

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Kurt Duwe, Katja Suding, Dr. Thomas-Sönke Kluth,
Anna-Elisabeth von Treuenfels, Robert Bläsing (FDP) und Fraktion**

Betr.: Bezirke stärken – Aufgaben der unteren Straßenverkehrsbehörde übertragen

Bisher sind in Hamburg die Aufgaben der unteren Straßenverkehrsbehörde den 31 Polizeikommissariaten übertragen. Diese Aufsplitterung der Zuständigkeit, die lediglich in Hamburg zu finden ist, trägt nicht zu einer effizienten Aufgabenwahrnehmung bei. Aus der Intention der Bezirksreform ergibt sich, dass die sieben Hamburger Bezirke künftig stärker eingebunden und ermächtigt werden sollen, eigenverantwortlich in den unterschiedlichen Fragen kommunaler Politik zu handeln. Unter diesem Gesichtspunkt sollten alle rechtlich möglichen und sinnvollen Kompetenzen der Straßenverkehrsbehörde auf die Bezirke übertragen werden.

Ziel dieses Antrags ist eine vergleichbare Verteilung der straßenverkehrlichen Bezirkskompetenzen wie im Stadtstaat Berlin. Dort, sowie in allen Flächenländern, sind die Aufgaben der unteren Straßenverkehrsbehörde auf der unteren kommunalen Ebene angesiedelt. In Berlin wurde im September 2004 mit Gründung der Ordnungsämter die Straßenverkehrsbehörde der Polizei aufgelöst und mit Teilaufgaben den Bezirken angegliedert.

Dort können seither Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 StVO, Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 StVO sowie Anordnungen nach § 45 StVO erteilt werden. Die Zuständigkeit der bezirklichen (unteren) Straßenverkehrsbehörde erstreckt sich auf das Nebenstraßennetz (im Wesentlichen alle Tempo-30-Zonen) und auf die Regelung des ruhenden Verkehrs auch in den übrigen Straßen. Alle Verkehrsmaßnahmen, die den fließenden Verkehr im Hauptstraßennetz betreffen, werden jedoch weiterhin seitens der höheren Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrslenkung Berlin, angeordnet. Dies sollte in Hamburg auch so bleiben.

Die Zusammenführung der Aufgaben der örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei den Bezirken führt zu Verwaltungsvereinfachung und setzt Synergieeffekte frei. Außerdem verfügen die Bezirke in ihren Fachämtern für „Management des öffentlichen Raumes“ über ein immenses Fachwissen, das einen gezielteren Einsatz des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums ermöglicht. Die Ausweisung von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder Ladezonen ist durch die Kenntnisse der Fachämter in den Bezirken wesentlich besser an den aktuellen Bedürfnissen vor Ort auszurichten. Auch generelle Geschwindigkeitsreduzierungen und Fragen des ruhenden Verkehrs lassen sich durch die Kompetenzverlagerung gezielter organisieren und negative Auswirkungen mindern beziehungsweise ganz vermeiden. Zur Beurteilung von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen bedarf es nicht nur der Rechtsprüfung unter polizeilichen Aspekten, sondern auch der Beurteilung hinsichtlich der Auswirkungen auf Ebene der Stadtplanung und des Straßenbaus. Dieses Fachwissen ist bei den Fachämtern für „Management des öffentlichen Raumes“ (MR) vorhanden, nicht aber bei den örtlichen Polizeikommissariaten. Erhebliche Synergieeffekte ließen sich auch dadurch erzielen, dass die straßenverkehrsrechtliche Anordnung dort erfolgt, wo auch der Auftrag für die Umsetzung erteilt wird, nämlich in den Fachämtern MR.

Die Praxis hat gezeigt, dass die bestehende Kompetenzverteilung innerhalb Hamburgs vollkommen intransparent ist und zeitraubende Abstimmungsprozesse zwischen Bezirken und Fachbehörden erfordert. Dies führt immer wieder zu hoher Frustration vor Ort, insbesondere bei den Bürgern. Eine Verlagerung der Kompetenzen wird voraussichtlich nicht zu einer Kostenerhöhung führen und kann in jedem Fall zu einer Verschlankung von Verwaltungsvorgängen und einer Beschleunigung von Entscheidungsprozessen führen.

In der vergangenen Legislaturperiode sind bereits umfangreiche Abstimmungen zur Verlagerung einiger Kompetenzen auf die Bezirke erfolgt. Sie wurden jedoch nicht zu Ende geführt und waren auch von Bezirksversammlungen und Bezirksverwaltungen als nicht weitgehend und konsequent genug empfunden worden. Entscheidende Punkte sollten demnach in der Kompetenz der BIS und BSU verbleiben, obwohl die Bezirke durch ihre profunden Kenntnisse der Gegebenheiten vor Ort viel besser in der Lage wären, sachgerechte Entscheidungen zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger zu treffen.

Es wird eine gesetzliche Regelung angestrebt, um klare Abgrenzungen zwischen Hamburger Verwaltungsebene und den Bezirksverwaltungen zu definieren. Vereinbarungen können nur verwaltungsintern Bindungswirkung entfalten, nicht aber nach außen gegenüber privaten Dritten, wie zum Beispiel gegenüber Verkehrsteilnehmern.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. Einen Gesetzentwurf vorzubereiten, in dem die Aufgaben der unteren Straßenverkehrsbehörden, für die nach Senatsbeschluss vom 28.06.2005 (Drs. 18/2498) als Bezirksstraßen festgelegten Straßen, auf die Bezirke in Hamburg übertragen werden.
2. Den Bezirken die entsprechenden Haushaltsmittel und ausreichendes Personal aus den Fachbehörden zu übertragen, um die Erfüllung der neu hinzugekommenen Aufgaben zu gewährleisten. Hierbei soll insbesondere die Übertragung von Personal im Wege der Abordnung (§ 28 Absatz 1 HmbBG) mit in die Überlegungen einbezogen werden, um eine effektive Aufgabenwahrnehmung sicherzustellen.
3. Den Gesetzentwurf bis zum 30.06.2012 der Bürgerschaft vorzulegen.