

Mariana Schütt • Tobias Haas*

Corona und Mobilität

Eine Einschätzung zu den Auswirkungen des Konjunkturpakets

Zusammenfassung: Das Verkehrsaufkommen ging in der Corona-Krise drastisch zurück, gleiches gilt für die Automobilproduktion und die Zahl der Neuzulassungen. Die Verkehrsbranche wird entsprechend stark adressiert im Konjunkturprogramm der Bundesregierung. Das gilt für die Bahn und den öffentlichen Personennahverkehr wie auch den Luftverkehr. Das Ausbleiben einer generellen Kaufprämie für Autos, wie sie die Autoindustrie im Einklang mit der IG Metall gefordert hatte, bildet einen partiellen Machtverlust der Autohersteller ab. Gleichwohl gibt es eine große Kontinuität in der Subventionierung des Automobils, die nun weiter auf E-Autos ausgerichtet wird. Insofern ist das Konjunkturpaket primär eine Stabilisierung und Fortschreibung des Status quo.


Schlagwörter: Automobilindustrie, Corona-Krise, Eigentum, Konjunkturpaket, Verkehrssektor

Corona and mobility

An assessment of the effects of the stimulus package

Abstract: The amount of traffic decreased drastically during the Corona crisis, and the same is true for automobile production and the number of new registrations. The transport industry is correspondingly strongly addressed in the German government's economic stimulus package. This applies to rail and local public transport as well as air transport. The absence of a general purchase premium for cars, as demanded by the car industry in agreement with the IG Metall trade union, reflects a partial loss of power on the part of car manufacturers. Nevertheless, there is a great deal of continuity in the subsidization of the automobile, which is now being further geared towards e-cars. In this respect, the economic stimulus package is primarily a stabilization and continuation of the status quo.

Keywords: Automotive industry, Corona crisis, property, economic stimulus package, transport sector

* Mariana Schütt und Tobias Haas  sind Mitglieder der PROKLA-Redaktion.

Die Spannung war groß als am 3. Juni 2020 die Bundesregierung das Konjunkturpaket vorstellte. Unter dem Titel »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«¹ wurde ein weitreichender Maßnahmenkatalog präsentiert. Bundesfinanzminister Olaf Scholz (SPD) kündigte an, dass damit der Weg bereitet werde, um mit »Wumms aus der Krise«² zu kommen. Neben einer temporären Senkung der Umsatzsteuer und dem Kinderbonus waren in dem Paket zahlreiche Hilfen direkt auf den Mobilitätsbereich ausgerichtet, der massiv von der Corona-Pandemie betroffen ist. Die öffentliche Debatte drehte sich dabei vor allem um die Frage, ob eine generelle Kaufprämie für Autos – wie in der Finanzkrise – Teil des Konjunkturpakets sein wird. Dass »nur« eine Prämie für E-Autos und Hybride Eingang in das Konjunkturpaket gefunden hat, ist einerseits Abbild eines partiellen Einflussverlusts der Automobilindustrie, jedoch andererseits auch der Versuch, eine Technologie zu fördern, in der die deutsche Automobilindustrie hinterhinkt. Gleichzeitig erhalten auch die Deutsche Bahn und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) umfassende Hilfen, jedoch ohne, dass Reformen innerhalb dieses Bereichs angemahnt werden. Außerhalb des Konjunkturpakets – unter dem Wirtschaftsstabilisie-

rungsfonds – erhält auch die schwer angeschlagene Lufthansa viele Milliarden Euro. Insofern zielt die Corona-Strategie der Bundesregierung weitgehend auf eine Stabilisierung des Status quo – die Chance, die Verkehrswende voranzubringen, wurde vertan. Auch in industriepolitischer Hinsicht ist kein Umsteuern zu erkennen.

Dauerkrise auf Schienen

Gravierende Einbußen mussten im Zuge der Corona-Pandemie die Deutsche Bahn und der ÖPNV hinnehmen. Schätzungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im April gingen davon aus, dass Bus und Bahn dieses Jahr mit einem Verlust von 7 Milliarden Euro rechnen müssen.³ Die Deutsche Bahn veranschlagt – einschließlich der Felder Personenverkehr im Ausland (Arriva) und Logistik (Schenker) – bis zum Jahr 2024 im Best-Case-Szenario einen Ausfall von 11 Milliarden Euro.⁴ Das Konjunkturpaket zielt darauf ab, die Corona-bedingten Ausfälle zumindest teilweise aufzufangen. Einmalig werden die Regionalisierungsmittel für die Kommunen um 2,5 Milliarden Euro erhöht, um die Ausfälle der Fahrgeldeinnahmen zumindest teilweise auszugleichen. Gleichzeitig soll auch im Bereich der Flottenerneuerung die Förderung von E-Bussen um 1,2 Milliarden Euro aufgestockt werden. Auf dieses Modernisierungsprogramm kann sowohl von kommunalen wie von privaten Ak-

1 »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken. Ergebnis Koalitionsausschuss 02. Juni 2020«, <https://www.bundesfinanzministerium.de> (3.6.2020).

2 »Wir wollen mit Wumms aus der Krise kommen«, <https://www.bundesregierung.de> (3.6.2020).

3 »Ruf nach Rettungsschirm für Bus und Bahn«, <https://www.faz.net> (23.4.2020).

4 »Deutsche Bahn braucht Milliarden vom Bund«, <https://www.faz.net> (15.7.2020).

teuren zugegriffen werden. Im Klimaschutzprogramm 2030 wurde bereits beschlossen, dass sich der Bund an der Deutschen Bahn bis 2030 jährlich mit 1 Milliarde Euro zusätzlichem Eigenkapital beteiligt. Diese Beteiligung wird nun einmalig um 5 Milliarden Euro erhöht. Mit dem Klimaschutzprogramm vor der Corona-Pandemie zeichnete sich bereits eine leichte Aufwertung der Schiene ab: So wurde etwa die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für zehn Jahre abgeschlossen und mehr Geld als zuvor für den Erhalt und die Sanierung des Schienennetzes versprochen⁵ – insgesamt verspricht das Klimaschutzprogramm 20 Milliarden Euro zusätzlich. 86 Milliarden Euro sollen bis 2030 insgesamt in das Schienennetz investiert werden.⁶ Auch die Einführung des reduzierten Umsatzsteuersatzes auf Bahn-Tickets ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Gleichzeitig muss sich vor Augen geführt werden, was die Zielstellung der Deutschen Bahn für das Jahr 2030 ist: Die Verdopplung der jährlichen Fahrgastzahlen von 150 Millionen auf 300 Millionen. Um dieses Ziel zu erreichen, dürften in Anbetracht einer maroden Bahninfrastruktur und schon heute überfüllter Züge die zugesagten Mittel bei weitem nicht genügen.⁷ Zudem werden die strukturellen Probleme, die mit der Umwandlung der Bahn in eine Aktiengesellschaft

einhergehen, nicht angegangen. So erzielt die Deutsche Bahn über sogenannte bahnfremde Dienstleistungen zwei Drittel ihres Umsatzes: »Statt auf den inländischen Schienenverkehr setzt der Global Player auf profitable Fluggesellschaften (BAX Global), LKW-Speditionen (Hugo Stinnes GmbH), Fuhrparks (Bundeswehr) [...]« (Engartner 2018: 112). Seit der Privatisierung 1994 wurden mehr als 5.000 Kilometer des Streckennetzes stillgelegt – insbesondere in peripheren Regionen.⁸ Mehr als 1.000 Bahnbrücken befinden sich in einem desolaten Zustand (Wassmuth 2020: 101). Zwar ist es wichtig, die Deutsche Bahn finanziell zu stärken und ihre Verluste durch die Corona-Pandemie aufzufangen, die Probleme sind jedoch grundsätzlicher: Die Bahn muss als öffentliches Unternehmen geführt werden, das auf soziale und ökologische Ziele ausgerichtet wird, anstatt an der Rechtsform einer Aktiengesellschaft festzuhalten.

Krise der Luftfahrt

Noch schwerer als den Bus- und Bahnverkehr hat es die Luftfahrt getroffen. Viele Fluggesellschaften sind insolvent: Thai Airlines, die britische Flybe, die ecuadorianische Tame, die kolumbianische Avianca.⁹ Boeing kündigte bereits im April an, jede zehnte Stelle zu streichen.¹⁰ Airbus plant 15.000 Stellen abzubauen, über 5.100 davon in Deutsch-

5 »Mehr Geld allein reicht nicht«, <https://www.deutschlandfunk.de> (1.2.2020).

6 »Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030«, <https://www.bundesregierung.de> (20.9.2019).

7 »Warum die Bahn ihre Klimaziele verfehlen wird«, <https://www.zdf.de> (9.1.2020).

8 »Über 5400 Kilometer Schienennetz stillgelegt«, <https://www.wiwo.de> (30.12.2018).

9 »Epidemie in der Luftfahrt«, <https://www.nzz.ch> (4.7.2020).

10 »Boeing vor massivem Stellenabbau«, <https://boerse.ard.de> (29.4.2020).

land. Airbus drängt die Bundesregierung dazu, das Kurzarbeitergeld um zwei Jahre zu verlängern und so 1.500 Stellen zu retten.¹¹ Der Flugverkehr in Deutschland ist – bis auf den Frachtverkehr – ab Mitte März fast vollständig zum Erliegen gekommen. Am Frankfurter Flughafen ging während des *lockdowns* das Passagieraufkommen um über 90 Prozent zurück. Auch die altherwürdige Lufthansa kommt ohne eine staatliche Finanzspritze nicht aus. Dies fügt sich in einen allgemeinen Trend: Bis Anfang Juli 2020 wurden bereits Fluggesellschaften mit öffentlichen Geldern im Umfang von 123 Milliarden US-Dollar gestützt, darunter fallen jedoch weniger als 10 Prozent in die Aufstockung von Eigenkapital.¹²

Wie verhält es sich nun mit der Rettung der Lufthansa? Im Rahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds beteiligt sich der Bund mit 20,05 Prozent an der Lufthansa, indem sie das Eigenkapital des Unternehmens um 300 Millionen Euro durch Aktienkauf erhöht. Mit dieser Beteiligung sind Stimmrechte verbunden. Weitere 5,7 Milliarden Euro sind als stille Einlagen vorgesehen, mit der kein Stimmrecht einhergeht. Mit dieser könnte eine Sperrminorität erreicht werden, wenn diese zu einem späteren Zeitpunkt in Aktien umgewandelt werden. Diese Einlage ist mit einem steigenden Zinssatz, der bei 4 Prozent beginnt, belegt, d.h. im ersten Jahr muss Lufthansa 220 Millionen Euro

Zinsen zahlen. 2027 läge der Zinssatz bereits bei 9,5 Prozent. Hier zeigt sich ein weiterer Unterschied zur Aktie: Auf eine stille Einlage erhält der Einleger Zinsen und keine Dividende. Entsprechend hat er auch kein Stimmrecht. Diese Form der Beteiligung ist bereits aus der Finanzkrise bekannt: Unter dem Finanzmarktstabilisierungsfond hat es stille Einlagen bei der Aareal Bank, der Commerzbank und der West LB gegeben. Weitere 3 Milliarden Euro erhält die Lufthansa als einheitlichen Kredit aus dem KfW-Programm 855 »Direktbeteiligung für Konsortialfinanzierung«. Dieser Kredit ist niedriger verzinst, muss jedoch früher zurückgezahlt werden. Obwohl der Bund formal mit einem 20,05-Prozent-Anteil Eigentümer der Lufthansa wird, verpflichtet er sich, sein Stimmrecht bei einer Reihe von Entscheidungen – bspw. in den Beschlüssen über die Verwendung des Bilanzgewinnes – nicht geltend zu machen.¹³ In Frankreich hingegen wurde die Fluggesellschaft Air France zur Einstellung von Inlandsflügen verpflichtet, deren Ziele mit dem Zug in 150 Minuten erreichbar sind. Wenngleich selbst diese Regelung viel zu kurz greift, lässt die Bundesregierung die Chance einer Eindämmung des Flugverkehrs und damit für eine ökologische Neuausrichtung ungenutzt.¹⁴

13 »Lufthansa Group, Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft Köln, Wir laden unsere Aktionäre zur außerordentlichen Hauptversammlung am Donnerstag, dem 25. Juni 2020, um 12. Uhr ein [...].«, <https://investor-relations.lufthansagroup.com> (Juni 2020).

14 »Air Frances bailout climate conditions explained«, <https://www.transportenvironment.org> (3.6.2020).

11 »Wir sind bei den Stellenstreichungen moderat vorgegangen«, <https://www.spiegel.de> (2.7.2020).

12 »Airline Debt to Balloon by 28% -Heavy New Debt Levels Will Weigh Down Recovery«, <https://www.iata.org> (27.5.2020).

Automobilbranche

Zwar wechselten im Zuge der Corona-Krise einige Berufspendler_innen vom ÖPNV auf das Automobil, nichtsdestotrotz befindet sich die Branche in einer massiven Krise. Die Zahl der Neuzulassungen ging stark zurück, die globalisierten Lieferketten der Automobilindustrie drohen im Zuge lokaler Infektionsschwerpunkte und damit verbundenen Produktionseinbußen auf Monate hinaus instabil zu bleiben. Die Bänder der großen Automobilhersteller standen über Wochen hinweg still, deutlich kritischer ist jedoch die Lage bei vielen Zulieferbetrieben. So ließ der IG-Metall-Vorsitzende Jörg Hofmann im *Tagesspiegel* verlautbaren, dass sich internen Schätzungen zufolge 270 Betriebe mit 80.000 Beschäftigten in akuter Insolvenzgefahr befinden.¹⁵ Er hat sich vehement für eine allgemeine Kaufprämie ausgesprochen und warf dem SPD-Führungsduo Saskia Esken und Norbert Walter-Borjans, das sich dagegen ausgesprochen hatte, vor, eine »industriepolitische Geisterfahrt« begangen und die »direkt und indirekt über zwei Millionen Beschäftigten« der Automobil- samt Zuliefererbranche im Stich gelassen zu haben.¹⁶ Umweltverbände wie der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) – mit dem die IG-Metall noch im April eine gemeinsame Erklärung zur »sozial-ökologischen Wende« veröffentlichte – kritisierten das Konjunkturpaket im Bereich Ver-

kehr von der anderen Seite: Die Subventionierung von Plug-in-Hybriden ist de facto eine Kaufprämie für Verbrennungsmotoren, wenn auch nur in Verbindung mit einem Elektromotor.¹⁷ Durch die sogenannte Innovationsprämie, die sich auf reine Elektroautos und eben jene Plug-in-Hybride bezieht, soll – befristet bis zum 31. Dezember 2021 – der Bundeszuschuss an der »Umweltpremie« verdoppelt werden. Diese »Umweltpremie« betrug vor dem Konjunkturpaket – je nach Listenpreis und abhängig von der Antriebsart – zwischen 3.750 bis 6.000 Euro und wurde zur Hälfte vom Bund und zur anderen Hälfte vom Hersteller übernommen. Durch die Verdopplung des Bundeszuschusses steigt der sogenannte Umweltbonus auf maximal 9.000 Euro an. Jenseits dieser Kaufprämie wurden eine Reihe weiterer Maßnahmen im Eckpunktepapier beschlossen, die auf eine starke Subventionierung der E-Autos hinauslaufen. So sollen weitere 2,5 Milliarden Euro in die Ladesäuleninfrastruktur, die Batteriezellfertigung und die Forschung im Bereich der Elektromobilität investiert werden. Ein weiteres Bonus-Programm im Bereich der Forschung zur Elektromobilität, insbesondere in Bereichen der Zulieferer, wird in dem Eckpunktepapier mit weiteren 2 Milliarden Euro beziffert. Diese Subventionen reihen sich ein in eine lange Geschichte der Subventionierung des Automobils und bilden nur die Spitze

¹⁵ »Die Autokonzerne haben keine gute Figur gemacht«, <https://www.tagesspiegel.de> (14.6.2020).

¹⁶ »Pkw-Absatz um mehr als 52% gefallen«, <https://www.zeit.de> (17.6.2020).

¹⁷ »Umweltschützer kritisieren Kaufprämie für Hybride – Städtebund lobt Hilfe für Kommunen«, <https://www.handelsblatt.com> (4.6.2020).

des Eisbergs derjenigen öffentlichen Gelder, die für die Durchsetzung der (E-)Autos bereitgestellt werden.

