

Rechtliche Rahmenbedingungen nachhaltiger Mobilität und ihr Einfluss auf die gesellschaftliche Wirklichkeitskonstruktion

Juliane Haus und Weert Canzler

Beitrag zur Veranstaltung »Neue Ansätze der Rechtssoziologie« der Sektion Rechtssoziologie

Mobilität und Moderne in der Transformation

Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen 2015 wurden erstmals verbindliche Festlegungen zur Reduktion der Treibhausgase getroffen, denen sich auch Deutschland angeschlossen hat. Das darauffolgende Klimaschutzgesetz der Bundesregierung wurde vom Bundesverfassungsgericht im April 2021 kritisiert, weil die Reduktionsziele unzureichend waren. Das Gericht betonte, dass die Wege zur Zielerreichung in gesellschaftlicher Freiheit und im Dialog identifiziert werden sollen, aber dies nur noch wenige Jahre möglich ist. Wird die Zeit nicht genutzt, könnten die Grundrechte künftiger Generationen eingeschränkt werden. Das Gericht machte klar, dass die Aufgabe der Politik darin besteht, Grundrechte zu schützen und die Klimakatastrophe zu verhindern. Diese Ziele sind in einer Demokratie nur im gesellschaftlichen Einvernehmen realisierbar.

Die Entwicklung des Klimaschutzgesetzes zeigt, wie gesellschaftliche Wirklichkeiten im Mobilitätsbereich durch rechtliche Rahmen beeinflusst und reproduziert werden. Nach Peter L. Berger und Thomas Luckmann (1969) lassen sich soziale Wirklichkeiten als Produkte kollektiver Bedeutungszuschreibungen verstehen, die durch Prozesse der Produktion, Reproduktion und kontinuierlichen Revision in öffentlichen Diskursen, Institutionen und rechtlichen Regeln stabilisiert werden. Das Recht ist dabei nicht nur ein regulatorisches Instrument, sondern gestaltet normative Erwartungshaltungen und gesellschaftliches Handeln. Es formt die Wahrnehmung von Verantwortlichkeiten, Zielen und Handlungsoptionen. Urteile wie das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts können die soziale Wirklichkeit der Mobilität verändern, indem sie normative Vorgaben setzen, die gesellschaftliche Praktiken betreffen.

Damit sind wir mitten im Verkehrs- und Mobilitätsthema (Knie 1997; Canzler 2016; Manderscheid 2024). Moderne Gesellschaften mit ihren raumgreifenden und arbeitsteiligen Wohlstandsmodellen vertragen sich schwer mit klimapolitischen Reduktionszielen. Innerhalb der westlichen Gesellschaften ist die Treibhausgasemission zugleich stark von sozialer Ungleichheit geprägt: je höher Vermögen und Einkommen, umso größer der spezifische Ausstoß von Treibhausgasen. Aus Sicht des Sozialkonstruktivismus ist auch Mobilität ein soziales Produkt, geprägt von gesellschaftlichen Normen, Identitäten und Machtverhältnissen. Die zentrale Frage für die sozialwissenschaftliche Nachhaltigkeits- und Transfor-

mationsforschung lautet, wie in einer freiheitlichen demokratischen Ordnung verbindliche Reduktionsziele ausgehandelt und erreicht werden können. Offensichtlich prallen normative Konzepte der Ressourcenreduktion auf die verbrieften Rechte liberaler Demokratien und auf kapitalistische Wohlstandsmodelle, die als Grundlage für individuelle Freiheit und sozialen Ausgleich konstitutiv für die westlichen Demokratien sind. Ziel muss es daher sein, zu verstehen, wie diese soziale Wirklichkeit der Mobilität so gestaltet werden kann, dass sie transformative Veränderungen ermöglicht, ohne fundamentale gesellschaftliche Normvorstellungen zu verletzen oder den sozialen Zusammenhalt zu gefährden (Canzler 2016). Dabei spielen transdisziplinäre Formate der Wissensproduktion eine entscheidende Rolle, um das notwendige Transformationswissen zu generieren (siehe Henkel et al. 2023) und neben technischen Lösungen auch normative, kulturelle und institutionelle Aspekte in den Transitionsprozess einzubringen (Henkel et al. 2023).

Die Herausforderungen der Transformation zeigen sich in der Mobilität mit besonderer Schärfe. Verkehrsinfrastrukturen sind seit jeher Basis gesellschaftlicher Ordnungen. Kein anderes Verkehrsmittel hat die westliche Welt so geprägt wie das Automobil. Mit dem Automobil und seiner Infrastruktur hat sich diese Gesellschaft entwickelt und auch verändert, sie hat sich räumlich ausgedehnt und sozial weit differenziert. Mobilität ist sozusagen der Maschinenraum moderner Demokratien (Rammler 2001). Als soziales Produkt hat sie sich durch Habitualisierung und Routinisierung fest in der Gesellschaft verankert. Allerdings ist der Automobilverkehr als einer der Treiber dieser Modernisierung mittlerweile an seine Grenzen gelangt.

Der vorliegende Beitrag hat das Ziel, die komplexen gesellschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen nachzuzeichnen, die die Mobilität im Kontext von Klimapolitik und gesellschaftlicher Transformation prägen. Beginnend mit der Bedeutung internationaler Verträge und nationaler Gerichtsentscheidungen wird deutlich, wie gesellschaftliche Wirklichkeiten im Mobilitätsbereich durch rechtliche Anordnungen produziert und stabilisiert werden (Berger und Luckmann 1969). Es wird gezeigt, dass das Recht in seiner normativen Kraft und gesellschaftlichen Verankerung eine zentrale Rolle bei der Stabilisierung des sozio-technischen Regimes des Automobils spielt (Geels 2012). Dabei wird auch die schwierige Balance zwischen den traditionellen Privilegien der Autogesellschaft und dem zunehmenden Wunsch nach nachhaltiger Stadtentwicklung und Mobilitätsvielfalt sichtbar. Der Beitrag diskutiert daher, wie gesellschaftliche, rechtliche und technologische Handlungsfelder so gestaltet werden können, dass die Mobilitätswende gelingt – durch gesellschaftliche Debatten, transdisziplinäre Wissensproduktion und experimentelle Interventionen auf kommunaler Ebene. Dies wird am Beispiel des Parkens illustriert.

Die Institutionalisierung des Autos als sozio-technisches Regime

Die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung hat die Einbettung des Autos in gesellschaftliche Strukturen umfassend beschrieben (Canzler und Knie 1998; Manderscheid 2014). Aus techniksoziologischer Sicht ist das private Auto eine zentrale Institution der Nachkriegsmoderne (Urry 2004) und fungiert als Träger vielfältiger kultureller Bedeutungszuschreibungen (Hörning 1989), die ihrerseits als Produkt einer politischen Formung des Automobils verstanden werden können. So wie in anderen Industrieländern war und ist auch in Deutschland das Auto Gegenstand gezielter politischer Förderung (Entfernungspauschale, Dienstwagenprivileg, Dieselsubventionierung usw.) und wird durch regulatorische Rahmenbedingungen – wie die Schaffung des öffentlichen Raums durch den ruhenden und fließenden Autoverkehr – zusätzlich privilegiert. Die Grundlagen wurden in Deutschland bereits im Nationalsozia-

lismus gelegt bspw. durch den Bau von 3.800 km Schnellstraßen, aber auch durch Propagandakampagnen wie „Kraftfahrt tut not“ und flankierende regulatorische Instrumente. Dies erfolgte zu einem Zeitpunkt, als nur 1 % der Bevölkerung ein Auto besaß (Knie 2025). Dieses verkehrstechnische Fundament moderner, demokratischer Gesellschaften – paradoxerweise in der Zeit einer Diktatur entscheidend vorangebracht – ebnete für Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg den weiteren Weg der gesellschaftlichen Entwicklung. Mit dem Auto als Standard und als verkehrstechnische Norm wurde die bundesrepublikanische Gesellschaft so stark fixiert, dass sich diese Verbindung nicht einfach lösen lässt. Zumal das Auto auch verkehrs- und planungsrechtlich entsprechend verankert ist. Ob die Straßenverkehrsordnung, das Personenbeförderungsgesetz oder der Bundesverkehrswegeplan: Die rechtliche Codierung des Raums und die Art der Bewirtschaftung seiner Nutzung verkörpern die Fortschrittsideen der 1950er und 1960er Jahre. Dazu gehören die gesellschaftlichen Fortschrittsbilder privater Kleinfamilienstrukturen mit stabilen Standardbiographien im Eigenheim. Diese wirken nach, obwohl ihre Leitbilder brüchig geworden und ihre sozialstrukturellen Grundlagen sich längst verändert haben. Das Verhältnis zwischen sozialer Disposition und dem technischen Artefakt Automobil ist ein sich gegenseitig beeinflussender und wechselseitig stabilisierender Prozess. Das Auto ist damit Ursache und Folge gesellschaftlicher Differenzierung zugleich. Die in diesem Rahmen tradierten Bedeutungszuschreibungen erklären einen Teil seiner Attraktivität.

Im Anschluss an Berger und Luckmann (1969) lässt sich die gesellschaftliche Verankerung des Autos als Institutionalisierungsprozess deuten (Canzler 2016). Techniksoziologisch bedeutet dies „Habitualisierung und Routinisierung“ typischer Handlungsformen und -abläufe, die zur Selbstverständlichkeit werden und das geteilte objektive Wirklichkeitsbild prägen (Schulz-Schaeffer und Rammert 2019, S. 63). Als Effekt der Institutionalisierung konstituiert sich um das private Automobil ein als selbstverständlich angenommenes Set von sozialen Praktiken, die als Grundlage für eine erfolgreiche Lebensführung in der modernen Gesellschaft gelten und dessen Gebrauch daher alternativlos erscheinen lassen. Technikhistorisch betrachtet, steht das Auto damit im Zentrum eines „seamless web“ (Hughes 1986) von heterogenen Komponenten, zu denen neben den technischen und infrastrukturellen Elementen auch gesellschaftliche Leitbilder, förderliche regulatorische Rahmenbedingungen und auf das Automobil ausgerichtete Subjektivierungsformen gehören (Manderscheid 2014).

