

Inhaltsübersicht

| | |
|--|------|
| Vorwort | VII |
| Inhaltsverzeichnis | XI |
| Abkürzungsverzeichnis | XVII |
| Einleitung | 1 |
| Kapitel 1: Urbane Mobilität – eine Bestandsaufnahme | 5 |
| A. <i>Krise des urbanen Straßenverkehrs</i> | 5 |
| B. <i>Mobilität im urbanen Kontext</i> | 16 |
| C. <i>Zwischenfazit: Erforderlichkeit der Neuausrichtung der urbanen Mobilität</i> | 33 |
| Kapitel 2: Ansätze zur Neuausrichtung der urbanen Mobilität | 35 |
| A. <i>Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung</i> | 36 |
| B. <i>Bisherige Versuche der Neuausrichtung</i> | 46 |
| C. <i>Erforderlichkeit von Push-Maßnahmen</i> | 48 |
| Kapitel 3: Neuausrichtung durch Planung | 59 |
| A. <i>Verkehrsplanung in Deutschland</i> | 60 |
| B. <i>Planerische Alternativen im nationalen Recht</i> | 66 |
| C. <i>Internationale Perspektive</i> | 77 |
| D. <i>Zwischenfazit: Weiterentwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung</i> | 83 |

| | |
|---|------------|
| Kapitel 4: Kommunale Mobilitätsplanung als querschnittsorientierte Fachplanung | 85 |
| <i>A. Stellung im System raumbedeutsamer Planungen</i> | 86 |
| <i>B. Landschaftsplanung als Vorbild</i> | 95 |
| Kapitel 5: Charakteristika einer kommunalen Mobilitätsplanung | 109 |
| <i>A. Aufgabe und Inhalt der kommunalen Mobilitätsplanung</i> | 109 |
| <i>B. Grundlagen der kommunalen Mobilitätsplanung</i> | 114 |
| <i>C. Aufbau der kommunalen Mobilitätsplanung</i> | 124 |
| <i>D. Verhältnis zu anderen Planungen und Akteuren</i> | 129 |
| <i>E. Fazit</i> | 137 |
| Zusammenfassung der Ergebnisse | 139 |
| Literaturverzeichnis | 149 |
| Sachregister | 183 |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Vorwort | VII |
| Inhaltsübersicht | IX |
| Abkürzungsverzeichnis | XVII |
| Einleitung | 1 |
| Kapitel 1: Urbane Mobilität – eine Bestandsaufnahme | 5 |
| <i>A. Krise des urbanen Straßenverkehrs</i> | <i>5</i> |
| I. Luftverschmutzung und Lärmbelastung | 5 |
| 1. Gesundheitsgefährdende Luftverschmutzung | 6 |
| a) Stickstoffoxide | 6 |
| b) Feinstaub | 7 |
| c) NMVOC und Ozon | 8 |
| 2. Lärmelastung | 8 |
| a) Belastungssituation | 8 |
| b) Auswirkungen der Lärmelastung | 9 |
| 3. Besonders belastete Gebiete | 10 |
| 4. Besonders belastete Personen | 11 |
| 5. Klimawirksame Kohlenstoffdioxidemissionen | 12 |
| II. Flächenverbrauch und Landschaftszerschneidung | 13 |
| 1. Flächenverbrauch | 13 |
| 2. Landschaftszerschneidung | 14 |
| III. Belastung der Verkehrsteilnehmer | 15 |
| <i>B. Mobilität im urbanen Kontext</i> | <i>16</i> |
| I. Mobilität und Verkehr | 16 |
| 1. Räumliche Mobilität | 17 |
| 2. Bedeutung und Funktion der Mobilität | 18 |
| 3. Verkehr | 19 |
| II. Mobilität und Automobilität | 20 |
| 1. Gesellschaftliche Rolle des Automobils | 20 |
| 2. Autozentriertheit der Politik | 21 |

| | | |
|---|---|----|
| a) | Charta von Athen und autogerechte Stadt | 21 |
| b) | Wirtschaftliche Bedeutung und Lobbyarbeit | 23 |
| III. | Wachstum und Stagnation | 24 |
| 1. | Wachstum im Verkehrssektor | 24 |
| a) | Fahrzeugbestand und Verkehr | 24 |
| b) | Dominanz des motorisierten Individualverkehrs | 25 |
| 2. | Stagnation der Mobilität | 26 |
| IV. | Bewusstseinswandel und Handlungsauftrag | 27 |
| 1. | Bewusstseinswandel in der Gesellschaft | 27 |
| 2. | Bewusstseinswandel in der Politik | 29 |
| 3. | Staatlicher Handlungsauftrag | 31 |
| a) | Grundrechtliche Beeinträchtigungen | 31 |
| b) | Staatliche Schutzpflicht | 31 |
| c) | Verpflichtung aus EU-Recht und einfachem Recht | 32 |
| C. | <i>Zwischenfazit: Erforderlichkeit der Neuausrichtung der urbanen Mobilität</i> | 33 |
| Kapitel 2: Ansätze zur Neuausrichtung der urbanen Mobilität | | 35 |
| A. | <i>Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung</i> | 36 |
| I. | Vermeidung von Verkehren | 36 |
| 1. | Autofreie und verkehrsfreie Städte | 36 |
| 2. | Verringerung der Zwangsverkehre | 37 |
| a) | Stadt der kurzen Wege | 37 |
| b) | Weitere Ansätze | 38 |
| II. | Verlagerung von Verkehren | 38 |
| 1. | Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr | 39 |
| 2. | Verlagerung auf den Rad- und Fußverkehr | 40 |
| 3. | Verlagerung auf Sharing-Angebote | 40 |
| 4. | Realisierung von Erreichbarkeitsvorteilen | 41 |
| 5. | Sicherheit und Klimaresilienz | 42 |
| III. | Verbesserung des Verkehrs | 42 |
| 1. | Elektromobilität und autonomes Fahren | 43 |
| 2. | Erforderlichkeit einer Gesamtbetrachtung | 44 |
| 3. | Umgang mit Restbelastungen | 45 |
| B. | <i>Bisherige Versuche der Neuausrichtung</i> | 46 |
| I. | Entwicklungen der Elektromobilität | 47 |
| II. | Entwicklungen des Sharing-Bereichs | 47 |
| C. | <i>Erforderlichkeit von Push-Maßnahmen</i> | 48 |
| I. | Mögliche Push-Maßnahmen | 48 |

| | |
|--|----|
| 1. Überregionale Maßnahmen | 49 |
| a) Maßnahmen an der Quelle | 49 |
| b) Preispolitische Maßnahmen | 49 |
| 2. Lokale Maßnahmen | 51 |
| a) Regulierung des motorisierten Individualverkehrs | 51 |
| b) Parkraummanagement | 52 |
| II. Betroffene Rechtspositionen | 53 |
| 1. Berufsfreiheit | 53 |
| 2. Allgemeine Handlungsfreiheit | 54 |
| 3. Eigentumsfreiheit | 55 |
| 4. Anliegerrechte | 55 |
| Kapitel 3: Neuausrichtung durch Planung | 59 |
| A. <i>Verkehrsplanung in Deutschland</i> | 60 |
| I. Kommunale Verkehrsplanung | 60 |
| 1. Historie der kommunalen Verkehrsplanung | 61 |
| 2. Verkehrsentwicklungsplanung | 61 |
| a) Aufbau der Verkehrsentwicklungsplanung | 62 |
| b) Defizite der Verkehrsentwicklungsplanung | 62 |
| II. Mobilitätsplanung in Berlin | 64 |
| 1. Aufgaben und Ziele | 65 |
| 2. Planungsverfahren | 65 |
| 3. Kritische Würdigung | 66 |
| B. <i>Planerische Alternativen im nationalen Recht</i> | 66 |
| I. Bauleitplanung | 67 |
| 1. Ungeeignetheit der Flächennutzungsplanung | 67 |
| 2. Bebauungsplanung | 68 |
| a) Möglichkeit kommunaler Verkehrspolitik | 69 |
| b) Ungeeignetheit der Bebauungsplanung | 69 |
| 3. Unterstützung der kommunalen Mobilitätsplanung | 70 |
| II. Immissionsschutzrecht | 71 |
| 1. § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG | 71 |
| 2. Weitere immissionsschutzrechtliche Alternativen | 72 |
| III. Straßenverkehrsrecht | 73 |
| 1. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO | 74 |
| 2. Unterstützung kommunaler Mobilitätsplanungen | 74 |
| IV. Straßen- und Wegerecht | 75 |
| 1. Straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren | 75 |
| 2. Unterstützung der kommunalen Mobilitätsplanung | 76 |
| V. Raumordnungsrecht | 76 |
| VI. Weitere Ansätze | 77 |

| | |
|---|----|
| <i>C. Internationale Perspektive</i> | 77 |
| I. Europäische Ebene | 78 |
| II. Frankreich | 79 |
| 1. Historie der Planung | 79 |
| 2. Code des transports | 80 |
| a) Aufgabe und Ziele | 80 |
| b) Planungsverfahren | 81 |
| c) Sonderformen | 81 |
| III. England | 81 |
| 1. Aufgaben und Ziele | 82 |
| 2. Planungsverfahren | 82 |
| <i>D. Zwischenfazit: Weiterentwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung</i> | 83 |
| Kapitel 4: Kommunale Mobilitätsplanung als querschnittsorientierte Fachplanung | 85 |
| <i>A. Stellung im System raumbedeutsamer Planungen</i> | 86 |
| I. Systematik der raumbedeutsamen Planungen | 86 |
| 1. Gesamtplanung | 86 |
| 2. Raumbedeutsame Fachplanungen | 87 |
| II. Qualifizierung der kommunalen Mobilitätsplanung | 88 |
| 1. Kommunale Mobilitätsplanung als Gesamtplanung | 88 |
| a) Erweiterung der Bauleitplanung | 89 |
| aa) Ungeeignetheit der unmittelbaren Integration | 89 |
| bb) Generelle Ungeeignetheit der Bauleitplanung | 90 |
| cc) Geteiltes Modell | 91 |
| b) Modifikation der bestehenden Systematik | 92 |
| aa) Gesamtplanung neben der Bauleitplanung | 92 |
| bb) Neue Ebene der Gesamtplanung | 92 |
| 2. Qualifizierung als querschnittsorientierte Fachplanung | 93 |
| a) Vorteile querschnittsorientierter Fachplanungen | 93 |
| b) Selbstständige kommunale Mobilitätsplanung | 94 |
| <i>B. Landschaftsplanung als Vorbild</i> | 95 |
| I. Aufgabe und Inhalt der Landschaftsplanung | 95 |
| 1. Aufgabe der Landschaftsplanung | 96 |
| 2. Inhalt der Landschaftsplanung | 97 |
| a) Regelmäßige Mindestangaben | 97 |
| aa) Zustandsermittlung | 98 |
| bb) Konkrete Zielsetzung | 98 |
| cc) Zustands- und Konfliktbeurteilung | 99 |

| | |
|---|-----|
| dd) Umsetzungserfordernisse und -maßnahmen | 99 |
| b) Verwertbarkeit für die räumliche Gesamtplanung | 100 |
| II. Örtliche Ebene der Landschaftsplanung | 100 |
| 1. Landschafts- und Grünordnungspläne | 100 |
| 2. Obligatorische und fakultative Planung | 101 |
| 3. Fortschreibungspflicht | 102 |
| III. Rechtsnatur und Verbindlichkeit | 103 |
| 1. Integrationslösung | 103 |
| 2. Selbstständige Planung | 104 |
| IV. Verhältnis zu anderen Planungen | 105 |
| 1. Verhältnis zur Raumordnung | 105 |
| 2. Verhältnis zur Bauleitplanung | 106 |
| 3. Verhältnis zu sonstigen Planungen | 106 |
| 4. Begründungspflicht | 107 |

| | |
|--|-----|
| Kapitel 5: Charakteristika einer kommunalen Mobilitätsplanung | 109 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| A. <i>Aufgabe und Inhalt der kommunalen Mobilitätsplanung</i> | 109 |
| I. Aufgabe der kommunalen Mobilitätsplanung | 109 |
| II. Inhalt der kommunalen Mobilitätsplanung | 111 |
| 1. Regelmäßige Mindestangaben | 111 |
| a) Beschreibung der Mobilitätssituation | 111 |
| b) Konkretisierte Zielsetzung und Konflikte | 112 |
| c) Umsetzungserfordernisse und Maßnahmen | 113 |
| 2. Erforderlichkeit der Inhalte | 113 |
| 3. Begründung der Planungsentscheidung | 113 |
| B. <i>Grundlagen der kommunalen Mobilitätsplanung</i> | 114 |
| I. Zuständigkeit der Gemeinden | 114 |
| 1. Sachnähe der Gemeinden | 115 |
| 2. Aufgabenzuweisung durch die Länder | 115 |
| II. Planungspflicht | 116 |
| 1. Vermutungsregelung | 117 |
| 2. Flexibilisierungsmöglichkeiten | 118 |
| 3. Fortschreibungs- und Überprüfungspflicht | 118 |
| III. Verbindlichkeit | 119 |
| IV. Legislative Zielvorgaben | 120 |
| 1. Verbindlichkeit durch Operationalisierung | 121 |
| 2. Auswahl der Ziele | 121 |
| V. Abwägung der relevanten Belange | 122 |
| VI. Umfassende Partizipation und Information | 122 |
| 1. Formelle und informelle Beteiligung | 123 |

| | |
|--|-----|
| 2. Information und Öffentlichkeitsarbeit | 124 |
| C. <i>Aufbau der kommunalen Mobilitätsplanung</i> | 124 |
| I. Gesamtmobilitätspläne | 125 |
| II. Teilmobilitätspläne | 125 |
| 1. Entwicklungs- und Abstimmungsgebote | 126 |
| 2. Zeitliches und finanzielles Umsetzungskonzept | 127 |
| III. „Hotspot“-Planung | 128 |
| IV. Rechtscharakter der Pläne | 129 |
| D. <i>Verhältnis zu anderen Planungen und Akteuren</i> | 129 |
| I. Verhältnis zur Bauleitplanung | 130 |
| 1. Verhältnis zur Flächennutzungsplanung | 130 |
| a) Bestehender Flächennutzungsplan | 130 |
| aa) Anpassungspflicht | 130 |
| bb) Verzicht auf Anpassungspflicht | 131 |
| b) Paralleler und nachfolgender Flächennutzungsplan | 132 |
| 2. Verhältnis zur Bebauungsplanung | 132 |
| 3. Verfahrenstechnische Absicherung | 133 |
| II. Verhältnis zur Raumordnung | 133 |
| 1. Vorrang der Raumordnung | 133 |
| 2. Belange der Mobilitätsplanung | 134 |
| III. Abstimmung mit Nachbargemeinden | 134 |
| IV. Sonstige Planungen | 135 |
| 1. Berücksichtigungspflicht | 136 |
| 2. Begründungspflicht | 136 |
| E. <i>Fazit</i> | 137 |
| Zusammenfassung der Ergebnisse | 139 |
| Literaturverzeichnis | 149 |
| Sachregister | 183 |