeit. Weiterhin hatten ein Viertel der getöteten gurtpflichtigen Fahrzeugnutzenden den Sicherheitsgurt zum Unfallzeitpunkt nicht angelegt.

Nun zur Situation im Landkreis Rottweil. Im Jahr 2020 verstarben 9 Personen an den Folgen eines Verkehrsunfalles. In 2019 waren es 7 Personen, wie auch zuvor im Jahr 2018. Zum Vergleich waren es in den Jahren 2014 genau 10 und im Jahr 2015 sind noch 12 Personen dem Straßenverkehr zum Opfer gefallen. Diese Zahlen sind insgesamt weiter sehr gering. Es zeigt sich eine weiter niedere Tendenz, auch wenn eine solche Formulierung zu tödlichen Unfällen sicher nicht passen mag. Ein Vergleich mit 2001 zeigt deutlich, dass wir von den 24 verstorbenen Verkehrsteilnehmern im Jahr 2001 immer noch weit entfernt sind.

Auf Gemarkung der Stadt Rottweil (mit Bundesstraßen und BAB 81) gab es im Jahr 2020 leider drei Verkehrstote zu beklagen. Im April 2020 überholte ein Motorradfahrer auf der Neufraer Straße aus Richtung Rottweil kommend an einer unübersichtlichen Stelle einen Pkw und kollidierte schwerstens mit dem Gegenverkehr. Der Motorradfahrer (31 Jahre) verstarb noch an der Unfallstelle. Im November 2020, gegen 17.00 Uhr, fuhr ein 12 Jahre alter Jugendlicher auf der B 27 vom Kreisverkehr kommend in Richtung Neukirch. Im Waldstück, nördlich des Neckartales wurde das unbeleuchtete Fahrrad von einem ebenfalls in die gleiche Richtung fahrenden älteren Pkw-Lenker erfasst. Das einen Fahrradhelm tragende Kind verstarb noch an der Unfallstelle.

Im Dezember 2020 kam ein auf der B 462 aus Richtung Dunningen fahrender 60-jähriger Fahrzeuglenker ohne jede Fremdeinwirkung von der Fahrbahn ab und kam erst nach ca. 90 m zum Stehen. Beim Fahrzeuglenker musste der Tod festgestellt werden, eine medizinische Ursache liegt nahe. Alle genannten Unfälle ereigneten sich aufgrund ganz individuellen Fehlverhaltens und sind dadurch nicht verhinderbar. Gleiches gilt für die beiden tödlichen Unfälle im Jahr 2019.

Vollständigkeitshalber wollen wir noch die Bundesstraße B 462, beginnend der Tannwaldkurve bis zur Anschlussstelle Dunningen-West anführen. Bei diesem Streckenabschnitt ist die Stadt Rottweil nur mit einem kleinen Teil der Gemarkung Hochwald betroffen. So wurde in den vergangenen drei Jahren eine sog. Unfallhäufungslinie auf dem gesamten Abschnitt erkannt, wobei im zum Stadtbereich gehörenden Teil „Hochwald“ in diesen 3 Jahren zwei tödliche Unfälle erfasst wurden. Die Hauptlast der sehr schweren und tödlichen Unfälle ist im Bereich der neuen Ortsumfahrung Dunningen gelegen. Hierzu wurde in 2021 ein Sicherheitsaudit eröffnet und die sog. Unfallkommission einberufen, die mit Beteiligung des Regierungspräsidiums Freiburg nun über Lösungen nachdenkt. Schon im Vorfeld wurde zusammen mit der Polizei sowie insbesondere der Verkehrsbehörde des Landratsamtes Rottweil die Anbringung von sog. „Rüttelstreifen“ als Warn- und Mittelmarkierung entgegensteuernd festgelegt. Deren Wirksamkeit kann aber erst durch eine statistische Betrachtung eines drei Jahres Zeitraumes bewertet werden. Die Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation auf dieser „Problemstrecke“ erfolgt mit der Durchführung eines Sicherheitsaudits mit einem für Verkehrssicherheit spezialisierten Ingenieurbüro. Das Ergebnis dieser Untersuchung steht bis heute noch aus.

In 2020 ereigneten sich im Stadtgebiet Rottweil (mit Teilorten, ohne BAB 81) insgesamt 271 Unfälle bzw. in 2019 genau 361 Unfälle (VJ 334, 349, 318, 336, 303, 329, 316).

Insgesamt haben sich aktuell in 2020 exakt 71 und in 2019 genau 54 Personen (VJ:79, 72, 85,103, 91, 67 und 88 Personen) leicht und nur wiederum 13 bzw. 23 Personen (VJ: 14, 24,18, 22,19,19, 20, 20 Personen) schwer verletzt.

Genau 19 Verkehrsunfälle erfolgten mit Beteiligung von RadfahrerInnen. Hierbei wurden 16 Unfälle von den Radfahrern verursacht. Insgesamt wurden 3 Radfahrer schwer und 14 RadfahrerInnen leicht verletzt. Zwei der beteiligten Radfahrer standen unter dem Einfluss alkoholischer Getränke. Exakt 9 der 17 verletzten RadfahrerInnen trugen beim Unfall keinen Helm. Der tödlich Radunfall auf der Nordumgehung B27 wurde bereits angeführt. Im Jahr 2019 ereigneten sich genau 17 Unfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen,10 davon wurden von Radfahrern verursacht. Hierbei wurden 4 Radfahrer schwer, 6 leicht verletzt. Auch standen 4 der beteiligten Radfahrer unter Alkoholeinfluss. Die Anzahl der Radunfälle blieb zu den Vorjahren absolut vergleichbar, denn in 2018 waren es 25 Radfahrernfälle, in 2017 genau 27 Unfälle. In den Vorjahren waren es mit Rad bzw. Pedelec 16, 14, 17, 23 bzw. 17 sowie 27 Unfälle. Bei uns in Rottweil können keine Fallsteigerungen von Unfällen mit RadfahrerInnen festgestellt werden.

In 2020 wurden 6 Unfälle mit Beteiligung von FußgängerInnen erfasst. Ein Unfall mit schwerem, 4 Unfälle mit leichtem Personenschaden. Bei einem Unfall wurde die Ursache dem Fußgänger zugeordnet. In 2019 waren es 17 Unfälle mit Beteiligung von FußgängerInnen, davon 2 mit schwerem Personenschaden und 9 mit leichtem Personenschaden. Genau 3 dieser Unfälle wurden von den Fußgängern verursacht. In 2018 gab 12 Fußgängerunfälle (VJ 8, 13, 11,15, 13 und 6) und es kamen in Rottweil hierbei auch 12 Personen zu Schaden. Die Anzahl der Fußgängerunfälle ging gerade im Vergleich zu 2019 zurück, wobei hier könnte die geringere Corona bedingte Verkehrsdichte ebenso ursächlich sein.

Überaus erfreulich war bereits 2017 das absolute Rekordtief bei den Schulwegunfällen, auch in absoluter Anzahl, da sich in 2017 kein einziger Schulwegunfall ereignet hat. In 2018 gab es auch nur einen Unfall, bei dem aber niemand zu Schaden kam (Ausparkunfall In der Steig).

In 2020 wurden nun ebenso keine weiteren Schulwegunfälle erfasst. In 2019 wurden lediglich 2 Unfälle und auch nur mit leichtem Personenschaden gezählt. Die Schulwegunfälle sind weiter auf einem absoluten Tiefstand. Und dies, obwohl Rottweil Schulstadt ist und tausende SchülerInnen hier nach Rottweil ein- und auspendeln. Dies bedeutet, dass die Verkehrssicherheitsarbeit aller hier Beteiligten (Kreisverkehrswacht, Schulen, Elternbeiräte, Polizeipräsidium und Polizeirevier sowie der Stadt Rottweil) offensichtlich und erfreulicherweise nicht ergebnislos bleibt.

Wenn es nun ein Resümee zu ziehen gilt, dann ist festzustellen, dass die Gesamtzahl der Unfälle besonders in 2020 deutlich zurück ging. Hier lässt sich natürlich ein Zusammenhang mit dem Pandemie bedingten Verkehrsrückgang vermuten. Dennoch sind auch die Zahlen mit Blick auch auf 2019 nicht besorgniserregend, denn zum einen sind es individuelle Unfallursachen, die zu Unfällen führten und gleichsam sind weiter sehr positive Trends in den absoluten Zahlen gut erkennbar.

Die Gesamtdaten des Präsidiums Konstanz können Sie einsehen unter:

<https://ppkonstanz.polizei-bw.de/statistiken/>

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

Seit 26 Jahren genau führt die Stadt Rottweil eigene mobile Geschwindigkeitsmessungen durch. Seit Sommer 2020 haben wir unsere städtische Verkehrsüberwachung deutlich ausgebaut. Die geschah in Form des sog. Enforcement-Trailers, dem mobilen Blitzanhänger. Vgl. hierzu Nr. 7.

Die mobilen Messungen im Kraftfahrzeug müssen und wollen wir komprimierter darstellen. Der Wechsel zum Leivtec-Verfahren machte uns bei der statistischen Aufbereitung Schwierigkeiten, da nicht alle Fakten abgerufen werden konnten. Zwischenzeitlich ist Leivtec bei uns nicht mehr im Einsatz, auch weil die Gerichtsverwertbarkeit der Daten überaus problematisch ist.

