Einleitung

Oliver Schwedes

„Der Bluff des Neoliberalismus muss beim Namen genannt werden. Das öffentliche Interesse muss wieder an erster Stelle der öffentlichen Politik stehen.“ (Illou 2020)

Bei allen aktuellen gesellschaftlichen Kontroversen scheint eines sicher zu sein, wir leben in Zeiten großer gesellschaftlicher Veränderungen (WBGU 2011). Manche Beobachter*innen interpretieren die gesellschaftlichen Konflikte sogar als Ausdruck einer allgemeinen Verunsicherung und sehen darin den Beleg für den sich vollziehenden gesellschaftlichen Wandel, so als würden tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen notwendigerweise mit einer Verunsicherung der Bevölkerung einhergehen, die sich dem Wandel nicht gewachsen fühlt (ZLM 2019; Zweck et al. 2015). Die vermeintlich neuen sozialen Phänomene wie Antisemitismus, Frauenfeindlichkeit und Rassismus scheinen sich so zu erklären, wenn sie nicht sogar mit einer verängstigten Bevölkerung entschuldigt werden. Demgegenüber hat gerade die deutsche Gesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg gezeigt, dass tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen die Bevölkerung nicht zwangsläufig verunsichern müssen. Nachdem Deutschland einen Weltkrieg geführt hatte, der rund 50 Mio. Menschen das Leben kostete, vollzog sich umstandslos eine rasante wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung, die den Menschen offensichtlich keinen Anlass zur Irritation bot. Vielmehr entwickelte sich die faschistische Gesellschaft, deren Bevölkerung kurz zuvor noch die industrielle Vernichtung von Millionen Menschen organisiert hatte, in kürzester Zeit zu einer wirtschaftlich überaus erfolgreichen, international angesehenen Demokratie. Die Neugründung jüdischer Gemeinden in

O. Schwedes (✉)

Technische Universität Berlin, Berlin, Deutschland

E-Mail: oliver.schwedes@tu-berlin.de

© Der/die Autor(en) 2021

O. Schwedes (Hrsg.), *Öffentliche Mobilität*,

https://doi.org/10.1007/978-3-658-32106-2_1

Deutschland hat seinerzeit ebenso wenig zu lautstarken Protesten geführt wie die Emanzipation der Frau oder die Aufnahme von Arbeitsmigrant*innen aus Italien und der Türkei.¹

Dass weder der Zweite Weltkrieg noch die sich anschließende rasante gesellschaftliche Entwicklung zu Verunsicherung bei der deutschen Bevölkerung geführt hat, war nicht voraussetzungslos. In dem Maße wie die deutsche Wirtschaft umstandslos an den Erfolgen der Kriegszeit anknüpfen konnte, war es dem deutschen Staat möglich, ein engmaschiges Netz sozialer Leistungen zu finanzieren und sich zu einem ausgedehnten Wohlfahrtsstaat zu entwickeln, der seiner Bevölkerung eine umfassende Sicherheitsgarantie gab. Diese märchenhafte Entwicklung war mithin kein Wunder, sondern basierte auf einer materiellen Grundlage – gesellschaftliche Integration muss man sich leisten können wollen (Herrmann 2019). Eine zentrale Rolle für den gesellschaftlichen Zusammenhalt bildete dabei das deutsche Automobil, das sich als systemrelevanter Wirtschaftsfaktor etablierte und mit seiner individuellen Mobilität sowohl das Freiheitsversprechen wie auch die Selbstverwirklichung demokratischer Gesellschaften verkörperte (Sachs 1990). Demgegenüber wurde der öffentliche Verkehr mit der kollektiven Vergesellschaftung autoritärer Gesellschaften verbunden, die man gerade hinter sich gelassen hatte. Von da an setzte eine massenhafte Automobilisierung auf Kosten des öffentlichen Verkehrs ein, der sich zu einem Schatten seiner selbst entwickelte und heute mit rund 15 % eine Restgröße am gesamten Verkehrsaufkommen bildet.

Die Geschichte des Verkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg ist eine Privatisierungsgeschichte. Der öffentlich finanzierte und für alle gleichermaßen zugängliche Verkehr wurde abgelöst von dem privat finanzierten, auf den persönlichen Zugang begrenzten Autoverkehr (Walks 2015). Dennoch wäre es falsch, diesen relativ kurzen historischen Abschnitt zu überzeichnen als *die* Verkehrsentwicklung moderner Gesellschaften (Rammler 2001). Demgegenüber beschreiben wir die Geschichte des Verkehrs in kapitalistischen Gesellschaften im Folgenden als einen andauernden politischen Kampf zwischen privaten Akteuren und der öffentlichen Hand (siehe den Beitrag von Schwedes & Ringwald in diesem Band). Dabei schlug das Pendel einmal in die eine Richtung aus und das andere Mal in die andere Richtung, ohne dass sich daraus bis heute eine Schussfolgerung

¹Auch die 68er-Studentenproteste sollten nicht im Sinne ihrer Protagonisten über das hinaus stilisiert werden, was sich zuvor schon in der Breite der Gesellschaft entwickelt hatte (Hodenberg 2018). Mehr noch, bezüglich der Geschlechterfrage bildeten die 68er-Männer sogar ein reaktionäres Bollwerk.

ziehen lässt, was *die* richtige Lösung ist (Filarski 2011). Für den öffentlichen Verkehr, der aus einer neoliberal-modernisierungstheoretischen Sicht an sein historisches Ende gekommen schien, eröffnet sich damit eine neue Perspektive. Wir nennen sie *Öffentliche Mobilität*.²

Marktintegration versus politische Integration: Motorisierter Individualverkehr versus öffentlicher Verkehr

Deutschland *kann* sich die massenhafte Automobilisierung bis heute leisten und alle Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum der Zulassungszahlen wie auch der zurückgelegten Kilometer aus (Nobis und Kuhnimhof 2018). Demgegenüber wird in jüngster Zeit zunehmend die Frage aufgeworfen, ob die Gesellschaft sich das auch weiterhin leisten *will* (UBA 2016). Nachdem die Antwort mit Blick auf die große wirtschaftliche Bedeutung der Branche und der vielen Arbeitsplätze in der Vergangenheit immer positiv beantwortet wurde, rücken mittlerweile die gesellschaftlichen Kosten stärker in den Blick.³ Während vor zehn Jahren in der Finanz- und Wirtschaftskrise die Automobilkonzerne im Rahmen der Konjunkturpakete noch ganz selbstverständlich mit einer ‚Abwrackprämie‘ in Höhe von 5 Mrd. EUR bedacht wurden, gingen dieselben Konzerne

²Der Künstler und Autor Stefan Frankenberger entwirft mit seinem Konzept *metropa* eine konkrete Utopie, die wir aufnehmen und am Beispiel von Deutschland ausbuchstabieren (vgl. Abb. 1). Womöglich belebt die schlichte Evidenz dieses Plans jene Überzeugungskraft, die dem europäischen Projekt aktuell verloren gegangen ist. Das Schnellbahnnetz veranschaulicht unmittelbar, wie die europäische Integration konkret gestaltet werden kann und dass es sich dabei um ein gemeinsames visionäres Projekt handelt an dem alle Länder mitwirken müssen. Darüber hinaus zeigt der Plan, dass eine gelungene europäische Integration nicht an ihren vermeintlichen Grenzen haltmachen kann, vielmehr reichen die Verkehrsnetze bis zu den Nachbarländern im Osten wie im Süden. *Metropa* steht für ein denkbares politisches Verkehrsprojekt, das auf die Gewährleistung der Mobilität aller Menschen zielt und dessen Erfolg sich am Grad gesellschaftlicher Teilhabe bemisst.

³Zu unterscheiden sind einmal die sog. externen Kosten des Autoverkehrs, das sind die aufgrund von Gesundheits- oder Umweltbelastungen von der Gesellschaft zu tragenden Kosten, die sich auf rund 140 Mrd. EUR im Jahr belaufen (Infras 2019). Daneben gibt es noch die Subventionen in den Verkehrssektor, wie die steuerliche Vergünstigung von Dienstwagen, die Pendlerpauschale sowie die reduzierte Dieselbesteuerung, um nur die drei wichtigsten Tatbestände im Autoverkehr zu nennen. Hinzu kommt die Steuerbefreiung von Flugbenzin sowie die Mehrwertsteuerbefreiung von internationalen Flügen. Insgesamt wird der Verkehrssektor somit jährlich mit weiteren Steuergeldern in Höhe von knapp 30 Mrd. EUR unterstützt – was aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung eindeutig als Fehlsubvention zu bewerten ist (UBA 2016).

metropa

the european supermetro network
le réseau européen supermétro
das europäische superschnellbahnnetz

© 2020 studio77
www.metropa.eu

Abb. 1 metropa. (Quelle: © 2020 Stefan Frankenberger/studio77; mehr Informationen zum Projekt und Webshop auf www.metropa.eu (im E-Book als Hyperlink))

in der Corona-Pandemie, zumindest ihr Kerngeschäft die Verbrennungsfahrzeuge betreffend, leer aus. Das Ereignis sollte zwar nicht überbewertet werden, zumal die Lobbyvertreter*innen aus Politik und Gewerkschaft sich aktuell dafür einsetzen, ein weiteres Konjunkturprogramm zu schnüren, um nachzuholen, was dort verpasst wurde. Dennoch hat sich politisch zweifellos etwas verändert!

Ehemals fortschrittliche gesellschaftliche Akteure wie die Industriegewerkschaft Metall, können nicht mehr glaubhaft vermitteln, dass sie in der deutschen Automobilindustrie zukunftsfähige Arbeitsplätze verteidigen (Eckardt et al. 2020; Brand 2019). Indem sie eine seit Jahrzehnten ebenso reformunwillige wie -unfähige Wirtschaftsbranche verteidigen, ohne den Wandel selbst aktiv zu gestalten, sind sie zu Reaktionären mutiert, die von wachsenden Teilen der Bevölkerung nicht mehr als Teil der Lösung, sondern als Teil des Problems wahrgenommen werden (Strötzel 2020; Schroeder 2014). Nicht nur die junge Generation der *Fridays for Future* Bewegung ist hier weiter als die etablierten gesellschaftlichen Akteure in Politik und Wirtschaft, in der Bevölkerung insgesamt besteht mittlerweile ein ausgeprägtes Problembewusstsein bezüglich des Automobil geprägten Verkehrssektors (BMU und UBA 2019). Mit dem generationenübergreifenden Nachhaltigkeitsgedanken erscheint auf der verkehrspolitischen Agenda plötzlich ein auf das *Gemeinwohl* gerichteter *Gemeinsinn* (Münkler und Bluhm 2001), soziale Kategorien, die in den letzten Jahrzehnten einer neoliberalen Hegemonie aus dem öffentlichen Diskurs weitgehend verbannt waren. Der Automobilismus ist der idealtypische Ausdruck einer neoliberalen Vorstellung von Vergesellschaftung, die darauf gerichtet ist, dass der Staat die Rahmenbedingungen schafft, innerhalb derer jedes einzelne Gesellschaftsmitglied vermittelt über den Markt seine persönlichen Interessen verfolgen kann (Paterson 2007; Rajan 2006). Der Neoliberalismus kennt keinen Gemeinwohl, weil ihm zufolge keine Instanz dazu in der Lage sei, ihn zu denken, auch der Staat nicht. Dementsprechend ist aus neoliberaler Sicht auch das Gemeinwohl nur als eine abgeleitete Kategorie denkbar, die sich auf dem freien Markt als das Resultat von über den Wettbewerb vermittelter Einzelinteressen einstellt (Slobodian 2019).

Für das Gegenmodell zum neoliberalen Autoverkehr steht der öffentliche Verkehr, der als Teil der im Grundgesetz verankerten Daseinsvorsorge zum Gemeinwohl beiträgt (Neu 2009). Der öffentliche Verkehr setzt eine ‚Staatsbedürftigkeit der Gesellschaft‘ voraus, die der Neoliberalismus apodiktisch bestreitet (Vogel 2007). Somit muss sich der öffentliche Verkehr gesellschaftlich legitimieren, indem er auf Gemeinwohlleistungen verweist, die nur über einen politischen Austauschprozess ermittelt werden können und sich nicht über dem Markt herstellen lassen. Während das in den Anfängen des öffentlichen Verkehrs eindeutig

war, solange es zu ihm keine Alternative gab, jeder Bürgerin ein Mindestmaß an Mobilität zu ermöglichen, geriet er mit dem Aufkommen des privaten Automobils zunehmend unter Legitimationsdruck. In dem Maße wie sich immer mehr Bürger*innen einen privaten Pkw leisten konnten, wurde die Frage drängender gestellt, wofür der öffentliche Verkehr noch notwendig sei. Wie unterschiedlich diese Frage beantwortet werden konnte, zeigt ein Blick in die Vereinigten Staaten von Amerika, wo sich die politisch Verantwortlichen seinerzeit entschieden haben, die privaten Verkehrsunternehmen weder zu verstaatlichen noch durch die öffentliche Hand zu subventionieren (siehe den Beitrag von Schwedes in diesem Band). Das Beispiel verweist auf den offensichtlich nicht unbedeutenden verkehrspolitischen Handlungsspielraum in modernen kapitalistischen Gesellschaften. Wofür entscheiden wir uns heute?

Re-Politisierung der Verkehrspolitik

In den letzten drei Jahrzehnten hat die Politik durch die Vermarktung ihrer öffentlichen Güter die Verfügungsgewalt an private gesellschaftliche Akteure übertragen und sich damit zusehends selbst entmachtet (Engartner 2017). Dies hat im Ergebnis zu teilweise gravierenden sozialen Verwerfungen geführt, die sich in der Wohnungspolitik besonders eindrücklich niederschlagen und zugleich deutliche Parallelen zum Verkehrssektor aufweisen (Helbig und Jähnen 2018). Im Ergebnis müssen heute die zwanzig Prozent der unteren Einkommensbeziehenden 40 % des Haushaltseinkommens für die Miete ausgeben, während die oberen Einkommensschichten nur 20 % aufwenden müssen. Eine ähnliche soziale Schieflage zeigt sich mit Blick auf den Verkehr, wo die oberen Einkommensbezieher rund 15 % ihres Haushaltseinkommens für Mobilität ausgeben, gegenüber 30 % bei den Geringverdienern (Dustmann et al. 2018). Die Bevölkerung reagiert auf diese Verhältnisse je nach sozialem Status mit einer Vielzahl unterschiedlicher Populismen (Manow 2018).

Spätestens seit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise finden sich Ansätze einer politischen Neubesinnung. Zum einen werden das Recht und die Gesetzgeberin nicht mehr vor allem als abgeleitete Größen wirtschaftlicher Interessen betrachtet, sondern wieder stärker ihre eigenständige Rolle im Spannungsfeld zur Ökonomie betont (Haucap und Budzinski 2020). In den vielfältigen neu zu regelnden gesellschaftlichen Bereichen begeben sich Juristinnen und Ökonomen wieder stärker in einen Dialog. Beispielsweise im Verkehrssektor, wo aufgrund der starken Stellung kleiner Spartengewerkschaften das Machtgefüge zwischen Arbeitgeberinnen und Arbeitnehmer in Bewegung geraten ist und neu justiert werden muss. Dabei besteht das gemeinsame Anliegen darin, adäquate Problemlösungen zu finden, „mittels derer sich die berechtigten

Interessen der Arbeitnehmer mit den nicht minder berechtigten Interessen der von Arbeitsk Kampfmaßnahmen betroffenen Nachfrager von Transportdienstleistungen zu einem für alle Beteiligten fairen Ausgleich bringen lassen“ (Hipp und Knorr 2020, S. 300). Während sich die neoliberale staatliche Regulierung in der Vergangenheit lange Zeit an den Markterfordernissen orientiert hatte und im Verkehrssektor beispielsweise einen wachsenden Niedriglohnsektor erzwang, werden nun wieder gleichwertige soziale Interessen thematisiert. Indem die einseitige Orientierung an ökonomischen Interessen aufgehoben wird, eröffnen sich neue politische Optionen, die Anlass zu sozialen Kämpfen geben; denn was ein ‚fairer Ausgleich‘ ist, kann nur politisch erstritten werden. Mit den damit verbundenen neuen Handlungsspielräumen zeichnet sich nach Jahrzehnten der Entpolitisierung im Politikfeld Verkehr eine Re-Politisierung ab.

Die Wiederentdeckung der verkehrspolitischen Verantwortung für das Gemeinwohl spiegelt sich auch in der neuen wissenschaftlichen Debatte über den Stellenwert der öffentlichen Wirtschaft (Mühlenkamp et al. 2019). Hier wird einerseits an die lange Zeit in Vergessenheit geratene historische Traditionslinie der Gemeinwirtschaft angeknüpft und darüber hinaus auf ihre nach wie vor große ökonomische Bedeutung hingewiesen (vgl. Ambrosius 2019). In Anbetracht einer Staatsquote von über 50 % stellt sich sogar die Frage, ob es sich bei dem Wirtschaftssystem in Deutschland überhaupt noch um eine marktwirtschaftliche Ordnung „oder nicht längst um eine Staatswirtschaft mit angeschlossenen marktwirtschaftlichen Abteilungen handelt“ (Dickermann und Strohe 2019, S. 180). Vor diesem Hintergrund wird sowohl die zentrale Bedeutung des Staates für die wirtschaftliche Wohlfahrt deutlich wie auch der Stellenwert politischer Steuerung im Sinne des Gemeinwohls (Acemoglu und Robinson 2019; Mazzucato 2014). Insofern ist es Ausdruck der neoliberalen Hegemonie, wenn in den letzten Jahrzehnten immer wieder mit Blick auf die vielen Arbeitsplätze die große Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Wirtschaft hervorgehoben wurde, ohne jedoch im selben Atemzug auf die vergleichbare ökonomische Relevanz des öffentlichen Verkehrs zu verweisen. Diese differenzierte Betrachtung führt zu einer basalen verkehrspolitischen Einsicht, die wir uns gerade erst wieder mühsam erschließen: „Im Interesse der Kunden kann bei der Lösung des Zielkonfliktes zwischen Unternehmertum und Gemeinwohlinteresse nicht die betriebswirtschaftliche Sicht der jeweiligen Organisation den Ausschlag geben, zweckmäßig und angemessen erscheint eine gesamtwirtschaftliche und ökologische Betrachtung“ (Ackermann et al. 2019, S. 514). Diese Perspektive gesellschaftlicher Integration wurde im Rahmen der neoliberalen Hegemonie zugunsten der grobschlächtigen Ideologie der Marktintegration ausgeblendet.

Mehr Demokratie wagen!

Während die Wiederentdeckung der Rolle des Staates bei der Verfolgung von Gemeinwohlinteressen eine wichtige Voraussetzung dafür ist, um (verkehrs)politische Gestaltungsmacht wiederzuerlangen, kann doch nicht unmittelbar an dem alten Staatsverständnis angeknüpft werden. Die deutsche Staatsrechts-tradition ist bis heute geprägt durch die Trennung zwischen dem Staat und dem Staatsrecht (Verfassungsrecht) einerseits sowie der Gesellschaft andererseits (Möllers 2008). Demnach erfasst der Staat das Gemeinwohl mit einem distanzierten Blick auf die Gesellschaft und erbringt dafür die entsprechenden Leistungen im Rahmen der sogenannten Daseinsvorsorge für alle Gesellschaftsmitglieder gleichermaßen. Dabei agiert er souverän gegenüber der Gesellschaft, die ihm nicht reinreden darf – vorausgesetzt wurde ein autoritärer Staat (Günther 2004). Damit verband sich zugleich die Vorstellung der ‚Eigenständigkeit‘ der Verwaltung, die sich weitgehend unabhängig von gesellschaftlicher Einflussnahme allein an verwaltungsrechtlichen Gesichtspunkten orientiert (Seibel 2017).

Im Ergebnis führte die Trennung von Staat und Gesellschaft zu einem bis heute spürbaren strukturellen Defizit. Zwar eröffnete sich Ende der 1960er Jahre mit dem Bedeutungsgewinn der Kategorie der ‚Öffentlichkeit‘ als Vermittlungsbegriff zwischen staatlichen und privaten Organisationsformen im deutschen Staatsrecht ein neuer Entwicklungspfad zu einem demokratischen Rechtsstaat, der sich auf Kooperationen mit privaten Akteuren einlässt (Preuß 1969). Jedoch ist dieser Pfad in der Folge kaum beschritten worden (Möllers 2008, S. 59 ff.). Dementsprechend steht das Gemeinwohl heute in einem noch weitgehend unvermittelten Spannungsverhältnis zwischen ‚dem‘ Staat, der die Leistungen im Sinne des Gemeinwohls zwar nicht mehr notwendigerweise selbst erbringen aber immerhin gewährleisten soll und ‚der‘ Öffentlichkeit, in der das Gemeinwohl politisch legitimiert werden muss. Dementsprechend muss die Konstituierung einer öffentlichen Infrastrukturpolitik heute in doppelter Hinsicht neu begründet werden. Zum einen gilt es die Rolle von Staat und Verwaltung neu zu verhandeln, der autoritäre Staat und seine bürgerferne Verwaltung müssen sich gegenüber der Gesellschaft weiter als in der Vergangenheit öffnen. Zum anderen muss die Entscheidung darüber, welche öffentlichen Leistungen im Sinne des Gemeinwohls erbracht werden sollen, durch neue Formen zivilgesellschaftlicher Beteiligung ermittelt werden. Die von der SPD Anfang der 1970er Jahre initiierte halbherzige Kampagne ‚Wir wollen mehr Demokratie wagen‘ sollte entsprechend weitergetrieben werden (Schildt und Schmidt 2019).

Die britische Gruppe von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern *Foundational Economy Collective*⁴ (FEC 2019) hat einen überzeugenden Begründungszusammenhang für basale Infrastrukturleistungen geliefert, die eine wesentliche Grundlage für die Etablierung des Gemeinwohls bilden und ein gelungenes Leben aller Gesellschaftsmitglieder gewährleisten: „Diese Güter und Dienstleistungen sind für das Alltagsleben erforderlich, werden von allen Bürgern (sic!) unabhängig vom Einkommen täglich in Anspruch genommen und, je nach Bevölkerungsstruktur, über Versorgungsnetzwerke und Filialnetze verteilt. Teilweise handelt es sich dabei um nicht marktbestimmte Güter, in der Regel sind sie gegen Marktkräfte geschützt, zum Teil werden sie unter staatlicher Oberhoheit von privaten Konzessionären produziert oder zur Verfügung gestellt“ (ebd., S. 64). Zu den von ihnen als ‚Fundamentalökonomie‘ bezeichneten Güter und Dienstleistungen zählen Wohnen, Bildung, Kinderbetreuung, medizinische Versorgung, Energie- und Wasserversorgung sowie Mobilität. Das britische Konzept der Fundamentalökonomie entspricht im Wesentlichen dem deutschen Konzept der Daseinsvorsorge, sodass wir bei der Weiterentwicklung der Daseinsvorsorge an dem Konzept der Fundamentalökonomie anknüpfen und mit unserem Ansatz Öffentlicher Mobilität konkretisieren können.

Um eine ‚Ökonomie des Alltagslebens‘ zu etablieren, die sich an den konkreten Anforderungen und Bedarfen der Menschen orientiert und nicht partikularen Profitinteressen folgt oder durch ein abstraktes funktionales Staatsverständnis geprägt ist, sind der FEC zufolge im Verhältnis von Staat/Verwaltung und Gesellschaft vier radikale Verschiebungen erforderlich (ebd., S. 200 ff.). *Erstens* sollten Staat und Verwaltung ausgehend von der Einsicht, dass die Bürger*innen in wichtigen politischen Fragen zunehmend andere Akzente setzen als die etablierte Politik, neue Beteiligungsformate entwickeln, die über die reine Konsultation der Bürger*innen hinausgehen. Vor diesem Hintergrund erscheinen die vielfältigen sozialen Konflikte insbesondere im Politikfeld Verkehr weniger als Ausdruck der Krise demokratischer Gesellschaften, vielmehr drückt sich darin ein wachsender zivilgesellschaftlicher Anspruch demokratischer Partizipation aus, dem von der etablierten Politik und Verwaltung nicht entsprochen wird und der so betrachtet für einen Demokratisierungserfolg steht (Rosanvallon 2017). Die Demokratie als Lebensform benötigt jedoch öffentliche Räume, sonst ist sie gefährdet (Rahden 2019). Dementsprechend muss die von uns vorgeschlagene Öffentliche Mobilität in enger Absprache mit den Menschen

⁴www.foundationaleconomy.com

vor Ort entwickelt werden. Anders als der traditionelle öffentliche Verkehr, der ‚Beförderungsfälle‘ bediente und auch anders als sein neoliberales Pendant, das in jüngster Zeit (zahlungskräftige) Kundinnen und Kunden für sich entdeckt hat, ist die Öffentliche Mobilität ein Produkt der Bürger*innen. Um das zu ermöglichen, müssen sich der zentralistisch organisierte und hierarchisch strukturierte Staat und seine Verwaltung weiterentwickeln zu einem *Sozialstaat im Dienste der Freiheit* (Heinig 2008).

Während die erfolgreiche Umsetzung einer gemeinwohlorientierten Fundamentalökonomie wie die von uns vorgeschlagene Öffentliche Mobilität *erstens* eine Machtverschiebung von Staat und Verwaltung zugunsten der Zivilgesellschaft erfordert, muss der Staat *zweitens* seinen politischen Einfluss gegenüber der Wirtschaft stärken. Die im Zuge der neoliberalen Hegemonie erfolgte einseitige Wirtschaftsförderung sollte ergänzt werden durch soziale Betriebslizenzen, die vor allem das ökonomische Engagement großer Unternehmen mit am Gemeinwohl orientierten sozialen Zielen verbinden. Mit Blick auf eine an den konkreten Anforderungen und Bedarfen der Bevölkerung vor Ort orientierten Öffentlichen Mobilität haben Staat und Verwaltung die Aufgabe, die Vielzahl privater Anbieter*innen von Mobilitätsdienstleistungen in eine gemeinwohlorientierte kommunale Gesamtstrategie einzubinden. Dabei besteht die zentrale Herausforderung darin, die Dominanz der über den Markt vermittelten Wettbewerbsdynamik zugunsten kooperativer Arrangements zu verschieben. Auf diese Weise könnten beispielsweise die vielfältigen neuen Mobilitätsdienstleistungen in eine nachhaltige verkehrspolitische Gesamtstrategie integriert werden, anstatt wie bisher den Partikularinteressen einzelner Startup-Unternehmen zu folgen, die mit ihren Produkten ungestraft den öffentlichen Stadtraum besetzen.

Die politische Einflussnahme auf die Wirtschaft muss *drittens* flankiert werden durch ein neues, den Anforderungen einer gemeinwohlorientierten Verkehrspolitik entsprechendes Steuersystem. Dazu sollte sich zunächst das vorherrschende negative Verständnis von staatlichen Steuereinnahmen ändern, die heute sowohl von den Bürger*innen wie von der Wirtschaft vor allem als ein lästiges Übel wahrgenommen werden. „Steuern sind kein Klotz am Bein der Wirtschaft: Sie sind der Anteil an den wirtschaftlichen Überschüssen, der dem Staat als Vertreter einer Gesellschaft zusteht, die zur Anhäufung dieser Überschüsse beigetragen hat“ (FEC 2019, S. 220). Dieses Verständnis von steuerlichen ‚Abgaben‘ ist weitgehend verloren gegangen, was schon der Begriff der ‚Abgabe‘ verdeutlicht, indem er suggeriert, man würde etwas abgeben, ohne etwas dafür zu bekommen.

Einem weit verbreiteten Missverständnis zufolge dienen Steuern dem Staat dazu gesellschaftliche Verhältnisse zu gestalten bzw. zu steuern. Tatsächlich ist

die Steuer seit dem Mittelalter aber eine regelmäßige Geldabgabe an den Staat, der diese u. a. zur Unterstützung hilfsbedürftiger Menschen verwandte (Sachße und Tennstedt 1980). Das bedeutet nicht, dass der Staat die Steuern nicht auch zur Gestaltung gesellschaftlicher Verhältnisse nutzen kann, wenn er sich dazu entschließt. Beispielsweise wurden Steuern nach dem Zweiten Weltkrieg in vielen Ländern dazu genutzt, ökonomische Ungleichheiten zu korrigieren (Atkinson 2016; Piketty 2014). Demgegenüber hat die neoliberale Konterrevolution seit den 1980er Jahren die politische Gestaltungsmacht über staatliche Steuereinnahmen systematisch beschnitten (Prasad 2006). Daraufhin haben sich die Vermögensunterschiede in Deutschland mittlerweile wieder deutlich auseinanderentwickelt (Schröder et al. 2020).

In dem Maße wie sich die oberen Einkommenschichten in den letzten Jahrzehnten staatlichen Steuerabgaben zunehmend entziehen konnten, fehlen der öffentlichen Hand heute die finanziellen Mittel zur Aufrechterhaltung geschweige denn zum Ausbau öffentlicher Infrastrukturen. Das schlägt sich u. a. in einer strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur nieder, die seit Ende der 1990er Jahre von mehreren Infrastruktur-Kommissionen dargelegt wurde.⁵ Insbesondere der öffentliche Verkehr leidet unter einer chronischen Unterversorgung, die sich bei den Beschäftigten in einer wachsenden Arbeitsbelastung bemerkbar macht (Verdi 2020). Eine Öffentliche Mobilität die sich an den Bedarfen der Menschen orientiert (den Angestellten ebenso wie den Nutzer*innen), ist daher auf entsprechende Steuereinnahmen angewiesen.

Viertens schließlich erfordern die tiefgreifenden gesellschaftlichen Reformen einer neuen Infrastrukturpolitik auch neue gesellschaftliche Akteure, die diesen Wandel mittragen und aktiv gestalten. Die etablierten Institutionen staatlicher Leistungsverwaltung können dieser weitreichenden Aufgabe aus unterschiedlichen Gründen allein nicht mehr gerecht werden. Zum einen hat das neoliberale Sparregime dazu geführt, dass die Kapazitäten der öffentlichen Hand in den letzten Jahrzehnten auf ein Mindestmaß heruntergefahren wurden (Nachtwey 2016). Das hat zur Folge, dass die kommunalen Verwaltungen den von den Bürger*innen an sie herangetragenen Aufgaben kaum noch gerecht werden können. Beispielsweise verfügten Berliner Bezirke mit 400.000 Einwohner*innen bis vor kurzem über keinen Verkehrsplanenden, die Berliner Bezirke waren

⁵Den Beginn machte 1999 die sog. Pällmann-Kommission, gefolgt 2011 von der Daehre-Kommission, an die 2013 die Bodewig-Kommission anknüpfte. Demnach fehlen dem Staat jährlich rund 7 Mrd. EUR, um die bestehende Infrastruktur zu Erhalten und dem Nachholbedarf der nächsten Jahre gerecht zu werden.

verkehrspolitisch weitgehend handlungsunfähig und beginnen gerade erst damit, die notwendigen Kompetenzen wiederaufzubauen, um politische Gestaltungsmacht wiederzuerlangen.

Abgesehen von den fehlenden Kompetenzen entsprechen die etablierten staatlichen Institutionen zum anderen nicht mehr den funktionalen Anforderungen heutiger demokratischer Gesellschaften. Das heißt, der Aufbau von Kapazitäten der öffentlichen Hand muss einhergehen mit der Unterstützung hybrider Allianzen zwischen Staat/Verwaltung und Zivilgesellschaft sowie dem Aufbau entsprechender intermediärer Institutionen. Die Initiativen dazu gehen von der Zivilgesellschaft aus und bewegen sich auf allen politischen Ebenen (Redecker 2020). In Berlin haben die Aktivisten des Volksentscheid Fahrrad die jahrzehntelange verkehrspolitische Lethargie der Landesregierung beendet und dazu beigetragen, dass in enger Kooperation mit den Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung ein Mobilitätsgesetz entwickelt wurde, das die Berliner Verkehrspolitik auf eine neue Rechtgrundlage stellt. Die zivilgesellschaftliche Bewegung hat sich mittlerweile als Verein *Changing Cities* institutionalisiert und ist ein wichtiger verkehrspolitischer Akteur mit bundesweiter Präsenz (siehe die Beiträge von Kirchner und von Schneidmesser in diesem Band). Ein weiteres Beispiel für hybride Allianzen, die insbesondere im Politikfeld Verkehr zunehmend an Einfluss gewinnen, ist die von jungen Menschen ins Leben gerufene Initiative *Fridays for Future*, die sich insbesondere mit großen Teilen der Wissenschaft verbündet haben und verkehrspolitische Reformen anstoßen, zu denen die etablierten staatlichen Einrichtungen nicht in der Lage sind. Dementsprechend müsste auch eine politische Initiative für Öffentliche Mobilität von einer breiten zivilgesellschaftlichen Allianz getragen werden, die die notwendigen institutionellen Reformen erzwingt.

Die vier skizzierten politischen Reformschritte der britischen Kolleg*innen der *Foundational Economy Collective* bilden für uns die programmatische Grundlage einer dem Gemeinwohl verpflichteten Öffentlichen Mobilität. Dementsprechend haben wir bei der folgenden Konzeptionierung Öffentlicher Mobilität die skizzierten vier gesellschaftlichen Reformschritte systematisch berücksichtigt und in den einzelnen Beiträgen konkret ausbuchstabiert.

Eigentum & Freiheit

Während die Frage nach der Zukunft der Demokratie in den aktuellen gesellschaftspolitischen Reformdebatten aufgrund der autoritären Entwicklungen sehr präsent ist, wird die Eigentumsfrage kaum noch gestellt (Zelik 2020a). Demgegenüber zeigt gerade die jüngste Entwicklung ganz handfest wie sehr das Gelingen der politisch angestrebten grundlegenden Gesellschaftsreformen abhängig ist von der Thematisierung des Eigentums an den Produktionsmitteln.

Diesbezüglich ist die Energiewende besonders aufschlussreich, der Jahrzehntelang Proteste der Anti-Atomkraftbewegung vorangegangen sind und die bis zuletzt politisch hochgradig umkämpft war (Radkau und Hahn 2013). Das Beispiel der Energiewende unterstreicht zum einen die oben skizzierte wachsende Bedeutung zivilgesellschaftlicher Initiativen für gesellschaftliche Reformimpulse (Holstenkamp und Radtke 2017). Immerhin hatte im Jahr 2010 die damalige Bundeskanzlerin, Angela Merkel, die Entscheidung der rot-grünen-Vorgängerregierung für eine Energiewende und den Ausstieg aus der Atomenergie rückgängig gemacht. Erst die Nuklearkatastrophe von Fukushima veranlasste sie wenige Monate später dazu, ihren gerade erst verkündeten ‚Ausstieg vom Ausstieg aus der Atomenergie‘ wieder zurück zu nehmen und die politische Entscheidung für die Energiewende zu erneuern. Dies geschah nicht aufgrund persönlicher oder parteipolitischer Einsicht, sondern erfolgte aus einem untrüglichen machtpolitischen Instinkt der Kanzlerin, die erkannt hatte, dass eine weitere politische Unterstützung der Kernenergie der Bevölkerung nicht mehr zu erklären wäre. Es war der Punkt erreicht, wo die Bevölkerungsmehrheit, nach über vierzig Jahren energiepolitischer Auseinandersetzungen, die Fähigkeit erworben hatte, fachlich informiert über alternative Konzepte der Energieversorgung nachzudenken – die Bürgerinnen und Bürger waren zu diesem Zeitpunkt kompetenter als die seinerzeit herrschende politische Elite.

Neben der Einsicht in die wachsende Bedeutung der Zivilgesellschaft im Rahmen gesellschaftspolitischer Entscheidungsprozesse, zeigt das Beispiel der Energiewende zudem, dass weitreichende gesellschaftliche Reformprozesse gegen den energischen Widerstand mächtiger Wirtschaftsinteressen politisch durchgesetzt werden müssen. Denn das Oligopol der vier großen Energiekonzerne hatte sich jahrzehntelang erfolgreich gegen energiepolitische Reformen gewehrt, weil sie mit der Kernenergie ihr lukrativstes Geschäftsfeld gefährdet sahen. Tatsächlich bedeutete die politische Entscheidung für den Ausstieg aus der Atomkraft für die Energiekonzerne, dass sie ‚kalt‘ enteignet wurden.⁶ Dabei bezog sich die Bundesregierung auf den Art. 14 Grundgesetz, der bestimmt, dass die Schranken des privaten Eigentums durch Gesetz bestimmt werden (Abs. 1), sein Gebrauch zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen soll (Abs. 2), und dementsprechend eine Enteignung zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist (Abs. 3). Insofern ist die Enteignung der Energiekonzerne Ausdruck

⁶Demgegenüber hätte eine ‚heiße‘ Enteignung bedeutet, dass die Energiewirtschaft nach Art. 15 GG verstaatlicht bzw. vergesellschaftet worden wäre.

eines gesellschaftlichen Lernprozesses, beginnend in den 1950er Jahren mit der euphorischen Begrüßung der Atomkraft als Zukunftstechnologie bis zur Einsicht, dass die Kernenergie dem Allgemeinwohl langfristig mehr schadet als nutzt.

Die Energiewende ist ohne eine Verkehrswende nicht denkbar (Schwedes 2019). Bisher gibt es aber noch keine politische Entscheidung für eine Verkehrswende, vielmehr beherrschen noch immer die Automobilkonzerne die deutsche Verkehrspolitik. So wie seinerzeit die Energiekonzerne die Energiewende blockierten, sträubt sich heute die Automobilindustrie erfolgreich gegen einen Wandel von einem fossilen zu einem postfossilen Mobilitätssystem. Erneut entscheiden hier die Eigentümer an den Produktionsmitteln darüber wann, was und wie produziert wird. Dabei gilt ihr legitimes Interesse unter den gegebenen politischen Rahmenbedingungen der eigenen Gewinnmaximierung, der das Gemeinwohl untergeordnet wird. Das politische Ziel der Verkehrswende setzt deshalb voraus, dass, wie im Fall der Energiewende, die Eigentumsfrage gestellt wird. Wenn die gesellschaftliche Einsicht überwiegt, dass private Autos mit Verbrennungsmotor unter Gesichtspunkten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung dem Allgemeinwohl mehr schaden als nutzen, ist die verkehrspolitische Entscheidung sowohl gegen die Produktion von privaten Pkw wie auch von Verbrennungsfahrzeugen erforderlich. Dazu müssten die deutschen Automobilkonzerne per Gesetz enteignet werden, damit sie sich von Autobauern zu Mobilitätsdienstleistern wandeln können.

Dementsprechend wird sich eine Öffentliche Mobilität, die auch einen Automobilbaustein umfasst, nicht daran messen lassen müssen, ob sie dem aktuellen Paradigma der Verkehrsentwicklung folgend immer mehr Verkehr, immer schneller, über immer größere Distanzen organisiert, wie das der konventionelle öffentliche Verkehr bis heute praktiziert, sondern „ob sie menschliche Grundbedürfnisse befriedigt, gleichberechtigte soziale Beziehungen ermöglicht und die Zerstörung von Lebensnetzen stoppt“ (Zelik 2020b, S. 100).

Öffentliche Wissenschaft

In dem Maße wie Staat und Verwaltung in demokratischen Gesellschaften auf die aktive Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteure angewiesen sind, müssen auch Wissenschaft und Forschung ihre öffentliche Rolle grundlegend überdenken (Burawoy 2015; Aulenbacher et al. 2017). Denn die öffentlich finanzierte Wissenschaft hat sich in den letzten Jahrzehnten zum einen auf einen vermeintlich neutralen Standpunkt abseits gesellschaftlicher Wertdebatten zurückgezogen und ihr Handeln zum anderen immer stärker an ökonomischen Kriterien ausgerichtet (Neun 2018; Münch 2011, 2018). Wie sehr sich insbesondere die traditionell wirtschaftsnahe Verkehrswissenschaft gegenüber der Gesellschaft und ihren

spezifischen sozialen Bedarfen verschlossen hat, zeigt die kollegiale Antwort auf meine Ankündigung, zukünftig in der Lehre mit zivilgesellschaftlichen Akteuren wie Umweltverbänden und Aktivisten zusammenzuarbeiten: Damit machen wir uns doch angreifbar! Das sagen bis heute diejenigen Kolleg*innen in den verkehrswissenschaftlichen Instituten, die ganz selbstverständlich auf allen Ebenen mit der Industrie zusammenarbeiten.

Die Verkehrswissenschaft folgt ihrem eigenen Selbstverständnis nach dem Ideal einer ‚reinen Wissenschaft‘, die vorgibt sich fern zu halten vom politischen Getümmel. Damit trifft sie sich mit dem skizzierten undemokratischen deutschen Staatsverständnis und einer ‚eigenständigen‘ Verwaltung, die sich nicht gemein macht mit den Bürgerinnen und Bürgern, um das eigene Handeln ganz nach Recht und Gesetz auszurichten. Zugleich gehen der Staat/Verwaltung, die Wirtschaft und die Wissenschaft eine kartellartige, sich wechselseitig legitimierende Verbindung ein, die sich hermetisch abkapselt und kaum empfänglich für Signale aus der Gesellschaft ist (Weingart 2001). Es ist diese Entfremdung der Wissenschaft von der Gesellschaft bei gleichzeitiger Anbiederung an Politik und Wirtschaft, die zu ihrem allenthalben beklagten Bedeutungsverlust beigetragen hat. Daher muss die Politisierung der Verkehrspolitik mit der Demokratisierung demokratischer Gesellschaften einhergehen (Schäfer 2015, S. 187 ff.) Denn die ‚Veröffentlichung‘ im geschützten Raum wissenschaftlicher Selbstgenügsamkeit wird den Anforderungen demokratischer Gesellschaften nicht mehr gerecht.

Die verkehrswissenschaftliche Expertise ist nur noch ein Wissensbestand unter anderen und reicht zur Legitimation gesellschaftlicher Transformationsprozesse allein nicht mehr aus. Vielmehr muss sie sich mehr als in der Vergangenheit dem Alltagsverstand der Menschen aussetzen und an ihren konkreten Problemlagen ansetzen (Grossardt und Bailey 2018). Vor diesem Hintergrund hat es sich angeboten, ein Buch zur Öffentlichen Mobilität allen zugänglich zu machen und als kostenlose *Open Access* Publikation zu veröffentlichen.⁷

⁷Auch eine *Open Access* Publikation ist im Rahmen kapitalistischer Vergesellschaftung natürlich nicht ‚kostenlos‘. In diesem Fall profitieren wir von der *Open Access*-Strategie der Technischen Universität Berlin, die u. a. einen Fond bei der Universitätsbibliothek eingerichtet hat, mit dem *Open Access* Publikationen finanziell unterstützt werden. Da das Fachgebiet sich die vorliegende Buchpublikation sonst nicht hätte leisten können, möchten wir uns an dieser Stelle ausdrücklich für die finanzielle Unterstützung bedanken. Wie im Falle der Öffentlichen Mobilität ist auch eine Öffentliche Wissenschaft auf eine entsprechende materielle Grundlage angewiesen.

Die Krise als Chance

Das politische Modell der Demokratie ist weltweit in der Krise. Diesbezüglich teilen wir die These von Ivan Krastev und Stephen Holms (2019), dass der triumphale Sieg über die kommunistische Systemalternative zu einer liberalen Hybris geführt und die eigenen politischen Defizite verstellt hat. Demnach hat die Selbstgerechtigkeit des Liberalismus in dem Maße zur eigenen Krise beigetragen, wie der eigene Reformbedarf übersehen wurde.

Während wir 2008 als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise eine massive Vergesellschaftung privater Schulden erlebt haben (Tooze 2018), besteht die Herausforderung demokratischer Gesellschaften heute darin, neue Formen der Sozialisierung privaten Reichtums zu entwickeln. Damit eröffnen sich für Staat und Verwaltung neue Handlungsspielräume, die sie in enger Kollaboration mit der Zivilgesellschaft ausloten müssen. Im Folgenden beschreiben wir die Öffentliche Mobilität als ein solches, verkehrspolitisches Handlungsfeld, in dem sich Staat und Verwaltung zunehmend zurücknehmen, zugunsten der Gesellschaft.

Literatur

- Acemoglu, Daron und James A. Robinson. 2019. *Gleichgewicht der Macht. Der ewige Kampf zwischen Staat und Gesellschaft*. Frankfurt M.: Fischer.
- Ackermann, Till, Harald Albuschkat, Daniel Brand, Marcus Gersinske, Heike Höhnscheid, Steffen Kerth, Folkert Kiepe, Reiner Metz, Martin Schäfer, Meinhard Zistel. 2019. Verkehr. In *Öffentliche Wirtschaft. Handbuch für Wissenschaft und Praxis*, Hrsg. Holger Mühlenkamp, Frank Schulz-Nieswandt, Markus Krajewski, Ludwig Theuvsen, 429–525. Baden-Baden: Nomos.
- Ambrosius, Gerold. 2019. Geschichte der öffentlichen Wirtschaft. In *Öffentliche Wirtschaft. Handbuch für Wissenschaft und Praxis*, Hrsg. Holger Mühlenkamp, Frank Schulz-Nieswandt, Markus Krajewski, Ludwig Theuvsen, 25–54. Baden-Baden: Nomos.
- Atkinson, Anthony B. 2016. *Ungleichheit: Was wir dagegen tun können*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Aulenbacher, Brigitte, Michael Burawoy, Klaus Dörre, Johanna Sittel, Hrsg. 2017. *Öffentliche Soziologie. Wissenschaft im Dialog mit der Gesellschaft*. Frankfurt M.: Campus.
- Brand, Ulrich. 2019. In der Wachstumsfalle. Die Gewerkschaften und der Klimawandel. *Blätter für deutsche und internationale Politik* 7: 79–88.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit & UBA – Umweltbundesamt, Hrsg. 2019. *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*. Berlin.
- Burawoy, Michael. 2015. *Public Sociology: Öffentliche Soziologie gegen Markt-fundamentalismus und globale Ungleichheit*. Weinheim/Basel: Beltz Juventa.

- Dickermann, Dietrich und Hans Gerhard Strohe. 2019. Messung und Umfang der öffentlichen Wirtschaft. In *Öffentliche Wirtschaft. Handbuch für Wissenschaft und Praxis*, Hrsg. Holger Mühlenkamp, Frank Schulz-Nieswandt, Markus Krajewski, Ludwig Theuvsen, 55–191. Baden-Baden: Nomos.
- Dustmann, Christian, Bernd Fitzenberger, Markus Zimmermann. 2018. *Housing Expenditures and Income Inequality*. Centre for Research and Analysis of Migration. Discussion Paper Series 16. London.
- Eckardt, Andrea, Björn Harmening, Klaus Mertens, Tom Adler. 2020. Konversion der Autoindustrie. Was denken die Beschäftigten. Luxemburg 1: 66–71.
- Engartner, Tim. 2017. Privatisierung und Liberalisierung – Strategien zur Selbstentmachtung des öffentlichen Sektors. In *Kritik des Neoliberalismus*, 3. Aufl., Hrsg. Christoph Butterwege, Bettina Lösch, Ralf Ptak. Wiesbaden, S. 79–121.
- FEC – Foundational Economy Collective. 2019. *Die Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik*. Frankfurt M.: Suhrkamp.
- Filarski, Ruud. 2011. *Shaping Transport Policy. Two centuries of struggle between the public and private sector – A comparative perspective*. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Grossardt, Ted und Keiron Bailey. 2018. *Transportation Planning and Public Participation. Theory, Process, and Practice*. Amsterdam: Elsevier.
- Günther, Frieder. 2004. *Denken vom Staat her. Die bundesdeutsche Staatsrechtslehre zwischen Dezsion und Integration 1949–1970*. München: Oldenburg.
- Haucap, Justus und Oliver Budzinski, Hrsg. 2020. *Recht und Ökonomie*. Baden-Baden: Nomos.
- Heinig, Hans M. 2008. *Der Sozialstaat im Dienst der Freiheit*. Tübingen: Mohr Siebeck.
- Helbig, Marcel und Stefanie Jähnen. 2018. *Wie brüchig ist die soziale Architektur unserer Städte? Trends und Analysen der Segregation in 74 deutschen Städten*. Discussion Paper P 2018–001. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin: WZB.
- Herrmann, Ulrike (2019): *Deutschland ein Wirtschaftsmärchen. Warum es kein Wunder ist, dass wir reich geworden sind*. Frankfurt M: Westend.
- Hipp, Claudia und Andreas Knorr. 2020. Ökonomische und rechtliche Implikationen von Streiks im Verkehrswesen. In *Recht und Ökonomie*, Hrsg. Justus Haucap und Oliver Budzinski, 273–303. Baden-Baden: Nomos.
- Holstenkamp, Lars und Jörg Radtke. Hrsg. 2017. *Handbuch Energiewende und Partizipation*. Wiesbaden: Springer.
- Illou, Eva. 2020. Versprechen einer Welt danach, Süddeutsche Zeitung 70 (03).
- Infras. 2019. *Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017*. Zürich: INFRAS.
- Krastev, Ivan und Stephen Holms. 2019. *Das Licht, das erlosch. Eine Abrechnung*. Berlin: Ullstein.
- Manow, Philip. 2018. *Die politische Ökonomie des Populismus*. Frankfurt M. Suhrkamp.
- Mazzucato, Mariana. 2014. *Das Kapital des Staates. Eine andere Geschichte von Innovation und Wachstum*. München: Kunstmann.
- Möllers, Christoph. 2008. *Der vermisste Leviathan. Staatstheorie in der Bundesrepublik*. Frankfurt M.: Suhrkamp.
- Mühlenkamp, Holger/Frank Schulz-Nieswandt/Markus Krajewski/Ludwig Theuvsen, Hrsg. 2019. *Öffentliche Wirtschaft. Handbuch für Wissenschaft und Praxis*. Baden-Baden: Nomos.

- Münch, Richard. 2018. *Der bildungsindustrielle Komplex. Schule und Unterricht im Wettbewerbsstaat*. Weinheim Basel: Beltz Juventa.
- Münch, Richard. 2011. *Akademischer Kapitalismus. Über die politische Ökonomie der Hochschulreform*. Frankfurt M. Suhrkamp.
- Münkler, Herfried und Harald Bluhm Hrsg. 2001. *Gemeinwohl und Gemeinsinn*, 4 Bd. Berlin: Akademie Verlag.
- Nachtwey, Oliver. 2016. *Die Abstiegs-gesellschaft. Über das Aufbegehren in der regressiven Moderne*. Frankfurt M. Suhrkamp.
- Neu, Claudia Hrsg. 2009. *Daseinsvorsorge. Eine gesellschaftswissenschaftliche Annäherung*. Wiesbaden: Springer.
- Neun, Oliver. 2018. *Zum Verschwinden der deutschen öffentlichen Soziologie. Die Geschichte des Verhältnisses von Soziologie und Öffentlichkeit nach 1945 bis zur Gegenwart*. Baden-Baden: Nomos.
- Nobis, Claudia, Tobias Kuhnimhof 2018. *Mobilität in Deutschland – MiD. Tabellarische Grundausswertung*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.
- Paterson, Matthew. 2007. *Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge.
- Piketty, Thomas. 2014. *Das Kapital im 21. Jahrhundert*. München: Beck.
- Prasad, Monica. 2006. *The Politics of Free Markets. The Rise of Neoliberal Economic Politics in Britain, France, Germany, & the United States*. Chicago: Chicago Press.
- Preuß, Ulrich K. 1969. *Zum staatsrechtlichen Begriff des Öffentlichen. Untersucht am Beispiel des verfassungsrechtlichen Status kultureller Organisationen*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Radkau, Joachim und Lothar Hahn. 2013. *Aufstieg und Fall der deutschen Atomwirtschaft*. München: Oekom.
- Redecker, Eva von. 2020. *Revolution für das Leben. Philosophie der neuen Protestformen*. Frankfurt M.: Fischer.
- Rahden, Till van. 2019. *Demokratie. Eine gefährdete Lebensform*. Frankfurt/New York: Campus.
- Rajan, Sudhir C. 2006. Automobility and the liberal disposition. *Sociological Review*, Heft 1: 113–129.
- Rammner, Stephan. 2001. *Mobilität und Moderne*. Berlin: edition sigma.
- Rosanvallon, Pierre. 2017. *Die Gegen-Demokratie. Politik im Zeitalter des Misstrauens*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Schäfer, Armin. 2015. *Der Verlust politischer Gleichheit. Warum die sinkende Wahlbeteiligung der Demokratie schadet*. Frankfurt und New York: Campus.
- Sachs, Wolfgang. 1990. *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Sachße, Christoph und Florian Tennstedt. 1980. *Geschichte der Armenfürsorge in Deutschland*. Bd. 1: Vom Spätmittelalter bis zum 1. Weltkrieg. Stuttgart: Kohlhammer.
- Schildt, Axel und Wolfgang Schmidt. 2019. „Wir wollen mehr Demokratie wagen“. *Antriebskräfte, Realität und Mythos eines Versprechens*. Bonn: Dietz.
- Schroeder, Wolfgang, Hrsg. 2014. *Handbuch Gewerkschaften in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS.

- Schröder, Carsten, Charlotte Bartels, Konstantin Göbler, Markus M. Grabka, Johannes König. 2020. MillionärInnen unter dem Mikroskop: Datenlücke bei sehr hohen Vermögen geschlossen – Konzentration höher als bisher ausgewiesen. *DIW Wochenbericht* 29: 511–521.
- Schwedes, Oliver. 2019. Grundlagen der Verkehrspolitik und die Verkehrswende. In *Energiewende. Eine sozialwissenschaftliche Einführung*, Hrsg. Jörg Radtke und Weert Canzler, 193–220. Wiesbaden: Springer VS.
- Seibel, Wolfgang. 2017. *Verwaltung verstehen. Eine theoriegeschichtliche Einführung*. Frankfurt M.: Suhrkamp.
- Strötzel, Maximilian. 2020. Die ökonomische Bedeutung der Automobilindustrie und aktuelle Entwicklungen. In *Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*, Hrsg. Achim Brunnengräber und Tobias Haas, 392–408. Bielefeld: Transskript.
- Slobodian, Quin. 2019. *Globalisten. Das Ende der Imperien und die Geburt des Neoliberalismus*. Frankfurt M.: Suhrkamp.
- Tooze, Adam. 2018. *How a Decade of Financial Crisis Changed the World*. Random House: Penguin.
- UBA – Umweltbundesamt. 2016. *Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016*. Dessau-Roßlau: UBA.
- Verdi – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2020): Schlechte Entwicklung im ÖPNV. <https://tvn2020.de/category/hintergrund/> (24.08.2020).
- Vogel, Berthold. 2007. *Die Staatsbedürftigkeit der Gesellschaft*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Walks, Alan. 2015. Driving cities. Automobility, neoliberalism, and urban transformation. In *The Urban Political Economy and Ecology of Automobility*. Hrsg. Alan Walks, 3–20. London & New York: Routledge.
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen. 2011. *Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. Berlin: WBGU.
- Weingart, Peter. 2001. *Die Stunde der Wahrheit. Zum Verhältnis der Wissenschaft zu Politik, Wirtschaft und Medien in der Wissensgesellschaft*. Weilerswist: Velbrück.
- Zelik, Raul. 2020a. *Wir Untoten des Kapitals. Über politische Monster und einen grünen Sozialismus*. Frankfurt M.: Suhrkamp.
- Zelik, Raul. 2020b. Sozialismus, aber anders. Durch Selbstermächtigung zur befreiten Gesellschaft. *Blätter für deutsche und internationale Politik* 8: 91–100.
- ZLM – Zentrum Liberale Moderne. 2019. *Abschlussbericht der Kommission ‚Sicherheit im Wandel‘ – Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Zeiten stürmischer Veränderungen*. Berlin: ZLM.
- Zweck, Axel, Dirk Holtmannspötter, Matthias Braun, Michael Hirt, Simone Kimpeler, Philine Warnke. 2015. *Gesellschaftliche Veränderungen 2030. Ergebnisband 1 zur Suchphase von BMBF-Foresight Zyklus II*. Düsseldorf: VDI.

Open Access Dieses Kapitel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Die in diesem Kapitel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist für die oben aufgeführten Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen.