

Gegner, Martin

**Book Part — Published Version**

## Mobilität und Daseinsvorsorge zwischen Staat und Markt

**Provided in Cooperation with:**

WZB Berlin Social Science Center

*Suggested Citation:* Gegner, Martin (2024) : Mobilität und Daseinsvorsorge zwischen Staat und Markt, In: Canzler, Weert Haus, Juliane Knie, Andreas Ruhrort, Lisa (Ed.): Handbuch Mobilität und Gesellschaft, ISBN 978-3-658-37804-2, Springer VS, Wiesbaden, pp. 1-19, [https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2\\_19-1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2_19-1)

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/310966>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

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

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

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

**Terms of use:**

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

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

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



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>



# Mobilität und Daseinsvorsorge zwischen Staat und Markt

Martin Gegner

## Zusammenfassung

In diesem Beitrag wird die Relation von Daseinsvorsorge und Verkehr nachgezeichnet: Von den Anfängen der begrifflichen Fassung der Daseinsvorsorge in den 1930er-Jahren über die Karriere des Konzepts in der alten Bundesrepublik und über den Versuch der konzeptionellen Harmonisierung mit dem französischen *service public* in der Europäischen Gemeinschaft/Union bis hin zu ihrer *Renaissance* in verschiedenen sozial- und wirtschaftspolitischen Kontexten im Angesicht von multiplen Krisen zu Beginn der 2020er-Jahre. Dabei wird argumentiert, dass eine begriffliche und inhaltliche Neufassung des Konzepts notwendig ist, um einerseits das existenzialphilosophische und politisch belastete Erbe des Begriffs abzuschütteln. Andererseits soll eine Neufassung unter dem Dach eines Existenzvorsorgegesetzes den aktuellen sozial- und krisenpolitischen Rahmenbedingungen besser gerecht werden und die verschiedenen Aspekte von Verkehr, digitaler Mobilität, sicherer Energieversorgung und Gesundheitspolitik aufeinander abgestimmt bündeln. Damit soll ein gesetzlicher Rahmen der wirtschaftlichen und politischen Kopplung der genannten Sektoren vorgegeben werden.

## Schlüsselwörter

Daseinsvorsorge · Gewährleistungsstaat · Personenbeförderungsgesetz · Energiewirtschaftsgesetz · Existenzvorsorgegesetz · Sektorenkopplung

---

M. Gegner (✉)

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin, Deutschland

E-Mail: [martin.gegner@wzb.eu](mailto:martin.gegner@wzb.eu)

## 1 Einleitung

Seit ihrer begrifflichen Fassung im Jahr 1938 war die Daseinsvorsorge verbunden mit dem Verkehr bzw. der Verkehrspolitik. Das Daseinsvorsorgekonzept beruht auf einer philosophisch-soziologischen Herleitung und einer prägnanten begrifflichen Formulierung in einer spezifischen historischen Situation. Dies wird neben dem punktuellen Vergleich mit einem ähnlich gearteten französischen Konzept im ersten Abschnitt beschrieben. Im zweiten Abschnitt geht es um die konkrete Umsetzung des Daseinsvorsorgegedankens in der Verkehrspolitik der alten Bundesrepublik von 1949 bis 1990. Im dritten Abschnitt werden die Veränderungen in der Relation von Daseinsvorsorge und Verkehr in einer mit der Transformation der Europäischen Gemeinschaft in die Europäischen Union verbundenen neuen politisch-ökonomischen Konstellation betrachtet, in der das individuelle Mobilitätsbedürfnis neue Perspektiven von Politik und Planung erfordert. Schließlich wird versucht, die Herausforderungen zu benennen, die die digitale Revolution und sich zuspitzende Krisenphänomene im dritten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts an eine daseinsvorsorgliche Mobilitätspolitik stellen und Lösungsansätze zu skizzieren.

## 2 Die theoretische Konzeption *Daseinsvorsorge*

Ernst Forsthoff (1938) hat den Begriff *Daseinsvorsorge* in seiner Schrift „Die Verwaltung als Leistungsträger“ entwickelt und damit – fast vierzig Jahre nach der Konzeptionierung des ähnlich gearteten *service public* in Frankreich durch Léon Duguit (1901)<sup>1</sup> – die Diskussion um die öffentlichen sozialpolitischen Aufgaben auf den Punkt gebracht (vgl. Tab. 1). Diese Diskussion wurde zwar auch in Deutschland

**Tab. 1** Mit der Daseinsvorsorge in Zusammenhang stehende Begriffe und Konzepte

Service public	Französisches Konzept der Organisation öffentlicher Dienste und Infrastrukturen auf gesamtstaatlicher Ebene (Duguit 1901), das 1938 Gesetzesrang erreichte
Daseinsfürsorge	Philosophisches Konzept zur solidarischen Daseinssicherung in der Massengesellschaft (Jaspers 1931)
Daseinsvorsorge	Rechtsethischer Kommentar zum <i>Energiewirtschaftsgesetz</i> und <i>Personenbeförderungsgesetz</i> von 1934 (Forsthoff 1938). In der Bundesrepublik Verwaltungskodex der kommunalen Leistungserbringung und -gewährleistung verschiedener Netzdienste
Universaldienste	Vorschlag der Europäischen Kommission (2000) zur Grundversorgung mit Netzdienstleistungen. Später justiziabel angewandt im Post- und Telekommunikationssektor
Existenzvorsorge	Vorschlag zur intersektoralen Neuregelung und Gesetzgebung existenzieller Netzdienste (Gegner 2024, in diesem Aufsatz)

<sup>1</sup>Der Begriff *service public* wurde bereits seit 1873 im französischen Verwaltungsrecht benutzt (vgl. Hürlimann 2011).

seit Mitte des 19. Jahrhunderts geführt, hatte sich aber erst in der ersten deutschen Demokratie wissenschaftlich und juristisch manifestiert. Die Konzepte dieser Zeit (vgl. Niebuhr 1928; Saitzew 1930) beziehen sich unter anderem auf die vor 1900 diskutierten Ansätze des sogenannten Katheder- oder Munizipalsozialismus (vgl. Schäffle 1867; Wagner 1887). Der wichtigste intellektuelle und terminologische Beitrag zu Forsthoffs Konzept der Daseinsvorsorge stammt von dem existenzialistischen Philosophen Karl Jaspers (1931 [1971]). Letzterer spricht in „Die geistige Situation der Zeit“ von Staat und Gesellschaft als technischen Apparaten zur Gewährleistung der „Daseinsfürsorge“ (Jaspers 1931, S. 21). Jaspers konzipiert die *Daseinsfürsorge* als dezidiert demokratisches Konzept (vgl. Jaspers 1931, S. 33), Forsthoff die Daseinsvorsorge autoritär-paternalistisch.

Zu Beginn der NS-Zeit hatte Forsthoff versucht, sich den neuen Machthabern mit rassistischen und antisemitischen Texten anzunähern. Er veröffentlicht unter dem Einfluss Carl Schmitts die Schrift „Der totale Staat“ (Forsthoff 1933), in dem er den Staat als Institution konzipiert, die vor politischer Vereinnahmung zu schützen sei. Dies war nicht mit der Praxis und den Dogmen des NS-Regimes vereinbar. In der Folge stießen auch seine Überlegungen zur Daseinsvorsorge entweder auf ausdrückliche Kritik (vgl. Köttgen 1944) oder auf Desinteresse. Die Konzeption der Daseinsvorsorge in „Die Verwaltung als Leistungsträger“ wird mitunter als Forsthoffs Abkehr von der NS-Ideologie verstanden (vgl. Rütters 2004), obwohl er die Leistungen der Daseinsvorsorge „im strengsten Maße völkische[r] Gerechtigkeit“ (Forsthoff 1938, S. 13) angewendet wissen wollte, was 1938 die Exklusion der jüdischen Bevölkerung und weiterer sozialer Gruppen bedeutete. Dieser Umstand verleitet dazu, „die emanzipative Aneignung des Begriffs der Daseinsvorsorge zu desavouieren“ (Sack 2022, S. 17), wie in einigen Beiträgen bei Neu (2009) geschehen. Entgegen solch einer Interpretation ist Detlev Sack zuzustimmen, wenn er eine demokratische Aneignung des Begriffs einfordert, auch wenn Forsthoffs Idee von Sozialpolitik als „autoritär-identitär“ (Sack 2022, S. 17), als staatsfrömmelnd und patriarchal bezeichnet werden muss.

Für Forsthoff liegt die Aufgabe des Staates in der Verantwortung für die Wirtschaft und der Minimierung der individuellen Risiken des modernen Lebens. Die „Appropriationschancen“ (Forsthoff 1938, S. 5) – so nennt er in Anspielung auf Max Weber die Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe oder der Aneignung lebenswichtiger Güter – würden in wirtschaftsliberalen Systemen so ungerecht verteilt, dass gemeinsame Instanzen notwendig seien, um sie zu gewährleisten. „Der Einzelne sieht seine Existenzmöglichkeiten nur in der Solidarität der sozialen Gruppe gesichert“ (Forsthoff 1938, S. 6). Der Staat sei Träger der politischen Verantwortung zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Seine Motivation bestehe im Fortbestand innenpolitischer Stabilität. Eine vor grundlegenden Gefahren geschützte Bevölkerung sei weniger anfällig für (gewalttätige) politische Unruhen. Damit zielen Forsthoffs Gedanken auf eine „Formierung“ (Opitz 1999, S. 13) der Gesellschaft ab, auf eine Einebnung von gesellschaftlichen Gegensätzen, letztendlich auf eine ‚kriegsstüchtige‘ Volksgemeinschaft.

Auch Bürger in besseren wirtschaftlichen Verhältnissen müssten sich über den Weg der „bürokratischen Aneignung“ (Forsthoff 1938, S. 5) Zugang zu lebens-

notwendigen Gütern verschaffen. Deshalb sei die Daseinsvorsorge klar von der „Hilfe bei Armut, Krankheit und anderen Bedarfen“ (Forsthoff 1938, S. 5) zu trennen. Dass die Trennung von *Daseinsvorsorge* und *Daseinsfürsorge* in Forsthoffs Konzept nicht konsequent durchgehalten wird, mag eine Ursache für ihm später vorgeworfene Widersprüchlichkeit sein. Festzuhalten bleibt: In der Daseinsvorsorgekonzeption nimmt *Sicherheit* eine herausragende Rolle ein. Forsthoff erweitert das liberale Begriffsverständnis (Schutz privater Güter durch staatliches Gewaltmonopol) um die Verantwortung des Staates, den einzelnen Menschen existenzielle Sicherheit zu gewährleisten.

In Forsthoffs Entwurf werden Rahmenbedingungen der Moderne thematisiert und zu einem Konzept verschmolzen. Dasein wird als die Massenexistenz des Individuums in der Gesellschaft verstanden (vgl. Heidegger 1927), also als der Zustand, in dem das Individuum dem Weltgeschehen ausgeliefert und weitgehend seiner Autonomie beraubt ist. Dabei ist zu beachten, dass die existenzialistische Philosophie *Dasein* von *Existenz* unterscheidet. In letzterer handeln die Menschen als gesellschaftliche Akteure autonom. Sie seien nicht nur in der Welt (*Dasein*), sondern sie existieren bewusst in ihr (*bei-sich-sein*). Damit wird die in der deutschen Sprache mögliche linguistische Differenz von *Dasein* und *Existenz* – in anderen, z. B. den meisten romanischen Sprachen, gibt es diese Differenz nicht – zu einem philosophischen Konzept hypostasiert. *Dasein* beschreibt philosophisch die Grundbedingungen des Lebens in der Moderne. Der andere Teilbegriff des Kompositums *Daseinsvorsorge*, *Vorsorge*, bezeichnet die Angst (= Sorge) vor möglichen Bedrohungen, welche Maßnahmen zu deren Abwehr von Bedrohungen erforderlich machen können (vgl. Schulze-Nieswandt 2010). Aus der Verbindung der beiden Wörter, *Dasein* und *Vorsorge*, ergibt sich eine komplexe sozialpolitische Position: Die Menschen müssen *Vorsorge* für ihre Existenzsicherung treffen; verantwortlich dafür ist der Staat, der im Hegelschen Sinne ideale Agent allgemeiner Interessen bzw. des „sittlichen Willens“ (Hegel 1964, S. 329). Forsthoff verknüpfte diese Annahmen der rechtshegelianischen und existenzialistischen Philosophie mit soziologischen Erkenntnissen und leitete daraus ab, dass der Einzelne nur noch in der solidarischen Gesellschaft des modernen bürokratischen Systems *vorsorgen* könne. Dieser Zusammenhang ist so präzise formuliert, dass der Begriff *Daseinsvorsorge* in Deutschland auch heute noch als *Prinzip* des sozialpolitischen Handelns des Staates verstanden wird.

Als Beispiel der *Daseinsvorsorge* nennt Forsthoff „die Versorgung mit Wasser, Gas, Elektrizität und Bereitstellung von Verkehrsmitteln aller Art, Post, Telefon und Telegraf [...]“ (Forsthoff 1938, S. 7). Damit ist das Verkehrswesen als Teil der *Daseinsvorsorge* benannt. Und im Gegensatz zu den erstgenannten materiellen Substraten wie Wasser, Gas und Strom gilt in Deutschland zumindest der öffentliche Nahverkehr (nicht aber der Fernverkehr) auch heute noch unbestritten als Gegenstand der *Daseinsvorsorge*. Als konkretes Projekt der *Daseinsvorsorge* in der Gesetzgebung nennt Forsthoff folgerichtig das *Gesetz über die Beförderung von Personen zu Land (PbefG)* und das *Energiewirtschaftsgesetz*, beide im Jahr 1935 in Kraft getreten. Darin wird die Verantwortung für den Verkehr und die Energieversorgung dem Staat beziehungsweise den Kommunen zugeschrieben. Forsthoff betont die

Trennung zwischen staatlicher Planung und (privater) wirtschaftlicher Realisierung. Der Staat müsse keinesfalls alle Leistungen selbst erbringen, sondern könne Privatunternehmen mit der Bereitstellung nach staatlicher Maßgabe beauftragen. Dafür würden sich Konzessionsverträge anbieten. Wenn Monopolstellungen privater Unternehmen den Verbrauchern keine Wahlalternative lassen würden, müssten „öffentlichen Dienstleistungen“ (Forsthoff 1938, S. 31) die „Autonomie der Privatwirtschaft“ (Forsthoff 1938, S. 31), die grundsätzlich nicht in Frage gestellt wird, beschränken. Auf diese Weise würde der Staat die größtmögliche Integration widerstrebender Interessen und eine einheitliche Entwicklung im Staatsgebiet garantieren und den Wohlstand aller grundlegend sichern. Obwohl sich Forsthoff dezidiert auf den von Duguit (1911) initiierten *contrat de concession de service public*<sup>2</sup> (République Française 2022) bezieht, bestehen zwischen Daseinsvorsorge und *service public* große Unterschiede (vgl. Ambrosius 2000; Hellermann 2000). So werden in Frankreich öffentliche Aufträge, Dienste und Unternehmen viel mehr als Instrumente einer allgemeinen, sektoralen und regionalen Wirtschaftspolitik eingesetzt als in Deutschland. Zudem erreichte in Frankreich die Verpflichtung des Staates zum *service public* 1938 bereits Gesetzesrang (Conseil d'État 1938) und war in unveränderter Form bis zur Novelle 2004 gültig. In Deutschland sollte die Daseinsvorsorge niemals einen vergleichbaren Status erreichen.

