

#wirfahrenzusammen

ARGUMENTE FÜR EINE SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE VERKEHRSWENDE

Anfang 2024 werden die Tarifverträge Nahverkehr (TV-N) neu verhandelt. Unter dem Motto #wirfahrenzusammen setzen sich Beschäftigte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Aktive von Fridays for Future gemeinsam dafür ein, dass sich die Bedingungen für die ÖPNV-Mitarbeiter*innen und für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt deutlich verbessern. Denn ein starker ÖPNV ist die Basis für eine soziale und ökologische Verkehrswende, von der Beschäftigte, Nutzer*innen und Klima gleichermaßen profitieren.

GEMEINSAMES BÜNDNIS

Wir leben in einer Zeit der Krisen: Inflation und wirtschaftliche Umbrüche gefährden den Lebensstandard vieler Menschen. Der Klimawandel produziert Umweltkatastrophen und bedroht das Leben auf diesem Planeten. In den politischen Auseinandersetzungen, wie die Gesellschaft mit diesen Herausforderungen umgehen soll, werden oft soziale und ökologische Interessen gegeneinander ausgespielt: ob beim Kohleausstieg, beim Heizungsgesetz oder in der Verkehrspolitik. Von solchen Konflikten profitieren die Konzerne, deren Geschäftsmodelle durch die Veränderungen bedroht sind, und die politische Rechte.

Dem kann nur wirksam begegnet werden, wenn Menschen aus der Klima- und der Gewerkschaftsbewegung ihre Kräfte bündeln und zusammen mit weiteren Verbündeten die Vision einer gerechten sozial-ökologischen Transformation entwickeln – und diese in konkreten Projekten und Kämpfen ausbuchstabieren. Die Zusammenarbeit zwischen der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und Fridays for Future in der Tarifikampagne Nahverkehr ist ein wichtiges Beispiel dafür. Es geht darum, Klimaaktive, Beschäftigte im Verkehrssektor und große Teile der Bevölkerung in einer Klassenallianz zusammenzubringen.

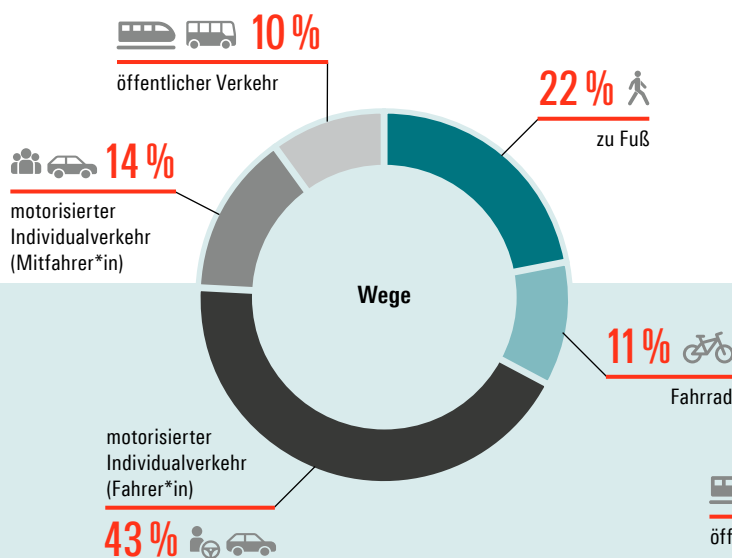
FÜR EINE GERECHTE VERKEHRSWENDE

Der Verkehrssektor ist einer der Sektoren, die für einen sozialen und klimagerechten Umbau unserer Gesellschaft im Mittelpunkt stehen müssen.

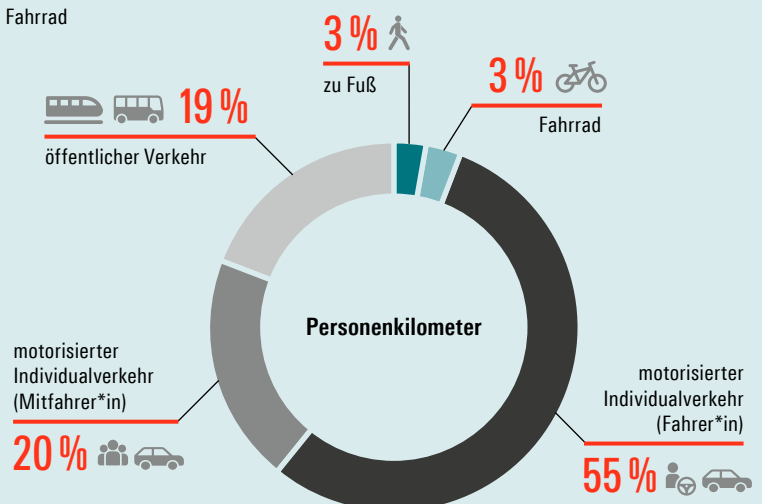
Der vom Auto dominierte Verkehrssektor verschärft die Ressourcen- und Klimakrise. Die Belastung durch Emissionen oder Autolärm ist sozial ungleich verteilt, ebenso wie der Zugang zu Mobilität. Der öffentliche Verkehr ist geprägt von schlechten Arbeitsbedingungen und Stress für die Beschäftigten, von ungenügender Erreichbarkeit und Taktung sowie hohen Preisen für die Nutzer*innen. In vielen größeren Städten besteht zwar ein ÖPNV-Angebot, es stößt aber zunehmend an seine Grenzen. In den meisten ländlichen Regionen ist der öffentliche Verkehr dagegen eine Randerscheinung. Mit Ausnahme des Schüler*innenverkehrs sind die Menschen dort überwiegend auf das Auto angewiesen.

Deshalb ist eine umfassende Verkehrswende nötig. Mobilität sollte nicht nur für alle bezahlbar, erreichbar, zuverlässig und barrierefrei sein, sondern auch Klima und Ressourcen schonen. Sie muss öffentlich organisiert und solide finanziert sein und den Beschäftigten gute Arbeitsbedingungen und Löhne bieten. Nicht Städte und Gemeinden sollten autogerecht sein, sondern Mobilität menschengerecht werden. Dafür bedarf es einer massiven Ausbauoffensive der öffentlichen Verkehrsangebote. Es besteht ein breiter politischer Konsens, dass die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden sollen. Um eine attraktive Alternative zum Auto zu bieten, muss die Taktung dem Andrang der Rushhour entsprechen und ausreichend Nachtbusse müssen für eine sichere Heimfahrt sorgen. Auch kleinere Dörfer sollten mindestens im Ein-Stunden-Takt erreichbar sein. In Randzeiten braucht es flexible, bedarfsabhängige Angebote.

Modal Split: Anteile der Verkehrsmittel an Wegen und zurückgelegten Kilometern



Von einem starken öffentlichen Verkehr würden Beschäftigte, Nutzer*innen und Klima gleichermaßen profitieren.



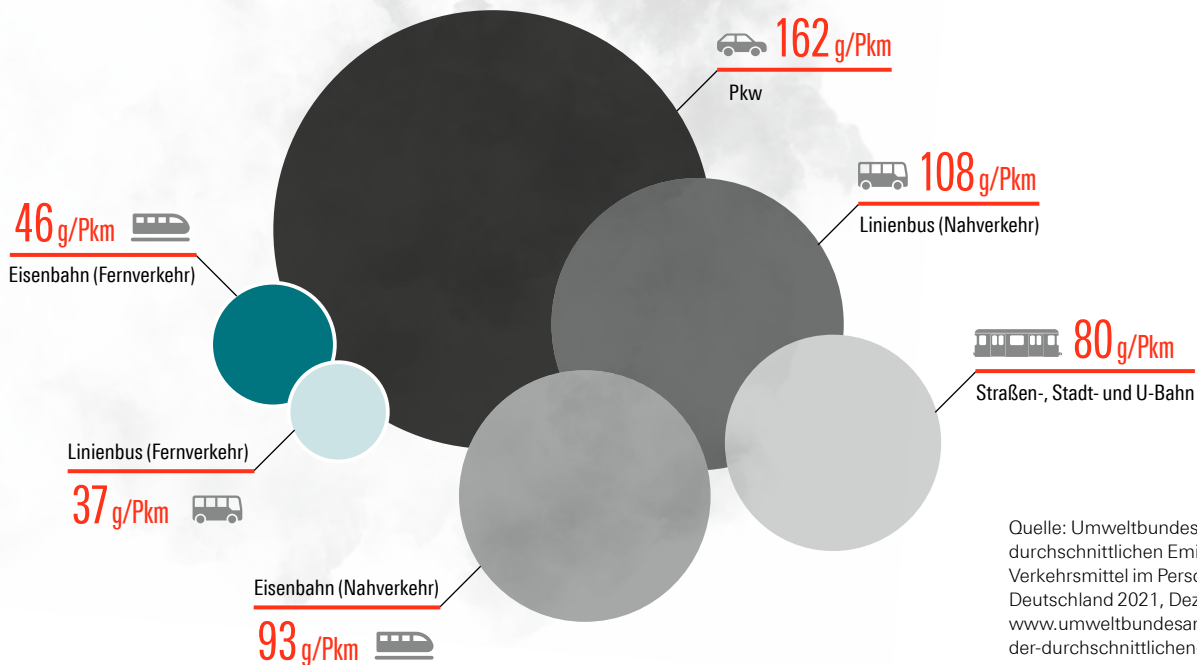
Klima und Umwelt

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem die Treibhausgasemissionen seit über zwei Jahrzehnten stagnieren, statt zu sinken. Im Jahr 2022 waren es 148 Millionen Tonnen. Inzwischen ist er für ein Fünftel der deutschen Gesamtemissionen verantwortlich. Der Großteil davon entfällt auf Autos und Lastwagen. Laut Klimaschutzgesetz müssen die Emissionen des Verkehrs bis 2030 auf 84 Millionen Tonnen nahezu halbiert werden. Das ist allein mit der Einführung von Elektroautos nicht zu erreichen.

Nur mit einem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gelingt die Klimawende.

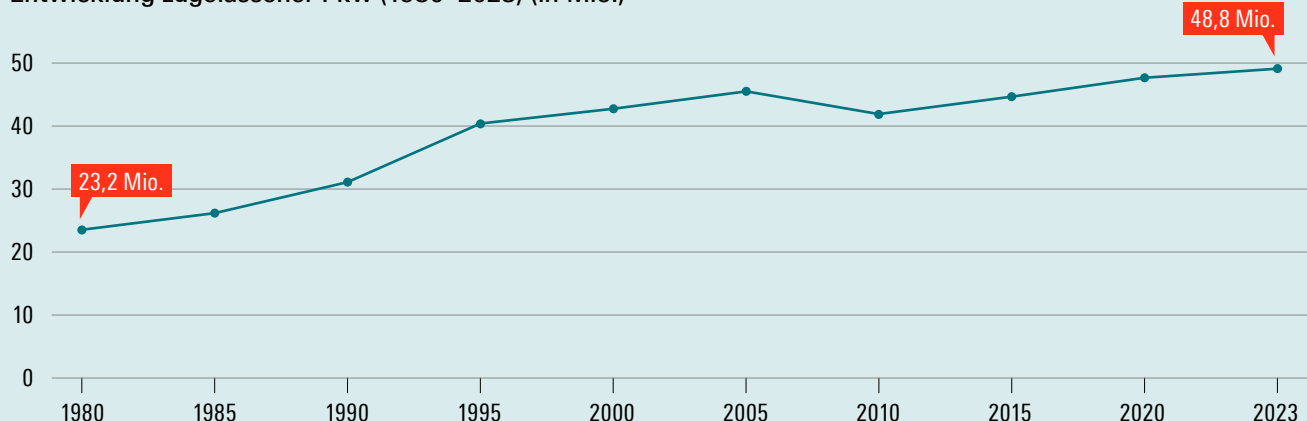
Busse und Bahnen kommen selbst bei einer schwachen Auslastung auf deutlich niedrigere Treibhausgasemissionen. Gelingt es, die öffentlichen Verkehrsmittel auf erneuerbaren Strom umzustellen und ihre Auslastung durch eine kluge Verkehrspolitik zu erhöhen, wird ihre Klimabilanz noch deutlich besser.

Durchschnittliche Treibhausgasemissionen einzelner Verkehrsträger (in Gramm pro Personenkilometer)



Quelle: Umweltbundesamt: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personennverkehr in Deutschland 2021, Dezember 2022, unter: www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0

Entwicklung zugelassener Pkw (1980–2023) (in Mio.)



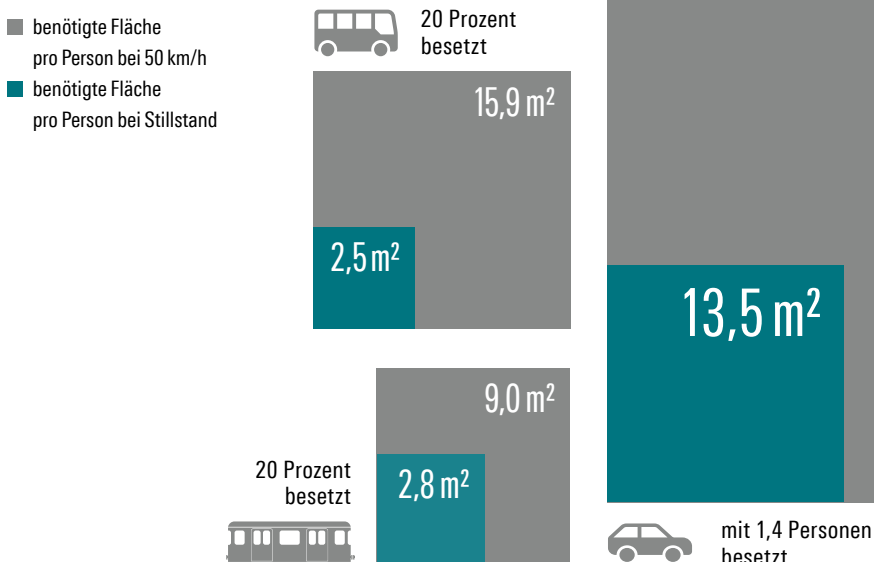
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt: Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960–2023, März 2023, unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland>

Lebenswerte Städte

Neben den hohen Emissionen bringt die Dominanz des Autos gesellschaftliche Belastungen mit sich, von denen vor allem die Menschen betroffen sind, die ohnehin ärmer sind:

- Autos verbrauchen beim Fahren deutlich mehr Fläche als alle anderen Verkehrsmittel: Bereits bei 20 Kilometern pro Stunde beansprucht ein Auto 60 Quadratmeter. Dieser Bedarf nimmt bei steigender Geschwindigkeit sprunghaft zu. Zum Vergleich: Ein*e Fußgänger*in braucht einen Quadratmeter, eine zu 20 Prozent besetzte Tram oder ein Bus etwa sechs Quadratmeter (pro Person). Mehr noch: Die parkenden Autos verstopfen den öffentlichen Raum, während Busse und Bahnen platzsparend in Depots untergebracht werden.
- Die Folgen der autogerechten Stadt sind Flächenversiegelung, Hitzeinseln und zerschnittene Lebensräume. Bus und Bahn können Städte und Gemeinden lebenswerter machen und den Menschen den öffentlichen Raum zurückgeben.
- Bei Verkehrsunfällen wurden 2021 circa 323.000 Menschen verletzt, mehr als 2.500 getötet. Für den Großteil ist der Autoverkehr verantwortlich. Demgegenüber verursachen Busse und Bahnen nur einen Bruchteil der Verkehrsunfälle; die Fahrgäste verunglücken fast nie.
- Zudem belasten Abgase und Lärm von Autos besonders Menschen in sozial benachteiligten Stadtteilen. Die Wohlhabenden leben in grünen Vorstädten, rollen aber mit ihren hochmotorisierten Autos durch die ärmeren Stadtviertel und belasten das Lebensumfeld der Bewohner*innen.

Flächeninanspruchnahme einzelner Verkehrsträger



Mobilität für alle

Die Dominanz des Autos und der schwache ÖPNV sind auch deshalb ein Problem, weil der Zugang zu Mobilität in der Gesellschaft sehr ungleich verteilt ist. Viele ohnehin sozial benachteiligte Menschen sind in ihren Möglichkeiten, von A nach B zu kommen, eingeschränkt. Entweder weil sie sich kein Auto leisten können und kaum passende öffentliche Verkehrsangebote für sie zur Verfügung stehen; weil sie darauf angewiesen sind, dass Familienangehörige oder Bekannte sie mit dem Auto fahren; oder weil sie zwar einen Pkw nutzen, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können, die Autofahrten sie aber finanziell stark belasten.

Menschen mit hohem Einkommen sind deutlich mobiler als Menschen mit geringeren Einkommen: 92 Prozent der wohlhabenden Haushalte besitzen ein oder mehrere Autos, aber nur 47 Prozent der armen Haushalte. Letztere benutzen dagegen deutlich häufiger Bus und Bahn. Ähnliche Unterschiede gibt es bei Geschlechtern und Altersgruppen: Männer* sind doppelt so viele Kilometer mit dem

Auto unterwegs wie Frauen* – die haben im Gegenzug häufiger eine Monatskarte für den ÖPNV. Auch Kinder, Jugendliche und alte Menschen nutzen viel stärker Bus, Bahn, Fahrrad oder gehen zu Fuß, während vor allem Vollzeitbeschäftigte mittleren Alters viel hinter dem Auto-Lenkrad sitzen.

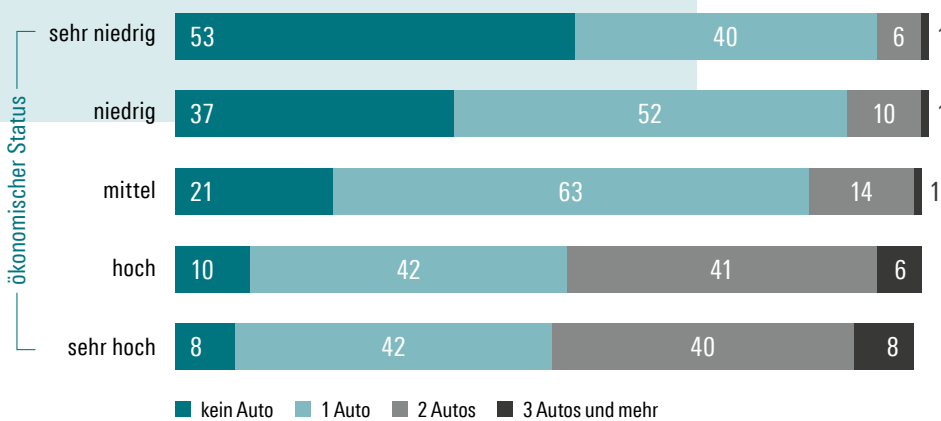
Viele Menschen können *noch nicht* oder *nicht mehr* Auto fahren: Neben rund 14 Millionen Kindern und Jugendlichen in Deutschland ist das beispielsweise ein Großteil der jeweils rund acht Millionen Menschen mit schweren Augenerkrankungen oder einer Schwerbehinderung. Insbesondere viele ältere Menschen können keinen Pkw (mehr) fahren. Für sie ist der ÖPNV oft die letzte Mobilitätsoption.

Bezahlbarer ÖPNV

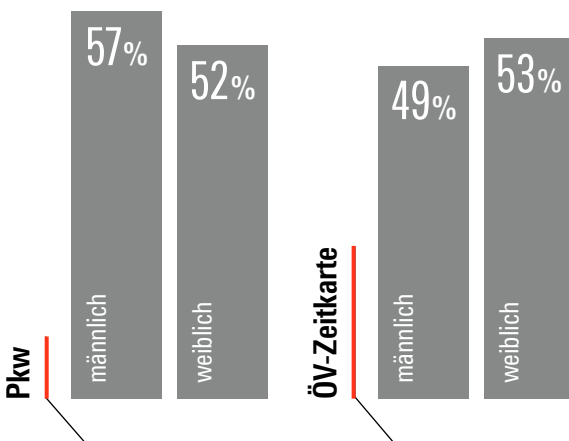
Der ÖPNV muss für alle bezahlbar sein. Millionen Menschen, insbesondere aus ärmeren Schichten, haben das 9-Euro-Ticket genutzt und sind auf den ÖPNV umgestiegen. Auch das Deutschlandticket wird breit angenommen. Für viele sind 49 Euro im Monat aber immer noch zu viel Geld. Es braucht ein ermäßigtes Ticket für junge Menschen und solche mit geringen Einkommen. Perspektivisch sollten Bus und Bahn komplett ticketfrei zu nutzen sein. Als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge müssten sie aus Steuermitteln für alle Bürger*innen finanziert werden.

Ein gut ausgebauter und bezahlbarer ÖPNV ermöglicht nicht nur sozial benachteiligten Gruppen soziale Teilhabe und Mobilität. Er bietet auch die Chance, allen Menschen ein attraktives Angebot zu machen, wie sie jenseits des Autos bequem, sicher, zeit-effizient und klimafreundlich mobil sein können.

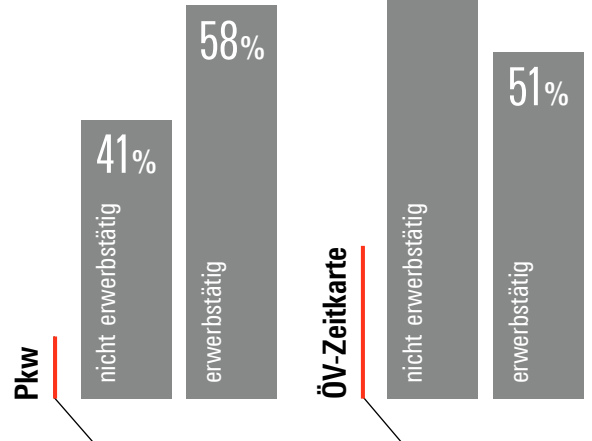
Pkw-Besitz nach ökonomischem Status des Haushalts



Verfügbarkeit von Pkw und Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr am Stichtag nach Geschlecht in Berlin



Verfügbarkeit von Pkw und Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr am Stichtag nach Erwerbstätigkeit der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre in Berlin



Quelle: Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias: Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn/Berlin 2018, S. 45; Gerike, Regine/Hubrich, Stefan/Ließke, Frank/Wittig, Sebastian/Wittwer, Rico: Mobilitätssteckbrief für Berlin. Reihe Mobilität in Städten 2018 der Technischen Universität Dresden, Dresden 2020, S. 3

Gute Löhne und Arbeitsbedingungen im ÖPNV

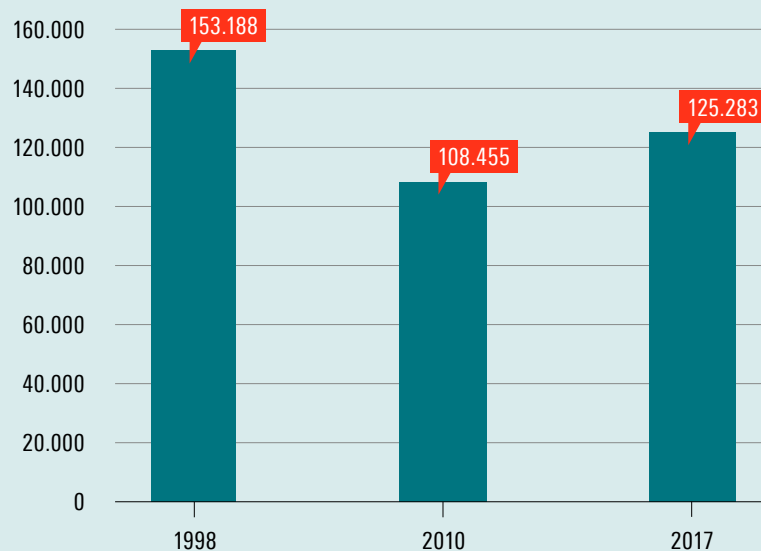
Das Rückgrat eines starken öffentlichen Nahverkehrs sind die Bus- und Bahnfahrer*innen, die Kolleg*innen in den Werkstätten und Verwaltungen. Ohne sie wird es keine Verkehrswende geben. Der ÖPNV wurde in den letzten Jahrzehnten regelrecht kaputtgespart. Personal wurde massiv abgebaut, die Arbeitsbedingungen wurden verschlechtert und die Löhne abgesenkt. Zwischen 1998 und 2017 hat die Anzahl der Beschäftigten um 18 Prozent abgenommen, obwohl gleichzeitig die Anzahl der Fahrgäste um 24 Prozent gestiegen ist. Durch das Deutschlandticket nutzen noch mehr Menschen den ÖPNV.

Die Folge des Personalmangels: Die verbliebenen Mitarbeiter*innen leiden unter Stress im Arbeitsalltag. Sie müssen häufig nachts und am Wochenende arbeiten. Im Fahrdienst dauern Schichten bis zu 12, teilweise 14 Stunden. Viele werden krank und fallen aus. Hinzu kommt: Die Löhne sind oft niedrig und unterscheiden sich stark zwischen den Bundesländern und Verkehrsunternehmen – dank eines unübersichtlichen Flickenteppichs aus Flächen- und Haustarifverträgen. Immer mehr Kolleg*innen verlassen wegen dieser Situation ihren Beruf. Andere Menschen werden davon abgeschreckt, sich für einen ÖPNV-Job zu entscheiden. Ein Teufelskreis.

Schon heute kommt es wegen hoher Krankenstände immer wieder zu Einschränkungen des Fahrplans. Betroffen sind fast alle großen Städte in Deutschland. Bei den Kölner Verkehrsbetrieben fielen zum Beispiel im Dezember 2022 etwa 10 bis 15 Prozent der Fahrten einfach aus.

Die Situation spitzt sich weiter zu: Viele Beschäftigte sind relativ alt; fast 50 Prozent des Personals werden bis 2030 in den Ruhestand gehen. Das sind weit mehr als 80.000 Kolleg*innen. **Um die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu schaffen, müssten nicht nur die bis 2030 Auscheidenden ersetzt, sondern zusätzlich 70.000 neue Mitarbeiter*innen eingestellt werden. Zudem braucht es Entlastungsmaßnahmen für die bestehenden Beschäftigten. Das kann nur gelingen, wenn die Löhne und Arbeitsbedingungen in der grünen Zukunftsbranche ÖPNV erheblich verbessert werden.** Ohne ein entschlossenes Gegensteuern fährt der öffentliche Nahverkehr buchstäblich vor die Wand.

Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten im ÖPNV



Quelle: ver.di: Beschäftigte im öffentlichen Verkehr, tvn2020, unter: <https://tvn2020.de/2020/02/28/personalabbau-im-oepnv-2/#more-2211>

Damit die Ausbauoffensive im ÖPNV gelingt und er all seine sozialen und ökologischen Vorteile entfalten kann, braucht es eine grundlegende Reform der gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Bus und Bahn, Fuß- und Radverkehr müssen in der gesamten Verkehrspolitik Vorfahrt bekommen.

Die politischen Rahmenbedingungen

Die Schwäche des ÖPNV und die Dominanz des Autos liegen vor allem an der Politik, die immer noch die Interessen von Autokonzernen und Autofahrer*innen vertritt. Seit Jahrzehnten ist das Bundesverkehrsministerium eine Hochburg der Autofans. Damit die Ausbauoffensive im ÖPNV gelingt und er all seine sozialen und ökologischen Vorteile entfalten kann, braucht es eine grundlegende Reform der gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Bus und Bahn, Fuß- und Radverkehr müssen in der gesamten Verkehrspolitik Vorfahrt bekommen.

Reform von Gesetzen ...

Das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung schreiben faktisch den Vorrang des Autos vor allen anderen Verkehrsmitteln rechtlich fest. Der Autoverkehr hat Vorfahrt vor dem Schutz von Umwelt, Klima und körperlicher Unversehrtheit. Durch zahlreiche steuerliche Vergünstigungen, die Bereitstellung von Infrastrukturen und die Übernahme der Folgeschäden des Pkw-Verkehrs steckt die öffentliche Hand Milliarden in die Autogesellschaft. So wird jedes Auto indirekt mit durchschnittlich 5.000 Euro pro Jahr subventioniert.

Das Straßenverkehrsrecht muss konsequent auf die Verkehrswende ausgerichtet werden. Klimaschädliche Autosubventionen müssen gestrichen werden.

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr wurde 1996 mit dem sogenannten Regionalisierungsgesetz auf die Bundesländer übertragen. Den *Schienenpersonennahverkehr* mit Regional- und S-Bahnen übernehmen die Länder selbst. Aufgabenträger für den *öffentlichen Straßenpersonennahverkehr* – also die Beförderung mit Straßenbahnen und Bussen – sind die Kommunen, konkret die Landkreise und kreisfreien Städte. In vielen Bundesländern bestehen außerdem kreisübergreifende Verkehrsverbünde. Die Länder und Kommunen beauftragen in der Regel öffentliche Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des ÖPNV.

Damit Länder und Kommunen ihrer Aufgabe gerecht werden können, bedarf es der Unterstützung durch den Bund. Bundesregierung, Länder und Kommunen müssen ihre Verhandlungen über den geplanten «Ausbau- und Modernisierungspakt» für den ÖPNV zum Abschluss bringen und dann zielstrebig umsetzen.

... und Finanzen

Für eine echte Verkehrswende ist der ÖPNV viel zu lückenhaft und schwach aufgestellt. Das liegt vor allem an seiner chronischen Unterfinanzierung. Die Ticketerlöse brachten vor der Corona-Krise etwa 13 Milliarden Euro in die Kassen. Von den öffentlichen Haushalten kamen elf Milliarden Euro. Neben Eigenmitteln der Länder und Kommunen steuert der Bund den Großteil davon über die «Regionalisierungsmittel» bei. Auch wenn die Bundeszuschüsse in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöht werden sollen, fehlt vielen Kommunen trotzdem weiterhin das Geld, den bisherigen ÖPNV-Betrieb aufrechtzuerhalten, geschweige denn ihn substanziell auszubauen.

Die Politik muss jährlich 16 bis 18 Milliarden Euro in den Ausbau von Infrastrukturen, Fahrzeugflotten und Personal investieren, um die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln. Die Mehrkosten dürfen allerdings nicht durch weiter steigende Ticketpreise abgedeckt werden. Der Bund ist in der Pflicht, Ländern und Kommunen die nötigen Gelder über die «Regionalisierungsmittel» bereitzustellen. Wir brauchen ein einfaches und transparentes Finanzierungssystem, das die finanziellen Mittel für die Verkehrswende langfristig garantiert. Grundlage dafür ist ein gerechtes Steuersystem, bei dem Unternehmensgewinne, hohe Einkommen und große Vermögen stärker zur Finanzierung beitragen. Die Einnahmen der Vermögenssteuer fließen laut Grundgesetz den Ländern zu und stehen damit unmittelbar zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Ergänzt werden könnten sie durch zusätzliche Finanzierungsinstrumente für Bus und Bahn wie einen ÖPNV-Beitrag für lokale Unternehmen.

WIE SIEHT DER PLAN AUS?

Die Argumente liegen auf der Hand: Für eine klimafreundliche, sichere und sozial gerechte Mobilität braucht es einen gut ausgebauten ÖPNV mit guten Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Die Verkehrswende bedarf einer großen gesellschaftlichen Kraftanstrengung und sie muss gegen politische Widerstände durchgesetzt werden.

Unter dem Motto #wirfahrenzusammen verbünden sich deshalb Beschäftigte in den Nahverkehrsbetrieben, Klimaaktive und andere Teile der Bevölkerung, um eine gerechte Verkehrswende politisch durchzusetzen.

Bereits 2020 wurden deutschlandweit lokale Bündnisse aufgebaut und am 3. März 2023 wurde in vielen Städten gemeinsam gestreikt.

Im Frühjahr 2024 werden die Tarifverträge Nahverkehr (TV-N) bundesweit neu verhandelt. Im Mittelpunkt der Forderungen der Beschäftigten stehen – je nach Bundesland unterschiedlich – höhere Löhne, geregelte und familiengerechte Schicht- und Urlaubsmodelle, die Regelung von Pausen und Wendezeiten oder auch die Wochenarbeitszeit. Wenn Ende des Jahres 2023 die Friedenspflicht ausläuft, werden die Beschäftigten Anfang 2024 sehr wahrscheinlich in den Streik treten müssen, um ihre Forderungen durchzusetzen. Wenn es dadurch gelingt, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, Personal zu halten und mehr bzw. neues Personal für die ÖPNV-Betriebe zu gewinnen, ist das ein wesentlicher und notwendiger Beitrag zur Verkehrswende. Deshalb organisiert **#wirfahrenzusammen** in den nächsten Wochen und Monaten bundesweit Solidarität für die Tarifauseinandersetzung und die Streiks der Beschäftigten. Zeitgleich zu den Tarifverhandlungen fordern Klimaaktive und Beschäftigte außerdem Investitionen des Bundes in den ÖPNV.

Im ersten Schritt geht es darum, den gesellschaftlichen Rückhalt der Forderungen durch eine Unterschriftenpetition zu verdeutlichen, die im Frühjahr 2024 an Arbeitgeber und politische Entscheider*innen übergeben werden soll. Parallel dazu soll in vielen weiteren Schritten eine Bewegung aufgebaut werden, die im Streikzeitraum 2024 in der Lage ist, den tariflichen und politischen Forderungen ausreichend Durchsetzungskraft zu verschaffen. Denn breite Solidarität mit den Beschäftigten im Nahverkehr nimmt Wind aus den Segeln ihrer Gegner*innen und stärkt die Streikbewegung. Eine starke Bewegung der Beschäftigten wiederum ist zentraler Ausgangspunkt nicht nur für die Durchsetzung der tariflichen, sondern auch der po-

litischen Forderungen. Mit einer starken Streikbewegung können lokal und bundesweit politische Entscheider*innen von Beschäftigten und politischen Bündnispartner*innen unter Druck gesetzt und zum Ausbau einer notwendigen Buslinie oder einer kürzeren Taktung vor Ort und mehr Investitionen in den Nahverkehr gedrängt werden.

Eine sichere, pünktliche und kostengünstige Mobilität durchzusetzen, die klimafreundlich ist und gute Arbeitsbedingungen beinhaltet, gelingt nur dann, wenn Beschäftigte, Klimaaktive und viele Menschen in Städten und Dörfern sich dafür zusammentun. Ein erster Schritt, um die Forderungen zu unterstützen, ist daher, die Unterschriftenpetition zu unterstützen. Darüber hinaus braucht es viele Menschen, die an Aktionen teilnehmen, Unterschriften sammeln und aktiv den Aufbau einer bundesweiten Bewegung unterstützen. In fast allen Städten deutschlandweit gibt es lokale Gruppen von **#wirfahrenzusammen**.

Weitere Infos und Möglichkeiten, aktiv zu werden, findest du unter:
www.wir-fahren-zusammen.de

Tipps zum Weiterlesen

www.rosalux.de/dossiers/spurwechsel
www.umweltbundesamt.de
www.vcd.org
<https://oepnvbrauchtukunft.de>

Autor*innenkollektiv Climate.Labour.Turn: «Mein Pronomen ist Busfahrerin». Die gemeinsame Kampagne von FFF und ver.di im öffentlichen Nahverkehr. Ein Beispiel für ökologische Klassenpolitik, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin 2023, unter: www.rosalux.de/publikation/id/44712.

Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias: Mobilität in Deutschland. MiD-Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn/Berlin 2018.

Sander, Hendrik: Die Berliner Verkehrswende: Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Analysen 60, Berlin 2020, unter: www.rosalux.de/publikation/id/42609.

Sander, Hendrik: Mobilitätswende in ländlichen Räumen. Das Beispiel Thüringen, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, luxemburg beiträge 17, Berlin 2023, unter: www.rosalux.de/publikation/id/50882.

Schwedes, Oliver (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung, Wiesbaden 2021.

Waßmuth, Carl/Wolf, Winfried: Verkehrswende. Ein Manifest, Köln 2020.