

## **Verkehrsberuhigung Westvorstadt Wiedereröffnung der Hardenbergstraße für den Durchgangsverkehr**

I.

### 1. Bauplanungsrechtliche Situation

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Breslauer Straße Anfang der 80iger Jahre beschloss die Stadt Fürth die Bebauungspläne Nr. 420 und 420 a. Beide Bebauungspläne enthielten lediglich Festsetzungen über die Straßenfläche.

Des Weiteren waren zwei Zufahrten zur Breslauer Straße geregelt, nämlich Breslauer Straße mit Anschluss Hardenbergstraße und Breslauer Straße mit Anschluss Lindenstraße.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung stellte sich sehr bald heraus, dass die Wohnbevölkerung in der Westvorstadt nicht gewillt war, einen zu erwartenden deutlich erhöhten Durchgangsverkehr von der Breslauer Straße über Hardenberg- und Lindenstraße hinzunehmen. Man bediente sich auch der juristischen Ausführungen eines renommierten Professors für öffentliches Recht der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen.

Die Bebauungspläne wurden schließlich am 16.12.1981 und 10.03.1982 als Satzung beschlossen.

Unter § 6.2.3 des Satzungsbeschlusses vom 16.12.1981 zum BPlan 420 heißt es: „Die vom Stadtrat am 18.02.1981 ... gefassten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für das Gebiet Westvorstadt begeben in entscheidender Weise dem zu erwartenden Durchgangsverkehr. Die Maßnahmen werden so rechtzeitig hergestellt, dass sie bei Eröffnung des Abschnittes der Breslauer Straße zwischen Ritter-von-Aldebert- und Lindenstraße wirksam werden.“

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um die sog. U-Lösung, nämlich eine komplette Sperrung des Ost-West-Verkehrs in der Linden-, Bismarck-, Schweden- und Hardenbergstraße sowie die Sperrung der Zugänge Beethovenstraße und Uhlandstraße zur Hardenbergstraße.

Die Bebauungspläne wurden ohne weitere Auflagen von der Regierung von Mittelfranken gebilligt und sind mittlerweile durch Bau und Eröffnung der Breslauer Straße realisiert.

## 2. Verkehrsrechtliche Situation

Die Hardenbergstraße ist als Ortsstraße gewidmet; sie steht daher grundsätzlich dem allgemeinen Verkehr offen, dieser darf durch Verkehrszeichen nur bei Vorliegen bestimmter Gründe beschränkt werden.

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Nutzung bestimmter Straßen zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Einzelne Anwohner haben einen „Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten der Verkehrsbehörde, wenn ... die Beeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der „**Ortsüblichkeit**“ hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Abzustellen ist „auf die jeweils gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Anlieger sowie auf eine evtl. gegebene Vorbelastung.“  
(BayVGH, Urteil vom 21.03.2012, Aktenzeichen 11 B 10.1657 über juris)

Obwohl die Regelung „Durchfahrt verboten, Anlieger und Fahrradfahrer frei“ bei Lindenstraße und in noch höherem Maße bei der Hardenbergstraße immer wieder kritisiert wurde, hatte sich die Stadt zu dieser Regelung entschlossen, da sie hierin ein geeignetes taugliches Mittel zur Erfüllung der Bebauungsplanverpflichtung sah.

## 3. Derzeitige Lage

Im Rahmen des BPlan-Verfahrens wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs **in der Begründung** aufgeführt. Was darunter zu verstehen ist, wurde nicht festgelegt.

Bis 1988 lag eine vollständige Sperrung („U-Lösung“) vor, diese war aber dann von den Anwohnern wiederum kritisiert worden, seitdem erfolgt der Ausschluss des Durchgangsverkehrs mittels Verkehrszeichen, Tempo 30 – Zone und Einengungen ebenso wie dem Schild „Durchfahrt verboten, Anlieger und Radfahrer frei“, Zeichen 250, Zusatz 1020-12.

Dies ist seit über zwanzig Jahren aus Sicht der Stadt die Erfüllung der Begründung in den BPlänen „verkehrsberuhigende Maßnahmen“.

Selbstverständlich werden auch diese Maßnahmen seit ebenso langer Zeit heftig kritisiert, Teilen der Anwohnerschaft geht sie nicht weit genug, Teilen der Bürgerschaft aus anderen Stadtteilen viel zu weit („Privilegien für die Reichen“).

Seit der Sanierung der Graf-Stauffenberg-Brücke ist die Hardenbergstraße für die Dauer der Sanierungsmaßnahmen für den gesamten Verkehr geöffnet. Auch diese Öffnung wurde von einer Anwohnerin bei der Obersten Baubehörde angeprangert,

die Beschwerde wurde jedoch verworfen, das Handeln der Stadt Fürth als rechtmäßig gesehen.

#### 4. Änderungsmöglichkeiten

##### a) Radikale Änderung:

Die weitestgehende Änderungsmöglichkeit besteht in einer Änderung der Bebauungspläne.

Damit kann theoretisch in der Westvorstadt wieder Tempo 50 eingeführt werden und alle verkehrsberuhigenden Maßnahmen aufgehoben werden.

Dagegen spricht allerdings die stadtpolitische Erwägung, dass es wenig Sinn macht, ein bisher beruhigtes Wohngebiet komplett für den Durchgangsverkehr freizugeben, in anderen Wohnquartieren jedoch flächendeckend Tempo 30 einzuführen.

Darüber hinaus wurden durch die Anordnung und durch die Übung in den vergangenen dreißig Jahren Vorgaben gesetzt und ein Vertrauenstatbestand geschaffen, von denen die Stadt wohl nicht ohne weiteres abweichen kann. Die Verkehrsberuhigung dürfte auch Eingang in die Preisentwicklung der Grundstücke gefunden haben, eine Aufhebung könnte also auch insoweit gewisse Risiken mit sich bringen.

Nicht zuletzt war die Zusage verkehrsberuhigender Maßnahmen seitens der Stadt auch der Grund zu Beginn der 80iger Jahre, dass die Anwohnerschaft ihren Widerstand gegen den Bau der Breslauer Straße aufgegeben hat und die Bebauungspläne rechtskräftig werden konnten.

Schriftliche Absprachen existieren zwar nicht, wohl aber Vertrauenstatbestände durch Handeln.

##### b) Änderung der verkehrsrechtlichen Regelungen:

In der Art und Weise der Verkehrsberuhigung ist die Stadt im Rahmen der Gesetze nahezu frei. Die Maßnahmen müssen nur wirksam sein, um den Willen aus den Bebauungsplänen zu erfüllen.

Die Anordnung der Tempo 30 – Zonen flächendeckend sowie die Anordnung von Sperrflächen werden überall praktiziert, sodass von ihrer Wirksamkeit auch hier auszugehen ist.

Das Durchfahrverbot mit „Anlieger frei“ muss sich an § 45 Abs. 1 StVO messen lassen. Hier kommt es maßgeblich auf die „ortsübliche Belastung der Anwohner“ durch den Straßenverkehr an.

Das Rechtsreferat ist der Auffassung, dass auch diese Regelung zur Erfüllung der Bebauungsplanauflagen geeignet ist.

Auch diese Regelung erging in Erfüllung der damaligen Zusagen, sie nimmt auch teil am Vertrauensschutz, der seit den 80iger Jahren zugunsten der Anwohnerschaft entstanden ist.

Wir schlagen daher vor, es bei der bisherigen Regelung zu belassen.

#### 5. Vorschlag für die Zukunft

Die Anwohner werden den Durchgangsverkehr bis zur Beendigung der Sanierungsmaßnahme Graf-Stauffenberg-Brücke hinnehmen müssen, danach allerdings sollte die alte Regelung wieder in Kraft gesetzt werden.

Darüber hinaus sollten Verkehrszählungen durchgeführt werden.

Es existieren genügend Verkehrszählungen zum Zeitpunkt der Sperrung bis zum Frühjahr 2012, neu einzuholen wären nunmehr Zählungen nach Ende der Sommerferien 2012 ohne das Durchfahrverbot. Ein Vergleich der Verkehrsbelastung der Hardenbergstraße mit/ohne Durchfahrverbot dürfte zur Versachlichung der Diskussion beitragen.

II: Referat V, zur Bauausschusssitzung

Fürth, den 11.09.2012  
Referat III