

Inhaltsübersicht

Vorwort	5
Inhaltsübersicht	7
Inhaltsverzeichnis	9
Einleitung	25
§ 1 Anlass der Untersuchung	26
§ 2 Gegenstand der Untersuchung	43
§ 3 Forschungsfrage und Gang der Untersuchung	47
§ 4 Stand der Forschung	49
Erster Teil: Die Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	55
§ 5 Einführung in den ersten Teil	55
§ 6 Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht	61
§ 7 Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen	88
§ 8 Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Ordnungsrecht	117
§ 9 Fazit	139
Zweiter Teil: Szenarien klima- und umweltgerechter Nutzungsausschlüsse – eine Fallstudie	141
§ 10 Einführung in den zweiten Teil	141
§ 11 Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Raumplanungsrecht	146
§ 12 Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Recht der öffentlichen Sachen	171
§ 13 Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Ordnungsrecht	192
§ 14 Fazit	212
	7

Inhaltsübersicht

Dritter Teil: Die Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung für Belange des Klimas und der Umwelt	215
§ 15 Einführung in den dritten Teil	215
§ 16 Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht für Belange des Klimas und der Umwelt	220
§ 17 Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen für Belange des Klimas und der Umwelt	242
§ 18 Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Ordnungsrecht für Belange des Klimas und der Umwelt	293
§ 19 Der Einfluss von Lenkungs Vorschriften auf die Sensitivität von Rechtsinstrumenten	345
§ 20 Fazit	372
Fazit	377
Literaturverzeichnis	381

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Inhaltsübersicht	7
Inhaltsverzeichnis	9
Einleitung	25
§ 1 Anlass der Untersuchung	26
A. Verkehr als Problem für das Klima, die Umwelt und den Menschen	26
I. „Verkehrssektor als größte klimapolitische Herausforderung“	26
II. Luftschadstoffe – ein Risiko für die Umwelt und den Menschen	29
III. Hohe Belastung durch Lärmbelästigung	30
IV. Flächenverbrauch und Zersiedelung durch neue Verkehrswege	31
V. Tote und Verletzte durch Unfälle im Straßenverkehr	32
B. Die klima- und umweltgerechte Transformation des Verkehrssektors	33
I. Schutzgüter der Transformation	33
II. Strategien der Transformation	34
III. Handlungsfelder der Transformation	37
C. Die Rolle der Stadt in der Transformation des Verkehrssektors	38
I. Transformative Kraft der Städte	39
II. Brennglas Berlin	41
§ 2 Gegenstand der Untersuchung	43
A. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	44
B. Klima- und umweltgerechte Gestaltung des Verkehrsraums	44
C. Der städtische Straßenverkehrsraum	46

§ 3	Forschungsfrage und Gang der Untersuchung	47
§ 4	Stand der Forschung	49
Erster Teil: Die Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung		55
§ 5	Einführung in den ersten Teil	55
A. Identifikation der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung		55
I. Verkehrsraumgestaltung		56
II. Rechtsinstrument		57
B. Ordnung in Rechtsmaterien der Verkehrsraumgestaltung		58
I. Die Rechtsmaterie der Verkehrsraumgestaltung als Zuordnungskategorie		59
II. Der Verkehrsraum als mehrdimensionaler Regelungsgegenstand		60
§ 6	Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht	61
A. Das Raumplanungsrecht als Rechtsmaterie der Verkehrsraumgestaltung		62
B. Verkehrsraumgestaltung im Raumordnungsrecht		63
I. Einordnung in die Interessenstruktur des Raumplanungsrechts		64
II. Der Raumordnungsplan als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung		64
III. Ergebnis		67
C. Verkehrsraumgestaltung im Allgemeinen Städtebaurecht		67
I. Einordnung in die Interessenstruktur des Raumplanungsrechts		67
II. Der Flächennutzungsplan als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung		69
III. Der Bebauungsplan als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung		71
IV. Ergebnis		75
D. Verkehrsraumgestaltung im Besonderen Städtebaurecht		75
I. Einordnung in die Interessenstruktur des Raumplanungsrechts		76
II. Die städtebauliche Sanierungsmaßnahme als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung		77
III. Ergebnis		80

E. Verkehrsraumgestaltung im Fachplanungsrecht	80
I. Einordnung in die Rechtsmaterie des Raumplanungsrechts	81
II. Die straßenrechtliche Planfeststellung als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung?	82
1. Planfeststellung als nachvollziehende Entscheidung	83
2. Planfeststellung als Schritt im rechtlichen Entstehungsprozess einer Straße	84
III. Ergebnis	85
F. Fazit	85
§ 7 Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen	88
A. Das Recht der öffentlichen Sachen als Rechtsmaterie der Verkehrsraumgestaltung	88
B. Verkehrsraumgestaltung im Straßenrecht	90
I. Einordnung in die Interessenstruktur des Rechts der öffentlichen Sachen	90
II. Die Widmung als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung?	92
1. Der „zentrale straßenrechtliche Statusakt“	92
2. Kurationsakt ohne transformatives Gestaltungspotential	93
III. Die Einziehung als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung?	95
1. Der Actus contrarius zur Widmung	96
2. Annulationsakt ohne transformatives Gestaltungspotential	97
IV. Die Teileinziehung als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung	98
1. Ein eigenständiges Rechtsinstrument	99
2. Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrsraums	101
V. Die Umstufung als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung?	102
1. Die nachträgliche Änderung der Straßenklasse	102
2. Organisationsakt ohne Gestaltungspotential	103

VI. Entscheidungen im Rahmen der Straßenbaulast als Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	104
1. Unerhebliche bauliche Veränderungen im Rahmen der Widmung	104
2. Bauliche Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung	106
VII. Das Sondernutzungskonzept als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung	109
1. Funktionsweise des Sondernutzungskonzepts	109
2. Das Sondernutzungskonzept in der Interessenstruktur des Rechts der öffentlichen Sachen	113
3. Verkehrsraumgestaltung mittels Maßgaben für die Genehmigungsvergabe	115
VIII. Ergebnis	116
C. Fazit	117
§ 8 Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Ordnungsrecht	117
A. Das Ordnungsrecht als Rechtsmaterie der Verkehrsraumgestaltung	118
B. Verkehrsraumgestaltung im Straßenverkehrsrecht	119
I. Einordnung in die Interessenstruktur des Ordnungsrechts	120
II. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung als Rechtsinstrument der Verkehrsraumgestaltung	122
1. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung als ordnungsrechtliches Instrument	122
2. Einfluss auf die Verkehrsraumgestaltung	123
C. Verkehrsraumgestaltung im Immissionsschutzrecht	125
I. Einordnung in die Interessenstruktur des Ordnungsrechts	125
II. Die Rechtsinstrumente der Luftreinhaltung als Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	127
1. Zweistufiges Verfahren der Luftreinhaltung	127
a) Luftreinhalteplanung	127
b) Umsetzung mit der immissionsschutzrechtlichen Anordnung gemäß § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG	129
2. Einfluss auf die Verkehrsraumgestaltung	130

III. Die Rechtsinstrumente der Lärminderung als Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	131
1. Zweistufiges Verfahren der Lärminderungsplanung	132
a) Zweiphasiger Planungsprozess	132
(1) Lärmkarte	132
(2) Lärmaktionsplan	133
b) Umsetzung im Koordinationsmodell	134
2. Einfluss auf die Verkehrsraumgestaltung	137
IV. Ergebnis	138
D. Fazit	138
§ 9 Fazit	139
Zweiter Teil: Szenarien klima- und umweltgerechter Nutzungsaus- schlüsse – eine Fallstudie	141
§ 10 Einführung in den zweiten Teil	141
A. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse	142
I. Nutzungsausschlüsse als Strategie klima- und umweltgerechter Verkehrsraumgestaltung	142
II. Exemplarisch ausgewählte Anwendungsfälle klima- und umweltgerechter Nutzungsausschlüsse	143
B. Rechtssichere Bestimmung des Anwendungsbereichs der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	145
§ 11 Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Raumplanungsrecht	146
A. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Raumordnungsrecht	146
I. Flächenzuweisungen und Flächenfreihaltungen im Raumordnungsplan	147
II. Ergebnis	148
B. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Allgemeinen Städtebaurecht	149
I. Verkehrsflächenfestsetzungen im Flächennutzungs- plan	149
II. Schwerpunktbetrachtung: Verkehrsflächenfestset- zungen im Bebauungsplan	150

