

Ortsamt Hemelingen

-Amtsleitung-

Ortsamt Hemelingen • Godehardstraße 19 • 28309 Bremen

Senatskanzlei



Auskunft erteilt

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Bremen, 12.08.2016

## Beschluss des Beirates Hemelingen vom 11.08.2016 - Tempo 30 in der Hannoverschen Straße

Sehr geehrte Kollegen,  
folgenden Beschluss hat der Beirat Hemelingen in seiner Sitzung am 11.08.2016 einstimmig gefasst:

**Der Beirat Hemelingen fordert die sofortige Anordnung von Tempo 30 in der Hannoverschen Straße auf der gesamten Länge. Falls dem nicht nachgekommen wird, beantragt der Beirat Rechtsberatung zu diesem Thema durch das Justizressort.**

Begründung:

Der Beirat und das Ortsamt haben sich bereits mehrfach an das ASV zu diesem Thema gewendet, die Ablehnungsgründe sind nicht nachvollziehbar. Zuletzt hat Ortsamtsleiter Höft am 22. Februar an das ASV, [Redacted], ausführlich begründet Argumente vorgetragen. Bisher ohne Rückmeldung. Gemäß gültiger Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter ist bei Tempo 30-Bereichen Einvernehmen zu erzielen. Ein Ablehnung ist ohne ausreichende Begründung mit Tatsachen, die einer Tempo 30 Zone entgegenstehen würden (wie z.B. stadtteilübergreifende Belange wie BSAG Linien etc.) nicht möglich. Im Übrigen verweisen wir auf das Schreiben von [Redacted] zu dem Thema.

Wir bitten um Beachtung und Weiterleitung des Anliegens an das Justizressort zur rechtlichen Einschätzung der Forderung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted]  
Ortsamtsleiter

Der Senator für Justiz und Verfassung  
Richtweg 16 - 22 · 28195 Bremen

Ortsamt Hemelingen  
[REDACTED]

über die Senatskanzlei  
[REDACTED]

nur per E-Mail

Auskunft erteilt  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Ihr Zeichen

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
100/1033/008/002-7  
Bremen, 17.03.2017

**Beschluss des Beirates Hemelingen vom 11. August 2016 - Tempo 30 in der Hannoverschen Straße  
Ihr Schreiben vom 12. August 2016**

Sehr geehrter [REDACTED]

aufgrund eines Missverständnisses ist mir Ihr o.g. Schreiben leider erst am 20. Februar 2017 vorgelegt worden. Daher die späte Antwort, für die ich um Entschuldigung bitte.

In dem o.g. Schreiben verweisen Sie auf einen Beschluss des Beirats Hemelingen, in dem dieser den Senator für Justiz und Verfassung um Rechtsberatung zum Thema „Sofortige Anordnung von Tempo 30 in der Hannoverschen Straße auf der gesamten Länge bittet.“ Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Bei einer Durchsicht der von Ihnen übersandten Unterlagen habe ich vier Rechtsfragen identifiziert, die sich in diesem Zusammenhang stellen:

- 1.) Ist der Beirat nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG befugt über die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu entscheiden?
- 2.) Liegen in der Hannoverschen Straße die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone vor?
- 3.) Hätte der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr dem Beschluss des Beirats vom 3. November 2016 folgen und die Angelegenheit der zuständigen städtischen Deputation vorlegen müssen?

4.) Welche anderen Möglichkeiten hat der Beirat, eine eventuelle Verletzung seiner Rechte in diesem Zusammenhang geltend zu machen?

Diese Fragen beantworte ich wie folgt:

1.) Ist der Beirat nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG befugt über die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu entscheiden?

Nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG entscheidet der Beirat über verkehrslenkende, verkehrsbeschränkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen, soweit diese stadtteilbezogen sind. Dies klingt vom Wortlaut her so, als könne der Beirat im Alleingang die Einrichtung einer Tempo 30-Zone anordnen, wenn die betroffene Straße nur stadtteilbezogene Verkehrsbedeutung hat. Allerdings ist der Wortlaut hier irreführend. Denn selbstverständlich kann das Beiräteortsgesetz den Beiräten keine Entscheidungsbefugnis über eine Frage einräumen, für die nach Bundes- oder Landesrecht ausdrücklich eine andere Stelle zuständig ist (so auch § 5 Abs. 4 Satz 1 BeirOG). Über die Einrichtung einer Tempo 30-Zone entscheidet nach der Straßenverkehrsordnung (Bundesrecht) die Straßenverkehrsbehörde (also in Bremen: das Amt für Straßen und Verkehr, vgl. § 1 Abs. 3 Nr. 1 BremStVO-ZustVO) im Einvernehmen mit der Gemeinde (§ 45 Abs. 1c Satz 1 StVO). Nur die Frage, welche Stelle für die Erteilung des Einvernehmens der Stadtgemeinde Bremen zuständig ist, kann das Beiräteortsgesetz regeln. Damit ist § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG wie folgt zu verstehen: Der Beirat entscheidet auf Straßen, deren Verkehrsbedeutung nur stadtteilbezogen ist, nicht über die Anordnung einer Tempo 30-Zone, sondern über die Erteilung oder Verweigerung des Einvernehmens der Stadtgemeinde Bremen zu einer Tempo 30-Zone.

Damit steht dem Beirat also zunächst einmal ein Vetorecht zu, mit dem er vom Amt für Straßen und Verkehr geplante Tempo 30-Zonen verhindern kann.

Darüber hinaus versteht die neuere Rechtsprechung § 45 Abs. 1c StVO aber auch so, dass er den Gemeinden ein Recht einräumt, Tempo 30-Zonen zu initiieren (VG Potsdam, Urteil vom 25. Februar 2010 – 10 K 650/05 -, juris Rn. 10; anderer Ansicht allerdings noch BVerwG, Urteil vom 20. April 1994 – 11 C 17/93 – juris Rn. 14). Dieses Initiativrecht üben dann in der Stadtgemeinde Bremen auf stadtteilbezogenen Straßen die Beiräte aus (§ 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG). Das heißt: Der Beirat kann auf solchen Straßen Tempo 30-Zonen nicht nur verhindern, sondern auch deren Einrichtung beim Amt für Straßen und Verkehr beantragen.

Das Amt für Straßen und Verkehr ist aber nicht verpflichtet, einem solchen Antrag stattzugeben. Zunächst einmal muss es prüfen, ob auf der betroffenen Straße überhaupt die rechtlichen Voraussetzungen für eine Tempo 30-Zone nach der StVO vorliegen. Liegen sie nicht vor, darf es die Tempo 30-Zone nicht anordnen. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, hat das Amt für Straßen und Verkehr ein Ermessen, ob es die Tempo 30-Zone anordnet oder nicht (VG Potsdam, aaO., juris Rn.

13 f.; Bay. VGH, Beschluss vom 14. Februar 2006 – 11 ZB 04.3215 – juris Rn. 10). Die Ermessensausübung wird durch Ziff. XI 5. zu § 45 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO allerdings dahingehend gelenkt, dass die Anordnung von Tempo 30-Zonen auf Antrag der Gemeinde (d.h. in der Stadtgemeinde Bremen: des Beirats) vorzunehmen ist, wenn die Voraussetzungen und Merkmale nach der StVO vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden (vgl. auch Bay. VGH, aaO., juris Rn. 10; VG Freiburg, Urteil vom 18. Mai 2004 – 4 K 414/02 -, juris Rn. 45; anderer Ansicht noch BVerwG, aaO. juris Rn. 14: kein Anspruch der Gemeinde auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über den Antrag). Allerdings muss die Straßenverkehrsbehörde trotzdem auch andere, im Einzelfall eventuell gegen die Anordnung sprechende Aspekte in ihren Ermessenserwägungen berücksichtigen (vgl. Bay VGH, aaO., juris Rn. 11 ff.).

Die vorstehenden Ausführungen gelten jedoch nur für Tempo 30-Zonen im Sinne des § 45 Abs. 1c StVO. Für gewöhnliche streckenbezogene Herabsetzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach § 45 Abs. 1 StVO sieht die StVO kein Einvernehmensefordernis der Gemeinde vor, so dass die Beiräte hier auch kein solches Einvernehmen erteilen bzw. verweigern können oder müssen und daher auch kein besonderes Initiativrecht aus dem Einvernehmensefordernis ableiten können.

#### **Zusammengefasst bedeutet dies:**

- Ein Beirat kann eine vom Amt für Straßen und Verkehr geplante Tempo 30-Zone auf einer rein stadtteilbezogenen Straße verhindern, indem er sein Einvernehmen verweigert.
- Ein Beirat kann beim Amt für Straßen und Verkehr die Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf einer rein stadtteilbezogenen Straße beantragen. Das Amt für Straßen und Verkehr prüft dann, ob die rechtlichen Voraussetzungen der StVO für eine Tempo 30-Zone vorliegen. Liegen sie nicht vor, muss es den Antrag ablehnen. Liegen sie vor, muss das ASV normalerweise die Tempo 30-Zone anordnen, sofern nicht im Einzelfall besondere Umstände eine andere Ermessensentscheidung zulassen.
- Diese Ausführungen gelten allerdings nur für Tempo 30-Zonen im Sinne des § 45 Abs. 1c StVO, nicht für gewöhnliche streckenbezogene Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h nach § 45 Abs. 1 StVO.

#### 2.) Liegen in der Hannoverschen Straße die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone vor?

Es ist nicht die Aufgabe des Senators für Justiz und Verfassung, sich zu dieser rein straßenverkehrsrechtlichen Frage zu äußern. Die rechtliche Beratung nach § 7 Abs. 4 BeirOG betrifft die Aufgaben und Rechte des Beirats. Sie umfasst nicht die Frage, ob auf einer bestimmten Straße die

straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegen. Allerdings möchte ich darauf hinweisen, dass aus den mir vorliegenden Unterlagen nicht eindeutig hervorgeht, ob es hier wirklich um eine Tempo 30-Zone im Sinne von § 45 Abs. 1c StVO geht (der Begriff „Tempo 30-Zone“ fällt im Schreiben des Ortsamtes an die Senatskanzlei vom 12. August 2016), oder um eine gewöhnliche streckenbezogene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (dafür spricht, dass es ausschließlich um eine einzige Straße zu gehen scheint).

**Zusammenfassung: Ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo 30-Zone bzw. einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung in der Hannoverschen Straße vorliegen, kann von hier aus nicht geklärt werden.**

3.) Hätte der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr dem Beschluss des Beirats vom 3. November 2016 folgen und die Angelegenheit der zuständigen städtischen Deputation vorlegen müssen?

Der Beirat Hemelingen hat mit Beschluss vom 3. November 2016 gefordert, unter anderem über die Angelegenheit „Tempo 30 in der Hannoverschen Straße“ gemäß § 11 Abs. 1 Satz 2 und 3 BeirOG eine Beratung und Beschlussverfassung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft herbeizuführen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat dies mit Schreiben vom 8. Februar 2017 abgelehnt. Zur Begründung hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ausgeführt, dass § 11 Abs. 1 Satz 2 BeirOG eine Deputationsbefassung nur in den Fällen des § 9 BeirOG (Stellungnahmerechte des Beirats) und des § 10 Abs. 2 BeirOG (Mitentscheidungsrechte des Beirats) vorsehe, die Angelegenheit „Tempo 30 in der Hannoverschen Straße“ aber nicht unter § 10 Abs. 2 OBG falle.

Im Ergebnis ist die Entscheidung, das Thema nicht der Deputation vorzulegen, meines Erachtens rechtmäßig.

Über die Begründung kann man allerdings juristisch durchaus streiten: Für die Argumentation aus dem Schreiben vom 8. Februar 2017 spricht der Wortlaut des § 11 Abs. 1 BeirOG, der die Deputationsbefassung in der Tat auf die Fälle des § 9 und § 10 Abs. 2 BeirOG beschränkt, während es hier um einen Fall von § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG geht. Sinn und Zweck des BeirOG könnten allerdings dafür sprechen, § 11 Abs. 1 BeirOG analog auf den Fall des § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG anzuwenden. Der Grund, wieso der Ortsgesetzgeber für die Fälle des § 10 Abs. 1 BeirOG kein Schlichtungsverfahren vor der Deputation vorgesehen hat, war offensichtlich, dass dem Beirat im Rahmen des § 10 Abs. 1 BeirOG ja eigentlich ein Alleinentscheidungsrecht zusteht, so dass das Erfordernis, ein Einvernehmen zwischen zuständiger Stelle und Beirat herzustellen, hier eigentlich nicht besteht und ein Schlichtungsverfahren überflüssig ist (vgl. die Begründung des Senats zu § 11 BeirOG, Bürgerschafts-Drs. 17/366 S, S. 19). Wie oben zu Frage 1 dargelegt, hat der Beirat im Rahmen von § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG wegen des Zusammenspiels von StVO und BeirOG bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen jedoch im Ergebnis ebenfalls nur ein Mit- und kein Alleinentscheidungsrecht. Dies

