

Fachbereich 4 - Bauen und Stadtentwicklung
 Sachbearbeiter(in): Mager, Rudolf; Bisinger, Horst
 23.01.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)	13.03.2024
Gemeinderat (öffentlich)	20.03.2024

Mobilitätskonzept - Verkehrsversuch 2023 Innenstadt (Abschlussbericht)

Beschlussvorschlag:

1. Der Abschlussbericht mit den Zahlen und Rückmeldungen wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegenden Messergebnisse in die weiteren Planungsprozesse zur Entwicklung der Innenstadt einfließen zu lassen. Dies gilt insbesondere für die Projekte Verlagerung ZUP an den Nägelesgraben, Umbau Friedrichsplatz zum Stadtplatz sowie Entwicklung von Radinfrastruktur.
3. Nach der Umsetzung der flankierenden Maßnahmen im Bereich Mobilität soll die Umsetzung des Verkehrsversuch in seiner zweiten Fassung erneut geprüft werden.
4. Die Durchfahrt Parkplatz Kapuziner in Richtung Stadtgraben bleibt dauerhaft gesperrt. Hier sollen zwei versenkbare Poller eingebaut werden, die als Test für weitere mögliche Stellen dienen sollen. Der Sperrvermerk wird hiermit aufgehoben.

Vorgang:

- 20.11.2019** **Vorlage 182/2019**
Mobilitätskonzept Rottweil; Ergebnisse Verkehrszählung, Parkraumerfassung, Parkhaus Zentrum, Parkleitsystem, Radverkehrskonzept
1. Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der vorliegenden „Verkehrsbefragung“ zur Kenntnis, die hieraus gewonnene Schlussfolgerung, dass eine deutliche Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) nur durch eine Neuordnung des Rottweiler Parkkonzeptes in Verbindung mit einem dynamischen Parkleitsystem erreicht werden kann, ist den weiteren Planungen zu Grunde zu legen.
 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorliegenden „Parkraumerfassung in der Innenstadt“ ein durchgängiges Tarifkonzept für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt zu entwickeln.
 3. Der Gemeinderat nimmt die vorliegende „Machbarkeitsstudie über das Parkhaus Zentrum“ zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Planung

für ein Parkhaus mit mindestens 300 PKW-Parkplätzen, incl. einer ausreichenden Ladeinfrastruktur für E-Mobility in die Wege zu leiten. Dabei wird unterstellt, dass sämtliche neu geschaffenen Parkplätze im Rahmen der Sanierung gefördert werden. Die Kostenobergrenze für den städtischen Nettoanteil wird entsprechend den im Haushalt 2019 zur Verfügung stehenden Mittel auf 2,4 Mio Euro festgesetzt.

4. Der Gemeinderat nimmt die vorliegende „Konzeption eines Parkleitsystems“ zur Kenntnis. Die empfohlenen Parkierungsschwerpunkte Nord (Bereich Nägelesgraben, Kriegsdamm), Süd (Bereich ehem. Gross'sche Wiese) und Berner Feld sind der zukünftigen Verkehrslenkung zu Grunde zu legen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Schritte (technische Ausarbeitung des dynamischen Parkleitsystems/Beschilderkonzept) in die Wege zu leiten und dem Gemeinderat zum Beschluss vorzulegen.

5. Der Gemeinderat nimmt den „Konzeptentwurf für das zukünftige Radverkehrskonzept“ zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, das Konzept gemeinsam mit engagierten Bürgern weiterzuentwickeln.

07.03.2023 **Bürgerinformation zum Verkehrsversuch** in der Stadthalle Rottweil

15.03.2023 **GR - TOP 2 Bürgerinformationsveranstaltung 7. März 2023 – Verkehrsversuch / ohne Vorlage-Nr.**

Beschluss: Der Verkehrsversuch soll vom 01.07.2023 bis 15.10.2023 (jeweils einschließlich) erfolgen. Grundlage bildet die in der Präsentation am 07.03.2023 in der Stadthalle vorgestellte Verkehrsführung mit einer einseitigen Sperrung des Friedrichsplatzes von Nord nach Süd. In der Zeit des Verkehrsversuches erfolgt ein umfassendes Monitoring, das es ermöglicht, kurzfristig nachzusteuern, Anpassungen vorzunehmen und Auswirkungen hinsichtlich Frequenzen, Handel und Gastronomie zu bewerten. Anregungen aus der Bürgerschaft werden frühzeitig, falls inhaltlich möglich, im Versuch berücksichtigt. Dies gilt auch für die Anmerkungen aus den Quartiersgesprächen und aus dem Termin in der Stadthalle.

04.10.2023 **Vorlage-Nr. 184/2023**

Verkehrsversuch - Sachstand und weiteres Vorgehen

Beschluss: 1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss: 2. Der aktuell laufende Verkehrsversuch wird am 15.10.2023 beendet.

3/Folgende Änderungen sollen noch für einen weiteren Zeitraum getestet bzw. angepasst werden, um Anregungen aus der Bevölkerung und Erkenntnisse aus dem Versuch Rechnung zu tragen:

Beschluss: a. Die Marxstraße soll wieder wie vor dem Verkehrsversuch mit einer Links- und einer Rechtsabbiegespur für Pkw in die Königstraße überleiten. Der Fahrradstreifen bergauf von der Königsstraße in Richtung Schramberger Straße entfällt. Bergab soll jedoch eine Radinfrastruktur enthalten sein.

Beschluss: b. In der Waldtorstraße/Neutorstraße wird wie vor dem Verkehrsversuch wieder Gegenverkehr zugelassen.

c/Kapuziner-Parkplatz:

Beschluss: aa) Die Zufahrt zum Kapuziner-Parkplatz erfolgt wieder wie vor dem Verkehrsversuch aus der Waldtorstraße und der Schramberger

Straße/Neutorstraße.

Beschluss: bb) Dagegen soll die Ausfahrt künftig nur noch nach oben in Richtung Waldtorstraße und Schramberger Straße/Neutorstraße möglich sein.

Beschluss: cc) In Richtung Stadtgraben werden unterhalb der Zufahrt zum Kapuziner-Parkplatz Poller gesetzt, um einen Abkürzungsverkehr zu verhindern.

Beschluss: d. Der Einbahnverkehr auf dem Friedrichsplatz soll bis 29.02.2024 weiter getestet werden.

Beschluss: e. Der Gemeinderat ist im Januar 2024 über die Ergebnisse des Verkehrsversuchs zu informieren, um zu entscheiden, wie es nach dem 29.02. 2024 weitergehen soll

25. 10 2023 Vorlage 205/2023 -

Verkehrsversuch Rottweil - Verkürzung der Laufzeit

Beschluss: 1/Der Gemeinderat beschließt die Verkürzung der Laufzeit zur zweiten Versuchsanordnung auf Mittwoch, den 6.Dezember 2023.

Beschluss: 2/Eine Auswertung und Darstellung möglicher Zukunftsszenarien als Rückschluss auf den Verkehrsversuch wird im Frühjahr 2024 präsentiert.

25. 10 2023 Vorlage 194/2023

Neugestaltung Friedrichsplatz

Beschluss: Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Planung und die notwendigen Verfahrensschritte für eine Neugestaltung des Friedrichsplatzes voran zu treiben. Ziel ist eine zeitliche Umsetzung bis 2027 in Abhängigkeit mit der Umsetzung des Zentralen Umsteigepunktes (ZUP) im Nägelesgraben. Durch die Verlagerung des ZUP soll die zukünftig verbleibende Fahrbahnfläche auf 6,5 m Gesamtbreite außerhalb der Schleppkurvenbereiche festgelegt werden.

Mobilität / Anträge der Fraktionen:

- | | |
|----------|--|
| 2016 | Mündlicher Antrag (UBV 16.11.2016, Gemeinderat 23.11.2016):
Möglichkeiten für eine Verkehrsreduzierung in der historischen Innenstadt (CDU, interfraktionell) |
| 212/2017 | Mobilitätswende und neue Formen der Mobilität (GRÜNE) |
| 112/2019 | Mobilitätskonzept - Festlegung eines übergeordneten Ziels (SPD+FFR) |
| 114/2019 | Steigerung der Attraktivität der Kernstadt durch Reduzierung des Durchfahrts- und Parksuchverkehrs (FWV) |
| 183/2019 | Umgestaltung des Friedrichsplatz mit Verlagerung des ÖPNV-Rendezvousplatzes (FWV) |

Begründung:

1. Aufgabenstellung und Einordnung in das Mobilitätskonzept

In den vergangenen 40 Jahren hat die Stadt Rottweil verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um eine stetig wachsende Verkehrsbelastung durch die historische Innenstadt zu regulieren. Mit Einrichtung der Westumfahrung (B14) 1984 und nachfolgend 2002 mit der Nordumfahrung (B27) konnten entscheidende Rahmenbedingungen geschaffen werden, für eine schrittweise

Verringerung der Verkehre durch die Innenstadt. Nach Umwidmung der durch die Stadt geführten B27 zur L423 konnte Rottweil, als Modellkommune 2013, mit dem Umbau der Hochbrücktorstraße und der Unteren Hauptstraße und dem Abbau der Ampelanlage, die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit 20 km/h realisieren.

Die Untersuchungen zeigen, dass dank dieser Maßnahmen die Verkehrszahlen in der historischen Innenstadt zwar deutlich reduziert wurden, aber nun auf einem immer noch sehr hohen Niveau stagnieren. Der Schwerverkehr zumindest fährt jedoch nur noch zu geringen Teilen durch die Innenstadt.

Bereich der historischen Innenstadt Verkehrszahlen:

	2000 vor B27 Nordumfahrung	2020 Verkehrserhebung	2023 Verkehrsversuch
Friedrichsplatz	14.700 Kfz/24h	9.200 Kfz/24h	4.950 Kfz/24h
Hochbrücktorstraße	21.400 Kfz/24h	13.800 Kfz/24h	10.000 Kfz/24h

Quelle: Verkehrszählungen durch Büro Kölz/IGV

Verkehrserhebung im September 2019

Eine umfangreiche Verkehrserhebung mit Befragung im September 2019 hat ergeben, dass der Verkehr auf dem Friedrichsplatz / Hochbrücktorstraße nur zu 9% aus überörtlichem Durchgangsverkehr besteht. Das bedeutet, dass der überörtliche Verkehr die Umgehungsstrecken sehr gut nutzt.

Der Rest verteilt sich auf 39% Binnenverkehr, 24% Zielverkehr und 28% Quellverkehr.

Das bedeutet wiederum, dass die Rottweiler Bürgerinnen und Bürger selbst (63%) den Weg durch die Innenstadt nehmen, obwohl sicher ein Teil dieser Fahrstrecken über die Umfahrungsstrecken abgewickelt werden könnte. Das dadurch entstehende hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Sicherheit der besonders schutzbedürftigen Verkehrsarten, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs und schränkt die Aufenthaltsqualität für Anwohner, Rottweiler Bürger und Besucher in diesem Bereich ein.

2. Anträge aus dem Gemeinderat (s. Vorgang)

Seit mehreren Jahren wird in der Rottweiler Bürgerschaft das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 14.000 Kfz/Tag und die damit verbundene mangelnde Attraktivität der Innenstadt diskutiert. Der zentrale Umsteigepunkt am Friedrichsplatz wird als störend (Stichwort „Rote Wand“) wahrgenommen und der Platz soll wieder den Menschen gehören.

3. Mobilitäts- und Rahmenplan zur Landesgartenschau

Bereits im Vorfeld zur Landesgartenschaubewerbung hat der Gemeinderat zwei Parkierungsschwerpunkte beschlossen. Mit dem Rahmenplan zur Landesgartenschau wurden für die Innenstadt weitergehende Ziele bezogen auf die Stadtentwicklung in diesem Bereich formuliert:

- Weniger Verkehr in der Innenstadt
- Mehr Aufenthaltsqualität
- Lebendige, attraktive Quartiere für Dienstleistung, Wohnen, Freizeit und Tourismus

Für die Umsetzung bzw. die Evaluierung der für Rottweil sinnvollsten verkehrlichen Variante, um die oben genannten städtebaulichen Ziele zu erreichen, wurden folgende Teilprojektschritte umgesetzt:

- Aus den Diskussionen im Bürgerbeteiligungsprozess nach der Einwohnerversammlung vom November 2020 wurden in Zusammenarbeit mit IGV verschiedene Szenarien der Verkehrsberuhigung durchgespielt und anhand von Berechnungen bewertet.
- Der Verwaltungsansatz, den Verkehr schrittweise bis zur Landesgartenschau zu reduzieren und Alternativen zu entwickeln, wurde 2021/2022 nochmals mit der aus der Bürgerschaft entwickelten Vision einer komplett autofreien Innenstadt abgeprüft.
- Die Prognosen des Ingenieurbüros ergaben als einzig verträgliche Lösung für den Verkehr in Rottweil eine Sperrung des Friedrichplatzes stadtauswärts.
- In der Klausurtagung am 15. Juli 2022 wurden Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrs in den Gassen und ein Zeitplan zur schrittweisen Umsetzung einer Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt vorgestellt und beraten.
- In den Quartiersgesprächen im Kapuziner am 31. Januar und am 2. März 2023 wurden verkehrliche Änderungen in den Quartieren, sowie in der Bürgerinfo am 7. März in der Stadthalle, der Verkehrsversuch im Detail vorgestellt und Fragen beantwortet.
- In Gesprächen beim Gastronomiestammtisch und GHV wurde der Verkehrsversuch und das Thema der verkehrlichen Beruhigung ebenfalls vorgestellt.
- In der Sitzung des Wirtschaftsbeirates vom 14. März 2023 erfolgte hierzu eine breite Zustimmung.
- Die Stadtverwaltung benötigt die Ergebnisse aus dem Verkehrsversuch unter anderem als Grundlage für die Planungen zur Umgestaltung des Friedrichsplatzes.
- Der Verkehrsversuch wurde am 15.03.2023 durch den Gemeinderat beschlossen.

4. Umsetzung Maßnahmen Verkehrsversuch (Details in den Anlagen):

Verkehrsversuch Variante 1

Vom 01. Juli bis 15. Oktober 2023 (107 Tage)

Einbahnstraße Friedrichsplatz und Einbahnstraße Waldtorstraße

- Vorbereitung / Abstimmung mit Fachbehörden und Polizei
- Bürgerinfo vor und während Verkehrsversuch
- Umbau der Bushaltestelle (Seite Stadtbücherei) Friedrichsplatz zu Gehwegfläche – damit dauerhafte Reduzierung von fünf auf vier Fahrbahnen

Auf Basis des begleitenden Monitorings und der Auswertung der Anregungen aus der Bürgerschaft, dem Handel, der Gastronomie und den Anwohnern erfolgte ohne Unterbrechung des Versuches eine Anpassung der Versuchsanordnung in die Variante 2.

Verkehrsversuch Variante 2

Vom 16. Oktober bis 06. Dezember 2023 (52 Tage)

Waldtorstraße wieder mit Gegenverkehr /Änderung Radverkehr untere Marxstraße

5. Auswertung:

**a) Verlagerungs- und Verkehrszahlenprognosen waren zutreffend
s. Erläuterungsbericht**

Während des Verkehrsversuches in den beiden Varianten konnten neben der Einrichtung von Einbahnstraßen, auch Signalsteuerungen, ebenso wie sichere Radinfrastrukturen im Bereich der

Königstraße/Marxstraße getestet werden. Klare Erkenntnis ist, dass im Rottweiler Verkehrssystem die durchgeführten Maßnahmen verträglich abzuwickeln sind. Durch die zukünftige Lenkung mit dem Parkleitsystem sind weitere Verbesserungen zu erwarten.

Der Radverkehr während des Versuches hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt. Weitere Verbesserungen der Radverkehrsstrukturen u.a. auf der Hauptachse/Königstraße sind möglich, insbesondere bei Wegnahme der Linksabbiegespuren in diesem Bereich. Anhand von Messungen und Umfragen aus den Bereichen Parkplatzauslastung, Besuche von öffentlichen Einrichtungen etc. konnten Veränderungen ausgewertet werden. Trotz der durch Handel und Gewerbe beklagten Umsatzeinbußen konnten hier basierend auf den Daten, die der Stadtverwaltung vorlagen, kaum signifikante Veränderungen festgestellt werden.

b) Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität wurden, insbesondere auch auf dem Friedrichsplatz, verbessert.

Mit Hilfe des Programms „Lebendige Ortsmitten“ wurde auf dem Friedrichsplatz mit temporären Möblierungsmaßnahmen, Bepflanzungen, Bäumen und kleineren Umgestaltungen die Verkehrssicherheit (Querungen des Fußverkehr, Führung Radverkehr-Predigerkirche u.a.) wesentlich verbessert, so dass die Besucherfrequenz des nun beispielbaren Stadtplatzes deutlich erhöht war.

c) Rückmeldungen aus der Bürgerschaft zeigen differenziertes Bild.

In der Phase 2 (deutlich kürzere Versuchszeit) ergaben sich verhältnismäßig weniger Rückmeldungen. Erkenntnis aus den Rückmeldungen und Umfragen ist jedoch, dass sich derzeit keine Mehrheit in der Akzeptanz für die getesteten Veränderungen in der Verkehrsführung finden lässt. Teile der direkt betroffenen Bürgerschaft aus der historischen Innenstadt haben dagegen wahrnehmbar darauf verwiesen, dass es als sehr wohltuend empfunden wurde, dass ein Teil des täglichen Verkehrs verdrängt worden ist und zusammen mit den anderen Maßnahmen zu mehr Lebensqualität geführt hat.

d) Motivation von Gewerbe und Handel

Während die Verkehrsberuhigungen und Aktionen in den Quartieren zu einer echten Belebung insbesondere bei der Gastronomie geführt haben, ist vom Handel mehrheitlich kein positives Signal bzgl. der geringeren Verkehrsbelastung gegeben worden. Der Gewerbe- und Handelsverein e.V. hat gemeinsam mit der IHK eine entsprechende Umfrage im Nachgang unter den Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse sind der Anlagen zu entnehmen. Grundsätzlich müssen aber auch allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen, wie Teuerungsrate und Inflation und damit verbundene Änderungen im Konsum- und Kaufverhalten berücksichtigt werden.

Der Verkehrsversuch wurde am 6. Dezember 2023 beendet und die ursprüngliche Verkehrsführung wurde, bis auf das Durchfahren der Waldtorstraße unterhalb der Kapuziner Parkplatz Ein-/Ausfahrt, wiederhergestellt.

6. Fazit

Die Bürgerschaft steht dem Abschaffen der bestehenden Gegenverkehrslösung auf dem Friedrichsplatz ablehnend gegenüber. Das Hauptargument, das sich sowohl in den Umfragen, als auch Rückmeldungen und den Social Media Portalen immer wieder findet ist: „Ich muss Umwege fahren.“ Dass eine Umgehungsstraße für eine Entlastung der Innenstadt eingerichtet wurde, wird größtenteils nicht angenommen. Und das obwohl mehrfache Messungen gezeigt haben, dass eine Fahrt vom Nägelesgraben zur Saline über die Umgehungsstraße zwar 5km länger ist, aber dieselbe Zeit benötigt wie ein Stopp and Go durch die Innenstadt. Und auch wenn die Messungen gezeigt haben, dass die Mehrbelastungen in den Ausweich-

routen wie z.B. Tannstraße, Marxstraße verträglich abzuwickeln wären, ist die Bereitschaft der Anwohner und Bürger gering, dies zu Gunsten einer Entlastung der Historischen Innenstadt in Kauf zu nehmen.

Auch der GHV vertritt die Meinung, dass der Verkehr sowohl im Bereich Waldtorstraße, als auch am Friedrichsplatz in beide Richtungen fließen muss. Die weitergehende Forderung aus Teilen der Bürgerschaft betreffend einer gänzlichen Sperrung des Durchgangsverkehres mit der Zielsetzung einer autofreien Innenstadt ist damit aktuell von den meisten Bürgern nicht gewünscht.

Eine abschließende, endgültige Ablehnung von Verkehrsreduzierungen sollte daraus trotzdem nicht abgeleitet werden, da der Verkehrsversuch nicht die derzeitigen, bereits beschlossenen bzw. geplanten Bausteine berücksichtigen bzw. darstellen konnte. Der Verkehrsversuch hat gezeigt, dass die verkehrlichen Prognosen sehr gut getroffen wurden. Ebenfalls wurde wahrgenommen, dass die Bürgerschaft zusätzlich zu den flankierenden Maßnahmen im Bereich Mobilität, aktuell keinen Einbahnverkehr und die daran resultierenden Umwege für eine Verkehrsreduzierung möchte. Die sich bereits in der Prüfung bzw. Umsetzung befindlichen Maßnahmen sind die folgenden:

- Ausbau der Nordroute mit direkter Anfahbarkeit vom Berner Feld zum Nägelesgraben Integraler Taktfahrplan mit 1 Euro-Ticket
- Neubau Zentraler Umsteigepunkt (ZUP) Umbau des Friedrichsplatzes zu einem Stadt- platz, die im Verkehrsversuch von 5 Fahrbahnen auf 4 Fahrbahnen reduzierte Verkehrsfläche wird gemäß GR-Beschluss vom 2023 weiter auf zwei Fahrbahnen reduziert
- Verlagerung der Haltestellen zwischen Kriegsdamm und Hochbrücktorstraße auf die Fahrbahn
- Ausbau der Radinfrastruktur in der Königsstraße
- Neubau Parkhaus Zentrum mit fußläufiger Anbindung an die Innenstadt

Diese vorgenannten Bausteine werden nun schrittweise bis Ende 2027 umgesetzt.

Auch der Radverkehr wird auf Grund der milden Winter weiter zunehmen, so dass sich das Mobilitätsverhalten positiv auf die Verkehrsentwicklung auswirken wird.

Im Jahre der Landesgartenschau 2028 sollen alle flankierenden Maßnahmen fertiggestellt sein. Mit dem zu erwartenden hohem Besuchsaufkommen und dem Zusatzangebot des ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr im Eventjahr in der historischen Innenstadt deutlich reduziert werden (z.B. Durchfahrtsverbot Friedrichsplatz zu bestimmten Tageszeiten).

Aus den Erfahrungen des Gartenschaujahres kann dann anschließend in der Bürgerschaft eine erneute Diskussion geführt werden, ob und welche dauerhaften Veränderungen es in der Verkehrsführung geben soll.

Finanzierung:

Kosten:

Im Haushalt veranschlagt:

Ja

Nein

Zuständigkeit:

UBV gemäß §7 Ziff. 1.2 der Hauptsatzung. Für Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung für die Stadt ist der Gemeinderat zuständig (§ 2 Absatz 3.1 Hauptsatzung).

Anlagen:

1. Erläuterungsbericht
2. Bericht IGV mit Verkehrsauswertung
3. Umfrage IHK/GHV
4. Auszug Umfrage IMAKOMM

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

ERLÄUTERUNGSBERICHT UND ERGEBNISSE

Verkehrsversuch 2023 in der Rottweiler Innenstadt

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Weniger Autos in der Stadt

Mehr Platz und Sicherheit für Fußgänger
und Radfahrer

Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität

Chancen für Gastronomie und Einzelhändler

Stärkung der Wohnquartiere

Verbesserung des Stadtklimas

Stadt  Rottweil



DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Anlass und Motivation	3
2.1.	Verkehrsentwicklung und Ausgangslage	3
2.2.	Verkehrserhebung im September 2019/20	4
3.	Motivation	4
3.1.	Einordnung in das Mobilitätskonzept	5
3.2.	Auftrag durch den Gemeinderat	5
4.	Beschreibung der Versuchsanordnung	5
4.1.	Ziel des Verkehrsversuches	5
4.2.	Variantenuntersuchungen und Festlegung des Umfanges.....	6
4.3.	Rahmendaten zum Verkehrsversuch	6
4.4.	Dauer des Verkehrsversuches	7
5.	Planungs- und Durchführungsphase	7
5.1.	Das Dreiphasenmodell.....	7
5.2.	Festlegung des Maßnahmenbereiches.....	8
5.3.	Varianten der Versuchsanordnung	9
5.3.1.	Versuchsanordnung Variante 1.....	9
5.3.2.	Versuchsanordnung Variante 2 (ab 15.10.2023)	12
6.	Monitoring und Evaluation	14
6.1.	Beschreibung der Maßnahme Verkehrszählungen.....	14
6.2.	Messstellenpläne	15
6.3.	Evaluation – Auszug aus dem Bericht IGV.....	16
6.4.	Ergänzende Verkehrsuntersuchungen	23
6.4.1.	Parkplatzauslastungen mit Zeitdauer 2 Stunden (in %)	23
6.4.2.	Kommunikationskampagne und Bürgerbeteiligung Informations- und Beteiligungsformate während des Versuches	24
7.	Maßnahmen „Lebenswerte Innenstadt“	34
7.1.	Freiraumgestaltung und Möblierungskonzept	34
7.2.	Veranstaltungs- und Aktionsreihe „Sommer in Rottweil“	35
8.	Schlussfazit.....	40

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

1. Einleitung

Die Stadt Rottweil hat zur Validierung der Datenlage hinsichtlich einer verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung im Sommer und Herbst 2023 einen Verkehrsversuch durchgeführt.

2. Anlass und Motivation

2.1. Verkehrsentwicklung und Ausgangslage

In den vergangenen 40 Jahren hat die Stadt Rottweil verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um eine stetig wachsende Verkehrsbelastung durch die Historische Innenstadt zu regulieren.

Mit Einrichtung der Westumfahrung (B14) 1984 und nachfolgend 2002 mit Inbetriebnahme der Nordumfahrung (B27) konnten entscheidende Rahmenbedingungen für eine schrittweise Verringerung der Verkehre durch die Innenstadt geschaffen werden. In diesem Zusammenhang gelang es das Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr durchzusetzen und gleichzeitig Tempo 30 einzuführen.

Erstmals konnte damit in der Rottweiler Innenstadt der Schwerverkehr umgeleitet und die Zahl der Kraftfahrzeuge um ca. 8.000 Kfz/Tag reduziert werden.

Nach Umwidmung der durch die Stadt geführten B27 zur L423 konnte Rottweil, als eine der wenigen Modellkommunen in Baden-Württemberg im Jahr 2013 eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit 20 km/h realisieren. Zwingende Voraussetzung hierfür waren die umfangreichen Umbauarbeiten in der Hochbrücktorstraße und der Unteren Hauptstraße. Im Rahmen des Modellprojektes konnte der Abbau der Signalisierung erreicht und gleichzeitig die Einrichtung der Fußgängerüberwege über das Hauptstraßenkreuz wie sie sich heute darstellt, realisiert werden.

Die Verkehrszahlen zeigen, dass dank dieser Maßnahmen die Belastung in der Historischen Innenstadt deutlich reduziert werden konnten, aber nun immer noch auf hohem Niveau stagnieren.

Beispielhaft die Verkehrszahlen im Bereich der Historischen Innenstadt

	2000 vor B27 Nordumfahrung	2020 Verkehrserhebung	2023 Verkehrsversuch
Friedrichsplatz	14.700 Kfz/24h	9.200 Kfz/24h	4.950 Kfz/24h
Hochbrücktorstraße	21.400 Kfz/24h	13.800 Kfz/24h	10.000 Kfz/24h

Quelle: Verkehrszählungen durch Büro Kölz/IGV

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

2.2. Verkehrserhebung im September 2019/20

Eine umfangreiche Verkehrserhebung mit Befragung im September 2019 hat ergeben, dass dieser Verkehr nur zu 9 % aus Durchgangsverkehr besteht. Das heißt, dass die Umgehungsstrecken durch den überörtlichen Verkehr gut genutzt werden.

Der Rest verteilt sich auf 39% Binnenverkehr, 24% Zielverkehr und 28% Quellverkehr. Das wiederum bedeutet, dass die Rottweiler Bürgerinnen und Bürger selbst (39+24) den Weg durch die Innenstadt nehmen, obwohl sicher ein Teil über die Umfahrungsstrecken abgewickelt werden könnte.

- Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Sicherheit der besonders schutzbedürftigen Verkehrsarten, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs und schränkt zudem die Aufenthaltsqualität ein. Hier setzt auch die im Verkehrsversuch notwendige verkehrliche Anordnung der städtischen Verkehrsbehörde an. Den nur der Blick auf die besonderen örtlichen Verhältnisse und die daraus resultierende Gefahrenlage rechtfertigt ein verkehrsrechtliches Eingreifen.

3. Motivation

Seit mehreren Jahren wird deshalb in der Rottweiler Bürgerschaft dieses hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 14.000 Kfz/Tag und die damit verbundene mangelnde Attraktivität der Innenstadt diskutiert.

Der zentrale Umsteigepunkt am Friedrichsplatz wird als störend wahrgenommen, der Platz soll wieder den Menschen gehören.

Mit dem Rahmenplan zur Landesgartenschau wurden für die Innenstadt folgende Ziele formuliert:

- **Weniger Verkehr in der Innenstadt**
- **Mehr Aufenthaltsqualität**
- **Lebendige, attraktive Quartiere für Dienstleistung, Wohnen, Freizeit und Tourismus**

Bereits zum Ende des Projektes KlimaMobil, bei dem Rottweil als Modellkommune ausgewählt worden ist, wurde seitens des Verkehrsministeriums empfohlen, Teile der entwickelten Maßnahmen in einem Verkehrsversuch zu testen.

Hier ging es vorwiegend um die Darstellung von Radinfrastruktur im Bereich der Marx-/Königstraße und Hochbrücke in Verbindung mit Verringerung der Verkehrszahlen stadtauswärts.

Aus den Diskussionen im Bürgerbeteiligungsprozess nach der Einwohnerversammlung vom November 2020 wurden in Zusammenarbeit mit IGV verschiedene Szenarien der Verkehrsberuhigung durchgespielt und anhand von Berechnungen bewertet.

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

- Der Verwaltungsansatz, den Verkehr schrittweise bis zur Landesgartenschau zu reduzieren und Alternativen zu entwickeln, wurde 2021/2022 von der aus der Bürgerschaft entwickelten Vision einer komplett autofreien Innenstadt nochmals abgeprüft.
- Als Ergebnis wurde der Verkehrsversuch mit einer Verkehrsreduzierung entwickelt

3.1. Einordnung in das Mobilitätskonzept

Im Mobilitätskonzept der Stadt Rottweil sind Verkehrsversuche Teil des Bausteines der Verkehrslenkung



3.2. Auftrag durch den Gemeinderat

Der Gemeinderat der Stadt Rottweil beauftragte deshalb die Verwaltung, ein Konzept für einen Verkehrsversuch aufzustellen und nach Prüfung und Abstimmung zum Beschluss vorzulegen.

4. Beschreibung der Versuchsanordnung

4.1. Ziel des Verkehrsversuches

- war es, den Nachweis zu erbringen
- dass Neuordnung und Reduzierung der Verkehre in den Quartieren und auf dem Friedrichsplatz die Grundlage für eine umfassende Neugestaltung und Neuordnung der Historischen Innenstadt darstellen kann.
- Dass eine Intensivierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs auf der Achse Friedrichsplatz-Hochbrücktorstraße-Königstrasse nur durch Reduzierung des stadtauswärts führenden MIV möglich ist.
- dass die Prognosen des Verkehrsgutachtens für die Vorzugsvariante der einseitigen Sperrung Friedrichsplatz eintreffen. Die Auswirkungen sollten getestet, gemessen und ausgewertet werden.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

- dass durch markierte Radinfrastruktur im Bereich der Hochbrücke und der Doppelkreuzung Königstraße-Bahnhofstraße-Marxstraße eine wesentliche Verbesserung der Gefahrenlage für den Radverkehr und die anderen Verkehrsteilnehmer möglich ist.
- Über Beteiligungsformate in Form von Online und OnStreet Umfragen sollten parallel Rückmeldungen aus der Bürgerschaft eingeholt und ebenfalls ausgewertet werden.

4.2. Variantenuntersuchungen und Festlegung des Umfanges

Die Prognosen basieren auf den Verkehrserhebungen von 2020. Die Prognosen des Ingenieurbüros IGV ergaben als einzig verträgliche Lösung eine Sperrung des Friedrichplatzes stadtauswärts und auch hier wurde empfohlen, dies in einem Verkehrsversuch zu testen, bevor es z.B. nach Umgestaltung des Friedrichsplatzes in eine konkrete Umsetzung gehen kann.

4.3. Rahmendaten zum Verkehrsversuch

Laufzeiten	Variante 1: 1.7.-15.10 2023 Variante 2: 15.10.-6.12.2023
Streckenlänge	3,2 km (Innenring um die Historische Innenstadt)
Durchschnittl. Dauer einer Umfahrt (Innenring)	10 min
Anzahl betroffener Knotenpunkte	10
davon signalisiert	3
Anzahl Gremiensitzungen	3
Beschluss zur Durchführung	15.3.2023
Anzahl Verkehrsschauen	4
Verkehrliche Grundlage	STVO §45 Abs 1 und 9
Monitoring Messtage	26.09.2023 (Geovista-IGV) 30.11.2023 (Geovista-IGV) Einzelmessungen während der gesamten Laufzeit durch Stadt RW
Beteiligte	Regierungspräsidium Freiburg Landratsamt Rottweil Straßenverkehrsbehörde , Nahverkehrsamt Polizeipräsidium Konstanz IGV Stuttgart Verkehrsplanung Geovista (Verkehrszählung) Stadtbus GmbH MOVE Tarifverbund Stadt Rottweil Verkehrsbehörde Stadt Rottweil Fachbereich 4
BÜRGERBETEILIGUNG	
Bürgerinfo Stadthalle am 6.3.2024	Ca 250 Teilnehmer
Phase 1 (Rückmeldungsportal)	700 Stk
Phase 2 (Fragebogen online)	1.125 Stk
Fragebogen Wirtschaftsförderung	700 Stk
	4 Stk

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

Vororttermine mit Beteiligten und Interessensgruppen
Jeweils auch thematisiert bei den Quartiersgesprächen

5 Vororttermine

4.4. Dauer des Verkehrsversuches

Verkehrsversuche sind üblicherweise für ein Jahr ausgelegt. Um die Belastung, auch wegen anstehender Baumaßnahmen, möglichst gering zu halten, wurde der Rottweiler Verkehrsversuch auf eine Dauer von 3 ½ Monaten festgelegt.

- Variante 1: 1. Juli -15. Oktober 2023
- Variante 2: 16.Oktober- 6.Dezember 2023 (Verlängerung nach Entscheid Gemeinderat)

5. Planungs- und Durchführungsphase

5.1. Das Dreiphasenmodell



Die Versuchszeit ist bewusst vor, in und nach den Sommerferien gewählt worden, um verschiedenen Szenarien beobachten zu können, und vor allem dem sommerlichen Rad und Fußverkehr entsprechend Entwicklungsmöglichkeit zu geben.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

5.2. Festlegung des Maßnahmenbereiches

Gemäß den Vorgaben und Vorschlägen der Untersuchungen aus dem Projekt KlimaMobil, den Empfehlungen der Ingenieurgesellschaft Stuttgart und nach Vorabstimmungen im Gremium Verkehrsschau wurde folgende Versuchsanordnung festgelegt und vom Gemeinderat beschlossen:



Quelle: Flyer Verkehrsversuch – Design Hugger- Layout hakdesign

Textliche Darstellung der Maßnahmen

Nachfolgend zusammengefasst sind die Maßnahmen der zwei durchgeführten Varianten. Nachsteuerungen nach Anregungen aus der Bevölkerung und Auswertungen der Zählstellen waren immer möglich und wurden auch umgesetzt. Z.B. Anpassungen bei der Signalsteuerung, der Markierungen und Beschilderungen.

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

5.3. Varianten der Versuchsanordnung

5.3.1. Versuchsanordnung Variante 1

Gesamtbereich Friedrichsplatz

Einbahnverkehr für den MIV (Pkw, Lkw) in Richtung Nägelesgraben. Busse und Radfahrer konnten die Strecke Friedrichsplatz bis KVP Kriegsdamm in beiden Richtungen fahren. Begleitend wurde die Fahrtrichtung in der Bruderschaftsgasse gedreht, um einen Schleichverkehr zu unterbinden.

Die im Vorfeld getätigte Straßenunterhaltungsmaßnahme im Bereich der Bushaltespuren wurde genutzt, um die nicht benötigte Sperfläche in der Mitte zu entfernen. Dafür konnte im südlichen Platzbereich auf einer Breite von 3m Raum für den Aufenthalt und Baumpflanzungen gewonnen werden. Die Bäume wie auch die Granitrandsteine werden im Zuge der Umbaumaßnahmen am Friedrichsplatz herausgenommen und an einem anderen Standort wiederverwendet.

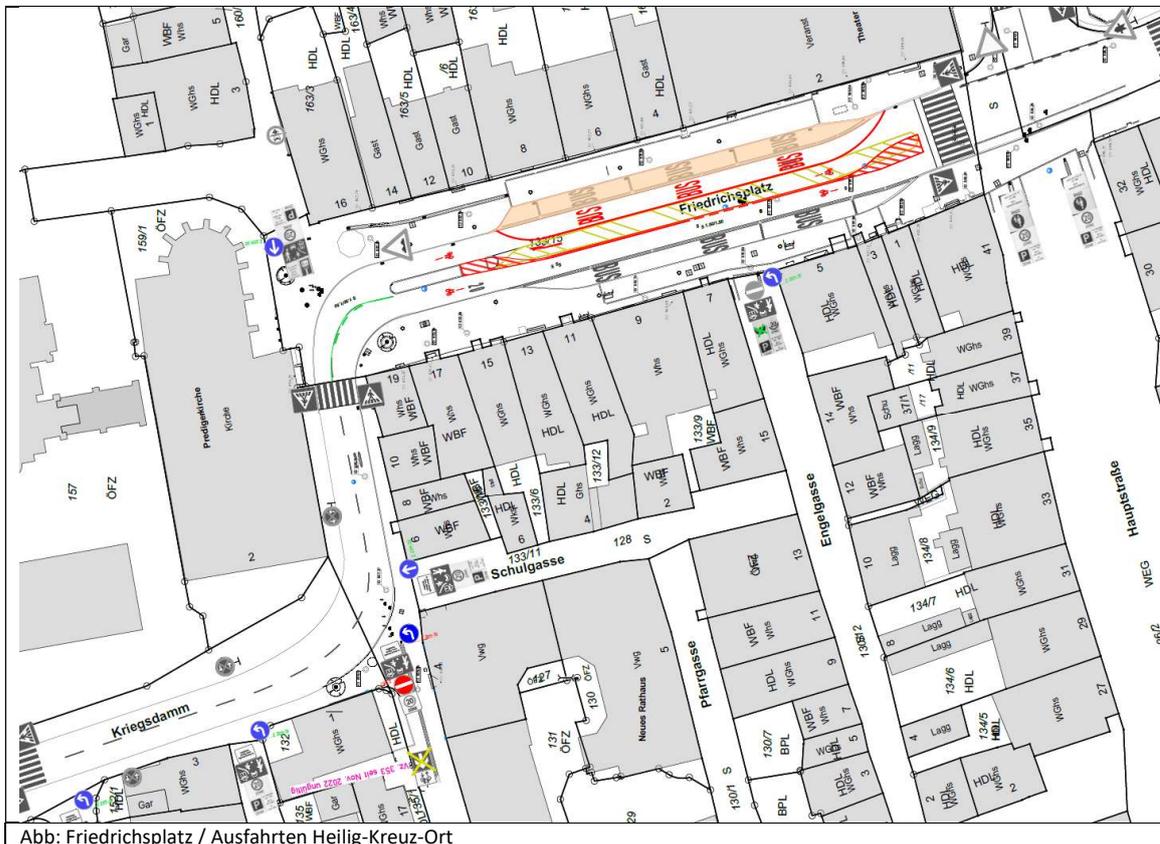


Abb: Friedrichsplatz / Ausfahrten Heilig-Kreuz-Ort

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

Gesamtbereich Waldtorort: Hier wurde durch den zu erwartenden Ausweichverkehr ebenfalls ein Einbahnverkehr eingerichtet, der von der Abzweigung Flöttlinstor-/Schlachthausstraße bis zur Abzweigung Neutorstraße /Am Zwinger ging.

An letzterer Abzweigung war die provisorische Wendeplatte eingerichtet, um den trotz Beschilderung falsch eingefahrenen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit zum Wenden zu geben.

Wegen der erwarteten Mehrbelastung auf der Flöttlinstorstraße wurde die Einbahnstraßenöffnung für Radfahrer unterbunden. Wegen des erwarteten Schleichverkehrs durch den Stadtgraben, war die Anfahrt zum Parkplatz Kapuziner nur von unten aus dem Stadtgraben möglich.

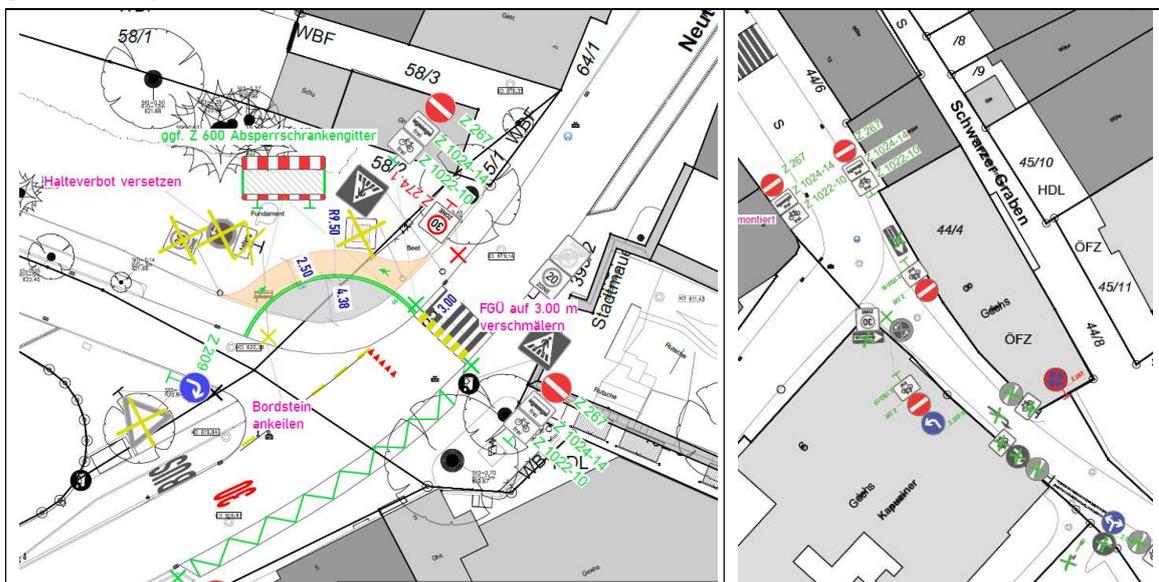


Abb: Wende Neutor/Zwinger

Abb: Durchfahrtsverbot Kapuziner



Abb: Flöttlinstorstraße

Abb: Durchfahrtsverbot Radfahrer

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

Bereich Marxstraße: Die zwei Abbiegespuren wurden wieder eingerichtet und nur noch mittig eine Fahrradspur bergabwärts mit eigener Ampelaufstellfläche markiert. Dieses Modell kommt mittlerweile in vielen größeren Städten wie Freiburg, Tübingen und Karlsruhe zum Einsatz.

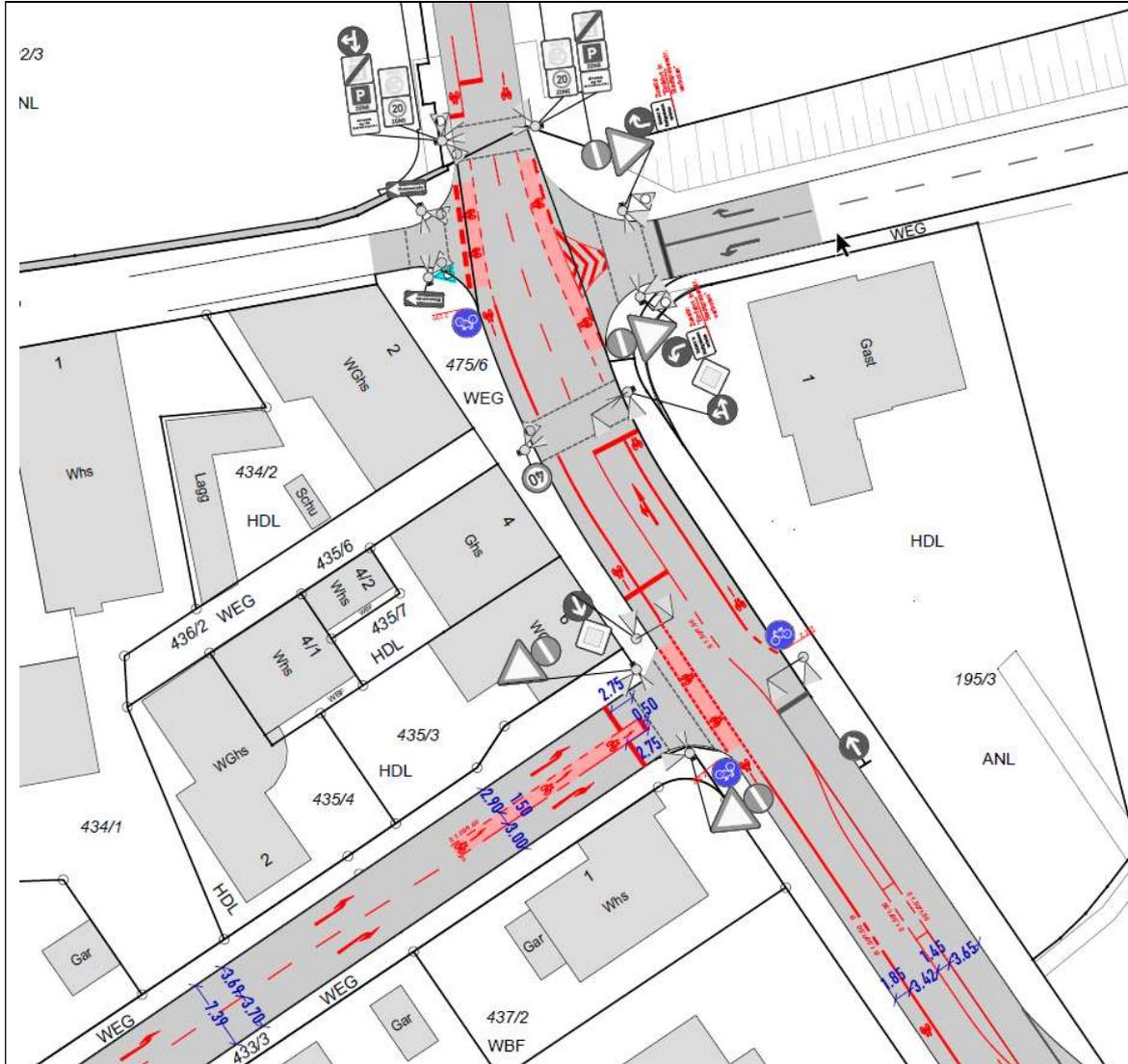
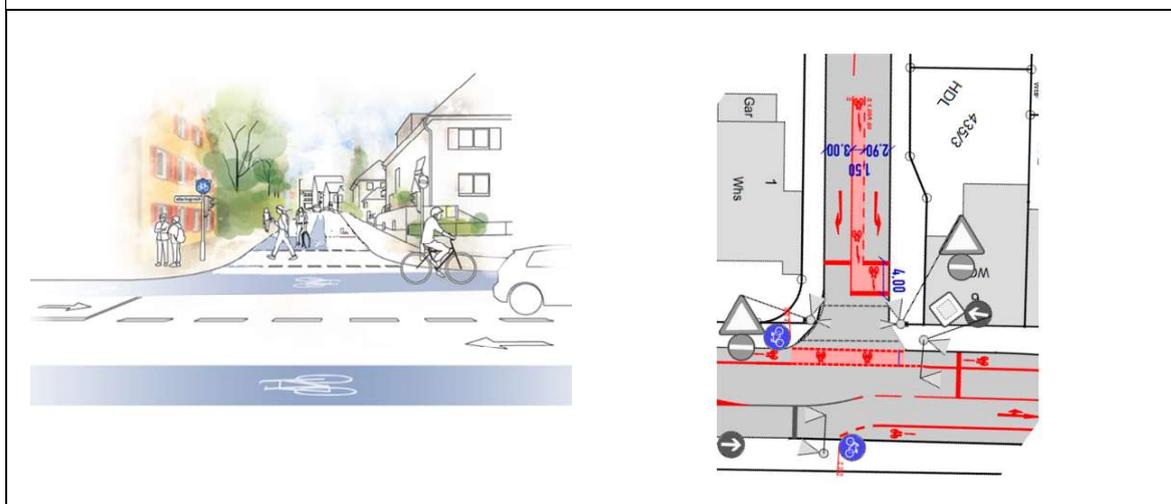


Abb: Doppelkreuzung Marxstr-Königstr-Bahnhofstr-Stadtgrabenstr. mit Reaktivierung Rechts/Linksabbieger in d. Marxstr.



6. Monitoring und Evaluation

6.1. Beschreibung der Maßnahme Verkehrszählungen

Für die Durchführung der Knotenpunktzählungen wurde im Unterauftrag von IGV die Firma Geovista GmbH aus Bayreuth hinzugezogen, die deutschlandweit solche Messungen durchführt.

Die Geovista baut Videokameras im Erhebungsgebiet auf und wertet die Videoaufnahmen datenschutzkonform manuell aus. Die Ergebnisse werden als Excel-Dateien zur Verfügung gestellt.

Gemessene Fahrzeugarten in 15-minütigen Intervallen:

- Fahrrad im Straßenraum
- Moped/Krad
- Personenkraftwagen (Pkw)
- Lieferfahrzeuge („Transporter“) $\geq 2,8 \text{ t} \leq 3,5 \text{ t}$
- Busse $> 3,5 \text{ t}$
- Lastkraftwagen $> 3,5 \text{ t}$
- Lastzüge und Sonderfahrzeuge

Bereits bei den durch die Stadtverwaltung durchgeführten Messungen haben sich mit Dienstag und Donnerstag sogenannte Normalwerkstage herauskristallisiert, an denen sich ein üblicher Verkehr messen lässt.

Am Samstag und Sonntag ergab sich durch den fehlenden Alltagsverkehr eine ca. 20-30% geringere Belastung.

Montag ist mit Samstag der Wochentag mit der geringsten Wochenbelastung. Am Mittwoch stellt sich besonders im Bereich Waldtorort vermutlich durch den Wochenmarkt vor allem in den Morgenstunden ebenfalls ein höherer Wert ein.

Die Zählungen wurden deshalb an repräsentativen Normalwerktagen durchgeführt. Dabei sollten durch gleichzeitige Messungen an den relevanten Knotenpunkten die zwei verschiedenen Zustände des Verkehrsversuchs erfasst werden.

Erhoben wurden die in Abbildung 1 und Abbildung 2 rot markierten Knotenpunkte. Es wurden die Knotenpunkte ausgewählt, wo sich relevante Veränderungen gegenüber der Zählung 2020 bzw. der ersten Nach-Erhebung von Geovista ergeben haben könnten.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

6.2. Messtellenpläne

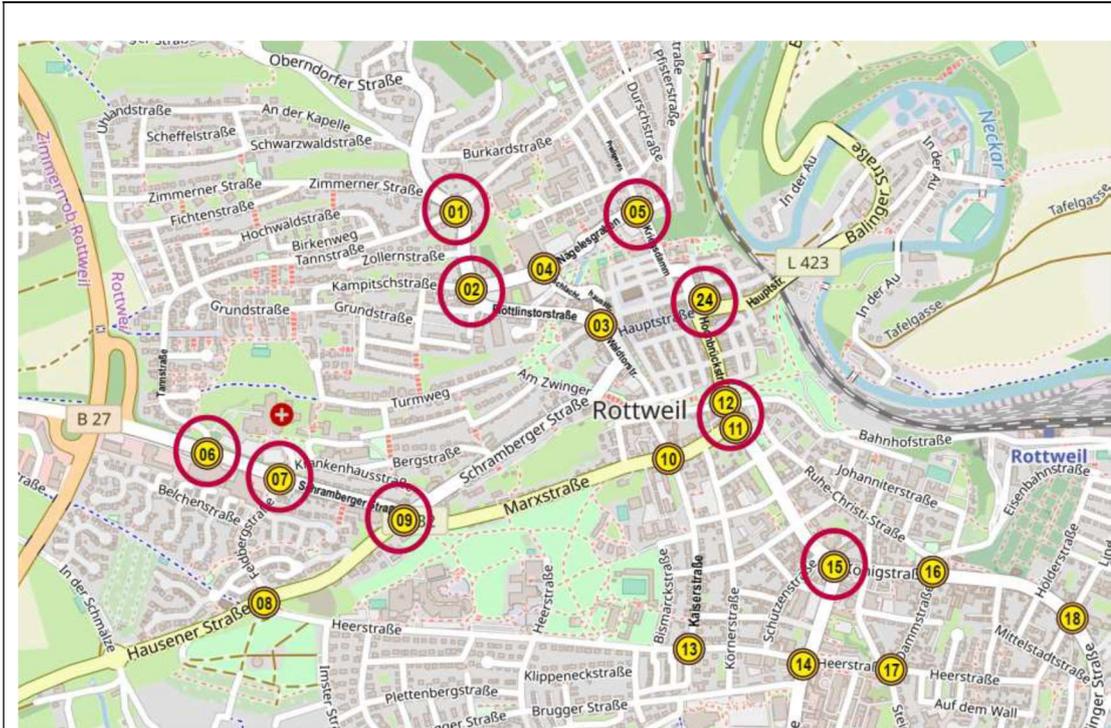


Abb: -Variante 1: erhobene Knotenpunkte (rot markiert) 1. Zählung am 26.09.2023

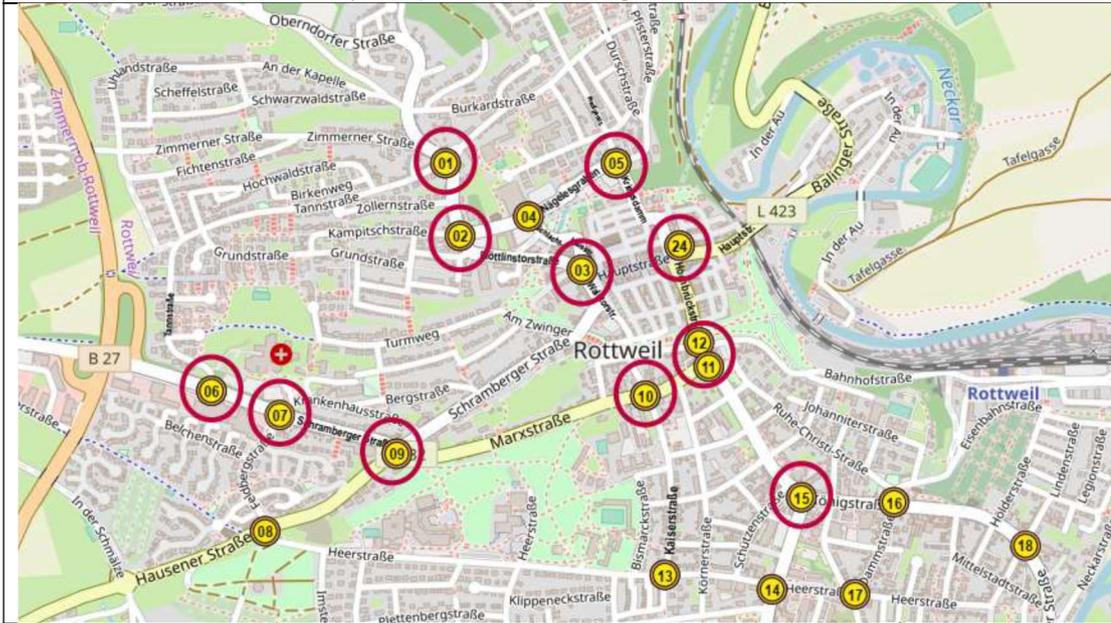


Abb: -Variante 2: erhobene Knotenpunkte (rot markiert) 2. Zählung am 30.11.2023

6.3. Evaluation – Auszug aus dem Bericht IGV

Variante 1 Evaluierung der Knotenpunktzählungen

Die Knotenpunktzählung der Variante 1 fand Ende September statt. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich das Verkehrsgeschehen in der Stadt nach fast drei Monaten Verkehrsversuch eingespielt und zudem konnte von einem „normalen“ Verkehrsgeschehen ohne Urlaubseffekte ausgegangen werden.

Abschnitte mit einer relevanten Zunahme der Verkehre:

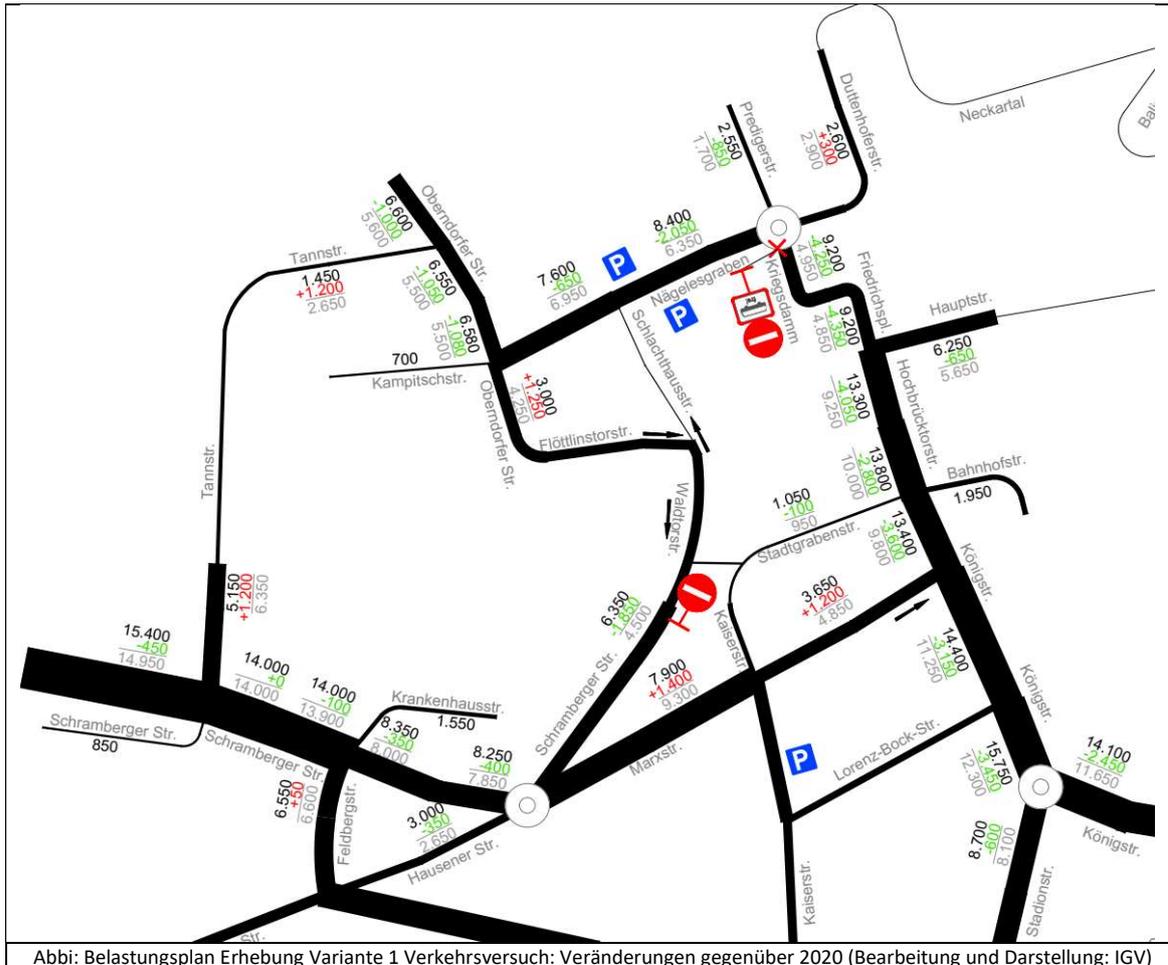
Tannstraße (+ ca. 1.200 Kfz/Tag): Die Verkehrsbelastung in der Tannstraße hat um ca. 1.200 Kfz am Tag zugenommen. Bei einer Verkehrsbelastung vor dem Verkehrsversuch von abschnittsweise ca. 1.500 Kfz/Tag bedeutet dies anteilig eine hohe Zunahme. Nichtsdestotrotz ist die Gesamtbelastung auf der Tannstraße in Anbetracht der Funktion als Wohnsammelstraße verträglich abzuwickeln. Die Belastung von ca. 2.650 Kfz am Tag bedeutet überschlägig, dass in der Spitzenstunde etwa vier bis fünf Fahrzeuge pro Minute die Tannstraße nutzen.

Oberndorfer Straße / Flöttlinstorstraße (+ ca. 1.250 Kfz/Tag): Auch in der Flöttlinstorstraße wurde eine starke anteilige Zunahme beobachtet (um ca. 40 – 50%). Eine Zunahme von ca. 1.250 Kfz am Tag bedeutet, dass in der Spitzenstunde ca. 125 Fahrzeuge zusätzlich (ca. 10% des Tagesverkehrsaufkommens) über die Flöttlinstorstraße gefahren sind. 125 zusätzliche Fahrzeuge pro Stunde bedeuten ca. zwei zusätzliche Fahrzeuge pro Minute. Dieser Mehrverkehr ist technisch zweifelsfrei abzuwickeln. Gleichwohl erfordert eine Zunahme an einer solchen Engstelle eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer.

Marxstraße (+ ca. 1.400 Kfz/Tag): Weitere Verkehre haben sich auf die Marxstraße verlagert. Im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr (KVP) Schramberger Straße / Hausener Straße / Marxstraße wurde eine Zunahme um ca. 1.400 Kfz/Tag auf ca. 9.300 Kfz/Tag erhoben. Die Marxstraße ist verhältnismäßig schmal, wird nahezu durchgängig auf einer Seite beparkt und hat zahlreiche Grundstückszufahrten. Die Zunahme wurde folglich durch die Anwohner stark wahrgenommen.

Im Abschnitt zwischen der Kaiserstraße und der Königstraße gab es eine Zunahme um ca. 1.200 Kfz/Tag auf ca. 4.850 Kfz/Tag. Insbesondere durch den Wegfall eines Fahrstreifens vor der Einmündung in die Königstraße wurde von langen Wartezeiten und Verzögerungen berichtet.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL



Abbi: Belastungsplan Erhebung Variante 1 Verkehrsversuch: Veränderungen gegenüber 2020 (Bearbeitung und Darstellung: IGV)

In allen weiteren Abschnitten gab es nur sehr geringe Verkehrszunahmen, hauptsächlich nahm der Kfz-Verkehr jedoch spürbar ab.

Abschnitte mit einer relevanten Abnahme der Verkehre:

Friedrichsplatz (- ca. 4.350 Kfz/Tag): Insbesondere am Friedrichsplatz konnte eine starke Reduzierung des Verkehrsaufkommens beobachtet werden. Das Verkehrsaufkommen im MIV hat sich nahezu halbiert.

Achse Hochbrücktorstraße – Königstraße (- ca. 3.000 Kfz/Tag): Auch im weiteren Verlauf der Achse Kriegsdamm – Friedrichsplatz – Hochbrücktorstraße – Königstraße konnte der Kfz-Verkehr spürbar reduziert werden. Je nach Abschnitt waren es zwischen ca. 2.800 und 4.000 Fahrzeuge am Tag weniger. Das Verkehrsaufkommen hat sich dort um bis zu 25% reduziert.

Schramberger Straße (Abschnitt Waldtorstraße – KVP Schramberger Straße / Marxstraße / Hausener Straße) (- ca. 1.850 Kfz/Tag): Der Abschnitt der Schramberger Straße zwischen der Waldtorstraße und dem KVP Schramberger Straße / Marxstraße / Hausener Straße war in Variante 1 des Verkehrsversuchs weniger stark belastet als vorher (ca. 4.500 Kfz/Tag statt früher ca. 6.350 Kfz/Tag).

Oberndorfer Straße (- ca. 1.000 Kfz/Tag): Da sich Verkehre auch auf die Umgehungsstraße (B14 / B27) verlagert haben, hat sich auch das Verkehrsaufkommen auf der Oberndorfer Straße um ca. 1.000 Kfz am Tag reduziert.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Durch die Abnahme des Verkehrs auf diesen Achsen konnten bzw. können sinnvolle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden. Zudem hat sich das Verkehrsgeschehen an diesen teilweise neuralgischen Punkten verflüssigt.

Hinweis hierzu: Der sich nun wieder täglich einstellende Rückstau morgens und abends auf der unteren Hauptstraße hoch zur Hauptkreuzung war während des Verkehrsversuches praktisch nicht vorhanden.

Evaluierung der Dauerzählstellen

Zur breiteren Erfassung des Verkehrsgeschehens, wurden über mobile Messgeräte der Stadt Rottweil fortlaufend weitere Daten erhoben. Diese dienen hauptsächlich zur Früherkennung von Störungen und ggf. Anpassung von Signalanlagen bzw. Beschilderung.

Im Allgemeinen zeigte sich, dass es zu größeren Schwankungen kam. Das Verkehrsaufkommen unterschied sich je nach Woche, Tag und Tageszeit. Die Ende September konzentriert erhobenen Verkehrszahlen bildeten das Verkehrsgeschehen der Phase 1 des Verkehrsversuchs repräsentativ ab. An bestimmten Tagen in der Ferienzeit lag das tatsächliche Verkehrsaufkommen jedoch unter den im Belastungsplan gezeigten Verkehrszahlen.

Insbesondere in der Tannstraße fiel auf, dass an zahlreichen Tagen auch deutlich geringere Verkehrsaufkommen erhoben wurden. Die Querschnittsbelastungen in einem 3-Wochen-Zeitraum im August 2023 sind als Abbildung 4 (s. Bereich IGV) dargestellt.

In der Oberndorfer Straße im Übergang in die Flöttlinstorstraße konnten starke Schwankungen im Wochenverlauf beobachtet werden. Die exemplarische Tagesganglinie zeigt die typischen Spitzenstunden morgens (ca. 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr) und am frühen Abend (ca. 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr).

Bemerkenswert ist die sehr deutliche Zunahme des Radverkehrs über den Friedrichplatz, während der Messungen. Sowohl in als auch nach den Sommerferien sind Tageszahlen von 600 Rädern und mehr gemessen worden.

Zur Verkehrserhebung waren es ca 250 Fahrräder/Tag

Siehe dazu die Abbildungen auf den nächsten Seiten.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

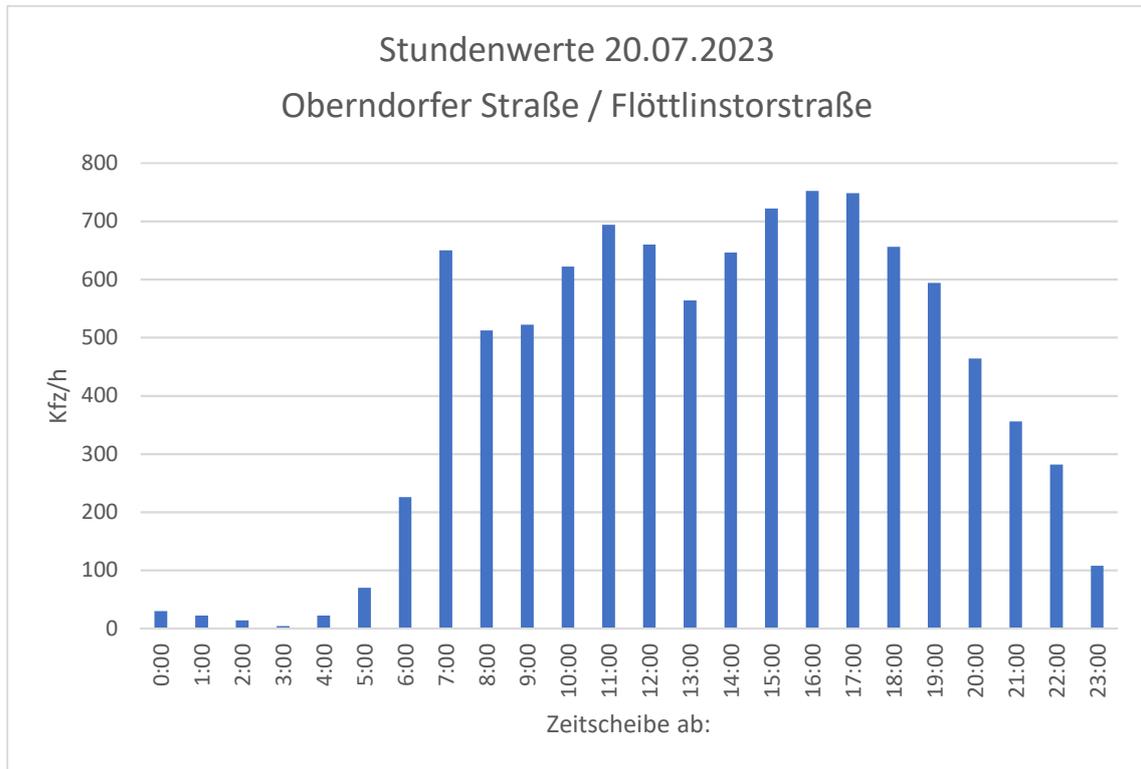


Abbildung :Exemplarische Tagesganglinie in der Oberndorfer Straße / Flöttlinstorstraße am 20.07.2023

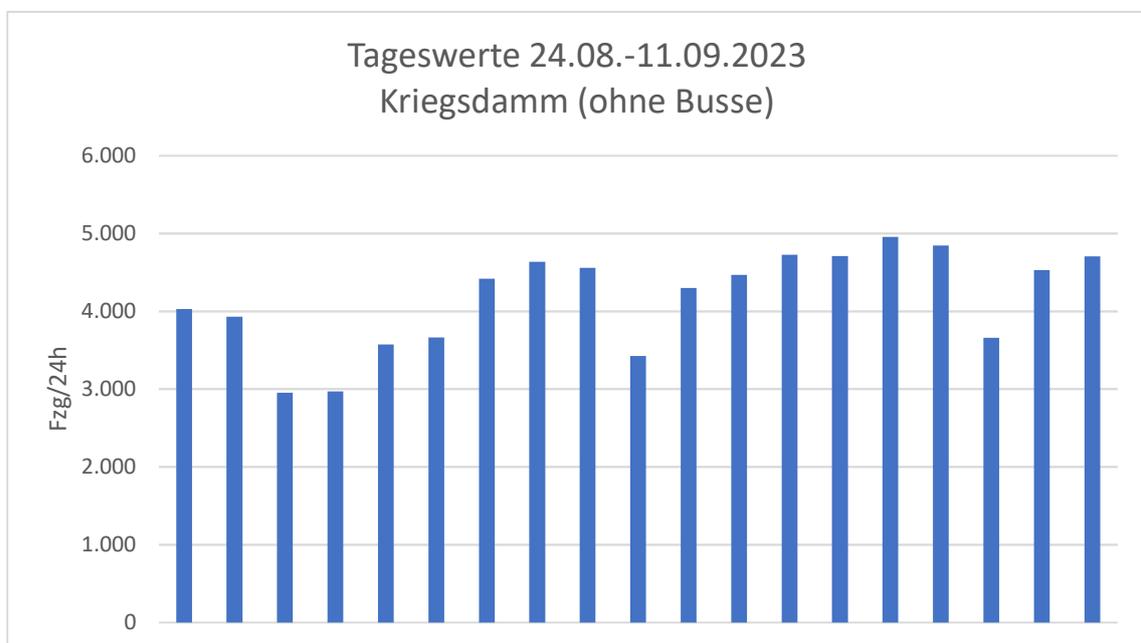


Abbildung : Verkehrsaufkommen (Kfz-Verkehr ohne Busse) auf dem Kriegsdamm im Sommer 2023

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

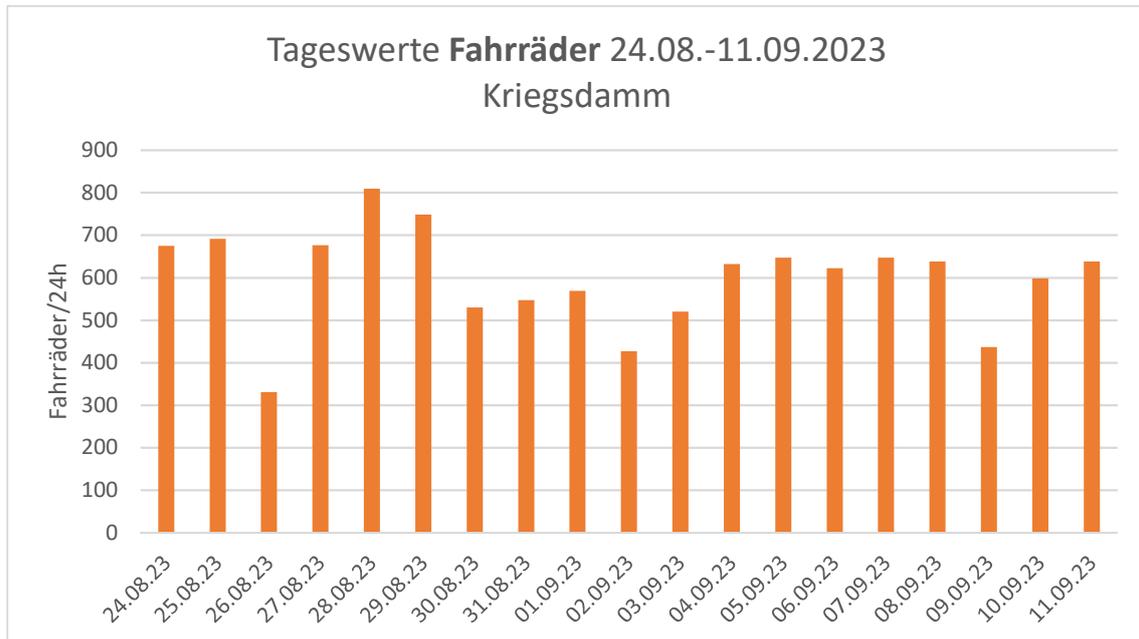


Abbildung : Verkehrsaufkommen (Radverkehr) auf dem Kriegsdamm im Sommer 2023

Fazit zu Variante 1: Die Evaluierung der in Variante 1 erhobenen Verkehrszahlen zeigt, dass der Verkehr in diesem Zeitraum überwiegend verträglich abzuwickeln war. Lediglich in der Marxstraße an der Einmündung in die Königstraße (s.Hinweis) kam es zu Staus und langen Wartezeiten. Weitere technische Überlastungen im Straßennetz traten nicht auf.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Variante 2 Evaluierung der Knotenpunktzählungen

Die Knotenpunktzählung fand Ende November statt. Zu diesem Zeitpunkt war die angepasste Verkehrsführung eingespielt, es gab keine größeren Baustellen/Sperrungen und die Witterung war noch nicht winterlich. Die etwas über eine Woche angesetzte Vollsperrung der Flöttlinstorstraße wegen Erschließungsarbeiten war abgeschlossen.

Abbildung 9 zeigt den Belastungsplan mit Veränderungen gegenüber 2020.

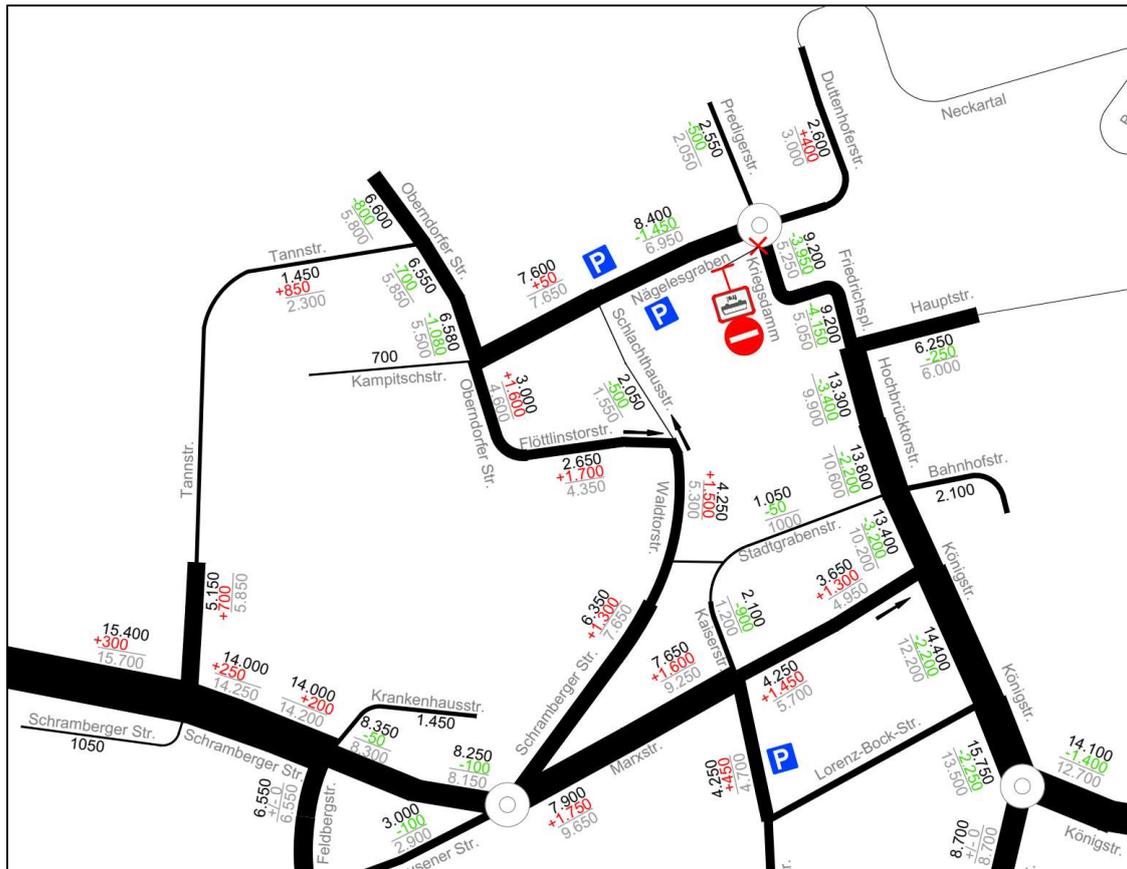


Abbildung 9: Belastungsplan Erhebung Variante 2 Verkehrsversuch: Veränderungen gegenüber 2020 (Bearbeitung und Darstellung: IGV)

Vergleicht man das erhobene Verkehrsaufkommen in Variante 2 mit dem vor dem Verkehrsversuch, so ergeben sich ähnliche Beobachtungen und Ergebnisse wie in Variante 1. Die Abschnitte mit einer relevanten Zu- und Abnahme sind die Gleichen, mit Ausnahme der Waldtorstraße. Durch die Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen bei gleichzeitiger Sperrung des Friedrichsplatzes in Nord-Süd-Richtung hat sich das Verkehrsaufkommen hier um ca. 1.500 Kfz/Tag im Vergleich zu 2020 erhöht.

Maßgeblich für die Bewertung von Variante 2 ist jedoch die Gegenüberstellung mit dem erhobenen Verkehrsaufkommen in Variante 1. Diese Veränderungen sind in Abbildung 10 bzw. Anlage 5 dargestellt.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Tannstraße (minus ca. 350 Kfz/Tag):

Die Tannstraße konnte während Variante 2 im Vergleich zu Variante 1 eine gewisse Beruhigung erfahren. Die Abnahme ist dadurch zu erklären, dass in Süd-Nord-Richtung die Achse Schramberger Straße – Waldtorstraße – Schlachthausstraße genutzt werden konnte.

Ein- und Ausfallstraßen nach Rottweil:

Auf allen Ein- und Ausfallstraßen in/aus Richtung Zentrum Rottweil hat der Verkehr zugenommen. Dies betrifft die Königstraße, Schramberger Straße, Stadionstraße, Hausener Straße und Oberndorfer Straße. Hier zeigt sich, dass eine zunächst isolierte Maßnahme (hier. Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen) sich auf das gesamtstädtische Verkehrsnetz auswirkt.

Fazit zur Variante 2: Die infrastrukturellen Anpassungen für die Phase 2, nämlich die Neumarkierung der Einmündung Marxstraße – Königstraße sowie die veränderte Zu-/Abfahrt des Parkplatzes Kapuziner können als positiv gewertet werden. Die Maßnahmen sorgten für eine Verflüssigung des Verkehrs.

Gleichzeitig hatte die Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen starke Auswirkungen. Sowohl direkt in der Waldtorstraße und der Schramberger Straße, hier hat sich das Verkehrsaufkommen stark erhöht, als auch im gesamtstädtischen Straßennetz, wo sich das Verkehrsaufkommen generell leicht erhöht hat.

Lediglich in der Tannstraße hat im Vergleich zur Variante 1 eine leichte Verkehrsberuhigung stattgefunden

6.4. Ergänzende Verkehrsuntersuchungen

6.4.1. Parkplatzauslastungen mit Zeitdauer 2 Stunden (in %)

	Juni (Wert 2022)	Juli (Wert 2022)
Waldtor (Seite Schwarzes Tor)	80,40 (82,85)	80,16 (82,16)
Waldtor (Seite Paradies)	79,53 (82,88)	82,25 (82,81)
Kapuziner	89,50 (98,19)	90,19 (88,28)
Kriegsdamm	94,08 (93,85)	92,17 (88,28)
Eisplatz 1/Nägelesgraben	89,58 (88,97)	90,76 (89,34)
Zentrum	69,36 (68,51)	26,59 (73,14)
Obere Bahnhofstraße	90,26 (89,56)	89,45 (88,46)

Fazit: Bis auf den Ausreißer im Juli für die Großsche Wiese (Zentrum) blieben die Werte normal. Anhand der Parkierungszahlen lässt sich kein negatives Interesse an der Historischen Innenstadt während des Verkehrsversuches erkennen.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

6.4.2. Kommunikationskampagne und Bürgerbeteiligung Informations- und Beteiligungsformate während des Versuches

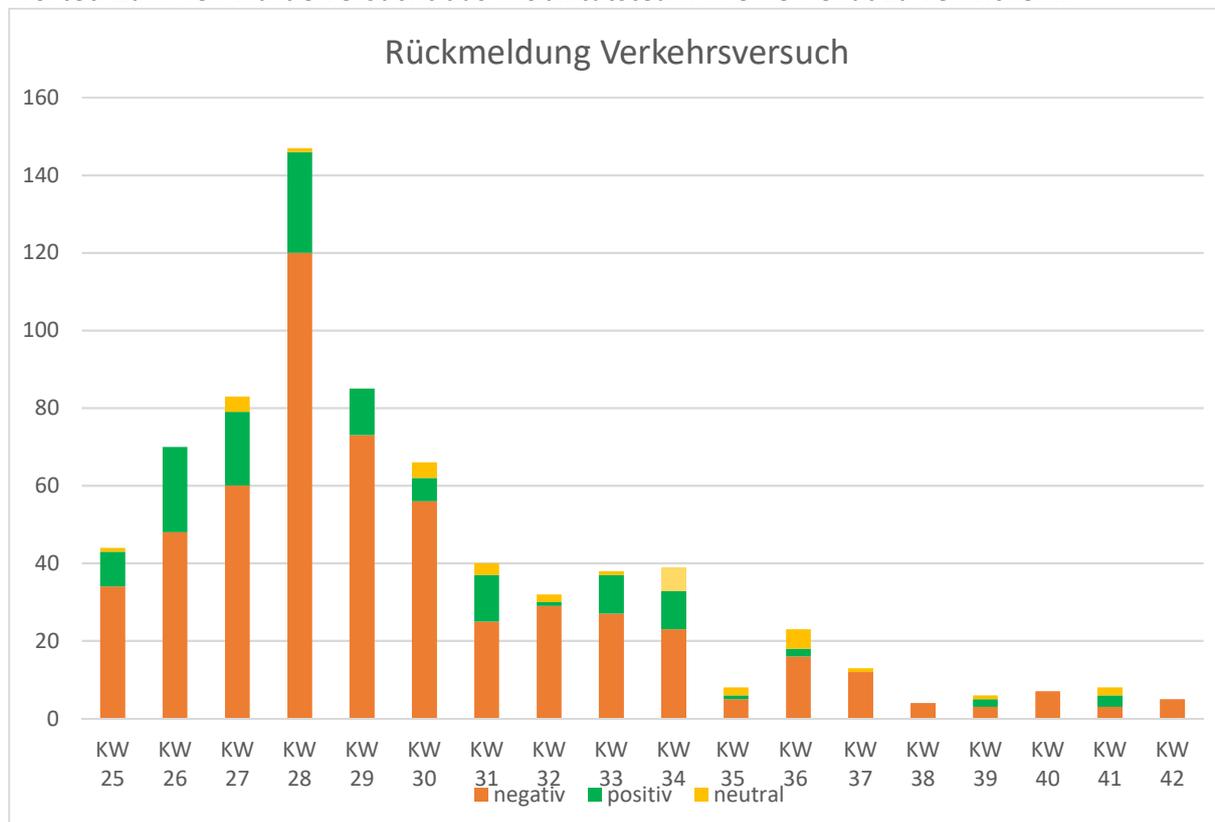
Internet: Es wurden verschiedenen Pressemitteilungen sowohl im Schwarzwälder Boten als auch der NRWZ und Information auf der Webseite www.rw2028.de eingestellt. Außerdem ist eine spezielle Internetseite zum Verkehrsversuch unter www.verkehrsversuch2023.de aufgebaut worden. Neben erklärenden Plänen und Videos waren hier neueste Meldungen und laufend aktualisierte FAQ Rubriken zu finden. Zusätzlich waren hier die Online Rückmeldeportale eingerichtet.

Rückmeldungszeitraum 1 (KW 25-42) Übersicht

	Website	in %	E-Mail	in %	Telefonisch	in %	gesamt	in %
positiv	136	19,51	8	25,00	6	85,71	150	20,38
negativ	535	76,76	14	43,75	0	0,00	549	74,59
neutral	26	3,73	10	31,25	1	14,29	37	5,03
	697		32		7		736	

Website Online Rückmeldeportal „Teilen Sie uns Ihre Meinung mit“

Dieses wurde bereits zwei Wochen vor Beginn des Versuches freigeschaltet und rege genutzt. Die Rückmeldungen wurden bis auf die Positiv-Negativ-Neutral Meinungen durchweg als Prosa-Text in Form von Fragen, Wünschen und Meinungen geäußert. Die meist negativ besetzten Meldungen waren in großen Teilen fachlich nicht verwendbar, wurden aber trotzdem beantwortet. Zum Teil wurde versucht das Mobilitätsteam in einen Chat zu verwickeln.



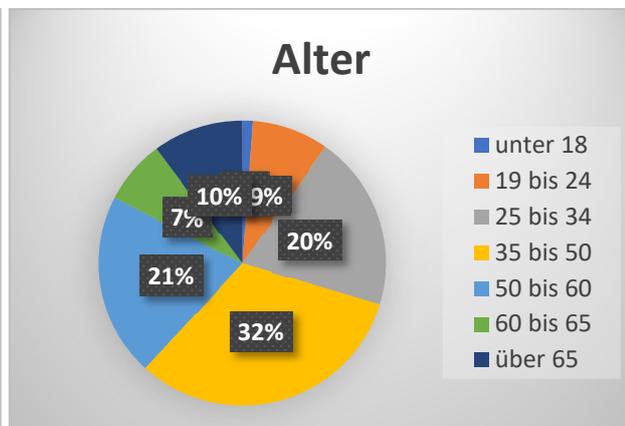
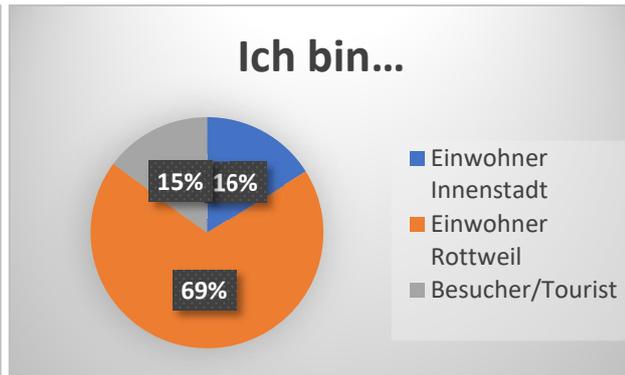
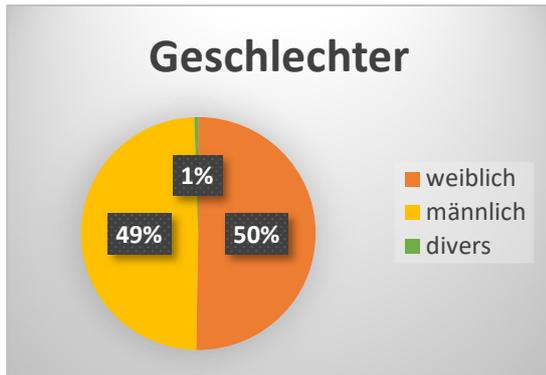
DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Rückmeldungen telefonisch und per E-mail direkt an das Mobilitätsteam

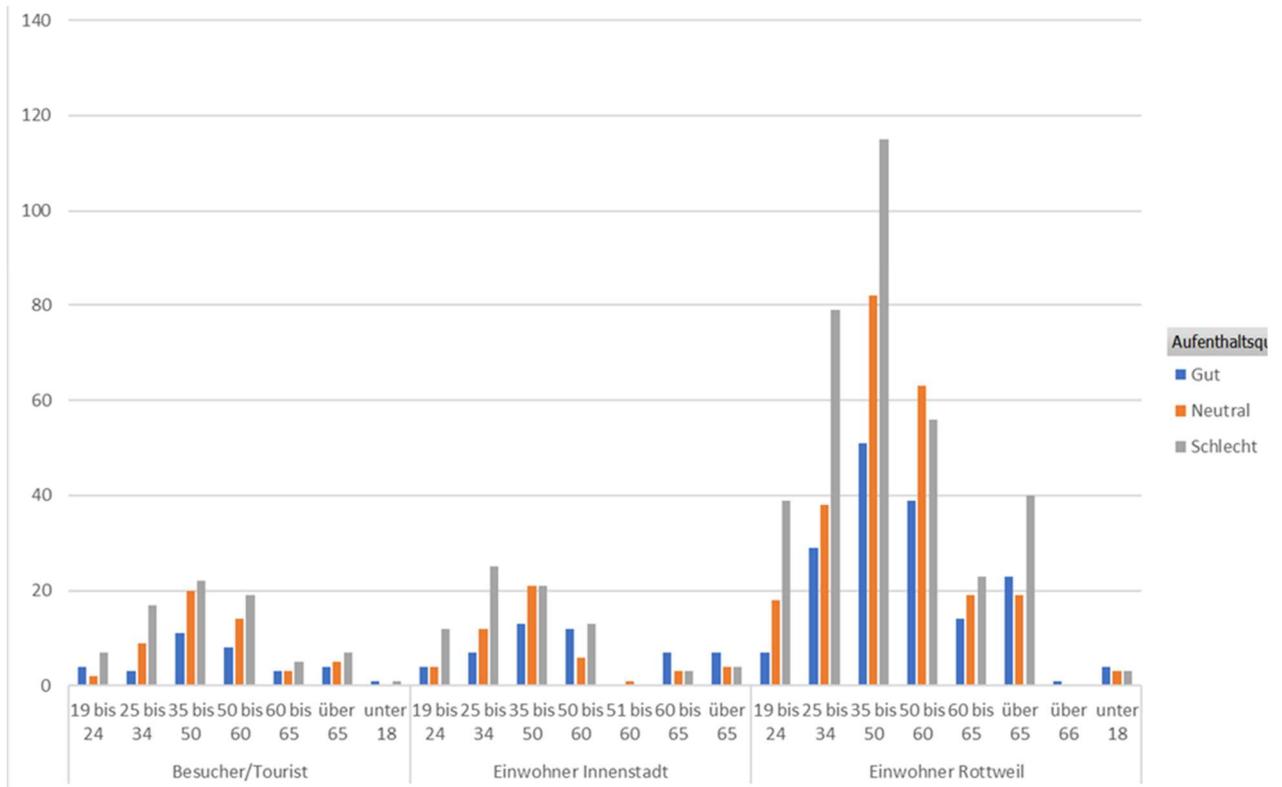
Sowohl in den E-Mails, als auch in den Telefongesprächen wurde sehr ausführlich diskutiert. Allerdings überwogen die fachliche Auseinandersetzung und die Kommunikation wurde positiver geführt.

Rückmeldeportal Teil 2 - Fragebogen auf der Webseite

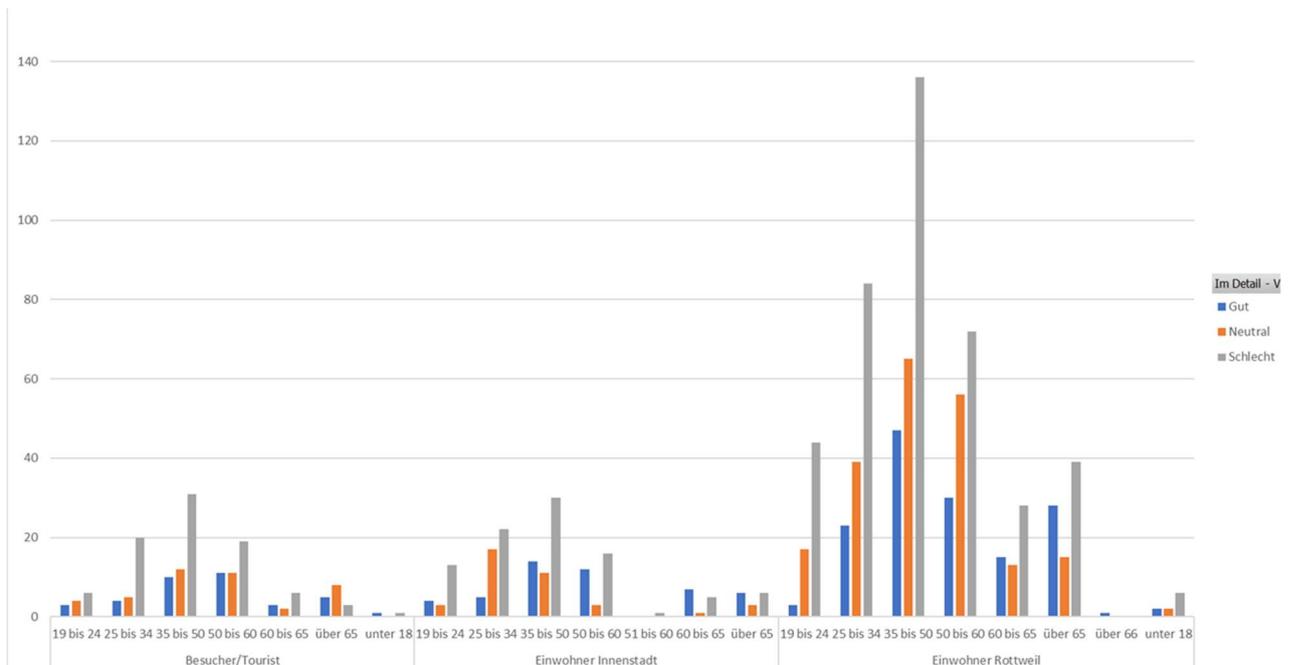
Insgesamt 1.141 Rückmeldungen



DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

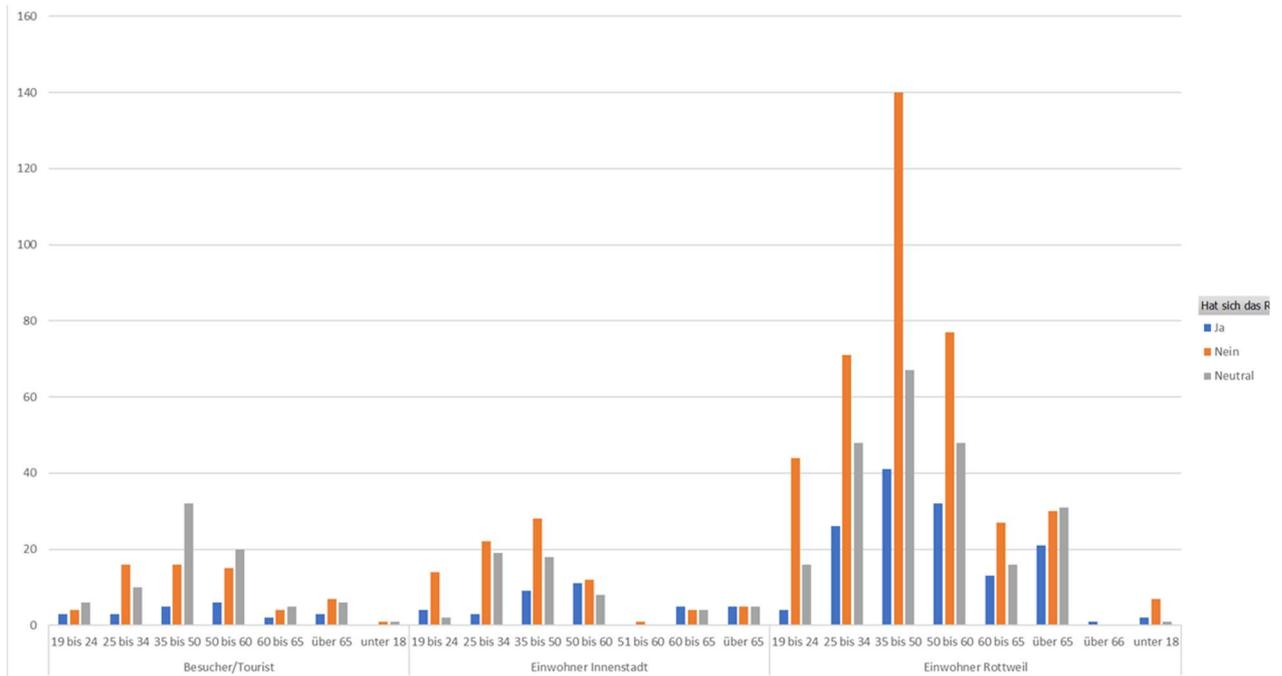


Bewertung der Aufenthaltsqualität und den zusätzlichen Angeboten

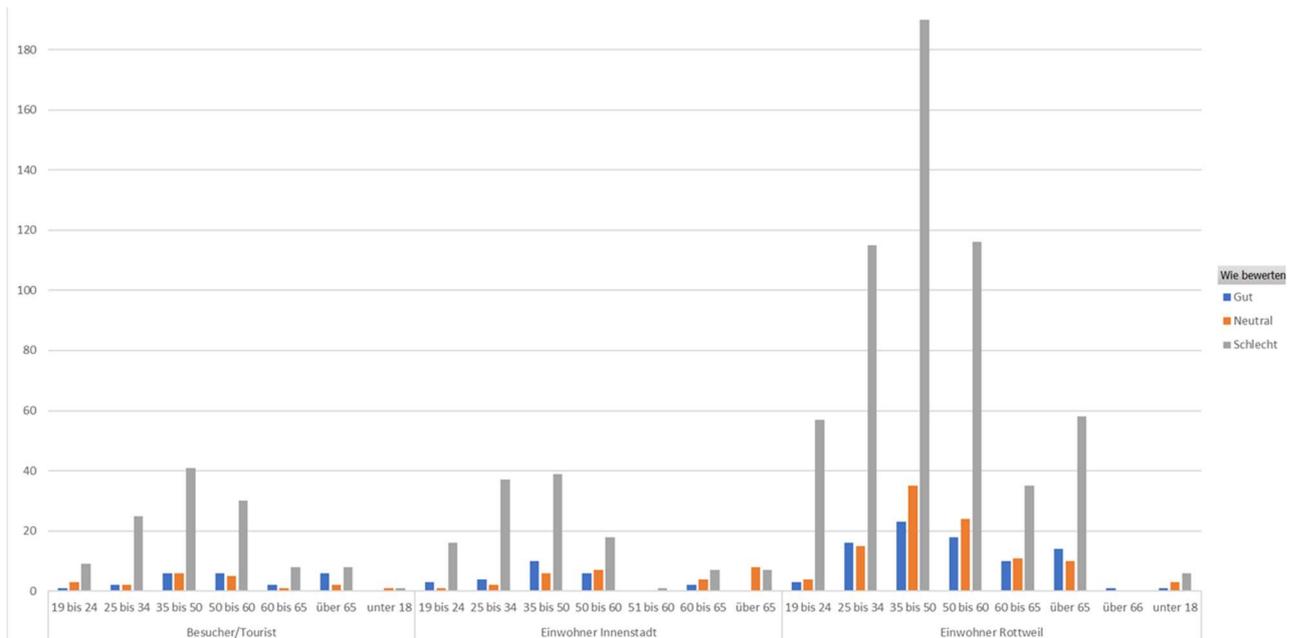


Bewertung der Verkehrssicherheit durch die Einbahnregelung

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

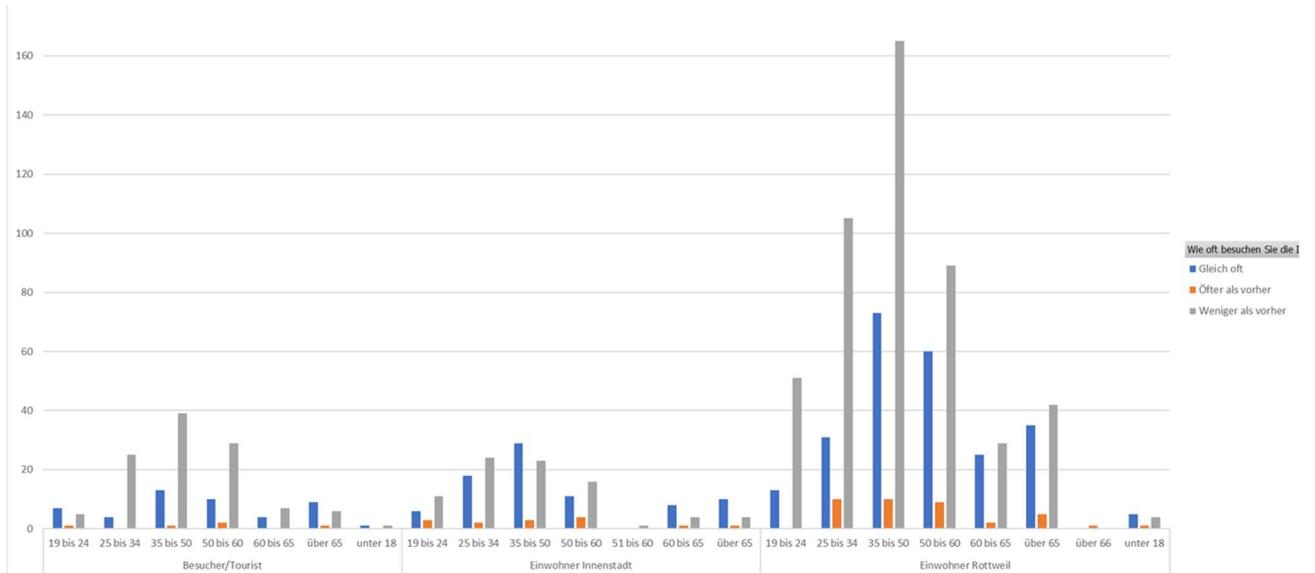


Hat sich das Radfahren im Bereich der Innenstadt verbessert

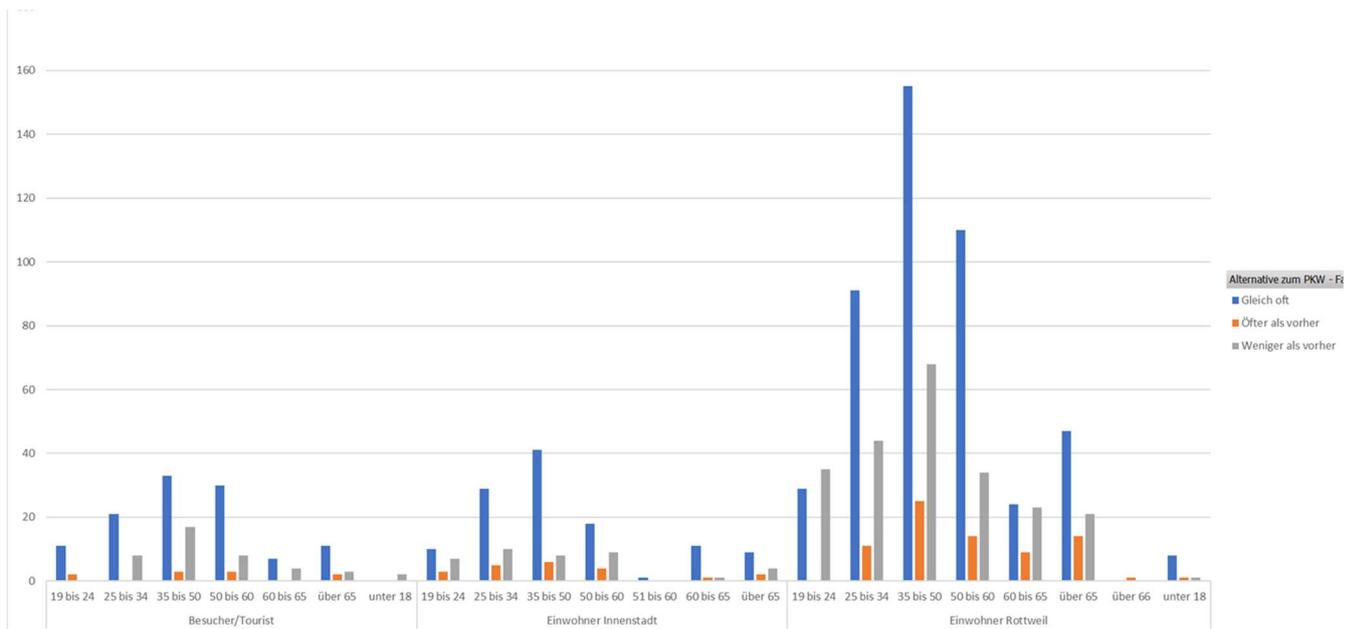


Wie bewerten Sie die veränderte Verkehrsführung in der Marxstraße?

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL



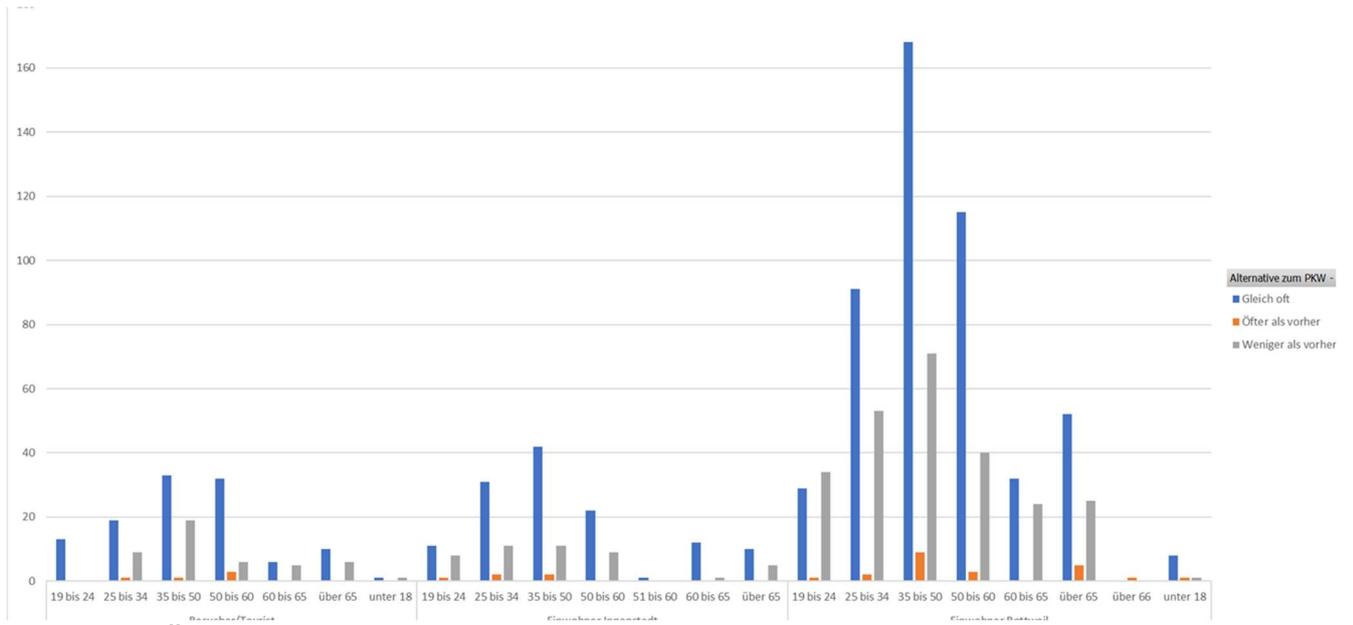
Wie oft besuchen Sie die Innenstadt seit Beginn des Verkehrsversuches?



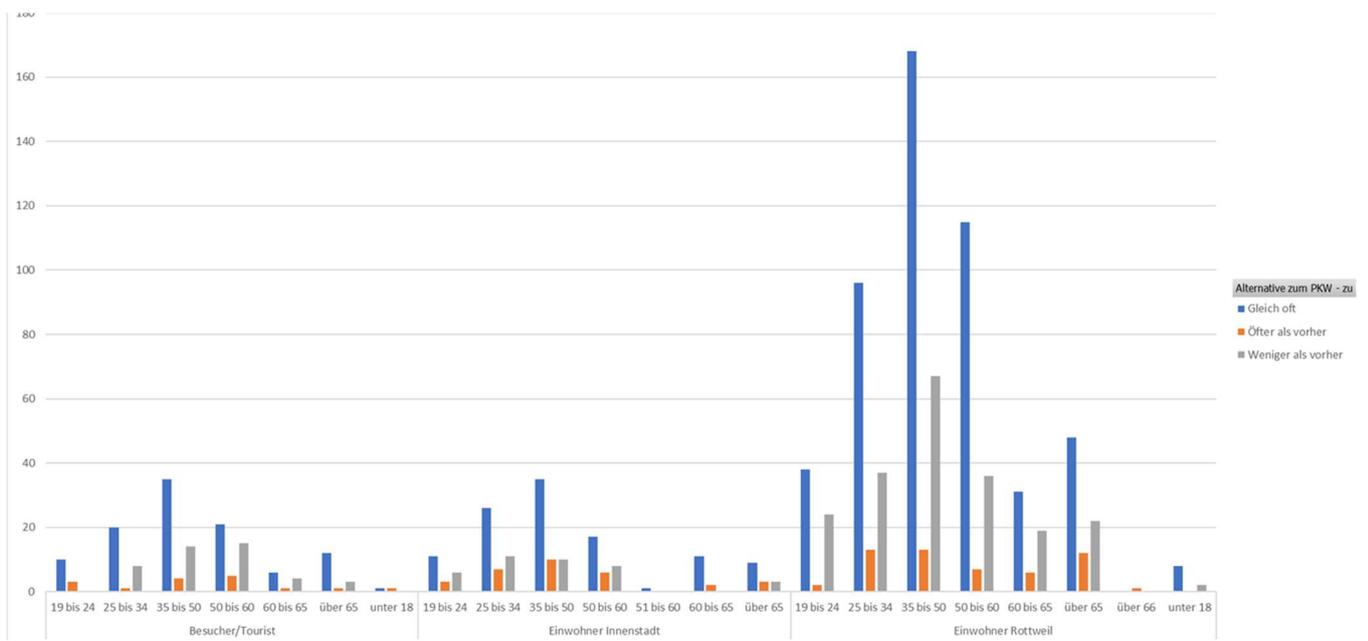
Alternative Radfahren gegenüber PKW

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

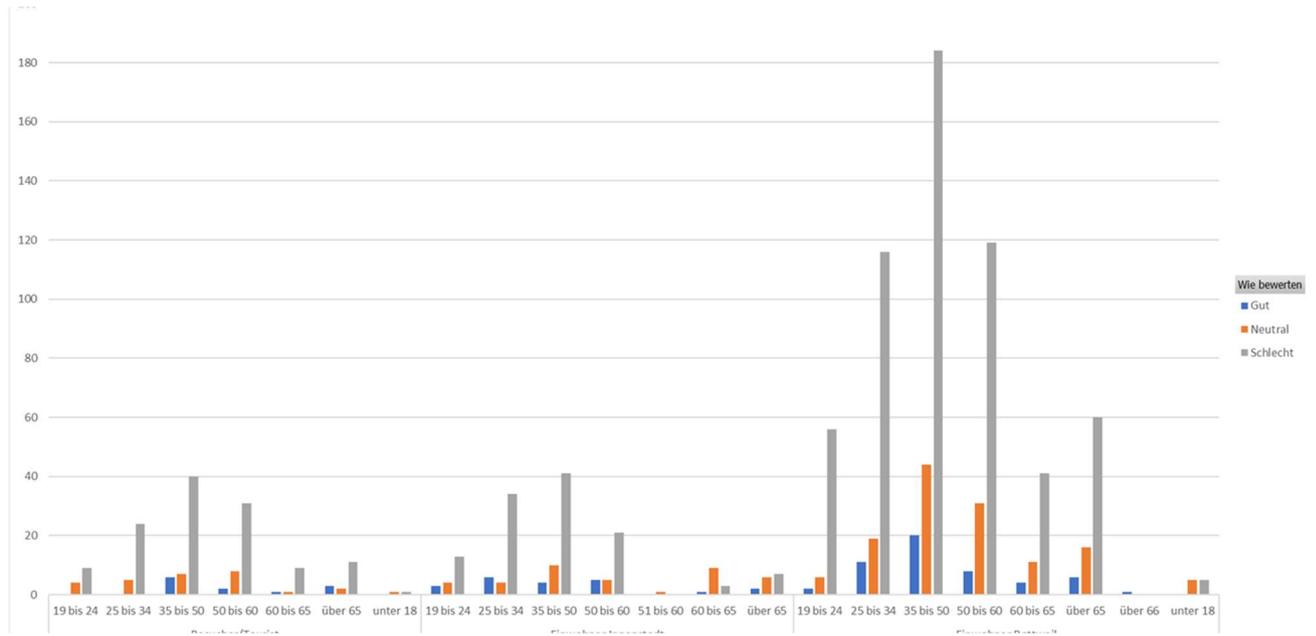


Alternative ÖPNV (Bus) gegenüber PKW

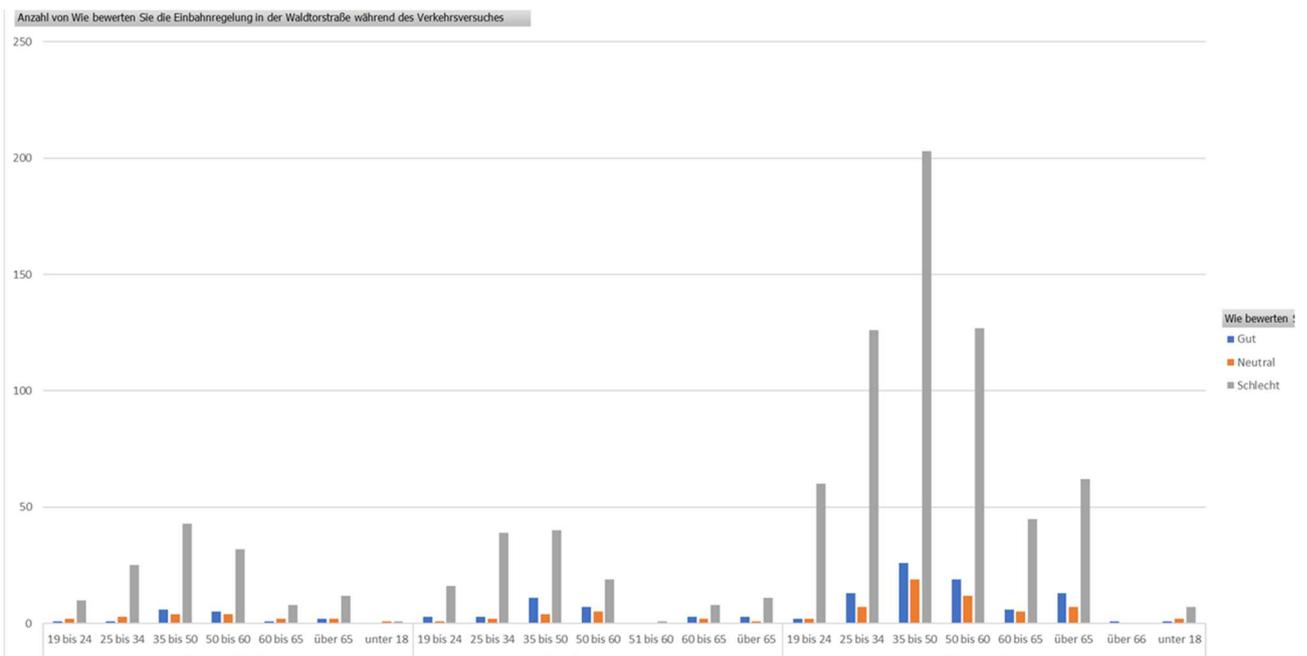


Alternative zu Fuß gehen gegenüber PKW

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL



Bewertung der Zufahrt Parkplatz Kapuziner (nur vom Stadtgraben aus)



Bewertung der Einbahnregelung in der Waldtorstraße

Fazit:

Insgesamt zeigt sich deutlich die ablehnende Haltung der Umfrageteilnehmer zum Verkehrsversuch.

Die Wiedereinrichtung Gegenverkehr in der Waldtorstraße in der Variante 2 und die Öffnung der Zufahrt zum Parkplatz Kapuziner von oben aus der Waldtorstraße wurde vor allem in textlichen Rückmeldungen und in den sozialen Medien sofort begrüßt. Negative Rückmeldungen seit die Poller zur Verhinderung der Durchfahrt in den Stadtgraben installiert sind, gab es erfreulicherweise bisher nicht.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

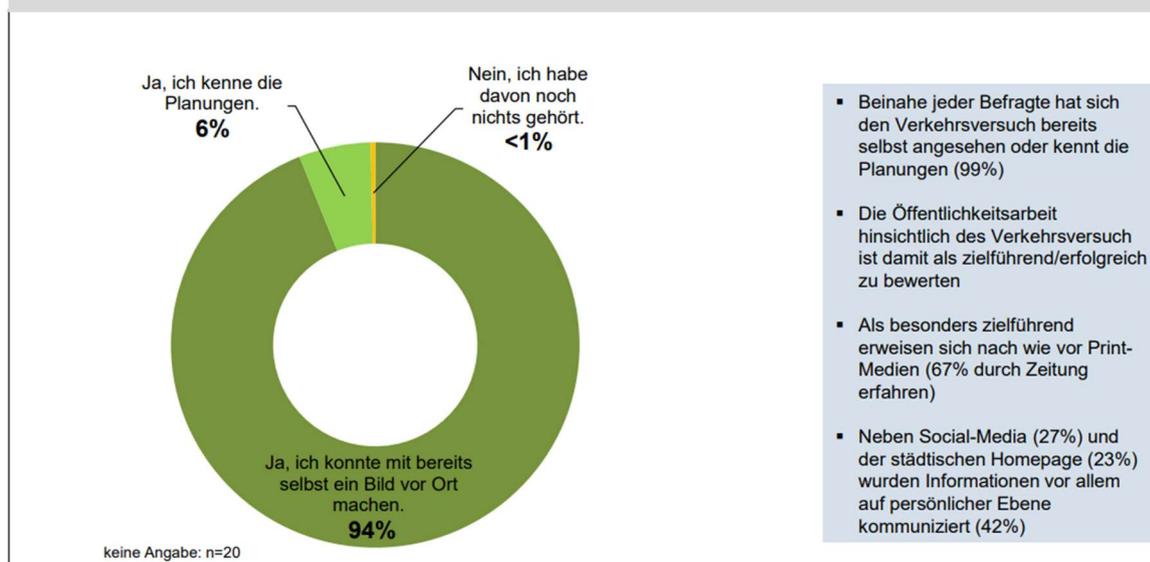
Die gute Resonanz während und nach den begleitenden Veranstaltungen, als auch die wohl-tuend empfundene und gechillte Atmosphäre während des gesamten Sommers, spiegelt sich nicht in den Umfrageergebnissen wieder. In den textlichen Rückmeldungen wurden zwar die Sitzmöglichkeiten und der gefahrlosere Radverkehr positiv bewertet, jedoch blieb als großes Manko stehen, dass es nicht möglich war, auch die Busse vom Friedrichsplatz zu entfernen.

Auszug aus der Umfrage Wirtschaftsförderung

Im Zeitraum von 11.09. bis 17.10.2023 wurde im Auftrag und mit Unterstützung der Wirtschaftsförderung eine Besucherumfrage von der IMAKOMM Akademie aus Aalen in Form von Online-Befragung und Face-to-face-Interviews in der Innenstadt durchgeführt. Es wurde bewusst ein Zeitraum gewählt, in dem sich die Besucher bereits an den Verkehrsversuch gewöhnen konnten. Zielgruppen waren Innenstadt-Besucher/-innen (Einwohner/-innen und Gäste der Stadt Rottweil). Ausgewertet wurden insgesamt 864 Fragebögen.

Neben Fragen zur Innenstadt im Allgemeinen, wurden explizit Fragen zum Verkehrsversuch gestellt. Ein Auszug aus der Befragung soll hier dargestellt werden:

Ist Ihnen der aktuelle Verkehrsversuch in der Rottweiler Innenstadt bekannt?



omm AKADEMIE GmbH | www.imakomm-akademie.de Quelle: Bürger- und Gästebefragung, imakomm AKADEMIE, 2023, n=864

21

Als großer Erfolg ist die Kommunikation des Verkehrsversuch zu werten. 99 % der Befragten waren über den Verkehrsversuch informiert. Als Informationsquelle wurden unter anderem Zeitung, Freunde / Bekannte / Verwandte, Social Media, die Homepage der Stadt Rottweil und weitere genannt.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Der aktuelle Verkehrsversuch läuft nun schon seit einigen Wochen. Diese hat bereits folgende Auswirkungen auf mich gehabt:



- Die Ergebnisse zur Bewertung des Verkehrsversuchs zeigen sowohl in Tendenz **negative Einschätzungen** bezüglich der innerstädtischen **Attraktivität** als auch auf die **Besuchshäufigkeit**
- 54% der Befragten gaben an, die Innenstadt **seltener zu besuchen**, aus dem Umland war es fast 70% der Befragten.
- Auch die **gefühlte Attraktivität** hat bei ca. der Hälfte der Befragten abgenommen. Immerhin 20% der in Rottweil Wohnenden hält die Innenstadt nun für attraktiver.

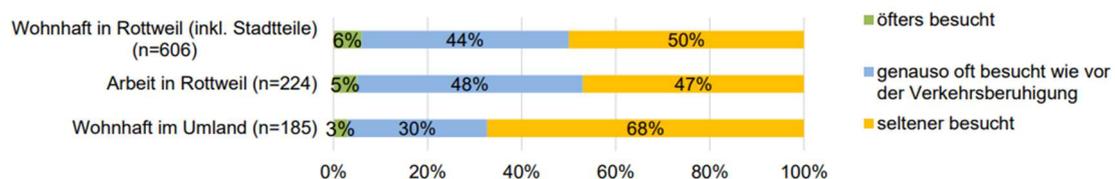
ikomm AKADEMIE GmbH | www.imakomm-akademie.de Quelle: Bürger- und Gästebefragung, ikomm AKADEMIE, 2023, n=864

23

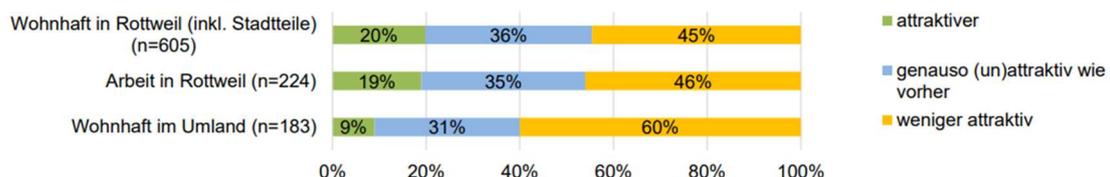
Ein wichtiges Ziel des Versuchs war es, die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Laut Ansicht der Befragten ist dies nur für 17% gelungen. Nur 6% der Befragten besuchten die Innenstadt häufiger während des Versuchs, 54% sogar seltener. Die Ergebnisse wurden auch noch nach Herkunft der Befragten konkretisiert:

Der aktuelle Verkehrsversuch läuft nun schon seit einigen Wochen. Diese hat bereits folgende Auswirkungen auf mich gehabt:

Ich habe die Innenstadt (wegen der Verkehrsberuhigung) seitdem...



Durch den Verkehrsversuch ist die Innenstadt nun...



ikomm AKADEMIE GmbH | www.imakomm-akademie.de Quelle: Bürger- und Gästebefragung, ikomm AKADEMIE, 2023, n=864

24

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Die Aussagen wurden in den Befragung noch hinterfragt. So wurde konkret erfragt, inwieweit sich das Verhalten beim Innenstadtbesuch verändert hat:



Gesamtfazit IMMAKOM Umfrage: Insgesamt muss gesagt werden, dass die Mehrheit der Befragten eher negative Auswirkungen durch den Verkehrsversuch sieht.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

7. Maßnahmen „Lebenswerte Innenstadt“

7.1. Freiraumgestaltung und Möblierungskonzept

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 deutlich mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten, Teilorte oder Stadtteilzentren in Baden-Württemberg zu schaffen.

Aus diesem Grund unterstützte das Verkehrsministeriums im letzten Jahr Kommunen im Rahmen des Projektes „Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten für Baden-Württemberg“ mit verschiedenen Angeboten bei der Umgestaltung der Stadt-/Ortsmitte um eine lebendige und verkehrsberuhigte Begegnungsstätte zu schaffen. Hierfür bekam die Stadt Rottweil kostenlos für die Dauer des Verkehrsversuches Straßenmobiliar geliehen, welches auf dem Friedrichsplatz aufgebaut wurde.



7.2. Veranstaltungs- und Aktionsreihe „Sommer in Rottweil“

Begleitend zum Verkehrsversuch wurde die Veranstaltungs- und Aktionsreihe „Sommer in Rottweil“ mit weiteren Veranstaltungen gefüllt und der Zeitraum im Vergleich zu den Vorjahren verlängert.

Die Veranstaltungen und Aktionen dienten dazu, Frequenz in die Innenstadt zu bringen, den Handel und die Gastronomie zu beleben sowie aufzuzeigen, welche Aufenthalts- und Lebensqualität an den neuen, verkehrsberuhigten Orten in der Innenstadt entstehen kann.

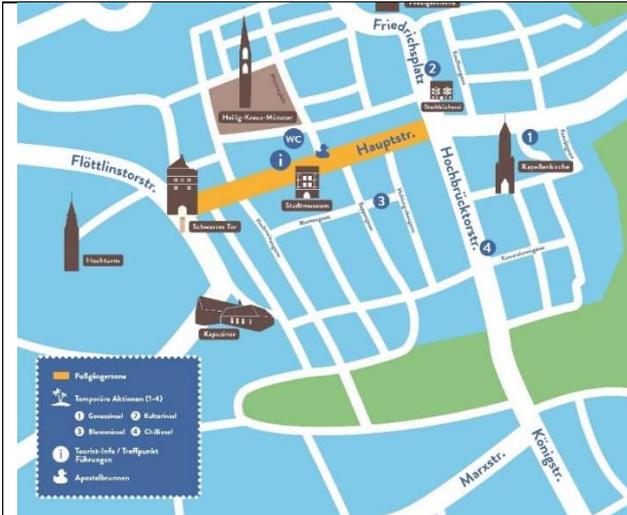
Hierzu zählten durchgängige und punktuelle Aktionen, große und kleine Veranstaltungen sowie bereits bestehende Veranstaltungen, welche unter dem Dach „Sommer in Rottweil“ gemeinschaftlich beworben wurden.

Fazit: Die Ziele wurden erreicht, oftmals sogar übertroffen. Es war spürbar mehr Frequenz in der Innenstadt und die Stimmung während der Aktionen und Veranstaltungen war durchweg äußerst positiv.

Besonders hervorzuheben ist, dass aufgrund der tollen Atmosphäre sich im Laufe der Veranstaltungszeit immer mehr Vereine mit eigenen Veranstaltungen eingebracht haben und einen wertvollen Beitrag für einen abwechslungsreichen Sommer in Rottweil geleistet haben. Aber nicht nur die Vereine unterstützen den „Sommer in Rottweil“, sondern auch der Rottweiler Einzelhandel, der zuvor oft bei gemeinschaftlichen Aktionen der Stadt eher zurückhaltend war. Das Stadtmarketing und das Innenstadtmanagement haben bei der Auswahl an Veranstaltungen und Aktionen auch den Fokus auf die Händler gelegt. So wurden z.B. die Veranstaltungszeiten oder Örtlichkeiten auch so gewählt, damit der Handel davon profitiert.

Um den Handel zu unterstützen wurde zudem von der Tourismusabteilung eine Führung entwickelt: Gaumen KulTour, die auf großes Interesse gestoßen ist. Bei diesem Rundgang werden Rottweils Ladengeschäfte besucht. Die Inhaber stellen dabei ihr Sortiment und ihr Geschäft vor und haben so eine zusätzliche Werbeplattform.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL



Um alle Bereiche der Innenstadt abzudecken und auch die Bereiche des Verkehrsversuchs hervorzuheben, wurden sog. Veranstaltungsin-seln in der Innenstadt geschaffen: Kulturinsel, Chillinsel, Blumeninsel, Genussinsel



Abb: Skate Contest auf dem Friedrichsplatz

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Veranstaltungen

Juli

- 02.07.2023 Blaulichttag mit verkaufsoffenem Sonntag zum Start Verkehrsversuch
- 05./26.7.2023 Medienflohmarkt, Stadtbücherei auf dem Friedrichsplatz
- 07./14./21.07.2023 Blasmusikserenade in der Fußgängerzone
- 12.07.2023 "Wir basteln uns ein Schildkrötenspiel", Stadtbücherei auf dem Friedrichsplatz
- 19.07.2023 "Das kunterbunte Monsterbuch" Vorlesen, Stadtbücherei auf dem Friedrichsplatz
- 22.07.2023 Rottweil hüpft

August

- 02.08.2023 "Steine bemalen", Stadtbücherei auf dem Friedrichsplatz
- 09.08.2023 "Outdoorspiele-Zeit", Kulturinsel auf dem Friedrichsplatz
- 12.08.2023 Rottweiler Gaumen KulTour
- 16.08.2023 Medienflohmarkt, Stadtbücherei auf dem Friedrichsplatz
- 26.08.2023 Familienkonzert Weltreise (witterungsbedingt im Ratssaal)

September

- 06.09.2023 Medienflohmarkt, Stadtbücherei auf dem Friedrichsplatz
- 09.09.2023 Vernissage Forum Kunst auf dem Friedrichsplatz
- 10.09.2023 Tag der Blasmusik in der Fußgängerzone
- 13.09.2023 "Wir basteln Vorgelfutterhäuschen", Stadtbücherei a.d. Friedrichsplatz
- 20.09.2023 "Märchen und Herbstgeschichten", Stadtbücherei auf d. Friedrichsplatz
- 14.09.2023 Heiligkreuzmarkt auf dem Münsterplatz
- 16.09.2023 Rottweiler Boule Stadtmeisterschaften im Stadtgraben
- 22.09-24.09.2023 Deutsch-Schweizer-Literaturtage
- 23.09.2023 Skate Contest auf dem Friedrichsplatz
- 23./30.09.2023 Wasenzeit in Rottweil

DER VERKEHRSVERSUCH

IN ROTTWEIL

28.09.2023 Abendmarkt auf dem Münsterplatz

30.09.2023 Rottweiler Gaumen KulTour

Oktober

07.10.2023 Wasenzeit in Rottweil

14.10.2023 Gässlefest im Sprengerort

15.10.2023 Volksbanklauf mit verkaufsoffenem Sonntag zum Ende der Variante 1 des Verkehrsversuches

Dauerhafte Aktionen

Heliumballon "Sommer in Rottweil" Ballon in der Tourist-Information

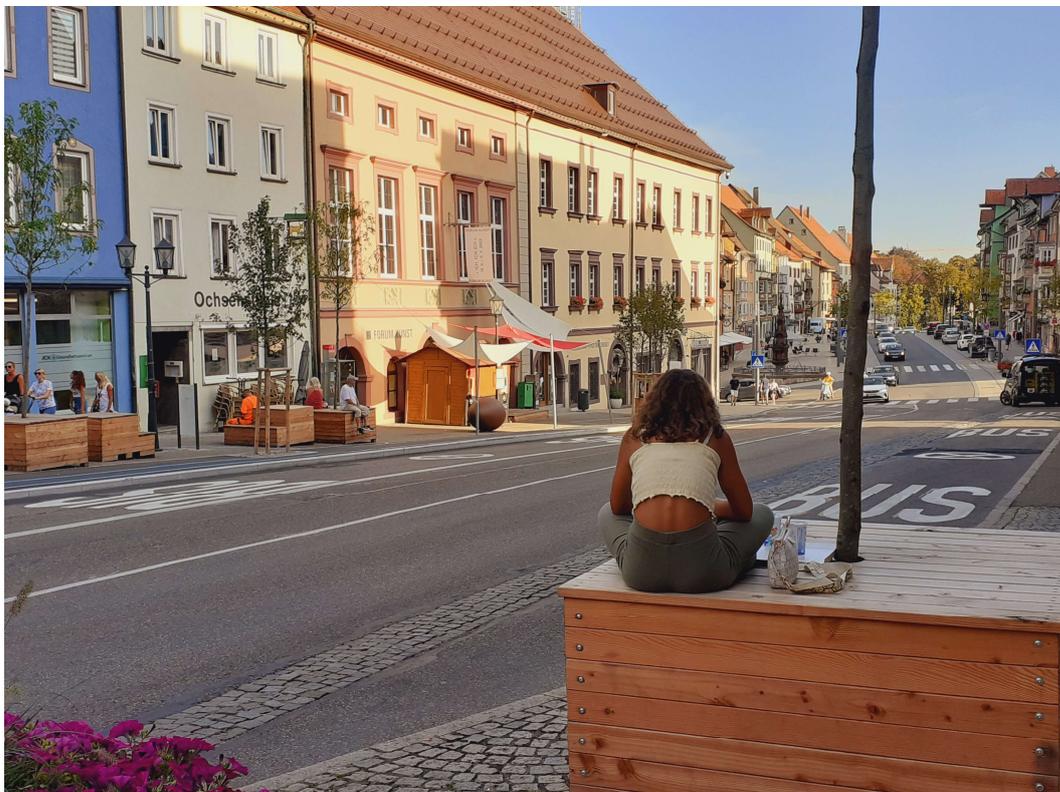
Eisgutscheine zu jeder öffentlichen Führung "Gutschein für eine Kugel Eis"

Badeenten jeden Samstag, Entenfischen im Apostelbrunnen

Rottweil rätselt Rätsel in den Schaufenstern suchen, gewinnen

Sommer Becher vor dem ehemaligen Restaurant "Goldener Becher"

Sommergrill vor dem Ochsenstüble



DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

7.3 Weitere unterstützende Maßnahmen

- **Kostenloser Samstagsbus**
nur geringe Verbesserung und Nachfrage. Eine Nachfrage in Radolfzell hat allerdings ergeben, dass es teilweise 1 ½ Jahre brauche, bis Maßnahmen im ÖPNV positiv messbar werden.
- **Kostenfreies Parken auf den großen Parkplätzen -**
Dieses Angebot wurde gerne angenommen, und sofort nachgefragt als es in die Verlängerung der Variante 2 ging.
- **Stand auf dem Wochenmarkt**
Auch diese Möglichkeit wurde, vor Allem wenn der Oberbürgermeister Herr Dr. Ruf direkt vor Ort war, sehr ausgiebig genutzt. In intensivem Bürgerdialog konnte der oft fehlende Kontext zur gesamten Innenstadtentwicklung hergestellt werden.
- **Verkehrsbüro im ehemaligen MAX in der Hochbrücktorstraße.**
Hier wurde sehr gerne diskutiert, und viele Bürger nutzten diese Gelegenheit um auch andere Themen der Kernstadt anzusprechen.
Die Gespräche begannen oft intensiv, endeten aber alle sehr wohlwollend.



Abb: Oberbürgermeister Dr. Ruf im Bürgerbüro zum Verkehrsversuch

8. Schlussfazit

Die Bürgerschaft steht dem Abschaffen der bestehenden Gegenverkehrslösung auf dem Friedrichsplatz ablehnend gegenüber. Das Hauptargument, das sich sowohl in den Umfragen, als auch Rückmeldungen und den Social Media Portalen immer wieder findet ist: „Ich muss Umwege fahren.“ Dass eine Umgehungsstraße für eine Entlastung der Innenstadt eingerichtet wurde, wird größtenteils nicht angenommen. Und das obwohl mehrfache Messungen gezeigt haben, dass eine Fahrt vom Nägelesgraben zur Saline über die Umgehungsstraße zwar 5km länger ist, aber dieselbe Zeit benötigt wie ein Stopp and Go durch die Innenstadt.

Und auch wenn die Messungen gezeigt haben, dass die Mehrbelastungen in den Ausweichrouten wie z.B. Tannstraße, Marxstraße verträglich abzuwickeln wären, ist die Bereitschaft der Anwohner und Bürger gering, dies zu Gunsten einer Entlastung der Historischen Innenstadt in Kauf zu nehmen.

Auch der GHV vertritt die Meinung, dass der Verkehr sowohl im Bereich Waldtorstraße, als auch am Friedrichsplatz in beide Richtungen fließen muss. Die weitergehende Forderung aus Teilen der Bürgerschaft betreffend einer gänzlichen Sperrung des Durchgangsverkehres mit der Zielsetzung einer autofreien Innenstadt ist damit aktuell von den meisten Bürgern nicht gewünscht.

Eine abschließende, endgültige Ablehnung von Verkehrsreduzierungen sollte daraus trotzdem nicht abgeleitet werden, da der Verkehrsversuch nicht die derzeitigen, bereits beschlossenen bzw. geplanten Bausteine berücksichtigen bzw. darstellen konnte. Der Verkehrsversuch hat gezeigt, dass die verkehrlichen Prognosen sehr gut getroffen wurden. Ebenfalls wurde wahrgenommen, dass die Bürgerschaft zusätzlich zu den flankierenden Maßnahmen im Bereich Mobilität, aktuell keinen Einbahnverkehr und die daran resultierenden Umwege für eine Verkehrsreduzierung möchte. Die sich bereits in der Prüfung bzw. Umsetzung befindlichen Maßnahmen sind die folgenden:

- Ausbau der Nordroute mit direkter Anfahrbarkeit vom Berner Feld zum Nägelesgraben
- Integraler Taktfahrplan mit 1 Euro-Ticket
- Neubau Zentraler Umsteigepunkt (ZUP) Umbau des Friedrichsplatzes zu einem Stadtplatz, die im Verkehrsversuch von 5 Fahrbahnen auf 4 Fahrbahnen reduzierte Verkehrsfläche wird gemäß GR-Beschluss vom 2023 weiter auf zwei Fahrbahnen reduziert
- Verlagerung der Haltestellen zwischen Kriegsdamm und Hochbrücktorstraße auf die Fahrbahn
- Ausbau der Radinfrastruktur in der Königsstraße
- Neubau Parkhaus Zentrum mit fußläufiger Anbindung an die Innenstadt

Diese vorgenannten Bausteine werden nun schrittweise bis Ende 2027 umgesetzt.

Auch der Radverkehr wird auf Grund der milden Winter weiter zunehmen, so dass sich das Mobilitätsverhalten positiv auf die Verkehrsentwicklung auswirken wird.

DER VERKEHRSVERSUCH IN ROTTWEIL

Im Jahre der Landesgartenschau 2028 sollen alle flankierenden Maßnahmen fertiggestellt sein. Mit dem zu erwartenden hohem Besuchsaufkommen und dem Zusatzangebot des ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr im Eventjahr in der historischen Innenstadt deutlich reduziert werden (z.B. Durchfahrtsverbot Friedrichsplatz zu bestimmten Tageszeiten).

Aus den Erfahrungen des Gartenschaujahres kann dann anschließend in der Bürgerschaft eine erneute Diskussion geführt werden, ob und welche dauerhaften Veränderungen es in der Verkehrsführung geben soll.





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

Stadt Rottweil

Bericht

Stadt Rottweil

Evaluierung des Verkehrsversuchs

Februar 2024



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass.....	3
2. Hintergrund & Motivation.....	4
3. Vorbereitung des Verkehrsversuchs.....	7
4. Umsetzung des Verkehrsversuchs.....	10
5. Evaluierung der Variante 1 des Verkehrsversuchs.....	13
5.1 Evaluierung der Knotenpunktzählungen.....	13
5.2 Evaluierung der Dauerzählstellen.....	16
6. Evaluierung der Variante 2 des Verkehrsversuchs.....	21
7. Bewertung & Fazit	25
Anlagen- und Planverzeichnis	26



1. Anlass

In der historischen Innenstadt von Rottweil besteht trotz des Ausbaus der Ortsumgehungen im Zuge der B 27 und B 14 ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen. Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Sicherheit der besonders schutzbedürftigen Verkehrsarten – insbesondere des Rad- und Fußverkehrs – und schränkt die Aufenthaltsqualität ein. Insbesondere der Friedrichsplatz mit den heute vorhandenen Bushaltestellen wird nicht als Stadtplatz wahrgenommen.

Seit längerem besteht daher das Ziel, die historische Innenstadt und insbesondere den Friedrichsplatz von Autoverkehr zu entlasten. In den letzten Jahren wurden in verschiedenen Varianten untersucht, welche Auswirkungen verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf das gesamtstädtische Straßennetz haben. Die Prognose hat dabei gezeigt, dass eine Sperrung des Friedrichsplatzes in einer Richtung mit zahlreichen ergänzenden Maßnahmen zielführend sein könnte. Aus verkehrlichen Gründen kommt nur eine Sperrung in Nord-Süd-Richtung in Frage.

Die einseitige Sperrung des Friedrichsplatzes sollte im Rahmen eines Verkehrsversuchs unter Realbedingungen erprobt werden.

Herr Mager vom Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung hat die IGV GmbH & Co. KG beauftragt, den Verkehrsversuch verkehrsplanerisch zu begleiten und insbesondere das Verkehrsgeschehen zu evaluieren und zu analysieren.

Die Ergebnisse werden nachfolgend beschrieben.



2. Hintergrund & Motivation

Die Eröffnung der Umgehungsstraßen der B 14 1984 und B 27 2002 hat die Verkehrsbelastung in der historischen Innenstadt deutlich reduziert. Nachdem sie anschließend wieder angestiegen war, wurde entgegen der damaligen Verkehrsregeln als Modellversuch Tempo 20 in der historischen Innenstadt eingeführt und die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hauptstraße/Friedrichsplatz/Hochbrücktorstraße abgebaut. Im Zuge der allgemeinen Verkehrszunahme haben sich in den letzten Jahren – von den Zeiten der Corona-Pandemie abgesehen – vermehrt wieder Überlastungen ergeben, die Aufenthaltsqualität wurde schlechter.

Daher wurden im Hinblick Landesgartenschau 2028 Maßnahmen diskutiert, wie die Verkehrsbelastung verringert werden kann. Insbesondere der Friedrichsplatz sollte wieder zu einem Stadtplatz mit Aufenthaltscharakter werden.

In einer ersten Stufe wurden grundsätzliche Überlegungen zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens angestellt. Dies betraf:

- Die Verlegung des ZUP vom Friedrichsplatz an den Nägelesgraben,
- die Stärkung des Radverkehrs durch den Ausbau der Radinfrastruktur,
- die Reduzierung des Parksuchverkehrs durch die Einführung eines Parkleitsystems und die Beschränkung auf die Parkierungsschwerpunkte Nägelesgraben und Zentrum Süd am heutigen Parkplatz Groß'sche Wiese,
- der Erweiterung des Bewohnerparkens auf weite Teile der Innenstadt, verbunden mit einem neuen Parktarifkonzept sowie
- der Einführung eines neuen Buskonzepts mit Durchmesserlinien und einem integralen Taktfahrplan, der optimales Umsteigen zwischen den Linien und verbesserte Verbindungen zum Bahnhof ermöglicht.

Die Maßnahmen sind in der Planung bzw. Umsetzung.

In einer zweiten Stufe wurden 2022 untersucht, welche Optionen bestehen, durch (Teil-) Sperrungen in der Innenstadt eine weitere Reduktion der Verkehrsbelastung zu erzielen, und welche Auswirkungen solche Sperrungen auf das umliegende Straßennetz haben werden.



Als Grundlage für diese Untersuchungen wurden 2020 Knotenstromerhebungen an allen wichtigen Knotenpunkten der Innenstadt durchgeführt (siehe Abbildung 1 und Anlage 1).

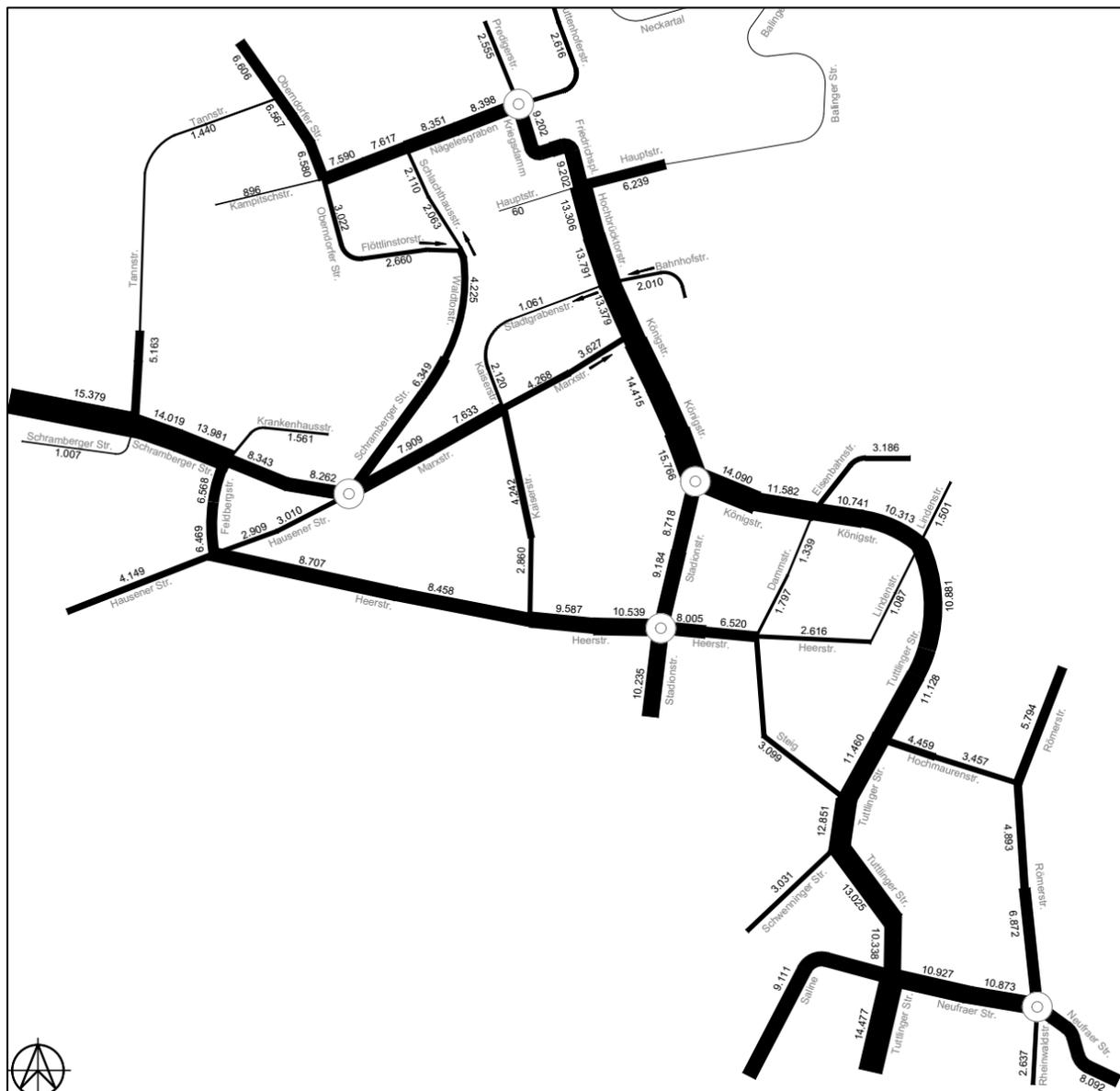


Abbildung 1: Belastungsplan Oktober 2020 (Bearbeitung und Darstellung: IGV)

Die Karte zeigt die Querschnittsbelastungen als DTV im Straßennetz. DTV steht für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke und ist eine übliche Bemessungsverkehrsstärke und für Betrachtungen dieser Art geeignet.



Untersucht wurden auf der Basis dieser Zahlen:

- Eine komplette Sperrung der historischen Innenstadt einschließlich der südlichen Vorstadt bis zur Lorenz-Bock-Straße,
- eine komplette Sperrung der historischen Innenstadt zwischen Nägelesgraben und der Hochbrücke einschließlich der unteren Hauptstraße sowie
- eine halbseitige Sperrung der Achse Kriegsdamm – Friedrichsplatz – Hochbrücktorstraße.

Durch die jeweiligen Sperrungen würde der Verkehr auf die Umgehungsstraßen, aber auch auf das umliegende Straßennetz verdrängt. Die Auswertungen der einzelnen Varianten zeigten, dass sich insbesondere auf den Einfallstraßen nach Rottweil Mehrverkehre ergeben würden, die nicht mehr verträglich abgewickelt werden könnten und die auch zu überhöhten Lärmbelastungen führen würden.

Zu nennen ist hier hauptsächlich die Marxstraße aber auch die Schramberger Straße und der Waldtorort.

Lediglich bei der Variante mit der einseitigen Sperrung der Durchfahrt der historischen Innenstadt waren die Umverteilungen der Verkehrsströme so, dass sich auch in den umliegenden Straßen keine unverträglichen Mehrbelastungen ergeben haben.

Dabei wurde die Durchfahrt der historischen Innenstadt vom Nägelesgraben her gewählt, weil am Knotenpunkt südlich der Hochbrücke dieser Strom die höchste Überlastung aufweist und dadurch der Busverkehr behindert wird.

Diese Variante wurde daher als Grundlage für den Verkehrsversuch gewählt.



3. Vorbereitung des Verkehrsversuchs

Um die Auswirkungen der einseitigen Sperrung detailliert ermitteln zu können, sollte die Verkehrsführung im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt werden. Durch einen Verkehrsversuch können die tatsächlichen Auswirkungen nicht nur rechnerisch prognostiziert werden, sondern durch die Evaluation der Verkehrsabläufe real beobachtet werden. Zu- und Abnahmen des Verkehrsaufkommens konnten so quantifiziert und straßengenau lokalisiert werden.

Als Vorschrift für einen Verkehrsversuch gilt § 45 Abs. 1 StVO:

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] 6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Weiter heißt es in § 45 Abs. 9 StVO:

Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von [...] 7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz [...]

Zur verkehrlichen Umsetzung wurden Maßnahmen identifiziert, geplant und mit verschiedenen Institutionen (z.B. Regierungspräsidium Freiburg, Straßenbauamt des Landkreises, Straßenverkehrsbehörde Stadt Rottweil, Polizeipräsidium Konstanz) abgestimmt. Dazu wurden einzelnen Maßnahmen mehrfach mit Vertretern obiger Behörden im Rahmen von Verkehrsschauen besprochen und begutachtet. Die verschiedenen Belange wurden identifiziert, diskutiert und abgewogen.



Dabei wurden von keiner Seite sicherheitsrelevante Einwände oder Bedenken geäußert, die nicht direkt behoben werden konnten.

Im Rahmen einer Bürgerinformation wurden anschließend die Bürger umfassend informiert und in der Folge der Verkehrsversuch vom Gemeinderat beschlossen.

Um die Sinnhaftigkeit des Verkehrsversuchs im Vorfeld abschätzen zu können, hat die IGV eine Verkehrsprognose erstellt und die Zu- und Abnahme im betroffenen Straßennetz ermittelt (siehe Abbildung 2 und Anlage 2).



Abbildung 2: Belastungsplan Verkehrsprognose Verkehrsversuch (Bearbeitung und Darstellung: IGV)

In der Prognose zeigte sich, dass es zwar Bereiche gibt, in denen das Verkehrsaufkommen zunimmt, jedoch in keinem Abschnitt in einem solchen Ausmaß, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes beeinträchtigt wäre.



Zunahmen wurden insbesondere in der Flöttlinstorstraße, in der Tannstraße, in der Schramberger Straße (zwischen Ausfahrt B 27 und Kreisverkehrsplatz Schramberger Straße / Marxstraße / Hausener Straße) und in der Marxstraße prognostiziert.



4. Umsetzung des Verkehrsversuchs

Zu Beginn des Verkehrsversuch sollte der Friedrichsplatz in Nord-Süd-Richtung und die Waldtorstraße in Süd-Nord-Richtung gesperrt werden. Dadurch wurde eine Art Ringverkehr in Einbahnrichtung um die historische Innenstadt gebildet. Der Rad- und Busverkehr konnte die Einbahnstraßen weiterhin in beide Richtungen befahren.

Zur Umsetzung dieser Verkehrsführung waren verschiedene Maßnahmen und Begleitmaßnahmen erforderlich. Diese wurden gemeinsam mit der Stadtverwaltung, dem RP, dem LRA und der Polizei in verschiedenen Formaten (z.B. zahlreiche Verkehrsschauen) diskutiert und abgestimmt.

Die entsprechende Verkehrsführung wurde durch Beschilderungs- und Markierungspläne angeordnet.

Folgende Maßnahmen waren für die angepasste Verkehrsführung u.a. umzusetzen:

- Informationsbeschilderung außerorts & innerorts
- Anpassung der Wegweisung außerorts & innerorts
- Verkehrsrechtliche Beschilderung zur Umsetzung der angepassten Verkehrsführung
- Einrichtung einer Wendemöglichkeit am KP Neutorstraße / Schramberger Straße / Am Zwinger: Damit sollte – insbesondere in der Anfangszeit des Verkehrsversuch – eine Möglichkeit geschaffen werden, dass Fahrzeuge, die aus der Schramberger Straße kommen, vor dem Einfahrtverbot wenden können.
- Umgestaltung des KP Bahnhofstraße / Königstraße / Stadtgrabenstraße / Hochbrücktorstraße: Wegnahme der Linksabbiegespur aus der Königstraße in die Stadtgrabenstraße und Umsetzung einer Radinfrastruktur auf der Achse Königstraße – Hochbrücktorstraße in beide Richtungen.
- Umgestaltung der Einmündung Königstraße / Marxstraße: Zusammenlegung der Links- und Rechtsabbiegestreifen in der Marxstraße, Umsetzung beidseitiger Radinfrastruktur in der Marxstraße und Markierung einer Aufstellfläche für den Radverkehr in der Marxstraße.
- Änderung der Ein- und Ausfahrt am Parkplatz Kapuziner: Anfahrt nur aus Richtung Süden über Stadtgraben, Ausfahrt nach Süden in Richtung Stadtgraben



oder nach Norden in Richtung Waldtorstraße möglich. Damit sollte die Durchfahrtsmöglichkeit Waldtorstraße – Stadtgraben unterbunden werden.

- Wegnahme einer Spur auf dem Friedrichsplatz: Die mittige Sperrfläche auf dem Friedrichsplatz wurde demarkiert und die Fahrspur sowie die Bushaltestelle in Richtung Kriegsdamm nach Westen versetzt.
- Markierung neuer Rad-Piktogramme auf der Hochbrücke, der Hochbrücktorstraße und dem Friedrichsplatz.

Variante 1 des Verkehrsversuchs wurde zum 01.07.2023 umgesetzt.

Der Versuch der Variante war in drei Phasen eingeteilt:



Abbildung 3: Phasen der 1. Variante des Verkehrsversuchs (Quelle: Stadt Rottweil)



Während bzw. mit Abschluss von Variante 1 des Verkehrsversuch wurde auf das Verkehrsgeschehen reagiert und entsprechend Anpassungen vorgenommen:

- Wegnahme des Radstreifens in der Marxstraße bergauf, dafür Markierung von zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (Rechtsabbiegespur und Linksabbiegespur), Neumarkierung der Radinfrastruktur bergab und der Aufstellfläche für den Radverkehr.
- Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes Kapuziner aus der Waldtorstraße; keine Ein- und Ausfahrt über den Stadtgraben.

Als Reaktion auf die Rückmeldung der Bevölkerung, des Gewerbe- und Handelsverbands sowie aus Politik, wurde ab dem 15.10.2023 eine neue Variante der Verkehrsführung, Variante 2 umgesetzt. In Variante 2 wurde die Waldtorstraße wieder in beide Richtungen geöffnet, der Friedrichsplatz blieb in Nord-Süd-Richtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt.

Der Verkehrsversuch wurde am 06.12.2023 beendet und die ursprüngliche Verkehrsführung wiederhergestellt.



5. Evaluierung der Variante 1 des Verkehrsversuchs

Die beiden Varianten des Verkehrsversuchs wurden mit einer engen Evaluation begleitet. Die Motivation zur Durchführung eines Verkehrsversuchs war es, Daten über das tatsächliche Verkehrsgeschehen zu sammeln und auszuwerten. Dafür wurden von der Stadt Rottweil kontinuierlich Daten über mobile Messgeräte erhoben. Zur Erfassung der gesamtstädtischen Verkehrszusammenhänge wurde für jede Variante an einem repräsentativen Normalwerktag eine konzentrierte Knotenpunktzählung durchgeführt.

5.1 Evaluierung der Knotenpunktzählungen

Die Knotenpunktzählung der Variante 1 fand am Dienstag, den 26.09.2023 statt. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich das Verkehrsgeschehen in der Stadt nach fast drei Monaten Verkehrsversuch eingespielt und zudem konnte von einem „normalen“ Verkehrsgeschehen ohne Urlaubseffekte ausgegangen werden.

Abbildung 4 auf Seite 15 (siehe auch Anlage 3) zeigt die erhobenen Werte im Vergleich zur letzten großflächigen Zählung vor dem Verkehrsversuch 2020.

Abschnitte mit einer relevanten Zunahme der Verkehre:

- Tannstraße (+ ca. 1.200 Kfz/Tag): Die Verkehrsbelastung in der Tannstraße hat um ca. 1.200 Kfz am Tag zugenommen. Bei einer Verkehrsbelastung vor dem Verkehrsversuch von abschnittsweise ca. 1.500 Kfz/Tag bedeutet dies anteilig eine hohe Zunahme. Nichtsdestotrotz ist die Gesamtbelastung auf der Tannstraße in Anbetracht der Funktion als Wohnsammelstraße verträglich abzuwickeln. Die Belastung von ca. 2.650 Kfz am Tag bedeutet überschlägig, dass in der Spitzenstunde etwa vier bis fünf Fahrzeuge pro Minute die Tannstraße befahren.
- Oberndorfer Straße / Flöttlinstorstraße (+ ca. 1.250 Kfz/Tag): Auch in der Flöttlinstorstraße wurde eine starke anteilige Zunahme beobachtet (um ca. 40 bis 50 %). Eine Zunahme von ca. 1.250 Kfz am Tag bedeutet, dass in der Spitzenstunde ca. 125 Fahrzeuge zusätzlich (ca. 10% des Tagesverkehrsaufkommens) über die Flöttlinstorstraße gefahren sind. 125 zusätzliche Fahrzeuge pro Stunde bedeuten ca. zwei zusätzliche Fahrzeuge pro Minute.



Dieser Mehrverkehr ist technisch abzuwickeln. Gleichwohl erfordert eine Zunahme an einer solchen Engstelle eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer.

- Marxstraße (+ ca. 1.400 Kfz/Tag): Weitere Verkehre haben sich auf die Marxstraße verlagert. Im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehrsplatz (KVP) Schramberger Straße / Hausener Straße / Marxstraße wurde eine Zunahme um ca. 1.400 Kfz/Tag auf ca. 9.300 Kfz/Tag festgestellt. Die Marxstraße ist verhältnismäßig schmal, wird nahezu durchgängig auf einer Seite beparkt und hat zahlreiche Grundstückszufahrten. Die Zunahme wurde folglich durch die Anwohner stark wahrgenommen.

Im Abschnitt zwischen der Kaiserstraße und der Königstraße gab es eine Zunahme um ca. 1.200 Kfz/Tag auf ca. 4.850 Kfz/Tag. Insbesondere durch den Wegfall eines Fahrstreifens vor der Einmündung in die Königstraße wurde teilweise von Wartezeiten und Verzögerungen berichtet.

In allen weiteren Abschnitten gab es nur sehr geringe Verkehrszunahmen, hauptsächlich nahm der Kfz-Verkehr jedoch spürbar ab.

Abschnitte mit einer relevanten Abnahme der Verkehre:

- Friedrichsplatz (- ca. 4.350 Kfz/Tag): Insbesondere am Friedrichsplatz konnte eine starke Reduzierung des Verkehrsaufkommens beobachtet werden. Das Verkehrsaufkommen des MIV hat sich nahezu halbiert.
- Achse Hochbrücktorstraße – Königstraße (- ca. 3.000 Kfz/Tag): Auch im weiteren Verlauf der Achse Kriegsdamm – Friedrichsplatz – Hochbrücktorstraße – Königstraße konnte der Kfz-Verkehr spürbar reduziert werden. Je nach Abschnitt waren es zwischen ca. 2.800 und 4.000 Fahrzeuge am Tag weniger. Das Verkehrsaufkommen hat sich dort um bis zu 30 % reduziert.
- Schramberger Straße (Abschnitt Waldtorstraße – KVP Schramberger Straße / Marxstraße / Hausener Straße) (- ca. 1.850 Kfz/Tag): Der Abschnitt der Schramberger Straße zwischen der Waldtorstraße und dem KVP Schramberger Straße / Marxstraße / Hausener Straße war in Variante 1 des Verkehrsversuchs weniger stark belastet als vorher (ca. 4.500 Kfz/Tag statt früher ca. 6.350 Kfz/Tag).



- Oberndorfer Straße (- ca. 1.000 Kfz/Tag): Da sich Verkehre auch auf die Umgehungsstraße (B 14 / B 27) verlagert haben, hat sich auch das Verkehrsaufkommen auf der Oberndorfer Straße um ca. 1.000 Kfz am Tag reduziert.

Durch die Abnahme des Verkehrs auf diesen Achsen konnten bzw. können sinnvolle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden. Zudem hat sich das Verkehrsgeschehen an diesen teilweise neuralgischen Punkten verflüssigt.

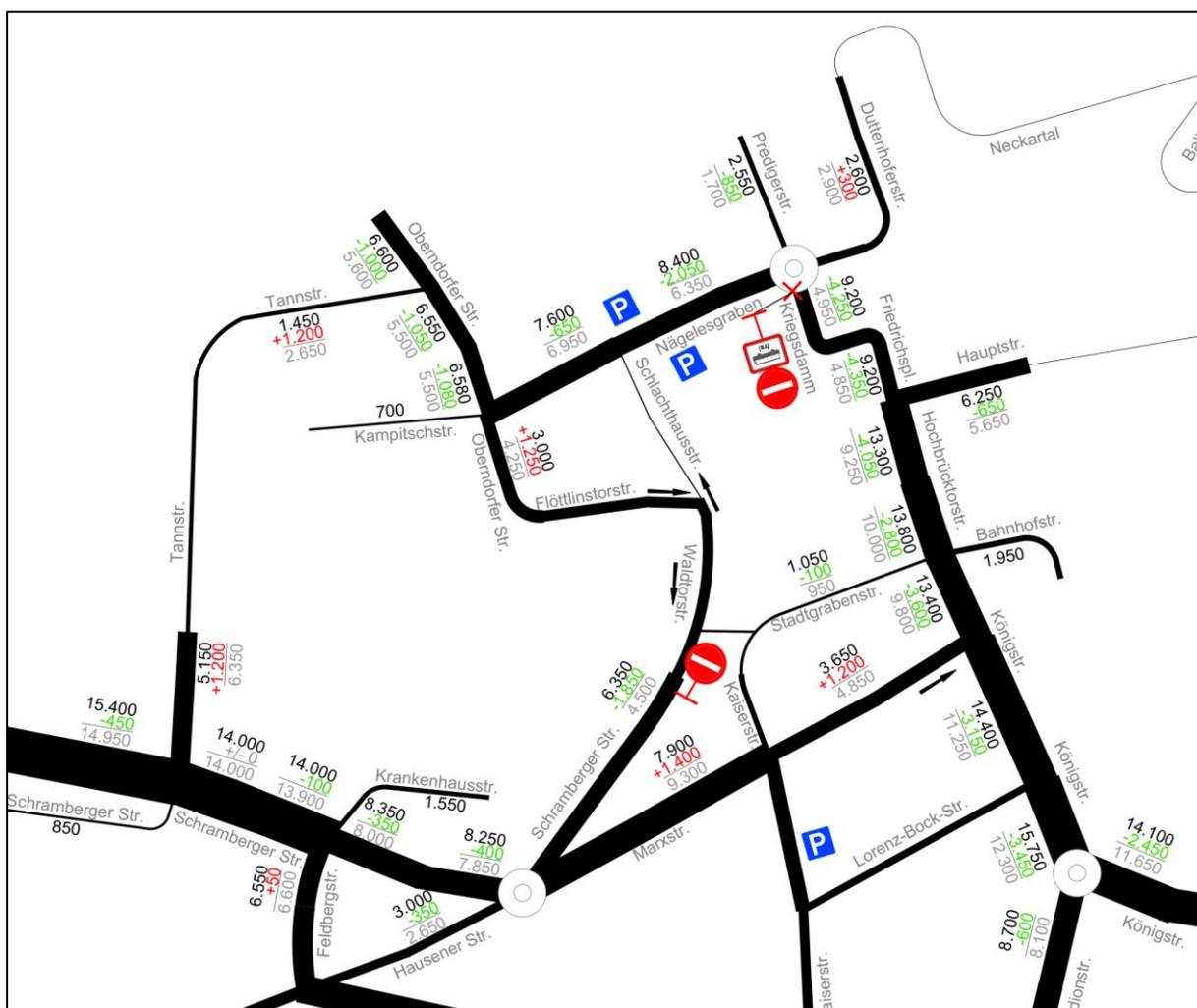


Abbildung 4: Belastungsplan Erhebung Variante 1 des Verkehrsversuchs: Veränderungen gegenüber 2020 (Bearbeitung und Darstellung: IGV)



5.2 Evaluierung der Dauerzählstellen

Zur breiteren Erfassung des Verkehrsgeschehens wurden über mobile Messgeräte der Stadt Rottweil fortlaufend weitere Daten erhoben. Diese dienten hauptsächlich zur Früherkennung von Störungen und ggf. Anpassung von Signalanlagen, Beschilderung etc.

Im Allgemeinen zeigte sich, dass es zu größeren Schwankungen kam. Das Verkehrsaufkommen unterschied sich je nach Woche, Tag und Tageszeit. Die am 26.09.2023 erhobenen Verkehrszahlen bildeten das Verkehrsgeschehen der Variante 1 des Verkehrsversuchs repräsentativ ab. An vielen Tagen lag das tatsächliche Verkehrsaufkommen jedoch unter den im Belastungsplan gezeigten Verkehrszahlen.

Insbesondere in der **Tannstraße** fiel auf, dass an zahlreichen Tagen auch deutlich geringere Verkehrsaufkommen erhoben wurden. Die Querschnittsbelastungen in einem 3-Wochen-Zeitraum im August 2023 sind als Abbildung 5 dargestellt.

In der **Oberndorfer Straße** im Übergang in die **Flöttlinstorstraße** konnten starken Schwankungen im Wochenverlauf beobachtet werden. Die exemplarische Tagesganglinie zeigt die typischen Spitzenstunden morgens (ca. 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr) und am frühen Abend (ca. 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr).

Siehe dazu die Abbildungen 6 und 7.

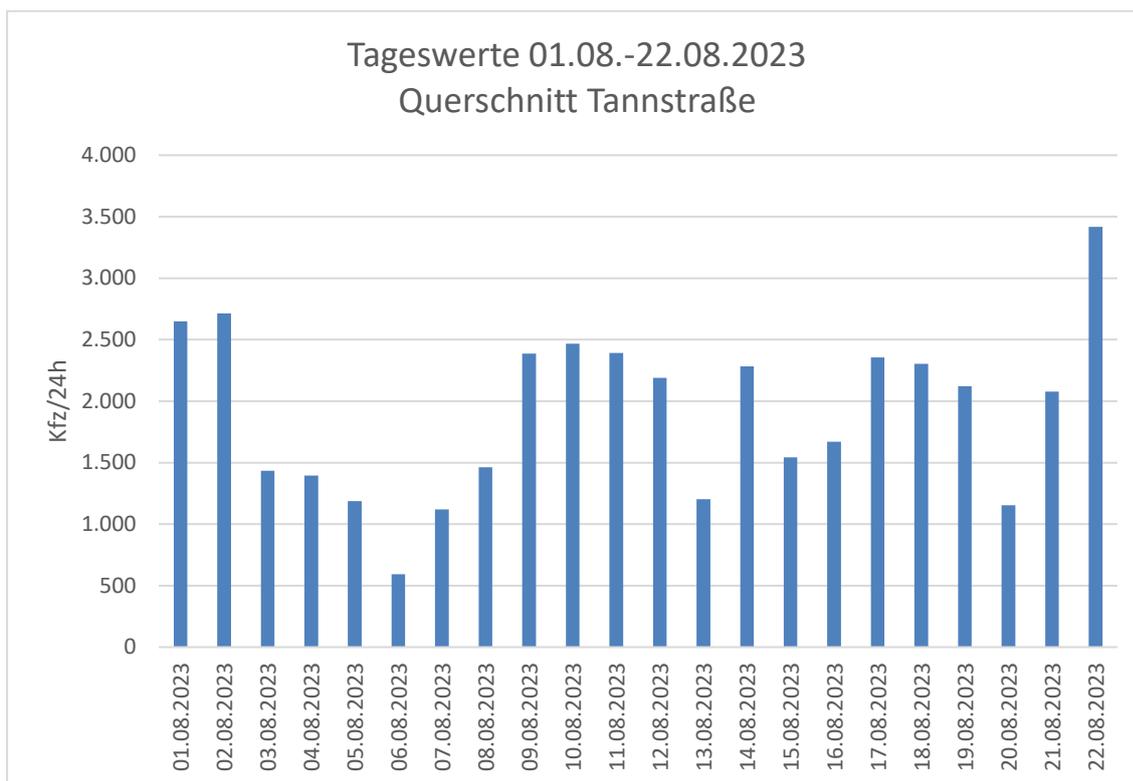


Abbildung 5: Querschnittsbelastungen in der Tannstraße im August 2023

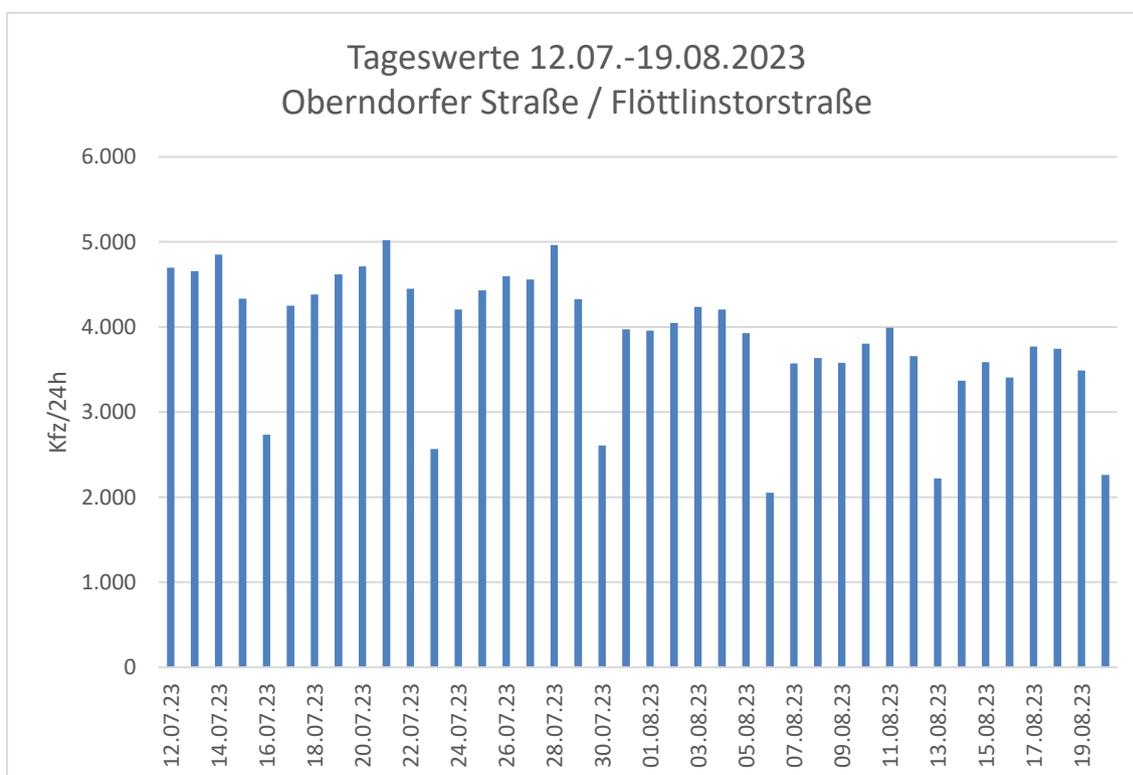


Abbildung 6: Verkehrszahlen im Wochenverlauf in der Oberndorfer Straße / Flöttlinstorstraße im Sommer 2023

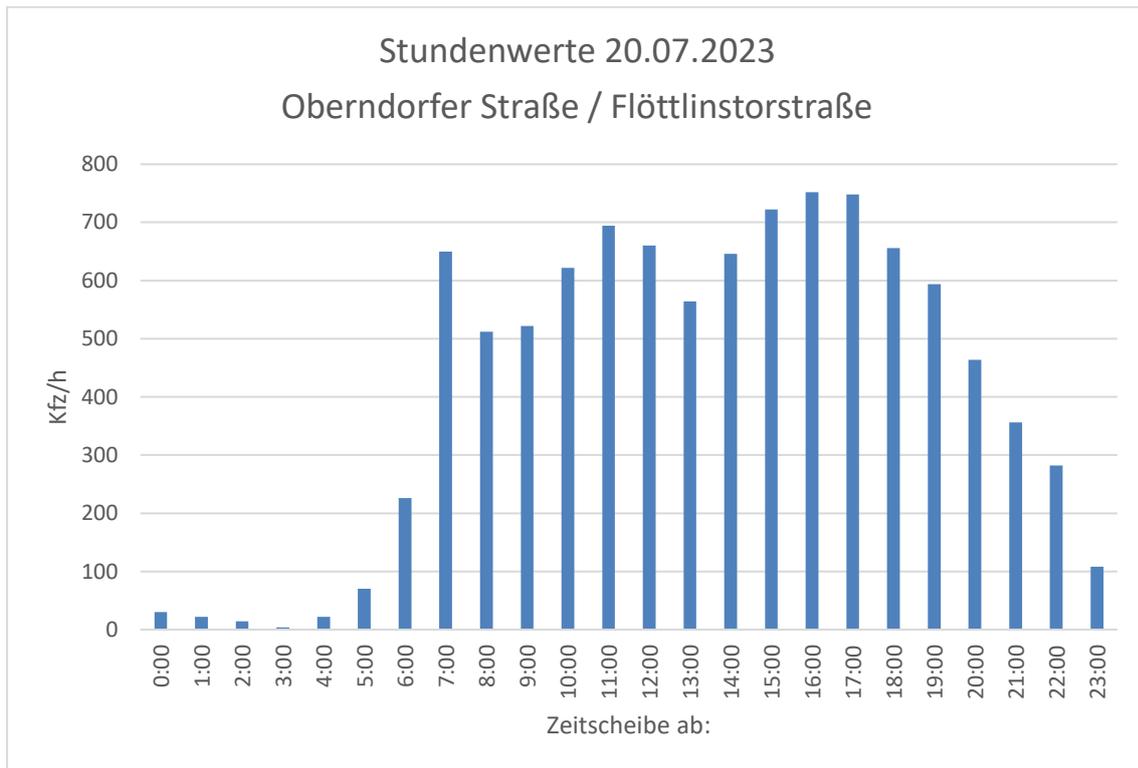


Abbildung 7: Exemplarische Tagesganglinie in der Oberndorfer Straße / Flöttlinstorstraße am 20.07.2023

Auf der Achse **Kriegsdamm – Friedrichsplatz – Hochbrücktorstraße** konnte dauerhaft eine starke Verkehrsberuhigung wahrgenommen werden. Das Aufkommen des Kfz-Verkehrs hat sich ungefähr halbiert.

Als Konsequenz daraus war die Zunahme des Radverkehrs spürbar und konnte durch hohe Radverkehrsanteile nachgewiesen werden. Mit teilweise über 800 Fahrräder pro Tag war an vielen Tagen etwa jedes fünfte Fahrzeug ein Fahrrad.

Siehe dazu die Darstellungen in Abbildung 8 und 9.

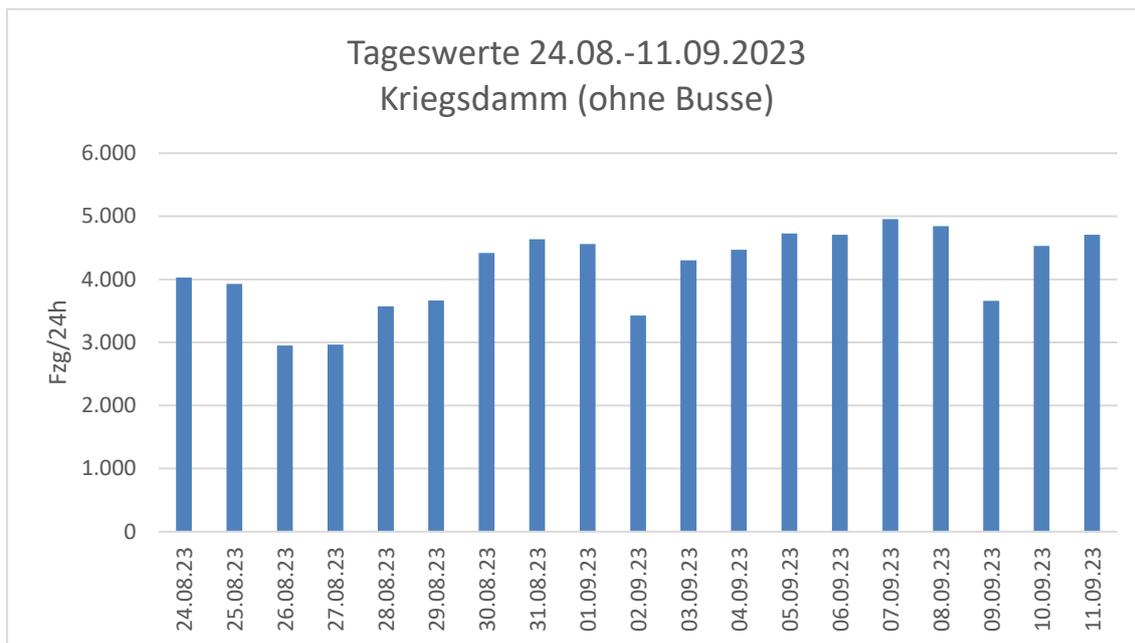


Abbildung 8: Verkehrsaufkommen (Kfz-Verkehr ohne Busse) auf dem Kriegsdammbahn im Sommer 2023

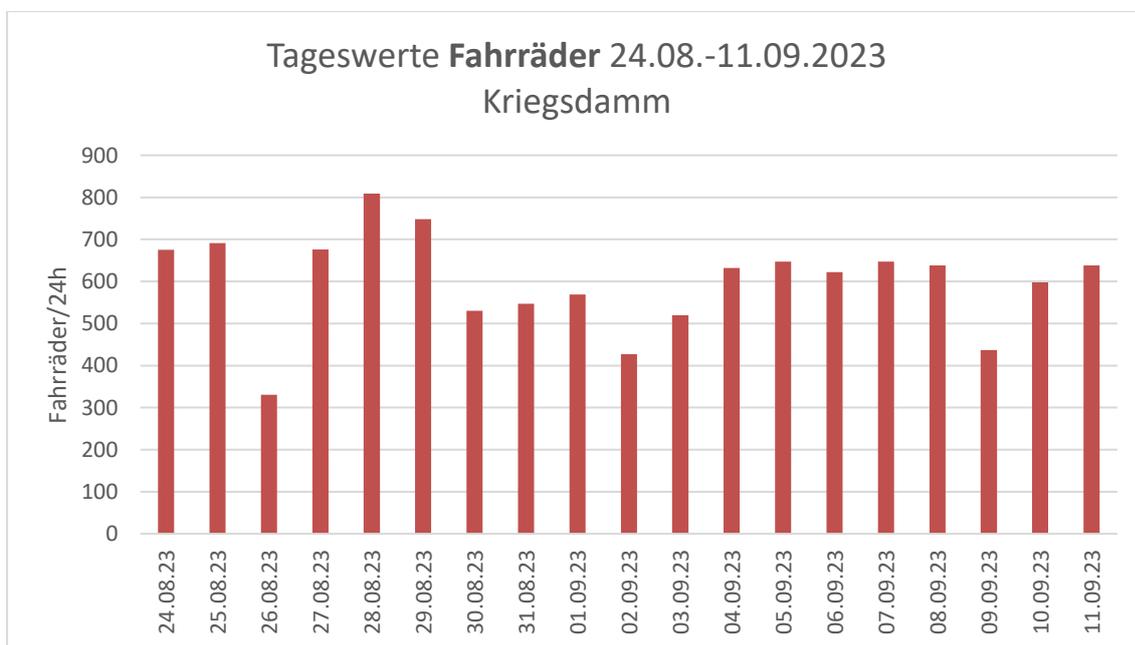


Abbildung 9: Verkehrsaufkommen (Radverkehr) auf dem Kriegsdammbahn im Sommer 2023



Die Evaluierung der während Variante 1 erhobenen Verkehrszahlen zeigt, dass der Verkehr in diesem Zeitraum überwiegend verträglich abzuwickeln war. Lediglich in der Marxstraße an der Einmündung in die Königstraße kam es insbesondere zu Beginn des Verkehrsversuchs teilweise zu Staus und Wartezeiten. Weitere technische Überlastungen im Straßennetz traten nicht auf.



6. Evaluierung der Variante 2 des Verkehrsversuchs

Als Reaktion auf die teilweise auftretenden Überlastungen in der Marxstraße und als Reaktion auf verschiedene Rückmeldungen aus der Bürgerschaft, des Gewerbe- und Handelsvereins wurde der Verkehrsversuch angepasst und auf Wunsch und Entscheidung des Gemeinderates ab dem 15.10.2023 als Variante 2 weitergeführt. Die Anpassungen im Einzelnen waren:

- Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen.
- Wegnahme des Radstreifens in der Marxstraße bergauf, dafür Markierung von zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (Rechtsabbiegespur und Linksabbiegespur), Neumarkierung der Radinfrastruktur bergab und der Aufstellfläche für den Radverkehr.
- Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes Kapuziner aus der Waldtorstraße; keine Ein- und Ausfahrt über den Stadtgraben.

Die Knotenpunktzählung fand am Donnerstag, 30.11.2023 statt. Zu diesem Zeitpunkt war die angepasste Verkehrsführung eingespielt, es gab keine größeren Baustellen/Sperrungen und die Witterung war noch nicht winterlich. Die etwas über eine Woche angesetzte Vollsperrung der Flöttlinstorstraße wegen Erschließungsarbeiten war abgeschlossen.

Abbildung 10 (auch als Anlage 4 beigefügt) zeigt den Belastungsplan mit Veränderungen gegenüber 2020.

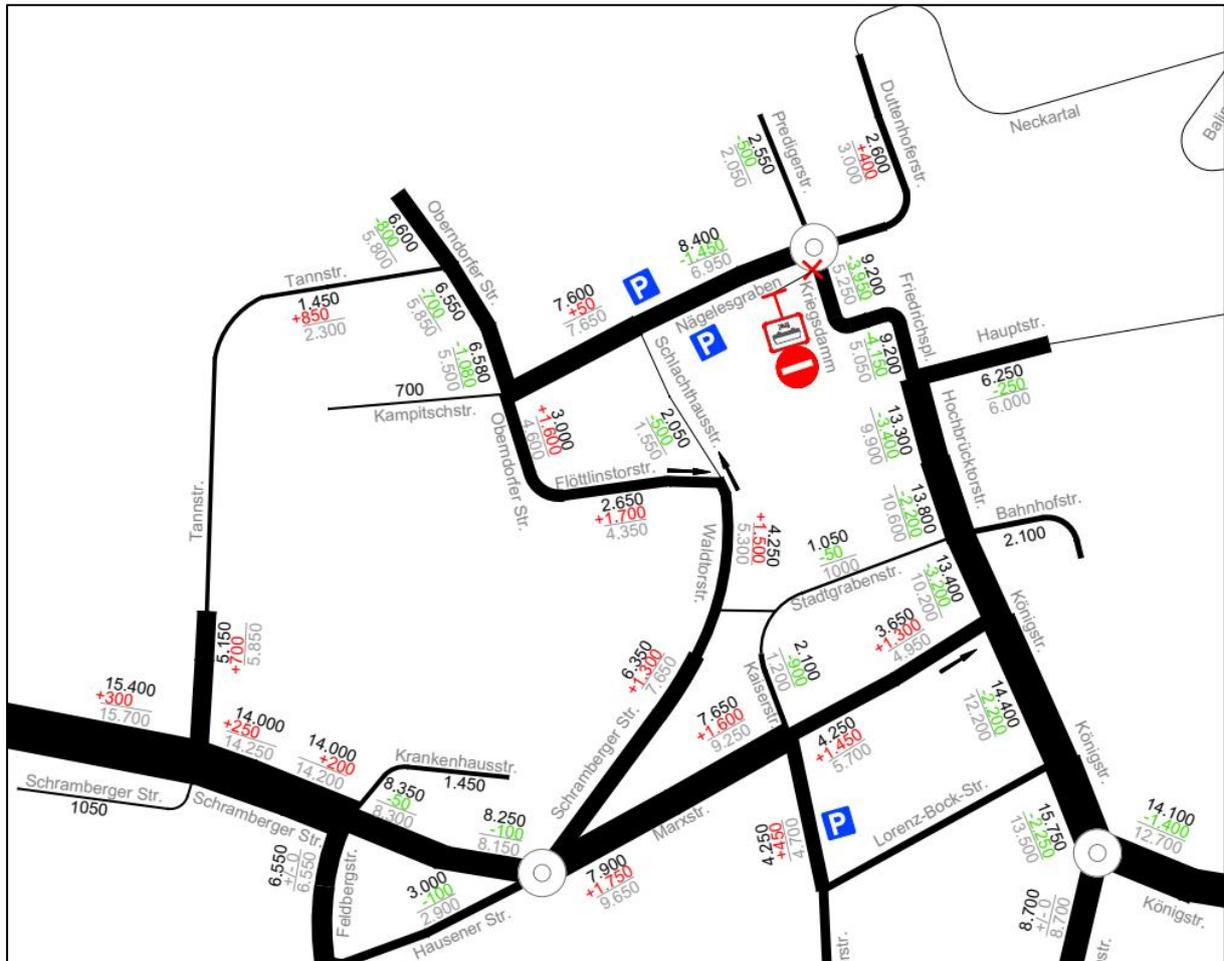


Abbildung 10: Belastungsplan Erhebung Variante 2 des Verkehrsversuchs: Veränderungen gegenüber 2020 (Bearbeitung und Darstellung: IGV)

Vergleicht man das erhobene Verkehrsaufkommen in Variante 2 mit dem vor dem Verkehrsversuch, so ergeben sich ähnliche Beobachtungen und Ergebnisse wie in Variante 1. Die Abschnitte mit einer relevanten Zu- und Abnahme sind die Gleichen, mit Ausnahme der Waldtorstraße. Durch die Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen bei gleichzeitiger Sperrung des Friedrichsplatzes in Nord-Süd-Richtung hat sich das Verkehrsaufkommen hier um ca. 1.500 Kfz/Tag im Vergleich zu 2020 erhöht.

Maßgeblich für die Bewertung von Variante 2 ist jedoch die Gegenüberstellung mit dem erhobenen Verkehrsaufkommen in Variante 1. Diese Veränderungen sind in Abbildung 11 bzw. Anlage 5 dargestellt.



- Schramberger Straße (Abschnitt Waldtorstraße – KVP Schramberger Straße / Marxstraße / Hausener Straße) (+ ca. 3.150 Kfz/Tag): Dieser Abschnitt ist am stärksten von der Veränderung in Variante 2 betroffen. Auch im Vergleich zu 2020 ist das Verkehrsaufkommen deutlich gestiegen (+ ca. 1.300 Kfz/Tag), was an der gleichzeitigen Sperrung des Friedrichsplatzes in Nord-Süd-Richtung liegt.
- Achse Hochbrücktorstraße – Königstraße (+ ca. 1.000 Kfz/Tag): Das Verkehrsaufkommen auf der Achse Hochbrücktorstraße – Königstraße ist um bis zu 1.000 Kfz/Tag gestiegen.
- Tannstraße (- ca. 350 Kfz/Tag): Die Tannstraße konnte während Variante 2 im Vergleich zu Variante 1 eine gewisse Beruhigung erfahren. Die Abnahme ist dadurch zu erklären, dass in Süd-Nord-Richtung die Achse Schramberger Straße – Waldtorstraße – Schlachthausstraße genutzt werden konnte.
- Ein- und Ausfallstraßen nach Rottweil: Auf allen Ein- und Ausfallstraßen in/aus Richtung Zentrum Rottweil hat der Verkehr zugenommen. Dies betrifft die Königstraße, Schramberger Straße, Stadionstraße, Hausener Straße und Oberndorfer Straße. Hier zeigt sich, dass eine zunächst isolierte Maßnahme (hier: Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen) sich auf das gesamtstädtische Verkehrsnetz auswirkt.

Die infrastrukturellen Anpassungen für die Variante 2, nämlich die Neumarkierung der Einmündung Marxstraße – Königstraße sowie die veränderte Zu-/Abfahrt des Parkplatzes Kapuziner können als positiv bewertet werden. Die Maßnahmen sorgten für eine Verflüssigung des Verkehrs.

Gleichzeitig hatte die Öffnung der Waldtorstraße für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen starke Auswirkungen. Sowohl direkt in der Waldtorstraße und der Schramberger Straße: hier hat sich das Verkehrsaufkommen stark erhöht. Als auch im gesamtstädtischen Straßennetz, wo sich das Verkehrsaufkommen generell leicht erhöht hat.

Lediglich in der Tannstraße hat eine leichte Verkehrsberuhigung stattgefunden.



7. Bewertung & Fazit

Das Thema der Verkehrsberuhigung ist bundes- und landesweit sehr präsent und wurde auch in Rottweil schon länger diskutiert.

Durch den Verkehrsversuch konnten nun umfangreiche Daten und Erkenntnisse gesammelt werden. Diese Daten sind für die weitere städtische Verkehrsplanung von sehr großer Bedeutung. Unabhängig von der zukünftigen Verkehrsführung kann der Verkehrsversuch daher als sehr wertvoll betrachtet werden.

Der Verkehrsversuch wurde intensiv vorbereitet und abgestimmt. Es hat sich gezeigt, dass die erhobenen Verkehrszahlen weitgehend mit der Verkehrsprognose übereinstimmen.

Durch die enge Begleitung und fortlaufende Evaluierung wurde während des Verkehrsversuchs mehrfach nachgesteuert. So kann der Verkehrsversuch in zwei Varianten mit mehreren Phasen unterteilt werden.

Bei der rein verkehrlichen Betrachtung der Veränderungen zeigte sich, dass es auf vielen Straßenabschnitten zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs kam, während auf anderen Abschnitten mehr Kfz-Verkehr erhoben wurde. Betrachtet man isoliert die verkehrliche Leistungsfähigkeit, so kam es in beiden Varianten zu keinen Überlastungen im Straßennetz. In Variante 1 waren die Kfz-Verkehrsmengen in Summe niedriger als in Variante 2.

Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs hat unmittelbar zu einer Attraktivierung und Mehrnutzung des Fuß- und Radverkehrs und partiell zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen.

Der Verkehrsversuch fand zu einem Zeitpunkt statt, zu dem viele Bausteine des Mobilitätskonzepts noch nicht umgesetzt waren. Das Mobilitätskonzept soll insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbunds weiter stärken und zu einer Beruhigung des Kfz-Verkehrs beitragen. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird weiter vorangetrieben, sodass zu erwarten ist, dass die während des Verkehrsversuchs abschnittsweise aufgetretenen Mehrbelastungen künftig geringer ausfallen würden.

Variante 1 kann somit aus verkehrlicher Sicht empfohlen werden.



Anlagen- und Planverzeichnis

- Anlage 1: Belastungsplan Oktober 2020**
- Anlage 2: Belastungsplan Verkehrsprognose Verkehrsversuch**
- Anlage 3: Belastungsplan Variante 1 Verkehrsversuch**
- Anlage 4: Belastungsplan Variante 2 Verkehrsversuch: Veränderungen gegenüber 2020**
- Anlage 5: Belastungsplan Variante 2 Verkehrsversuch: Veränderungen gegenüber Variante 1**

Stuttgart, 27.02.2024

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG

Moritz Jordan, M. Eng.

Dipl.-Ing. Peter Sautter



Kurzumfrage Verkehrsversuch Rottweil

Eine Bilanz aus Sicht der Unternehmen



Schwarzwald
Baar
Heuberg





- Zwischen Juni und Dezember 2023 hat die Stadt Rottweil einen Verkehrsversuch durchgeführt. Die Auswirkungen eines möglichen Einbahnstraßen-Verkehrs wurden untersucht. Zielsetzung: eine Entlastung der Verkehre und eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Der Gewerbe- und Handelsverein erhebt jetzt die Auswirkungen des Versuchs auf die Unternehmen. Die Ergebnisse der Kurz-Umfrage soll die politischen Entscheidungsträger unterstützen. Das Ziel der Wirtschaft: die Auswirkungen auf das Geschäft minimal halten.

Frage

Frage 1:

Die Stadt Rottweil hat regelmäßig zum Verkehrsversuch informiert. Fühlen Sie sich gut über das Projekt informiert?

Beantwortet: 73

Übersprungen: 1

Ergebnis



Frage

Frage 2:

Wo befindet sich Ihr Unternehmen?

Beantwortet: 74

Übersprungen: 0

Ergebnis



Frage

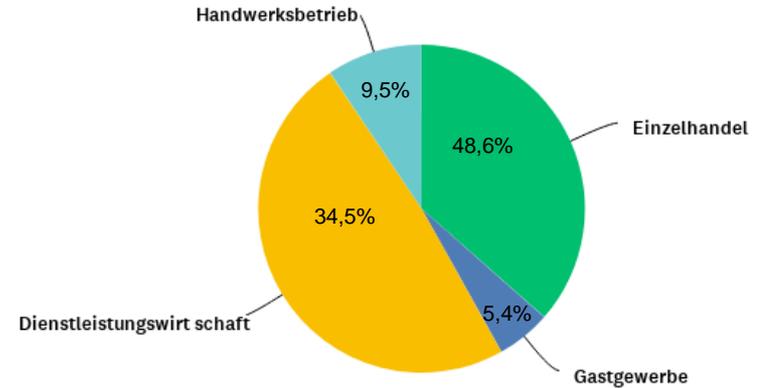
Frage 3:

Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?

Beantwortet: 74

Übersprungen: 0

Ergebnis



Abstimmung

	Anzahl	%
Einzelhandel	27	34,49
Gastgewerbe	4	5,41
Dienstleistungswirtschaft	36	48,65
Handwerksbetrieb	7	9,46

Frage

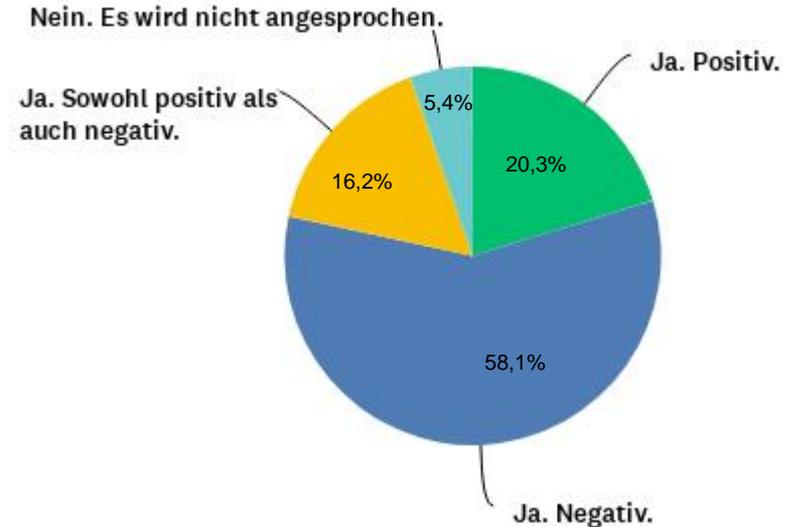
Frage 4:

Der Verkehrsversuch sollte u.a. die Aufenthaltsqualität von Besuchern der Innenstadt verbessern. Wurden Sie von Kunden darauf angesprochen?

Beantwortet: 74

Übersprungen: 0

Ergebnis



Abstimmung

	Anzahl	%
Ja. Positiv.	15	20,27
Ja. Negativ.	43	58,11
Ja. Sowohl positiv als auch negativ.	12	16,22
Nein. Es wird nicht angesprochen.	4	5,41

Frage

Frage 5:

Der Verkehrsversuch kann durch mehr Aufenthaltsqualität zu längeren Aufenthaltszeiten führen. Das könnte sich in Ihrem Umsatz niedergeschlagen haben. Wie haben sich Ihre Umsätze während des Verkehrsversuch vom 1. Juli 2023 bis 6. Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahr entwickelt?

Beantwortet: 67

Übersprungen: 7

Ergebnis

Positive
Umsatzentwicklung **13,43%**

Negative
Umsatzentwicklung **41,79%**

Gleichbleibende
Umsätze **44,78%**

Frage

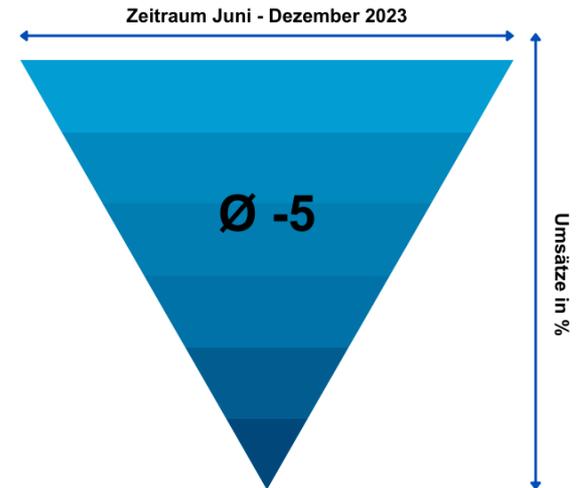
Frage 6:

Wie stark hat sich Ihr Umsatz im Durchschnitt im Zeitraum Juli bis Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verändert?

Beantwortet: 52

Übersprungen: 22

Ergebnis



Frage

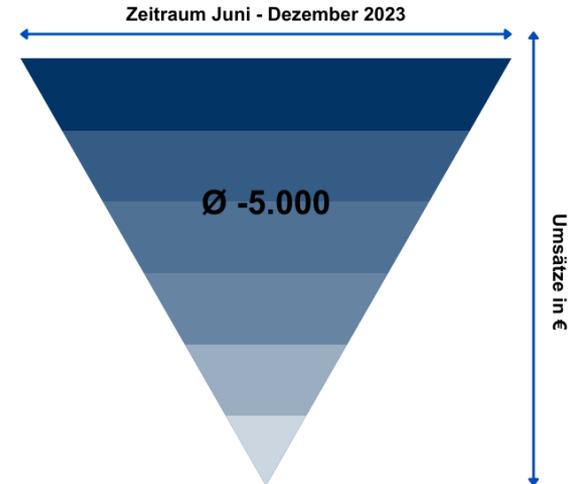
Frage 7:

Wie stark hat sich Ihr Umsatz in Euro im Durchschnitt im Zeitraum Juni bis Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verändert?

Beantwortet: 41

Übersprungen: 33

Ergebnis



Frage

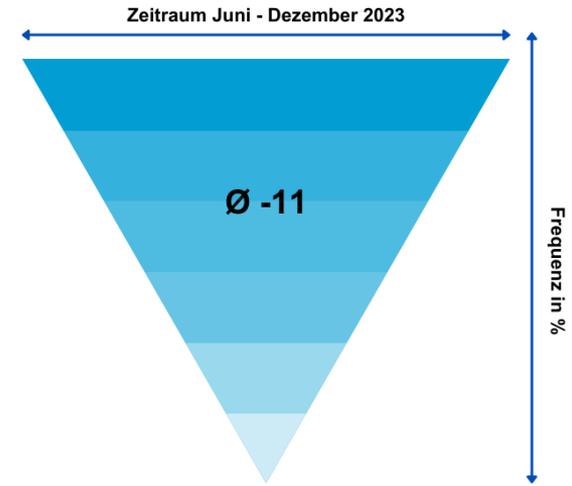
Frage 8:

Wie stark hat sich Ihre Frequenz im Durchschnitt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verändert?

Beantwortet: 49

Übersprungen: 25

Ergebnis



Frage

Frage 9:

Wo sehen Sie die Notwendigkeit zum Handeln?
(Mehrfachnennungen möglich)

Beantwortet: 72 Übersprungen: 2

Ergebnis



Abstimmung

	Anzahl	%
Parkraumsituation	60	83,33
Verkehrsführung	38	52,78
Information an Kunden	25	34,72
Verkaufsfördernde Aktionen	33	45,83
Weitere	19	26,39

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Der Versuch schadet dem bisherigen Einzelhändler. Bei einer Fortführung des Versuches ist der Fortbestand meines Geschäftes gefährdet. 500.000 Umsatz minus im Zeitraum. Austausch Auto gegen Fahrrad ist zwar nett gemeint, aber die Umsätze werden nicht mit den Fahrradfahrern gemacht

Die Innenstadt muss unbedingt verkehrsberuhigt werden.

Obere Hauptstraße vom Schwarzen Tor zum Kreisel mit 1 Fahrspur freigeben (keine Busse) und Friedrichsplatz ebenfalls nur mit einer Spur (Richtung Nägelesgraben) befahrbar machen. Damit schafft man ein Nebeneinander von PKW (bald alle emissionsfrei), Fahrrad und Fußgänger. Damit kommt Leben in die Stadt.

Die Verkehrsberuhigung ist elementar. Wichtig für alle innenstädtischen Unternehmen.

keine Einbahn Regelung am Friedrichsplatz. Anderer Straßenbelag in der Innenstadt. Dem Autofahrer das Gefühl geben er fährt auf dem Gehweg. Parkhaus an jede Seite.

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Der Verkehrsversuch brachte keinerlei erkennbare Entlastung der Verkehre oder eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, im Gegenteil. Massive Umwege und Staus mit dem PKW waren hingegen zu verzeichnen.

Wir sollten uns wieder an der Realität und nicht an einer ideologischen Traumwelt orientieren. Die private und geschäftliche individuelle Mobilität ist ein Schlüssel zum Wohlstand. Wer diese Mobilität behindert, einschränkt oder verbietet, gefährdet und schadet dem Wohlstand!

Stoppt Versucherle und handelt nach vorhandenen Statistiken und handelt mit Hirn

Wichtig für die Zukunft des Rottweiler Handels in der Innenstadt !

Gute Sache für Rottweil

Die Verkehrsführung muss alt beibehalten werden, es sollte eine Förderung für die Unternehmen geben, die in die Stadt wollen, um so die Attraktivität der Innenstadt wieder zu steigern

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Nachhaltige Unterstützung von Handel und Gewerbe. Kurzfristige Parties bringen nichts. Ausbau Nahverkehr.

Durch (sonntägliche) Events für Kinder und Familien wird kein Euro Umsatz generiert.

Beruhigung führt zum Einschlafen. Die Innenstadt beleben braucht das Gegenteil. Mehr Verkehr, mehr Menschen. Gerade im ländlichen Bereich ist das Auto wichtig. Fahrrad ist wetterbedingt (im Winter zu kalt, Eisglätte, Regen, im Sommer zu heiß) nur selten möglich. Unsere Kundschaft sind Senioren, hier ist der Bus und der eigene PKW wichtig. Dieses Klientel fühlt sich auf dem Friedrichsplatz nicht

Wir freuen uns wenn das Parkhaus fertig gestellt ist

1. Parkplatz Situation verbessern (allein der Gartenschau und der seit 30. Jahren geplanten Hängebrücke wegen), 2. mehr Gastro - Läden = mehr Kundschaft in Stadt locken, 3. dann erst über den Verkehr (Rad & Auto) Bitte nachdenken. Auch ich fahr gerne Rad, aber auch gerne Auto und das Auto ist Deutschlands liebstes Kind! Also mit den Auto`s und Lenkern denken... Große Teile der Bevölkerung bei uns sind ja Teil der Auto-Industrie, einfach weil Sie um uns herum bei den Zulieferern der Industrie arbeiten. Wer Ruhe, Grünflächen, wandern, Radfahren, Vögel zwitschern haben möchte > ja viel Spaß im Dorf. Belebte Innenstadt und das alles geht halt in z.B. Rottweil leider nicht. Nicht zuletzt wegen des Verkehrsversuches verkürzen Läden die Öffnungszeiten oder machen jetzt und unter anderen der größte Laden in der Stadt zu, das kann nicht das gesetzte Ziel der klugen Köpfe und Marketing Agenturen gewesen sein. Aber das war absehbar weniger Verkehr und mehr Kunden Frequenz dadurch vor Ort - leider genau das Gegenteil geschafft damit.

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Mehr Geschäfte, leider Umsatzeinbußen der Firmen in der Innenstadt . Lokale und Geschäfte werden automatisch nicht mehr angefahren . zu wenig Parkmöglichkeiten . Kleine Geschäfte werden aufgrund dessen schließen .

Eine Grobe Veränderung des Verkehrsflusses ist vor der Landesgartenschau und danach unbedingt zu vermeiden. Stattdessen sollte die Reduzierung des verkehrs durch andere Maßnahmen erfolgen.

DER STADTKERN HAT SO VIELE GESCHÄFTE DURCH DEN VERSUCH VERLOREN UND DER VERKEHR STAUTE SICH VIEL MEHR ALS ZU "NORMALEN" ZEITEN.

im Sommer Außengastro mit Öffnungszeiten bis 24.00 Uhr (Wieder)-Belebung der Stadt es ist nicht 5 vor 12 sondern halb zwei..

Nein zum Verkehrsversuch

Die Maßnahme führte lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrs in andere Straßen. Wer ein Ziel in Rottweil erreichen wollte musste wegen des Versuchs erheblich längere Strecken in der Stadt zurücklegen um die Einbahnstraßensituationen zu umfahren.

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Keinesfalls eine dauerhafte Umsetzung der Verkehrsberuhigung. Treue Stammkundschaft hat mit eindeutiger Mehrheit gegen die getesteten Varianten votiert, mangels attraktiver Ausgleichsmaßnahmen.

Parkraumsituation

Für unsere Kunden sorgte der Verkehrsversuch eine verbesserte und entspanntere Einkaufsatmosphäre in der Hauptstraße. Wir fanden ihn sehr positiv.

Schafft endlich den versprochenen Zentrums Nahen Parkraum im Süden und Norden und hört auf Parkraum in der Innenstadt zu reduzieren. Wir leben im ländlichen Raum hier ist das KFZ ein wichtiges Bindeglied zu unseren Kunden. Was in anderen Städten aufgrund Verkehrsring um die Stadt und durch die Topographische Lage leicht umzusetzen ist, führt in Rottweil eher zur Abwanderung der Kundschaft. Deshalb ist eine weitere Beruhigung der Innenstadt in keinsten Weise förderlich für den Handel. Denkt mal an die Senioren! Unsere Geschäfte müssen nicht nur fußläufig sondern auch per KFZ leicht erreichbar sein. Aufenthaltsqualität wird durch Sitzgelegenheiten, Spielgeräte, Wasserspiele, schattenspendende Bäume etc. hergestellt. Dies ist eine finanziell überschaubare und Nachhaltige Maßnahme, die zudem schnell umsetzbar ist. Schiebt dem stationären Handel nicht immer noch mehr Prügel zwischen die Beine und fragt uns in Zukunft, bevor Ihr irgendwelche Maßnahmen beschließt.

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Verkehrsführung, wie jetzt (bisherige Verkehrsführung) belassen und unbedingt die Parkmöglichkeiten auf der Grosche Wiese ausbauen und die jetzigen Parkmöglichkeiten belassen. Die Parkmöglichkeiten mit 2 Stunden kostenloses parken unbedingt beibehalten. Dies wird von den Kunden positiv gesehen.

Mehr Parkplätze in der Innenstadt anbieten. Das geht auch mit geänderter Verkehrsführung.

Der Friedrichsplatz muss beidseitig befahrbar bleiben. Umwege sind durch Rottweils Topographie und auch im Hinblick auf den Umweltschutz nur suboptimal und werden von großen Teilen als hinderlich angesehen.

Reduzieren der Autoschlange, damit weniger Lärm und Abgabe und mehr Aufenthaltsqualität. Mehr Sitzplätze und Aktionen z. B. für Familien in der Innenstadt. Es muss nicht immer eine Großveranstaltung sein. Die Platzkonzerte mit Musikvereinen waren super.

Deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität für Besucher/Kunden der Rottweiler Innenstadt

Versteh die Frage nicht.

Der GHV steht im Kontakt zur Stadtverwaltung und den Gemeinderäten. Was sollen wir platzieren?

Frequenzsteigernde Maßnahmen wie Abendmärkte, Kinder-Hüpf-Tag und Wasen-Samstage beibehalten - ausbauen. Sitzgelegenheiten mit Beschattung fehlen in der Innenstadt. Über anstehende Baumaßnahmen, Busumstieg, Parkhaus sollte ein Zeitstrahl entwickelt werden. Ersatz-Parkflächen am Nägelsgraben/Eisplatz müssen zentraler ersetzt werden als wie geplant "hinterm Spital"/Oberdorferstr.

Konzept attraktive Innenstadt, Steigerung Übernachtungen durch Werbemaßnahmen, Platzierung Ankerläden und Restaurants.

hen und wirtschaftlichen Potentiale!

siehe Anmerkung zu Punkt 9

Auch im Hinblick auf die Landesgartenschau die Innenstadtparkplätze um 50 % erhöhen (z. B. Tiefgarage Nägelesgraben, Parkhaus hinterm Spital, nach Möglichkeit 3. Parkdeck Groß'sche Wiese) und je nach Zone für 30 bis 120 Minuten kostenfreie Parkplätze. Die Sauberkeit und Aufenthaltsqualität muss verbessert werden. Grünanlagen müssen besser gepflegt werden. Die Nachhaltigkeit, Pflege und Unterhaltung der zu schaffenden LGA muss jetzt schon organisiert werden..



Schwarzwald
Baar
Heuberg

VORNAME NAME

Position



mail@vs.ihk.de



07721 922 XXX



www.ihk.de/sbh



info@vs.ihk.de



ihk.de/sbh/newsletter