Subventionierung des Autos

Dass sich das Automobil ohne massive staatliche Förderung nie hätte durchsetzen können, wird häufig verschwiegen – etwa dann, wenn die Geschichte des Autos so erzählt wird, als sei es eine natürliche Form der Fortbewegung, die ideal zu modernen Gesellschaften passt. Das Automobil sorgt vermeintlich für Autonomie und Mobilität. Dabei gerät aus dem Blick, dass die automobiler Durchdringung der Gesellschaft ein durchaus umkämpfter gesellschaftlicher Prozess war. Ohne staatliche Investitionen in die Infrastruktur und diverse steuerliche Privilegien hätte sich der Siegeszug des Automobils so nicht vollziehen können. Insofern sind die im jüngsten Konjunkturpaket der Bundesregierung beschlossenen Erhöhungen der Kaufprämien für E-Autos und Hybride nur eine Fortsetzung der Verausgabung öffentlicher Mittel zur privaten, automobilen Fortbewegung. So wurde etwa im Jahr 1955 die Pendlerpauschale eingeführt, die es ermöglichte, die im eigenen Pkw gefahrenen Strecken zum Arbeitsplatz großzügig steuerlich abzusetzen. Ab dem Jahr 1960 wurde die Hälfte des Mineralölsteueraufkommens für den Straßenbau zweckgebunden. Die Massenmotorisierung und Ausdehnung des Straßennetzes wurden so fiskalisch eng aneinandergekoppelt. Die Infrastrukturentwicklung wurde auf das Auto ausgerichtet, mit dem Leber-Plan, benannt nach dem

zwischen 1966 und 1972 amtierenden sozialdemokratischen Verkehrsminister Georg Leber, sollte das Autobahnnetz wesentlich ausgeweitet und engmaschiger werden. Darüber hinaus gibt es niedrigere Steuersätze für Diesel, die Privilegierung von Dienstwägen über die Ein-Prozent-Regelung (1% des Listenpreises müssen bei privat genutzten Dienstwägen als geldwerter Vorteil versteuert werden) und die stark subventionierte Bereitstellung von Parkraum für Pkws (Canzler 2016: 57ff.). Ganz zu schweigen von den sogenannten externen Kosten des Autoverkehrs, die sich vor allem im Gesundheitsbereich niederschlagen. Die staatliche Subventionierung des Automobils mit öffentlichen Mitteln ist also konstitutiv für die Autogesellschaft – insofern waren die Auseinandersetzungen um Kaufprämien im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets keine Ausnahmesituation, sondern reißen sich in eine lange Geschichte der Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs ein.

Subventionierung der E-Autos

Das Auto konnte sich als Massenverkehrsmittel nur durchsetzen, weil politisch stark nachgeholfen wurde. Dasselbe Muster lässt sich momentan mit den E-Autos beobachten. Vor dem Hintergrund der Weltfinanz- und Wirtschaftskrise der späten 2000er Jahre wurde im Jahr 2010 die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) gegründet, eine hochrangig besetzte Plattform, an der vier Ministerien beteiligt gewesen sind und die stark von der Industrie dominiert wurde. Wäh-

rend der Name suggeriert, es sei in der Plattform generell um Elektromobilität gegangen, zielte diese von Anfang an auf die Förderung von Elektroautos ab. Der weitaus umweltverträglichere öffentliche Schienenverkehr (eine andere Form der Elektromobilität) war nicht Gegenstand der NPE. Im Rahmen der Plattform wurden wichtige politische und regulatorische Fragen diskutiert und Impulse gesetzt für die Ausgestaltung von diversen Förderprogrammen, Investitionsprogrammen für die Ladesäuleninfrastruktur oder die Einführung der Kaufprämie (Umweltprämie) für E-Autos im Jahr 2016. Zwar wird das Ziel, das mit der Einführung der NPE formuliert wurde, bis zum Jahr 2020 eine Million E-Autos in Deutschland zugelassen zu haben, deutlich verfehlt werden. Allerdings wurden wichtige Weichen im Rahmen der Plattform gestellt und durch die Verbreitung der Produktpalette der Autokonzerne ist mit einem deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen von E-Autos in den kommenden Jahren zu rechnen.