Für das Jahr 2020 sehen Sie unsere Zusammenstellung in **Anlage 1** aufgeführt. In 2018 konnten wir noch 36 Messtage realisieren, in 2020 haben wir nur noch 25 Messtage ermöglichen können. So waren durch die Pandemiebestimmungen viele terminierte vor Ort Messungen nicht mehr möglich. So spiegelt sich diese geringere Anzahl an Messtagen und das deutlich geringere Verkehrsaufkommen in allen genannten Zahlen (wie Anzahl Fahrverstöße, Bußgelder u.s.w.) natürlich auch wider.

Im Rahmen dieser mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen wurden in 2018 genau 3.340 Fahrzeuglenker (Vorjahre 4.784, 4.678, 5.051, 4.792 sowie 5.212) beanstandet. Im Jahr 2020 waren es noch 1.234 Verstöße, davon wurden über 91% mit Verwarnungsgeldern (Verwarnungsgelder umfassen Geschwindigkeitsverstöße bis 20 km/h und bis zu 35,-€) belegt und knapp 9 % erhielten einen Bußgeldbescheid. Auch in diesem Jahr brachten wir bei der Auswahl der Messtellen unsere Erfahrungen mit ein, aber auch Hinweise der Polizei oder Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern wurden wieder berücksichtigt. Es wurde in den Geschwindigkeitsbereichen 80, 70, 50, 30, 20 km/h überwacht.

Die einzelnen Ergebnisse sind in Anlage 1 aufgeführt. Hier sehen Sie Datum, Uhrzeit und den überwachten Straßenzug. Genauere Tendenzen sind in den Pandemiezeiten nicht oder nur schwer aus zu machen, zu viel hat sich im Individualverkehr in der Verkehrsbelastung, an den Fahrzeiten u.a.m. verändert. Wir können lediglich ganz grob bei den 25.000 gemessenen Fahrzeugen und den nur 783 Verstößen in 2020 eine Einschätzung abgeben, nämlich die, dass die Quote der Verstöße mit ca. 3% (angepasst wegen LEIVTEC), auch und gerade im Hinblick auf die Gegenüberstellung der Verwarnungsgelder zu den Bußgeldern mit nur 9% sicherlich gut ist.

Hinzu kommt immer, ob mobile Messungen oder mit dem auch Enforcement-Trailer, dass die modernen Kommunikationsmedien aktuelle Warnungen in Echtzeit für die KraftfahrerInnen vor den Messstellen immer einfacher gestalten. Und so sind bei weitem nicht alle Messergebnisse repräsentativ, insbesondere bei Messungen in sehr niedrigen Geschwindigkeitsbereichen (Erkennbarkeit Messfahrzeug), ergänzt oft in Kombination mit den sehr geringen Fahrzeugzahlen.

Wenn wir alle Buß- und Verwarnungsgelder der mobilen Messungen zusammenrechnen, konnten wir im Jahr 2020 knapp 27.000,- € einnehmen. In 2018 konnten wir noch ca. 71.000 € der Stadtkasse zuführen. Für die vereinbarten Messtage (mit Auswertungen) mussten wir eine Vergütung in Höhe von 8.000,- € (Vorjahre ca. 15- bis 20.000,- €) entrichten.

Ergänzend veranlasste das Polizeipräsidium Konstanz/Revier Rottweil auch 2020 wieder eigene Geschwindigkeitsmessungen, meist mit der sog. Laser-Pistole. Die Bundesstraßen um Rottweil gelegen 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 zu den Vorjahren sind die Beanstandungsquoten weiter überaus niedrig, wobei gleichsam hunderttausende von Fahrzeugen überwacht wurden.

Die Beanstandungsquoten liegen weiter im äußerst niederen Promillebereich. Auch herrschte in den Ortsdurchfahrten pandemiebedingt deutlich weniger Verkehr vor. Zu schnell waren in 2020 nur 197 (VJ 347) KraftfahrerInnen – ein vergleichbar verschwindend kleiner Promillebereich (0,01 %) im Verhältnis zu den Gesamtzahlen mit über 1,6 Mio. (2017: 2,4 Mio.) gemessenen Fahrzeugen. Die Buß- und Verwarnungsgelder betrugen 4.420,- € (VJ 8.420,- €, 15.715,-€, 16.650,-€, 6.290,-€). Die Betriebskosten

(Auswertungen, Eichtermine, Material- und Wartungs-kosten) betragen 4.200,--€. Die genannten Zahlen bestätigen den präventiven und verkehrs-erzieherischen Ansatz mehr als überzeugend. Die geringen Beanstandungszahlen lassen auf die gute Erkennbarkeit der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und somit deren präventive Verkehrsfunktion rückschließen. Es musste kein einziges Fahrverbot ausgesprochen werden.

Die Verwarnungsgelder umfassen Geschwindigkeitsverstöße von bis 20 km/h und bis zu 35,--€.

