

Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter vom 2. Februar 2010 (BeirG)

Allgemeines

Das BeirG regelt in § 10 die Entscheidungsrechte der Beiräte. Nach Abs. 1 Nr. 3 entscheidet der Beirat über verkehrslenkende-, -beschränkende und beruhigende Maßnahmen, soweit diese stadtteilbezogen sind. Dazu sind Richtlinien zu erlassen.

Nach der Begründung zum BeirG dient die Richtlinie der Abgrenzung der vom Beirat zu entscheidenden Angelegenheiten gegenüber höherrangigem Recht (vgl. § 5 Abs. 4 S. 1 BeirG). Mit der Richtlinie soll ferner die Beteiligung der Beiräte im Hinblick auf verkehrslenkende, -beschränkende und -beruhigende Maßnahmen geregelt werden, sofern diese stadtteilübergreifende Wirkung haben.

Abgrenzung der Zuständigkeiten nach der StVO bei stadtteilbezogenen Maßnahmen

Der Vollzug des Verkehrsrechts obliegt den Ländern und ist damit dem staatlichen Bereich zugeordnet. Die Länder führen die verkehrsrechtlichen Gesetze und Verordnungen als eigene Angelegenheiten aus (Art. 83 GG). Für die Ausführung der StVO sind dies die nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörden (§ 44 Abs. 1 StVO).

Wer Straßenverkehrsbehörde ist, bestimmt sich nach den Zuständigkeitsgesetzen der Länder. In der Stadtgemeinde Bremen werden die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) und die Polizei wahrgenommen (Verordnung über die Regelung von Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung i. V. m. § 79 Abs. 1 BremPolG). Die zuständige Straßenverkehrsbehörde für die in § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirG aufgeführten Tatbestände ist das ASV.

Eine Verlagerung von verkehrlichen Vollzugsaufgaben auf Ortsämter oder Beiräte, die aufgrund von Kommunalrechten nicht der staatlichen Aufsicht der obersten oder höheren Verkehrsbehörden unterstehen, ist ausgeschlossen.

§ 45 Abs.1b S. 2 sowie Abs. 1c StVO räumen allerdings den Gemeinden für ihr Gebiet Beteiligungsrechte ein. Mit § 10 Abs.1 Nr. 3 BeirG sind diese kommunalen Beteiligungsrechte den Beiräten zugeordnet, sofern beabsichtigte verkehrliche Maßnahmen stadtteilbezogen sind. Dies bedeutet, dass die Beiräte über die Ausübung des Einvernehmensrechts der Gemeinde bei stadtteilbezogenen Maßnahmen abschließend entscheiden.

Nach § 45 Abs. 1b S. 2 und Abs. 1c StVO besteht das Einvernehmensrecht ausschließlich bei folgenden Maßnahmen:

- a. Parkmöglichkeiten für Bewohner (§ 45 Abs. 1b S. 2 und S. 1 Nr. 2a)
- b. Kennzeichnung von Fußgängerbereichen (§ 45 Abs. 1b S. 2 und S. 1 Nr. 3)
- c. Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen (§ 45 Abs. 1b S. 2 und S. 1 Nr. 3)
- d. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1b S. 2 und S. 1 Nr. 5 1. Alternative)
- e. Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b S. 2 und S. 1 Nr. 5 2. Alternative)
- f. Einrichtung von Tempo 30-Zonen (§ 45 Abs. 1c).

Bei Anordnungen, die sich auf diese Regelungen berufen, ist die Straßenverkehrsbehörde an das Einvernehmen mit dem Beirat gebunden. Daraus folgt, dass der Beirat ausdrücklich zustimmen muss.

Aus der Einvernehmensregelung folgt, dass der Beirat bei den vorgenannten Maßnahmen ein Vetorecht gegenüber einer nicht erwünschten stadtteilbezogenen Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde hat.

Die Anordnung selbst, einschließlich ihrer Umsetzung, ist eine staatliche Angelegenheit. Liegt das Einvernehmen vor, so entscheidet die Straßenverkehrsbehörde über die Angelegenheit in eigener Verantwortung.

Darüber hinaus bleibt es den Beiräten unbenommen, Initiativanträge zu verkehrlichen Maßnahmen mit Stadtteilbezug zu stellen.

Zur weiteren Begründung der vorstehenden Ausführungen wird auf die einschlägige Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte verwiesen (z.B. BVerwG, Urteil vom 20. April 1994, NZV 94, S. 493 und VG Bremen, Beschluss vom 4. Dezember 2013, Az.: 1 V 2038/13).

Eine Besonderheit ist zu beachten:

Nach XI Nr. 5 der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 1 c StVO ist auf Antrag der Gemeinde die Anordnung von Tempo 30-Zonen vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und die Merkmale der StVO sowie der VwV-StVO zu Tempo 30-Zonen vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene, aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.

Nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirG kann ein solcher Antrag auch vom Beirat gestellt werden, sofern die Tempo-30-Zone nur in einem Stadtteil liegt und in ihrer verkehrlichen Auswirkung auf diesen beschränkt ist.

Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (VZ 274) werden von der Zonenregelung nicht erfasst. Sie sind in Abhängigkeit von einer Überarbeitung der StVO zu beurteilen.¹

Stadtteilbudgets

Allen Beiräten werden ortsgesetzlich geregelte Stadtteilbudgets zur Verfügung gestellt, die den Entscheidungsrechten nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirG zugeordnet werden.

Stadtteilbezug

Eine stadtteilbezogene Maßnahme liegt vor, wenn die Straße, in der die Maßnahme umgesetzt werden soll, im Zuständigkeitsbereich eines Beirates liegt und die verkehrlichen Auswirkungen ausschließlich innerhalb dieses Beiratsgebiets zu erwarten sind.

Einen Anhaltspunkt für stadtteilübergreifende Bedeutung bieten die folgenden Straßen- und Wegenetze:

- Vorbehaltsnetz (s. Anlage zur Verordnung über die Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung)
- ÖPNV-Netz (Verkehrslinien der Regionalbusse im VBN, der Straßenbahnen und Busse der BSAG)
- Lkw-Führungsnetz (siehe Lkw-Netz Bremen, Stand 2015)
- Radroutennetz (siehe Fahrrad-Stadtplan Bremen, Stand 2015)

Gleichwohl ist es auch in diesen Straßen- und Wegenetzen möglich, sinnvolle Maßnahmen mit Stadtteilbezug zu realisieren.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen, die rechtlich und nach den anerkannten Regeln der Technik möglich, wirtschaftlich sinnvoll und finanzierbar sind, und keine stadtteilübergreifende Wirkung entfalten, obliegen dem jeweiligen Beirat.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen, die rechtlich und nach den anerkannten Regeln der Technik möglich, wirtschaftlich sinnvoll und finanzierbar sind, jedoch aufgrund ihrer Wirkung sowohl Stadtteilbezug haben als auch stadtteilübergreifend wirken, sind nach Erörterung im Beirat durch die zuständige Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie herbei zu führen.

¹ Z. B. vor allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen (vgl. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.04.15).

Wenn der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr aus rechtlichen, finanziellen, wirtschaftlichen bzw. aus Gründen der anerkannten Regeln der Technik eine Entscheidung des Beirats zu einer Maßnahme nicht für umsetzbar hält, so wird dies dem Beirat schriftlich begründet mitgeteilt.

Beteiligung der Beiräte bei Maßnahmen mit stadtteilbezogener und stadtteilübergreifender Wirkung

Zu Beschlüssen der Beiräte über Maßnahmen, die gemäß § 45 Abs. 1b S. 2 und Abs. 1c StVO Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde bedürfen, teilt die Straßenverkehrsbehörde ihr Ergebnis innerhalb von 2 Monaten mit bzw. nennt die Gründe, die zu einer Verzögerung führen. Im Falle einer Verzögerung ist auch mitzuteilen, wann mit einer Entscheidung gerechnet werden kann. Die Frist gilt auch für die Herstellung des Einvernehmens der Straßenverkehrsbehörde mit den Beiräten. Kann das Einvernehmen nicht hergestellt werden, wird die Maßnahme nicht durchgeführt.

Im Streitfall kann die Oberste Straßenverkehrsbehörde zur Entscheidung angerufen werden. Sollte auch dies nicht zu einer Befriedigung führen, wird das Thema der zuständigen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zur Entscheidung vorgelegt.

Für die übrigen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde gelten die sonstigen Verfahrensregeln des BeirG und die Richtlinie über die Zusammenarbeit des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr mit den Beiräten und Ortsämtern.

Die Beteiligung der Beiräte als Träger öffentlicher Belange bleibt von dieser Richtlinie unberührt.