

Herr Kallenbach begann mit den Ausführungen zur Straßenbaumaßnahme „Schumannstraße“. Die Maßnahme ist abgeschlossen und am Dienstag, den 08.10.2019 erfolgt die förmliche Abnahme. Schon im Vorfeld der Baumaßnahme ist diese im Hinblick auf die Planungsleistungen und die Abstimmungsergebnisse mit den Anwohnern ausgesprochen gut gelaufen. Er sprach außerdem der Baufirma ein Lob aus, die es geschafft hat, trotz des schwierigen Untergrunds die Maßnahme frist- und budgetgerecht abzuschließen.

Das letzte Paket der „Barrierefreien Bushaltestellen“ ist abgearbeitet, wobei noch eine Haltestelle an der L 16 in Meindorf auszubauen ist. Dies wird auch noch etwas dauern, denn es sind seitens des Landesbetriebes StraßenNRW und dem Verkehrsträger Bedenken ausgesprochen worden. Da wird jetzt nachgebessert, und dann wird so zügig wie möglich die letzte Haltestelle realisiert.

Die derzeit andauernden Kanalbauarbeiten verlaufen reibungslos. Die Arbeiten liegen im Zeitplan. Gestern wurde mit den Nacharbeiten in der Hauptstraße in Niederpleis begonnen. Die Entscheidung des Ordnungsamtes ist mit dem Rhein-Sieg-Kreis abgestimmt. Die Arbeiten sollen, sofern die Witterung mitspielt, noch Ende dieser Woche abgeschlossen sein.

Er verwies auf den vorliegenden Projektplan des Fachbereiches Tiefbau, wobei es keine herausragenden Maßnahmen zu benennen gab. Einige Termine wurden aktualisiert.

Er verwies nochmal auf das neue Nummerierungssystem, indem sich laufende Nummern und Projektnummern wiederfinden. Dabei ist gut zu erkennen, wie sich jene Projektnummern nach vorne verschieben die bisher perspektivisch abgebildet waren und jetzt in die Umsetzung gehen.

Herr Bäsch fragte zur Zeile 53 „Straßenneubau Richthofenstraße“, deren Ausbauplanung vorgestellt und diskutiert wurde, ob der Gehweg Pflaster oder Asphalt Belag erhält und ob ein nicht regelmäßig mit Schwerverkehr befahrbarer Asphalt möglich wäre.

Herr Kallenbach erklärte, dass Asphalt mit den entsprechenden Einschränkungen nicht in Frage kommt. Es ist beabsichtigt, den Weg zu teilen und mit unterschiedlichen Pflastersorten auszubauen. Der Bereich des Weges der stärker überfahren wird, soll mit einer stärkeren Phase gepflastert werden und was für die Begehung vorgesehen ist, wird mit einer Mikro- bis Nullphase, also mit einfachen Pflastersteinen ausgebaut werden. Das wurde geprüft und soll auch so umgesetzt werden. Es konnte bisher noch nicht daran gearbeitet werden, weil hierzu noch keine Kostenzusage der BIMA (Bundesanstalt für Immobilienangelegenheiten) vorliegt.

Herr Günther wollte wissen, um welche Bushaltestelle es sich in Meindorf handelt.

Herr Kallenbach erklärte, dass diese seiner Erinnerung nach in der letzten Kurve in Nähe der Bahnhofstraße liegt. Als mit dem Ausbau der in Richtung Bonn liegenden Haltestelle begonnen werden sollte, kamen Bedenken auf, dass die Haltestelle nicht gut einsehbar ist.

Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass die Kurve sehr gut einsehbar ist. Es lässt sich rasch erkennen ob dort ein Bus steht. Dies war vorher auch so abgestimmt, aber auf den Entscheidungspositionen sitzen jetzt andere Personen, die jetzt ihre Bedenken geäußert haben.

Herr Gleß ergänzte die Ausführungen von Herrn Kallenbach im Hinblick auf die Straßenausbauplanungen, von denen morgen im UPV-Ausschuss vier auf der Tagesordnung stehen werden. Dabei geht es insbesondere um die Umsetzung des ABK (Abwasserbeseitigungskonzept), welches vom Rat beschlossen wurde.

Er beabsichtigt hierzu einige Punkte anzumerken. Zuerst verwies er auf die derzeitige Diskussion im Landtag, die eine Reformierung der Anliegerbeteiligung vorsieht. Nach dem letzten Gesetzesentwurf soll diese auf maximal 40% begrenzt werden und weicht von der aktuellen Straßenausbaubeitragsatzung ab.

Diese Begrenzung soll durch ein Förderprogramm in Höhe von jährlich 65 Mio. EUR für ganz NRW kompensiert werden. Diese Summe reicht bei weitem nicht aus um das zu decken, was normalerweise an Straßenausbaubeiträgen erhoben wird. NRW umfasst 396 Kommunen, wobei auch für die Kreisstraßen Beiträge erhoben werden können. Dies wird ein Problem, weil es eine Abkehr vom bisherigen Solidaritätsprinzip ist. Aktuell ist es so, dass bei Anliegerstraßen jene Anwohner zu einem Beitrag von bis zu 90% herangezogen werden, die diese Straße auch benutzen. Bei Sammelstraßen verringert sich dieser Prozentsatz. Künftig soll mehr die Allgemeinheit herangezogen werden, wenn Anliegerstraßen ausgebaut oder umgebaut werden. Es wird eine andere politische Diskussion zu führen sein und es werden andere Anliegen an die Verwaltung herangetragen werden. So kann es geschehen, dass eine Straße, die noch vor 2 Jahren in Ordnung war, morgen sanierungsbedürftig ist, wenn Anlieger weniger zu KAG-Beiträgen herangezogen werden. Eine Einflussmöglichkeit hat man hier nicht.

Als zweites sprach er die Vorgehensweise bei der Ausbauplanung solcher Maßnahmen an. Bisher ist es gängige Praxis, dass die Ausbauplanung der Politik vorgestellt wird und dann mit einem politischen Beschluss diese Ausbauplanung der Bürgerschaft vorgestellt und eine Vorabinformation zu den anfallenden Beiträgen gegeben wird. Wenn sich dann aus der Bürgerschaft Abweichungen ergeben, geht die Planung zurück in die Politik. Dieses Verfahren hatte bis vor 1 ½ Jahren noch Gültigkeit. Ansprechpartner der Verwaltung ist zuerst die Politik. Andersherum würde „mit den Füßen“ abgestimmt und die Politik zieht nach, was nicht in ihrem Sinne sein kann.

Als dritten Punkt führte er folgendes vor Augen, dass man sich dazu entschließen kann, bis zur Klärung der Gesetzeslage alle Straßenbaumaßnahmen zurückzustellen.

Dadurch würden die Bürger potentiell entlastet, der städtische Haushalt aber belastet. Und dadurch werden Maßnahmen zurückgestellt, zu deren Umsetzung die Verwaltung, wie z.B. beim ABK verpflichtet ist.

Er zitierte aus einem Schreiben der Bez. Reg.:*“ Die gesamte Kanalnetzlänge betrug im Jahr 2018 230,42 km. In 2005 wurde die Ersterfassung abgeschlossen. Mit der Prüfung des Zustandes nach Abschluss der Ersterfassung ist begonnen worden. Die entsprechenden Vorgaben sind damit erfüllt. Im Berichtsjahr wurden 6,67 km Kanallänge saniert. Als sanierungsbedürftig (Zustandsklasse 2 bis 5) sind insgesamt ca.73 km eingestuft. Es besteht noch erheblicher Sanierungsbedarf.“*

Die Verwaltung ist gemäß dem ABK, was der Bez. Reg. vorgelegt wurde, aus Umweltgesichtspunkten zur Umsetzung verpflichtet. Tut die Verwaltung das nicht macht sie sich strafbar. Deshalb hat weder die Verwaltung noch die Politik die Möglichkeit Straßenbaumaßnahmen, die i.d.R. immer mit Kanalbaumaßnahmen zusammenhängen, bis zu einem undefinierten Zeitpunkt zurückzustellen.

Als vierten Punkt verweist er auf einen Pressebericht, in dem sich eine Ratsfraktion wie folgt äußert: *„Ich wundere mich über Planungsdezernent Rainer Gleß, der entgegen seiner ständigen Beteuerung für breite Bürgerbeteiligungen in diesem Fall anders vorzugehen gedenkt „*

Er betonte, dass er hinsichtlich der Straßenausbauplanungen im morgigen UPV-Ausschuss so vorzugehen gedenkt, wie es bisher immer war. Zuerst die Politik zu informieren und dann in die Bürgerschaft zu gehen. In den entsprechenden Beschlussvorschlägen ist diese Vorgehensweise nochmals dokumentiert.

Die Verwaltung verschließt sich der Bürgerbeteiligung nicht, aber es soll eine solide politische Zustimmung zu den Planungen erfolgen, denn es geht dabei auch um Standards, Barrierefreiheit, Inklusion, Klimaschutz und vieles mehr. Die Verwaltung braucht das gesicherte Votum der Politik, um in einer Bürgerveranstaltung auch gesichert auftreten zu können.

Diese gezielten Vorwürfe treffen dabei nicht nur ihn, sondern auch die Mitarbeiter*innen, die sich bei der Maßnahme „Hertzstraße“ sehr viel Mühe gemacht haben, um der Politik drei Ausbauvarianten als Entscheidungshilfen an die Hand zu geben.

Er zitierte weiter: *„ es drängt sich darüber hinaus der Verdacht auf, die Verwaltungsspitze wolle vor der Klärung der Straßenbaubeiträge in NRW Fakten schaffen“*

Es geht nicht darum Fakten zu schaffen, es kann nicht auf eine Gesetzesänderung gewartet werden. Wenn die Verwaltung nicht in rechtliche Schwierigkeiten kommen will, muss sie das ABK mit den von der Bez. Reg. auf den Weg gegebenen Auflagen umsetzen.

Zum Abschluss kam er nochmal auf die Straßensanierungen zu sprechen, wobei es hier nicht um strategische Entscheidungen geht, sondern um Standards (Straßenbegleitgrün, Barrierefreiheit usw.). Eine strategische Entscheidung wäre es eine neue Straße zu bauen. Im Hinblick auf die aktuelle Diskussion sind diese strategischen Entscheidungen eher im UPV-Ausschuss zu treffen. Straßensanierungen sowie deren Umbau und Gestaltung sieht er eher im GuB-Ausschuss. Aktuell ist dies nicht so. Es wäre gut, solche Diskussionen zu entpolitisieren und zu einer neuen Diskussionskultur zu finden.

Für die morgen in der UPV-Ausschusssitzung vorliegenden 4 Straßen liegen bereits Bürgeranfragen- und Proteste vor. Er zeigte Verständnis, auch in Anbetracht der bevorstehenden Wahlen, dass man leicht dazu neigt, dem Begehren des Bürgers eher stattzugeben als in anderen Zeiten. Gerade deshalb ist es wichtig eine gewisse Balance zu halten, sonst droht, nicht die Standards wählen, die man aus heutiger Sicht wählen müsste um die Straßen progressiv zukunftsreif umzugestalten. Hinsichtlich der KAG-Beiträge gibt es immer noch die Möglichkeit, die als Vorausleistungen zu erbringenden Beträge zu reduzieren, die Beträge zu stunden, um letztendlich die Belastung für den Einzelnen nicht so hoch werden zu lassen.

Herr Piéla dankte für die ausführlichen und klärenden Worte. Er erinnerte daran, dass die Klassifizierung der Straßen noch nicht genannt wurde.

Herr Willenberg betonte für seine Fraktion, dass ihr genauso wie der Verwaltung der Beteiligungsprozess wichtig ist. Das bedeutet, dass zuerst einmal die Politik eingezogen wird und eine Diskussionsrunde stattfindet, in welchem Umfang eine Maßnahme durchgeführt wird. Dass eine Bürgerbeteiligung je nach den Umständen gegeben sein kann, ist ebenfalls richtig. Denn auch die Bürgerschaft hat das Recht transparente

Entscheidungen der Politik zu votieren, sowie Änderungen und Möglichkeiten aufzuzeigen, was dann wieder im Rat zu beschließen ist. Die Vorgehensweise der Verwaltung bei den Straßenausbauplänen hält seine Fraktion für richtig.

Grundsätzlich ist erst einmal auf der aktuell geltenden rechtlichen Grundlage zu handeln, ungeachtet dessen wie letztendlich ein Gesetz in Düsseldorf aussehen wird.

Die Verwaltung machte deutlich, dass die derzeit durchgeführten Kanal- und Straßenbaumaßnahmen nach der aktuellen Gesetzeslage abgewickelt werden. Für den Anlieger kann dies zu Ungerechtigkeiten führen, wenn es zu einer anderen gesetzlichen Grundlage kommt. Entscheidungen hinausschieben darf die Verwaltung nicht, denn man weiß nie wie lange solche Gesetzgebungsprozesse andauern. Das Vorgehen der Verwaltung in der bisherigen Form wird als gerechtfertigt und sinnvoll erachtet und von seiner Fraktion unterstützt.

Herr Schmitz-Porten gab zu Bedenken, ob gegebenenfalls ein Informationsproblem vorliegt. In Anbetracht der Politikverdrossenheit ist offenbar mehr Sensibilität gefragt, um diese Empfindungen aus der Bevölkerung für das politische Handeln aufzunehmen. Natürlich wird repräsentative Demokratie gelebt und die Politik hat das Mandat tätig zu sein. Eine Rückkoppelung zu den Wahlkreis-Bürgern ist selbstverständlich. Aber es ist auch festzustellen, dass die Bürger es leid sind, Informationen zu den Ereignissen direkt vor ihrer Haustür aus der Zeitung zu erfahren. Er regte an zu überlegen, ob bei wichtigen Dingen, wo Probleme sich abzeichnen könnten, eine Vorabinformation an die Bürger gegeben werden kann. Diese Info sollte frühzeitig erfolgen. Die Betroffenen in den einzelnen Straßen sollten auf die Beratung im Rathaus persönlich hingewiesen und eingeladen werden, zur Ausschusssitzung zu kommen um Transparenz herzustellen.

Er betonte ausdrücklich, dass in dieser Angelegenheit alle an einem Strang ziehen sollten, um das zu verbessern. Man versucht gesetzliche Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen und dafür muss der Bürger informiert werden. Vielleicht wäre ein Vorlauf in Form einer Verwaltungsvorlage möglich, die erst einmal ohne Beschluss auskommt. Das wäre eine Vorstellung der Maßnahme unter Anwesenheit der Bürger, und dann kann das weitere Verfahren beschlossen werden, was sowieso in eine Bürgerbeteiligung mündet. So würde jedenfalls nicht der Eindruck entstehen, dass die Verwaltung über den Kopf des Bürgers hinweg ihre Entscheidungen trifft. Der Tenor der Debatte ist als Paradigmenwechsel in der Öffentlichkeitspolitik zu verstehen, was bedeutet den Bürger frühzeitig mitzunehmen. Denn es wird nicht nur Politik für den Bürger, sondern auch mit dem Bürger gemacht. Das geht eben nur wenn er in die Entscheidungen mit einbezogen wird. Dies ist ein Lernprozess und setzt bei Verwaltung und Politik Sensibilität voraus. Er war überzeugt, dass diese Vorgehensweise eine positive Entwicklung nehmen wird und morgen im UPV-Ausschuss viele alarmierte Bürger teilnehmen werden. Es muss verdeutlicht werden, dass noch keine endgültige Entscheidung getroffen wurde und es muss auf die gesetzlichen Notwendigkeiten hingewiesen werden. Nur so kann eine sachliche und fachliche Diskussion geführt werden und eine freudvolle gemeinsame Beratung erfolgen. Deshalb sollte sich die Herangehensweise verändern.

Herr Weber unterstützte die Argumentation von Herrn Schmitz-Porten, stellte aber die Überlegung an, an welcher Stelle und in welcher Form dem Bürger diese Informationen mitgegeben werden. Ganz besonders dann, wenn es um Entscheidungen geht, die den Bürger auf finanzieller Ebene betreffen. Der Bürger verfügt nicht über die

Detailkenntnisse, wie z.B. die Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben. Wenn man es dem Bürger erklärt, wird man auch ein Verständnis dafür erhalten können.

Im Hinblick auf die Ausführungen von Herrn Gleß zu den Straßenausbaubeiträgen soll vom Land eine Investition in Höhe von 65 Mio. jährlich erfolgen, aber nach Schätzungen tatsächlich 1,5 Milliarden benötigt werden. Dies ist ein Investitionsprogramm für die nächsten 23 Jahre, wobei er bezweifelt ob dies ausreichend sein wird. Außerdem soll dies schon für Maßnahmen gelten die seit dem 01.01.2018 beschlossen worden sind. Da stellt sich für ihn die Frage, ob der aktuell zu beratende Haushalt für die Jahre 2020/21 dann noch richtig ist.

Herr Liebers bezog sich auf die Äußerung von Herr Gleß zur Solidarität in den früheren Jahren. Wenn eine Straßenbaumaßnahme durchgeführt wurde, wurden alle Anlieger daran beteiligt. Je nach Größe und Dauer der Maßnahme kann dies sehr schwierig werden.

Wenn man überhaupt von Solidarität sprechen kann, ist dies nur mit der Anhebung der Steuerhebesätze möglich. Dies wäre eine ständige Beteiligung der Bürger, am Zustand der Straßen ihrer Stadt mitzuwirken, die sie mehr oder weniger auch benutzen. Das wäre nach seinem Verständnis wirklich solidarisch. Wobei sein Verständnis an dieser Stelle irrelevant ist, solange die Gesetze andere sind. Es muss auch darauf geachtet werden, dass die Verwaltung nicht durch politischen Druck genötigt wird Umweltvergehen zu begehen. Seine Frage richtete sich außerdem auf die Frühzeitigkeit der Information und die Beschreibung der Zustandsklassen. Es wurde erläutert, dass 6 km bereits saniert und noch 73 km zu sanieren sind. Sollten diese 73 km alle in der Zustandsklasse 2 bis 5 sein, wollte er wissen, ob die Bürger dieser Straßen bereits wissen, welches Ergebnis in ihrem Untergrund gemessen wurde. Das wäre die vernünftigste und frühzeitigste Information an den Bürger. Denn zu wissen, ein Kanal ist kaputt, sehen die Bürger sofort ein und verstehen, dass ein kaputter Kanal saniert werden muss. Sollte dies nicht so sein, wäre es wichtig die Bürger über solche Zustandsbefunde rechtzeitig zu informieren, dann kann sich der Bürger darauf einrichten und entsprechend Geld ansparen. Hausbesitzer sind nicht immer Menschen die viel Geld haben, insbesondere junge Familien. Beim Hauskauf wird nicht der Kanal untersucht und das kann sie Jahre später einholen.

Herr Gleß antwortete darauf, dass er froh ist in dieser Runde so sachlich darüber sprechen zu können. Der Gesetzesentwurf sieht eine rückwirkende Gültigkeit ab 01.01.2018 vor. Erst einmal ist es ein Entwurf, manche Entwürfe brauchten Jahre, um ein Gesetz zu werden. Natürlich ist da eine Erwartungshaltung für eine Reduzierung auf 40% der KAG-Beiträge, damit wurde ein Orientierungswert geschaffen. Wenn Maßnahmen in die Umsetzung gehen, erfolgt die Information über Flyer, die zwar einfach, aber aussagekräftig sind, damit jeder daraus entnehmen kann, wann welche Maßnahme beginnt.