Das Ergebnis ist ein etabliertes sozio-technisches Regime der Automobilität (Geels 2012). Der Begriff des „sozio-technischen Regimes“ basiert dabei auf dem Mehrebenenmodell von Transformationen (MLP) (Geels 2002), das als Analyserahmen an der Schnittstelle von Technikgeschichte, Techniksoziologie und Innovationsforschung entwickelt wurde, um Veränderungsprozesse sozio-technischer Arrangements zu untersuchen. Das Zentrum des Modells bildet die analytische Unterscheidung von drei Ebenen: Regime, Nische und Landschaft, die wechselseitig aufeinander einwirken (Geels 2002). Vorhandene sozio-technische Regime stabilisieren sich dabei durch Institutionen, Interessen und Praktiken, während sich in Nischen im Kleinen alternative Arrangements entwickeln, die Impulse für Wandel geben. Landschaften bilden den übergeordneten Kontext, innerhalb dessen Regime und Nischen wechselseitig wirken. In weiterentwickelten Modellen werden neben dem dominanten Automobil-Regime auch subalterne Regimes wie öffentlicher Verkehr, Fahrrad- oder Fußverkehr betrachtet. So ist das Fahrrad in den Niederlanden tief institutionalisiert, während der öffentliche Verkehr beispielsweise in der Schweiz einen besonderen Regimestatus besitzt (Haefeli 2008).

Die heuristische Folie des MLP ermöglicht es, die gesellschaftliche Bedeutung der Automobilität als Ausdruck einer Institutionalisierung zu fassen. Bei der Freilegung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Gesellschaftswendung zeigt sich, dass die gesellschaftliche Teilhabe maßgeblich an das Versprechen und die Realisierung des Zugangs zum privaten Auto gebunden ist. Trotz der Vielfalt von Verkehrsmitteln mit sehr unterschiedlichen Verkehrsträgern und Regimestrukturen war und ist nach wie vor kein Verkehrsmittel für die Moderne so prägend wie das Auto. In Europa werden mehr als 80 %

aller Verkehrsleistungen durch den individualisierten motorisierten Straßenverkehr (MIV) erbracht, d. h. vor allem mit dem privaten Auto. Die Kopplung von Freiheit und Wohlstand an das technische System Auto ist weiterhin eng und in einem sozio-technischen Regime stabilisiert.

Die De-Institutionalisierung und De-Legitimierung der Autogesellschaft

Trotz der festen Verankerung des Autos in den gesellschaftlichen Strukturen zeigen sich seit einigen Jahren empirische Phänomene einer De-Institutionalisierung und einer De-Legitimierung des dominanten Automobilitätsregimes. Es gibt Anzeichen, dass sich die Gesellschaft teilweise bereits so verändert hat, dass ihr altes Verkehrsfundament nicht mehr nützlich ist und alte Selbstverständlichkeiten der unhinterfragten Autonutzung nicht mehr gelten (Canzler et al. 2018). Das private Auto vermag sein Versprechen auf grenzenlose Mobilität kaum einzulösen. Das gilt vor allem für die großen Städte. Zu viele Fahrzeuge belasten den verfügbaren Raum und zwingen Städte zu Restriktionen des Autoverkehrs. Die beruflichen wie privaten individuellen Fortbewegungswünsche lassen sich in den Ballungszentren mit einem privaten Automobil nicht mehr befriedigend erfüllen. Neue Mobilitätspraktiken stützen sich zunehmend auf unterschiedliche Geräte und Dienstleistungen. Die raum-zeitliche Pluralität des Unterwegsseins zeigt sich in funktional geeigneteren technischen Optionen: Eine Kombination aus Bussen, Bahnen, Rädern und Rollern wird für einen relevanten Teil der Stadtgesellschaft die attraktivere Alternative.

Nicht nur die Vielfalt der Verkehrsmittel, sondern auch ihre Nutzung selbst verändert sich. Digitale Plattformen verändern Zugänge und verschieben die Bedeutung des Besitzens zugunsten des Nutzens und verändern zugleich Wertschöpfungsketten.

Die Pluralisierung der Verkehrsoptionen und ihre spontane und situative Zugänglichkeit bieten eine hohe Passfähigkeit zu einer Gesellschaft, in der sich die Lebensphasen und -stile, Familien- und Paar-konstellationen ebenso wie Arbeitsformen zunehmend ausdifferenzieren. Insbesondere in städtischen Milieus wachsen diese Entwicklungen, verstärkt durch die breite Nutzung digitaler Mobilgeräte und das mobile Internet, über das private Auto hinaus.

Die Folgen der Corona-Pandemie haben darüber hinaus das Modell der raumgreifenden arbeitsteiligen automobilen Gesellschaft ganz grundsätzlich in Frage gestellt. Die „Pendlergesellschaft“ – eine zentrale Beschreibung des bisherigen sozio-technischen Regimes – scheint „müde“ zu werden, physische Bewegung wird mehr und mehr durch virtuelle Mobilität ersetzt (George und Knie 2023). Dennoch erweisen sich die Strukturen der Automobilgesellschaft als widerstandsfähig. Das Modell Auto hat als sozio-technisches Regime weiter Bestand und seine Privilegien sind rechtlich einklagbar. Das Versprechen, durch die Nutzung des Autos berufliche und private Vorteile im System der freiheitlich-rechtlichen Grundordnung zu erhalten, gilt weiterhin.

Gleichzeitig sind auf der Ebene der sozio-technischen Landschaft langfristige gesellschaftliche Entwicklungstrends zu beobachten: die dynamische Expansion digitaler Technologien mit Auswirkungen auf soziale Praktiken und technischen Angebotsstrukturen, eine weitere Pluralisierung von Lebens- und Arbeitsformen, fortschreitende demographische Veränderungen sowie eine wachsende soziale Ungleichheit und der gesellschaftliche Diskurs um die Klimakrise und ihrer Auswirkungen auf die realen Lebensbedingungen.

Längst sind klimapolitische Fragen Teil gesellschaftlicher Konflikte geworden, die in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen werden. Im Kontext der Energiekrise mobilisieren populistische Par-

teien Unmut über hohe Preise, wobei Verantwortung oft entlang sozialer und regionaler Grenzen verhandelt wird. Unterschiede zwischen Ost und West sowie entlang Bildung und Vermögen spielen eine zentrale Rolle. Diese Konflikte werden durch konkurrierende Wert- und Identitätsangebote verschärft (z. B. „alte“ vs. „neue“ Mittelschichten, „Kosmopoliten“ vs. „Kommunitaristen“ (Decker 2019; Reckwitz 2020; Merkel 2017)).

Die Novellierung des Straßenverkehrsrechts

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist im Juli 2024 novelliert worden und schafft damit eine Ermächtigungsgrundlage für Anordnungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) für den Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz sowie für eine geordnete städtebauliche Entwicklung (s. ARL 2024, Agora Verkehrswende 2024). Für diese Anordnungsziele ist das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage für die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ keine Voraussetzung mehr. Das hört sich zunächst wenig spektakulär an, ist aber folgenreich. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist in einer Ermessensentscheidung der Behörde nur noch als ein Belang unter vielen zu berücksichtigen. Dies bedeutet einen Paradigmenwechsel für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, die bislang nur beim Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit (Ordnung) des Verkehrs getroffen werden durften (Baumeister 2024a und b). Das machte es bislang den Kommunen fast unmöglich, ihren lokalen Verkehr mit Blick auf Mobilitätswende und Klimaschutz zu gestalten.

Mit der im Herbst 2024 reformierten StVO können nun z. B. Sonderfahrstreifen, bevorrechtigte Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie angemessene Flächen für Rad- und Fußverkehr eingerichtet werden. Das fördert eine gesellschaftliche Wahrnehmung einer inklusiven, lebenswerten Stadt, in der nachhaltige Mobilität als legitime Praxis verankert wird. Über Parkraummanagement lassen sich lokale Verkehrsströme gezielt lenken, wodurch die gesellschaftliche Wirklichkeit des Stadtverkehrs durch konkrete Maßnahmen der Verkehrslenkung, Flächengestaltung und Praxisgestaltung aktiv geprägt wird. Zugleich können so auch Einnahmen für eine Mobilitätswende generiert werden.

Um rechtlich belastbare Anordnungen zu ermöglichen, ist meist ein integratives Verkehrskonzept notwendig, das die gesellschaftliche Wirklichkeit berücksichtigt und negative Folgen auf alle Verkehrsmodi und Bewohner*innen in den Quartieren vermeidet. Gemeinden haben im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Selbstverwaltung Anspruch auf Umsetzung solcher Konzepte; Ablehnungen könnten vor Gerichten erfolgreich sein.

Auch die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wird erleichtert: Sie können ohne besonderen Gefahrennachweis angewendet werden, etwa an Schulen, in Fußgängerzonen, auf Spielplätzen oder zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten.

Diese Veränderungen machen deutlich, wie rechtliche Rahmenbedingungen die gesellschaftliche Wirklichkeitskonstruktion im Verkehr beeinflussen. Diese Reformen transformieren die gesellschaftliche Wirklichkeit, indem sie den Handlungsspielraum von Kommunen erweitern und somit neue Praktiken der Mobilität ermöglichen. Durch die Schaffung von Flächen für Rad- und Fußverkehr sowie Tempo-30-Zonen wird die kollektive Wahrnehmung von „guter Stadt“ neu konstruiert – inklusiv, lebendig und umweltverträglich. Gleichzeitig weisen sie auf die Bedeutung rechtlicher Rahmen für die kontinuierliche Rekonstruktion und -produktion gesellschaftlicher Normen und Praktiken im urbanen Raum hin, z. B. durch neue Möglichkeiten der Verkehrslenkung, Parkraummanagement oder Verkehrsberuhigung. Das Recht konstruiert somit neue gesellschaftliche Wirklichkeiten, in denen nachhaltigere Mobilitätsformen als legitime und umsetzbare Strategien anerkannt werden.

Ein wegweisendes Urteil zum Parken

Nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende Verkehr nehmen seit Jahrzehnten zu. Der ruhende Verkehr benötigt Platz, der insbesondere in Städten knapp ist und konkurrierenden Nutzungsinteressen unterliegt. Die Zahl der Fahrzeuge ist gestiegen und zudem wurden sie größer und breiter. Da die Pkw durchschnittlich mehr als 23 Stunden am Tag ungenutzt sind, belegen sie in dieser Zeit private und eben auch öffentliche Stellplätze. Der seit Jahrzehnten zunehmende Parkdruck in Städten ist dabei nicht nur eine technische Herausforderung, sondern auch eine gesellschaftliche Konstruktion kollektiver Praktiken und Wahrnehmungen. Der Platz an öffentlichen Orten ist sozial verhandelt und wird durch rechtliche Regelungen gesellschaftlich gestaltet.

Mit einer Parkraumbewirtschaftung wird in vielen Städten versucht, den knappen öffentlichen Raum effizienter zu managen. Zeitlich und räumlich gestaffelte Parkgebühren sind dabei bewährte Mittel. Anwohner*innen erhalten deutlich reduzierte Parkausweise, die es ihnen erlauben, ihr Fahrzeug gegen eine Jahresgebühr in eingegrenzten Parkraumzonen abzustellen. Die Einführung und Erhöhung von Parkgebühren lösen regelmäßig Proteste und Unmut aus. Wo bisher das Parken kaum Kosten verursachte, wird dies als Verschlechterung empfunden, selbst wenn sich der Parkdruck durch die Bewirtschaftung spürbar verringert.

Der Unmut wird über den Impuls des Sich-Ärgerns hinaus oftmals in (schein)sachliche Begründungen umgemünzt. Gerne wird dann mit einer vorgeblich fehlenden Fairness argumentiert. Hauptargumente sind zum einen, dass Parkgebühren auf Stundenbasis für Besucher*innen und außerhalb der Parkzonen wohnende Beschäftigte, die mit ihrem Auto kommen wollen oder gar müssen, nicht zumutbar seien. Zum anderen träfen zusätzliche Parkgebühren generell besonders die Einkommensschwachen, die auf das Auto angewiesen sind. Oft hilft der Verweis auf die volkswirtschaftlichen Kosten des privaten Autofahrens und Parkens wenig. Nach dem Verursacherprinzip sind diese Kosten von den Nutznießern zu übernehmen. Kostenloses Parken bedeutet nichts anderes, als dass die nicht gedeckten Kosten von allen getragen werden. Auch von denen, die gar kein Auto haben, das irgendwo im öffentlichen Raum abgestellt wird.

Der Diskurs zum Parken im öffentlichen Raum ist von einem subjektiven „Gewohnheitsrecht auf einen Parkplatz“ geprägt, das sich nicht zuletzt aus einem bemerkenswerten Schwenk in der rechtlichen Bewertung des Parkens im öffentlichen Raum Mitte der 1960er Jahre speist – dem „Bremer Laternenurteil“. Dieses demonstriert die wirklichkeitskonstituierenden Folgen rechtlicher Entscheidungen und der historischen Wurzeln der heutigen Autodominanz sehr deutlich.

Im Jahre 1939 wurde die Reichsgaragenordnung erlassen, die vorschrieb, bei Neubauten einen Stellplatz für ein Kraftfahrzeug bereitzustellen. Zeitgleich verbriefen landesweite Straßengesetze das Verbot des Dauerparkens auf öffentlichen Straßen, um den Verkehrsfluss zu sichern. Das Bremer Laternenparker-Urteil von 1966 markierte einen Wendepunkt: Ein Kaufmann stellte sein Auto dauerhaft öffentlich ab, doch der Bremer Senat klagte erfolglos. Das Bundesverwaltungsgericht entschied damals, dass die Förderung des Automobils ein historisch staatliches Ziel sei, es aber an ausreichend Parkraum mangle. Damit wurde die gesellschaftliche Wirklichkeit des ruhenden Verkehrs – die Annahme, dass öffentlich genutzte Flächen für das Auto reserviert sind – rechtlich verankert und stabilisiert. Dieses Urteil trug maßgeblich dazu bei, die Dominanz des Parkens im öffentlichen Raum als gesellschaftliches Prinzip zu etablieren, das bis heute urbane Wahrnehmungen, Stadtplanung und soziale Normen prägt. Erosionen dieser Normalvorstellungen der Flächeninanspruchnahme werden jedoch auch in aktuellen rechtlichen Entscheidungen deutlich, wie der Fall des Gehwegparkens zeigt.

Seit Jahrzehnten ist es in vielen Städten üblich, dass Kraftfahrzeuge teilweise auf dem Gehweg parken. Insbesondere das beidseitige Parken auf Gehwegen ist jedoch nach der StVO verboten. Nur auf

einer Straßenseite kann das Gehwegparken durch Verkehrszeichen ausnahmsweise erlaubt werden, wenn ausreichend Platz für den Begegnungsverkehr der Fußgänger*innen verbleibt. Dennoch wird ein verbotswidriges ein- oder beidseitiges Gehwegparken von den meisten Städten oft seit Jahrzehnten geduldet. Da in den vergangenen Jahrzehnten die Fahrzeuge größer und auch breiter wurden, nicht zuletzt, weil zunehmend mehr SUVs zugelassen wurden, führt das Gehwegparken zu noch weniger Platz. Das geht vor allem zulasten derjenigen, die einen Kinderwagen schieben, ein Laufrad benutzen, einen Rollator benötigen oder auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Im Sommer 2024 hat das Bundesverwaltungsgericht ein wegweisendes Urteil gefällt: Anwohner*innen wurde ein eigenes subjektives Recht zugesprochen, den Gehweg vor ihrer Haustür als Fußgänger*innen nutzen zu können und sie können dieses Recht nun auch gerichtlich einfordern (ARL 2025). Damit wurde ein wichtiger rechtlicher Schutz für Fußgänger*innen geschaffen, der die gesellschaftliche Praxis des Gehwegparkens in Frage stellt und die Bedeutung eines sicheren Gehwegs für die gesellschaftliche Wirklichkeitskonstruktion unterstreicht.

Was hat sich geändert? Die Straßenverkehrsbehörden müssen nun bei erheblichen Beeinträchtigungen des Fußverkehrs handeln, ein Gewohnheitsrecht der Autobesitzer*innen auf Gehwegparken gibt und gab es nicht. Wann eine solche Einschränkung erheblich ist, hängt u. a. von der Nutzungsfrequenz auf dem jeweiligen Gehweg, von Ausweichmöglichkeiten oder auch von der Dauer der Einschränkung ab. Die Straßenverkehrsbehörden sind verpflichtet, unverzüglich einzuschreiten, wenn das Grundrecht auf Unversehrtheit durch das unzulässige Parken erheblich eingeschränkt wird. Das gilt insbesondere dann, wenn z. B. Kinder oder Menschen mit Behinderungen auf die Fahrbahn ausweichen müssen, weil auf dem Gehweg kein ausreichender Raum mehr besteht.

Um nachhaltige Änderungen zu erzielen, ist ein Zusammenwirken von Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden essenziell, um das gesellschaftliche Bild eines sicheren, barrierefreien und sozial gerechteren öffentlichen Raumes zu fördern. Eindeutige Markierungen und konsequente Durchsetzung der neuen Regeln sind notwendig, um die gesellschaftliche Realität des Gehwegparkens nachhaltig zu verändern und den gesellschaftlichen Anspruch an lebenswerte Stadtflächen zu stärken.

Die Folgen der Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität

Nach der Novellierung von StVG und StVO sowie dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil zum Gehwegparken ist offen, ob und in welchem Umfang die Verkehrsrealität sich tatsächlich ändern wird. Der historische Vergleich zeigt, dass die performative Kraft des Rechts, wie beim „Bremer Laternenurteil“ von 1966, kurzfristig gesellschaftliche Praktiken und Normen verändern kann und so dazu beitrug, die Dominanz des Autos im Raum zu zementieren. In diesem Fall wurde in dem Urteil jedoch eine bereits existierende gesellschaftliche Praxis und auch eine konsensuell getragene verkehrspolitische Vision von der automobilen Massenmotorisierung gewissermaßen nachträglich rechtlich abgesichert.

Die aktuelle Situation ist jedoch eine andere: die StVG-/StVO-Novellen und mehr noch das Gehwegparker-Urteil eröffnen die Möglichkeiten für restriktive Maßnahmen gegenüber dem privaten Autoverkehr und bessere Bedingungen für alternative Mobilitätsformen. Sie treffen jedoch auf eine tiefverwurzelte gesellschaftliche Wirklichkeitskonstruktion der Autodominanz im öffentlichen Straßenraum und auf ein verbreitetes und über Jahrzehnte gewachsenes subjektives Rechtsempfinden. Das sozio-technische Regime des Automobils ist trotz erster Risse in seiner Legitimation nach wie vor stabil. Alternative Mobilitätsangebote – intermodale und innovative Dienstleistungen – bleiben bisher Nischenerscheinungen in einer Gesellschaft, in der das individuelle Auto eine subjektive Selbstverständlichkeit darstellt.

Auf dieser Basis ist eine „automatische“ Wirkung der rechtlichen Veränderungen auf die gesellschaftliche Wirklichkeitskonstruktion kaum zu erwarten. Die bestehenden Verankerungen und Routinen sind zu tief. Die Beharrungskräfte der etablierten sozio-technischen Landschaft des privaten Automobilverkehrs sind erheblich. Gleichzeitig wächst jedoch der gesellschaftliche Druck: Einerseits soll der knappe öffentliche Raum effizienter genutzt werden, andererseits sollen dem Klimaschutz sowie der notwendigen Anpassung an Klimaveränderungen durch eine bessere Raumgestaltung Rechnung getragen werden.

Die thematisierten Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen sind zwar notwendig, aber allein nicht ausreichend, um die Ambivalenz zwischen gesellschaftlichen Erwartungen und tatsächlicher Veränderung aufzulösen. Wesentlich ist die Implementierung und aktive Umsetzung dieser Rahmen durch die Akteure der Verkehrsplanung, wie in den Handlungsrichtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Diese beeinflussen maßgeblich, wie Straßenräume materialisiert, gestaltet und in städtische Wirklichkeiten eingebunden werden. Damit wird die gesellschaftliche Wirklichkeit im Verkehrsraum durch eine kontinuierliche Praxis der Materialisierung und Raumgestaltung aktiv konstruiert.

Darüber hinaus ist es entscheidend, den gesellschaftlichen Diskurs um eine veränderte Verkehrsrealität sichtbarer zu machen. Das geschieht nicht nur durch Gesetzesänderungen, sondern vor allem durch praktische Experimente und innovative Maßnahmen in Kommunen, etwa in Reallaboren (s. Schäpke et al. 2018; Canzler et al. 2024). In diesen Experimentierräumen werden neue Verkehrsoptionen erprobt, Praktiken neu ausgehandelt und gesellschaftliche Normen aktiv in den gesellschaftlichen Raum eingebunden (Haus 2025). Hierbei wird gesellschaftliche Wirklichkeit – wenn auch erst in einer Nische – nicht nur durch den rechtlichen Rahmen gesetzt, sondern durch konkrete Handlungspraktiken, technologische Materialisierung und kulturelle Normverhandlungen kontinuierlich neu gestaltet und sozial konstruiert.

Literatur

- Agora Verkehrswende. Hrsg. 2024. Die Reform des Straßenverkehrsrechts und neue Gestaltungsmöglichkeiten für Kommunen. Übersicht der Änderungen von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung und ihre Auswirkungen auf die kommunale Praxis. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2024/UEbersicht_Strassenverkehrsrechtsreform/Agora-Verkehrswende_Reform_Straßenverkehrsrecht_Uebersicht.pdf (Zugegriffen 20. Jan. 2026).
- ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. Hrsg. 2025. Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen – Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende. Hannover. Positionspapier aus der ARL 153. <https://doi.org/10.60683/xm2g-wf30>
- Baumeister, Hubertus 2024a. Das Städtebaurecht als notwendiger Kristallisationspunkt für Mobilitätswende und Klimaschutz in den Kommunen. *InfrastrukturRecht* 24(2):43–48.
- Baumeister, Hubertus 2024b. Die Novellierung des Straßenverkehrsrechts 2024 – eine stille Revolution für Mobilitätswende und Klimaschutz in Gemeinden. *InfrastrukturRecht* 24(12):276–285.
- Berger, Peter. L., und Thomas Luckmann. 1969. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie*. Frankfurt am Main: Fischer
- Canzler, Weert. 2016. *Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*. Münster: LIT Verlag Münster.
- Canzler, Weert, Juliane Haus, Robin Kellermann, Sabine Schröder und Carlo Thomsen. Hrsg. 2024. *Gemeinsam in Bewegung: Forschung und Praxis für die Mobilitätswende. Beispiele und Erkenntnisse aus den Projekten der*

- BMBF-Fördermaßnahmen MobilitätsWerkStadt 2025 und MobilitätsZukunftsLabor 2050*. Sammelband. Berlin: nexus Institut & WZB. (Online-Publikation)
- Canzler, Weert, Andreas Knie, Lisa Ruhrort, Christian Scherf. 2018. *Erloschene Liebe. Das Auto in der Verkehrswende – Soziologische Deutungen*. Bielefeld: transcript.
- Claessens, Dieter. 1966. Zur Soziologie des Straßenverkehrs. In *Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze*, Hrsg. D. Claessens, 23–31. Dortmund: Verlagsbuchhandlung Fr. Wilh. Ruhfus.
- Decker, Frank. 2019. Kosmopolitismus versus Kommunitarismus: eine neue Konfliktlinie in den Parteiensystemen? *Zeitschrift für Politik* 66 (4):445–454. DOI: 10.5771/0044-3360-2019-4-445.
- Dölling, Birger, und Almut Neumann. 2024. StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2024:457–464.
- Geels, Frank W. 2002. Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case study. *Research Policy* 31:257–273.
- Geels, Frank. W. 2012. A Socio-Technical Analysis of Low-Carbon Transitions. Introducing the Multi-Level Perspective into Transport Studies. *Journal of Transport Geography* 24:471–482.
- George, Sarah, und Andreas Knie. 2023. „Virtuelle Mobilität verändert die physische“. Online: <https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2023/01/16/virtuelle-mobilitaet-veraendert-die-physische/> (Zugegriffen: 27. Juli 2026).
- Haefeli, Ueli. 2008. *Verkehrspolitik und urbane Mobilität: Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990*. Stuttgart: Steiner.
- Haus, Juliane. 2025. Transdisziplinäre Experimentierträume als Forschungsstrategien in der Mobilitätswende. In *Handbuch Mobilität und Gesellschaft. Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung*, Hrsg. Weert Canzler, Juliane Haus, Andreas Knie und Lisa Ruhrort, 465–484. Wiesbaden: Springer VS, doi.org/10.1007/978-3-658-37557-7
- Henkel, Anna, Sophie Berg, Dimitri Mader, Ann-Kristin Müller, Matthias Bergmann, Holli Gruber, Bernd Siebenhüner und Karsten Speck. 2023. *Dilemmata der Nachhaltigkeit: Zur Relevanz und kritischen Reflexion in der Nachhaltigkeitsforschung. Ein Leitfaden*. Baden-Baden: Nomos. doi.org/10.5771/9783748938538
- Hörning, Karl W. 1989. Technik im Alltag und die Widersprüchlichkeit des Alltäglichen. In *Technik im Alltag*, Hrsg. B. Joerges, 51–94. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hughes, Thomas P. 1986. *Networks of Power Electrification in Western Society, 1880–1930*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.
- Knie, Andreas. 1997. Eigenzeit und Eigenraum. Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. *Soziale Welt* 1:39–55.
- Knie, Andreas. 2025. *Wo kommen bloß die vielen Autos her und wie werden wir sie wieder los?*. Berlin: Alexander Verlag Berlin.
- Manderscheid, Katharina. 2014: The Movement Problem, the Car and Post-Fordist Mobility: Automobility as Dispositif and Mode of Regulation, Special Issue: Mobilities and Foucault, *Mobilities* 9(4):604–626.
- Merkel, Wolfgang. 2017. Kosmopolitismus versus Kommunitarismus: Ein neuer Konflikt in der Demokratie. In *Parties, Governments and Elites. The Comparative Study of Democracy*, Hrsg. Phillip Harfst, Ina Kubbe und Thomas Poguntke, 9–23. Wiesbaden: Springer VS.
- Rammler, Stephan. 2001. *Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*. Berlin: sigma.
- Reckwitz, Andreas. 2020. *Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne*, 2. Aufl. Berlin: Suhrkamp.
- Schäpke, Nico, Franziska Stelzer, Guido Caniglia, Matthias Bergmann, Matthias Wanner, Mandy Singer-Brodowski, Derk Loorbach, Per Olsson, Carolin Baedeker und Daniel J. Lang. 2018. Jointly experimenting for transformation? Shaping real-world laboratories by comparing them. *GAIA* 27/S1(2018):85–96.
- Schulz-Schaeffer, Ingo. 2008. Technik als sozialer Akteur und als soziale Institution: Sozialität von Technik statt Postsozialität. In *Die Natur der Gesellschaft: Verhandlungen des 33. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Kassel 2006*, Hrsg. Karl-Siegbert Rehberg, Teilband 1 u. 2, 705–719. Frankfurt am Main: Campus Verlag.

- Schulz-Schaeffer, Ingo, und Werner Rammert. 2019. Technik, Handeln und Praxis. Das Konzept gradualisierten Handelns revisited. In *Berliner Schlüssel zur Techniksoziologie*, Hrsg. Cornelius Schubert und Ingo Schulz-Schaeffer. Springer VS, Wiesbaden.
- Urry, John. 2004. The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21(4–5):25–39.
<https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Van Hoose, Katherine, Ana Rivas de Gante, Luca Bertolini, Julia Kinigadner und Benjamin Büttner. 2022. From temporary arrangements to permanent change: Assessing the transitional capacity of city street experiments. *Journal of Urban Mobility* 2:100015. DOI: 10.1016/j.urbmob.2022.100015.
- van Wee, Bert, Jan Anne Annema und Sander van Barneveld. 2023. Controversial policies: growing support after implementation. A discussion paper. *Transport Policy* 139:79–86.