

Fachbereich 2 - Bürgeramt, Ordnungs- und Schulverwaltung  
Sachbearbeiter(in): Bernd Pfaff, Fachbereichsleiter  
26.04.2012

**Beratungsfolge****Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)

09.05.2012

**Verkehrsbericht 2011****Beschlussvorschlag:**

Die Mitglieder des Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschusses nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen die Fortführung der Verkehrsüberwachung für 2012 auf den Grundlagen und Erkenntnissen des Jahres 2011 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 2011 ermöglichen. Neben den lokalen Berichten und Erkenntnissen zum Verkehrsgeschehen ist sicher auch wieder ein Blick über das nationale Verkehrsgeschehen interessant. So sind es vor allem die Unfallzahlen und Umweltaspekte, die derzeit beim Thema Verkehr in der Diskussion stehen.

In Deutschland hat sich die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge erneut erhöht. Zu den 50,2 Mio. Fahrzeugen in 2010 sind aktuell nun 50,9 Mio. Fahrzeuge zugelassen – und dies bei einer Bevölkerungsgröße von circa 82 Mio. Bundesbürgern. Im Jahr 2006 waren es noch 48,4 Mio. Kraftfahrzeuge.

Leider müssen wir uns im Jahr 2011 von einem guten und schon fast gewohnten Trend verabschieden. Erstmals seit 20 Jahren ist die Anzahl der Verkehrstoten wieder angestiegen. Im Jahr 2010 verunfallten 3.648 (Vorjahr 4.154) Personen tödlich. Im Jahr 2011 starben 4.002 Personen im Straßenverkehr, also 354 oder 9,7 % Personen mehr. Bleibt die Frage nach dem Warum?

Rückblickend auf den tragischen Unfalltotenhöchststand im Jahr 1970, in welchem bei (nur) 15,1 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen über 21.000 Verkehrstote beklagt werden mussten, belegen diese Unfalltotenzahlen immer noch die gewaltigen Fortschritte und die gezielten Anstrengungen aller, wie beispielsweise von Seiten des Straßenbauverantwortlichen im Hinblick auf die Verwendung von immer verbesserten Verkehrseinrichtungen, aber auch der Kraftfahrzeugindustrie und deren Weiterentwicklungen der aktiven und passiven Kraftfahrzeugsicherheit, oder auch der Polizei und der Städte im Rahmen ihrer Verkehrsüberwachungen das Leben aller am Verkehr Beteiligten sicherer, ja im wahrsten Wortsinn lebenssicher zu machen; nicht zu vergessen, die fortgeschrittene medizinische Notfallversorgung und die zunehmende Professionalisierung aller Rettungskräfte. Hinzu kommt eine Vielzahl von gezielten Präventionsmaßnahmen, die beispielweise auch von der Kreisverkehrswacht Rottweil in Kooperation mit der Polizei angestrengt werden.

Bei geschätzten 1,3 Mio. Verkehrstoten weltweit, konkret bei 35.000 Verkehrstoten innerhalb der EU ist die Verkehrssicherheit zu Recht ein wichtiges Aufgabenfeld. Gerade dem akuten Unfalltotenanstieg müssen wir im hochtechnologisierten Deutschland schnell entgegenwirken. In 12 Bundesländern stieg die Anzahl der Getöteten, in nur vier Bundesländern fiel die Anzahl, darunter erfreulicherweise auch in Baden-Württemberg. Noch fanden wir keine offiziellen Erklärungen zum Unfalltotenanstieg, aber im Bereich der „Fun-Verkehre“ (Motorradfahrer(innen), die immer mehr zunehmen und im Bereich der Senioren(innen), die immer mobiler sind, aber eben Verletzungen häufiger erliegen, könnten Gründe vermutet werden. Ebenso war die Witterung mit ausschlaggebend, so werden milde Wintermonate, ein warmes Frühjahr und ein sommerlicher Herbst als Gründe in einigen Berichten angeführt.

Die Zahl der im Landkreis Rottweil tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer hat sich von acht auf nur drei getötete Personen erneut reduziert (ohne BAB 81, hier verstarben 5 Personen, im Vorjahr 4 Personen). Der Abwärtstrend im Landkreis hat sich erneut deutlich bestätigt. Nach wie vor sind wir von den 24 verstorbenen Verkehrsteilnehmern im Jahr 2001 weit entfernt. Es verstarben 2011 im Landkreis Rottweil nur Lenker von Personenkraftwagen. Es sind keine Fußgänger oder Radfahrer im öffentlichen Straßenverkehr (im Vorjahr verstarben zwei Fahrradfahrer) getötet worden.

Im Jahr 2011 gab es somit auch auf Rottweiler Gemarkung und in unserem Zuständigkeitsraum erfreulicherweise keine im Straßenverkehr getöteten Personen.

Die Zahl der Verunglückten senkte sich landkreisweit insgesamt auf 471 Personen (in 2010 = 540, in 2009 = 500 und 581 Personen in 2008) ab. Die Gesamtzahl der Unfälle fiel leicht auf 2.800 (2.848 in 2010, 2.554 waren es 2009, 2.771 in 2008). Die Unfälle mit Personenschäden gingen von 367 auf 358 zurück (Vorjahre: 416, 426, 401, 413 bzw. 442). Von den insgesamt 471 Verunglückten haben sich 113 (Vorjahre 129, 119 bzw. 167) schwere und schwerste Verletzungen zugezogen.

Die Feinanalyse der Polizeidirektion (PD) Rottweil belegt, dass die Unfallentwicklungen im Jahr 2011 insgesamt überaus positiv zu sehen sind. Im Vergleich (Referenz) zum Bereich des Regierungspräsidiums Freiburg haben die Unfallzahlen im Landkreis Rottweil insgesamt, wie auch die Anzahl an Personenschäden, die Anzahl an Verunglückten, auch Schwerverunfallten und Getöteten stark abgenommen. Erfreulich ist ebenso, dass die Unfallursache „Geschwindigkeit“ rückläufig war. Leider hat die sehr niedere Anzahl an Unfällen mit Alkoholeinwirkung aus dem Jahr 2010 nun in 2011 mit 86 Unfällen um 23 % zugenommen.

*Den gesamten Verkehrsbericht der PD Rottweil für 2011 können Sie unter [www.polizei-rottweil.de](http://www.polizei-rottweil.de) unter den Stichworten „Statistiken“ und dann „Verkehrssicherheitskonzeption 2012“ einsehen.*

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

Seit 17 Jahren führt die Stadt Rottweil eigene mobile Geschwindigkeitsmessungen durch. Mit 56 Messtagen (Vorjahre 54, 43 bzw. 41) haben wir unsere bereits hohe Frequenz nochmals erhöht, wobei wir in unserem Hause damit an unsere Kapazitätsgrenzen stoßen.

An 54 (Vorjahre 45, 43, 40) verschiedenen Einsatzstellen sind Messungen erfolgt. Insgesamt wurden 86.913 Fahrzeuge (Vorjahre 90.877, 79.181 bzw. 78.638) im Rahmen dieser mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen überwacht, wobei genau 4.784 (Vorjahre 4.678, 5.051) also 5,5 % beanstandet wurden. Die Beanstandungsquoten der Vorjahre lagen mit 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 wieder 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 und 30 km/h sowie in verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit) gemessen. 21 Messstellen sind in den sogenannten Zone-30- bzw. 30 km/h-Bereichen sowie 21 in den 50 km/h-Bereichen eingerichtet worden. Allein in diesen 30-km/h-Geschwindigkeitsbereichen mit erfahrungsgemäß geringerer Verkehrsbelastung wurden insgesamt 12.462 Fahrzeuge (Vorjahre 12.670, 10.877 Fahrzeuge) gemessen, davon wurden 2.054 (Vorjahre 1.867, 1.979) beanstandet. Die Beanstandungsquote von 16,48 % (Vorjahre 14,74 %, 18,19 %, 17,82 %, 10,7 % bzw. 18,8 %) liegt gering über dem Niveau der Vorjahre.

In den vergangenen Jahren haben wir als besonders auffällige Werte diejenigen Straßenzüge ausgewiesen, die eine Beanstandungsquote von mehr als 20 % aufgezeigt haben. Somit sind dies für 2011 die Imster Straße mit 21,47 %, aber auch die Fichtenstraße mit 20,48 %, die Steig mit 23,38 %, das Neckartal mit 21,26 % und auch die Zimmerner Straße mit 21,52 %.

Weshalb genau diese Straßen verkehrsauffälliger sind, hat mehrere Ursachen. Oft sind es auffallend schwach oder nur einseitig bebaute Straßenzüge, wie beispielsweise entlang der Imster Straße. Auch die Park- bzw. Parkplatzsuchverkehrsdichte spielt eine bedeutende Rolle. Parkplatzsuchende Verkehrsteilnehmer verlangsamen den Verkehr erheblich. Ansonsten zeichnen sich die genannten Straßenzüge durch eine verhältnismäßig eher geringe Verkehrsbelastung in Beziehung zu dem breiten wie auch meist geradlinigen und somit vermeintlich übersichtlichen Straßenausbau aus. Manches Verkehrsverhalten ist einer steilen Topografie geschuldet, wie beispielsweise in der Steigstraße.

Die Verkehre in der Hochbrücktorstraße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20 km/h) wurden baustellenbedingt erstmalig im November 2011 überwacht. Dieser landesweite Modellversuch, der das Hauptstraßenkreuz unsignalisiert lässt und als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen ist, ist gut gestartet – gab es bisher doch nur einmal einen leichten Unfall. Die Geschwindigkeitskontrolle im November ist sicher noch nicht repräsentativ, dennoch lassen die ersten Zahlen vermuten, dass die Akzeptanz durch die Kraftfahrer über den Tag hinweg ordentlich ist. Die Heer-, Tuttlinger-, Duttonhofer- (viele Ausweichverkehre) oder auch die Schramberger Straße werden im Hinblick auf ihre Verkehrsbedeutung trotz geringerer Beanstandungszahlen weiter sehr stark überwacht werden.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass 89,07 % der Beanstandungen (Vorjahre 90,03 %, 88,3 %, 90,2 %) Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu 15 km/h betreffen. Die Überschreitungen von bis zu 20 km/h stiegen ganz leicht auf 7,34 % (Vorjahre 7,08 %, 8,0 %, 7,01 %, 7,2 %) an. Wer 21 km/h zu schnell oder schneller fuhr, wurde mit einem Bußgeld und einem Punkteeintrag belegt. Dies waren 3,59 % (Vorjahre 2,6 %, 3,6 %, 2,8 %, 3,1 %, 3,6 % und 2,9 %) der Kraftfahrer(innen). Die übrigen Verstöße erfolgten im Verwarnungsgeldbereich 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 hervorragend. So können wir feststellen, dass die Vorgaben der Ministerien bereits seit vielen Jahren in Rottweil erreicht sind. Wir hoffen, dass die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Polizei im Hinblick auf den Straßenverkehr auch nach der Polizeistrukturereform weiter so eng und konstruktiv bleibt.

Alle Buß- und Verwarnungsgelder zusammengerechnet, konnten wir im Jahr 2011 insgesamt 105.190,00 Euro (Vorjahre 97.610,00 Euro, 110.740,00 Euro, 113.095,00 Euro) der Stadtkasse zuführen. An die Firma Radarrent mussten wir für die genannten Messtage (mit Auswertungen) eine Vergütung in Höhe von 22.022,75 Euro entrichten, die Kosten für das städtische Personal bzw. der städtische Aufwand betrug 24.610,00 Euro (wie beispielsweise anteilige Personalkosten, Softwarepflege, Zustellgebühren). Die genannten Zahlen bewegen sich im Rahmen der Vorjahre.

Ergänzend veranlasste die Polizeidirektion auch 2011 wieder eigene Geschwindigkeitsmessungen, insbesondere mit der sog. Laser-Pistole. Die Bundesstraßen rund um Rottweil 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 nachhaltig zur Einhaltung der Geschwindigkeitsniveaus in den Ortsdurchfahrten Neukirch und Hausen beigetragen. Im Vergleich zum Vorjahr haben die Beanstandungsquoten das – weiter sehr niedrige – Niveau fast gehalten. Die Beanstandungsquoten liegen bei unglaublich niedrigeren 0,05 %, also in Promillebereichen.

Die Anlage in Hausen war 2011 aufgrund von Fahrbahnverdrückungen und nicht mehr vom Eichamt abgenommenen Messschleifen sowie anderer technischer Probleme außer Betrieb zu nehmen. Sie ist aber seit 2012 nun wieder betriebsbereit. Gleichwohl entfaltet sie ihre präventive Wirkung. Zahlen können wir aber für Neukirch vorlegen. So wurden in Neukirch insgesamt 708.763 Kraftfahrzeuge überwacht. Hierbei mussten nur 354 (Vorjahre 308, 136, 142) Kraftfahrer(innen) beanstandet werden, die insgesamt Buß- und Verwarnungsgelder in Höhe von 7.050,00 Euro (Vorjahre 5.915,00 Euro, 2.600,00 Euro, 2.695,00 Euro bzw. 6.490,00 Euro) entrichten mussten. Die Betriebskosten (Auswertungen, Eichtermine, Material- und Wartungskosten sowie der Personalaufwand mit gesonderten Wartungsarbeiten in Hausen) betragen circa 14.000,00 Euro.

Die ausgewählten Anlagenstandorte folgten dem Ziel des Gemeinderates und der Straßenverkehrsbehörde, die Verkehrsüberwachung und nicht die Einnahme von Bußgeldern in den Vordergrund zu stellen. Die genannten Zahlen bestätigen diese präventive Verkehrsüberwachung in den genannten Ortsteilen überzeugend. Die unglaublich geringen Beanstandungszahlen lassen auf die gute Erkennbarkeit der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und somit deren präventive Verkehrsfunktion zurück schließen.

### **4. Mobiles Geschwindigkeitsanzeigesystem („Sie fahren ... km/h“)**

Wiederum haben wir auch in diesem Jahr das mobile Geschwindigkeitsanzeigesystem schnell und flexibel im gesamten Stadtgebiet sowie auch in den Ortsteilen eingesetzt. Wir hatten es 2011 an verschiedenen Einsatzorten im Einsatz. Neben den Auswertungen (die Anzeige ermittelt Wochentage und Uhrzeit sowie Fahrgeschwindigkeit) konnten wieder Rückschlüsse über Verkehrsdichten und sequenzielle Verkehrsbelastungen ermittelt werden. Dieses mobile Geschwindigkeitsanzeigesystem ist nach wie vor eine sehr sinnvolle Ergänzung der bisherigen Verkehrsüberwachung und wir werden dieses Gerät weiter einsetzen.

### **5. Unfallschwerpunkte/Unfallhäufungsstellen (siehe Anlage 3)**

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie wieder über die Unfallschwerpunkte in Rottweil im Zuge dieses Jahresberichtes informieren. Alle Unfallhäufungsstellen (VU = Verkehrsunfälle) auf Gemarkung Rottweil sind in der *Anlage 3, Nummern 1 – 8* aufgelistet. Ein Unfallort wird erst dann zur Unfallhäufungsstelle (gemäß Polizeistatistik), wenn sich an einem Straßenabschnitt in einem Jahr mindestens vier Unfälle, 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. Kurz noch zu den Unfalltypen. Typ 1 steht für Verlust der Fahrzeugkontrolle, Typ 2 für Abbiegeunfälle, Typ 3 für Einbiegeunfälle mit Wartepflichtigen, Typ 4 für Kollisionen mit Fußgängern, Typ 5 für Unfälle mit fahrenden oder stehendem Fahrzeug und Typ 6 für Unfälle im Längsverkehr.

Im Vergleich zum Vorjahr ist für 2011 sehr erfreulich, dass die Einmündungen Heer-/Kaiserstraße, der Bereich Oberndorfer-/Nägelesgrabenstraße, die Oberndorfer-/Burkard-/Schwarzwaldstraße wie auch die Körner-/Lorenz-Bock-Straße keine Unfallhäufungsstellen mehr sind.

Dennoch sind folgende Unfallhäufungsstellen festzustellen:

1. König-/Eisenbahn-/Dammstraße, innerorts:  
Die Linksabbieger haben keine eigene Lichtsignalphase. So kommt es zu Abbiege- und Einbiegeunfällen. Hier kann aber wenig verändert werden. Unter Umständen kann über eine ergänzende Beschilderung eine kleine Optimierung erfolgen.
2. Zufahrt CULINARA, Kreisverkehrsplatz:  
Hier handelt es sich um keine Fußgängerunfälle. Teilweise waren die Kraftfahrer alkoholisiert.
3. Nägelesgraben-/Schlachthausstraße, bei CULINARA:  
Als dramatisch zeigt sich diese Unfallhäufungsstelle. Der Fußgängerüberweg Nägelesgraben zwischen Schlachthausstraße und Edeka Culinara hat sich 2011 leider zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. Es gab 2011 vier Unfälle mit drei schwer- und zwei leichtverletzten Personen, darunter auch Kinder. Es handelt sich im Hinblick auf die Unfallschwere um den folgenschwersten Unfallschwerpunkt im Landkreis Rottweil. Nach der jüngsten gemeinsamen Verkehrsschau mit der Polizei hat die Stadt Rottweil eine zusätzliche Absperrung angebracht. Sie soll künftig verhindern, dass Radfahrer von der Schlachthausstraße kommend ohne abzusteigen und mit hoher Geschwindigkeit über den Fußgängerüberweg fahren. Dadurch waren sie in der Vergangenheit für Autofahrer nicht oder zu spät erkennbar, was mit zu den genannten Unfällen geführt hat. Um den Unfallschwerpunkt möglichst schnell zu entschärfen, haben wir auf Absperrstandardelemente zurückgegriffen. Es werden aber Änderungen im Hinblick auf die gestalterische Verträglichkeit noch vorgenommen.
4. Stadion-/Heerstraße, Kreisverkehrsplatz (KVP):  
Hier war die Fahrgeschwindigkeit oft unfallursächlich. Hinzu kommt ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, nicht nur an Kraftfahrzeugen, sondern auch an Radfahrern und Fußgängern. Neben zwei Motorradunfällen ereignete sich ein Unfall unter Alkoholeinwirkung; ebenso führten zwei Vorfahrtsverletzungen zu Unfällen.
5. Kreisverkehr (KVP) B 27/B 14, Nordumgehung, außerorts:  
Hier gibt es immer noch Probleme mit der Erkennbarkeit des KVP für die Fahrzeuglenker. Mit ergänzenden, hoch reflektierenden Baken werden wir versuchen, weitere Unfälle zu vermeiden.

Unter Umständen stehen auch größere, bauliche Veränderungen an, die zeitlich parallel zum Umbau der Einmündung Oberndorfer Straße/B 14/B 27 zum KVP (siehe Nr. 7) dann erfolgen sollen.

6. Außerorts, Saline/Hornbach, B 27/B14:  
Der Knoten ist verkehrlich nach wie vor überlastet. Der Beginn der Umbauarbeiten zum Kreisverkehrsplatz bzw. zum kreuzungsfreien Knoten könnte 2012/2013 erfolgen. Die Grundstückverhandlungen werden derzeit wieder aufgenommen.
7. Oberndorfer Straße/B 14/B 27:  
Schon 2010 hatten sich fünf Unfälle an dieser Einmündung ereignet, bei denen sich drei Personen schwer verletzt haben. Der Umbau zum Kreisverkehrsplatz wird seit 2002 eingefordert.

Auch 2012 kam es zu Unfällen, bei vier Unfällen wurden drei Personen verletzt. Der Umbau zum Kreisverkehrsplatz muss dringend erfolgen. Die Planung des KVP wurde zwischen Landratsamt und Regierungspräsidium zwischenzeitlich abgestimmt.

8. Auffädelspur B 27/B 14, Auffahrt RW-West:

Der Modellversuch, die Einmündungsbereiche an allen Auffädelspuren entlang der B 27/B 14 mit durchgezogenen Linien zunächst zu verkleinern und nur im letzten Drittel „offen“ zu lassen, zeigt gute Erfolge. Im konkreten Fall ist die Markierung nur noch sehr schlecht sichtbar, so dass diese dringend erneuert werden muss.

6. **„Sonnenbuckel“-Zufahrtsregelung:**

Die Problematik, einen Straßenzug grundsätzlich für den Durchgangsverkehr in beide Fahrtrichtungen zu sperren, gleichsam ihn aber mit Erschließungsfunktionen zu betrauen, ist ungebrochen. Die jetzige Verkehrsregelung wurde im November 2010 – im Zuge der Eröffnung des Kapuzinergebäudes – festgelegt, nämlich den Verkehr von der Waldtorstraße zum Parkplatz einfahren zu lassen und vom Stadtgraben kommend ein Durchfahrtsverbot (wie bereits früher) in die Waldtortsraße festzulegen. Diese Regelung lässt zum einen den Fußgängern auf dem Gehweg genügend Raum, ebenso kann der Parkplatz – da ohne Begegnungsverkehr – übersichtlich und gefahrlos angefahren werden. Unfälle haben sich keine ereignet, der Zu- und Abfluss zum Parkplatz funktioniert. Diese gewählte Variante erfüllt also ohne Frage für alle Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer) alle verkehrlichen Zwecke ausreichend und sicher. Allerdings stellt die Polizei bei Durchfahrtskontrollen fest, dass immer noch einige Verkehrsteilnehmer diesen Streckenabschnitt bedauerlicherweise als Abkürzungsstrecke nutzen. Dies kann auch zukünftig kaum unterbunden werden, denn verkehrsrechtlich kann kaum noch etwas optimiert werden. Die Beschilderung ist ohne Frage übersichtlich und eindeutig, so dass davon auszugehen ist, dass diese Kraftfahrer(innen) bewusst gegen die Regelungen verstoßen. Den Einbau eines Sperrpfostens halten wir aber aus haftungsrechtlichen und brandschutztechnischen Gründen für ungeeignet.

**Anlagen:**

Anlage 1 – Auswertung der mobilen Geschwindigkeitsmessungen 2011

Anlage 2 – Übersicht der stationären Anlagen

Anlage 3 – Übersicht der Unfallhäufungsstellen