Der Vorsitzende informierte den Ausschuss darüber, dass gem. § 8 Kommunalabgabengesetz NRW „das Straßen- und Wegekonzept von der kommunalen Vertretung (also dem Rat) beraten und beschlossen“ wird.

Herr Metz wollte nicht über jede einzelne Straße diskutieren.
Herr Kallenbach habe in der letzten Sitzung gesagt, dass man sich natürlich jeweils die einzelne Straße angucken müsse.
Uns liege an folgendem:
Es gebe Situationen, in denen eine Straße komplett saniert und erneuert werden muss, und es gebe Maßnahmen, bei denen nur die Decke erneuert wird.
Auch bei Letzterem sei es so, dass es für die nächsten 10 Jahre halten soll. Es gebe aber Straßen, bei denen schon gesagt worden sei, dass man prüfen soll, was sonst noch geht, bevor man nur eine Decke erneuert.
Beispielsweise die Lindenstraße in Hangelar im letzten Abschnitt sei jetzt eine Sackgasse in einer Tempo-30-Zone, die aber ausgebaut sei wie eine Landesstraße. Dort könnte man prüfen, ob man dort z. B. Bäume pflanzen kann.

Herr Kallenbach (FB7) räumte ein, dass dieses Vorgehen nachvollziehbar sei.
Er weise aber darauf hin, dass das Straßen- und Wegekonzept den aktuellen Regeln entspricht, die das Land auferlegt hat.
Man habe nach Maßnahmen unterschieden, die nach derzeitigem Stand keine Kosten für die Bürger verursachen (die reinen Sanierungsmaßnahmen im ersten Abschnitt) und den Maßnahmen, die nach aktuellen Regeln Kosten für Bürger verursachen, nach aktuellen Regeln (momentan mit Förderung, evtl. später ganz vom Land, das weiß noch niemand genau).
Die Straßen, die im Moment für eine Deckensanierung vorgesehen sind, seien die, die nach fachlicher Einschätzung derzeit die, die eine Chance haben, ihre theoretische Laufzeit zu erreichen.
Wenn man jede Straße vorab prüfen soll, ob dort Baumscheiben realisiert werden können, müssten umfangreiche Untersuchungen vorgenommen werden. Dann seien es aber keine Maßnahmen mehr, die über die Unterhaltungsmaßnahmen des Bauhofs abgewickelt werden können. Dann brauche man Ingenieure.
Außerdem müsse er für jede Straße, obwohl sie im Paket beschlossen worden ist, wieder politische Beschlüsse einholen.
Je nachdem wie groß die Änderungen sind, handele es sich um eine wesentliche Änderung des Straßenzuges mit Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Dann komme man zu den Regelungen mit Anliegerbeiträgen.
Wenn es gewollt sei, könne man das machen. Aber trotzdem sei das Verfahren so vorgesehen, und die Anträge müssen auch gestellt werden, um das Geld vom Land zu bekommen.
Der Aufwand in der Verwaltung bleibe der Gleiche.
Er verfüge allerdings nicht über das Personal, das es abarbeiten kann.

Herr Gleß wies darauf hin, dass nach der Zuständigkeitsordnung der Ausschuss zu beteiligen ist, wenn eine ursprünglich kleinteilig geplante Maßnahme eine solche Größe entfaltet.

Auf Nachfragen von Herrn Heitmann, Herrn Müller und Herrn Willnecker teilte Herr Kallenbach folgendes mit:
Im Moment handele man nach einem Verfahren, das am 1.1.2018 Beschlusslage hatte. Seitdem gebe es die Möglichkeit auf Förderung für alle Maßnahmen, die seitdem beschlossen wurden.
Entscheidend sei das Bauprogramm, das erstmalig mit der Schumannstraße umgesetzt wurde.
Mittlerweile sei es so, dass die mögliche Förderquote von 50% auf 100% für den Bürgeranteil hochgesetzt wurde.
Zum 1.1.2024 wurde in Aussicht gestellt, dies nicht mehr über ein Förderprogramm abzuwickeln, sondern pauschal über das Land abgerechnet wird. Dies sei eine Erleichterung für die Verwaltung, weil nicht mehr Einzelbeiträge abgerechnet werden müssen, sondern der Gesamtbeitrag. Man müsse einen Kostenerstattungsantrag stellen, um das Geld zu bekommen.
Stand heute stehe der 1.1.24 im Raum. Ob es bis dahin beschlossen und in Kraft getreten ist, kann noch niemand sagen. Auch die Prozentsätze seien noch nicht endverhandelt.
Da die Lage derzeit ungewiss sei, brauche man die Fortschreibung des Konzepts, um für mögliche Maßnahmen in der Übergangszeit einen Nachweis zu haben, dass eine der drei Bedingungen erfüllt wurde.
Es gebe das Straßen- und Wegekonzept und man könne aktuell noch den Förderantrag stellen.
Man brauche ein gültiges Konzept, um abrechnen zu können.
Man habe dieses Konzept bewusst so fortgeschrieben, als wenn die KAG-Änderung nicht kommt. Dies könne nämlich niemand garantieren.
Man habe für 2028 mehr Straßen geplant, damit es Flexibilität in der Abarbeitung gibt.

Der Vorsitzende formulierte folgenden geänderten Beschlussvorschlag: