

Mobilität, Verkehr und Automobilität in der sozial-ökologischen Transformation

Achim Brunnengräber

Die zentrale Bedeutung, die Mobilität für das gesellschaftliche Leben hat, wird deutlich, wenn sie staatlich eingeschränkt wird; wenn Spaziergehen nur noch in der nahen Umgebung erlaubt ist, wenn Busse und Bahnen nicht mehr fahren oder wenn der Flugverkehr weitgehend zum Erliegen kommt und Fernreisen somit unmöglich werden. Mit den Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie 2020/21 waren aber nicht nur negative Entwicklungen verbunden. Zeitweise sind die verkehrsbedingten und gesundheitlichen Schadstoffe in den Städten deutlich gesunken, der weltweite Ausstoß an Treibhausgasen ist zurückgegangen und dem Fuß- und Fahrradverkehr wurde mehr städtischer Raum eingeräumt. Alle zukünftigen Transformationsprozesse im Bereich der gesellschaftlichen Mobilität werden vor diesem vielfältigen und neuartigen Erfahrungshintergrund verhandelt werden, der durch die Pandemie mit globalem Ausmaß auf spezifische Art und Weise geprägt wurde.

Allerdings war und ist die Pandemie nicht der zentrale Game Changer in der → Transformation (Agora Energiewende 2021; Haas et al. 2020). Die sozialen Kämpfe um Mobilität reichen viel weiter zurück und lassen sich entlang von drei starken Konfliktlinien strukturieren: (1) dem andauernden Kampf um den Autoverkehr und den öffentlichen Raum für alternative Formen der Mobilität, der zeitgleich mit der Durchsetzung der Automobilität eingesetzt hat (Daum 2018), (2) dem Kampf gegen die anhaltend hohen, verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und für Klimaschutz, der sich mit den Klimakonferenzen der Vereinten Nationen (UN) – vor allem seit dem Klimaabkommen von Paris (2016) – zugespitzt hat (SRU 2017), und (3) dem Kampf um das fossilistisch angetriebene Verkehrssystem und den batterieelektrischen Antrieb, der die Automobilität von gestern revolutionieren, sprich klimafreundlich und nachhaltig gestalten soll (Brunnengräber/Haas 2020).

Nachfolgend werde ich die drei Konfliktlinien kurz skizzieren, mich dann aber auf die dritte Konfliktlinie konzentrieren. Sie lässt sich nicht auf den Kampf zwischen Verbrennungsmotoren und batterieelektrisch angetriebenen Autos (E-Autos) reduzieren, in dem die deutsche Automobil- und ihre Zulieferindustrie regelrecht ums Überleben kämpfen (Canzler/Knie 2018). In diesem Kampf, der weit über eine Antriebswende hinausreicht (Manderscheid 2020), kumulieren die Probleme der Transformation. Er wirft die Frage auf, wie die Mobilität von morgen in der Stadt und auf dem Land ebenso wie der Ressourcen- und Materialfluss sozial gerecht, nachhaltig und klimafreundlich gestaltet werden kann (Agora Verkehrswende 2017). Da viele der benötigten

→ Rohstoffe im Globalen Süden gefördert werden, haben die Kämpfe auch eine (neue) transnationale soziale Dimension.

Drei Konfliktlinien und ihre Überschneidungen

Die Verkehrspolitik wie die autokonzentrierte Industriepolitik wurden jahrzehntelang von der Klimapolitik weitgehend getrennt und in separierten Politikfeldern verhandelt und entsprechend gestaltet; auch in der Wissenschaft wurden die Probleme eher in Einzelteile zerlegt, als dass Zusammenhänge hergestellt wurden (Schöller et al. 2007). Dies war und ist ein Resultat der staatlichen wie ökonomischen Interessen, die von der selektiven Herangehensweise profitierten. Gesellschaftliche Mobilität wurde kleingearbeitet, um sie den Interessen entsprechend handhaben und politisch regulieren zu können. In der Folge haben sich die drei nachfolgenden, spezifischen Konfliktlinien konturiert:

Die erste (älteste) Konfliktlinie wird sinnbildlich durch die autofreundliche Stadt repräsentiert, an der sich die Mobilität messen lassen musste. Sie hat sich seit der Nachkriegszeit, vor allem aber in den 1960er und 1970er Jahren herausgebildet. Mit der Durchsetzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Urry 2004) hat zugleich auch der Kampf um den Autoverkehr und den öffentlichen Raum für alternative Formen der Mobilität eingesetzt. Das Auto als »liebstes Kind« der Deutschen (Sachs 1984) war stets umstritten, hat seine Vormachtstellung aber bis heute nicht verloren. Die Folge davon, neben der Zuasphaltierung der Städte: Feinstaub, Stickoxide und Todesgefahren durch Unfälle u.v.a.m.

Die zweite (mittelalte) Konfliktlinie war zunächst keine; auf sie wurde von der kritischen Wissenschaft zwar hingewiesen, politisch wurde sie aber geschickt eingeeht. In der internationalen Klimapolitik der Vereinten Nationen (UN) und den daraus abgeleiteten nationalen Klimaschutzmaßnahmen wurde die Verkehrspolitik der einzelnen Länder seit 1995 ausgespart. Dem Autoverkehr wurde überhaupt nicht und dem Flugverkehr erst spät Bedeutung als Verursacher des Klimawandels beigemessen. Das war nicht nur dem Einfluss der Organisation erdölexportierender Länder (kurz OPEC – von englisch Organization of the Petroleum Exporting Countries) auf die Klimaverhandlungen geschuldet, sondern auch den Interessen der Industrieländer, in denen der Automobilbau erheblich zum Bruttoinlandsprodukt beiträgt. Die Folge davon: die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind weltweit und kontinuierlich angestiegen; mit allen negativen Auswirkungen des Klimawandels, von denen viele hinlänglich bekannt sind.

Die dritte (jüngste) Konfliktlinie verläuft industriepolitisch zwischen fossilistisch angetriebenen und batterieelektrischen Antriebssystemen. Doch der Schein trügt: Es handelt sich nicht nur um einen Kampf um die Antriebswende, sondern darum, wie unsere Mobilität von morgen aussehen soll. Die deutschen Automobilkonzerne würden auch heute fast ausschließlich Verbrenner und Sprit schluckende Sport Utility Vehicle (SUV) (bedenkenlos) bauen (Brand 2019), wenn sie nicht in den Zangengriff von ausländischer Konkurrenz und europäischen CO₂-Grenzwerten genommen worden wären. Sie mussten zum Elektroauto (E-Auto) regelrecht gezwungen werden. Automobilkonzerne wie die Geely Auto Group aus China oder Tesla aus den USA mussten erst beweisen, dass es technisch machbar, finanziell lohnenswert und für die

Kund*innen attraktiv ist, E-Autos zu bauen (Brunnengräber 2019). Die Folge davon: ein ganzer Industriezweig mit all seinen Zulieferbetrieben steht unter erheblichem Transformationsdruck, die sozialen Auswirkungen davon sind dramatisch (Strötzel 2020). Der Umbau könnte 600.000 Arbeitsplätze gefährden, insbesondere bei den Zulieferern (Bormann et al. 2018; Frauenhofer IAO 2018).

Diese drei Konfliktlinien weisen erhebliche Überschneidungen auf, auch wenn sie politisch voneinander getrennt wurden. Sie fließen spätestens seit 2015 mit der Aufdeckung des Dieselskandals ineinander und führen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich zu rasanten Reorganisationsprozessen. Die Automobilindustrie hat durch die Nicht-Einhaltung von Grenzwerten und durch ›ihren‹ fehlenden Beitrag zum Klimawandel massiv an Legitimation eingebüßt. Auf Grund der erheblichen ausländischen Konkurrenz, die die Elektrifizierung des Verkehrs ganz wesentlich und mit Erfolg vorantreibt, musste sie ihr verbissenes, industriestrategisches Festhalten am Verbrenner aufgeben. Zudem sehen sich Automobilkonzerne weltweit gezwungen, ihren Kernbereich – die Produktion von Autos – zu erweitern. Die → Digitalisierung erschließt völlig neue Geschäftsfelder. Neue Mobilitätsdienstleistungen wie Free-Float-Car-Sharing und Peer-to-Peer-Car-Sharing oder die verschiedensten Fahrdienste werden entwickelt und vor allem in den urbanen Ballungszentren – vorwiegend von jungen Menschen – erprobt. Neue globale Großkonzerne preschen hier ebenso wie kleine Start-up-Unternehmen vor. So entstehen erhebliche Unsicherheiten darüber, wie sich der Markt der Mobilität in der Zukunft – und für die Automobilindustrie – gestalten wird (PwC 2017). Es waren und sind nicht in erster Linie die Marktakteure, die Klimaschutzmaßnahmen freiwillig ergreifen und Veränderungen Richtung Nachhaltigkeit einfordern. Und auch auf politischer Ebene werden keine grundsätzlichen Richtungsentscheidungen gefällt. Ein strategisches Projekt ähnlich der Energiewende ist im Mobilitätsbereich nicht zu erkennen (Wissen 2019).

