

Meckenheim, den 23. November 2018

An den
Vorsitzenden des Haupt- und Finanzausschusses der Stadt Meckenheim
Herrn Bürgermeister Bert Spilles

An die
Mitglieder
des Haupt- und Finanzausschusses der Stadt Meckenheim

Betrifft:

Ergänzende Argumentation der Antragsteller zum Tagesordnungspunkt 5 bei der (öffentlichen) Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses der Stadt Meckenheim am 28.11.2018

- a) Bürgerantrag von z. Z. 96 Bürgern (gemäß Paragraph 7 der Meckenheimer Satzung) für die Einrichtung von „Tempo 30“ auf der Danziger Straße sowie**
- b) dessen Zurückweisung durch den Stadtentwicklungsausschuss**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren des Haupt- und Finanzausschusses,

wir als Initiatoren des obigen Antrags haben nach einigen Recherchen festgestellt, dass **wichtige Fakten und bedeutende Beschlüsse** der Stadt aus den Jahren 2001 und 2004 zum Thema Tempo 30 in der bisherigen Debatte in den Ausschüssen überhaupt **nicht berücksichtigt** wurden. Wir nehmen deshalb im Folgenden zu unserem Bürgerantrag noch einmal schriftlich ausführlich Stellung und bitten Sie, unsere Ausführungen bei Ihrer Debatte und Ihrer Entscheidung positiv zu berücksichtigen.

Außerdem bitten wir Sie um Ihre Zustimmung, dass wir diese neuen Fakten und Zusammenhänge in der anstehenden Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses der Stadt Meckenheim am kommenden Mittwoch, dem 28. November 2018, noch einmal in aller Kürze **mündlich vortragen** können. Wir danken Ihnen bereits jetzt für Ihr Entgegenkommen.

A.) Bereits **im Jahr 2001** – also vor nunmehr fast 20 Jahren! – wurde in Meckenheim für **die Merler Straße** (als Fortsetzung der Danziger Straße!) eine „Tempo 30-Zone“ eingeführt. Dazu wurde im März 2001 ein Gutachten verfasst von der:

Stadt Meckenheim, Tiefbauamt, Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, BIS, März 2001, mit dem Titel:

„Verkehrsplanerische Stellungnahme zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Merler Straße zwischen Hauptstraße und Giermarstraße.“

(Unser Kommentar: Wie jedermann weiß, ist für die Merler Straße also bereits seit 2001 Tempo 30 vorgeschrieben. Also genau das, was wir uns auch heute für die Danziger Straße wünschen.)

Aus dem Gutachten von 2001 nur die folgenden wörtlichen Zitate:

a.) „Diese Stellungnahme basiert auf Verkehrsbeobachtungen vor Ort. Vertiefende Geschwindigkeitsmessungen, Zählungen oder spezielle Unfallauswertungen wurden nicht durchgeführt.“

(Unser Kommentar: So einfach, leicht, flexibel und unkompliziert hat damals die Stadtverwaltung die Interessen ihrer Bürger wahrgenommen! Von heute gern angeführten bundesgesetzlichen Hindernissen (StVO) war damals nicht die Rede. Warum?)

b.) „Der Merler Straße kommt somit eine besondere Verbindungsfunktion zu. Sie ist im Straßennetz als Hauptsammelstraße einzustufen und gehört so zum Hauptstraßennetz.“

(Unser Kommentar: Genau wie seit jeher die Danziger Straße.)

c.) „Die Merler Straße stellt die einzige durchgehende Verbindung zwischen der nördlichen Altstadt und der Giermarstraße dar. Sie verbindet – ab Giermarstraße als Danziger Straße – die Altstadt mit dem Neuen Markt.“

(Unser Kommentar: Bis auf den Namenswechsel von Merler Straße in Danziger Straße hat sich sachlich also nichts geändert! Nur soll heute nicht mehr möglich sein, was damals vor fast 20 Jahren die Stadt Meckenheim für die Sicherheit ihrer Bürger geleistet hat.)

d.) „Die Straße hat beidseitig einen Straßen begleitenden Gehweg. Besonders zwischen.... ist sie fast durchgängig beidseitig geschlossen angebaut... Die Linienführung (der Straße) weist eine Kurve auf, die an der Einmündung Mühlenstraße für von Süden kommende Fahrzeuge die Sichtverhältnisse einschränkt.“

(Unser Kommentar: Also die gleichen Strukturkriterien dort wie heute bei der Danziger Straße.

Mit einer Ausnahme: Wenn mit „durchgängig beidseitig geschlossen angebaut“ gemeint ist, dass es keine direkten Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeiten der Anlieger zur Merler Straße gibt, dann ist die Aussage für die Merler Straße korrekt.

Bei der Danziger Straße jedoch gibt es diese direkten Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeiten, und zwar durchgehend über fast einen halben Kilometer, beginnend bei der Marienburger Straße bis zur Königsberger Straße. Hier haben einzelne Hauseigentümer von ihren privaten Parkplätzen vor ihrem Haus direkten Zugang zur Straße sowie parkende Pkw von den öffentlichen Parkbuchten bzw. von

den Park- und Garagenhöfen direkt an der Danziger Straße. Und dies ausschließlich auf der Innenseite der lang gezogenen Rechtskurve (in Fahrtrichtung Neuer Markt), was die Verkehrsrisiken auf der Danziger Straße im Vergleich mit der Merler Straße deutlich erhöht.

Denn die Sicht sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr, der sich von den Danziger-Straße-Parkplätzen wieder in den Verkehr einfädeln will, wird ganz erheblich beeinträchtigt. In dieser Situation versuchen schließlich auch noch Fußgänger die Danziger Straße im Bereich ihrer lang gezogenen Rechtskurve zu überqueren. Und dies sogar noch von der besonders gefährlichen Kurven-Innenseite her kommend und leider nicht nur an den bestehenden Übergängen. Insofern sind die Risiken des Verkehrs im Vergleich mit der Merler Straße auf der Danziger Straße deutlich höher.)

e.) „Als besondere bauliche Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde die Kreuzungsstelle mit der Dechant- Kreiten- Straße vollständig aufgepflastert. Die Aufpflasterung kann in der Praxis kaum schneller als mit 30 km/h befahren werden.“

(Unser Kommentar: Diese Aufpflasterung muss also bereits **vor** Einrichtung der Tempo 30 Zone errichtet worden sein!? So bedrückend gefährlich muss die Lage also bereits vor nunmehr fast 20 Jahren auf dieser Straße gewesen sein! Und heute auf der Danziger Straße? Ist es dort nicht viel gefährlicher?)

f.) „Allgemeine Einschätzung (im Gutachten von 2001):
Damit auf einer Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden kann, müssen besonders unangemessene Geschwindigkeiten mit Sicherheit zu erwarten sein. Weitere Gründe können auch sein, wenn die Sichtverhältnisse durch Kurven, Bewuchs oder angrenzende Bebauung schlecht sind oder starkes Gefälle zu überhöhten Geschwindigkeiten verleitet.“

(Unser Kommentar: Also wieder die gleichen Strukturkriterien dort wie heute auf der Danziger Straße.)

B.) Nach dem Protokoll des **Verkehrsausschusses** der Stadt Meckenheim vom 8.5.2001 hat dieser einen **einstimmigen Beschluss zur Reduzierung auf 30 kmh** für die Merler Straße gefasst.

C.) Ebenfalls vor bereits knapp 15 Jahren, nämlich 2004 wurde im sogenannten „**Verkehrsentwicklungskonzept Meckenheim 2004**“ auf S. 176 bereits die **Notwendigkeit einer Temporeduzierung für die Danziger Straße festgeschrieben**. Dazu nur die folgenden Zitate:

a.) „Neu eingeführt werden soll auf ausgewählten Hauptsammelstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h. In diese Kategorie fallen aufgrund ihrer Umfeldnutzung die Danziger und Königsberger Straße, der Siebengebirgsring und Auf dem Steinbüchel...“

(Unser Kommentar: Zugestanden, Tempo 40 ist nicht Tempo 30, aber besser als gar nichts. Entscheidend aber ist, dass aus diesem Konzept die generelle Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Danziger Straße klar hervorgeht. Das Prinzip der Geschwindigkeitsreduzierung auf der Danziger Straße wird also von der damaligen Meckenheimer Verkehrsbehörde nicht nur anerkannt, sondern es soll sogar umgesetzt werden. – Und dies bereits vor 15 Jahren! Zu einer Zeit als der Verkehr wirklich noch nicht so dicht und intensiv war wie heute. Auch hier ist nichts davon zu lesen, dass dem Vorhaben bundesgesetzliche Hindernisse entgegenstehen bzw. entgegenstanden.)

