

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	13
Kapitel 1: Problemstellung	17
A. Aktuelle straßenverkehrsbezogene Entwicklungen	18
I. Emissionen des Verkehrssektors	18
II. Bestand an Personenkraftwagen	19
III. Zunahme platz- und kraftstoffintensiver Fahrzeugtypen	21
IV. Verkehrsunfälle	23
B. Ausgewählte verkehrsbezogene Herausforderungen in Städten des 21. Jahrhunderts	25
I. Bevölkerungswachstum und Urbanisierung	25
II. Flächenknappheit	27
1. Problemstellung	27
2. Valide Kritik an fehlender ‚Flächengerechtigkeit‘?	29
III. Luftverschmutzung	31
1. Stickoxide	33
2. Feinstaub	34
3. Zwischenfazit	38
IV. Lärmbelästigung	39
V. Lichtverschmutzung	43
C. Aspekte körperlicher Bewegung und Bewegungsmangel	44
D. Nachhaltigkeit des Verkehrssystems	47
E. Aspekte der Verkehrs- und Umweltgerechtigkeit	51
I. Gerechtigkeit im Kontext des Straßenverkehrs	52
1. Zugänglichkeit zu Lebenschancen	54
2. Verkehrsexternalitäten	56
II. Darstellung der einzelnen Gerechtigkeitstheorien	57
III. Synthese	67
F. Zusammenfassung	71

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 2: Das Fahrrad im Kontext dieser Problemstellungen	73
A. Primär- und Sekundäreffekte einer vermehrten Nutzung des Fahrrads	73
I. Flächennutzung und Verkehrsfluss	73
II. Treibhausgas, Energie und Kraftstoff	74
III. Morbiditäts- und Mortalitätsaspekte	75
1. Gesundheitsrelevante Emissionen (Luft- und Lärmverschmutzung)	75
2. Körperliche Aktivität	76
3. Verkehrsunfälle	77
IV. Aspekte distributiver Gerechtigkeit	80
V. Makroökonomische Faktoren	81
1. Kosten-Nutzen-Analysen	81
2. Konsum- und Produktivitätseffekte	82
VI. Gesellschaftliche und soziopsychologische Aspekte	84
VII. Zwischenfazit	85
B. Verbreitung des Fahrrads als Verkehrsmittel	86
I. Historische Entwicklung	86
II. Deutschland	89
III. Dänemark	90
IV. Niederlande	92
V. Sonstige Länder	93
VI. Fazit	95
C. Vergleich des Fahrrads zu weiteren potentiell nachhaltigen Verkehrsmitteln	96
I. E-Scooter und andere Elektrokleinstfahrzeuge	96
II. Elektrische Fahrzeuge	99
III. Car- und Ridesharing	101
IV. Zwischenfazit	103
D. Fazit	103
Kapitel 3: Maßgebliche Determinanten der Verkehrsmittelwahl	105
A. Modelle der Verkehrsmittelwahl	106
I. Traditionelle Modelle der Nutzenmaximierung	106
II. Ajzens Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)	107
III. Sozial-ökologische Ansätze	110

IV. Praxeologische Ansätze	111
B. Objektive und subjektive Faktoren	114
C. Feedbackabläufe und kognitive Verzerrungen	116
D. Einzelne Faktoren der Verkehrsmittelwahl	117
I. Monetäre Kosten	118
II. Zeit	120
III. Durchführbarkeit und Aufwand der Fahrt	123
1. Maximaldistanzen des Fahrrads?	123
2. Praktische Durchführbarkeit und körperliche Belastung	126
3. Wetter- und klimatische Variablen	128
4. Komplexität der Fahrt und zwingende Mobilitätserfordernisse	131
5. Beförderung von Gepäck oder Personen	133
IV. Flexibilität	135
V. Kognitiver Aufwand der Fahrt	137
VI. Annehmlichkeit und Komfort	139
VII. Streckencharakteristika	141
VIII. Subjektive Sicherheit	143
1. Objektive und subjektive Sicherheit	145
2. Kennwerte objektiver Sicherheit des Straßenverkehrs für Radfahrer	147
3. Maßgeblichkeit des wahrgenommenen Sicherheitsempfindens für die Verkehrsmittelwahl	151
4. Unterschiede in Bezug auf individuelles Sicherheitsempfinden	154
a) Unterschiede im Bevölkerungsquerschnitt	154
b) Soziodemografische Faktoren	156
c) Radinfrastruktur	157
d) Unfall- und Konflikttypen	162
e) Zwischenfazit	163
IX. Affektives Empfinden vor, während und nach der Fahrt	164
X. Zwischenfazit	166
E. Mediierende Faktoren	168
I. Habitualisierung von Verhaltensmustern	168
II. Soziokulturelle Bedürfnisse	171
III. Normen und Einstellungen	173
F. Fazit und Anforderungen an die Gesetzgebung in Deutschland	177

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 4: Einzeldarstellung der Rechtslage in Deutschland	183
A. Vorschriften der Bauleitplanung und des Bauordnungsrechts	184
I. Bauleitplanung und nicht-förmliche Verkehrsplanung	184
1. Festsetzungen im Bebauungsplan	184
2. Nicht-förmliche Verkehrs- und Entwicklungsplanung	187
II. Bauordnungsrecht	188
B. Vorschriften des Straßenrechts	192
I. Allgemeine Regelungen	192
II. Straßenbauliche Änderungen	194
1. Zentralität des Straßenbaus für eine lenkende Verkehrsraumgestaltung	194
2. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen straßenbaulicher Maßnahmen	196
a) Allgemeine straßenrechtliche Rechtmäßigkeitsgrundsätze	197
b) Erfordernisse fachfremden Rechts	200
c) Erfordernisse planerischer Abwägung	201
(1) Grundsätze der planerischen Abwägung	201
(2) Grundrechtsrelevanz straßenbaulicher Maßnahmen	202
d) Spezielle Voraussetzungen hindernisgleicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	209
e) Spezielle Voraussetzungen geschwindigkeitsdämpfender Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	211
3. Rechtsschutz und Anspruch auf straßenbauliche Maßnahmen	212
a) Rechtsschutz gegen straßenbauliche Maßnahmen	212
b) Anspruch auf straßenbauliche Maßnahmen	213
III. Statusrechtliche Akte	214
1. Widmung	215
a) Darstellung des Grundproblems	217
b) Eigene Modifikation der Abgrenzung zwischen Straßen- und Straßenverkehrsrecht	221
c) Bewertung der Abgrenzungskriterien aus Literatur und Rechtsprechung	227
d) Zusammenfassung	234

2. Teileinziehung	238
a) Zeitlich befristete Teileinziehung	238
b) Stunden- oder tageweise geltende Beschränkungen des Gemeingebräuchs	240
c) Anspruch Einzelner auf Teileinziehungen?	242
IV. Fazit	243
C. Vorschriften des Immissionsschutzrechts	244
D. Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften	246
I. Grundwertungen des Straßenverkehrsrechts	246
II. Allgemeine radverkehrsbezogene Verhaltensregeln	247
III. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen gem. § 45 StVO	252
1. Anordnungsinstrumente	253
a) Instrumente mit einhergehender Radwegebenutzungspflicht	253
(1) Rechtsnatur und Voraussetzungen	253
(2) Radfahrstreifen	254
(3) Gemeinsamer Geh- und Radweg	263
(4) Getrennter Rad- und Gehweg und eigenständiger Radweg	264
b) Instrumente ohne damit einhergehende Radwegebenutzungspflicht	265
(1) Schutzstreifen	265
(2) Fahrradstraße und Fahrradzone	268
(3) Radschnellverbindungen und „Radschnellwege“	272
(4) Tempo 30-Anordnungen	274
(5) Verkehrsberuhigte Bereiche; für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen und Gehwege	276
(6) Freigabe von Einbahnstraßen	278
(7) Freigabe von Bussonderfahrstreifen	279
2. Anordnungsgründe	280
a) Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO	280
(1) Subjektive Sicherheit geschützt?	280
(2) Vergleichsmaßstab für die Ermittlung einer konkreten Gefahr	282
(3) Regelkonformität des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern als relevanter Aspekt?	283

Inhaltsverzeichnis

(4) "Ordnung des Verkehrs" als Einfallstor für Kapazitätserwägungen?	285
(5) Anordnung auf Grundlage nicht ausdrücklich genannter Anordnungsgründe möglich?	289
b) Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO)	291
c) Maßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 StVO)	292
d) Erforschung oder Erprobung (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO)	293
e) Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO)	294
f) Spezielle Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO	297
g) Ermöglichung neuer Anordnungsgründe im Rahmen von § 45 StVO durch StVG- und StVO-Novellen 2024	303
3. Anspruch Einzelner auf strassenverkehrsrechtliche Anordnungen?	311
IV. Fazit	314
E. Landesrechtliche Verkehrsplanungsgesetze – Das Berliner Mobilitätsgesetz	315
I. Grundwertungen	316
II. Aufbau	317
1. Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin (§§ 1–25 MobG)	318
a) Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele (§§ 1–15 MobG)	318
b) Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung (§§ 16–19 MobG)	320
c) Unterabschnitt 3: Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse (§§ 20–25 MobG)	322
2. Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (§§ 26–35 MobG)	325
3. Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs (§§ 36–49 MobG)	325
4. Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs (§§ 50–59 MobG)	331

5. Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs (§§ 60–68 MobG)	332
III. Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr	333
IV. Radverkehrsplan	334
V. Bewertung anhand der Determinanten der Verkehrsmittelwahl	336
1. Positiv hervorzuhebende Aspekte des MobG	337
2. Wesentliche Kritikpunkte	342
3. Fazit	346
 Kapitel 5: Strukturelle Bewertung der Gesetzeslage nach Maßgabe der Determinanten der Verkehrsmittelwahl	347
A. Interessenausgleich und Förderung als rechtspolitische Fragen	347
B. Bewertung der Systematik des Straßenverkehrsrechts de lege lata	353
I. System der Anordnungen nach § 45 StVO	354
II. Ordnungsrechtliche Prägung des Straßenverkehrsrechts insgesamt	358
C. Straßen- und Straßenverkehrsgestaltung zwischen staatlicher und gemeindlicher Kompetenz und Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs	362
D. Bewertung der Gesetzgebungskompetenzen zwischen Bund und Ländern	368
E. Ganzheitliche Bewertung	372
 Kapitel 6: Vorschläge de lege ferenda	381
A. Allgemeiner Vorschlag: Kommunales Straßenverkehrsplanungsrecht	381
B. Alternativer Vorschlag: Straßentypenmodell	396
C. Vorschläge für einzelne Gesetzesänderungen	404
I. Grundsätzliche Änderungen i.R.d. § 45 StVO	406
II. Aufnahme programmatischer Zielvorgaben in StVO bzw. StVG	408
III. Sog. „Stresslevel“-Karte des gemeindlichen Radverkehrsnetzes	410
IV. Ausdrückliche Normierung geschützter Radfahrstreifen	413

Inhaltsverzeichnis

V. Aufnahme ausdrücklicher Gestaltungsvorgaben für Radinfrastruktur in die Straßengesetze	415
VI. Radstellplätze und Waschmöglichkeiten	418
VII. Änderungen in Bezug auf Fahrradstraßen	422
VIII. Schutzstreifen auch in Tempo 30-Zonen ermöglichen	425
IX. Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr	427
X. Breite von Radinfrastruktur und Grenzwerte für deren Einsatz	429
XI. Generelle Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht?	431
XII. Ausdrückliche Ermöglichung sog. „Flexparkplätze“	434
XIII. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO auf Verkehrskonzepte erweitern	436
 Kapitel 7 Abschließende Thesen	439
 Anhang	449
 Literaturverzeichnis	451