Konkrete Kämpfe um die Mobilität von morgen

Ohne soziale Protestbewegungen, Fuß-, Rad- und andere Bürger*inneninitiativen oder Umweltverbände und Nicht-Staatliche Organisationen (NGOs; Non-Governmental-Organization) (→ Akteure) hätten die Forderungen nach einer weitreichenden Transformation im Bereich der Mobilität kein Gehör gefunden. Es gibt sie schon seit Jahrzehnten. Spätestens mit Fridays for Future (FfF) und Extinction Rebellion hat der → Konflikt darüber hinaus ein neues Gesicht bekommen und sich ausgeweitet. Über die erfrischend neuen, inhaltlichen Debatten wurden auch die Konfliktlinien zusammengeführt. Umwelt- und Klimaschützer*innen, Fußgänger*innen- und Fahrradinitiativen oder Kohlerevier- und Waldbesetzer*innen rebellieren gegen das fossilistische Energiesystem, das Aussterben der Arten, den Klimawandel oder das kapitalistische Wirtschaftssystem. Sie besetzen Brücken und Straßen, um auf den automobilen Wahnsinn der städtischen Staus, die Luftverschmutzung und die steigenden CO₂-Emissionen aufmerksam zu machen. Viele der Engagierten gehören zu den Millennials oder Digital Natives. Aber auch Beschäftigte aus den Automobilkonzernen wie den Zulieferbetrieben treibt es aus Angst vor Arbeitsplatzverlusten auf die Straße. Zeitweise werden auch Bündnisse mit den Umweltverbänden geschlossen, um auf die gemeinsamen Belange hinzuweisen (Kaiser 2020). Formen des zivilen Un-

gehorsams richten sich gegen die völlig unzureichende Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik von Nationalstaaten, Städten und Kommunen, der Privatwirtschaft und Transnationalen Konzernen. Aber auch das klimaschädliche Konsumverhalten der Einzelnen wird radikal kritisiert. Kommt es dadurch aber zu einem Aufbrechen der automobilen → Hegemonie des MIV, die das Mobilitätsverhalten seit Jahrzehnten prägt (Schwedes et al. 2016)?

Gegen-Hegemonie und Post-Wachstum

Bei Gramsci sind nicht nur Arbeit und Kapital die fundamentalen Bestandteile einer kapitalistischen Produktionsweise. Cox (1987: 355ff.) erweitert dieses Verständnis auf soziale Kräfte, sodass Bürger*inneninitiativen, die Klimabewegung oder NGOs in den Blick genommen werden können. Um das analytisch genauer zu fassen, kann auf die drei Konzepte historischer Block, integraler → Staat und Hegemonie zurückgegriffen werden. Das Konzept des historischen Blocks postuliert, dass nicht der Staat als gegebene Einheit den MIV absichert. Er hat sich vielmehr sozio-ökonomisch konstituiert und spiegelt soziale Kräfteverhältnisse wider. Diese wurzeln im Alltagsverstand ebenso wie in gesellschaftlichen Produktionsverhältnissen – hier den Automobilkonzernen – und verdichten sich in den Apparaten des Staates, weshalb auch vom integralen Staat gesprochen wird. Dazu gehört auch, dass viele Bürger*innen mehr Klimaschutz einfordern; aber möglichst ohne Einschränkungen für den MIV. Ein historischer Block bezieht sich also auf ein spezifisches Ensemble ökonomischer, sozialer und politischer Institutionen, durch die dominante soziale Kräfte ihre → Herrschaft ausüben. Demnach gehören auch der Verband der Automobilindustrie (VDA), der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) oder die Gewerkschaften zum historischen Block.

Ein solches Staatskonzept basiert auf einem spezifischen Verständnis von Hegemonie. Die Vorherrschaft einer Klasse oder Klassenfraktion mittels des Staates beruht nicht nur auf Macht und der Androhung von Gewalt und Zwang, sondern auch auf der kompromisshaften, teilweise auch exkludierenden, zivilgesellschaftlichen und staatlichen Verallgemeinerung von Partikularinteressen. Auch eine intellektuelle, ethische und kulturelle Deutungshoheit gehört dazu. Herrschaft beruht auf der Fähigkeit, die bestehenden sozialen Verhältnisse konsensual abzusichern. Genau dies aber ist ganz offensichtlich nur noch mit Einschränkungen der Fall. Die Bundesregierung, so haben die Autogipfel der vergangenen Jahre gezeigt, bietet der Autoindustrie keinen unhinterfragten Rückhalt mehr. Der hegemoniale Diskurs über die Verkehrspolitik hat sich auch in der Europäischen Union teilweise bereits verschoben. Soziale Kräfte wie Protestbewegungen definieren lautstark und durch vielfältige Aktivitäten in der Zivilgesellschaft neue Gemeinwohlinteressen. Zukunftsgerichtet formuliert: Die Forderungen subalternen Gruppen¹ haben die Kraft, die Verhältnisse im herrschenden historischen Block zu verändern. Das ist – freilich bei ganz unterschiedlichen Ausprägungen – kein rein nationales, sondern ein transnationales Phänomen.

1 Der Begriff »subaltern« beschreibt in der postkolonialen Theorie die unteren sozialen Schichten und alle anderen sozialen Gruppen, die an den Rand einer Gesellschaft gedrängt werden.

Eine solche Perspektive erweitert das Verständnis über Mobilität, Verkehr, Staat und Automobilindustrie. Der integrale Staat und die Zivilgesellschaft werden zum Ort, an dem Hegemonie (re-)produziert oder Gegen-Hegemonie aufgebaut wird (Brand 2020). Sie sind nicht nur ein Einflussfaktor auf staatliches Handeln, sondern integraler Bestandteil von Staatlichkeit. Die vielfältigen Initiativen sind demnach an »der Transformation des Staates« (Brand et al. 2001) beteiligt. Allerdings können sie sich als kritische zivilgesellschaftliche Akteure der automobilen Hegemonie nicht einfach entziehen. Sie sind allerdings auch kein reines Herrschaftsinstrument, denn die Funktion des integralen Staates ist und bleibt umkämpft. Ein neues Konfliktterrain ist entstanden, auf dem gesellschaftliche Auseinandersetzungen um die Mobilität von morgen, um klimafreundliche und lebenswerte Städte, um Entschleunigung, unseren (nachhaltigen) Umgang mit der → Natur und mit Ressourcen und gegen den Fetisch von Wachstum und Wettbewerb stattfinden.

Fazit: Ausgang noch offen

Die analytische Perspektive hat gezeigt, dass Mobilität nicht nur von unterschiedlichen Konfliktlinien geprägt ist, die sich mittlerweile erheblich überlagern und transformative Ungewissheiten erzeugen. Sie hat auch verdeutlicht, dass der MIV – trotz der Brüche, die sich bereits beobachten lassen – nach wie vor von Staat, Automobilindustrie und Gesellschaft herrschaftlich abgesichert wird. Die Frage ist nun, ob die gesellschaftlichen Konflikte anhalten und eine Gegen-Hegemonie entstehen kann. Das setzt wiederum voraus, dass Mobilität, Verkehr, Klima und automobiler Industriepolitik nicht als einzelne Politikfelder konstituiert werden, sondern unter dem Leitbild von Nachhaltigkeit, Entschleunigung und Post-Wachstum gesehen werden (Brand 2020). Dass die Automobilbranche unter vielfältigem Anpassungsdruck steht und sich neue Handlungskorridore – Stichwort: Konversion – eröffnen, kann dabei als Vorteil gesehen werden (Petschow et al. 2018). Sie können durchaus einen größeren Beitrag zum Aufbau eines nachhaltigen, öffentlichen Nahverkehrs leisten; bezüglich der Transportmittel, der Infrastruktur sowie der Sozialverträglichkeit (Högelsberger/Maneka 2020).

Allerdings zeigt sich die hegemoniale Absicherung der bestehenden Verkehrsverhältnisse insbesondere am Trend zum E-Auto. Fast alle negativen Folgewirkungen des MIV wie versiegelte Landschaften, Staus oder Unfälle werden dadurch in die Zukunft fortgeschrieben. Während des Betriebs des E-Fahrzeugs werden allerdings keine CO₂-Emissionen und Stickoxide produziert, sofern der dafür benötigte Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Die negativen Effekte der Produktion werden vor allem in den Globalen Süden externalisiert; dorthin, wo die Rohstoffe für die Batterien gefördert werden. Die sauberen Städte und das gute Gewissen sind mit sozialen und ökologischen Verwerfungen im Globalen Süden erkaufte (Brunnengräber 2020; Grone-weg/Reckordt 2020; Prause/Dietz 2020). Zwischen den Konflikten um die Inwertsetzung der Rohstoffe im Globalen Süden und der Verkehrswende im Globalen Norden bestehen folglich transnationale Verflechtungen, wenn gleich sich die je nationalen Kämpfe nicht immer aufeinander beziehen (Prause/Dietz 2020).

Die Vielfältigkeit und Dynamik der nationalen und transnationalen Kämpfe sind Anzeichen dafür, dass die automobiler Hegemonie zumindest Risse bekommen hat. Die Automobilindustrie wird nicht mehr wie in früheren Zeiten von staatlicher Seite

hohiert. Die Corona-Krise hat nicht nur verdeutlicht, dass der Staat Verantwortung für die Gesellschaft trägt, sondern auch zentrale Entscheidungen zu deren Wohlfühl und Gesundheit fällen kann. Dazu gehört in der Verkehrspolitik, dass in Zeiten des Klimawandels und wachsender gesundheitlicher Gefahren Autos mit Verbrennungsmotoren aus den Innenstädten verbannt werden, dass Pop-up-Radwege² eingerichtet werden, Infrastrukturmaßnahmen für Fahrrad- und Fußverkehr eingeleitet werden oder Abwrackprämien nicht mehr in Frage kommen. Ein wenig gegen die hier vorgelegte Analyse optimistisch in die Zukunft gedacht: Setzen sich die Leuchtturm- und Nischenprojekte, getragen von sozialen Bewegungen und NGOs, durch, wird die Mobilität von morgen schon bald nachhaltig und lebensfreundlich sein: Städte, in denen Verbrennungsmotoren verboten sind, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und spielende Kinder Vorrang haben. Ein öffentliches Nah- und Fernverkehrssystem entsteht, das klimafreundlich und ganzheitlich gedacht ist.

Literatur

- Agora Energiewende (2021): »Die Energiewende im Corona-Jahr: Stand der Dinge 2020. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2021«, https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2020_01_Jahresauswertung_2020/200_A-EW_Jahresauswertung_2020_WEB.pdf (Zugriff: 04.10.2021).
- Agora Verkehrswende (2017): »Strategien für die nachhaltige Rohstoffversorgung der Elektromobilität. Synthesepapier zum Rohstoffbedarf für Batterien und Brennstoffzellen«, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Nachhaltige_Rohstoffversorgung_Elektromobilitaet/Agora_Verkehrswende_Synthesepapier_WEB.pdf (Zugriff: 03.02.2021).
- Bormann, René/Fink, Philipp/Holzapfel, Helmut/Rammler, Stephan/Sauter-Servaes, Thomas/Tiemann, Heinrich/Waschke, Thomas/Weirauch, Boris (2018): »Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Transformation by Disaster oder by Design?«, WISO-Diskurs, Nr. 03, Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik, <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/14086-20180205.pdf>, (Zugriff: 04.10.2021).
- Brand, Ulrich/Demirovic, Alex/Görg, Christoph/Hirsch, Joachim (2001): Nichtregierungsorganisationen in der Transformation des Staates, Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Brand, Ulrich (2019): »In der Wachstumsfalle. Die Gewerkschaften und der Klimawandel«, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, Nr. 7, S. 79-88.
- Brand, Ulrich (2020): Post-Wachstum und Gegen-Hegemonie. Klimastreiks und Alternativen zur imperialen Lebensweise: Mit einem Beitrag zur Corona-Krise, Hamburg: VSA.
- Brunnengräber, Achim (2019): »Unter Strom. Die deutsche Automobilindustrie im Strukturwandel zur E-Mobilität«, in: Sozial. Geschichte Online, Nr. 25, S. 81-101.
- Brunnengräber, Achim (2020): »Die ressourcenpolitische Absicherung des E-Autos. Zur Rohstoff-Governance in Deutschland, der Europäischen Union und im Li-

2 Während der COVID19-Pandemie und wegen des durch sie reduzierten MIVs wurden in verschiedenen deutschen Städten kurzfristig Fahrbahnstreifen in (Pop-up)-Radwege umgewandelt.

- thiumdreieck Argentinien, Chile und Bolivien«, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, S. 279-306.
- Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hg.) (2020): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (2018): Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung?, München: oekom.
- Cox, Robert (1987): »Production, Power and World Order: Social Forces in the Making of History«, New York: Columbia University Press.
- Daum, Timo (2018): »Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, Autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität«, https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/Das_Auto_im_digitalen_Kapitalismus.pdf (Zugriff: 03.02.2021).
- Fraunhofer IAO (2018): »ELAB 2.0. Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland«, <https://shop.iao.fraunhofer.de/publikationen/elab-2-0-2-auflage.html> (Zugriff: 09.06.2021).
- Groneweg, Merle/Reckordt, Michael (2020): »Zwischen ernsthaften Bemühungen und Greenwashing. Die Automobilindustrie als Treiber sauberer Lieferketten?«, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, S. 255-278.
- Haas, Tobias/Jürgens, Isabel/Brunnengräber, Achim (2020): »Die Corona-Pandemie als Transformationsbeschleuniger. Die Auswirkungen der Krise auf die Verkehrswende in Deutschland«, in: FJSB, Forschungsjournal Soziale Bewegungen, 33. Jg., Nr. 4, S. 834-843.
- Höglberger, Heinz/Maneka, Danyal (2020): »Konversion der österreichischen Auto(zuliefer)industrie? Perspektiven für einen sozial-ökologischen Umbau«, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, S. 409-440.
- Kaiser, Julia (2020): »#Wir fahren zusammen. Die Allianz von Fridays for Future und ver.di im Bereich Nahverkehr als Exempel ökologischer Klassenpolitik«, in: Klaus Dörre/Madeleine Holzschuh/Jakob Köster (Hg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität, Frankfurt a.M., New York: Campus, S. 267-284.
- Manderscheid, Katharina (2020): »Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs«, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, S. 37-68.
- Petschow, Ulrich/Uhle, Christian/Böing, Heinrich (2018): »Mobilitätswende – die deutsche Automobilindustrie im Umbruch«, https://www.denkwerk-demokratie.de/wp-content/uploads/2018/02/DD_Werkbericht_8-fin.pdf (Zugriff: 03.02.2021).
- Prause, Louisa/Dietz, Kristina (2020): »Die sozial-ökologischen Folgen der E-Mobilität. Konflikte um den Rohstoffabbau im Globalen Süden«, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, S. 329-351.

- PwC (2017): »Five trends transforming the Automotive Industry«, https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/five_trends_transforming_the_automotive_industry.pdf (Zugriff: 02.05.2019).
- Sachs, Wolfgang (1984): Die Liebe zum Automobil, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Schöller, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.) (2007): Handbuch Verkehrspolitik, 1. Aufl., Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schwedes, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden: Springer VS.
- SRU – Sachverständigenrat für Umweltfragen (2017): Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor. Sondergutachten, 1. Aufl., Berlin: SRU.
- Strötzel, Maximilian (2020): »(Auto-)Mobilität zwischen Zwang und Teilhabe. Gewerkschaftliche Perspektiven auf die Probleme einer sozial-ökologischen Antriebs- und Verkehrswende«, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, S. 383-408.
- Urry, John (2004): »The ›System‹ of Automobility«, in: Theory, Culture & Society, 21. Jg., Nr. 4-5, S. 25-39.
- Wissen, Markus (2019): »Kommodifizierte Kollektivität?«, in: Klaus Dörre/Hartmut Rosa/Karina Becker/Sophie Bose/Benjamin Seyd (Hg.): Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften, Wiesbaden: Springer VS, S. 231-243.