



► **Nr. VO/2015/02767**  
**öffentlich**

**Lübeck, 26.05.2015**

## Bericht

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.660 - Stadtgrün und Verkehr**

**Bearbeitung:** Matthias Drever (E-Mail: matthias.drever@luebeck.de Telefon: 122-6630)

### **Bericht der Verwaltung zur Vorlage VO/2013/00547– Masterplan Straßen 2014-18 gemäß Auftrag aus der Bürgerschaft vom 26.09.2013 (VO/2013/00920)(5.660)**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.07.2015	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.09.2015	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.09.2015	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.09.2015	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anlass:**

Die Bürgerschaft hat am 23. September 2013 die Verwaltung beauftragt, zu der Vorlage Masterplan Straßen 2014-18 mit VO/2013/00920 die nachfolgend im Bericht aufgeführten Punkte zu klären und entsprechend zu berichten.  
Dieser Forderung wird mit dem nachfolgenden Bericht Rechnung getragen.

#### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.300 Bereich Recht  
5.610.4 Stadtplanung/Verkehrsplanung

Ergebnis: Keine rechtlichen Bedenken / zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung:

- Ja  
 Nein  
Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch die Maßnahme nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Nein  
 Ja (Anlage 1)

**Bericht:  
Ausgangspunkt**

Die Bürgerschaft hat mit VO/2013/00920 den nachstehend aufgeführten Antrag der SPD-Fraktion mit Mehrheit (Ziff. 1 + 4) und einstimmig (Ziff. 2 + 3) angenommen:  
(Masterplan 2014 - 2018)

1. Die Vorlage VO/2013/00547 - Masterplan Straßen 2014-18 - wird als Zwischenbericht zur Kenntnis genommen.
2. Der Lübecker Bürgerschaft ist zu berichten, welche Entgelte für die Nutzung und den Betrieb der Straßen (Konzessionsabgaben, Einleitungsgebühren usw.) derzeit gezahlt werden.
3. Die Qualität in der Straßen-, Fahrrad- und Fußwegerhaltung soll künftig nicht mehr durch Leitungsträger und Firmen durch unsachgemäße Aufgrabungen verschlechtert werden. Darum ist die Einführung einer technischen Vorschrift für Aufgrabungen und die qualitätsvolle Wiederherstellung des Straßenoberbaus, der Fahrradwege und Fußwege zu prüfen (3.1). Ferner ist zu prüfen, ob eine Satzung es künftig ermöglichen kann, Gestattungsentgelte zu erheben, um die wirtschaftlich negativen Folgewirkungen von Aufgrabungen finanziell ausgleichen zu können (3.2). Über entsprechende Erfahrungen anderer deutscher Städte ist zu berichten (3.3).
4. Es ist zu prüfen, ob unter der Beachtung der Sicherheitsvorschriften Unterhaltungsstandards abgesenkt werden (4.1) können bzw. Straßen aus der Nutzung für den Kfz-Verkehr herausgenommen werden können (4.2).

Seitens der Verwaltung wurden die unter Punkt 2 bis 4 genannten Punkte geprüft und es ergehen dazu folgende Stellungnahmen:

**Zu Punkt 2:**

***Welche Entgelte werden derzeit für die Nutzung und den Betrieb der Straßen (Konzessionsabgaben, Einleitungsgebühren usw.) gezahlt?***

**2.1**

Die Hansestadt Lübeck erhält jährlich auf Grundlage der Wegebenutzungsverträge Elektrizität und Gas sowie Wasser und Wärme eine Konzessionsabgabe von den Stadtwerken Lübeck. Hierdurch wird den Stadtwerken das Recht eingeräumt, in öffentlichen Verkehrswegen Leitungen zu verlegen, zu betreiben und zu unterhalten. Diese Konzessionsabgabe in mehrfacher Millionenhöhe speist die Allgemeinen Deckungsmittel der Hansestadt Lübeck; der Bereich Stadtgrün und Verkehr erhält diese Mittel somit nicht direkt für evtl. anstehende Straßensanierungsmaßnahmen o.ä.

**2.2**

Niederschlagswasser von öffentlichen Verkehrsflächen wird zum größten Teil über Sielsysteme der Entsorgungsbetriebe abgeführt. Bei Mischwassersielen werden auch die Reinigungskapazitäten der Entsorgungsbetriebe in Anspruch genommen. Als Gegenleistung

hierfür überweist der Bereich Stadtgrün und Verkehr jedes Jahr eine sogenannte „Straßenbaulastträgerpauschale“ in Höhe von mehreren Millionen Euro an die EBL.

## 2.3

Werden die öffentlichen Verkehrsflächen nicht zu verkehrlichen Zwecken genutzt, liegt nach dem Straßen- und Wegerecht eine Sondernutzung vor. In diesem Fall werden Sondernutzungsgebühren, nach dem geltenden Ortsrecht, teilweise auch im Rahmen von Gestattungsverträgen, erhoben. Dies gilt beispielsweise für die Inanspruchnahme von Verkehrsflächen oder für das Verlegen von privaten Leitungen im Straßenraum etc. Hiervon ausgenommen sind die Stadtwerke Lübeck, die quasi pauschalierte Sondernutzungsentgelte durch Konzessionsabgabenzahlen und die Telekommunikationsunternehmen, die nach dem TKG (Telekommunikationsgesetz) ein unentgeltliches Nutzungsrecht besitzen.

## 2.4

Für Reinigungsleistungen und für den Winterdienst werden vom Straßenbaulastträger Beiträge an die Stadtreinigung gezahlt, sofern diese nicht Dritten zugeordnet werden können. Die Straßenabläufe sind Eigentum des Bereiches Stadtgrün und Verkehr und werden kostenpflichtig durch die Entsorgungsbetriebe gereinigt.

### **Zu Punkt 3:**

#### ***(3.1) Prüfung der Einführung einer technischen Vorschrift für Aufgrabungen und die qualitätsvolle Wiederherstellung des Straßenoberbaus, der Fahrradwege und Fußwege***

Für Aufgrabungen im öffentlichen Verkehrsraum existieren bereits einschlägige Richtlinien und Vorschriften, insbesondere sei hier auf die ZTVA-STB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen) hingewiesen. Diese Regelwerke sind mit Ihren regelmäßigen Fortschreibungen Stand der Technik und von jedem, der sich mit Aufgrabungen im öffentlichen Verkehrsraum beschäftigt, anzuwenden.

In diesen Vorschriften und Regelwerken ist genau definiert, in welcher Art und Weise die Wiederherstellung des Straßenoberbaus zu erfolgen hat, so dass bei Anwendung eine für alle Beteiligten qualitätsvolle und nachhaltige Versiegelung der Aufgrabungsflächen sichergestellt wird.

Durch die bauausführenden Unternehmen werden diese Regelwerke häufig nicht angewendet, so dass es hier zu qualitativen Mängeln kommt. Die Auftraggeber dieser Firmen führen aufgrund eigenem Personalmangel nicht mehr die notwendigen und regelmäßigen Kontrollen der Aufgrabungen durch.

Eine Aufteilung der Anzahl auf die jeweiligen Leitungsträger des Jahre 2013 ist in den **Anlagen 1 und 2** graphisch dargestellt.

Die Hansestadt Lübeck hat bereits in Vorjahren versucht, eine eigene „ZTV-HL“ mit allen in der Hansestadt Lübeck operierenden Ver- und Entsorgern abzustimmen; dies ist jedoch gescheitert, da alle maßgeblichen Ver- und Entsorger auf die gültigen Regelungen und Vorschriften verwiesen haben, nach denen gearbeitet wird. Die „ZTV-HL“ hätte nach den Vorstellungen der Bauverwaltung einen höheren Standard bzgl. der Oberflächenwiederherstellung eingeführt. Ein erster Entwurf einer „ZTV-HL“ liegt seit 2012 vor.

### **(3.2) Prüfung, ob eine Satzung es künftig ermöglichen kann, Gestattungsentgelte zu erheben, um die wirtschaftlich negativen Folgewirkungen von Aufgrabungen finanziell ausgleichen zu können**

In den jetzigen gültigen Fassungen der Sondernutzungsgebührensatzung sowie der Allgemeinen Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck ist kein Gebühren- oder Entgelttatbestand enthalten, welcher die wirtschaftlich negativen Folgewirkungen von Aufgrabungen ausgleichen könnte.

Es werden derzeit lediglich Entgelte im Rahmen von Sondernutzungen durch private Dritte erhoben. Für die „Hauptverursacher“ von Aufgrabungen (Stadtwerke und Entsorgungsbetriebe mit ca. 75 % aller Aufgrabungen und Planverfahren; vgl. Anlage 1 und 2) werden derzeit keine zusätzlichen Gebühren oder sonstigen Entgelte erhoben.

Eine gesetzliche Ermächtigung für die Erhebung einer Art Nutzungsentgelt für die eintretende Wertminderung oder sonstige Abgeltung einer Wertminderung der Straße durch eine Aufgrabung enthält das Schleswig-Holsteinische Landesrecht nicht.

Für die Prüfung einer Satzungsregelung bzgl. der wirtschaftlich negativen Folgewirkungen, im weiteren „Wertminderungszuschlag“ genannt, wurde der Bereich Recht der Hansestadt Lübeck eingeschaltet und um eine rechtliche Einschätzung gebeten. Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Zitat aus der Stellungnahme des Bereiches Recht:

*„Für die regelmäßige Forderung eines Wertminderungszuschlags oder ähnlicher Regelungen wird aktuell keine hinreichend sichere Rechtsgrundlage gesehen. Dies schließt im Einzelfall nicht aus, dass z.B. auf vertraglicher Basis sowohl Wertminderungsbeträge oder gar echte Ablösungsvereinbarungen getroffen werden für den Fall, dass die Kommune sich die Wiederherstellung der Straße selbst vorbehält. Zu letzterem ist allerdings nur begrenzt zu raten, da in solchen Fällen auch sämtliche Gewährleistungsansprüche auf die Kommune übergingen.“* Zitat Ende

Nach Aussage des Bereiches Recht wäre es jedoch bei den Stadtwerken, den Telekommunikationsversorgern sowie Dritten (Private) möglich, eine Verwaltungsgebühr für die Erteilung der Zustimmung zu den jeweiligen Aufgrabungen zu erheben. Diese Erhebung - geregelt über eine neue Satzung - bedeutet einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand.

Eine tabellarische Auswertung über die Art möglicher Einnahmen für die jeweiligen Vorhabenträger von Aufgrabungen und Planverfahren ist in der **Anlage 3** graphisch dargestellt.

### **(3.3) Bericht über entsprechende Erfahrungen anderer deutscher Städte**

Basierend auf dem Bürgerschaftsauftrag wurde im Jahr 2014 eine bundesweite Umfrage gestartet und ausgewertet. Angeschrieben bzw. ausgewertet wurden die Rückläufer und Unterlagen folgender Städte:

Leipzig	Kassel	Münster	Frankfurt/Main
Hamm	München	Stuttgart	Fürth
Köln	Erfurt	Osnabrück	Hamburg
Hameln	Bochum	Heidelberg	Rostock
Berlin	Remscheid	Hohenstein-Ernsttal	Erlangen
Dresden	Nordhausen	Gera	

Ebenso konnte eine Einschätzung des Geschäftsbereiches Recht & Betriebswirtschaft des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) eingeholt werden.

Insgesamt konnten so 15 Rückläufe bzw. Unterlagen ausgewertet werden.

Im Ergebnis kann folgendes festgehalten werden:

- in neun Städten wird derzeit eine Verwaltungsgebühr / Sondernutzungsgebühr gemäß der jeweils gültigen ortsüblichen Satzung erhoben.
- in sechs Städten greifen, ggf. zusätzlich zu den o.g. Gebühren, „Konzessionsverträge“, mit denen in der Regel alle Aufwendungen seitens des jeweiligen Versorgers als abgegolten angesehen werden.
- in einer Stadt wird ein „Wertminderungsbetrag“ erhoben

Wie bereits beschrieben, sieht das Landesrecht Schleswig-Holstein eine Art Nutzungsentgelt oder sonstige Abgeltungen für eine Wertminderung ausdrücklich nicht vor. Vielmehr geht das Straßen- und Wegegesetz (StrWG) Schleswig-Holstein davon aus, dass im Anschluss an jegliche Sondernutzung durch Straßenaufbruch die Straßenoberfläche den Anforderungen der anerkannten Regeln der Technik entsprechend in einem ordnungsgemäßen Zustand rückversetzt wird (§ 21 Abs. 3 StrWG). Die durch Aufgrabungen unter Umständen eintretenden Wertverluste sind hierbei bislang nicht umfasst.

**Die Stadt Hamburg** versucht hier andere Wege zu gehen. Die schleswig-holsteinische Rechtslage ist jedoch insofern mit derjenigen in Stadtstaat Hamburg nicht vergleichbar. § 22 des „Hamburgischen Wegegesetzes“ enthält über die schleswig-holsteinische Regelung hinausgehend die ausdrückliche Ermächtigung für die Wegeaufsichtsbehörde zur Erhebung von pauschalen Nachbesserungszuschlägen. Deren Höhe soll der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg durch Rechtsverordnung z.B. nach festen oder gestaffelten Sätzen festlegen.

Lediglich die **Stadt Frankfurt/Main** hat in ihrer „Richtlinie für das Aufgraben öffentlicher Straßen, Wege und Plätze“ neben der Verwaltungsgebühr gemäß Verwaltungsgskostensatzung einen „Wertminderungsbetrag“ (Unterhaltungserschwerung) eingeführt. Dieser beträgt, je nach Zeitraum seit Fertigstellung der Straße, für Fahrbahnen zwischen 6,- und 40,- EUR und für Gehwege zwischen 3,- und 20,- EUR je m<sup>2</sup> Grabungsfläche.

Behält sich die Stadt die Wiederherstellung dieser Leistungen vor, d.h. eigene Betreuung der Leistungen, so werden dem Antragsteller 10% Bauleitungskosten von den jeweiligen Bruttobaukosten in Rechnung gestellt.

Diese Richtlinie beruht auf einem Magistratsbeschluss der Stadt Frankfurt/Main und wurde als „Aufbruchrichtlinie“ auch im dortigen Amtsblatt als „Verwaltungsvorschrift“ im Jahr 2004 entsprechend veröffentlicht.

Die **Stadt Bochum** hat mit den Stadtwerken neben der Konzessionsabgabe eine Aufwands-erstattung für die erforderlichen Genehmigungen und Kontrollen der Aufgrabungen geregelt. Sie erhält bei allen Aufbrüchen im öffentlichen Verkehrsraum einen Betrag von 8% der jeweiligen, an die Bauunternehmen gezahlten Rechnungsbeträge. Dies deckt einen Budgetbedarf von ca. 1,5 Stellen ab; Bochum hat nur für Aufgrabungskontrolle zwei Mitarbeiter im ständigen Einsatz.

Die **Stadt Köln** erhebt zurzeit „Mehraufwendungen der Straßenerhaltung“ gemäß Telekommunikationsgesetz und für Arbeiten am Kanalnetz. Für Fernwärme ist ein „Erschwernisentgelt“ in einem Gestattungsentgelt gemäß Fernwärmegestattungsvertrag eingerechnet.

Köln hat außerdem bereits Gutachten in Auftrag gegeben, die darauf abzielen, entsprechende Erschwernisentgelte von den Aufbruchnehmern abzufordern. Gutachterlich wurden hier Werte für Straßenflächen zwischen 16,- und 19,- EUR je m<sup>2</sup> Grabungsfläche

ermittelt, für Nebenflächen entsprechend weniger. Für das Jahr 2012 hätten sich hieraus beispielsweise „Ablösebeträge“ in Höhe von ca. 275.000,00 EUR ergeben.

Derzeit wird dies jedoch rechtlich als nicht zulässig erachtet, weshalb darauf hingewirkt wird, dass das Konzessionsabgabengesetz dahingehend geändert werden soll, dass Erschwernisentgelte etc. hier ausdrücklich erlaubt werden. Die Stadt Köln hat hierzu bereits im Jahr 2013 die dortige Landesregierung entsprechend gebeten, sich an das zuständige Bundesministerium zu wenden und/oder über den Bundesrat in der Angelegenheit aktiv zu werden.

Der Geschäftsbereich Recht & Betriebswirtschaft des **Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW)** kommt ebenfalls zu der Einschätzung, dass Verwaltungsgebühren und bzw. Wertminderungsbeiträge den Vorschriften der Konzessionsabgabenverordnung (KAV) entgegenstehen. Die KAV regelt umfassend und abschließend die Zahlung von Entgelten im Zusammenhang mit Verlegung und Betrieb von Versorgungsleitungen. Für die Erhebung zusätzlicher Gebühren oder Beiträge bliebe daher kein Raum.

#### **Zu Punkt 4:**

##### ***(4.1) Prüfung, ob unter der Beachtung der Sicherheitsvorschriften Unterhaltungsstandards abgesenkt werden können***

Straßenerhaltungsmaßnahmen werden im Bereich Stadtgrün und Verkehr grundsätzlich nach der ZTV BEA-StB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen) geplant und ausgeführt. Hierbei handelt es sich um ein bundesweit eingeführtes technisches Regelwerk, welches je nach Schadensausprägung die Sanierungsart vorgibt. Solange dieses Regelwerk befolgt wird, erfolgen wirtschaftlich nachhaltige und technisch sinnvolle Investitionen in das Infrastrukturvermögen Straße. Bei einer Reduzierung des Standards werden damit gleichzeitig die anerkannten Regeln der Technik missachtet. Wenn eine festgestellte zweischichtige Deckensanierung z.B. nur noch einschichtig ausgeführt wird, hat dies unter Umständen erhebliche Konsequenzen:

- der Auftragnehmer kann die Gewährleistung auf die Bauleistung ablehnen.
- die Nutzungsdauer wird reduziert, so dass sich ein Ungleichgewicht im Kosten / Nutzenverhältnis ergibt.
- die Ausgaben erfolgen nicht mehr nach dem § 8 der Gemeindeordnung SH (wirtschaftliche Aufgabenerfüllung).
- da der Fördergeldgeber nachhaltige Investitionen voraussetzt, wird die Möglichkeit für die Bewilligung von Fördergeldern stark reduziert.
- die Maßnahmen sind überwiegend konsumtiv. Es erfolgen weniger Investitionen in das Infrastrukturvermögen; Abschreibungen können zur Wiederbeschaffung bzw. Erneuerung nicht verwendet werden.

Insgesamt sollte daher von einer Reduzierung des Standards bei der Erhaltung von Stadtstraßen abgesehen werden.

Falls unter Missachtung der oben genannten Punkte ein Absenken des Standards dennoch in Betracht gezogen wird, könnte analog dem Winterschädenprogramm 2010 / 2011 zukünftig der Schwerpunkt auf einschichtige Deckschichtsanierungen auch im Vorbehaltsstraßennetz gelegt werden. Dies hätte den Vorteil, dass mit geringerem finanziellen Aufwand größere Flächen instandgesetzt werden könnten. Gleichzeitig wäre die Vorgehensweise nur dann erfolgreich, wenn regelmäßige und kürzere Eingreifintervalle Bestandteil dieser Strategie wären.

##### ***(4.2) Prüfung, ob Straßen aus der Nutzung für den Kfz-Verkehr herausgenommen wer-***

## **den können**

Nach ausführlicher Erörterung mit dem Bereich 5.610 (Stadtplanung) existiert derzeit kein gesamtstädtisches Konzept, welches sich damit beschäftigt, ob Straßen aus der Nutzung für den Kfz-Verkehr herausgenommen werden können. Bisher gibt es lediglich Einzelfälle, bei denen Einziehungen komplett bzw. häufig nur in Teilabschnitten durchgeführt worden sind.

Die Untersuchung dieser Fragestellung wäre sehr komplex und mit hohem Aufwand verbunden. Es müssten u.a. die folgenden Themenkomplexe analysiert werden:

- liegt bei der Straße eine reine Verbindungsfunktion vor oder werden über die Straße auch einzelne Grundstücke o.ä. erschlossen?
- erfüllt die Straße ggf. eine Verbindungsfunktion für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Fuß-, Rad- oder Linienbusverkehr gemäß 3. Regionalem Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck?)
- ist das Netz bei Wegfall / Ausfall von Straßen noch ausreichend leistungsfähig (z.B. Vollsperrungen bei Baustellen)? Die Leistungsfähigkeit müsste durch umfangreiche Verkehrsmodelle prognostiziert werden.
- sind die Straßen, die dann die Mehrbelastung aufnehmen müssen, ausreichend dimensioniert (Querschnitt und Fahrbahnaufbau)?

Im Falle einer „Herausnahme“ aus der Nutzung für den Kfz-Verkehr wäre ebenfalls zu klären, ob die Straße dann zurückgebaut werden könnte bzw. in welchem Umfang dann eine Unterhaltung, die ebenfalls Kosten verursachen würde, weiterhin durchgeführt werden soll und muss.

Eine diesbezügliche Überprüfung der aufgezählten Themenkomplexe wäre in jedem Fall mit großem Aufwand und mit der Vergabe von externen Leistungen verbunden.

## **Zusammenfassung und Fazit**

Eine Prüfung der Entgelte für die Nutzung und den Betrieb der Straßen hat ergeben, dass es auf der Einnahmenseite der Hansestadt Lübeck lediglich allgemeine Sondernutzungsgebühren sowie Konzessionsabgaben der Stadtwerke für Wasser, Gas und Strom auf Grundlage der bestehenden Wegebenutzungsverträge gibt, auf der Ausgabenseite des Bereiches Stadtgrün und Verkehr Entgelte für städtische Anteile der „Regensteuer“ im Rahmen der sogenannten Straßenbaulastträgerpauschale sowie Straßenreinigungs- incl. Winterdienstgebühren, die dem Straßenbaulastträger zuzuordnen und von diesem zu bezahlen sind.

Die Fernwärme ist in Lübeck im bestehenden Wegebenutzungsvertrag „Wasser und Wärme“ geregelt. Jedoch wird hier unter § 6 eindeutig aufgeführt, dass „für die Einräumung der Vertragsrechte für die Wärmeversorgung zurzeit keine Konzessionsabgabe gezahlt wird. Die Hansestadt Lübeck kann jederzeit Verhandlungen über die Einrichtung einer Konzessionsabgabe verlangen“. Die Verwaltung sieht hier Möglichkeiten, ggf. Wertminderungsanteile mit in einen derartigen Vertrag aufnehmen zu können. Ob dies jedoch einvernehmlich Erfolg haben könnte, wird als fraglich angesehen.

Die Einführung einer zusätzlichen technischen Vorschrift zur Qualitätssicherung ist nach Auffassung der Verwaltung nicht zielführend, da es einerseits bereits allgemein anerkannte Regeln und Richtlinien gibt, andererseits eine solche, wahrscheinlich verschärfende, Vorschrift von den betreffenden Ver- und Entsorgungsbetreibern abgelehnt und vermutlich rechtlich beklagt wird.

Die Einführung einer Satzung zur Erhebung von zusätzlichen Gebühren oder Zuschlägen (Wertminderungszuschläge) für eine nachhaltige Wiederherstellung der Straßenoberflächen wird auch von rechtlicher Seite aus als sehr bedenklich angesehen, da dieses den Vorgaben

der bundesweit gültigen Konzessionsabgabenverordnung entgegensteht und auch außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Verordnung eine eindeutige gesetzliche Ermächtigung hierfür fehlt.

Es könnten hier lediglich noch zusätzlich reine Verwaltungsgebühren für die Erteilung der Genehmigung bzw. Zustimmung zu den jeweiligen Aufgrabungen erhoben werden.

Eine Absenkung von Erhaltungsstandards würde zu einer Missachtung der anerkannten Regeln der Technik führen und auch evtl. möglichen Fördergeldern entgegenstehen. Zudem widersprechen derartige Maßnahmen dem Grundsatz einer wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung, die unter anderem auch in § 8 der Gemeindeordnung verankert ist.

Die Prüfung für eine „Herausnahme“ von Straßen aus der Nutzung für den Kfz-Verkehr kann nur mit großem Aufwand erfolgen und müsste innerhalb der Verwaltung mit verschiedenen Bereichen intensiv erörtert und abgestimmt werden, da dies nach Auffassung der Verwaltung große Veränderungen auch im weiterhin bestehenden Straßennetz hervorrufen würde (Stichwort Leistungsfähigkeit des verbleibenden Netzes).

Der seinerzeit im Jahr 2012/2013 aufgestellte und mit der Vorlage VO/2013/00547 vorgelegte Masterplan Straßen für die Jahre 2014-2018 hat sich inzwischen durch neue Erkenntnisse inhaltlich fortentwickelt und ist deshalb fortzuschreiben. Zurzeit wird vielmehr, so wie in allen Vorjahren vor Erstellung des Masterplanes praktiziert, nach dem Prinzip verfahren, dass die bekannten schlechtesten Straßen als nächstes in das Haushaltsprogramm aufgenommen werden.

Auch wenn die haushalterische Situation der Hansestadt Lübeck keine zeitlich fixierte Bereitstellung von gebundenen Haushaltsmitteln für den Straßenbau zulässt, sollte der Masterplan Straßen die Grundlage für die Haushaltsanmeldungen bilden.

**Anlagen :**

Anlage 1: Anzahl der Aufgrabungen im Jahr 2013

Anlage 2: Anzahl der Planverfahren im Jahr 2013

Anlage 3: tabellarische Auswertung der möglichen Entgelte

Senator F. - P. Boden