könnte für eine analoge Anwendung des Schlichtungsverfahrens nach § 11 Abs. 1 BeirOG auch auf diesen Fall sprechen.

Allerdings wäre auch dann die Entscheidung, das Thema nicht der Deputation vorzulegen, im Ergebnis rechtmäßig gewesen. Denn die Deputationsbefassung erfolgt nach § 11 Abs. 1 Satz 2 BeirOG nur „vorbehaltlich der Bestimmung des Artikels 67 Absatz 2 der Landesverfassung“. Art. 67 Abs. 2 LVerf lautet: „Die vollziehende Gewalt liegt in den Händen des Senats und der nachgeordneten Vollzugsbehörden.“ Die Anordnung verkehrsrechtlicher Beschränkungen (hier: Tempo 30) ist eine klassische Maßnahme der vollziehenden Gewalt im Rahmen der Ordnungsverwaltung (Abwehr von Gefahren für die Verkehrssicherheit). Sie fällt unter Art. 67 Abs. 2 LVerf und kann daher nicht Gegenstand des Schlichtungsverfahrens vor der Deputation nach § 11 Abs. 1 BeirOG sein.

**Zusammenfassung: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat das Thema „Tempo 30 in der Hannoverschen Straße“ zu recht nicht der Deputation vorgelegt.**

4.) Welche anderen Möglichkeiten hat der Beirat, eine eventuelle Verletzung seiner Rechte in diesem Zusammenhang geltend zu machen?

Das BeirOG sieht bei Meinungsverschiedenheiten über die Rechte des Beirats oder deren Versagung eine Vermittlung durch die Aufsichtsbehörde (Senatskanzlei) vor. Eine solche könnte der Beirat Hemelingen auch im vorliegenden Fall anregen.

Die sog. „Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 BeirOG“ (Dienstanweisung Nr. 444 des SUBV vom 20.09.2016) sieht im Zusammenhang mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen nach § 45 Abs. 1 c StVO vor, dass der Beirat, wenn er mit einer Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde nicht einverstanden ist, die Oberste Straßenverkehrsbehörde (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) um Überprüfung der Entscheidung bitten kann.

Ob diese beiden Möglichkeiten im vorliegenden Fall schon genutzt worden sind, entzieht sich meiner Kenntnis.

Nach der Rechtsprechung des Obergerichtes der Freien Hansestadt Bremen haben die Beiräte außerdem die Möglichkeit, eine Verletzung ihrer kommunalen Mitwirkungsrechte durch Stellen der Stadtgemeinde Bremen im Wege einer verwaltungsgerichtlichen Feststellungsklage geltend zu machen (OVG Bremen, Urteil vom 29. August 1995 – 1 BA 6/95 -, zit. nach juris Rn. 28 – 34). Diese Möglichkeit steht grundsätzlich auch dem Beirat Hemelingen offen, wenn er meint dass die Ablehnung der Einrichtung einer Tempo 30-Zone durch das Amt für Straßen und Verkehr ihn in seinen Mitwirkungsrechten nach dem BeirOG verletzt.

**Zusammenfassung: Meint der Beirat, das Amt für Straßen und Verkehr habe im Zusammenhang mit der Angelegenheit „Tempo 30 in der Hannoverschen Straße“ Rechte des Beirats verletzt, kann er entweder eine Vermittlung durch die Senatskanzlei anregen, den Senator für**

**Umwelt, Bau und Verkehr um eine Überprüfung der Entscheidung des Amtes für Straßen und Verkehr bitten, oder vor dem Verwaltungsgericht auf Feststellung der Verletzung seiner Rechte klagen.**

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

— [REDACTED] —