Das letzte ABK wurde 2016 im Rahmen einer Pressekonferenz, also einem großen Kreis gegenüber, eröffnet. Nicht jeder bekommt so etwas mit. Manchmal finden Informationen einen raschen Weg innerhalb einer gut funktionierenden Nachbarschaft. Bei anderen Informationswegen steht am Ende etwas, was ganz anders aussieht als es in Umlauf gegeben wurde. Vielleicht wäre es ein Weg, nachdem der Haushalt mit allen ABK-Maßnahmen beschlossen ist, eine Rundmail an die Bevölkerung zu verschicken, welche Maßnahmen, gegebenenfalls mit ein paar zusätzlichen Erläuterungen, in den

kommenden beiden Jahren umgesetzt werden. Dann weiß jeder Bescheid und kann sich darauf einstellen. Über eine Ausbauplanung und die Standards fasst die Politik einen Beschluss und wenn dann eine Pressemitteilung kommt, wird dies für den Bürger keine Überraschung mehr sein.

Herr Kallenbach ergänzte zu diesem Thema anhand der Maßnahme „Hertzstraße“, dass in der Bürgerbeteiligung deutlich gemacht wurde, dass diese Straße nicht kaputt ist. Aber dadurch, dass die Kanalsanierung in offener Bauweise erfolgt, wird die Straße zerstört und muss nach aktuellen Grundlagen überplant werden. Diesbezüglich traf die Verwaltung verständlicherweise auf Unverständnis bei den Bürgern.

Im Hinblick auf die Zustandsklassen verwies er darauf, dass von den für die morgige UPV-Sitzung eingebrachten acht Vorlagen aus dem FB 7 allein sechs oder sieben Kanalbaumaßnahmen sind, in denen die Vorgehensweise genau beschrieben ist.

Es gibt eine Erstbefahrung, wobei eine automatisierte Zustandserfassung erfolgt. Diese Erstbefahrung hat gezeigt dass 73 km saniert werden müssen. Zu diesem Zeitpunkt ist aber noch nicht geklärt, wie saniert werden wird. Etliche Kilometer wurden in den letzten Jahren in geschlossener Bauweise saniert, wobei die Straße nicht betroffen war. Dem Bürger entstanden keine Kosten, er hatte lediglich die Einschränkungen durch Bautätigkeit. Diese Maßnahmen werden immer seltener. Die Schäden, die jetzt saniert werden müssen, schließen auch die Hausanschlüsse mit ein, wovon es in der Hertzstraße allein schon zwanzig Stück gibt. Diese erforderlichen zwanzig Querschläge haben zur Folge, dass nichts mehr stehen bleibt und neu zu bauen ist. Deshalb fallen die Anliegerbeiträge an.

Bei den Zustandsklassen gibt es mehrere Schritte. Das ABK wird für 6 Jahre festgelegt und dort ist dokumentiert, welcher Stadtteil von Sanierungen betroffen ist. Zuerst wird eine Befahrung gemacht, um festzustellen, ob der Schaden weiterhin besteht oder sich sogar verschlechtert hat. Dann entscheidet sich ob die Sanierung in geschlossener oder offener Bauweise gemacht wird. Erst dann entscheidet sich auch, ob die Straßenoberfläche gemacht werden muss oder nicht. Solche Erkenntnisse ergeben sich innerhalb eines halben Jahres. Im Nachtragshaushalt wurden weitere Straßenzüge aufgrund des ABK aufgenommen, weil sich im vergangenen Jahr herausgestellt hat, was in 2019 neu zu machen ist. Es liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, dass dem Bürger genau mitgeteilt werden kann, wo welche Schäden sind und wie sie saniert werden.

Herr Piéla bemerkte, eben gerade diese Schnittstellen wahrzunehmen, die Schwierigkeiten aufzugreifen und dem Bürger vor Ort durch Informationen in Form von Flyern näher zu bringen.

Herr Günther regte an, dieses Verfahren auf der städtischen Homepage dem Bürger näher zu bringen. Das wäre ein Weg zu einer anderen Einschätzung der Situation seitens des Bürgers zu kommen.