1. Festsetzung von Verkehrsflächen für den Fuß- bzw. Fahrradverkehr	151
a) Wortlaut: Die Fahrradzone als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“	152
b) Verfassungskonforme Auslegung: Sind Fahrradzonen bodenrechtlich relevant?	153
c) Teleologische Auslegung: Der Ausgleich von Raumnutzungskonflikten	156
d) Systematische Auslegung: Koordination verschiedener Rechtsmaterien	157
(1) Konkurrenz zwischen dem Bauplanungsrecht und dem Straßenverkehrsrecht	159
(2) Konkurrenz zwischen dem Bauplanungsrecht und dem Recht der Luftreinhaltung	161
(3) Konkurrenz zwischen dem Bauplanungsrecht und dem Recht der Lärmminde- rung	162
e) Ergebnis	163
2. Festsetzung von Verkehrsflächen für emissions- arme Verkehrsarten	163
a) Wortlaut: Die Zone für emissionsarme Verkehrsarten als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“?	163
b) Verfassungskonforme Auslegung: Sind Zonen für emissionsarme Verkehrsarten boden- rechtlich relevant?	164
c) Teleologische Auslegung: Der Ausgleich von Raumnutzungskonflikten	164
d) Systematische Auslegung: Koordination verschiedener Rechtsmaterien	165
e) Ergebnis	165
3. Festsetzung von Verkehrsflächen für öffentliche Verkehre	165
a) Wortlaut: Die Verkehrsfläche für öffentliche Verkehre als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“?	165
b) Verfassungskonforme Auslegung: Sind Zonen für öffentliche Verkehre bodenrechtlich relevant?	166

c) Teleologische Auslegung: Der Ausgleich von Raumnutzungskonflikten	166
d) Systematische Auslegung: Koordination verschiedener Rechtsmaterien	167
e) Ergebnis	168
4. Kritik am Tatbestandsmerkmal der „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ und Reformvorschlag	168
5. Ergebnis	169
III. Ergebnis	169
C. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Besonderen Städtebaurecht	170
I. Nutzungsausschlüsse als Bestandteil einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme	170
II. Ergebnis	171
D. Fazit	171
§ 12 Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Recht der öffentlichen Sachen	171
A. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Straßenrecht	172
I. Schwerpunkt Betrachtung: Klima- und umweltgerechte Widmungsbeschränkungen mit der Teileinziehung	172
1. Beschränkung der Widmung auf den Fußgängerverkehr oder Fahrradverkehr	173
a) Wortlaut: Fußgänger- und Fahrradverkehr als „Benutzungsart“	173
b) Verfassungskonforme Auslegung im Lichte der Gesetzgebungskompetenzen	174
(1) Abgrenzung von der konkurrierenden Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für den Straßenverkehr	176
(2) Abgrenzung von der konkurrierenden Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für das Bodenrecht	182
c) Ergebnis	184
2. Beschränkung der Widmung auf emissionsarme Verkehrsarten	185

a) Wortlaut: Emissionsarmer Verkehr als „Benutzungsart“?	185
b) Verfassungskonforme Auslegung im Lichte der Gesetzgebungskompetenzen	186
(1) Abgrenzung von der konkurrierenden Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für die Luftreinhaltung und die Lärmbekämpfung	186
(2) Schlussfolgerungen	187
c) Ergebnis	187
3. Beschränkung der Widmung auf öffentliche Verkehre	188
a) Wortlaut: Öffentlicher Verkehr als „Benutzungszweck“?	188
b) Verfassungskonforme Auslegung im Lichte der Gesetzgebungskompetenzen	189
c) Ergebnis	189
4. Ergebnis	189
II. Keine Nutzungsausschlüsse mithilfe der Straßenbaulast	191
III. Keine Nutzungsausschlüsse mithilfe des Sondernutzungskonzepts	191
B. Fazit	192
§ 13 Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Ordnungsrecht	192
A. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Straßenverkehrsrecht	193
I. Schwerpunktbetrachtung: Klima- und umweltgerechte Verkehrsverbote und -beschränkungen mit der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung	193
1. Vorab: „Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsrechts	193
2. Verbot des Kfz-Verkehrs	197
a) Wortlaut: Benutzung der Straße „beschränken oder verbieten“	198
b) Verfassungskonforme Auslegung im Lichte der Gesetzgebungskompetenzen	198

