

Abteilung 2.3 - Straßenverkehrsbehörde und Feuerwehr  
Sachbearbeiter(in): Doster, Dominik  
24.06.2024

**Beratungsfolge****Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)

03.07.2024

**Verkehrsbericht 2023 zur Verkehrsüberwachung und Unfalllage in Rottweil****Beschlussvorschlag:**

Die Mitglieder des Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschusses nehmen die Berichte zur Kenntnis und empfehlen die Fortführung der Verkehrsüberwachung auf den Grundlagen und Erkenntnissen des Jahres 2023 für das Stadtgebiet und die Teilorte von Rottweil.

**Begründung:****1. Allgemeines**

Im Rahmen dieses Verkehrsberichtes möchten wir Sie über die Unfalllage- und die Verkehrsüberwachung in Rottweil mit dem Blick auf das Jahr 2023 informieren.

Nach den zuletzt von Lockdowns geprägten Jahren, verbunden mit einem stark reduzierten Verkehrsaufkommen, ist in 2023 wieder ein Anstieg des Verkehrsaufkommens, sowohl in Rottweil, als auch bundesweit zu beobachten.

Zunächst nun aber 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.

Seit Jahren bestand der Trend, dass die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland stark rückläufig war. Nachdem etwas stärkeren Anstieg im Jahr 2022, stieg diese Zahl auch im Jahr 2023 um 1,04 Prozent an. Ebenso wurde der zunächst positive jahrelange Abwärtstrend bei den verletzten Personen bereits in 2022 unterbrochen und in 2023 stieg diese Zahl weiter um 0,7 Prozent an. Dennoch sind diese Anstiege in 2023 deutlich geringer als im Vorjahr und der langfristige Trend bleibt positiv. Die Gründe für den zweijährigen Anstieg sind sicherlich mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen nach dem Corona-Lockdown zu begründen. Für die positive langfristige Entwicklung sind die Gründe vielfältig: Neben vielen rechtlichen Regelungen (Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen, Helm-, Gurt- sowie Kindersitzpflicht, geänderte Blutalkoholkonzentration) spielen verbesserte Fahrzeugtechnik und straßenbauliche Maßnahmen eine große Rolle.

Nach einem pandemiebedingten Rückgang in den beiden Vorjahren ist 2022 die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder wieder gestiegen. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, kamen im Jahr 2022 rund 25 800 Kinder unter 15 Jahren bei Unfällen im Straßenverkehr zu Schaden, das waren 16 % mehr als im von Maßnahmen gegen die Covid-19-Pandemie geprägten Vorjahr. Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 ging die Zahl allerdings um 8 % zurück. Insgesamt lebten Ende 2022 gut 11,9 Millionen Kinder unter 15 Jahren in Deutschland. Die Zahl der getöteten Kinder stieg 2022 gegenüber dem Jahr 2021 von 49 auf 51. Im Jahr 2023 sank nun die Anzahl auf 44 getötete Kinder bundesweit. In 2019 (also vor-Corona) sind noch 55 Kinder an Verkehrsunfällen verstorben. Auch hier eine kurze Rückschau: Die Zahl der getöteten Kinder im Straßenverkehr war 1978 mit 1 449 getöteten Kindern 33-Mal so hoch wie im Jahr 2023 mit 44 Kindern. Dies sind beeindruckende Zahlen, insbesondere wenn man noch die Zunahme der Verkehrsdichte in den letzten Jahrzehnten hinzurechnet. Gleichwohl verkennen wir nicht die große Tragik, wenn ein Mensch im Straßenverkehr zu Tode kommt.

Langfristige Trends der Zahlen zeigen dennoch eine sehr erfreuliche Entwicklung auf. Viele Erziehungsmaßnahmen für die Kinder im Straßenverkehr sowie Sicherheitstechnologien in den Fahrzeugen tragen sicherlich dazu bei. Aber auch die stetigen Verbesserungen in der Verkehrsführung, den Beschilderungen (Reflexion) und damit der Vermeidung von Gefahrenstellen gestalten den öffentlichen Verkehrsraum sicherer. Schauen wir zurück: Die Zahl der verunglückten Kinder ist in den letzten drei Jahrzehnten deutlich geringer geworden: Im Jahr 1978 dem Jahr, für das erstmals Zahlen für Gesamtdeutschland vorlagen, verunglückten 72 129 Kinder, das waren 2,7 Mal so viele wie im Jahr 2023.

Nach weiteren Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes nahm die Polizei 2023 bundesweit insgesamt ca. 2,5 Millionen Verkehrsunfälle auf. Im vergangenen Jahr gab es rund 4,4 % mehr Verkehrsunfälle als noch 2022. Bei knapp 2,2 Millionen Unfällen blieb es bei einem Sachschaden, bei rund 290 000 Verkehrsunfällen hingegen wurden Menschen verletzt oder getötet.

So sind 2.788 Menschen im Jahr 2023 bei Verkehrsunfällen bundesweit verstorben. 2022 lag diese Zahl noch bei 2.776. Die Zahl der Verletzten stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozent auf 361.134. Nachdem 2021 die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten in 2021 auf den tiefsten Stand seit mehr als 60 Jahren sank, ist sie in 2022 und 2023 wieder leicht angestiegen. Im Jahr 2019 starben in Deutschland noch 3.046 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr.

In 2021 verstarben 43 Prozent der Verkehrstoten mit dem Pkw, das sind 1.183 Personen. Genau 546 Menschen verunglückten in 2023 mit Motorrädern und -rollern tödlich (20 Prozent aller Verkehrstoten), 444 verstarben mit dem Fahrrad und 432 Personen verstarben als sie zu Fuß unterwegs (jeweils rund 16 Prozent) waren.

Gegenüber 2022 ist die Zahl der Verkehrstoten insbesondere bei Pkw-Insassen mit 0,8 Prozent minimal zurückgegangen. Nominal stieg die Zahl der Verkehrstoten von 2.717 auf 2.756 an. Die Anzahl von Menschen, die auf einem Fahrrad ums Leben kamen sank von um 6,3 Prozent. Insgesamt bleibt die Zahl der Verkehrstoten aber weiter auf einem niedrigen Niveau.

Gerne fügen wir eine weitere Zahl als absoluten Vergleich hinzu. Allein im Jahr 2007, also vor 16 Jahre, gab es noch fast 5.000 getötete Personen die in Deutschland Opfer im Straßenverkehr wurden. Diese Anzahl der Verkehrstoten wurde nun in 2023 fast halbiert.

Auch zeigt ein historischer Vergleich auf, dass der Unfalltotehöchststand im Jahr 1970, in welchem bei (nur) 15,1 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen (davon 13,9 Mio. Pkw; heute über 49,1 Mio. zugelassene Pkw bei ca. 69,1 Mio. Kraftfahrzeugen insgesamt) fast 20.000 Verkehrstote beklagt werden mussten, einem heute schier unrealistisch erscheint. Es hat sich also viel getan in Sachen Unfallprävention bei Schwerstunfällen.

Im Jahr 2023 sind dennoch auch in Baden-Württemberg etwas mehr Personen im Straßenverkehr zu Schaden gekommen. Mit 330 Verkehrstoten in 2020 haben wir in unserem Bundesland den niedrigsten Wert seit der Einführung der amtlichen Unfallstatistik im Jahr 1953 erreicht. Im Jahr 2023 verstarben 369 Menschen im Straßenverkehr, was einem Anstieg von 5,4 % zu 2022 entspricht.

Nun kommen wir kurz zu den Unfallursachen in Baden-Württemberg im Allgemeinen. Bei den Arten der Verkehrsbeteiligung sind wenige Auffälligkeiten zu beobachten. Bei den Radfahrer/-innen sind im Jahr 2023 insgesamt 8.147 Unfälle zu verzeichnen, was ein Rückgang von rund 5 Prozent zum Vorjahr bedeutet. Im Jahr 2023 wurden 62 Radfahrer/-innen getötet (2022: 75). Dies ist ein bemerkenswerter Rückgang. Dieser ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die getöteten Elektrofahrradfahrer/-innen sich von 49 in 2022 auf 27 in 2023 deutlich reduziert haben.

Die Haupttodesursache ist bei den Kraftfahrer/-innen weiterhin mit 41 Prozent aller Verkehrstoten eine überhöhte Geschwindigkeit. Insgesamt verloren im Jahr 2023 in Baden-Württemberg 152 Menschen ihr Leben, weil Verkehrsteilnehmer/-innen zu schnell unterwegs waren. Fehlende Verkehrstüchtigkeit, insbesondere in Folge von Alkohol- oder Drogenkonsum zählte auch im Jahr 2023 ebenso weiter zu den Hauptunfallursachen für tödliche Verkehrsunfälle auf den Straßen Baden-Württembergs. Die Zahl der Alkohol- und Drogenunfälle blieb 2023 im Vorjahresvergleich konstant. Ganze 35 Menschen kamen bei Unfällen, bei denen der Verursacher unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stand, ums Leben (2021: 31). Und auch Ablenkung war 2023 bei jedem achten tödlichen Verkehrsunfall unfallursächlich. 2021 war noch jeder fünfte tödliche Verkehrsunfall auf Ablenkung zurückzuführen. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert eben immer eine ungeteilte Aufmerksamkeit. Weiterhin hatte jeder dritte der getöteten gurtpflichtigen Fahrzeugnutzenden den Sicherheitsgurt zum Unfallzeitpunkt nicht angelegt. Getötete Radfahrer/-innen trugen in 60 Prozent der Fälle keinen Fahrradhelm.

Nun zur Situation im Landkreis Rottweil. Im Jahr 2023 sind vier Personen, in 2022 insgesamt sechs Personen an den Folgen eines Verkehrsunfalles verstorben. In 2021 waren es sieben Personen. Zum Vergleich waren es in den Jahren 2014 genau zehn und im Jahr 2015 sind noch 12 Personen dem Straßenverkehr zum Opfer gefallen. Diese Zahlen sind insgesamt weiter sehr gering und weiterhin rückläufig. Es lässt sich eine weiter niedere Tendenz ablesen, auch wenn eine solche Formulierung zu tödlichen Unfällen sicher nicht passend ist. Ein Vergleich mit 2001 zeigt deutlich, dass wir von den 24 verstorbenen Verkehrsteilnehmer/-innen im Jahr 2001 aber weit entfernt sind.

Auf Gemarkung der Stadt Rottweil (mit Bundesstraßen und BAB 81) gab es im Jahr 2023 keinen Verkehrstoten zu beklagen. Im Jahr 2022 verstarb eine Person. Die Person war aufgrund individuellen Fehlverhaltens auf ein Hindernis (Baum) aufgefahren. In den Jahren 2019 und 2020 gab es ebenfalls jeweils einen tödlich verunfallten Verkehrsteilnehmer, auch damals aufgrund von individuellen Fehlverhaltens.

In 2023 ereigneten sich im Stadtgebiet Rottweil (mit Teilorten, ohne BAB 81) insgesamt genau wie im Jahr 2022, 344 Unfälle (VJ 269, 271, 361, 334, 349, 318, 336, 303, 329, 316).

Insgesamt haben sich aktuell in 2023 exakt 91 Personen (VJ: 67, 59, 54, 71, 79, 72, 85, 103, 91, 67 und 88 Personen) leicht und nur wiederum 12 Personen (VJ: 9, 7, 23, 13, 14, 24, 18, 22, 19, 19, 20, 20 Personen) schwer verletzt.

Genau 19 Verkehrsunfälle in 2023 erfolgten unter Beteiligung von Radfahrer/-innen. Hierbei wurden 13 der 19 Unfälle von den Radfahrern selbst verursacht. Insgesamt wurde ein Radfahrer schwer und 16 Radfahrer/-innen leicht verletzt. Zwei der beteiligten Radfahrer standen unter dem Einfluss alkoholischer Getränke. Exakt sechs Radfahrer/-innen fuhren mit einer nicht angepassten Geschwindigkeit. Ein tödlicher Unfall ereignete sich nicht.

In 2023 wurden 16 Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger/-innen erfasst. In dem Zusammenhang ereigneten sich drei Unfälle mit schwerem, 12 Unfälle mit leichtem Personenschaden. In 2022 gab es acht Fußgängerunfälle (VJ , 6, 17, 12, 8, 13, 11, 15, 13 und 6) und es kamen in Rottweil hierbei acht Personen zu Schaden, zwei Personen wurden schwerverletzt und sechs leichtverletzt. Die Anzahl der Fußgängerunfälle ging gerade im Vergleich zu 2022 nach oben und auch im Vergleich zu den anderen Vorjahren ist der Wert überraschend gestiegen.

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 nur einen Unfall, bei dem aber niemand zu Schaden kam (Ausparkunfall).

In 2019 wurden lediglich zwei Unfälle und auch nur mit leichtem Personenschaden gezählt.

In 2020 wurden ebenso keine weiteren Schulwegunfälle erfasst. In 2021 ereignete sich ein Schulwegunfall. In 2022 kam es zu vier Unfällen, jedoch auch hier kein einziger mit schwerem Personenschaden. Im vergangenen Jahr ereigneten sich zwei Schulwegunfälle auf

Fußgängerüberwegen, ein Schüler wurde dabei leichtverletzt, eine Schülerin wurde leider schwerer verletzt. Die Schulwegunfälle bleiben auf einem weiter überaus niedrigen Niveau.

Und dies, obwohl Rottweil Schulstadt ist und tausende Schüler/-innen 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 in 2023 sowohl bundesweit, als auch landesweit angestiegen ist, jedoch in Rottweil konstant nieder blieb. Der Anstieg bundes- und landesweite Anstieg ist eher moderat. Meist waren es individuelle Unfallursachen, die zu Unfällen führten und gleichsam sind weiter viele positive Trends in den absoluten Zahlen gut ablesbar.

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 30 Jahren genau führt die Stadt Rottweil eigene mobile Geschwindigkeitsmessungen durch. Seit Sommer 2020 haben wir unsere städtische Verkehrsüberwachung deutlich ausgebaut. Dies geschah in Form des sog. Enforcement-Trailers, dem mobilen Blitzanhänger, der mittlerweile im Stadtgebiet von Rottweil mit Teilorten im Einsatz ist. (Vgl. hierzu Nr. 7).

Für das Jahr 2023 sehen Sie anbei unsere Zusammenstellung **in Anlage 1** aufgeführt. In 2023 konnten wir 29 Messtage realisieren, dies war während der Corona-Pandemie nicht in der Häufigkeit möglich.

Im Rahmen dieser mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen wurden in 2023 genau 1.481 Fahrzeuglenker (Vorjahre 1.617, 1.500, 1.234, 3.340, 4.784, 4.678, 5.051, 4.792 sowie 5.212) beanstandet, davon knapp 84 Prozent mit Verwarnungsgeldern und ca. 11 Prozent erhielten einen Bußgeldbescheid. Im Jahr 2022 waren es 1.617 Verstöße, davon über 83 Prozent mit Verwarnungsgeldern und knapp 17 Prozent mit einem Bußgeldbescheid belegt.

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 und 10 km/h überwacht.

Die einzelnen Ergebnisse sind in **Anlage 1** aufgeführt. Hier sehen Sie Datum, Uhrzeit und den überwachten Straßenzug. Wir können bei den 30.204 gemessenen Fahrzeugen in 2023 und 41.000 in 2022, sowie den nur 1.481 Verstößen in 2023 und 1.617 in 2022 nur eine Einschätzung abgeben. Wir vermuten, dass die Quote der Verstöße mit ca. 4,9 Prozent in 2023 und ca. 3,9 % in 2022, mit den weiteren Lockerungen der Corona-Maßnahmen und der Zunahme der Verkehre in Verbindung stehen.

Hinzu kommt immer, ob bei mobilen Messungen oder mit dem auch Enforcement-Trailer, dass die modernen Kommunikationsmedien aktuelle Warnungen in Echtzeit für die Kraftfahrer/-innen vor den Messstellen immer einfacher gestalten. Und so sind die Messergebnisse nicht uneingeschränkt repräsentativ, insbesondere bei Messungen in sehr niedrigen Geschwindigkeitsbereichen (Erkennbarkeit des Messfahrzeugs), ergänzt oft in Kombination mit den sehr geringen Fahrzeugzahlen.

Gleichsam sorgen diese Warnmeldungen für sehr gute präventive Verkehrsarbeit, gerade auch im Radio nehmen doch alle Verkehrsteilnehmer/-innen solche Hinweise sehr engagiert wahr.

Wenn wir alle Buß- und Verwarnungsgelder der mobilen Messungen addieren, konnten wir im Jahr 2023 ca. 60.527,- € an Geldern einnehmen. In 2022 konnten wir ca. 68.500 € der Stadtkasse zuführen. Für die vereinbarten Messtage (mit Auswertungen) mussten wir eine Vergütung in Höhe von ca. 15.000 € (Vorjahre ca. 8 - bis 20.000,- €) entrichten.

Ergänzend veranlasste das Polizeipräsidium Konstanz/Revier Rottweil auch in den vergangenen zwei Jahren wieder eigene Geschwindigkeitsmessungen, meist mit der sog. Laser-Pistole. Die Bundesstraßen um Rottweil gelegen bilden hierbei einen Überwachungsschwerpunkt.

### **3. Stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen in Neukirch und Hausen (siehe Anlage 2)**

Die stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen, 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 niedrig, wobei gleichsam hunderttausende von Fahrzeugen überwacht wurden, unterscheiden sich aber erstmals in 2023 in den beiden Ortsteilen.

Die Buß- und Verwarnungsgelder betragen 86.430,-- € in 2023 (VJ 6.045,--€, 3.545,--€, 4.420,--€, 8.420,- €, 15.715,-€,16.650,-€, 6.290,-€). Diese Differenz ist mit der im Rahmen der Lärmkartierung (Tempo 30) abgesenkten Geschwindigkeit Bereich der Ortsdurchfahrt in Neukirch zu begründen. Die Zahlen in Neukirch sind deshalb weitaus höher als in den Vorjahren. In Hausen verbleiben die Zahlen allerdings auf Vorjahresniveau. Die Betriebskosten (Auswertungen, Eichtermine, Material- und Wartungs-kosten) betragen 10.650,--€ in 2023. Es mussten in 2023 fünf Fahrverbote ausgesprochen werden. Die Verwarnungsgelder umfassen Geschwindigkeitsverstöße von bis 15 km/h und bis zu 50,--€.

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

Wiederum haben wir auch im Jahr 2023 die drei mobilen Geschwindigkeitsanzeigesysteme schnell und flexibel im gesamten Stadtgebiet eingesetzt. Wir hatten die Geräte an vielen verschiedenen Einsatzorten im Einsatz. Seit 2018 ist ein drittes Gerät in Betrieb, 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 Lärmdisplaygerät erworben, welches in der Hochbrücktorstraße (Tempo 20-Zone) auch in 2023 installiert war. Die Auswertungen zeigen extremst niedrige Werte.

### **6. 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 oder in drei Jahren mindestens fünf Unfälle mit Personenschäden bzw. mindestens drei Unfälle mit schweren Personenschäden (auch tödliche Unfälle) ereignet haben.

Erfreulicherweise haben wir in 2023 nur noch eine Unfallhäufungsstelle, während zwei vorherige weggefallen sind. Keine Unfallhäufungsstellen mehr sind die Körnerstraße/Lorenz-Bock-Straße sowie die Einmündung der L423 auf die B27 (Seehof).

Außerorts, im Bereich der Einmündung der L423 auf die B27 (Seehof) wurde in 2022 eine Stoppstelle eingerichtet, was die Verkehrssicherheit offensichtlich ebenso verbessert hat. So ist auch diese Unfallhäufungsstelle weggefallen.

Auf der noch verbleibenden Unfallhäufungsstelle bei Neufra, ebenso außerorts, im Bereich K5545 und B14 ereigneten sich in 2023 genau fünf Unfälle während in 2022 noch 7 Unfälle passiert sind. Davon gab es vier leichtverletzte Personen. Die Geschwindigkeit ist bereits auf 80 km/h reduziert, eine gesonderte Warnbeschilderung vorhanden. Die Unfallursachen sind jedoch vielschichtig, sie reichen von Fehlern beim Abbiegen, über Vorfahrtsfehler bis hin zu ungenügendem Sicherheitsabstand. Wir werden hier gemeinsam mit der Polizei gemeinsam weiter wachsam sein. Im Einmündungsbereich wurden im Rahmen einer Verkehrsschau, Änderungen bereits festgelegt. Durch diese Änderungen der Markierungen sollen sich die Sichtbeziehungen sowie die Spurführung verbessert werden. Ergänzend wurde bereits die Warnbeschilderung in dem Einmündungsbereich aufgestellt.

## **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. Zudem haben wir Ihnen bei dem letzten Verkehrsbericht schon einige Ergebnisse zum Blitzanhänger vorgetragen. Nun zeigen wir die aktuellen Ergebnisse für die Jahre 2021 und 2022 auf.

Wir hatten die Jahreseinnahmen des Trailers in der Vorlage Nr. 180 aus dem Jahr 2019 auf 200.000,-- € prognostiziert. Im Jahr 2023 konnten wir ca. 300.000,-- € an Geldern einnehmen. In 2022 konnten wir mit 268.900,-- € die Prognosen deutlich schlagen, lagen jedoch noch niedriger als im Jahr 2023. Der vom Gemeinderat im Haushalt 2024 bereits 2. zusätzliche Blitzanhänger ist bereits beauftragt.

### **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