002.2 Büro des Rates, 21.08.2023

Mitteilung

für die Bezirksvertretungen

Dornberg, **Gadderbaum**, Jöllenbeck und Senne **am 24.08.2023**

Brackwede, Mitte, Schildesche, Sennestadt und

Stieghorst am 31.08.2023

Thema:11. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 05.08.2023

Mitteilung Büro des Rates:

Die Bezirksvertretung Heepen hat am 25.05.2023 folgenden Prüfauftrag an die Ver-waltung beschlossen:

„Über den Ausbaustandard der Radhauptrouten auf bezirklichen Straßen entscheidet die zuständige Bezirksvertretung. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob eine Zuständigkeit der Bezirksvertretung hierfür gegeben ist."

Das Rechtsamt hat hierzu die beigefügte Stellungnahme (Anlage) vorgelegt.

Die Stellungnahme wird Ihnen hiermit zur Kenntnis gegeben.

Stellungnahme des Rechtsamtes:

Rechtsamt 300, 11.08.2023

An das Bezirksamt Heepen - 162.1-

Per Mail

Änderung der Hauptsatzung

hier: Ausbaustandard der Radhauptrouten

Beschluss der Bezirksvertretung Heepen vom 25.5.2023 zu Top 16.1

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bezirksvertretung Heepen hat in der Sitzung am 25.5.2023 unter Top 16.1 zur 11. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 5.8.2004 unter Ziffer 2 folgenden Beschluss gefasst:

„Über den Ausbaustandard der Radhauptrouten auf bezirklichen Straßen entscheidet die zuständige Bezirksvertretung. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob eine Zuständigkeit der Bezirksvertretung hierfür gegeben ist."

Der Tagesordnungspunkt wurde daraufhin in der weiteren Beschlussreihenfolge im Haupt- Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss zunächst abgesetzt.

Die Beschlussvorlage (Drucksachen-Nr. 6113/2020-2025) sieht die Änderung der Anlage 2 zur Hauptsatzung vor. In der Anlage 2 zur Hauptsatzung hat der Rat festgelegt, welche städtischen Einrichtungen, Gebäude, Räume und Aufgaben von der Bedeutung her über den Stadtbezirk wesentlich hinausgehen (§ 7 Abs. 1 der Hauptsatzung). Hier soll die neue Ziffer 46 (bisher Ziffer 47) „überbezirkliche Straßen einschl. des Verkehrsgrüns" um den Zusatz „und Radhauptrouten" ergänzt werden. Auf die Beschlussvorlage nebst Anlagen 1 und 2 wird Bezug genommen.

Hierdurch soll eine Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 24.6.2021 zu Top 24 (Drucksachen-Nr. 0697/2020-2025) erfolgen. Der Rat hat zu dem Thema „Mobilitätsstrategie: Umsetzungskonzept Radverkehr“ unter Ziffer 6 u.a. folgendes mehrheitlich beschlossen:

„Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Änderungen vorzubereiten:

• Die Zuständigkeitsordnung für die Ausschüsse des Rates der Stadt Bielefeld (ZustO) wird bei der nächsten Änderung unter dem zuständigen Fachausschuss für das Amt für Verkehr (derzeitig Stadtentwicklungsausschuss) zusätzlich zu Punkt 2.6 „Ausbaustandard von überbezirklichen Straßen“ um den Punkt „Ausbaustandard von Radhauptrouten“ ergänzt.

• Zur Verdeutlichung der Zuständigkeit wird in der Anlage 2 der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld bei der nächsten Änderung zusätzlich zu. 47 „überbezirklichen Straßen einschließlich des Verkehrsgrün“ der Punkt „Radhauptrouten“ ergänzt.“

Auf die Beschlussvorlage und Protokoll wird ebenfalls Bezug genommen.

Vor diesem Hintergrund nimmt 300 in Abstimmung mit 660 zu der Frage, ob die Entscheidung über den Ausbaustandard von Radhauptrouten eine bezirkliche oder eine überbezirkliche Angelegenheit ist, wie folgt Stellung:

Die Zuständigkeit der Bezirksvertretungen ergibt sich aus § 37 GO NRW i.V.m. der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld.

Eine gesetzliche Regelung in der GO NRW explizit zur Zuständigkeit für Radhauptrouten gibt es nicht. Anlage

2

Grundsätzlich entscheiden die Bezirksvertretungen - unter Beachtung der Belange der gesamten Stadt und im Rahmen der vom Rat erlassenen allgemeinen Richtlinien - in allen Angelegenheiten, deren Bedeutung nicht wesentlich über den Bezirk hinausgeht, soweit nicht der Rat nach § 41 Abs. 1 GO NRW ausschließlich zuständig ist. Die näheren Einzelheiten sind in der Hauptsatzung zu regeln.

Damit wird die Entscheidungszuständigkeit der Bezirksvertretungen nach Art einer Generalklausel praktisch auf alle „Angelegenheit von bezirkliche Bedeutung“ ausgedehnt.

Die Aufgabenzuteilung an die Bezirke hat das Ziel, einerseits lokale, auf den Stadtbezirk begrenzte Aufgaben möglichst ortsnah erledigen zu lassen, andererseits den Rat zu entlasten, ohne dass seine Verantwortung für die „Belange der ganzen Stadt“ beeinträchtigt wird (vergl. Begründung des Gesetzesentwurfs zu § 13 b, Lt-Drs. 7/3799). Bei Auslegungsschwierigkeiten ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Vorrangstellung der zentralen Gemeindeorgane – insbesondere des Rates - zwar in bestimmten Umfang begrenzt werden solle, dass diese aber im Zweifel im Interesse der Gesamtheit „den längeren Arm“ haben sollen (Winkel in: Praxis der Kommunalverwaltung, § 37 Rn. 2).).

Ausschlaggebend für die Abgrenzung zwischen den Angelegenheiten mit überbezirklicher Bedeutung einerseits und solchen, deren Bedeutung nicht wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht, andererseits, sind Art, Umfang und Bedeutungsgehalt des jeweiligen Entscheidungsgegenstandes (so schon OVG NW, Urteil vom 1992-07-07 - 15 A 990/91 -, NWVBl 1993, 265). Ist die Angelegenheit hiernach unter objektiven Gesichtspunkten von gesamtstädtischem Interesse, so ist von einer über den Stadtbezirk hinausgehenden Bedeutung auszugehen. Dies wird vor allem dann der Fall sein, wenn mit der Angelegenheit Vor- oder Nachteile nicht nur für den betroffenen Stadtbezirk, sondern für die gesamte Stadt verbunden sind (s. VG Düsseldorf, Entscheidung vom 14.02.1997 – Az.: 1 K 833/96).

Gemäß § 7 Abs. 1 S. 2 Buchst. j der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld entscheiden die Bezirksvertretungen über die Festlegung des Ausbaustandards im Einzelfall bei Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NRW sowie bei öffentlichen Plätzen. Entsprechend der Anlage 2 zur Hauptsatzung gehören allerdings „überbezirkliche Straßen einschließlich des Verkehrsgrüns“ zu den Angelegenheiten, deren Bedeutung über den Bezirk hinausgeht. Überbezirkliche Straßen sind – wie der Begriff schon sagt - nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt, wodurch sich der Bedeutungsumfang logischerweise erweitert.

Bei der Entscheidung über den Ausbauzustand von Radhauptrouten beschränkt sich die Bedeutung ebenfalls nicht auf den einzelnen Bezirk. So hat der Rat bereits in seiner Sitzung am 18.6.2020 unter Top 40 im Rahmen der Umsetzung der BYPAD-Ziele, hier: Beschluss des Radverkehrskonzepts, Beschlüsse zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie getroffen. In der Beschlussvorlage Drucksachen-Nr. 10675/2014-2020 heißt es u.a. auf Seite 5:

„Für eine strategische Radverkehrsförderung ist eine Bündelung von Zuständigkeiten entscheidend. In dem Zusammenhang ist die Zuständigkeit für die im Netzplan definierten Hauptrouten (Kategorie I und II) im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung analog zum klassifizierten Straßennetz an den Stadtentwicklungsausschuss zu übertragen. Hier sollen somit zukünftig die Entscheidungskompetenzen für alle zentralen Hauptachsen des Radverkehrs gebündelt und Planungen sowie Umbaumaßnahmen stadtweit einheitlich beschlossen werden.“

Die Hauptrouten der Kategorie I und der Kategorie II sind in der Anlage 1 zu der vorgenannten Beschlussvorlage dargestellt. Diese Routen verteilen sich ausweislich der Planunterlagen über das gesamte Stadtgebiet und sind nicht auf einzelne Bezirke begrenzt. Besonders deutlich wird dies bei den elf sogenannten Entwicklungskorridoren, die bezirksübergreifend eine gradlinige Anbindung aller Bezirke und Bielefelds Nachbarkommunen, insbesondere mit der Innenstadt, anstreben.

Grundlegendes Ziel der Mobilitätsstrategie 2030 ist es, dass weniger Wege mit dem Kfz und mehr Wege mit dem Umweltverbund, also unter anderem mit dem Rad, unternommen werden. Dies betrifft nicht nur Kurzstrecken. Das Radfahren soll auch bei weiteren Distanzen attraktiv und eine Alternative zum Kfz sein. Nutzende der jeweiligen Radverbindungen haben demnach nicht zwangsläufig ihren Start- oder Zielpunkt im entsprechenden Bezirk, sondern nutzen die Radhauptrouten, ähnlich wie im ÖPNV, zum Durchqueren des Bezirks auf einer längeren Strecke.

3

Das Radverkehrskonzept definiert bereits Qualitätsstandards für die jeweiligen Radverbindungen auf dem Radwegenetz und benennt Maßnahmen, die zur Erreichung dieser Standards notwendig sind. Im dazugehörigen Umsetzungskonzept wird die zusammenhängende Planung und Umsetzung von Maßnahmen angestrebt, die teilweise mehrere Bezirke gleichzeitig umfassen. Selbst wenn der Ausbau des Radroutennetzes sukzessive erfolgt und teilweise zunächst nur auf einer bezirklichen Straße umgesetzt wird, so handelt es sich bei den Radhauptrouten der Kategorie I und II um ein Radwegenetz, das sich über das gesamte Stadtgebiet und teilweise darüber hinaus (z.B. Regiopoles Radverkehrskonzept, Radnetz OWL) erstreckt. Die nach Umfang und Bedeutung der im Zusammenhang mit dem Radhauptroutennetz zu treffenden Entscheidungen sind nicht isoliert auf den einzelnen Bezirk beschränkt. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Bedeutung über den einzelnen Bezirk, in dem gerade die Einzelmaßnahme als Teil eines Gesamtkonzepts umgesetzt wird, hinausgeht. Daher ist für die Entscheidungskompetenz bei den Maßnahmenplanungen ein überbezirklicher und stadtweiter Blick notwendig.

Beim Radwegenetz ist zu unterscheiden zwischen Hauptrouten und untergeordneten Radverbindungen. Die Radhauptrouten sind die zentralen Hauptachsen, auf denen Radverkehre gebündelt werden und ein zügiges Fahren mit dem Rad über größere Distanzen ermöglicht werden soll. Hierbei ist die einheitliche Verkehrsführung auch über einen Bezirk hinweg von großer Bedeutung, da jeder Wechsel der Verkehrsführung, insbesondere der Wechsel der Straßenseite, Einbüße bei der Qualität der Radverbindung mit sich bringt. Radhauptrouten sind daher vergleichbar mit klassifizierten Straßen für den Kfz-Verkehr und müssen im Regelfall gemäß dem vorgegebenen Standard umgesetzt werden. Die Klassifizierung einer Straße als Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraße spricht schon dafür, dass deren Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht (s. Winkel in: Praxis der Kommunalverwaltung § 37 GO Rn. 4.3). Das lässt sich auf Radhauptrouten entsprechend übertragen.

Im Ergebnis ist die Entscheidung über den Ausbauzustand der Radhauptrouten insgesamt von gesamtstädtischer Bedeutung. Daher steht den jeweiligen Bezirksvertretungen hier keine Entscheidungskompetenz zu.

Die beabsichtigte Änderung der Hauptsatzung, die klarstellend in Anlage 2 zur Hauptsatzung festlegt, dass - entsprechend der überbezirklichen Straßen - auch die Entscheidung über den Ausbauzustand von Radhauptrouten zu den Angelegenheiten gehört, deren Bedeutung über den Bezirk hinausgeht, ist daher nicht zu beanstanden.