Doch ohne massive öffentliche Investitionen und Subventionen wird sich das private E-Auto nicht durchsetzen können. So wurde bereits im Klimapaket der Bundesregierung, das im Jahr 2019 verabschiedet wurde, eine Ausweitung der Investitionen in die Ladesäuleninfrastruktur beschlossen und die steuerlichen Privilegien für E-Autos und Hybride ausgeweitet. Elektrische Dienstwagen etwa müssen nur mit 0,25 bis 0,5 Prozent des Listenpreises als geldwerter Vorteil versteuert werden. Die im jüngsten Konjunkturpaket beschlossene Ver-

doppelung des staatlichen Anteils der sogenannten Umweltprämie fügt sich ein in die lange Geschichte der Subventionierung des (E-)Autos (Haas/Richter 2020). Gleichwohl sind E-Autos keineswegs die Lösung für bestehende Verkehrsprobleme, sondern werfen etwa im Hinblick auf den Rohstoffbedarf zusätzliche Probleme auf (Hartung 2018). Dass zusätzlich noch Hybride, die in nicht wenigen Fällen überhaupt nicht elektrisch betrieben werden, hoch subventioniert werden, treibt die Absurdität der »Umweltprämie« auf die Spitze. Trotz der Förderungen für die Bahn und den ÖPNV und des »Fehlens« einer allgemeinen Kaufprämie zeigt sich auch im Konjunkturpaket, dass eine massive Subventionierung des privaten (elektrischen) Automobils vorherrschend ist.

Perspektiven

Gleichwohl bildet das Konjunkturpaket auch eine Verschiebung der Kräfteverhältnisse ab. Die verstärkte Politisierung des Klimawandels und des Automobils, die auch ermöglicht wurde durch die Aufdeckung des Dieselskandals im Jahr 2015, hat eine allgemeine Kaufprämie verhindert. Doch es ist noch ein langer Weg hin zu einer sozial-ökologischen Transformation im Verkehrssektor. Insbesondere das Beharren auf einer allgemeinen Kaufprämie der IG-Metall-Spitze ist bedauerlich. Bereits seit einiger Zeit werden auch innerhalb der Gewerkschaft über einen Umbau der Autoindustrie diskutiert und programmatische Ansätze zur Gestaltung des Wandels entwickelt, wenngleich diese häufig auf

einen Wechsel des Antriebsstrangs reduziert bleiben (Burmeister 2019). Insofern wird das Konjunkturpaket den Anforderungen des 21. Jahrhunderts nicht ansatzweise gerecht, obwohl eine allgemeine Kaufprämie fehlt. Nötig wäre eine massive Ausweitung des öffentlichen Verkehrs und des Aktivverkehrs – also Fuß und Fahrrad – sowie eine sozial- und arbeitsmarktpolitische Flankierung des Umbaus der Autoindustrie wie auch eine massive Eindämmung des Flugverkehrs. Davon ist jedoch im Konjunkturpaket der Bundesregierung kaum etwas zu sehen. Insofern muss weiter um eine an Mobilitätsbedürfnissen und ökologischen Erfordernissen ausgerichtete Verbesserung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur gekämpft und zugleich ein Rückbau nicht-nachhaltiger Infrastrukturen und Industriebranchen organisiert werden.

Literatur

- Burmeister, Kai (2019): Umkämpfte Arbeit in der Automobil-Industrie: Das Beispiel Automotiv-Cluster in Baden-Württemberg. In: PROKLA 195 49(2): 277-294. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v49i195.1823>.
- Canzler, Weert (2016): Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Münster.
- Engartner, Tim (2018): Deutsche Bahn: Der Zug an die Börse. In: Blätter für deutsche und internationale Politik, Nr. 8: 111-119.
- Haas, Tobias / Richter, Ina (2020): Der Verkehr – das Sorgenkind der Klimapolitik. In: Politikum, Nr. 2: 46-53.
- Hartung, Alfred (2018): Elektro-Pkw – eine ökologische Modernisierung der Automobilität? In: PROKLA 193 48(4): 561-567. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v48i193.1146>.
- Wassmuth, Carl (2020): Eine andere Bahn ist möglich. Wieso die Deutsche Bahn grundlegend umgebaut werden muss. In: LuXenburg. Gesellschaftsanalyse und linke Praxis, Nr. 1: 100-105.