b.) Weiter heißt es dort 2004: „Gleichzeitig signalisiert die Ausweisung der 40 kmh den Kraftfahrern, dass sie sich in einem Bereich befinden, auf dem es angrenzende Nutzungen gibt, die eine besondere Aufmerksamkeit erfordern.“

(Unser Kommentar: Damals war die Verwaltung also sehr offen und bereit, die Bedürfnisse der Bürger nach ihrer persönlichen Sicherheit im Straßenverkehr in ihre Planungen und Umsetzungen aufzunehmen. Erneut ist nichts von irgendwelchen juristischen und bundesgesetzlichen Hindernissen wie die StVO für das Handeln der Stadtverwaltung in diesem Konzept von 2004 zu lesen.)

Angesichts dieser Dokumente stellen wir folgende Fragen an alle Beteiligten in den zuständigen Ausschüssen:

1.) Warum wurde bei der Behandlung unseres Antrags im Stadtentwicklungsausschuß am 18.9.2018 von der Verwaltung kein Wort über die oben zitierten eigenen Verkehrskonzepte von 2001 und 2004 verloren? Haben die Verantwortlichen diese Beschlüsse nicht mehr gekannt? Sollten sie verschwiegen werden? Verschwiegen, weil die Verwaltung sonst hätte eingestehen müssen, dass unser Anliegen einer reduzierten zulässigen Geschwindigkeit eine große Berechtigung hat? Und dass diese Erkenntnis bereits vor fast 20 Jahren mit konkreten Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt wurde? Und warum soll das heute nicht mehr zu verwirklichen sein? Trotz des gewaltig gestiegenen Verkehrsaufkommens und der vielfach überhöhten Geschwindigkeiten?

2.) Warum werden solche Konzepte mit großem Aufwand entwickelt, wenn sie später, also heute, nicht umgesetzt werden? Welche (uns bisher unbekannt) Gründe gibt es, eine Verkehrsberuhigung auf der Danziger Straße so vehement abzulehnen? Zumal die Verkehrsberuhigung auf der Merler Straße nicht nur Tempo 30 bedeutet, sondern sogar eine Tempo-30-Zone (die wir für die Danziger Straße gar nicht fordern) sowie zwei sehr wirkungsvolle Aufpflasterungen.

3.) Das oben zitierte Gutachten der Stadt Meckenheim aus dem **Jahre 2001** zur **Merler Straße** zeigt doch sehr anschaulich, dass damals unter dem Namen "Merler Straße" die Probleme der damaligen und heutigen Danziger Straße deckungsgleich abgehandelt wurden. Denn die **Strukturmerkmale beider Straßen waren damals und sind heute deckungsgleich**. (Bis auf **eine Ausnahme**: Während es auf der Merler Straße fast keine direkten Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeiten der Anlieger gibt, existieren diese auf der Danziger Straße durchgehend fast über einen halben Kilometer, beginnend ab der Marienburger Straße bis zur Königsberger Straße. Das

bedeutet im Vergleich zwischen Merler und Danziger Straße beträchtlich erhöhte Verkehrsrisiken auf der Danziger Straße – und unterstützt unser Anliegen zusätzlich. Einzelheiten dazu: vergleiche dieses Schreiben vorn unter A.d.)

Tatsächlich also handelt es sich hierbei nur um eine einzige Straße, die – künstlich geteilt durch den Rosen-Kreisel – mit zwei verschiedenen Namen versehen dadurch zu zwei verschiedenen Straßen gemacht wurde.

Genau das haben die Gutachter des Jahres 2001 auch so gesehen, wenn sie schreiben (vergleiche oben unter A.c.): „Die Merler Straße stellt die einzige durchgehende Verbindung zwischen der nördlichen Altstadt und der Giermarstrasse dar. Sie (also die Merler Straße!) verbindet – ab Giermarstrasse als Danziger Straße (Man beachte: Hier findet also nur ein Namenswechsel statt, mehr nicht!) – die Altstadt mit dem Neuen Markt!“

Deshalb fordern wir im Namen von fast 100 Petenten:
Gleiches muss gleich und nur ungleiches darf ungleich behandelt werden!

4.) Außerdem kritisieren wir die Argumentation, die im **Ausschuss Stadtentwicklung und Umwelt (laut Protokoll vom 18.9.2018)** geäußert wurde, beispielsweise:

a.) „... wurde eine **SDR-Messung**, welche im Durchschnitt keine deutlich überhöhten Geschwindigkeiten nachweisen konnte, durchgeführt...“

– Natürlich hängen solche Messungen vom Zeitpunkt und Zeitraum ab, in dem sie stattfinden (Ferienzeit oder nicht, Tageszeiten oder Nachtzeiten, Rushhour: ja oder nein, usw.): Wir möchten gern wissen, wann und über welchen Zeitraum diese Messungen stattgefunden haben.

– Würde beispielsweise jede Stunde in der Nacht so gewichtet wie am Tag, könnte mit einem Durchschnittswert nicht viel angefangen werde. Denn: Nächtliche Werte sind in der Regel von geringerer Bedeutung als Tageswerte, weil wir als tagsüber oft gefährdete Anlieger der Danziger Straße zu nächtlichen Zeiten meist (und zwar sicher vor Verkehrsrowdys!) im Bett liegen. Die Berücksichtigung von nächtlichen Werten bei den Messungen würde also unser eigentliches Sicherheits-Problem am Tag stark beschönigen.

– Außerdem sagen Durchschnittswerte in diesem Zusammenhang nichts aus. Als Bedrohung für die Sicherheit der Anlieger an der Danziger Straße sind weniger die Durchschnittswerte und die Werte unterhalb des Durchschnitts von herausragender Bedeutung. Die für Gesundheit, Leib und Leben der Bürger gefährlichsten Werte sind allein die Werte oberhalb des Durchschnitts. Warum erfahren wir darüber nichts aus diesen Messungen?

Entscheidend ist, wie groß die Anzahl der gemessenen Fälle mit überhöhten Geschwindigkeiten ist, und zwar tagsüber sowie möglicherweise in bestimmten Zeitabschnitten (zum Beispiel in der Rushhour vormittags oder am frühen Abend). Was kann die Stadtverwaltung dazu sagen? Außerdem fragen wir, wie weit jenseits von 50 kmh die überhöhten Geschwindigkeiten liegen?

Mit Durchschnittswerten zu argumentieren bedeutet, die entscheidenden Parameter für die Verkehrssicherheit unter den Teppich zu kehren. Das ist wenig seriös.

Wir als Unterzeichner haben in der täglichen Praxis an der Danziger Straße fast immer nur Probleme mit den Werten oberhalb des Durchschnitts! Dagegen muss seitens der Stadt dringend etwas unternommen werden.

b.) Es wird von einer „**unauffälligen Unfallsituation**“ gesprochen. Dies jedoch nur, weil wir als Anlieger bisher Glück gehabt haben und beim Queren der Danziger Straße oft genug "unsere Beine in die Hand nehmen mussten". (Richmann: Allein zweimal in den letzten zwei Wochen ist mir persönlich ein Beinahe-Unfall passiert!)

Spielen eigentlich die regelmäßig auftretenden Beinahe-Unfälle keine Rolle bei der Beurteilung der Stadtverwaltung? Hat sich die Stadt von diesen Beinahe-Unfällen jemals ein Bild gemacht? Muss erst ein (möglichst schwerer?) Unfall passieren, bevor die Stadt aktiv wird? Wäre es nicht viel sinnvoller, hier präventiv tätig zu werden? – Wir möchten die Stadt jedenfalls vorab auf diese Gefahrensituationen hinweisen, damit es später nicht heißt, man habe davon nichts gewusst.

Unser Vorschlag an die Stadt: Machen Sie doch zu diesem Thema einmal eine **Befragung** bei den Anliegern der Danziger Straße und deren Umgebung, damit Sie belastbare Aussagen für Ihr Handeln erhalten! Schließlich haben wir in wenigen Stunden fast 100 Unterschriften sammeln können, so stark brennt unseren Nachbarn das Thema unter den Nägeln.

c.) Man spricht von „**gesicherten Querungsmöglichkeiten**“.

Auch dazu empfehlen wir, die Anlieger der Danziger Straße zu befragen, bevor man von „gesichert“ spricht.

d.) „**Verbesserte Sichtverhältnisse vor Ort**“ werden angeführt.

Dabei handelt es sich an der Ecke zur Zoppoter Straße um eine einzige, noch dazu kleine Weide, die gefällt wurde. Mehr Veränderungen sind jedenfalls nicht erkennbar.

e.) Wir fragen die Stadtverwaltung, warum sie **uns als Petenten** zu den Terminen mit dem Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises und der Polizei Bonn **nicht eingeladen** und mitgenommen hat? Warum haben wir „unser Know-how“, das wir (die Herren Ummenhofer und Richmann bereits seit 1983) als Anlieger an der Danziger Straße haben, dort nicht einbringen können?