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

Wiederum haben wir auch im Jahr 2019 und 2020 die drei mobilen Geschwindigkeitsanzeigesysteme schnell und flexibel im gesamten Stadtgebiet eingesetzt. Wir hatten sie an vielen verschiedenen Einsatzorten im Einsatz. Seit 2018 ist ein drittes Gerät im Einsatz, welches unsere Anstrengungen – auch im Hinblick auf die Verkehrserziehung – verstärkt. Die Ortsteile Gölldorf und Zepfenhan haben bereits seit 2016 eigene Anzeigesysteme im Einsatz.

5. Lärmdisplay in der Hochbrücktorstraße:

Auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Vorlage 118/2019) wurde ein Lärm-dsisplaygerät erworben, welches in der Hochbrücktorstraße (Tempo 20-Zone) auch in 2020 installiert war. Hier wurden von Mai bis Oktober 2020 über 1,05 Mio. Fahrzeuge registriert, wovon 0,2 % zu laut waren. Bei dieser schon sehr geringen Anzahl von zu lauten Fahrzeugen muss berücksichtigt werden, dass Einsatzfahrzeuge von Rettungskräften und Polizei (mit Martinshorn) natürlich zu den 0,2 % hinzuzählen und erlaubterweise zu laut sein dürfen.

6. Unfallsschwerpunkte/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 Unfallhäufungs-stelle (gemäß Polizeistatistik), wenn sich an einem Straßenabschnitt in einem Jahr mindestens fünf Unfälle oder in drei Jahren mindestens fünf Unfälle mit Personenschäden bzw. mindestens drei Unfälle mit schweren Personenschäden (auch tödliche Unfälle) ereignet haben.

Mehr als erfreulich ist nun, dass es seit dem Jahr 2018 keinen einzigen Unfallschwerpunkt mehr in Rottweil gibt, also auch nicht für die die Jahre 2019 und nicht für das Jahr 2020. Nach meinen Recherchen gab es diese Situation in Stadt Rottweil noch nicht. Und es gibt sicher ganz wenige Verkehrsbehörden, die ein vergleichbares Ergebnis vorlegen können. In 2015 hatten wir noch 3 Unfallschwerpunkte in 2016 waren es 4 Häufungsstellen. So haben wir weiter zurückliegend für das Jahr 1998 recherchiert. Hier gab es in Rottweil noch 10 Unfallhäufungsstellen. Diese neuen und überaus erfreulichen Ergebnisse sind sicherlich nicht zufällig entstanden.

Erfreulich ist auch, dass aktuell mit einer dringend notwendigen baulichen Veränderung reagiert wird, nämlich an der Einmündung B 27/B14, Hornbach. Der aktuelle Umbau zum Kreisverkehrs-platz ist zwingend erforderlich, hatten sich in der näheren Vergangenheit immer noch Unfälle ereignet. So waren es noch vor wenigen Jahren sogar 5 Unfälle in 2014 und auch 5 Unfälle in 2015.

7. Enforcement-Trailer/Blitzanhänger (siehe Anlage 3):

Seit Sommer 2020 haben wir unsere städtische Verkehrsüberwachung deutlich ausgebaut. Dies geschah in Form des sog. Enforcement-Trailers, dem mobilen Blitzanhänger. Ein erster Bericht zu diesem neuen und innovativen Gerät wurde Ihnen im UBV am 24.02.2021 mit der SV 026/2021 vorgelegt. Gerne will ich heute schon die aktuellen Ergebnisse auch für dieses Jahr aufzeigen. Natürlich sind auch in 2021 Pandemie bedingt deutlich weniger Verkehrsteilnehmer auf den Straßen unterwegs.

Wir hatten die Jahreseinnahmen in der Vorlage 180/2019 des Trailers auf 200.000,-- € prognostiziert und dies zeitlich vor der Pandemie und vor der überraschenden Erkenntnis, dass der im April 2020 neue bundeseinheitliche Bußgeldkatalog, der in den unteren Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu

20 km/h innerorts eine Verdopplung (von 15,-€ auf 30, €, von 25,-€ auf 50,-€ und von 35,-€ auf 70,-€!) der Verwarnungsgelder vorsah, nur kurze später wegen eines juristischen Formfehlers wieder zurückgenommen werden musste.

(Anm: Dieser neue Bußgeldkatalog soll im November 2021 in Kraft treten).

Wenn wir diese zwei wichtigen Aspekte berücksichtigen, dann sind die Einnahmen, die wir bis dato in 2021 mit über 114.000,-€ veranschlagen konnten, durchaus innerhalb der o.g. prognostizierten Zielvorgaben. Wir haben die konkreten Messpunkte für Sie in der Anlage 3 zusammengefasst. Bis September mussten in 2021 genau 33 Fahrverbote ausgesprochen werden.

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

Anlage 3: Enforcement-Trailer