

Abg. Tandler nahm Bezug auf den Antrag seiner Fraktion vom 05.03.2004. Dieser stelle einen weiteren Lösungsvorschlag zu der hier vorliegenden Problematik dar. Seine Fraktion habe zudem angeboten, diesen Vorschlag von Herrn Rainer Viehof in Form einer Power-Point-Präsentation im Ausschuss darzustellen. Hierfür habe es aber leider wenig Begeisterung gegeben. Der Vorschlag seiner Fraktion trage folgenden Zielen Rechnung: Verbesserung der Erreichbarkeit des östlichen Rhein-Sieg-Kreises durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zwischen Eitorf und Hennef-Ost, Erhalt des natürlichen Charakters des Siegtales (auch im Hinblick auf die Nutzung als Sieg-Freizeitstraße), Verringerung der Verkehrsbelastung in den Ortslagen und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Antra

g: Er beantragte, der Planungs- und Verkehrsausschuss möge die Verwaltung beauftragen, das Konzept zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Rahmen der vorhandenen personellen Kapazitäten für den nächsten Abschnitt fortzuführen. Dies schließe auch die Prüfung der Variante des SPD-Antrages ein.

Abg. Finke erkundigte sich unter Bezugnahme auf die Verwaltungsvorlage, warum die Unfallzahlen nur bis 1997 und nicht bis heute vorgelegt werden könnten. Außerdem bat er um Stellungnahme, warum die geforderte Unfallanalyse zur L 333 als wenig sinnvoll eingestuft werde. Im Übrigen müsste hier eine vernünftige Lösung für die Eitorfer gefunden werden, die sowohl die wirtschaftliche Anbindung dieses Raumes verbessere sowie umweltverträglich durchführbar sei.

Abg. Rösgen verwies auf die bisherigen Beschlussfassungen des Ausschusses zur Ortsumgehung Greuelsiefen sowie zur Strecke Bügenauel-Bach. Die nunmehr von der SPD-Fraktion eingebrachte Trassenvariante sei aber bereits Jahrzehnte alt und als nicht durchführbar bewertet worden. In der Folge erläuterte er die in der Vergangenheit bereits entworfenen Planungsvarianten, die aber allesamt aus Umweltschutzgründen verworfen worden seien.

Im Hinblick auf den jetzigen SPD-Vorschlag sei bereits der geplante „Einstieg“ in den Höhenbereich bei Bach, wo eine Felswand von 15 bis 25 m Höhe anstehe, viel zu steil. Außerdem seien hier Einschnitte von 40 bis 50 m Tiefe - zum Teil im Naturschutzgebiet Ahrenbachtal/Adscheidertal - vorgesehen, die als nicht umweltverträglich einzustufen seien. Er habe die große Sorge, dass man bei weiteren Planungsvarianten in Folge der Knappheit der Mittel dann gar nicht mehr „weiterkomme“. Er unterstrich daher nochmals die bisherigen Beschlussfassungen im Ausschuss zur Herbeiführung einvernehmlicher Verbesserungen an der bestehenden Trasse im Siegtal. Die Untersuchung der nunmehr vorgeschlagenen Trassenvariante sei daher kurz und mit abschließender Beurteilung vorzunehmen, ohne die bereits auf den Weg gebrachten Maßnahmen insgesamt zu verzögern. Er persönlich halte den Trassenvorschlag der SPD aber für undurchführbar.

Im Übrigen wies er auf Uferabbrüche an der Sieg im „Aueler Siegbogen“ hin. Hier habe sich das Gewässerbett der Sieg inzwischen an zwei Stellen bis auf 2 – 3 m an die Siegtalstraße heranverlagert. Er bat um entsprechende Mitteilung an den Landesbetrieb Straßenbau.

Abg. H. Becker verglich die Ausbaupläne der L 333 mit denen des Ennertaufstiegs in Tallage. Es gebe hier die Parallele der immensen Kosten der alten Ausbauplanungen sowie der erheblichen Probleme mit den Eingriffen in die Natur. Vor diesem Hintergrund habe es auch eine breite Übereinstimmung hinsichtlich eines Teilausbaus der vorhandenen Trasse gegeben. Für ihn sei dies auch die einzige realisierungstaugliche Variante. Er schlug daher vor, beim Landesbetrieb Straßenbau eventuell bereits vorliegende Voruntersuchungen zu dieser neuen Trassenvariante im Ausschuss vorstellen zu lassen und sodann eine Abschätzung zu treffen. Er persönlich glaube aber auch, dass diese Variante nicht durchführbar sei.

Zudem stelle sich die Frage, wer diese zusätzlichen Untersuchungen und mit welcher Tiefe durchführen und finanzieren solle. Eine Finanzierung durch den Kreis lehne er ab. Auch teile er die Befürchtungen seines Vorredners hinsichtlich von Verzögerungen der bereits beschlossenen Verbesserungen, soweit der Landesbetrieb Straßenbau mit dieser zusätzlichen Trassenprüfung betraut werde.

Der Vorsitzende verwies hierzu auf den modifizierten Antrag der SPD-Fraktion, wonach die Verwaltung auch die Prüfung der Variante im SPD-Antrag im Rahmen der personellen Kapazitäten für den nächsten Abschnitt fortführen und hierüber in einer der nächsten Sitzungen des Planungs- und Verkehrsausschusses berichten solle. Hierauf könne man sich heute verständigen.

Ltd. KVerMD Schmitz antwortete auf die Fragen des Abg. Finke, dass entsprechende Unfallzahlen von 1997 bis heute vorliegen, allerdings keine Unfallzahlen von 1980 bis 1997. Die „nackten“ Zahlen seien hier auch wenig aussagekräftig ohne Bezug auf Verkehrsdichte, Streckenlänge etc., die sodann in Relation zu setzen seien.

Abg. Tandler wies auf das Programm „SERVUS“ hin, dem man entsprechende Zahlen entnehmen könne. Er regte an, dieses Programm in die Überlegungen einzubeziehen.

B.-Nr. **Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschloss, die Verwaltung zu beauftragen,**
239/04 **dass Konzept zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Rahmen der**
vorhandenen personellen Kapazitäten für den nächsten Abschnitt fortzuführen. Dies
schließt auch die Prüfung der Variante der SPD-Antrages ein.

Abst.- **Einstimmig bei Enthaltung Bündnis 90/DIE GRÜNEN.**
Erg.: