

Canzler, Weert; Knie, Andreas

**Article — Accepted Manuscript (Postprint)**

Festgefahren: Anleitung zum Wandel der Automobilgesellschaft. Was die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung auf Fragen nach den Herausforderungen und Chancen der Mobilität der Zukunft antwortet

Zeitschrift für Politikwissenschaft

**Provided in Cooperation with:**

WZB Berlin Social Science Center

*Suggested Citation:* Canzler, Weert; Knie, Andreas (2017) : Festgefahren: Anleitung zum Wandel der Automobilgesellschaft. Was die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung auf Fragen nach den Herausforderungen und Chancen der Mobilität der Zukunft antwortet, Zeitschrift für Politikwissenschaft, ISSN 2366-2638, Springer, Heidelberg, Berlin, Vol. 27, Iss. 4, pp. 475-481, <https://doi.org/10.1007/s41358-017-0116-x>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/225282>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Der Beitrag ist ursprünglich am 20.12.2017 in der  
**Zeitschrift für Politikwissenschaft, 27 (2017), H. 4, S. 475-481**  
erschienen: <https://doi.org/10.1007/s41358-017-0116-x>.

**Festgefahren:  
Anleitung zum Wandel der Automobilgesellschaft  
Was die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung auf Fragen  
nach den Herausforderungen und Chancen der Mobilität der  
Zukunft antwortet**

**Weert Canzler, Andreas Knie**

Dr. phil. habil. W. Canzler, Prof. Dr. A. Knie  
Abteilung „Wissenschaftspolitik“,  
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Reichpietschufer 50, 10785 Berlin, Deutschland  
E-Mail: [weert.canzler@wzb.eu](mailto:weert.canzler@wzb.eu)  
  
E-Mail: [andreas.knie@wzb.eu](mailto:andreas.knie@wzb.eu)

Das Automobil prägt wie kein anderes technisches Artefakt den Alltag und die Residenzwahl der Mehrheit der Bevölkerung in den westlichen Gesellschaften. Zugleich erfährt das Auto eine hohe Attraktivität in Weltregionen mit einer nachholenden Modernisierung. Das Auto ist aber nicht nur ein Verkehrsmittel, es ist eine Geschichte, die vom privaten Glück erzählt und in der das Auto seinen festen Platz hat. Kaum vorstellbar, dass diese sich wandeln könnte. Aber das Auto kommt an seine Grenzen. Für eine globale Automobilisierung reicht weder der Platz noch erlaubt es das Weltklima. Wie aber umsteuern? Mit allgemeinen Appellen ist es nicht getan. Das Auto ist lebensweltlich tief verankert, ganze Biografien sind rund um das Auto entstanden. Mit dem „Auto im Kopf“ haben sich stabile Raum-Zeit-Bezüge herausgebildet, die unveränderbar erscheinen (vgl. ausführlich: Knie 1997 und Canzler 2016).

Dieser Prozess der gesellschaftlichen Aneignung ist aber nicht über Nacht entstanden, sondern Folge eines über viele Jahrzehnte laufenden politischen Programms. Die hohe Attraktivität des privaten Fahrzeuges ist das Ergebnis politisch erwünschter und absichtsvoll hergestellter Konstellationen. Die gesamte Infrastruktur, die Planungsleitlinien der Städte, das Verkehrs- und Steuerrecht mussten erst zu einer wirkungsmächtigen Governance der Auto-Popularisierung zusammengeführt und auf Dauer etabliert werden. Und diese Governance stabilisiert den Traum vom Automobil und garantiert diesem Verkehrsmittel eine Attraktivität bis heute.

Ursprünglich erschienen in:  
**Zeitschrift für vergleichende Politikwissenschaft 27 (2017), H. 4, S. 475**

Die Aufgabe der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung ist es, auf diese politisch hergestellten Verhältnisse zu verweisen, denn hier liegt auch der Schlüssel für Veränderungen. Wenn die Lebensqualität der Städte unter dem Massenverkehr leidet, die Gesundheit der Bewohner gefährdet ist und sich auch eine langsame Säkularisierung in der Bedeutung des Autos einschleicht, reicht dies alles für einen Wandel noch nicht aus. Ohne Modifikationen des Rechtsrahmens wird es auch keine Verkehrswende geben. Denn der (Auto-)Verkehr ist in Deutschland und auch anderswo in der Welt sehr streng geregelt, alles hat seinen festen Platz und die Vorteile des privaten Autos sind immer uneingeschränkt zu wahren, Veränderungen dagegen ausgeschlossen. Eingebettet ist die Verkehrswelt in die des öffentlichen Straßenraumes. Und auch hier sichern eine Vielzahl von Bestimmungen die Nutzungsbedingungen des Autos und seine Vorrangstellung ab. Das Bau- und Planungsrecht regelt genau, wie eine Stadt oder auch ein Dorf auszusehen hat und wer was wie bauen darf, und dabei steht natürlich immer das Auto im Mittelpunkt, damit es einfach und bequem ohne nachzudenken zu nutzen ist.

Die hohe Vormachtstellung des Autos ist daher ein politisch gewollter und produzierter Zustand. Beim Anblick von Darstellungen von Stadtlandschaften aus den 1920er-Jahren fällt auf, dass die Bewegungen auf den Straßen damals viel ungeordneter und chaotischer erscheinen. Damals dominierte das Auto noch nicht die gesamte Szenerie, der Verkehr bestand aus einer Vielzahl von sehr unterschiedlichen Verkehrsmitteln, die alle offenkundig ein Recht auf Bewegung hatten (zum Mobilitätsrecht konzeptionell: Brandt 2016).

Doch dann entstand eine Geschichte mit einem langfristig angelegten Plan: jeder und jede sollte ein privates Auto besitzen können. Der deutsche Staat hat seit Ende der 1920er-Jahre viel dafür getan, damit seine Bürger sich Autos leisten, sie fahren und vor allen Dingen auch abstellen können. Zuerst sind Straßen gebaut worden, sogar ein ganzes Autobahnnetz wurde in Angriff genommen, obwohl es gar keine Autos gab. Die Politik der infrastrukturellen Vorleistung erlebte unter den Nationalsozialisten eine konsequente Fortsetzung beispielsweise durch eine Reichsgaragenordnung, die das Vorhalten von Stellplätzen für Autos praktisch zur nationalen Pflicht erhob und mit dem „KDF-Wagen“ erstmals die Idee eines Volkswagens zu einem konkreten Politikziel erhob. Die Kernelemente der Volksmotorisierung wurden auch nach dem Zweiten Weltkrieg bruchlos und auf allen Ebenen fortgeführt.

Der Senat in Westberlin beispielsweise schaffte 1953 faktisch die Straßenbahn ab, obwohl zu dieser Zeit noch rund zwei Drittel des Personenverkehrs in der geteilten Stadt durch diese abgewickelt wurde. Stattdessen schlug die Stadtregierung ganze Schneisen durch Gründerzeitquartiere, um große, breite Autostraßen zu bauen. Autos in nennenswerter Zahl gab es zu dieser Zeit nicht. Man hat ebenfalls in den 1950er-Jahren die Reichsgaragenordnung aus der Ära des Nationalsozialismus in Landesstellplatzverordnungen übernommen und so Abstellplätze für Autos bei jeder baulichen Gelegenheit vorgeschrieben. Eine Straßenverkehrsordnung wurde auf Bundesebene erlassen, die Platz schuf für Autos, dafür aber Fußgänger und Radfahrer im wortwörtlichen Sinne an den Rand drängte. Zwischenzeitlich gab es sogar noch eine Gesetzesänderung, die im Nachhinein unglaublich klingt: freie Fahrt für freie Bürger. Anfang 1953 wurden in der alten Bundesrepublik die Geschwin-

Ursprünglich erschienen in:

**Zeitschrift für vergleichende Politikwissenschaft 27 (2017), H. 4, S. 476**

digkeitsbegrenzungen komplett aufgehoben. Kraftfahrer waren lediglich angehalten, „angemessen zu fahren“.

Aber immer noch blieben auf den neu gebauten Straßen und Abstellflächen die erwünschten Autos aus. Die meisten Bundesbürger konnten sich schlicht keines leisten. Auch das wollte und konnte die Bundesregierung ändern. Beispielsweise durch eine Steuergesetzgebung, die eine Anrechenbarkeit eines privaten Autos an der Steuerschuld um bis zum Zehnfachen gegenüber den tatsächlichen Kosten möglich machte. Gleichzeitig war es das erklärte Ziel, dass es für Anwohner nichts kosten sollte, wenn man das Auto im öffentlichen Raum abstellt. Das gilt bis heute. In Berlin beispielsweise wird aktuell ein symbolischer Preis von 10,20 € pro Jahr für diejenigen aufgerufen, die überhaupt in einer parkraumbewirtschafteten Zone wohnen, der restliche nicht parkraumbewirtschaftete öffentliche Straßenraum ist sogar ganz umsonst. Ab Mitte der 1960er-Jahre begannen die Bundesbürger endlich, nachdem Bund, Länder und Kommunen und die Städteplaner alles vorbereitet hatten, mehr und mehr Autos zu kaufen. Seither setzt sich die Massenmotorisierung Jahr für Jahr fort. Die Zahlen für Berlin: von gut 70 Autos pro 1000 Einwohner im Jahre 1960 stieg die Zahl auf mittlerweile knapp 400 Autos heute. Tendenz: weiter steigend. Das ist das Ergebnis einer politisch gewollten und systematisch umgesetzten Förderung des privaten Automobils, wozu neben der Entfernungspauschale aus den 1950er-Jahren auch eine Eigenheimförderung zählte, die einer fortgesetzten Zersiedlung Vorschub leistete. Eine besondere Ausprägung der steuerlichen Autoförderung kam im Übrigen im Jahr 1994 mit der Aussetzung einer Mineralölsteuererhöhung für den Dieselmotorkraftstoff dazu. Mit einem reduzierten Diesel-Steuersatz sollte der Kauf von Dieselfahrzeugen angereizt werden, was seither einen Steuerausfall von bis 8 Mrd. EUR jährlich bedeutet. Im Vergleich zu der mehr als 20 Jahre laufenden Dieselförderung fiel die immer wieder gerne zitierte Förderung der Elektromobilität bescheiden aus: seit 2009 flossen noch nicht einmal 1 Mrd. EUR an öffentlichen Mitteln in die E-Mobilität (ausführlich in Klenke 1995 und Canzler und Knie 2018).

Die Verkehrs- sind genauso wie die Bauregeln letztlich eine Folge von politischen Entscheidungen, die durch ihre massenhafte Nutzung Teil der Alltagskultur geworden sind. Damit bleiben Entscheidungen aus der Vergangenheit möglicherweise weit über das eigentliche Verfallsdatum hinaus gültig. Denn ein großer Teil der Gesetze und Verordnungen, die das Auto als Voraussetzung und Teil des privaten Glücks ermöglichen sollten, sind alle mehr oder weniger unverändert wirksam. Die Privilegierung des eigenen Fahrzeuges gilt weiterhin, obwohl sie nicht mehr gebraucht und sogar offen den Klimazielen widerspricht. Denn mittlerweile hat das Glück vom privaten Auto stark gelitten. Es gibt schlicht zu viele, und alles ist vom Gleichen. Aus dem Traum ist in den Städten ein Trauma geworden, die Autos sind laut, sie stoßen jede Menge Schadstoffe aus und verbrauchen als Stehzeuge viel wertvollen Platz. Viele Menschen verlieren die Freude, sie beginnen sich zu ärgern. Aber was tun? Die Förder- und Bevorzugungsmaschinerie läuft ja noch immer.

Viele Städter haben begonnen, ihre jeweils eigene Mobilität neu zu erfinden – allerdings unter erschwerten Bedingungen. Denn der überkommene Rechtsrahmen fordert immer noch eindringlich dazu auf, private Autos zu fahren. Dennoch kombinieren regelmäßig mehr als zwei Drittel der Großstadtbewohner in Deutschland bereits verschiedene Verkehrsmittel, sie verlassen sich nicht mehr allein auf das Auto.

Ursprünglich erschienen in:

**Zeitschrift für vergleichende Politikwissenschaft 27 (2017), H. 4, S. 477**

In den großen Städten, in denen es vielfältige neue Mobilitätsdienstleistungen gibt, sind bereits knapp 20 % der Stadtbewohner Mitglied in Sharing-Organisationen und nutzen Leihgerätschaften wie Autos, Scooter oder Fahrräder für rund fünf Prozent der täglichen Wege. Die Steigerungsraten sind in allen Fällen bemerkenswert, aber sie bleiben immer noch Nischenanwendungen. Mehr als ein Prozent der Verkehrsleistung werden damit noch nicht erbracht. Denn für intermodale Verkehrsangebote jenseits des privaten Automobils gibt es weder einen passenden rechtlichen Rahmen noch eine unterstützende Abgabenverordnung. Am Beispiel des Carsharings lässt sich dieser Mismatch besonders gut illustrieren: Während das Abstellen eines privaten Autos maximal 30 €, in Städten wie Berlin sogar nur gut 10 € im Jahr kostet, müssen Carsharing-Anbieter 85 € je Fahrzeug im Monat zahlen. Selbst Leihräder unterliegen demnächst einer Sondernutzungsgebühr, wenn sie auf öffentlichem Raum abgestellt werden, während die massenhaft abgestellten privaten Räder an Bahnhöfen gebührenfrei bleiben. Noch ungünstiger sieht es für elektronische Mitfahrangebote aus. Uber wird gerne als Horrorszenario eines deregulierten Verkehrsmarktes zitiert. Neue Vermittlungsplattformen, die ein „Ride Sharing“, also die gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeuges ermöglichen, sind vorsorglich insgesamt verboten, ohne dass die dahinter liegende Idee gewürdigt und angemessen bewertet worden wäre. Das Personenbeförderungsgesetz erlaubt den Transport von Personen mit gewerblichem Interesse im Nahverkehr nicht bzw. dieses Recht ist alleine den Taxis vorbehalten. Alle anderen Geschäftsmodelle werden mit so vielen Auflagen belegt, die ein Gewerbe nicht lohnenswert machen. Mögliche innovative Verkehrsangebote mit ökologisch vorteilhaften Effizienzpotenzialen bleiben daher unter den herrschenden Bedingungen aus.

Der empirische Befund ist offenkundig: Neue Mobilitätsmuster in Städten sind mit einer Regulierungspraxis unverträglich, die am alten hegemonialen Modell des privaten Universalfahrzeugs auf Basis des Verbrennungsmotors fixiert ist. Es gibt zwar bereits eine veränderte soziale Verkehrspraxis, aber unter den herrschenden Bedingungen hat diese keine Aussicht auf einen Durchbruch. Die Geschichte des Verkehrs lehrt: Ein politisches Programm und ein übergeordnetes Ziel standen Pate für eine konsequente Implementierung von verkehrsrechtlichen, steuerlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen und so dafür, dass der „Traum vom privaten Auto“ wahr wurde. Auf dem gleichen Wege und mit der gleichen Konsequenz müsste auch das neue Ziel der Verkehrswende mit seinen Elementen der Elektrifizierung, der Intermodalität und der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie der Renaissance von Zufußgehen und Radfahren verfolgt werden. Doch das passiert nicht, es gibt auch noch keine neue Geschichte. Denn welcher auf eine Wiederwahl setzende Volksvertreter würde den Prozess der Transformation auch starten wollen? Für politische Akteure gilt, dass das Risiko einer Änderung der verkehrspolitischen Grundordnung höher bewertet wird als der Nutzen einer zukünftig nachhaltigeren Verkehrspraxis. Zumal die Alternativen zum konventionellen – und im Sinne der Handlungsroutinen aufseiten der Nutzer trotz aller Einschränkungen eben auch „bewährten“ – privaten Automobil sperrig und disparat sind. Keine Partei und keine Interessensgruppe – nicht einmal die Grünen – wagen es, die Grundpfeiler des verkehrspolitischen Status quo wie beispielsweise das Straßenrecht, die Straßenverkehrsordnung oder das

Ursprünglich erschienen in:

**Zeitschrift für vergleichende Politikwissenschaft 27 (2017), H. 4, S. 478**

Personenbeförderungsgesetz infrage zu stellen oder ihre substanzielle Reformierung zu fordern.

Vor diesem Hintergrund lautet die Frage: Was könnte man tun, um die Rechts- und Abgabenordnung im Verkehr zu ändern, ohne damit die allseits geschätzten Routinen und Sicherheiten aufzugeben? Die Idee aus dieser Zwickmühle herauszukommen wäre, die überfälligen Veränderungen probeweise und örtlich sowie zeitlich begrenzt zu versuchen. Man hätte dann im Fall des Scheiterns oder beim Auftreten nicht-intendierter Negativeffekte die Möglichkeit, wieder zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Eine neue Kultur des Experimentierens würde es erlauben, den bereits schon erkennbaren neuen Praktiken auch einen entsprechenden Raum einzurichten, um auszutesten, ob sich diese Praxis verallgemeinern und stabilisieren lässt und welche Folgen möglicherweise zu erwarten sind. Allerdings darf es nicht bei klassischen Forschungsprojekten und beim Aufstellen von Förderkulissen bleiben. Die Änderungen müssen als reale Experimente im Alltag erlebbar und Teil einer Interventionslandschaft werden können. Gesetze haben in aller Regel sogenannte Experimentierklauseln, die nicht die Substanz und Gültigkeit des Gesetzes tangieren, aber doch für eine befristete Zeit und unter genau zu definierenden Umständen eine Modifikation des Regelwerkes erlauben, wenn dabei die bisherigen Schutzinteressen grundsätzlich gewahrt bleiben. Die Experimentierklausel ist ein legales Fenster in Richtung einer anderen Zukunft.

Die Federführung liegt bei solchen Experimenten in aller Regel bei Kommunen und regionalen Gebietskörperschaften. Sie sind im föderalen Deutschland zwar in der Regel nicht an der Gesetzesarbeit beteiligt, aber sie spielen in Fragen der Auslegung und der Erteilung von Sondertatbeständen und Ausnahmegenehmigungen eine Schlüsselrolle. Die Bundesregierung könnte die Einrichtung solcher regulatorischen Experimentierräume ausloben und die Kommunen, die tatsächlich etwas ausprobieren wollen, mit finanziellen Mitteln unterstützen. Städte und Kommunen oder auch regionale Gebietskörperschaften könnten sich bewerben, wenn in ihrem Verkehrsgebiet eine Idee in einem Projekt ausprobiert werden soll, für das die bestehende Rechtsordnung ein Experiment zulässt. Was wäre, wenn in einem Viertel oder einem Kiez das Abstellen von privaten Verbrennungsfahrzeugen, egal ob Anwohner oder nicht, 10 € am Tag kosten würde, E-Fahrzeuge nur 5 € und Carsharing-Autos gar nichts bezahlen müssten? Was würde passieren? Aufschrei, Revolution, Untergang des Abendlandes? Oder würde ein solches Experiment einen Möglichkeitsraum schaffen, in dem die Bürgerinnen und Bürger lernen und im wahrsten Sinne erfahren, dass man auch ohne eigenes Autos mobil sein kann, weil man immer dann, wenn man eines braucht, es auch bekommt, da es auch noch gleich um die Ecke steht? In einem solchen Setting wäre das genutzte Auto nicht mehr das eigene, aber im Gegenzug hat man neuen Platz im öffentlichen Raum gewonnen. Natürlich ist das nicht für alle und in allen Gegenden ein tragfähiges Modell, das muss es auch nicht sein. Gefragt sind nur die Kommunen und Initiativen, die etwas verändern wollen.

Generell und insbesondere aus einer verkehrs- und innovationspolitischen Sicht ist es daher von Interesse, was passiert, wenn ein Experiment erfolgreich ist. Dann ist zu vermuten, dass andere Regionen, Firmen oder Bezirke ähnliche Erfahrungen machen wollen und sich bemühen werden, diese Experimente und die dazu gehörenden Bedingungen zu kopieren. Denn nichts ist so erfolgreich wie der Erfolg.

Ursprünglich erschienen in:

**Zeitschrift für vergleichende Politikwissenschaft 27 (2017), H. 4, S. 479**

Der neue „Mobilitätsgeist“ würde nicht mehr zurück in der Flasche verschwinden. Aus erfolgreichen Experimenten könnte ein Flächenbrand des Nachahmens werden. So könnte sich eine experimentelle Regulierungspraxis Bahn brechen, die die neuen Realitäten in einer Art provisorischer Rechtspraxis fortsetzt. So lässt sich plausibel spekulieren, dass „wilde Regulationsräume“ entstehen, in denen Gemeinden und Unternehmen die bisherigen Regeln einfach ändern. Führt zum Beispiel eine Parkraumbewirtschaftung in den Innenstädten mit „realistischen Preisen“ dazu, dass die Menschen sich keine Autos mehr „auf Vorrat“ halten, dann sind enorme Konsequenzen absehbar: Mietwagen und Carsharing würden verstärkt genutzt, die Zahl der privaten Halter sinkt und es gibt mehr Platz für Parks und andere Nutzungen des öffentlichen Raumes. Wie würden in der Folge Gerichte entscheiden, wenn ein Anwohner beispielsweise darauf klagt, dass seine Parkraumgebühr höher ist als es für ihn als Anwohner eigentlich zulässig wäre? Eine zwischenzeitlich gelebte und damit auch eine von allen adaptierte gesellschaftliche Praxis würde auch durch Gerichtsentscheidungen nur noch schwer wieder zurückzudrängen sein. Ähnliches könnte man auch im Falle von Uber bzw. von anderen Vermittlungsplattformen vermuten. Stellt sich heraus, dass es mithilfe digitaler Plattformen und organisiert unter der Schirmherrschaft des öffentlichen Verkehrs, einfach und bequem möglich ist, für „kleines Geld“ andere mitzunehmen und wenn dies auch noch von der Bevölkerung angenommen und weidlich genutzt wird, wären die Konsequenzen ebenfalls abschätzbar: Die Zahl von Einzel-Fahrten zur Arbeit, aber auch zu Freizeit Zwecken würde sinken. Welches Gericht würde in einer solchen veränderten Lebenspraxis der Klage eines Taxibetreibers auf Einstellung dieses Treibens noch Recht geben? Das ist umso unwahrscheinlicher, wenn sich einzelne Taxiunternehmen mit dieser neuen Freiheit nicht nur arrangiert, sondern für sich jeweils eigene Bedingungen des Mitmachens ausgehandelt hätten. Im Fall eines erfolgreichen Experiments besteht daher Aussicht auf eine Veränderung der vorab als starr und verfestigt charakterisierten rechtlichen Rahmenbedingungen im Verkehr.

Eine Anleitung zum Wandel beruht auf wahrnehmbaren Vorteilen gegenüber dem Status quo ante. Vorteile bleiben abstrakt, solange sie nicht konkret erlebt werden können. Auf das Automobil bezogen bedeutet das, dass die Chancen zur Fortentwicklung der Geschichte wachsen und sich neue Verwendungs- und Nutzungsformen ohne Privatbesitz herausbilden können, wenn diese auch konkret und alltagspraktisch genutzt werden. Realexperimente könnten dies ermöglichen. Es ist damit zu rechnen, dass sich Gesetze, die zur Popularisierung des privaten Automobils gemacht und lange den Verkehrsmarkt geordnet haben, bei einer Fortsetzung der Geschichte in Richtung eines neuen Autoverständnisses, das digital vernetzt und als Gebrauchsgegenstand Teil eines Gesamtsystems geworden ist, dann tatsächlich langsam auflösen bzw. nicht mehr relevant sind. Dabei ist nicht zu erwarten, dass alles in diesen Experimentierräumen funktionieren wird. Was gut gedacht und gemeint ist, kann immer noch scheitern. Die Eigensinnigkeit von Menschen gerade im Verkehr ist nicht prognostizierbar. Was in der einen Stadt gut läuft, kann woanders komplett scheitern. Und es braucht Zeit, es kann probiert und auch wieder revidiert werden. Es muss darüber geredet und gestritten werden. Es muss eine neue Praxis entstehen, die sich entwickeln, entfalten und verändern und die in Handlungsroutinen stabilisiert wer-

den kann.

Genau dafür werden regulatorische Experimentierräume gebraucht. Sie könnten helfen, die Handbremse im Verkehr zu lösen.

## Literatur

- Brandt, Edmund. 2016. *Vorstudien zum Mobilitätsrecht*. Berlin: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Canzler, Weert. 2016. *Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*. Berlin: LIT.
- Canzler, Weert, und Andreas Knie. 2018. *Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung?* München: oekom.
- Klenke, Dietmar. 1995. „Freier Stau für freie Bürger“. *Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Knie, Andreas. 1997. Eigenzeit und Eigenraum: zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. *Soziale Welt* 47(1):39–55.

Ursprünglich erschienen in:

**Zeitschrift für vergleichende Politikwissenschaft 27 (2017), H. 4, S. 481**