Warum gab es mit uns und weiteren Anliegern **keine Gespräche vor Ort (Stichwort Bürgernähe!) mit der Stadtverwaltung**, um unsere Probleme mit dem Verkehr auf der Danziger Straße – abseits von z.B. juristischen Fragen – zum Beispiel in der Rushhour einmal ganz anschaulich darzulegen und „zu erleben“? – Vom Schreibtisch aus dürfte manches Thema anders aussehen als in der Praxis vor Ort.

f.) „**Die Rechtslage** erlaube **keinen weiteren Handlungsspielraum**, die Verantwortlichkeit liege beim Gesetzgeber, die Verwaltung dürfe nicht zu einem Rechtsbruch aufgefordert werden.“

Dieser formaljuristische Offenbarungseid ist wenig überzeugend und nicht glaubhaft. Schließlich handelt es sich bei der Danziger Straße nicht um eine Autobahn, eine Bundesstraße oder eine Landesstraße. Im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und des Subsidiaritätsprinzips sind die kommunalen Möglichkeiten nicht so klein, wie sie hier dargestellt werden. Das kann man in verschiedenen Fachveröffentlichungen nachlesen (siehe unten).

Bereits die oben zitierten **Verkehrskonzepte aus den Jahren 2001 und 2004** und die darauf beruhenden Entscheidungen zeigen doch überdeutlich, dass die Stadt Meckenheim – also bereits damals vor fast 20 Jahren – nicht durch Bundesrecht (StVO) daran gehindert wurde, das für die Sicherheit ihrer Bürger Vernünftige und Notwendige zu tun. Warum also sollte sie heute daran gehindert werden? – Wir halten es daher für falsch zu behaupten, die Verantwortung liege beim Gesetzgeber. Nein, die Verantwortung liegt bei der Stadtverwaltung.

Auch die vor kurzem erst **neu gestaltete Hauptstraße** im alten Ortskern ist – zusammen mit der ebenfalls als Einbahnstraße gestalteten Klosterstraße – nichts anderes als eine Hauptverkehrsstraße, und zwar für den alten Ortskern. Auch hier hätte es doch eigentlich – nach Bundesrecht – für die Stadtverwaltung verboten sein müssen, eine Geschwindigkeit unterhalb von 50 km/h vorzuschreiben. Tatsächlich ist aber 20 km/h vorgeschrieben – noch dazu auf einer Straßenfläche, wo Kfz, Fahrradfahrer und Fußgänger usw. sich gleichberechtigt bewegen können und sollen. Und das auf einer Hauptverkehrsstraße!? Wie passt das zur obigen Behauptung, die bundesweite Rechtslage erlaube der Stadtverwaltung im Falle der Danziger Straße keinen weiteren Handlungsspielraum?

Im Übrigen wird in der **Literatur** (Literatur-Quelle: Professor Dr. - Ing. Hartmut Topp, TU Kaiserslautern, „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“, Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“, 1.2014, S. 23-30) sehr deutlich darauf hingewiesen,

– dass "die Rechtssituation (also die Straßenverkehrsordnung) einer Einführung von Tempo 30 nicht entgegensteht".

– Im Gegenteil: "In Berlin gab es bereits 2009 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf einer Länge von ca. 130 km."

– "Auch die Stadt Celle hat ein Tempo 30 Konzept bereits (2013) weitgehend umgesetzt."

– „Baden-Württemberg und Hessen gehören neben Berlin zu den Bundesländern mit der weitesten Verbreitung (von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen). Andererseits ist Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vielerorts immer noch tabu, wird von der Straßenverkehrsbehörde skeptisch betrachtet...."

– Wie positiv sich die Einführung von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit auswirkt, zeigt Topp: „So ging auf 19 Tempo-30-Abschnitten des Hauptverkehrsstraßen-Netzes in Berlin die Anzahl der Unfälle um 9,4 % zurück, während die Anzahl der Unfälle im gesamten Netz der Hauptverkehrsstraßen um ca. 5 % zunahm."

-- „Ein Extrembeispiel ist die vierspurige Schildhornstraße in Berlin mit 34.000 Kfz pro Tag, auf der sich nach Einführung von Tempo 30 im Jahr 2005 die Anzahl der Unfälle halbierte...“

Der **Bonner Verkehrsexperte** Heiner Monheim kommt anlässlich der Fahrverbote auf der Reuterstraße in Bonn im Bonner General-Anzeiger vom 12. November 2018 in einem Interview auf der S. 27 mit folgender Aussage zu Wort:

„Man hat dort (auf der Reuterstraße) einmal Tempo 40 versucht, ohne allerdings die Ampeln entsprechend zu schalten. Das konnte dann nicht funktionieren.“ Und:

„Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 macht den Autoverkehr flüssiger und sicherer...“

(Unser Kommentar: Also auch bei wirklich großen Hauptverkehrsstraßen wie der Reuterstraße in Bonn hat die zuständige Bonner Stadtverwaltung bereits einmal eine niedrigere Geschwindigkeit als 50 km/h eingeführt. Von einem Verbot durch Bundesgesetz, wie im Fall der Danziger Straße in Meckenheim behauptet wird, ist und war also keine Rede. Warum ging das damals in Bonn, aber heute nicht in Meckenheim?)

Der heutige **Bonner Bürgermeister Sridharan** geht sogar noch weiter. Der Bonner General-Anzeiger berichtete gestern, am 22. November 2018, unter der Überschrift „OB hält Tempo 30 in ganz Bonn für möglich“ mit folgendem Wortlaut:

(Zitat-Anfang) Ein Tempolimit von 30 Stundenkilometern für die gesamte Bonner Innenstadt inklusive sämtlicher Durchfahrtsstraßen: Oberbürgermeister Ashok Sridharan hält das für realistisch. „Ich will das nicht ausschließen“, sagte er am Mittwochabend in der Volkshochschule.... (Zitat-Ende).

Und von **Tübingen** wird in diesem Zeitungsartikel berichtet, dass dort 2012 bereits Tempo 30 „auf den Durchgangsstraßen in der Innenstadt“ eingeführt wurde.

(Unser Kommentar: Wir fragen die Stadtverwaltung, warum in Bonn und Tübingen möglich war und für die Zukunft angedacht wird, was in Meckenheim nicht umsetzbar sein soll? In dem GA - Berichten über Bonn ist keinerlei Rede davon, dass bundesgesetzliche Vorschriften solche kommunalen Initiativen verhindern.)

Wir fordern daher die Stadtverwaltung auf, sich mit diesen und vielen anderen Beispielen zu befassen und uns zu erklären, weshalb in vielen Städten der genannten Bundesländer Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen seit vielen Jahren möglich ist, mit gewaltigen Erfolgen für die Verkehrssicherheit – nur auf der Danziger Straße in Meckenheim soll das nicht möglich sein.

In fast allen Fachpublikationen zum Thema Tempo 30 (insbesondere in denen des Umweltbundesamtes) werden neben der Verringerung der Unfallgefahren als weitere positive Effekte die **Reduzierung des Lärms und die Verbesserung der Luftqualität** zusätzlich herausgestellt; wenn auch bei unserem Antrag die Verkehrssicherheit unser entscheidendes Anliegen bleibt.

Die genannten Beispiele (sogar in unserer eigenen Stadt!) zeigen uns deutlich, dass auch innerhalb der Bundesgesetzgebung die kommunale Straßenverkehrsbehörde in Meckenheim genügend Ermessensspielraum besitzt, im Sinne von 30 km/h aktiv zu werden. Die bisherige Haltung der Stadtverwaltung ist nicht alternativlos!

Zusammenfassend: Wir bleiben bei unserem Standpunkt, den wir sowohl schriftlich als auch mündlich dargelegt haben:

- **Die Danziger Straße wird für die schwächeren Verkehrsteilnehmer immer gefährlicher, was wir fast täglich am eigenen Leib erfahren müssen.**
- **Diese Lage hat sich – im Vergleich zu den Jahren 2001 und 2004 – durch die Zunahme des innerstädtischen Verkehrs bis heute ganz erheblich verschärft.**
- **Diese Situation bedarf immer dringender einer vernünftigen Lösung. Die Stadt sollte nicht warten, bis Unfälle „auffällig“ werden.**

Wir möchten Sie daher bitten,

- **den im Ausschuss für Stadtentwicklung gefassten Beschluss zu revidieren, weil er unter falschen Voraussetzungen zustande gekommen ist, und**
- **sich für Tempo 30 auf der Danziger Straße auszusprechen.**

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen