

Beglaubigte Fotokopie

**BBG  
und  
Partner**

BBG und Partner Contrescarpe 75 A D-28195 Bremen  
Verwaltungsgericht Bremen  
1. Kammer  
Justizzentrum Am Wall  
Am Wall 198  
28195 Bremen

Rechtsanwälte

Vorab per Fax: 0421 / 361-6797 (ohne Anlagen)

1 K 85/18

Justizzentrum Am Wall Bremen -gemeinsame Eingangsstelle-		
17. April 2018		
_____Anlagen_____	Akten_____	Hefter 5

Bremen, 16.04.2018  
AZ: 74/18/50 LHF/hs  
BBG und Partner  
Contrescarpe 75 A  
D-28195 Bremen

In der Verwaltungsrechtssache

des **Beirats Schwachhausen**, vertreten durch die Beiratssprecherin Frau  
Barbara Schneider, Wilhelm-Leuschner-Straße 27 A, 28329 Bremen

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte: GÖHMANN Rechtsanwälte, Wachtstraße  
17 - 24, 28195 Bremen

gegen

das **Amt für Straßen und Verkehr**, vertreten durch die Amtsleiterin Frau  
Brigitte Pieper, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

- Beklagter -

Prozessbevollmächtigte: BBG und Partner,  
Partnerschaftsgesellschaft mbB,  
Contrescarpe 75 A, 28195 Bremen

wegen: Kommunalverfassungsverstreit

erwidern wir auf die Klage und werden im streitigen Verfahren namens und kraft Vollmacht der Beklagten

beantragen,

die Klage vollumfänglich abzuweisen.

Zur besseren Übersicht stellen wir den nachfolgenden Ausführungen eine Gliederung voran.

## GLIEDERUNG

I.	<b>Anlass der Klage</b> .....	3
II.	<b>Sachverhalt</b> .....	3
1.	Lage der Bgm.-Spitta-Allee .....	3
2.	Funktion und Verkehrsbedeutung der Bgm.-Spitta-Allee.....	4
3.	Gründe, Ziele und Ausmaß der geplanten Sanierung.....	6
4.	Beteiligung des Klägers durch den Beklagten.....	10
III.	<b>Rechtliche Begründung</b> .....	11
a)	Passivlegitimation.....	11
b)	Kein Entscheidungsrecht aus § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG.....	12
aa)	„Maßnahme“ .....	12
(1)	Rückbau als straßenrechtliches Vorhaben.....	12
(2)	„Maßnahmen“ i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG .....	14
bb)	„stadtteilübergreifend“, nicht „stadtteilbezogen“ .....	19
(1)	Vorbehaltsnetz.....	22
(2)	ÖPNV-Netz .....	22
(3)	Lkw-Führungsnetz.....	23
(4)	Radroutennetz .....	23
(5)	Weitere Gründe für eine stadtteilübergreifende Wirkung ..	23
c)	Überdies: Kein Entscheidungsrecht aus § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG.....	26

## I. Anlass der Klage

Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt zur dauerhaften Verbesserung des unzureichenden Straßenzustandes und zur nachhaltigen Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht eine flächenhafte Grundsanie rung der Bürgermeister-Spitta-Allee zwischen der Schwachhauser Heerstraße und der Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee.

Im Abschnitt der Bürgermeister-Spitta-Allee (nachfolgend auch: Bgm.-Spitta-Allee) zwischen der Schwachhauser Heerstraße und der August-Bebel-Allee sieht die Sanierungsplanung u.a. auch einen Rückbau der Fahrspuren von einer zweispurigen auf eine einspurige Fahrbahn pro Fahr richtung vor. Dieser Rückbau ist Anlass des Rechtsstreits.

Der Kläger – der diesen Rückbau ablehnt – ist der Auffassung, die Ent scheidungs befugnis hinsichtlich der Umsetzung des geplanten Rückbaus komme ihm zu, da der Rückbau eine „stadtteilbezogene Maßnahme“ i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter vom 09.02.2010 (nachfolgend: BeirOG) darstelle. Der Beklagte tritt dieser Auf fassung entschieden entgegen.

## II. Sachverhalt

### 1. Lage der Bgm.-Spitta-Allee

Die rund 1,1 km lange Bürgermeister-Spitta-Allee ist Teil einer stadtteil-übergreifenden Tangente im Bremer Osten. Sie befindet sich im Stadtteil Schwachhausen, Ortsteil Radio Bremen, und verbindet die Stadtteile Horn-Lehe (Ortsteil Horn), Schwachhausen und Vahr.

Nördlich grenzt die Bürgermeister-Spitta-Allee direkt an die Schwachhauser Heerstraße (zugehörig zu den Stadtteilen Schwachhausen und Horn-Lehe). Dieser „Verkehrsknotenpunkt Bgm.-Spitta-Allee/ Schwachhauser Heerstraße“ setzt sich aus den zwei Teilknotenpunkten „Bgm.-Spitta-Allee/ Schwachhauser Heerstraße“ und „Horner Heerstraße/ Marcusallee“ zusammen. Die Horner Heerstraße und die Marcusallee liegen jeweils überwiegend im Stadtteil Horn und zu einem kleinen Teil im Stadtteil Schwachhausen.

In östlicher Richtung – etwa mittig der Bürgermeister-Spitta-Allee – grenzt die August-Bebel-Allee (Stadtteile Schwachhausen und Vahr) an die Bürgermeister-Spitta-Allee.

Südlich trifft die Bürgermeister-Spitta-Allee auf die Kurfürstenallee (Stadtteile Schwachhausen und Vahr) sowie die Richard-Boljahn-Allee (Stadtteil Vahr) und geht in die Straße „In der Vahr“ (Stadtteil Vahr) über.

Zur Verdeutlichung der Lage und der Stadtteilzugehörigkeit der Bürgermeister-Spitta-Allee und der durch sie verbundenen Hauptverkehrsstraßen fügen wir eine Übersichtskarte als

**Anlage B 1:** Stadtteile, Übersichtskarte, zugänglich unter <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile>

bei. Die konkrete Stadt- und Ortsteilzugehörigkeit der betreffenden Straßen – unter Angabe der Hausnummern und der jeweils zuständigen Beiräte – wird zudem aus dem Amtlichen Straßenverzeichnis der Stadt Bremen, das wir in Auszügen (Deckblatt und Folgeseite sowie S. 9, 16, 37, 45, 49, 60, 65 und 81) als

**Anlage B 2:** Auszüge aus dem Amtlichen Straßenverzeichnis der Stadt Bremen, Stand: Februar 2018, zugänglich unter [www.statistik.bremen.de/sixcms/media.php/13/Strassenverzeichnis\\_Bremen.pdf](http://www.statistik.bremen.de/sixcms/media.php/13/Strassenverzeichnis_Bremen.pdf)

beifügen, ersichtlich.

## 2. Funktion und Verkehrsbedeutung der Bgm.-Spitta-Allee

Die Bgm.-Spitta-Allee ist der Straßenkategorie „HS III“ zuzuordnen und stellt damit eine „regionale angebaute Hauptverkehrsstraße“ dar (siehe hierzu die RAS 06, Kap. 0, Kap. 5.2.11; im Vergleich hierzu umfasst die Straßenkategorie „HS IV“ „nahräumige“ angebaute Hauptverkehrsstraßen).

Sie ist zudem nicht dem untergeordneten Straßennetz zuzuordnen, sondern Teil des Vorbehaltsstraßennetzes. Dies ergibt sich aus der Vorbehaltsstraßenliste, in der neben der Bgm.-Spitta-Allee auch die unter II.1 genannten, angrenzenden Hauptverkehrsstraßen aufgeführt sind, und die als

**Anlage B 3:** Vorbehaltsstraßenliste, zugänglich unter <https://www.transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?qsid=bremen122.c.9317.de&asl=bremen02.c.732.de>

beigefügt ist.

Des Weiteren wird die Bgm.-Spitta-Allee auf ihrer gesamten Länge von der Buslinie 21 befahren (siehe hierzu den Buslinien-Plan der Linie 21, der als

**Anlage B 4:** Linienvverlaufsplan der BSAG-Buslinie 21, zugänglich unter  
[https://www.bsag.de/fileadmin/user\\_upload/Epon-Isoli/linienvverlaeufe/databsag\\_w17j/21.pdf](https://www.bsag.de/fileadmin/user_upload/Epon-Isoli/linienvverlaeufe/databsag_w17j/21.pdf)

beigefügt ist). Die Buslinie 21 verläuft von der Universität im Stadtteil Horn-Lehe durch die Stadtteile Horn-Lehe, Schwachhausen, Vahr, Hemelingen (Ortsteil Sebaldsbrück), Osterholz (Ortsteile Osterholz und Blockdiek) bis zur Bottroper Straße im Stadtteil Osterholz (Ortsteil Blockdiek). In ihrem Verlauf fährt die Buslinie 21 insgesamt 34 Haltestellen an. Drei der 34 Haltestellen befinden sich in Schwachhausen; diese drei Haltestellen („Bürgermeister-Spitta-Allee“, „Friedrich-Mißler-Straße“ und „Heinrich-Hertz-Straße“) liegen an der Grenze zum Stadtteil Vahr.

Im Bereich zwischen der Kurfürstenallee und der August-Bebel-Allee wird die Bgm.-Spitta-Allee zudem von der Buslinie 24 befahren (siehe hierzu den Buslinien-Plan der Linie 24, der als

**Anlage B 5:** Linienvverlaufsplan der BSAG-Buslinie 24, zugänglich unter  
[https://www.bsag.de/fileadmin/user\\_upload/Epon-Isoli/linienvverlaeufe/databsag\\_w17j/24.pdf](https://www.bsag.de/fileadmin/user_upload/Epon-Isoli/linienvverlaeufe/databsag_w17j/24.pdf)

beigefügt ist).

Wie sich aus der Karte zur Lkw-Führung in Bremen (beigefügt als

**Anlage B 6:** Lkw-Führungsnetz Bremen, zugänglich unter  
<http://vmz.bremen.de/lkw/lkw-fuehrung/>)

entnehmen lässt, ist die Bgm.-Spitta-Allee zudem Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes.

Auch ist die Bgm.-Spitta-Allee Teil des gesamt-bremischen Radroutennetzes. Dies ist aus dem aktuellen Fahrrad-Stadtplan Bremen, beigefügt als

**Anlage B 7:** Fahrrad-Stadtplan Bremen, Stand 2015,

ersichtlich.

Die Erhebung der Verkehrszahlen hat für den Bereich der Bgm.-Spitta-Allee zwischen August-Bebel-Allee und Schwachhauser Heerstraße DTV-Werte i.H.v. 16.900 Kfz/24h sowie für den Bereich zwischen Richard-Boljahn-Allee und August-Bebel-Allee DTV-Werte i.H.v. 19.700 Kfz/24h ergeben (siehe hierzu die Anlagen 1 und 2 der Verkehrserhebung, beigefügt als

**Anlagen B 8a - b:**

- **Anlage B 8a:** Anlage 1 zur Straßenverkehrszählung 2015 – Zählstellenpositionen
- **Anlage B 8b:** Anlage 2 zur Straßenverkehrszählung 2015 – Gesamtverkehr auf der Bgm.-Spitta-Allee).

Dabei beträgt der Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehr in der Bgm.-Spitta-Allee 2,5 % bis 3,4 %. Zudem ist anhand der aktuellen Verkehrszählungen der auf der Bgm.-Spitta-Allee verlaufende *Durchgangsverkehr* klar erkennbar: Ein Vergleich der DTV-Werte der an die Bgm.-Spitta-Allee angrenzenden Straßen mit den DTV-Werten des gesamten, auf der Bgm.-Spitta-Allee verlaufenden Verkehrs (siehe hierzu die **Anlagen B 8a und B 8b** sowie die Anlage 3 der Verkehrserhebung, beigelegt als

**Anlage B 8c:** Anlage 3 zur Straßenverkehrszählung 2015 – ab- und zufließender Verkehr aus/ auf angrenzende/n Straßen)

zeigt, dass nur ein kleiner Teil des gesamten Verkehrs, der auf der Bgm.-Spitta-Allee verläuft, aus der Bgm.-Spitta-Allee in die angrenzenden Straßen des Stadtteils Schwachhausen abbiegt oder aus diesen Straßen auf die Bgm.-Spitta-Allee fährt. Aus diesen DTV-Werten und den detaillierten Angaben zu den Verkehrsmengen an den einzelnen Knotenpunkten geht hervor, dass der große Teil der Fahrzeuge die Bgm.-Spitta-Allee als Durchgangsstraße nutzen.

Während der Bauphase, die nach bisheriger Planung in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt wird, wird die Bgm.-Spitta-Allee daher auch nicht gesperrt werden, vielmehr wird „*durchgängig eine einspurige Verkehrsführung erforderlich*“ – hierauf weist das Ingenieurbüro HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH in seinem Erläuterungsbericht „Grundsanie rung Bürgermeister-Spitta-Allee“ vom 29.11.2016 (S. 20, Teil der Verwaltungsakte) ausdrücklich hin.

### 3. Gründe, Ziele und Ausmaß der geplanten Sanierung

Die Sanierung der Bürgermeister-Spitta-Allee ist erforderlich, da die Straße auf ihrer gesamten Länge von ca. 1.100m in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand ist. So sind, wie sich auch aus der als

**Anlage B 9:** Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – Amt für Straßen und Verkehr, „Grundsanie rung der Bürgermeister-Spitta-Allee zwischen Schwachhauser Heerstraße und Kurfürstenallee – Bereitstellung der erforderlichen Planungsmittel“, Deputationsvorlage für die

Sitzung der Deputation Umwelt, Bau und Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie am 31.10.2013, Vor-  
lage Nr. 18/244 (S), S. 1

beigefügten Deputationsvorlage entnehmen lässt, in der Asphaltfahrbahn „Abplatzungen, Risse und Verformungen sichtbar. Die Rinnen und Straßenabläufe sind vor allem entlang der Nebenanlagen in beiden Richtungen stark geschädigt. Auch im Bereich des Mittelstreifens weisen die Entwässerungsanlagen und Bordsteine erhebliche Schäden auf. Die schlechte Entwässerungssituation zeigt sich nach Regenereignissen durch Wasseransammlungen in den Versackungen und durch großflächige Pfützenbildungen.“

Darüber hinaus sind die bestehenden Verkehrsanlagen – d.h. die mit den vier bestehenden Fahrstreifen sowie Bordstein- und Nebenanlagen vorhandenen großen Flächen und Anlagen, insbesondere die für den vorhandenen MIV „teils überdimensioniert[en]“ Fahrbahnflächen (Erläuterungsbericht „Grundsanieung Bürgermeister-Spitta-Allee“ des Ingenieurbüros HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH vom 29.11.2016, S. 5) – gegenwärtig nur mit einem (angesichts des verkehrlichen Bedarfs unverhältnismäßig) hohen finanziellen Er-/Unterhaltungsaufwand zu bewirtschaften. Denn in Anbetracht der erhobenen Verkehrszahlen entspricht die Bürgermeister-Spitta-Allee in ihrer aktuellen Gestaltung im streitgegenständlichen Abschnitt zwischen der Schwachhauser Heerstraße und der August-Bebel-Allee nicht dem verkehrlichen Bedarf (hierzu sogleich).

Mit der geplanten Sanierung der Bürgermeister-Spitta-Allee soll daher nicht nur der aktuelle Zustand der Straße verbessert werden, sondern zugleich auch eine Anpassung an die aktuellen und zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse erfolgen und zudem die künftig weiterhin bestehenden Unterhaltungserfordernisse effizienter ausgestaltet und damit die Unterhaltungskosten auf das für die verkehrlichen Bedürfnisse erforderliche Maß angepasst werden – Ziel der Sanierungsplanung ist daher u.a. eine Reduzierung der Erhaltungslast durch teilweisen (d.h. im streitgegenständlichen Abschnitt vorgesehenen) bedarfsgerechten Rückbau der vorhandenen Infrastruktur. Darüber hinaus wurden in der Sanierungsplanung folgende weitere Rahmenbedingungen berücksichtigt (siehe hierzu das Protokoll Nr. 01 der ersten Projektkonferenz, Teil der Verwaltungsakte, sowie die ASV-Präsentation der Vorplanungsergebnisse zur Grundsanieung für die Sitzung des Fachausschusses Verkehr des Beirates Schwachhausen am 21.07.2015, Teil der Verwaltungsakte):

- Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplans (VEP),
- Klimaanpassungsstrategie (KLAS): Herstellung von Zwischenspeichermöglichkeiten, Schaffung bzw. Ausweitung von Flächen zur na-

turnahen Flächenentwässerung (Versickerung/ naturnahe Oberflächenentwässerung), Integration und/ oder Öffnung streckenweiser Verrohrungen, Schaffung von Retentionsflächen und damit Entlastung des städtischen Kanalsystems

- Ausbau/ Anpassung der Radwegeinfrastruktur, Förderung des Radverkehrs, Integration des geplanten Radverkehrsnetzes in die Verkehrswegeplanung,
- Barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes,
- Integration des vorhandenen Baumbewuchses,
- Analyse und Bewertung des ruhenden Verkehrs sowie Festlegung von Standorten bzw. Verkehrsräumen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs,
- Entsiegelung übermäßiger Verkehrsflächen (Umweltschutz).

Die geplante Sanierung inklusive des Rückbaus der zweispurigen Fahrbahn auf eine einspurige Fahrbahn im Bereich der Bgm.-Spitta-Allee zwischen der Schwachhauser Heerstraße und der August-Bebel-Allee ist daher das Zwischenergebnis eines Planungsprozesses, der nicht nur eine verkehrsbedarfsgerechte, sondern auch eine umweltgerechte und kostengünstige Er- und Unterhaltung der Bgm.-Spitta-Allee zum Ziel hatte, und an dem der Kläger beteiligt worden war (siehe hierzu sogleich unter 4). Um für die Sanierung der Bgm.-Spitta-Allee eine verkehrsplanerisch sinnvolle Lösung zu finden, die im Hinblick auf erneut aufkommende Sanierungserfordernisse und deren Wirtschaftlichkeit auch dauerhaft effizient ist, wurden im Rahmen des Planungsprozesses daher u.a. sowohl eine Verkehrserhebung als auch eine Leistungsfähigkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt:

- Die Erhebung der Verkehrszahlen hat ergeben, dass die Bgm.-Spitta-Allee im Bereich zwischen August-Bebel-Allee und Schwachhauser Heerstraße trotz ihrer unter II.2 dargestellten Bedeutung und Funktion keine *hoch*frequentierte Verkehrsachse ist, so dass ein Rückbau der zweispurigen Fahrbahn auf eine einspurige Fahrbahn in diesem (streitgegenständlichen) Bereich auch aus verkehrsplanerischer Sicht möglich ist: Die DTV-Werte lassen die geplante einspurige Führung je Fahrtrichtung im Bereich der Bgm.-Spitta-Allee zwischen der Schwachhauser Heerstraße und der August-Bebel-Allee (in Verbindung mit mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie ausreichend Baumschutz und Versickerungsflächen) zu, wohingegen die zweispurige Führung je Richtung im Bereich zwischen August-Bebel-Allee und Richard-Boljahn-Allee beibehalten werden soll (s. hierzu S. 5 des Erläuterungsberichts „Grundsanie rung Bürgermeister-Spitta-Allee“ des Ingenieurbüro HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH vom 29.11.2016).
- In dem vom geplanten Rückbau betroffenen Bereich der Bgm.-Spitta-Allee ist die Straße bereits aktuell nur einspurig befahrbar: So wird der

westliche Fahrstreifen der zweispurigen Fahrbahn im genannten Bereich stets durch am Fahrbahnrand parkende Pkw belegt (s. auch Erläuterungsbericht „Grundsanie rung Bürgermeister-Spitta-Allee des Ingenieurbüros HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH vom 29.11.2016, S. 2). Durch die Sanierungsplanung wird dieser bereits aktuell bestehende ruhende Verkehr in einen regelgerechten, baulich hergestellten Parkstreifen überführt (s. auch das als Anlage K 2 beige-fügte Schreiben des Sondervermögens Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen, dessen S. 2 in der Anlage K 2 allerdings fehlt; daher fügen wir das vollständige Schreiben als

**Anlage B 10:** Schreiben des Sondervermögens Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen vom 27.02.2017 an die Ortsämter Schwachhausen/ Vahr

bei).

- Durch Leistungsfähigkeitsberechnungen wurde nachgewiesen, dass der Verkehr an den beiden wichtigen Knotenpunkten der Bgm.-Spitta-Allee mit der August-Bebel-Allee und der Schwachhauser Heerstraße infolge der geplanten Sanierung und des geplanten teilweisen Rückbaus mit guter bis befriedigender Verkehrsqualität abgewickelt werden kann (s. hierzu die in der Verwaltungsakte befindliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung für verschiedene Ausbauvarianten der Bgm.-Spitta-Allee der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom September 2016). Hinsichtlich der „guten bis befriedigenden Verkehrsqualität“ ist klarzustellen, dass eine befriedigende Verkehrsqualität an Knotenpunkten mit Signalanlage (wie den beiden vorgenannten Knotenpunkten) im städtischen Verkehrsnetz zur Spitzenstunde üblich ist, d.h. eine typische Verkehrsqualitätsstufe für den städtischen Bereich darstellt – im städtischen Bereich geht die Verkehrsqualität selten über diese Qualitätsstufe hinaus.

Die für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung und die Verkehrssimulation maßgebende Verkehrsbelastung wurde am 16.08.2016 mittels einer Verkehrszählung u.a. am Knotenpunkt Schwachhauser Heerstr./Bürgermeister-Spitta-Allee ermittelt. Die Verkehrsstärken wurden getrennt nach morgendlicher und nachmittäglicher Spitzenstunde erfasst. Für die Simulation wurden die Belastungswerte zudem um einen Sicherheitszuschlag von 10 % erhöht. Durch die Simulation konnte nachgewiesen werden, dass der in Rede stehende Knoten in der derzeitig geplanten Ausbauvariante leistungsfähig ist und die auftretenden Verkehrsmengen – auch bei einer eventuellen 10 %igen Steigerung – abgewickelt werden können. Der in der Klage auf S. 4 f. erhobene Vorwurf eines zu geringen Ansatzes der Verkehrsmenge ist somit zu verneinen; mit der

Planung gehen – anders als es in der Klage auf S. 4 f. anklingt – keine negativen Folgen für die Verkehrssituation im Stadtteil einher.

- Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, deren Ergebnis wir als

**Anlage B 11:** Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht) vom 04.09.2015 zu „Bürgermeister-Spitta-Allee, Umgestaltung/ Instandsetzung des Straßenraums“

beifügen, wurden drei (aus verkehrsplanerischer Sicht in Betracht kommende) Sanierungsalternativen betrachtet. In Anbetracht der Ergebnisse dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen Verhältnisse ist keine rein „flächige Grundsanierung der Verkehrsanlagen“, sondern darüber hinaus auch eine Umgestaltung des Straßenraums mit teilweiser Reduzierung der Verkehrsfläche und einer durchgängigen Neuordnung der Oberflächenentwässerung geplant. Es soll eine bedarfsgerechte Anpassung und Reduzierung der vorhandenen Verkehrsflächen – insbesondere der Flächen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) – erfolgen.

Für eine konkretere Beschreibung des über die Sanierung hinausgehenden Rückbaus verweisen wir auf den in der Verwaltungsakte befindlichen Erläuterungsbericht (Erläuterungsbericht „Grundsanierung Bürgermeister-Spitta-Allee“ des Ingenieurbüros HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH vom 29.11.2016, dort S. 11 ff.).

#### 4. Beteiligung des Klägers durch den Beklagten

Aus dem unter II.3 beschriebenen Ausmaß der geplanten Sanierung, der Funktion und Bedeutung (II.2) sowie der Lage der Bürgermeister-Spitta-Allee und der von der Sanierung aufgrund der direkt angrenzenden Lage betroffenen weiteren Hauptverkehrsstraßen (II.1) lässt sich entnehmen, dass sich der Planungsraum über die drei Stadtteile Schwachhausen, Horn-Lehe und Vahr erstreckt. Daher wurden die Beiräte Schwachhausen, Horn-Lehe und Vahr an den Planungen beteiligt:

So gab es im Rahmen des Planungsprozesses verschiedene Projektkonferenzen, zu denen insbesondere der Kläger von Beginn an stets ausdrücklich eingeladen wurde. Leider ist der Kläger diesen Einladungen nicht stets gefolgt.

Über eine „Projektplattform waren dem Beirat während des gesamten Planungszeitraumes auch alle Protokolle, Gutachten und Pläne zugänglich [und darüber hinaus zum Download bereitgestellt]. Am 13.11.2017 wurden Vertretern des Beirats durch eine Verkehrssimulation die Verkehrsabläufe

*noch einmal erklärt und die zu erwartenden Verkehrsströme visuell dargestellt.*" (Schreiben des ASV vom 07.12.2017 an den Rechtsvertreter des Beirats, RA Kulenkampff von Göhmann Rechtsanwälte, Teil der Verwaltungsakte). Insoweit verweisen wir ergänzend auf die Protokolle der Projektkonferenzen (Teil der Verwaltungsakte).

Im Planungsprozess wurden über zehn verschiedene Planungsvarianten mit allen an den Projektkonferenzen Beteiligten besprochen. Letztendlich haben sich alle daran Beteiligten auf drei Varianten geeinigt und gemeinsam die (nach wie vor aktuelle) Vorzugsvariante bestimmt, die schließlich auch in die Anhörung der Träger öffentlicher Belange überführt wurde und nun Anlass dieses Rechtsstreits ist.

### III. Rechtliche Begründung

Es ist schon fraglich, ob die Klage zulässig ist, da zweifelhaft ist, ob der Beklagte oder – mit Blick auf § 5 Abs. 2 S. 2, Abs. 4 S. 2 BeirOG – vielmehr der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr vorliegend der richtige Klagegegner ist.

Die Klage ist aber auf jeden Fall unbegründet.

Für die mit dem Hauptantrag begehrte Unterlassungsanordnung durch das Gericht besteht keine Rechtsgrundlage. Die „Ablehnung“ des geplanten Rückbaus durch den Kläger (sein „Veto“) führt nicht dazu, dass der geplante Rückbau nicht umgesetzt werden dürfte. Denn insoweit steht dem Beirat kein Entscheidungsrecht zu. Auch besteht insoweit kein Einvernehmenserfordernis dahingehend, dass das Einvernehmen des Beirats für die Entscheidung über das „Ob“ des geplanten Rückbaus erforderlich wäre.

Auch der hilfsweise gestellte Feststellungsantrag ist unbegründet, da der streitgegenständliche geplante Rückbau keine stadtteilbezogene Maßnahme i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG darstellt und dem Kläger im Hinblick auf den streitgegenständlichen geplanten Rückbau damit auch kein Entscheidungsrecht zusteht.

#### a) Passivlegitimation

Die Passivlegitimation ist ebenso fraglich wie die Zulässigkeit der Klage; insoweit verweisen wir auf vorstehende Ausführungen.

**b) Kein Entscheidungsrecht aus § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG**

Der geplante Rückbau (bzw. die Sanierung einschließlich des Rückbaus) ist keine „Maßnahme“ im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG (siehe hierzu aa)) und darüber hinaus nicht allein stadtteilbezogen, sondern stadtteilübergreifend (siehe hierzu bb)).

**aa) „Maßnahme“**

Der geplante Rückbau (bzw. die Sanierung einschließlich des Rückbaus) ist keine „Maßnahme“ im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG. Denn dieser Maßnahmenbegriff umfasst nur straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, nicht aber auch straßenrechtliche Bau- und Unterhaltungsvorhaben (2). Die geplante Sanierung der Bgm.-Spitta-Allee ist – einschließlich des geplanten Rückbaus – jedoch kein straßenverkehrsrechtliches, sondern ein straßenrechtliches Vorhaben (1).

**(1) Rückbau als straßenrechtliches Vorhaben**

Die geplante Sanierung der Bgm.-Spitta-Allee ist – einschließlich des geplanten Rückbaus – kein straßenverkehrsrechtliches, sondern ein straßenrechtliches Vorhaben. Denn dieses Sanierungsvorhaben ist straßenbautechnischer Natur. Die Zuständigkeit für die Durchführung straßenbautechnischer Vorhaben richtet sich *nicht* nach Straßenverkehrsrecht (und der insoweit einschlägigen Straßenverkehrs-Ordnung, StVO), sondern nach Straßenrecht (und dem insoweit einschlägigen Bremischen Landesstraßengesetz, BremLStrG):

- So bestimmt § 10 Abs. 1 BremLStrG zum Umfang der Straßenbaulast und damit zu den die Straßenbaulast prägenden Aufgaben:

*„Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen“. (Hervorhebung durch Verfasser)*

Der Vollzug des BremLStrG obliegt nach § 47 Abs. 1 BremLStrG grundsätzlich den Straßenbabehörden. Gemäß § 46 Abs. 3 Nr. 1 BremLStrG ist der Beklagte die für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen zuständige Straßenbaubehörde.

- Aus dem Straßenverkehrsrecht ergibt sich dagegen keine Befugnis der zuständigen Behörden für bautechnische Maßnahmen. So sieht § 45 Abs. 4 StVO ausdrücklich vor, dass die Straßenverkehrsbehörden „den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken [dürfen]“.

Hieran anknüpfend wurde durch das BVerwG hinsichtlich der Kompetenzen der Straßenverkehrsbehörden klargestellt, dass § 45 StVO einer Straßenverkehrsbehörde nicht die Befugnis für straßenbautechnische Maßnahmen verleiht:

*„Die vom Kläger als grundsätzlich klärungsbedürftig angesehene Frage, ob sich die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4a (gemeint ist Absatz 1b) Satz 1 Nr. 3 und 4 und Abs. 9 StVO auch auf die Durchführung straßenbautechnischer Maßnahmen erstreckt, rechtfertigt keine Revisionszulassung [...]. Dass diese Frage zu verneinen ist, ergibt sich unmittelbar aus § 45 StVO selbst und der Systematik der dort getroffenen Regelungen. [...] Welches rechtliche Instrumentarium den Straßenverkehrsbehörden [...] zur Verfügung steht, ist § 45 Abs. 4 Halbs. 1 StVO zu entnehmen; danach dürfen die genannten Behörden – also unter anderem die Straßenverkehrsbehörden – den Verkehr [...] nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken. [...] Straßenbautechnische Maßnahmen [...] gehören nicht dazu.“ Auch „werden die der Straßenverkehrsbehörde [...] eröffneten Befugnisse nicht dadurch erweitert, dass die zuständige Körperschaft zugleich Trägerin der Straßenbaulast ist.“*

BVerwG, Beschl. v. 23.04.2013 – 3 B 59/12, Rz. 4, juris.

Diese Bewertung durch das BVerwG lässt sich auch dem weiteren Wortlaut des § 45 StVO entnehmen: So sieht § 45 Abs. 2 StVO vor, dass „die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde)“ – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken können; eine entsprechende spiegelbildliche Befugnis der Straßenverkehrsbehörde ist dagegen nicht vorgesehen. Auch aus dem BremLStrG, das die Straßenverkehrsbehörden mehrfach erwähnt, ergibt sich keine auf straßenbautechnische Vorhaben bezogene Befugnis der Straßenverkehrsbehörden.

Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts werden damit durch die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vollzogen, nicht aber durch straßenbautechnische Um- oder Neugestaltungen. Letztere unterliegen dem Straßenrecht.

(2) „Maßnahmen“ i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG

Der Begriff der „*Maßnahme*“ wird in vielen Rechtsbereichen genutzt und hat daher nicht nur „die eine“ Bedeutung. Dieser Begriff ist vielmehr ein offener bzw. ausfüllungsbedürftiger Begriff, der dem jeweiligen Regelungsbereich entsprechend ausgelegt werden muss.

Aus der Auslegung des BeirOG nach Wortlaut, Systematik, Historie sowie Sinn und Zweck des Gesetzes ergibt sich, dass

- straßenrechtliche Bau- und Unterhaltungsvorhaben wie das streitgegenständliche (straßenbautechnische) Sanierungs- und Rückbauvorhaben vom Maßnahmenbegriff des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG nicht umfasst werden, sondern
- unter den Begriff der „*Maßnahme*“ im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG nur straßenverkehrsrechtliche Anordnungen fallen.

Im Einzelnen:

- **Wortlaut und Systematik des BeirOG**

§ 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG lautet:

*„Der Beirat entscheidet über verkehrslenkende, -beschränkende und -beruhigende Maßnahmen, soweit diese stadtteilbezogen sind; dazu sind Richtlinien zu erlassen.“*

Zwar lässt sich allein aus dem Wortlaut des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG nicht zweifelsfrei entnehmen, dass dessen Maßnahmenbegriff straßenbautechnische Vorhaben nicht umfasst, wohl aber aus der Systematik der gesetzlichen Regelung des § 10 Abs. 1 BeirOG, d.h. im Zusammenhang mit dem Wortlaut des § 10 Abs. 1 Nr. 7 und 8 BeirOG:

So sieht § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG ein Entscheidungsrecht der Beiräte für die dort genannten *baulichen* Vorhaben vor. Danach entscheidet der Beirat über „*Ausbau, Umbau, wesentliche Um- und Zwischennutzung und Benennung von öffentlichen Wegen, Plätzen, Grün- und Parkanlagen, soweit diese stadtteilbezogen sind*“. Damit ist in § 10 Abs. 1 BeirOG auch ein Entscheidungsrecht für bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgesehen – dies ist jedoch beschränkt auf die in Nr. 7 genannten Bereiche des öffentlichen Raumes, d.h. die im Vergleich

zu „Straßen“ im Hinblick auf ihre räumliche Dimension und verkehrliche Bedeutung „geringeren“ Wege und Plätze sowie Grün- und Parkanlagen.

Straßen sind in der Aufzählung der betroffenen Bereiche nicht enthalten und auch nicht vom Begriff der „Wege“ umfasst. Denn ausdrücklich erwähnt werden „Straßen“ in § 10 Abs. 1 Nr. 8 BeirOG, wonach der Beirat „über die Benennung von Straßen“ entscheidet.

Aufgrund des Umstands, dass der Ortsgesetzgeber mit „Wegen“ in Nr. 7 und „Straßen“ in Nr. 8 unterschiedliche Begriffe verwendet, kann davon ausgegangen werden, dass damit auch der Umfang und Anwendungsbereich der Befugnisse der Beiräte unterschiedlich ausfallen sollte. Anderenfalls wäre es ein Einfaches gewesen, den Begriff der „Straßen“ auch in Nr. 7 zu benennen.

Da der Gesetzgeber den Bereich der „Straßen“ als Bereich des öffentlichen Raumes in § 10 Abs. 1 Nr. 8 BeirOG explizit aufgenommen hat – sich diesen Bereich des öffentlichen Raumes also vergegenwärtigt hatte, kann auch ausgeschlossen werden, dass im Falle der Nr. 3 oder Nr. 7 des § 10 Abs. 1 BeirOG im Hinblick auf Straßen eine versehentliche Nicht-Benennung oder Regelungslücke besteht.

Zudem hat der Ortsgesetzgeber mit Nr. 7 die darin genannten baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum ausdrücklich der Entscheidungsmacht des Beirats übertragen. Damit hat der Gesetzgeber zugleich eine ausdrückliche Regelung im Hinblick auf bestimmte bauliche Maßnahmen eines bestimmten Ausmaßes und räumlichen Bereiches getroffen, ohne jedoch den Bereich der Straßen und damit auch die straßenbautechnischen baulichen Vorhaben in diese Befugnisnorm aufzunehmen.

Die Auslegung nach Wortlaut und Systematik führt damit zu dem Ergebnis, dass der Begriff der „Maßnahme“ im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG nur straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, nicht aber auch straßenrechtliche Bau- und Unterhaltungsvorhaben wie das streitgegenständliche (straßenbautechnische) Sanierungs- und Rückbauvorhaben umfasst.

- **Gesetzesbegründung zum BeirOG – historische Auslegung**

Auch aus der Gesetzesbegründung zum BeirOG, speziell zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG, wird die Beschränkung des Maßnahmenbegriffs auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ersichtlich:

Darin führt der Gesetzgeber zur Erläuterung des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG aus, dass „zu Absatz 1 Nummer 3 (verkehrslenkende, -beschränkende und -beruhigende Maßnahmen) [...] Richtlinien erlassen werden [sollen]. Sie dienen der Abgrenzung der vom Beirat zu entscheidenden Angelegenheiten gegenüber höherrangigem Recht, insbesondere den

*Befugnissen der Straßenverkehrsbehörde als Ortspolizeibehörde.*  
(Hervorhebung durch Verfasser)

Die in § 10 Abs. 1 Nr. 3 Hs. 2 BeirOG ausdrücklich vorgesehene Richtlinie soll damit eine Hilfestellung bei der Frage bieten, welche der den Straßenverkehrsbehörden als Ortspolizeibehörden obliegenden Befugnisse der Entscheidungsbefugnis der Beiräte unterliegen; d.h. die Richtlinie bietet eine Hilfestellung bei der Frage, welche nach Straßenverkehrsrecht zu beurteilenden Angelegenheiten (aufgrund der den Beiräten durch das BeirOG eingeräumten Entscheidungsbefugnisse) nicht von der Straßenverkehrsbehörde, sondern vom Beirat des jeweils betroffenen Stadtteils zu entscheiden sind.

Da die in der Gesetzesbegründung genannte, als „Ortspolizeibehörde“ handelnde Straßenverkehrsbehörde die Verkehrslenkung, -beschränkung und -beruhigung jedoch nur mittels straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) erreichen kann (§ 45 Abs. 4 StVO, siehe hierzu auch vorstehende Ausführungen), nicht aber mittels straßenbautechnischer Vorhaben, ergibt sich bereits aus der Gesetzesbegründung, dass der geplante Rückbau (bzw. die Sanierung einschließlich des Rückbaus) keine „Maßnahme“ im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG ist.

- **Auslegungshilfe: Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG**

Dementsprechend wird in der als

**Anlage B 12:** Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter vom 2. Februar 2010, enthalten in der Dienstanweisung Nr. 444 des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und der Senatskanzlei vom 20.09.2016

beigefügten Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG – die entsprechend des in § 10 Abs. 1 Nr. 3 Hs. 2 BeirOG formulierten Auftrages erlassen wurde – ausgeführt, dass diese Richtlinie u.a. *„die Zuständigkeit nach der StVO und die Zuständigkeit bei Maßnahmen mit und ohne Stadtteilbezug“* regelt (S. 1 der Richtlinie, Anlage B 12).

Daran anknüpfend finden sich Ausführungen zur *„Abgrenzung der Zuständigkeiten nach der StVO bei stadtteilbezogenen Maßnahmen“* (S. 1 der Richtlinie, Anlage B 12; Hervorhebung durch Verfasser). Es wird erläutert:

„Die zuständige Straßenverkehrsbehörde für die in § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirG aufgeführten Tatbestände ist das ASV.“

Weiter heißt es: „§ 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.“

Anschließend werden die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aufgeführt, bei denen das gemeindliche Einvernehmensrecht besteht, und hierzu erläutert:

„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.“

(S. 2 der Richtlinie, Anlage B 12; Hervorhebungen durch Verfasser)

Damit ergibt sich aus der Gesetzesbegründung und insbesondere der Richtlinie, dass die den Beiräten durch § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG eingeräumten Entscheidungsbefugnisse nur straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen betreffen.

Zwar hat die Richtlinie als bloße Verwaltungsvorschrift keine unmittelbaren Rechtswirkungen nach außen; gleichwohl dient sie jedoch als Auslegungshilfe – ansonsten wäre ihr Erlass in § 10 Abs. 1 Nr. 3 Hs. 2 BeirOG nicht vorgesehen worden und damit hinfällig.

- **Sinn und Zweck des BeirOG**

Auch der Sinn und Zweck des BeirOG kann *nicht für* eine Einbeziehung straßenbautechnischer Vorhaben unter den Maßnahmenbegriff des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG angeführt werden:

Zwar bezweckt das BeirOG eine Einbindung der Beiräte in die örtlichen Angelegenheiten von öffentlichem Interesse.

Dem tragen die Regelungen der §§ 9, 10 BeirOG jedoch auch Rechnung, indem sie den Beiräten bei den aufgeführten Vorhaben mit (überwiegend) Stadtteilbezug Beteiligungs- und sogar Entscheidungsbefugnisse einräumen. Im Hinblick auf bestimmte *bauliche* Veränderungen im öffentlichen Raum wird den Beiräten durch § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG sogar eine Entscheidungsbefugnis eingeräumt, die jedoch auf die in Nr. 7 genannten Bauvorhaben beschränkt ist (siehe hierzu vorstehende Ausführungen).

Zudem gilt die erweiterte Einbindung der Beiräte in die örtlichen Angelegenheiten von öffentlichem Interesse mittels Erweiterung der Entscheidungsbefugnisse nicht nur räumlich („Stadtteilbezug“), sondern auch inhaltlich nicht grenzenlos. Dies ergibt sich zum einen bereits daraus, dass das BeirOG den Beiräten für bestimmte bauliche Vorhaben nur Beteiligungsrechte, nicht aber Entscheidungsrechte einräumt (so z.B. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BeirOG) oder aber die Entscheidungsrechte im Hinblick auf bauliche Vorhaben auf bestimmte, in Nr. 7 näher bezeichnete Vorhaben beschränkt (s. vorstehend). Zum anderen folgt dies auch aus der Regelung des § 5 Abs. 4 BeirOG, wonach die Vorschriften des BeirOG ihre Begrenzung in höherrangigem Recht und den daraus gegebenen Zuständigkeiten finden.

Der Inhalt des BeirOG spricht damit nicht für die Einordnung auch straßenrechtlicher Baumaßnahmen unter den Begriff der Maßnahme i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG. Vielmehr ergibt sich aus der klassischen Auslegung des BeirOG nach Wortlaut, Systematik, Historie sowie Sinn und Zweck des Gesetzes, dass die den Beiräten durch § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG eingeräumten Entscheidungsbefugnisse nur *straßenverkehrsrechtliche* Maßnahmen, nicht aber (nach Straßenrecht zu beurteilende) *straßenbautechnische* Vorhaben wie den streitgegenständlichen Rückbau der Bgm.-Spitta-Allee betreffen.

Dies wird auch durch den Bremischen Staatsgerichtshof bestätigt: In seiner Entscheidung vom 08.07.1991 erklärte der BremStGH zu § 7 Nr. 3 BremBeiratsG a.F., dem § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG entspricht:

*„die Straßenverkehrsmaßnahmen gem. § 7 Nr. 3 BremBeiratsG“*  
(Hervorhebung durch Verfasser)

BremStGH, Entscheidung v. 08.07.1991 – Az. St 2/91, S. 3 des Umdrucks, beck-online.

Damit ist der dem Straßenrecht unterfallende geplante Rückbau (bzw. die Sanierung einschließlich des Rückbaus) keine „Maßnahme“ im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG. Folglich kommt dem Kläger im Hinblick auf den geplanten Rückbau kein Entscheidungsrecht nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG zu.

bb) „stadtteilübergreifend“, nicht „stadtteilbezogen“

Sollte das Gericht Vorstehendes anders beurteilen, besteht dennoch kein Entscheidungsrecht des Klägers. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG sieht nur ein Entscheidungsrecht der Beiräte für Maßnahmen vor, „soweit diese *stadtteilbezogen sind*“. Der geplante Rückbau ist jedoch nicht allein oder überwiegend „stadtteilbezogen“ i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG, sondern vielmehr stadtteilübergreifend.

Der Begriff „stadtteilbezogen“ wird weder in § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG noch an sonstiger Stelle des BeirOG noch in der Gesetzesbegründung zum BeirOG definiert.

Eine Definition des Stadtteilbezugs findet sich jedoch in der Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG (s. **Anlage B 12**), die als bloße Verwaltungsvorschrift zwar keine unmittelbaren Rechtswirkungen nach außen hat, gleichwohl aber als Auslegungshilfe herangezogen werden kann (siehe oben). Nach dieser Richtlinie liegt eine

*„stadtteilbezogene Maßnahme [...] vor, wenn die Straße, in der die Maßnahme umgesetzt werden soll, im Zuständigkeitsbereich eines Beirates liegt und die verkehrlichen Auswirkungen überwiegend innerhalb dieses Beiratsgebietes zu erwarten sind“*

(S. 4 der Richtlinie, **Anlage B 12**).

Zudem werden in dieser Richtlinie „Anhaltspunkt[e] für Bereiche, in denen Maßnahmen in der Regel eine stadtteilübergreifende Wirkung erzeugen“, benannt. Solche Anhaltspunkte „bieten die folgenden Straßen- und Wegenetze:

- Vorbehaltsnetz (s. **Anlage zur Verordnung über die Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung [s. auch Anlage B 3]**)
- ÖPNV-Netz (Verkehrslinien der Regionalbusse im VBN, der Straßenbahnen und Busse der BSAG [s. hierzu auch **Anlagen B 4 und B 5**])
- Lkw-Führungsnetz (siehe **Lkw-Netz Bremen, Stand 2015 [s. hierzu auch Anlage B 6]**)
- Radroutennetz (siehe **Fahrrad-Stadtplan Bremen, Stand 2015 [s. hierzu auch Anlage B 7]**).“

(S. 4 der Richtlinie, **Anlage B 12**)

Ist die Straße, in der die betreffende Maßnahme durchgeführt werden soll, Teil (eines) dieser Straßen- und Wegenetze, bietet dies also einen Anhaltspunkt dafür, dass die betreffende Maßnahme eine stadtteilübergreifende

Wirkung erzeugt. Damit stellt die Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG maßgeblich auf die Funktion der Straße ab, in der die betreffende Maßnahme durchgeführt werden soll.

Auch der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung lassen sich Anhaltspunkte für die Auslegung des Begriffs „stadtteilbezogen“ entnehmen, die ebenfalls auf die Funktion der Straße abstellen:

- So verneinte das **VG Bremen** in seinem Beschluss vom 19.02.1996 (Az. 1 V 29/96) ein Entscheidungsrecht des Beirats Mitte aus § 7 Nr. 3 BeirOG a.F. (dem § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG entspricht) und führte zur Begründung aus:

*„Die Beiräte entscheiden nach dieser Vorschrift nur über verkehrslenkende, -beschränkende und -beruhigende Maßnahmen, soweit sie stadtteilbezogen sind. Die dem Verwaltungsgericht im Entwurf vorliegende Verfügung des Amtes für Straßen- und Brückenbau betrifft die Aufhebung der Teilentwidmung nicht nur des Ostertorsteinweges, sondern auch der Straße Vor dem Steintor. Mit diesem Inhalt ist sie nicht stadtteilbezogen. [...] Mit der Wiedezulassung des Kraftfahrzeugverkehrs auf beiden Straßen erhalten sie wieder die Eigenschaft eines Straßenzuges, der gleich einer Durchgangsstraße fremden Straßenverkehr in die anliegenden Viertel herein- und wieder hinausleitet. [...] Wegen dieser Funktion ist die Maßnahme der Aufhebung der Teilentwidmung nicht nur stadtteilbezogen, sondern hat auch Bezug zum Kraftfahrzeugverkehr in den angrenzenden Stadtteilen.“*

(Hervorhebung durch Verfasser)

- Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung zum „benachbarten“ Rechtsgebiet des Straßenausbaubeitragsrechts stellt ebenfalls auf die Funktion der Straße ab:
  - So kommt es dem **VG Arnsberg** und dem **OVG Münster** zufolge „für die Einstufung einer Straße [...] auf die objektive Funktion der Straße im gemeindlichen Verkehrsnetz nach der gemeindlichen Verkehrsplanung, dem aufgrund solcher Planung verwirklichten Ausbauzustand, der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung und den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen an.“

VG Arnsberg, Urt. v. 14.05.2009 – 7 K 358/08, Rz. 30, ebenso OVG Münster, Beschl. v. 15.10.2004 – 15 B 1408/04, Rz. 10, juris.

- o Dem VG Lüneburg zufolge ist *„für die Zuordnung einer Straße zu einer bestimmten Kategorie auf ihre Funktion im Gesamtverkehrsnetz der Gemeinde abzustellen. Dabei bildet das tatsächliche Verkehrsaufkommen nur einen Teilaspekt. Für die Funktion vordergründig maßgebend sind die Verkehrsplanungen der Gemeinde, die der Straße nach dem Generalverkehrsplan oder ähnlichen Planungen zukommende Verkehrsbedeutung. Bei der funktionsbezogenen Betrachtung ist auch die Lage der Straße von Bedeutung.“*

VG Lüneburg, Urt. v. 23.06.2010 – 3 A 213/07, Rz. 34, juris.

- o Soweit im Rahmen der Einstufung einer Straße darauf abgestellt wird, dass die betreffende Straße „überwiegend“ dem innerörtlichen (bzw. stadtteilbezogenen) oder dem Durchgangsverkehr dient, ist auch dem VGH Kassel zufolge *„vorrangig die der Straße zuteil werdende Funktion zugrunde zu legen, wie sie sich aus der Verkehrsplanung der Gemeinde, dem auf der Planung beruhenden Ausbauzustand und der straßenrechtlichen Einordnung ergibt.“*

VGH Kassel, Urt. v. 30.09.2014 – 5 A 1967/13, Rz. 25, juris.

- o Zur Unterscheidung zwischen innerörtlichem Verkehr und Durchgangsverkehr führte das VG Lüneburg aus:

*„Innerörtlicher Verkehr ist der Verkehr „innerhalb des Ortes“. Durchgangsverkehr ist demgegenüber kein Verkehr innerhalb des Ortes, sondern derjenige Verkehr, der von „außerhalb des Ortes“ kommt, durch die Gemeinde hindurch verläuft und ein Ziel wiederum „außerhalb des Ortes“ ansteuert. [...]“*

VG Lüneburg, Urt. v. 23.06.2010 – 3 A 213/07, Rz. 35, juris

Überträgt man dies auf Straßen, die Stadtteile verbinden, so ist eine Durchgangsstraße eine Straße, die nicht nur stadtteilbezogenen („innerörtlichen“) Verkehr aufnimmt, sondern eine Straße, die Verkehr aufnimmt, der von „außerhalb des Stadtteils“ kommt, durch den Stadtteil hindurch verläuft und ein Ziel wiederum „außerhalb des Stadtteils“ ansteuert („stadtteilübergreifender“ Verkehr; siehe hierzu auch bereits oben zitierte Entscheidung des VG Bremen, Az. 1 V 29/96).

Sowohl nach der als Auslegungshilfe dienenden Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG als auch nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung

ist also die Funktion der Straße, in der die betreffende Maßnahme durchgeführt werden soll, von entscheidender Bedeutung für die Frage, ob die betreffende Maßnahme eine stadtteilübergreifende Wirkung erzeugt.

Aufgrund der Funktion der von der geplanten Sanierung – insbesondere dem Rückbau – betroffenen Bgm.-Spitta-Allee sind die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme vorliegend nicht auf das Beiratsgebiet beschränkt bzw. nicht überwiegend nur innerhalb des klägerischen Zuständigkeitsgebietes zu erwarten, so dass der streitgegenständliche Rückbau keine „stadtteilbezogene“ Maßnahme i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG ist und dem Kläger insoweit keine Entscheidungsrecht zusteht:

Konkret ergibt sich dies aus den Anhaltspunkten, die in der Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG für Bereiche, in denen Maßnahmen in der Regel eine stadtteilübergreifende Wirkung erzeugen, benannt sind; zudem bestehen weitere Gründe für eine stadtteilübergreifende Wirkung ((1) - (5)).

#### (1) Vorbehaltsnetz

Die Bgm.-Spitta-Allee ist nicht dem untergeordneten Straßennetz zuzuordnen, sondern Teil des Vorbehaltsstraßennetzes. Dies ergibt sich aus der als **Anlage B 3** beigefügten Vorbehaltsstraßenliste, in der neben der Bgm.-Spitta-Allee auch die unter II.1 genannten, angrenzenden Hauptverkehrsstraßen aufgeführt sind.

#### (2) ÖPNV-Netz

Des Weiteren hat die Bgm.-Spitta-Allee für das bremische ÖPNV-Netz eine wichtige Funktion:

Auf ihrer gesamten Länge wird die Bgm.-Spitta-Allee von der Buslinie 21 befahren (siehe hierzu den als **Anlage B 4** beigefügten Buslinien-Plan der Linie 21). Die Buslinie 21 verläuft von der Universität im Stadtteil Horn-Lehe durch die Stadtteile Horn-Lehe, Schwachhausen, Vahr, Hemelingen (Ortsteil Sebaldsbrück), Osterholz (Ortsteile Osterholz und Blockdiek) bis zur Bottroper Straße im Stadtteil Osterholz (Ortsteil Blockdiek). In ihrem Verlauf fährt die Buslinie 21 insgesamt 34 Haltestellen an. Drei der 34 Haltestellen befinden sich in Schwachhausen; diese drei Haltestellen („Bürgermeister-Spitta-Allee“, „Friedrich-Mißler-Straße“ und „Heinrich-Hertz-Straße“) liegen an der Grenze zum Stadtteil Vahr. Die Buslinie 21 dient damit auch nicht vorrangig der Versorgung des Stadtteils Schwachhausen.

Im Bereich zwischen der Kurfürstenallee und der August-Bebel-Allee wird die Bgm.-Spitta-Allee zudem von der Buslinie 24 befahren (siehe hierzu den als **Anlage B 5** beigefügten Buslinien-Plan der Linie 24).

### (3) Lkw-Führungsnetz

Wie sich aus der als **Anlage B 6** beigefügten Karte zur Lkw-Führung in Bremen entnehmen lässt, ist die Bürgermeister-Spitta-Allee Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes. Der Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehr in der Bgm.-Spitta-Allee beträgt 2,5 % bis 3,4 %.

### (4) Radroutennetz

Aus dem als **Anlage B 7** beigefügten Fahrrad-Stadtplan Bremen ist ersichtlich, dass die Bgm.-Spitta-Allee Teil des gesamt-bremischen Radroutennetzes ist.

### (5) Weitere Gründe für eine stadtteilübergreifende Wirkung

Aus vorstehend genannten Aspekten ergeben sich bereits eine stadtteilübergreifende Funktion der Bgm.-Spitta-Allee und damit zugleich eine stadtteilübergreifende Wirkung des streitgegenständlichen geplanten Bauvorhabens. Für diese Funktion und Wirkung können jedoch – auch unter Berücksichtigung der zitierten verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung – noch weitere Aspekte genannt werden:

- **Lage der Straße**

Die Bgm.-Spitta-Allee befindet sich im Stadtteil Schwachhausen, Ortsteil Radio Bremen, und verbindet – insbesondere indem sie eine geradlinige Verbindung zwischen den Verkehrsknotenpunkten „Bgm.-Spitta-Allee/ Schwachhauser Heerstraße/ Horner Heerstraße/ Marcusallee“ (nördlich) und „Bgm.-Spitta-Allee/ Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee/ In der Vahr“ (südlich) schafft – die Stadtteile Horn-Lehe (Ortsteil Horn), Schwachhausen und Vahr.

Bereits aus dieser Lage der Bgm.-Spitta-Allee (siehe hierzu auch II.1) ist ersichtlich, dass diese Straße als Durchgangs- bzw. Verbindungsstraße genutzt wird und damit eine hohe Verbindungsfunktion für die Stadtteile Schwachhausen, Horn und Vahr erfüllt und folglich stadtteilübergreifende Wirkung hat.

- **straßenrechtliche Einordnung**

Die Funktion als Durchgangs- bzw. Verbindungsstraße wird auch durch die Einstufung dieser Straße in die Straßenkategorie HS III widergespiegelt, wonach die Bgm.-Spitta-Allee keine „*nahräumige*“, sondern eine „*regionale*“ angebaute Hauptverkehrsstraße ist.

- **Verkehrsaufkommen/ tatsächliche Verkehrsverhältnisse**

Die Verbindungsfunktion lässt sich zudem den aktuellen Verkehrszählungen entnehmen, anhand derer der auf der Bgm.-Spitta-Allee verlaufende *Durchgangsverkehr* klar erkennbar ist. So ergibt ein Vergleich der DTV-Werte der an die Bgm.-Spitta-Allee angrenzenden Straßen mit den DTV-Werten des gesamten auf der Bgm.-Spitta-Allee verlaufenden Verkehrs und den detaillierten Angaben zu den Verkehrsmengen an den einzelnen Knotenpunkten (siehe hierzu die **Anlagen B 8a - c**), dass der große Teil der Fahrzeuge die Bgm.-Spitta-Allee als Durchgangsstraße nutzen. Denn nur ein kleiner Teil des gesamten Verkehrs, der auf der Bgm.-Spitta-Allee verläuft, biegt aus der Bgm.-Spitta-Allee in die angrenzenden Straßen des Stadtteils Schwachhausen ab oder fährt aus diesen Straßen auf die Bgm.-Spitta-Allee.

Die Verbindungsfunktion der Bgm.-Spitta-Allee (und ihre Bedeutung als Durchgangsstraße) ergibt sich weiter auch aus der tatsächlichen Wahrnehmung der Straße durch die Bevölkerung und Verkehrsnutzer und wurde zudem von Mitgliedern des Klägers und Mitgliedern der Fraktion der Grünen des Klägers sowie von den Beiräten Vahr und Horn-Lehe bestätigt; so wurde seitens des Beirats Vahr hervorgehoben, die Bgm.-Spitta-Allee sei für die Stadtteile Horn und Vahr von zentraler Bedeutung (s. hierzu den Zeitungsartikel „Schwachhauser verprellen Nachbarn“, beigefügt als

**Anlage B 13:** Artikel „Schwachhauser verprellen Nachbarn“ von Maren Brandstätter im Stadtteil-Kurier vom 08.10.2015; auch Teil der Verwaltungsakte).

Der Sprecher des Vahrer Beirates, Bernd Siegel, erklärte, dass *„keineswegs nur ein Stadtteilbezug vorliegt“*, denn eine infolge des schlechten Zustands der Bgm.-Spitta-Allee mögliche Sperrung hätte *„erhebliche negative Auswirkungen auch für die Bevölkerung in anderen Stadtteilen“* und damit stadtteilübergreifende Auswirkungen (siehe hierzu den als **Anlage B 13** beigefügten Zeitungsartikel „Schwachhauser verprellen Nachbarn“).

- **Ausbauzustand**

Aufgrund der beschriebenen Funktion der Straße ist zudem keine alleinige Erneuerung der Binder- und Deckschicht der Straße, sondern eine grundhafte Erneuerung bzw. Sanierung der Straße sowie der Straßentwässerung geplant, da die Straße in ihrem aktuellen Erscheinungsbild in den 50er Jahren gebaut wurde und hinsichtlich ihres Ausbauzustandes und der Beschaffenheit des Straßenergrundes nicht mehr den aktuellen Verkehrsverhältnissen und der Bedeutung und Funktion der Straße entspricht.

Aufgrund der Funktion und verkehrlichen Bedeutung der Bgm.-Spitta-Allee als Durchgangs- bzw. Verbindungsstraße besteht zudem während der Bauphase, die nach bisheriger Planung in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt wird, das Erfordernis einer durchgängigen einspurigen Verkehrsführung im streitgegenständlichen Abschnitt (anstelle einer vollständigen Sperrung von Teilen der Straße; dieses Erfordernis wurde durch das Ingenieurbüro HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH festgestellt, siehe hierzu II.2).

Durch die geplante Baumaßnahme wird weiter vermieden, dass in kurzen Zeitabständen immer wiederkehrender Ausbesserungsbedarf entsteht, mit dem Verkehrsbehinderungen einhergehen würden, die nicht nur die Stadtteilbewohner, sondern insbesondere auch die Verkehrsteilnehmer trafen, die die Straße als Verbindungs- und Durchgangsstraße nutzen. Denn durch die geplante Baumaßnahme erfolgt

- o eine verkehrsbedarfsgerechte Anpassung, bei der nicht nur die Verkehrsbedürfnisse der Stadtteilbewohner, sondern auch die Verkehrsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer, die die Bgm.-Spitta-Allee als Verbindungs-/Durchgangsstraße nutzen, berücksichtigt werden,
- o eine nachhaltige Sicherung der Verkehrssicherungspflicht, wodurch gleichzeitig vermieden wird, dass in kurzen Zeitabständen stets neue Bauarbeiten zur „flickenhaften“ Ausbesserung der Straße mit den damit einhergehenden Verkehrsbehinderungen erforderlich werden, und
- o eine Verbesserung der Entwässerungssituation, wodurch ebenfalls ein in kürzeren Zeitabständen immer wiederkehrender Ausbesserungsbedarf mit damit einhergehenden Verkehrsbehinderungen vermieden wird.

Die vorstehend unter (1) - (5) genannten Aspekte verdeutlichen die Funktion der von der geplanten Sanierung – insbesondere dem Rückbau – betroffenen Bgm.-Spitta-Allee v.a. als Durchgangs- und Verbindungsstraße (d.h. einer Straße, die nicht nur stadtteilbezogenen Verkehr, sondern insbesondere solchen Verkehr aufnimmt, der von „außerhalb des Stadtteils“ kommt, durch den Stadtteil hindurch verläuft und ein Ziel wiederum „außerhalb des Stadtteils“ ansteuert, s.o.) und damit zugleich die stadtteilübergreifende Bedeutung der Bgm.-Spitta-Allee.

Aufgrund dieser Funktion als Durchgangs- und Verbindungsstraße und als verkehrliches Rückgrat für die angrenzenden Stadtteile sind die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme nicht auf das Beiratsgebiet beschränkt bzw. nicht überwiegend nur innerhalb des klägerischen Zuständigkeitsgebietes zu erwarten. Denn insbesondere erhebliche straßenbauliche Maßnahmen (wie der streitgegenständliche geplante Rückbau von

zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur), die in einer Straße mit stadtteilübergreifender Funktion und Verkehrsbedeutung erfolgen, haben nicht nur verkehrliche Auswirkungen auf den Stadtteil, in dem die Straße liegt, sondern vor allem auch auf die Stadtteile und Verkehrsteilnehmer, für die die betreffende Straße ebenfalls – gerade aufgrund ihrer stadtteilübergreifenden Verbindungsfunktion – eine verkehrliche Bedeutung hat.

Damit ist der streitgegenständliche Rückbau keine „stadtteilbezogene“ Maßnahme i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG, sondern eine stadtteilübergreifende Maßnahme, so dass dem Kläger insoweit kein Entscheidungsrecht zusteht.

c) **Überdies: Kein Entscheidungsrecht aus § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG**

Auch aus § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG ergibt sich kein Entscheidungsrecht des Klägers für das streitgegenständliche straßenbautechnische Rückbauvorhaben.

§ 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG sieht ein Entscheidungsrecht der Beiräte für die dort genannten *baulichen* Vorhaben vor: Danach entscheidet der Beirat über „*Ausbau, Umbau, wesentliche Um- und Zwischennutzung und Benennung von öffentlichen Wegen, Plätzen, Grün- und Parkanlagen, soweit diese stadtteilbezogen sind*“.

Damit ist in § 10 Abs. 1 BeirOG auch ein Entscheidungsrecht für bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgesehen – dies ist jedoch beschränkt auf die in Nr. 7 genannten Bereiche des öffentlichen Raumes. Straßen sind in der Aufzählung der betroffenen Bereiche nicht enthalten und auch nicht vom Begriff der „Wege“ umfasst. Denn ausdrücklich erwähnt werden „Straßen“ in § 10 Abs. 1 Nr. 8 BeirOG, wonach der Beirat „über die Benennung von Straßen“ entscheidet. Aufgrund des Umstands, dass der Ortsgesetzgeber mit „Wegen“ in Nr. 7 und „Straßen“ in Nr. 8 unterschiedliche Begriffe verwendet, kann davon ausgegangen werden, dass damit auch der Umfang und Anwendungsbereich der Befugnisse der Beiräte unterschiedlich ausfallen sollte. Anderenfalls wäre es ein Einfaches gewesen, den Begriff der „Straßen“ auch in Nr. 7 zu benennen. Da der Gesetzgeber den Bereich der „Straßen“ als Bereich des öffentlichen Raumes in § 10 Abs. 1 Nr. 8 BeirOG explizit aufgenommen hat – sich diesen Bereich des öffentlichen Raumes also vergegenwärtigt hatte, kann auch ausgeschlossen werden, dass im Falle der Nr. 7 des § 10 Abs. 1 BeirOG im Hinblick auf Straßen eine versehentliche Nicht-Benennung oder Regelungslücke besteht. Zudem hat der Ortsgesetzgeber mit Nr. 7 die darin genannten baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum ausdrücklich der Entscheidungsmacht des Beirats übertragen. Damit hat der Gesetzgeber zugleich eine ausdrückliche Regelung

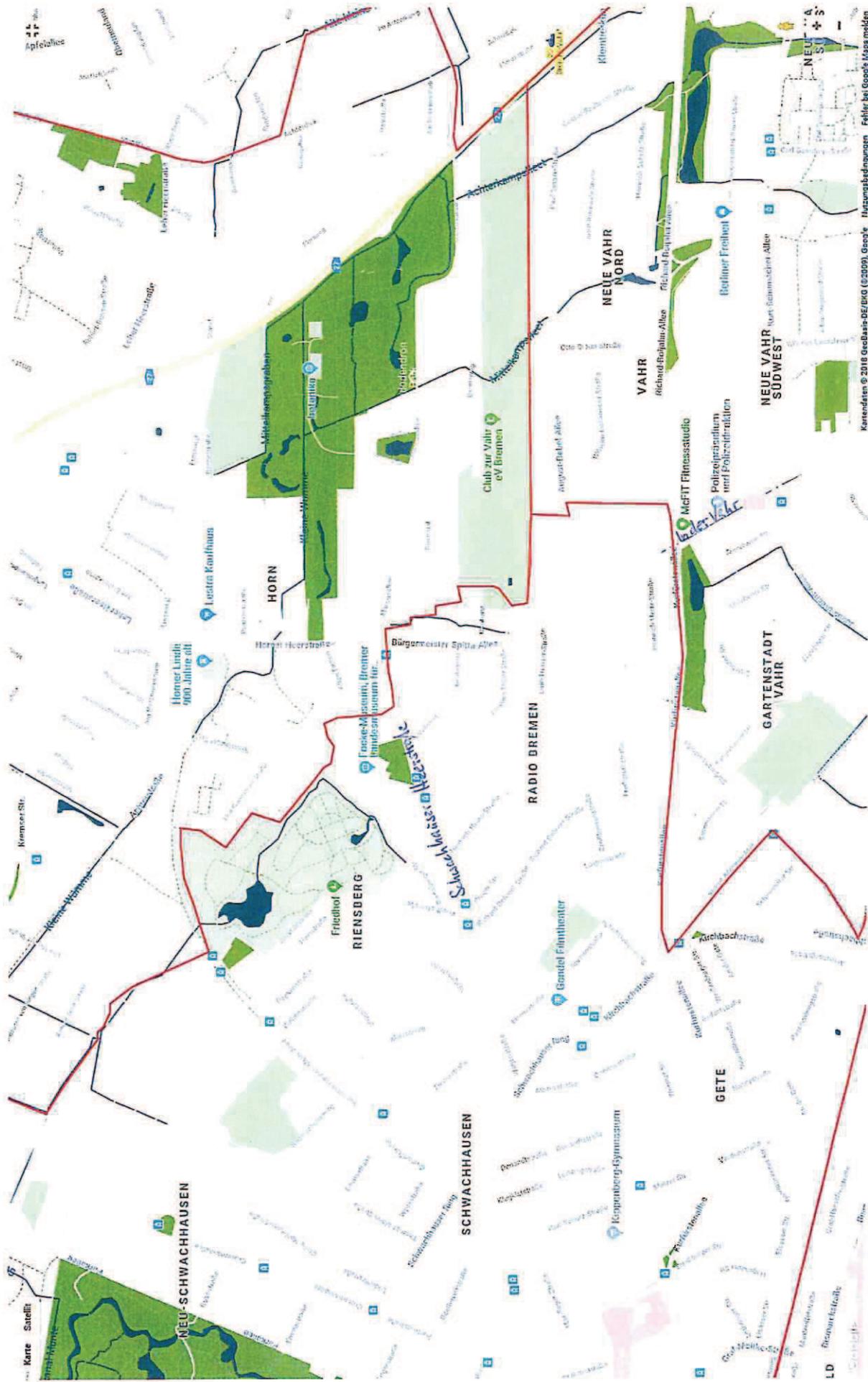
im Hinblick auf bestimmte bauliche Maßnahmen eines bestimmten Ausmaßes und räumlichen Bereiches getroffen, ohne jedoch den Bereich der Straßen und damit auch die straßenbautechnischen baulichen Vorhaben in diese Befugnisnorm aufzunehmen.

Folglich ist das in § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG vorgesehene Entscheidungsrecht für bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum auf die in Nr. 7 genannten Bereiche des öffentlichen Raumes beschränkt und umfasst nicht den Bereich der „Straßen“ – diese sind in der Aufzählung der betroffenen Bereiche nicht enthalten und auch nicht vom Begriff der „Wege“ umfasst. Daher bietet § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG keine Rechtsgrundlage für ein Entscheidungsrecht des Beirats über bauliche Maßnahmen im Straßenbereich. Aus § 10 Abs. 1 Nr. 7 BeirOG ergibt sich somit kein Entscheidungsrecht des Beirats über den streitgegenständlichen geplanten Rückbau der Bgm.-Spitta-Allee.

Damit besteht für die mit dem Hauptantrag begehrte Unterlassungsanordnung durch das Gericht keine Rechtsgrundlage. Die „Ablehnung“ des geplanten Rückbaus durch den Kläger (sein „Veto“) führt nicht dazu, dass der geplante Rückbau nicht umgesetzt werden dürfte. Denn insoweit steht dem Beirat kein Entscheidungsrecht aus § 10 Abs. 1 BeirOG zu. Auch besteht insoweit kein Einvernehmensefordernis dahingehend, dass das Einvernehmen des Beirats erforderlich wäre.

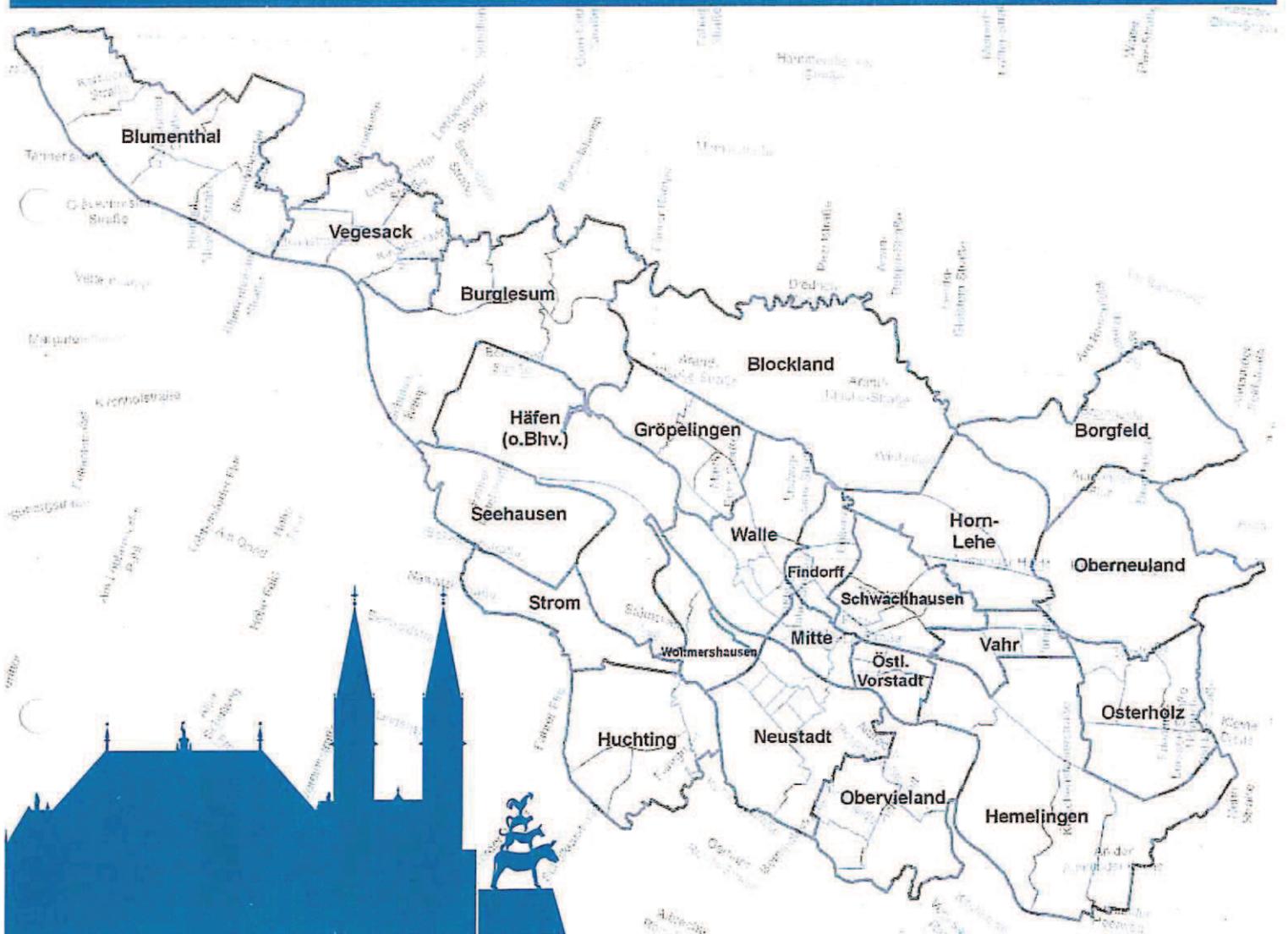
Auch der hilfsweise Feststellungsantrag ist unbegründet, da der streitgegenständliche geplante Rückbau keine stadtteilbezogene Maßnahme i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG darstellt und dem Kläger im Hinblick auf den streitgegenständlichen geplanten Rückbau damit kein Entscheidungsrecht zusteht.

Beglaubigte und einfache Abschrift anbei.





› Stand: Februar 2018 ‹



## Amtliches Straßenverzeichnis der Stadt Bremen

Straßen-Schlüssel	Straßen, Wege, Plätze (amtliche Bezeichnung)	Hausnr. ungerade		Hausnr. gerade		OT Nr.	Ortsteilname	Postleitzahl	Schule	Polizei- revier	Wahl- bezirk	Beirat	Wahl- kreis
		von	bis	von	bis								
07470	Auf dem Peterswerder	0001	0027	0000	0000	313	Peterswerder	28205	076	54	313-01	14	54
07470	Auf dem Peterswerder	0029	0031	0000	0000	313	Peterswerder	28205	115	54	313-01	14	54
07470	Auf dem Peterswerder	0033	0077	0028	0078	313	Peterswerder	28205	115	54	313-05	14	54
07490	Auf dem Pickkamp	0001	0015	0002	0030	434	Walle	28219	085	52	434-03	21	55
07510	Auf dem Polthofe	0001	0003	0000	0000	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-03	04	55
07530	Auf dem Rövekamp	0011	0013	0012	0012	112	Bahnhofsvorstadt	28195	023	51	112-02	10	54
07550	Auf dem Salzstock	0001	0009	0002	0008	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-01	04	55
07570	Auf dem Sande	0003	0019	0004	0018	445	Oslebshausen	28239	010	55	445-06	06	55
07590	Auf dem Schlekenkamp	ohne amtliche Bebauung				122	Industriehäfen	28237	000		122-01	06	55
07600	Auf dem Sonnenbrink	0001	0035	0002	0026	252	Rabflinghausen	28197	100	73	252-01	22	55
07610	Auf dem Stalhorm	0001	0011	0002	0016	515	St. Magnus	28759	116	91	515-04	04	55
07630	Auf dem Steinberg	ohne amtliche Bebauung				515	St. Magnus	28759	116	91	515-02	04	55
07640	Auf dem Wummenstück	0000	0000	0002	0006	342	Lehe	28359	060	64	342-01	08	54
07650	Auf den Bleichen	0001	0133	0004	0118	218	Huckelriede	28201	000	74	218-01	11	54
07670	Auf den Blöcken	0037	0037	0000	0000	445	Oslebshausen	28239	089	55	445-06	06	55
07670	Auf den Blöcken	0039	0081	0042	0046	445	Oslebshausen	28239	089	55	445-01	06	55
07690	Auf den Conroden	0001	0051	0002	A 0062	385	Mahndorf	28307	081	61	385-01	07	54
07710	Auf den Deepen	0001	0033	0002	0034	252	Rabflinghausen	28197	100	73	252-01	22	55
07730	Auf den Delben	0001	0027	0004	0032	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-03	04	55
07730	Auf den Delben	0033	0035	0000	0000	122	Industriehäfen	28237	045	91	122-01	06	55
07790	Auf den Häfen	0001	0109	0002	0110	113	Ostertor	28203	023	51	113-01	10	54
07810	Auf den Heuen	0000	0000	0002	0032	445	Oslebshausen	28239	010	55	445-04	06	55
07810	Auf den Heuen	0001	0051	0000	0000	445	Oslebshausen	28239	010	55	445-06	06	55
07830	Auf den Hohen Enden	0001	0005	0002	0010	241	Mittelshuchting	28259	105	71	241-02	09	54
07840	Auf den Hornstücken	0001	0089	0006	0042	341	Horn	28359	060	64	341-01	08	54
07850	Auf den Hunnen	0000	0000	0004	0088	445	Oslebshausen	28239	010	55	445-04	06	55
07850	Auf den Hunnen	0001	0077	0000	0000	445	Oslebshausen	28239	010	55	445-01	06	55
07870	Auf den Kahlken	0000	0000	0002	0018	242	Sodenmatt	28259	129	71	242-01	09	54
07870	Auf den Kahlken	0001	0011	0000	0000	242	Sodenmatt	28259	129	71	242-02	09	54
07900	Auf den Leddern	0001	0039	0000	0000	231	Habenhausen	28279	050	72	231-03	13	54
07910	Auf den Roden	0003	0009	0000	0000	384	Arbergen	28307	008	61	384-03	07	54
07910	Auf den Roden	0011	0027	0002	0024	384	Arbergen	28307	008	61	384-02	07	54
07920	Auf den Sandbreiten	0001	0003	0002	0002	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-03	04	55
07950	Auf den Wettern	0001	0053	0002	0052	444	In den Wischen	28237	051	55	444-01	06	55
07970	Auf den Würden	0011	0019	0002	0024	251	Wollmershausen	28197	100	73	251-01	22	55
07970	Auf den Würden	0025	0035	0000	0000	251	Wollmershausen	28197	100	73	251-06	22	55
07990	Auf der Ahnte	0001	0055	0002	0040	533	Lüssum-Bockhorn	28779	097	93	533-03	02	55
08010	Auf der Alten Weide	0000	0000	0018	0030	36	Obemeuland	28355	087	64	360-01	12	54
08010	Auf der Alten Weide	0019	0025	0000	0000	36	Obemeuland	28355	087	64	360-02	12	54
08030	Auf der Brake	0001	0021	0002	0020	112	Bahnhofsvorstadt	28195	023	51	112-02	10	54
08050	Auf der Dornenhöhe	ohne amtliche Bebauung				331	Gartenstadt Vahr	28329	000	65	331-01	19	54
08070	Auf der Düne	0001	0013	0000	0000	443	Ohlenhof	28239	051	55	443-02	06	55
08090	Auf der Fredewisch	0001	0031	0002	0016	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-04	04	55
08100	Auf der Geest	0007	0027	A 0002	0062	A 374	Osterholz	28307	090	62	374-01	15	54
08110	Auf der Heide	0000	0000	0008	0022	36	Obemeuland	28355	087	64	360-03	12	54
08110	Auf der Heide	0001	0039	0034	0060	36	Obemeuland	28355	087	64	360-08	12	54
08110	Auf der Heide	0055	0055	A 0000	0000	36	Obemeuland	28355	087	64	360-02	12	54
08130	Auf der Hoge	0001	0033	0002	0034	372	Ellenerbrok-Schevemoor	28325	118	62	372-05	15	54
08120	Auf der Höhe	0015	0015	0002	0010	343	Lehesterdeich	28357	000	64	343-01	08	54
08150	Auf der Hohen Heide	0025	0025	0040	0044	351	Borgfeld	28357	019	64	351-04	03	54
08170	Auf der Hohwisch	0001	0061	0002	0062	382	Hastedt	28207	003	61	382-05	07	54
08190	Auf der Horst	0001	0033	0002	0034	372	Ellenerbrok-Schevemoor	28325	118	62	372-05	15	54
08210	Auf der Kühlen	0001	0033	0002	0034	311	Steintor	28203	110	54	311-04	14	54
08230	Auf der Lämmerweide	0001	0007	0004	0004	436	Hohweg	28219	000	52	436-01	21	55
08235	Auf der Linthe	0003	0009	0006	0008	436	Hohweg	28219	099	52	436-01	21	55
08250	Auf der Lucht	0001	0027	0002	0058	441	Lindenhof	28237	069	55	441-03	06	55
08270	Auf der Muggenburg	0003	0015	0004	0030	437	Überseestadt	28217	085	52	437-01	21	55
08290	Auf der Reithbrake	0001	0001	A 0000	0000	122	Industriehäfen	28237	000	91	122-01	06	55
08310	Auf der Schevemoorer Heide	0001	0005	A 0002	0036	373	Tenever	28325	011	62	373-01	15	54
08310	Auf der Schevemoorer Heide	0011	0055	0000	0000	373	Tenever	28325	011	62	373-02	15	54
08330	Auf der Wachsbleiche	0021	0027	0002	0064	342	Lehe	28359	060	64	342-05	08	54
08350	Augsburger Straße	0000	0000	0006	0052	421	Regensburger Straße	28215	012	52	421-01	05	55
08350	Augsburger Straße	0000	0000	0110	0134	421	Regensburger Straße	28215	012	52	421-01	05	55
08350	Augsburger Straße	0003	0079	0000	0000	421	Regensburger Straße	28215	012	52	421-04	05	55
08350	Augsburger Straße	0087	0175	0056	0108	421	Regensburger Straße	28215	012	52	421-02	05	55
08370	August-Bebel-Allee	0000	0000	0280	0300	332	Neue Vahr Nord	28329	094	65	332-01	19	54
08370	August-Bebel-Allee	0001	0005	C 0004	0010	B 325	Radio Bremen	28329	039	65	325-01	16	54
08370	August-Bebel-Allee	0007	A 0043	0012	0276	332	Neue Vahr Nord	28329	094	65	332-04	19	54
08370	August-Bebel-Allee	0045	0051	0000	0000	332	Neue Vahr Nord	28329	094	65	332-03	19	54
08380	August-Dreeke-Straße	0001	0003	0002	0014	445	Oslebshausen	28239	010	55	445-04	06	55
08385	August-Dubbers-Straße	0001	0001	0000	0000	217	Neuenland	28199	088	74	217-01	11	54
08387	Auguste-Bosse-Straße	ohne amtliche Bebauung				383	Hemelingen	28309	043	61	383-05	07	54
08390	Auguste-Kirchhoff-Straße	0001	0011	0002	0012	A 321	Neu-Schwachhausen	28213	015	63	321-02	16	54
08400	August-Hagedorn-Allee	0000	0000	0002	0076	232	Arsten	28279	112	72	232-01	13	54
08400	August-Hagedorn-Allee	0001	0075	0000	0000	232	Arsten	28279	112	72	232-04	13	54
08410	August-Hinrichs-Straße	0001	0003	0002	0014	215	Gartenstadt Süd	28201	065	74	215-02	11	54
08415	August-Horch-Straße	0003	0007	0004	0004	122	Industriehäfen	28237	045	91	122-01	06	55
08430	Auguststraße	0001	0073	0008	0094	435	Osterfeuerberg	28219	099	52	435-03	21	55
08450	Aumunder Feldstraße	0000	0000	0002	0022	521	Vege sack	28757	013	92	521-01	20	55
08450	Aumunder Feldstraße	0005	0035	0000	0000	521	Vege sack	28757	013	92	521-02	20	55
08450	Aumunder Feldstraße	0041	0061	0036	0084	524	Aumund-Hammersbeck	28757	013	92	524-04	20	55
08450	Aumunder Feldstraße	0065	0067	0000	0000	524	Aumund-Hammersbeck	28757	013	92	524-03	20	55
08470	Aumunder Flur	0001	0023	0004	0030	521	Vege sack	28757	013	92	521-01	20	55
08490	Aumunder Heenweg	0000	0000	0080	0090	521	Vege sack	28757	013	92	521-04	20	55

Straßen-Schlüssel	Straßen, Wege, Plätze (amtliche Bezeichnung)	Hausnr. ungerade		Hausnr. gerade		OT Nr.	Ortssteilname	Postleitzahl	Schule	Polizei revier	Wahl- bezirk	Beirat	Wahl- kreis	
		von	bis	von	bis									
15150	Bunnsackerweg	0005	0047	0002	0028	231	Habenhausen	28279	050	72	231-06	13	54	
15150	Bunnsackerweg	0065	0065	0046	0072	231	Habenhausen	28279	050	72	231-01	13	54	
15190	Buntentorsdeich	0001	0021	0010	0010	218	Huckelriede	28201	024	74	218-01	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0000	0000	0588	0594	218	Huckelriede	28201	024	74	218-01	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0001	0019	0000	0000	214	Südevorstadt	28201	024	74	214-01	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0021	0045	0010	0268	216	Buntentor	28201	024	74	216-01	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0047	0075	0000	0000	216	Buntentor	28201	024	74	216-04	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0079	0111	0000	0000	216	Buntentor	28201	024	74	216-03	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0113	0119	0000	0000	216	Buntentor	28201	024	74	216-01	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0121	0215	0000	0000	216	Buntentor	28201	024	74	216-02	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0217	0297	0000	0000	218	Huckelriede	28201	024	74	218-03	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0301	0371	0270	0578	218	Huckelriede	28201	024	74	218-05	11	54	
15210	Buntentorsteinweg	0373	0545	0000	0000	218	Huckelriede	28201	024	74	218-04	11	54	
15230	Burchard-Eden-Straße	0001	0007	0002	0022	321	Neu-Schwachhausen	28213	015	63	321-04	16	54	
15250	Burchardstraße	0001	0045	0002	0052	433	Westend	28217	099	52	433-02	21	55	
15270	Burgdammer Kirchweg	0001	0043	0002	0048	513	Burgdamm	28717	025	91	513-07	04	55	
15280	Burgdammer Mühlenberg	0001	0029	0002	0026	513	Burgdamm	28717	025	91	513-07	04	55	
15290	Burgdammer Postweg	0000	0000	0002	0026	A 513	Burgdamm	28717	025	91	513-04	04	55	
15290	Burgdammer Postweg	0003	0023	0000	0000	513	Burgdamm	28717	025	91	513-07	04	55	
15290	Burgdammer Postweg	0025	0049	0028	0058	513	Burgdamm	28717	025	91	513-05	04	55	
15310	Burgdammer Ring	0001	0031	0002	0030	513	Burgdamm	28717	025	91	513-05	04	55	
15310	Burgdammer Ring	0033	0059	0030	A 0064	513	Burgdamm	28717	025	91	513-07	04	55	
15330	Burgdammer Straße	0001	0037	A 0004	0038	513	Burgdamm	28717	025	91	513-04	04	55	
15330	Burgdammer Straße	0037	B 0065	0042	0068	513	Burgdamm	28717	025	91	513-07	04	55	
15350	Burger Dorfstraße	0001	0011	0002	0014	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-04	04	55	
15370	Burger Heerstraße	0003	0053	0020	0050	511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-04	04	55	
14660	Bürgermeister-Dehmkamp-Straße	0000	0000	0018	0026	532	Rönnebeck	28777	053	93	532-02	02	55	
14660	Bürgermeister-Dehmkamp-Straße	0001	0021	0004	0016	A 531	Blumenthal	28777	053	93	531-04	02	55	
14665	Bürgermeister-Dehmkamp-Weg	ohne amtliche Bebauung					532	Rönnebeck	28777	053	93	532-03	02	55
14670	Bürgermeister-Deichmann-Straße	0005	0079	0002	0046	431	Utbremen	28217	082	52	431-02	21	55	
14680	Bürgermeister-Ehlers-Platz	ohne amtliche Bebauung					441	Lindenhof	28237	069	55	441-04	06	55
14690	Bürgermeister-Hildebrand-Straße	0000	0000	0002	0010	431	Utbremen	28217	082	52	431-02	21	55	
14695	Bürgermeisterin-Mevissen-Weg	0001	0001	0000	0000	111	Altstadt	28195	023	51	111-02	10	54	
14700	Bürgermeister-Kaisen-Allee	0000	0000	0032	0034	351	Borgfeld	28357	019	64	351-07	03	54	
14700	Bürgermeister-Kaisen-Allee	0021	0171	0134	0170	351	Borgfeld	28357	019	64	351-06	03	54	
14710	Bürgermeister-Kürten-Straße	0007	0039	0002	0040	531	Blumenthal	28779	040	93	531-01	02	55	
14730	Bürgermeister-Mohr-Weg	0001	0021	0002	0036	233	Kattenturm	28277	007	72	233-04	13	54	
14730	Bürgermeister-Mohr-Weg	0023	0041	0038	0060	233	Kattenturm	28277	007	72	233-05	13	54	
14740	Bürgermeister-Noltenius-Straße	0003	0009	0002	0014	124	Neustädter Hafen	28197	101	73	124-01	22	55	
14750	Bürgermeister-Reuter-Straße	0001	0025	0002	0036	335	Neue Vahr Südost	28327	127	65	335-02	19	54	
14770	Bürgermeister-Schoene-Straße	0001	0019	0004	0046	324	Riensberg	28213	015	63	324-02	16	54	
14780	Bürgermeister-Smidt-Brücke	ohne amtliche Bebauung					111	Altstadt	28195	000	51	111-02	10	54
14780	Bürgermeister-Smidt-Brücke	ohne amtliche Bebauung					211	Alte Neustadt	28199	000	74	211-02	11	54
14790	Bürgermeister-Smidt-Straße	0003	0035	0016	0036	112	Bahnhofsvorstadt	28195	023	51	112-02	10	54	
14790	Bürgermeister-Smidt-Straße	0041	0069	0038	0082	112	Bahnhofsvorstadt	28195	023	51	112-03	10	54	
14790	Bürgermeister-Smidt-Straße	0095	0095	0000	0000	111	Altstadt	28195	023	51	111-01	10	54	
14790	Bürgermeister-Smidt-Straße	0099	0123	0088	0132	111	Altstadt	28195	023	51	111-02	10	54	
14800	Bürgermeister-Spitta-Allee	0000	0000	0002	0032	325	Radio Bremen	28329	039	65	325-01	16	54	
14800	Bürgermeister-Spitta-Allee	0000	0000	0034	0034	341	Horn	28329	039	65	341-03	08	54	
14800	Bürgermeister-Spitta-Allee	0000	0000	0036	0062	E 325	Radio Bremen	28329	039	65	325-01	16	54	
14800	Bürgermeister-Spitta-Allee	0001	0031	A 0000	0000	325	Radio Bremen	28329	039	63	325-01	16	54	
14800	Bürgermeister-Spitta-Allee	0033	0049	0000	0000	325	Radio Bremen	28329	039	63	325-02	16	54	
14803	Bürgermeister-Witgenstein-Straße	0001	0001	0002	0008	521	Vegesack	28757	014	92	521-03	20	55	
14810	Bürgerpark-Eisen Stiftung	0001	0001	0000	0000	322	Bürgerpark	28209	029	63	322-01	16	54	
14830	Bürgerpark-Kaffeehaus	0001	0001	0000	0000	322	Bürgerpark	28209	029	63	322-01	16	54	
14930	Bürgerpark-Meierei	0001	0001	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28209	029	63	321-01	16	54	
14950	Bürgerpark-Meierei Villa	0001	0001	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28209	029	63	321-01	16	54	
14850	Bürgerpark-Parkhotel	0001	0003	0000	0000	322	Bürgerpark	28209	029	63	322-01	16	54	
14890	Bürgerpark-Schießhaus	0001	0001	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28209	029	63	321-01	16	54	
14870	Bürgerpark-Schweizerhaus	0001	0001	0000	0000	322	Bürgerpark	28209	029	63	322-01	16	54	
14910	Bürgerpark-Waldschlößchen	0001	0001	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28209	029	63	321-01	16	54	
14970	Bürgerpark-Wäfenhaus	0001	0001	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28209	029	63	321-01	16	54	
14990	Bürgerpark-Wildhaus	0001	0001	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28209	029	63	321-01	16	54	
15010	Bürgerstraße	0001	0011	0008	0010	111	Altstadt	28195	023	51	111-02	10	54	
15030	Bürgerweide	ohne amtliche Bebauung					422	Findorff-Bürgerweide	28209	002		422-02	05	55
15040	Bürgerwohlsweg	0001	0143	0002	0142	423	Weidedamm	28215	021	52	423-01	05	55	
15390	Burgwall	0000	0000	0002	0010	531	Blumenthal	28779	040	93	531-02	02	55	
15410	Burgweg	0003	0007	0002	0006	531	Blumenthal	28779	040	93	531-02	02	55	
15430	Burhaver Straße	0001	0029	0002	0024	251	Wollmershausen	28197	101	73	251-06	22	55	
15450	Buschdeel	0001	0017	0008	0018	532	Rönnebeck	28777	053	93	532-03	02	55	
15452	Buschhöhe	0000	0000	0002	0010	343	Lehsterdeich	28357	096	64	343-01	08	54	
15470	Buschkamp	0001	0009	0002	0008	343	Lehsterdeich	28357	096	64	343-04	08	54	
15490	Buschmannsweg	ohne amtliche Bebauung					511	Burg-Grambke	28719	045	91	511-04	04	55
15530	Busestraße	0000	0000	0002	0038	321	Neu-Schwachhausen	28213	015	63	321-01	16	54	
15530	Busestraße	0003	0055	0000	0000	321	Neu-Schwachhausen	28213	015	63	321-04	16	54	
15530	Busestraße	0057	A 0099	0042	0098	321	Neu-Schwachhausen	28213	015	63	321-02	16	54	
15550	Bussardweg	0001	0011	0002	0008	436	Hohweg	28219	000	52	436-01	21	55	
15570	Butendieker Landstraße	0000	0000	0002	0008	351	Borgfeld	28357	019	64	351-01	03	54	
15570	Butendieker Landstraße	0015	0061	0000	0000	351	Borgfeld	28357	019	64	351-04	03	54	
15590	Butenlake	0001	0005	0002	0020	372	Ellenerbrok-Scheyemoor	28325	035	62	372-06	15	54	
15610	Butjädinger Straße	0000	0000	0030	0070	251	Wollmershausen	28197	101	73	251-08	22	55	
15610	Butjädinger Straße	0001	0009	0000	0000	251	Wollmershausen	28197	100	73	251-06	22	55	
15610	Butjädinger Straße	0021	0037	0010	0020	251	Wollmershausen	28197	101	73	251-06	22	55	
15610	Butjädinger Straße	0039	0063	0000	0000	251	Wollmershausen	28197	101	73	251-07	22	55	

Straßen- Schlüssel	Straßen, Wege, Plätze (amtliche Bezeichnung)	Hausnr. ungerade		Hausnr. gerade		OT Nr.	Ortsteilname	Postleitzahl	Schule	Polizei- revier	Wahl- bezirk	Beirat	Wahl- kreis
		von	bis	von	bis								
34710	Holtebütteler Straße	0001	0019 A	0002	0020	371	Ellener Feld	28327	118	62	371-02	15	54
34730	Hollenaauer Straße	0001	0037	0004	0024	435	Osterfeuerberg	28219	099	52	435-03	21	55
34770	Holthorster Weg	0000	0000	0002	0018	515	St. Magnus	28717	116	91	515-01	04	55
34770	Holthorster Weg	0001	0015	0000	0000	514	Lesum	28717	116	91	514-05	04	55
34790	Holtorfer Weg	0001	0019	0000	0000	234	Kattenesch	28277	007	72	234-03	13	54
34810	Holtruper Straße	0001	0019	0002	0016	372	Ellenerbrok-Schevemoor	28325	035	62	372-02	15	54
34830	Hollumer Straße	0001	0015 A	0000	0000	385	Mahndorf	28307	081	61	385-04	07	54
34830	Hollumer Straße	0017	0019	0002	0026	385	Mahndorf	28307	081	61	385-02	07	54
34850	Holunderstraße	0000	0000	0006	0120	382	Hastedt	28207	003	61	382-02	07	54
34850	Holunderstraße	0001	0109	0000	0000	382	Hastedt	28207	003	61	382-03	07	54
34890	Holzdammm	0007	0095 B	0002	0096	231	Habenhausen	28279	050	72	231-04	13	54
34890	Holzdammm	0099	0153	0104	0174	231	Habenhausen	28279	050	72	231-05	13	54
34910	Holzgräfenweg	0001	0041	0002	0002	523	Schönebeck	28757	111	92	523-03	20	55
34950	Holzmarkenweg	0001	0043	0002	0008	523	Schönebeck	28757	111	92	523-03	20	55
34970	Holzmindener Straße	0000	0000	0002	0064	421	Regensburger Straße	28215	012	52	421-01	05	55
34970	Holzmindener Straße	0001	0063	0000	0000	421	Regensburger Straße	28215	012	52	421-02	05	55
34980	Holzweide	0001	0005	0002	0006	385	Mahndorf	28307	081	61	385-01	07	54
34990	Homfelder Straße	0001	0029	0002	0054	372	Ellenerbrok-Schevemoor	28325	035	62	372-07	15	54
35020	Honiggrasweg	0001	0005	0002	0006	251	Woltmershausen	28197	000	73	251-03	22	55
35010	Hoopsweg		ohne amtliche Bebauung			252	Rablinghausen	28197	100	73	252-01	22	55
35030	Hootjeweg	0000	0000	0002	0004	531	Blumenthal	28779	040	93	531-04	02	55
35030	Hootjeweg	0001	0003	0000	0000	531	Blumenthal	28779	040	93	531-03	02	55
34010	Höpkenweg	0001	0013	0002	0018	36	Oberneuland	28355	087	64	360-01	12	54
35050	Hoppenbank	0003	0007	0002	0016	113	Ostertor	28203	023	51	113-05	10	54
34030	Hören	0000	0000	0002	0022	232	Arsten	28279	009	72	232-02	13	54
35090	Homer Heerstraße	0007	0015 E	0002	0022 A	341	Horn	28359	060	64	341-03	08	54
35090	Homer Heerstraße	0017	0039	0024	0030	341	Horn	28359	060	64	341-01	08	54
35110	Homer Straße	0001	0059	0002	0052	311	Steintor	28203	076	54	311-05	14	54
35110	Homer Straße	0063	0097	0000	0000	312	Fesenfeld	28203	076	54	312-03	14	54
35110	Homer Straße	0101	0129	0060	0110	312	Fesenfeld	28203	076	54	312-04	14	54
35120	Hornstückenweg	0003	0025	0002	0026	321	Neu-Schwachhausen	28213	000	63	321-01	16	54
34050	Hömumer Weg	0003	0009	0010	0010	241	Mittelschuchting	28259	105	71	241-03	09	54
35130	Horstedter Weg	0001	0051	0002	0048	231	Habenhausen	28279	050	72	231-01	13	54
35170	Horstmannstraße	0001	0011	0002	0010	524	Aumund-Hammersbeck	28755	052	92	524-05	20	55
35190	Hortensienweg	0001	0039	0002	0038	424	In den Hufen	28219	000	52	424-01	05	55
35210	Hospitalstraße	0001	0019	0000	0000	535	Rekum	28777	036	93	535-01	02	55
35230	Hostenbacher Straße	0001	0031	0002	0046	381	Sebaldsbrück	28309	118	62	381-02	07	54
35240	Hoveweg		ohne amtliche Bebauung			241	Mittelschuchting	28259	000	71	241-02	09	54
35243	Hoveweg (Werderland)		ohne amtliche Bebauung			512	Werderland	28719	000	91	512-01	04	55
34110	Höxterstraße	0001	0025	0002	0032	234	Kattenesch	28277	007	72	234-01	13	54
35250	Hoyaer Straße	0001	0013	0002	0006	313	Peterswerder	28205	076	54	313-01	14	54
35260	Hoyerweg	0001	0015	0002	0010	36	Oberneuland	28355	087	64	360-02	12	54
35270	Hubertushöhe	0001	0037	0002	0040	218	Huckelriede	28201	063	74	218-01	11	54
35275	Huchtinger Dorfplatz		ohne amtliche Bebauung			243	Kirchschuchting	28259	000	71	243-01	09	54
35290	Huchtinger Heerstraße	0000	0000	0080	0108	241	Mittelschuchting	28259	105	71	241-04	09	54
35290	Huchtinger Heerstraße	0000	0000	0114	0130	241	Mittelschuchting	28259	105	71	241-05	09	54
35290	Huchtinger Heerstraße	0001	0055	0004	0062	241	Mittelschuchting	28259	105	71	241-03	09	54
35290	Huchtinger Heerstraße	0057	0077	0000	0000	241	Mittelschuchting	28259	105	71	241-02	09	54
35290	Huchtinger Heerstraße	0115	0197	0140	0200	241	Mittelschuchting	28259	105	71	241-01	09	54
35310	Huchtinger Straße	0001	0055	0002	0054	251	Woltmershausen	28197	101	73	251-02	22	55
35330	Huchtinger Weg	0001	0039	0002	0028	217	Neuenland	28199	000	74	217-01	11	54
35350	Huckelriede	0000	0000	0004	0004	218	Huckelriede	28201	024	74	218-01	11	54
35350	Huckelriede	0001	0033	0000	0000	218	Huckelriede	28201	063	74	218-01	11	54
35350	Huckelriede	0037	0037	0000	0000	233	Kattenturm	28201	063	72	233-05	13	54
35390	Huckelrieder Weg	0001	0085	0002	0086	218	Huckelriede	28201	000	74	218-01	11	54
35410	Hudemühler Straße	0001	0161	0002	0084	331	Gartensstadt Vahr	28329	016	65	331-04	19	54
35430	Huder Straße	0000	0000	0002	0062	251	Woltmershausen	28197	101	73	251-05	22	55
35430	Huder Straße	0001	0057	0000	0000	251	Woltmershausen	28197	101	73	251-04	22	55
35590	Hufeisenweg	0001	0039	0002	0038	436	Hohweg	28219	000	52	436-01	21	55
35450	Hügelstraße	0000	0000	0004	0020	384	Arbergen	28307	008	61	384-02	07	54
35450	Hügelstraße	0000	0000	0022	0026	385	Mahndorf	28307	008	61	385-03	07	54
35450	Hügelstraße	0001	0031	0000	0000	384	Arbergen	28307	008	61	384-03	07	54
35600	Hugo-Schauinsland-Platz	0001	0001	0000	0000	112	Bahnhofsvorstadt	28195	023	51	112-02	10	54
35470	Hülsenstraße	0003	0047	0002	0026	314	Hulsberg	28205	115	54	314-03	14	54
35610	Humannstraße	0000	0000	0002	0040	443	Ohlenhof	28239	042	55	443-02	06	55
35610	Humannstraße	0001	0073	0042	0070	443	Ohlenhof	28239	042	55	443-01	06	55
35630	Humboldtstraße	0000	0000	0004	0042	312	Fesenfeld	28203	110	54	312-01	14	54
35630	Humboldtstraße	0000	0000	0044	0062	312	Fesenfeld	28203	110	54	312-04	14	54
35630	Humboldtstraße	0000	0000	0064	0094	312	Fesenfeld	28203	076	54	312-04	14	54
35630	Humboldtstraße	0000	0000	0112	0200	312	Fesenfeld	28203	076	54	312-03	14	54
35630	Humboldtstraße	0003	0071	0000	0000	311	Steintor	28203	110	54	311-01	14	54
35630	Humboldtstraße	0075	0141	0000	0000	311	Steintor	28203	076	54	311-05	14	54
35630	Humboldtstraße	0145	0191	0000	0000	311	Steintor	28203	076	54	311-02	14	54
35490	Hümmelingweg	0000	0000	0002	0024	383	Hermelingen	28309	020	61	383-02	07	54
35490	Hümmelingweg	0001	0023	0000	0000	383	Hermelingen	28309	020	61	383-03	07	54
35643	Hundsrosenweg	0001	0019	0002	0026	444	In den Wischen	28237	000	55	444-01	06	55
35510	Hünefeldstraße	0001	0015	0000	0000	217	Neuenland	28199	065	74	217-01	11	54
35520	Hünekestraße	0001	0015	0002	0020	252	Rablinghausen	28197	100	73	252-01	22	55
35530	Hünertshagen	0001	0041	0002	0052	524	Aumund-Hammersbeck	28755	018	92	524-02	20	55
35645	Hunteweg	0001	0007	0002	0008	252	Rablinghausen	28197	000	73	252-01	22	55
35650	Huntorpsstraße	0000	0000	0002	0066	244	Grolland	28259	048	71	244-01	09	54
35670	Hurrelberg	0005	0005	0000	0000	111	Altstadt	28195	023	51	111-02	10	54
35690	Husheerweg	0000	0000	0006	0006	436	Hohweg	28219	000	52	436-01	21	55
35710	Husumer Straße	0001	0039	0002	0040	435	Osterfeuerberg	28219	099	52	435-03	21	55