c) Systematische Auslegung: Koordination verschiedener Rechtsmaterien	203
d) Ergebnis	204
3. Verbot emissionsintensiver Verkehrsarten	204
a) Verfassungskonforme Auslegung im Lichte der Gesetzgebungskompetenzen	204
b) Systematische Auslegung: Koordination verschiedener Rechtsmaterien	205
(1) Konkurrenz zwischen Straßenverkehrs- recht und Immissionsschutzrecht	205
(2) Konkurrenz zwischen Straßenverkehrs- recht und Straßenverkehrszulassungs- recht	206
c) Ergebnis	207
4. Verbot des motorisierten Individualverkehrs	208
a) Verfassungskonforme Auslegung im Lichte der Gesetzgebungskompetenzen	208
b) Systematische Auslegung: Koordination verschiedener Rechtsmaterien	208
c) Ergebnis	209
II. Ergebnis	209
B. Klima- und umweltgerechte Nutzungsausschlüsse im Immissionsschutzrecht	210
I. Klima- und umweltgerechte Zonen im Luftrein- halteplan	210
II. Klima- und umweltgerechte Zonen im Lärm- aktionsplan	211
C. Fazit	212
§ 14 Fazit	212
 Dritter Teil: Die Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrs- raumgestaltung für Belange des Klimas und der Umwelt	 215
§ 15 Einführung in den dritten Teil	215
A. Der Begriff der Sensitivität	216
I. Berücksichtigungsfähige Belange	217
II. Bestimmung des Entscheidungsmaterials	217
1. Gesetzestechniken der Sensitivität	218

2. Schutzgutorientierte Auslegung	218
3. Verfassungsrechtliche Grenzen der Sensitivität	219
B. Sensitivität und Begründung	219
§ 16 Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht für Belange des Klimas und der Umwelt	220
A. Die einzelnen Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht	221
I. Der Raumordnungsplan	222
1. Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung	222
a) § 1 Abs. 2 ROG	222
b) § 2 Abs. 2 ROG	223
2. Ergebnis	225
II. Die Bauleitpläne	225
1. Aufgaben und Grundsätze der Bauleitplanung	226
a) § 1 Abs. 5 BauGB	226
b) § 1 Abs. 6 BauGB	227
c) § 1a BauGB	228
2. Ergebnis	229
III. Die städtebauliche Sanierungsmaßnahme	229
IV. Ergebnis	230
B. Keine Beschränkung der Sensitivität auf örtliche Belange	230
I. Die Bedeutung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie für die Frage der Sensitivität	231
1. Die kommunale Selbstverwaltungsgarantie als äußere Grenze der gemeindlichen Zuständigkeit	231
2. Keine Beschränkung der Erwägungskompetenz durch die Selbstverwaltungsgarantie	233
a) Unterscheidung zwischen Erwägungs- und Regelungskompetenz	233
b) Maßstab für die Erwägungskompetenz der Gemeinde bei der Erfüllung örtlicher Angelegenheiten	234
(1) Verankerung des Maßstabs in der Rechtsprechung	234
(2) Unterschiedliche Rezeption in der Literatur	236

c) Schlussfolgerung für die Berücksichtigung von Belangen des Klimas und der Umwelt	237
II. Schlussfolgerungen für Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht	238
1. Verkehrsraumgestaltung als Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft	238
2. Im Besonderen: Bauleitplanung als Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft	240
III. Ergebnis	241
C. Fazit	241
§ 17 Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen für Belange des Klimas und der Umwelt	242
A. Die einzelnen Rechtsinstrumente	242
I. Die Teileinziehung	242
1. Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls	243
a) Bestandsaufnahme: Beschränkung auf stadt- und verkehrspolitische Belange	243
b) Umwelt- und klimaschutzsensitive Auslegung des öffentlichen Wohls	246
c) Sonderfall Berlin?	249
2. Ermessen	250
3. Ergebnis und Reformvorschlag für eine ausdrücklich klima- und umweltschutzsensitive Teileinziehung	251
II. Entscheidungen im Rahmen der Straßenbaulast	252
1. Regelmäßiges Verkehrsbedürfnis	252
2. Umwelt- und klimaschutzsensitive Auslegung der Vorschriften über die Straßenbaulast	254
a) Normative Aufzählung öffentlicher Belange neben dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis	254
b) Klimaschutzsensitive Daseinsvorsorge	255
3. Ergebnis und Reformvorschlag für eine ausdrücklich klima- und umweltschutzsensitive Straßenbaulast	256
III. Das Sondernutzungskonzept	257
1. Umwelt- und klimaschutzsensitives Ermessen	258

a) Bestandsaufnahme: Beschränkung auf straßenbezogene Belange	259
b) Umwelt- und klimaschutzsensitive Auslegung der Vorschriften über die Sondernutzung	263
(1) Schutzgut der Erlaubnispflicht: Störungsfreier Gemeingebrauch	264
(2) Umwelt- und klimaschutzsensitiver Verkehrsbegriff	265
(3) Schlussfolgerungen	270
c) Sonderfall Berlin?	270
2. Ergebnis und Reformvorschlag für ein ausdrücklich umwelt- und klimaschutzsensitives Sondernutzungskonzept	274
IV. Ergebnis	275
B. Verfassungsrechtliche Konturierung der Sensitivität im Recht der öffentlichen Sachen	275
I. Keine Beschränkung der Sensitivität auf örtliche Belange	275
1. Im Raumplanungsrecht entwickelter Maßstab	276
2. Verkehrsraumgestaltung mit Mitteln des Straßenrechts als Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft	276
II. Kein Verstoß gegen den Bestimmtheitsgrundsatz	277
1. Abgestufte Anforderungen an die Bestimmtheit von Ermächtigungsgrundlagen	277
2. Einordnung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Anschluss- und Benutzungszwang	279
III. Keine Sperrwirkung der Gesetzgebungskompetenz des Bundes für den Umwelt- und Klimaschutz	281
1. Verhältnis der Gesetzgebungskompetenzen zur exekutiven Normanwendung	282
2. Verfassungskonforme Auslegung der landesrechtlichen Ermächtigungsgrundlage im Lichte der Gesetzgebungszuständigkeiten	283
a) Gesetzgebungskompetenzen und Ziele des Gesetzgebers	283
b) Schlussfolgerungen für die Exekutive	288

3. Gesetzesvorrang = „Sperrwirkung“ entgegenstehender Gesetze	290
IV. Ergebnis	292
C. Fazit	292
§ 18 Sensitivität der Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Ordnungsrecht für Belange des Klimas und der Umwelt	293
A. Die einzelnen Rechtsinstrumente	294
I. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO	294
1. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO: „Limitierte Generalnorm“	295
a) Tatbestand: „aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs“	295
(1) Schutzgut: Sicherheit und Ordnung <i>des Verkehrs</i>	295
(2) Eindimensionaler Verkehrsbegriff: Verkehr = Fortbewegung	301
(3) Multimodaler Verkehrsbegriff	302
b) Kein klima- und umweltschutzsensitives Ermessen	304
c) Ergebnis	306
2. Sondertatbestände des § 45 StVO	306
a) Tatbestandliche Selbstständigkeit der Sondertatbestände	306
b) § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO: „Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“	310
(1) Umweltschutzsensitiver Immissionsschutz	310
(2) Kein klimaschutzsensitives Verständnis von Abgasen	313
c) § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 StVO: „Erhaltung der öffentlichen Sicherheit“	314
(1) Einschränkungende Auslegung: Katastrophenfälle	315
(2) Klimawandel kein Katastrophenfall im Sinne der Norm	316
(3) „Hinsichtlich“: dienende Funktion	317
	21

d) § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO: „zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen“	318
(1) Kennzeichnung ohne Spielraum	319
(2) Klima- und umweltschutzsensitive Vor- Entscheidung der Gemeinde	320
e) § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO: „Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“	320
(1) Nochmal umweltschutzsensitiver Immissionsschutz	321
(2) Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung	322
f) Zwischenergebnis	324
3. Klima- und umweltpolitische Reform des Straßenverkehrsrechts im Jahr 2024	325
a) Ausdrückliche Umwelt- und Klimaschutzsensitivität des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO	326
(1) Tatbestandliche Unabhängigkeit von der Generalnorm des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO	326
(2) „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes“	327
b) Berücksichtigungsgebot zugunsten der Leichtigkeit des Verkehrs und Beeinträchtigungsverbot zugunsten der Sicherheit des Verkehrs	329
(1) Bleibende Grundorientierung des Straßenverkehrsrechts an der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs	330
(2) Verhältnis der verschiedenen Zwecke zueinander in der Praxis der Verkehrsraumgestaltung	331
c) Eingeschränkter Anwendungsbereich	332
d) Bewertung: Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht?	334
(1) Zentrale Bedeutung für den Klima- und Umweltschutz im Straßenverkehr	334
(2) Weitergehender Reformvorschlag: Gleichberechtigung der Schutzgüter	335

II. Immissionsschutzrechtliche Rechtsinstrumente	338
1. Leitvorschrift des § 1 BImSchG	338
2. Immissionsschutzrechtliche Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung	340
a) Luftreinhalteplan	340
b) Immissionsschutzrechtliche Anordnung	342
c) Lärmaktionsplan	342
3. Ergebnis	344
B. Fazit	344
§ 19 Der Einfluss von Lenkungs Vorschriften auf die Sensitivität von Rechtsinstrumenten	345
A. Art. 20a GG	346
I. Schutzbereich	346
II. Schutzgutverstärkende Wirkung	347
1. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht	348
2. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen	349
3. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Ordnungsrecht	349
a) Bedingung: Grundsensitivität für Belange des Klimas und der Umwelt	350
b) Schlussfolgerungen	351
III. Ergebnis	352
B. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG	352
I. Wirkungsweise des Berücksichtigungsgebots	353
1. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Raumplanungsrecht	353
a) Einfluss auf die planerische Abwägung	354
b) Verhältnis zu fachgesetzlichen Berücksich- tigungsgeboten	355
c) Summierung von Berücksichtigungsgeboten	356
2. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen	357
a) Anwendbarkeit im landesrechtlichen Straßenrecht	357
b) Schlussfolgerungen	358

3. Rechtsinstrumente der Verkehrsraumgestaltung im Ordnungsrecht	359
a) Gesetzeszweck sticht Berücksichtigungsgebot	359
b) Schlussfolgerungen	360
II. Ergebnis	361
C. Mobilitätsgesetz Berlin	361
I. § 20 Abs. 3 Satz 1 MobG BE	363
1. Anwendungsbereich	363
a) Direkte Anwendbarkeit auf die Rechtsinstru- mente der Verkehrsraumgestaltung im Raum- planungsrecht	363
b) Keine Anwendbarkeit auf die Rechtsinstru- mente der Verkehrsraumgestaltung im Recht der öffentlichen Sachen	365
c) Eingeschränkte Anwendbarkeit auf die Rechtsinstrumente der Verkehrsraumge- staltung im Ordnungsrecht	366
2. Wirkung: Anreicherung der Ermessenserwä- gungen	366
II. § 20 Abs. 5 MobG BE	367
1. Anwendungsbereich	367
2. Wirkung	368
III. § 25 Abs. 2 Nr. 1 MobG BE	368
1. Anwendungsbereich	369
2. Wirkung	369
IV. Ergebnis	370
D. Fazit	370
§ 20 Fazit	372
Fazit	377
Literaturverzeichnis	381