Es bleibt festzuhalten: Mit der Daseinsvorsorge, verfasst als juristischer Kommentar zum PbefG (1934) und zum Energiewirtschaftsgesetz, formuliert Forsthoff einen ethischen Rechtskodex für das Aufgabenverständnis der Kommunalverwaltung. Dennoch gab und gibt es im deutschen Recht kein Gesetz zur Daseinsvorsorge. Vielmehr fungiert die Daseinsvorsorge auch als Legitimationsinstanz für das Sozialstaatsrecht (Art. 20 GG (1949)) und die Ausrichtung privater Interessen auf das Gemeinwohl (Art. 14 GG).

---

### 3 Die praktische Bedeutung der Daseinsvorsorge in der Bundesrepublik Deutschland

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Begriff Daseinsvorsorge in der bundesdeutschen Verwaltungswissenschaft schnell populär. Forsthoff wurde ‚entnazifiziert‘ und galt als einer der weniger ‚furchtbaren deutschen Juristen‘ (vgl. Müller 1987). Trotz seiner frühen Anbiederung an den Nationalsozialismus wurde die Verlangsamung seiner Karriere ab 1938 wohlwollend als politische Distanzierung vom NS-Regime gedeutet. In diesem politischen Klima des Vergessens und Verschweigens veröffentlichte Ernst Forsthoff 1950 ein Lehrbuch zum Verwaltungsrecht, das bald zum Standardwerk wurde und bis in die 1970er-Jahre mehrfache Neuauflagen erlebte. Ohne eine systematische Weiterentwicklung seines Konzepts zu liefern, leitete Forsthoff darin die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung aus dem Gebot der Daseinsvorsorge ab. Bedeutende westdeutsche Juristen wie Roman Herzog

---

<sup>2</sup>Konzessionsvertrag zwischen Staat und (privatem) Leistungserbringer (eigene Übersetzung, MG).

(1963), Ernst Rudolf Huber (1975) und Dieter Grimm (1993) bezogen sich in ihren Schriften explizit auf den Terminus Daseinsvorsorge, um das fragile Verhältnis von staatlichen Aufgaben und individuellen Rechten zu diskutieren. Ein Konsens bestand darin, dass das Konzept weder ein festumrissenes Aufgabengebiet umschreibt noch eine konkrete Umsetzung festlegt. Daseinsvorsorge sei vielmehr ein soziologischer denn ein normativer Begriff, vor allem aber wird ihr politischer Charakter betont. Das weist auf das Dilemma hin, dass der Begriff Daseinsvorsorge interpretationsfähig, aber auch -bedürftig ist und erheblichen Konkretisierungsbedarf aufweist. In der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) wurde Daseinsvorsorge als nazistischer Scheinbegriff für Sozialpolitik interpretiert und war Gegenstand polemischer Angriffe gegen die Bundesrepublik und ihre Juristen (vgl. Anders 1963).

Wie die Daseinsvorsorge im Zusammenhang mit dem Verkehr in der Bundesrepublik gesehen wird, unterliegt seit 1950 einer politischen Beurteilung. Es wird zwar durchaus darüber gestritten, *wie* dem Daseinsvorsorgegebot im Verkehr nachzukommen sei. *Dass* dieser ein besonderes Betätigungsfeld des Staates sei und sich dies aus dem Gedanken der Daseinsvorsorge ableite, bleibt bis in die 1990er-Jahre weitgehend unbestritten. Allerdings zeigt sich eine unterschiedliche gesellschaftliche Wertung von öffentlichem und individuellem Verkehr auch in der mehr oder weniger expliziten Bezugnahme auf dieses rechtsethische Prinzip. Während im Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht selten ein Akt der individuellen Befreiung und der damit einhergehenden Demokratisierung gesehen wird (vgl. Burkart 1994), wird der öffentliche Verkehr als Sphäre staatlicher Leistungsverwaltung, als zwanghaftes System kollektiver Mobilität verstanden (vgl. Canzler und Knie 1998).

In der kommunal- und verkehrspolitischen Praxis der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Daseinsvorsorgegebot in den 1950er- und 1960er-Jahren zumeist durch die Leistungserbringung in kommunalen Eigenbetrieben entsprochen. Selbst wenn, wie zunehmend seit den 1970er-Jahren, externe Unternehmen mit Busverkehrsdienstleistungen beauftragt wurden – wobei häufig die bundeseigene Bahn und in vielen ländlichen Gebieten die ebenfalls bundeseigene Post Busverkehre anboten – wurde der zunehmend defizitäre Betrieb aus den profitableren Sparten der kommunalen Eigenbetriebe, der Wasser-, Gas- und Stromversorgung quersubventioniert. Mit der Massenmotorisierung seit Mitte der 1960er-Jahre bedeutete der ÖPNV in kleineren Gemeinden und auf dem Land vor allem, den Schülerverkehr zu den weiterführenden Schulen in die Kreisstädte zu organisieren.

Steht zu Beginn der 1950er-Jahre in Zeiten des Wiederaufbaus der Infrastruktur zunächst der öffentliche Verkehr (ÖV) im Zentrum der daseinsvorsorglichen Verkehrspolitik, folgt ab Mitte des Jahrzehnts ein umfassendes Straßenbauprogramm sowie die fiskalische Förderung des privaten Automobilverkehrs durch die Einführung der Entfernungspauschale (umgangssprachlich: Pendlerpauschale). In den 1960er-Jahren werden die Stimmen derer lauter, die dem individuellen Privatverkehr den Vorrang bei der Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung geben wollen. Bezeichnend dafür ist die im Zusammenhang mit der Diskussion des sogenannten ‚Leberplans‘ (vgl. Leber 1967) zur Reduktion des Güterkraftverkehrs

auf der Straße vom SPD-Abgeordneten Seifriz im Bundestag gemachte Äußerung, der PKW-Individualverkehrs sei „Ausdruck der persönlichen Lebensentfaltung“ (n. Klenke 1995, S. 83). „Der ‚Plan‘ wollte in erster Linie den Mobilitätsansprüchen des PKW-Fahrers genügen und knüpfte damit an der [...] Motorisierungspolitik der fünfziger Jahre an“ (ebd.). Mit der dynamischen Entwicklung des PKW-Verkehrs wird der öffentliche Verkehr zunehmend als *Daseinsfürsorge* für die ärmeren Bevölkerungsschichten gesehen, dessen seit Anfang der 1960er Jahre einsetzende Subventionierung im Schatten der Förderung des MIVs stand (vgl. ebda., S. 70, 77 f.). Die Auffassung, den Privatverkehr zu bevorzugen und den ÖV als Auslaufmodell zu betrachten, wird allerdings während der ersten Ölkrise 1973 erschüttert. Denn nun erweisen sich die öffentlichen Transportmittel als zweckmäßiges System in schwierigen Zeiten. In der Folge wird mit dem zunehmenden Einfluss der Ökologiebewegung ein Umlenken in der Verkehrspolitik gefordert, weg vom Individual- in Richtung zu mehr öffentlichem Verkehr. Hinter Formulierungen über den schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen tritt der Begriff der Daseinsvorsorge zurück, findet dann aber in veränderter Form im Nachhaltigkeitskonzept, das seit den 1990er-Jahren an Bedeutung gewinnt, eine thematische Fortführung. In der Folge wird der öffentliche Personennahverkehr in Landesgesetzen als Daseinsvorsorge bezeichnet. Im Raumordnungsgesetz des Bundes ist von „nachhaltiger Daseinsvorsorge“ (ROG 2008, § 2 Abs. 2) die Rede. Seit Beginn des Jahrtausends wird zunehmend auf den demografischen Wandel in der Bundesrepublik verwiesen, also die strukturelle Alterung der Bevölkerung und deren Wegzug aus den peripheren Gebieten in Richtung der Metropolen (BMVBW 2005). In Folge dessen werden Forderungen laut, die im Grundgesetz verankerte „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse im Bundesgebiet“ zur „Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit“ (§ 72 GG)<sup>3</sup> aufzuweichen und die Raum- und Regionalplanung im Sinne zunehmender Regionalisierung zu gestalten, womit auch gern die Forderung nach „Vermarktlichung“ (Canzler und Knie 2009, S. 107) des öffentlichen Verkehrs verbunden wird. Daseinsvorsorge fungiert einerseits als rechtsethische Legitimation von staatlichen Eingriffen in die Wirtschaft (also auch in den Verkehrssektor), wobei der Begriff jedoch juristisch nie näher definiert wurde als bei Forsthoff (1938) und damit nicht eindeutig justiziabel und einklagbar ist. Andererseits ist er ein diskursiver Schlüssel- und Streitbegriff über die Aufgaben(-trennung) von Wirtschaft und Staat.

---

## 4 Daseinsvorsorge im europäischen Kontext

Im Gründungsvertrag der Europäischen Gemeinschaft (EG 1957), den sogenannten *Römischen Verträgen*, ist unter Bezugnahme auf den französischen Begriff *services publics* von „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“ die Rede (Art. 86, § 2). Diese sind definiert als Marktdienstleistungen, die im öffentlichen Interesse erbracht werden und daher auf die Mitgliedstaaten bezogen sind, als

---

<sup>3</sup>Bis 1994 war im GG § 72 von „Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse“ die Rede.

spezifische Verpflichtungen für das allgemeine Wohl. Dazu gehören Bereiche, die im deutschen Kontext von der Daseinsvorsorge abgedeckt werden wie der Energie-, Post- und Transportsektor. Die Europäische Gemeinschaft betrachtete diese Sektoren als nationalstaatliche Angelegenheit. Im Zuge der Liberalisierungsbemühungen der Europäischen Kommission wurden 1996 (und im Jahr 2000 verbesserte) Vorschläge zur „Reorganisation öffentlicher Dienstleistungen oder Daseinsvorsorge“ (Kommission der EU 2000, S. 8) gemacht. Darin definiert die Europäische Kommission Folgendes:

„Die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unterscheidet sich von der ‚normalen‘ Dienstleistungserbringung dadurch, dass sie auf der Grundlage politischer Entscheidungen den Nutzen (die Dienstleistung) auch dann anbieten muss, wenn er nicht vom Markt garantiert oder von nicht zufriedenstellender Qualität ist. Sie unterscheiden sich auch von *Dienstleistungen von allgemeinem Interesse*“ (Kommission der EU 2000, S. 9), zu denen gehören, „[...] Aufgaben, die an sich schon dem Staat vorbehalten sind, wie die Aufrechterhaltung der inneren und äußeren Sicherheit, die Rechts- und Justizverwaltung, die Pflege der Außenbeziehungen und andere Regierungsaufgaben [...]“ (Kommission der EU 2000, S. 13). Hinzu kommen Leistungen rund um das Bildungswesen und die Pflichtmitgliedschaft in Grundversorgungssystemen der öffentlichen Sicherheit. Problematisch an dieser Definition ist jedoch, dass der französische Begriff *service public* sowohl die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse als auch die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse umfasst. Die Daseinsvorsorge hingegen umfasst ausschließlich Leistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Damit blieb der Vorschlag der EU-Kommission auch in seiner zweiten Fassung im Hinblick auf die französische und deutsche Rechtstradition inkohärent. Andere Vorschläge (sogenannte weiße oder grüne Bücher, siehe Kommission der EU 2003, 2004) bieten keine Lösungen für das Problem. Die unterschiedlichen Rechtskontexte von *service public* und Daseinsvorsorge lassen sich terminologisch und konzeptionell nicht harmonisieren. Zu den unterschiedlichen Bezugsbereichen von *service public* und Daseinsvorsorge kommt hinzu, dass die deutsche Daseinsvorsorge ein dezentrales Konzept darstellt, das die Kommunen als Dienstleister oder Aufgabenträger definiert, während der *service public* in Frankreich sowohl eine rechtliche als auch eine organisatorische Institution auf gesamtstaatlicher Ebene war und bleibt. Darüber hinaus artikuliert der Begriff *services publics industriels et commerciaux* auch eine wirtschaftliche Tätigkeit des Staates, die sich in Form unterschiedlicher rechtlicher Konstruktionen, wie etwa der ausschließlichen Beteiligung oder des Besitzes von Großunternehmen durch den Staat, manifestiert.

Folglich wurden die Wirtschaftsbereiche, die in Deutschland als Aufgabenbereiche der (kommunalen) Daseinsvorsorge galten, in Frankreich in großen Staatsunternehmen wie Gaz de France, Electricité de France, Eau de France organisiert. Nach der Liberalisierung in den 1990er-Jahren mutierten diese Unternehmen zu multinationalen, börsennotierten *global players*, zum Teil unter anderen Namen. Die Versorgungsunternehmen in Deutschland waren demgegenüber auf ihr von der Daseinsvorsorge definiertes Versorgungsgebiet fixiert. Auch der Versuch der Euro-

päischen Kommission, eine Harmonisierung der deutschen und französischen Rechtstradition durch den Rechtsbegriff „*Universaldienste, services universelles*“ (Kommission der EU 2005) (vgl. Tab. 1), zu erreichen, scheiterte an der Unbestimmtheit, ob es sich dabei um eine Grundversorgung (vgl. Cox 2000) oder um eine qualitativ hochwertige Dienstleistung mit dem Zweck der Befriedigung der Bürger/Kunden handelte (vgl. Ambrosius 2010). Zudem war weiterhin unklar, auf welcher Ebene die politische Entscheidung über die Erbringung von Dienstleistungen von öffentlichem wirtschaftlichem Interesse getroffen wird, auf EU-, Bundes-, Länder- oder kommunaler Ebene. Darüber hinaus war die Rechtsprechung der EU nicht kohärent und voller Ausnahmen. So garantierte die EU Metropolen (z. B. bei U- und S-Bahnsystemen) sowie kleinen Kommunen (in sogenannten Bagatellfällen) eine weitgehende Autonomie, wie die öffentlichen Verkehrsleistungen bestellt und erbracht werden, während mittlere und große Städte verpflichtet wurden, sie auszuscheiden (vgl. Kommission der EU 2000, 2005). Mehrere Rechtsfälle zu diesem Thema wurden vom Europäischen Gerichtshof mit unterschiedlichen Ergebnissen und Interpretationen behandelt. In der Folge drehte sich die juristische und sozialwissenschaftliche Diskussion um die Jahrtausendwende vor allem um die Vereinbarkeit der Daseinsvorsorge (§ 86 EGV) mit dem EU-Wettbewerbsrecht (§ 16 EGV) (vgl. Cox 2000; Hrbek und Nettessheim 2002; Schader-Stiftung 2001; Neu 2009). Ein weiterer Diskussionsstrang drehte sich in dieser Zeit um die Frage, was unter Gewährleistung der Daseinsvorsorge zu verstehen sei. Im Nachhinein kommen mehrere Autoren zu dem Schluss, dass die Gewährleistung der Daseinsvorsorge, also die politische Bestimmung bei nicht notwendigerweise Erbringung durch den Staat oder die Kommunen, gleichzusetzen sei mit Privatisierung und Deregulierung (Bieling und Möhring-Hesse 2021; Sack 2022). Im Verkehrssektor bedeutete dies ein *downscaling* der Netze und eine Verschlechterung bei der Versorgung mit Verkehrsdienstleistungen in Gebieten mit geringer Nachfrage.

Mit dem *Vertrag von Lissabon* (über die Arbeitsweise der Europäischen Union) (EU 2012), der 2007 ausgehandelt, 2009 in Kraft trat und 2012 letztmalig konsolidiert wurde, wurden die Daseinsvorsorgebestimmungen nur bedingt spezifiziert. In diesem Vertrag verpflichten sich die Vertragspartner zum „wirtschaftliche(n), soziale(n) und territoriale(n) Zusammenhalt“ (EU 2012, S. 6). In diesem Vertrag werden die Kompetenzen der Einzelstaaten bei Gestaltung der „Dienste von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse“ (§ 14) gestärkt. Im Prinzip gelten auch für diese Dienste die Wettbewerbsregeln nach § 101 AUV. Allerdings können diese außer Kraft gesetzt werden, wenn „die Anwendung dieser Vorschriften [...] die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgabe rechtlich oder tatsächlich verhindert“ (§ 106 AUV (2), EU 2012, S. 77). Wann dies der Fall ist, entscheiden die Nationalstaaten selbst. Gleichzeitig engagiert sich die Union in der Struktur- und Regionalförderung sowie in der Netzpolitik, welche neben der Telekommunikation auch die Energie- und Verkehrsnetze umfasst, mit dem Ziel „die Zentren und die Peripherie angemessen zu verbinden“ (Kersten 2009, S. 28) Dies setze die „Annahme eines gemeinsamen, minimalen Grundversorgungsstandards“ (ebd., S. 29) voraus. Damit ist eine weitere Dezentralisierung bei der konkreten Ausgestaltung daseinsvorsorglicher Leistungen verbunden. Das von der EU geförderte Subsidia-

ritätsprinzip legitimiert nachträglich die in der Bundesrepublik 1993 beschlossene und 1996 in Kraft getretene Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs inklusive seiner Klassifizierung als Aufgabe der Daseinsvorsorge.

---

## 5 Neueste Entwicklungen um die (digitale) Daseinsvorsorge

In jüngster Zeit hat die Anzahl der wissenschaftlichen und politischen Veröffentlichungen zum Thema Daseinsvorsorge stark zugenommen (Boll 2020; Domurath 2022; Schäfer und Rethmann 2020; Rottmann et al. 2019). Auffällig häufig taucht der Begriff in der Raumplanung auf (Dehne 2019; Milstein 2018; Mettenberger et al. 2021). In diesem Kontext sind Mobilität und Verkehr implizit mit angesprochen. Demografische Veränderungen und solche in Siedlungsstrukturen werden hierfür als Grund genannt. Seit 2018 gibt es mit *Kommunale Daseinsvorsorge und sozialraumorientiertes Altern* sogar eine regelmäßig erscheinende Fachzeitschrift. Im Allgemeinen konzentrieren sich die Arbeiten zur Daseinsvorsorge auf vier Themenfelder: Wie seit jeher wird erstens der Verkehr in Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge gebracht. Dies geschieht zum einen in der Auseinandersetzung über gleiche Lebensverhältnisse in Stadt und Land, West und Ost. Hier wird darauf verwiesen, dass öffentlicher Verkehr auf dem Land anders zu organisieren sei als mit starren Fahrplänen in Bussen und immer weniger Bahnen (vgl. Neu 2009; Canzler und Knie 2009). Flexible *On-demand*-Modelle würden nicht nur mehr den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger entsprechen, sie seien für den Staat auch kostengünstiger zu organisieren (vgl. Canzler und Knie 2023). Die Daseinsvorsorge könne außerdem kaum noch als Begründungszusammenhang für den Ausbau des bisherigen ÖPNV dienen, wenn sich Bürger bewusst für die Ansiedlung in strukturschwachen, nicht verdichteten Räumen mit schlechter öffentlicher Erreichbarkeit entschieden (vgl. Holz et al. 2010). Ihre Mobilität organisierten diese „Raumpioniere“ (Oswalt und Faber 2013) ohnehin individuell motorisiert.

Ein zweites Themenfeld, in dem die Daseinsvorsorge seit einigen Jahren sehr präsent ist, ist die Versorgung der Bevölkerung mit digitalen Kommunikationsanschlüssen (vgl. Schliesky 2018). Hier geht es darum, öffentliche Zugänge zu schaffen und die Abhängigkeit von den großen privaten (Quasi-)Monopolen sowohl in Bezug auf die Netzinfrastruktur als auch in Bezug auf die Software zu verringern. In diesem Themenbereich muss die Verbindung zur Mobilität beachtet werden. Zum einen werden zeitgemäße *On-Demand*-Mobilitätsdienste nicht ohne eine ausreichend digitale Versorgung zu etablieren sein. Zum anderen lassen sich, so zumindest die Hoffnung, physische Mobilität und Verkehr beschränken, wenn die digitale Infrastruktur zunehmend Arbeiten im Homeoffice ermöglicht und somit Arbeitswege (also Dienstreisen) und Wege zur Arbeit eingespart werden können. In diesem Zusammenhang wird deshalb von der digitalen Mobilität gesprochen (Canzler und Knie 2024; George und Kellermann 2023). Eine Verbindung zur Daseinsvorsorge ergibt sich, wenn die Teilhabe der Individuen an der Gesellschaft, an Arbeit, öffentlichen Diensten und Diskursen nicht als Gegenstand privaten Gewinnstrebens betrachtet wird. Allerdings muss konstatiert werden, dass die öffentliche digitale

Versorgung in den ersten dreißig Jahren ihres Bestehens verschlafen bzw. privaten Investoren überlassen wurde (vgl. Hofmann 2022). Sie ist zwar in urbanen Regionen durchaus zufriedenstellend, aber in ländlichen Regionen nach vor unzureichend. Die geringe Bevölkerungsdichte und damit die geringen Gewinnchancen (z. B. in großen Teilen Brandenburgs oder Mecklenburgs) hemmen offensichtlich die Investitionsbereitschaft der Telekomunternehmen, sodass hier von digitaler Mobilität nicht einmal ansatzweise gesprochen werden kann. Hier hätte der Staat dringend an seiner Daseinsvorsorgeverpflichtung zu arbeiten. Für nachträglich verstärktes staatliches Engagement in einem Sektor gibt es historische Beispiele, unter anderem aus dem Verkehrsbereich: Auch die Bereitstellung des öffentlichen Verkehrs mit Schienenfahrzeugen und Bussen war über 50 Jahre lang Privatangelegenheit, bevor zum Ende des 19. Jahrhunderts zunächst alle Eisenbahnen auf Länderebene verstaatlicht und dann 1920 zur Reichsbahn zusammengefasst wurden (vgl. Wolf 1986). Der städtische Bus- und Straßenbahnverkehr wurde in den 1920 Jahren angesichts einer systemischen Wirtschaftskrise ebenfalls nahezu flächendeckend kommunalisiert (vgl. Ambrosius 1984; Diemel und Schmucki 1997).

An dieser Stelle muss kurz der Zusammenhang von Gesundheit und Verkehr erwähnt werden. Jedes Jahr sterben in Deutschland nicht nur über 2000 Menschen bei Verkehrsunfällen (Destatis 2021),<sup>4</sup> Zehntausende werden durch die Folgen der Abgas- und Lärmbelastung des privaten Autoverkehrs schwer krank und verursachen dem fragilen, „durch Ökonomisierung, Privatisierung und Kommerzialisierung geschwächten Gesundheitssystem“ (Butterwege 2022) zusätzliche Milliardenkosten (vgl. Wolf et al. 2020). Hier besteht eine Relation von Gesundheit und Verkehr bzw. Mobilität, welche die Daseinsvorsorge tangiert.

Schließlich wird angesichts einer seit längerem ausgerufenen Energiewende, die durch die in Folge des russischen Angriffs auf die Ukraine von der Bundesregierung und der EU beschlossenen Energiesparmaßnahmen eine weit größere Aktualität erfährt als sie ohnehin durch die Klimakrise hat oder hätte haben müssen, ein weiterer gesellschaftlicher Themenbereich wieder stärker mit dem Thema Daseinsvorsorge in Zusammenhang gebracht. Bereits Ernst Forsthoff hatte dies 1938 getan. Auch damals waren es – von den Nationalsozialisten wurde zu diesem Zeitpunkt kein Zweifel an einem kurz bevorstehenden militärischen Angriff auf Polen gelassen – Kriegsgründe, die eine gesicherte Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung mit Energie zum Ziel hatten und die das Energiewirtschaftsgesetz (und seine Einstufung als Daseinsvorsorge durch Forsthoff) auf den Weg brachen. Angesichts ungeklärter zukünftiger fossiler Energiezufuhr aus dem Ausland und noch nicht hinreichend gesicherter nachhaltiger Energieproduktion im Inland, welche vor allem eine deutliche Preissteigerung zur Folge haben dürften, werden Energieproduktion und -konsum wieder verstärkt als Gegenstand staatlicher Daseinsvorsorge betrachtet (vgl. VKU 2022). Zudem ist hier ist auf die Kopplung von Energie- und Verkehrs-

---

<sup>4</sup>Im Jahr 1970 starben in Deutschland (BRD und DDR) noch über 21.000 Menschen im Straßenverkehr (Destatis 2021). In den USA und Brasilien liegt die Zahl der Verkehrstoten aktuell immer noch in dieser Größenordnung (vgl. Statista 2022; Rodrigues 2012).

wende hinzuweisen (Göhlich und Raab 2021), die beides in einen Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge bringt.

Ein weiterer in der Literatur bisher unterbelichteter Aspekt der Daseinsvorsorge ist „die staatliche Gewährleistung sauberer Luft“ (Nagel 2022, S. 53). Diese ist schließlich noch vor der Versorgung mit sauberem Wasser, mit Nahrung und einer (warmen respektive moderat gekühlten) Behausung als existenzielle und allumfassende Notwendigkeit für das individuelle menschliche Überleben zu nennen. In der bisherigen Diskussion um die Daseinsvorsorge wurde das öffentliche Gut *saubere Luft* stillschweigend vorausgesetzt. Angesichts der besonders vom Verkehr verursachten Luftverschmutzung mit weitreichenden negativen Folgen für die Gesundheit aller Bürgerinnen und Bürger (vgl. Nagel 2022) ist dieser Aspekt ebenfalls dringend in eine Neukonzipierung der Daseinsvorsorge aufzunehmen.

Diese Beispiele zeigen, dass die Daseinsvorsorge, ähnlich wie zu Ende der 1920er- und 1930er-Jahre bemüht wird, im Angesicht einer umfassenden Krise staatliche Eingriffe in die private Wirtschaftstätigkeit zu legitimieren. Abgesehen von der digitalen Infrastruktur sowie der Versorgung mit sauberer Luft, Wohnraum und Mikrokrediten sowie Basisbankdienstleistungen, welche zurzeit ebenfalls (wieder) im Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge diskutiert werden (vgl. Domurath 2022; GiB 2019; Krings 2020; Wichterich 2015), handelt es sich um dieselben materiellen Versorgungsgegenstände, die Ernst Forsthoff und seine existenzialistischen Stichwortgeber bereits vor annähernd hundert Jahren unter der Daseinsvorsorge verstanden haben. Allerdings scheint heutzutage die intersektorale Verbindung der verschiedenen Anwendungsbereiche der Daseinsvorsorge, in Verkehr, digitaler Infrastruktur, Gesundheit und Energie- und Wohnungsversorgung ein neuer und weitreichender Aspekt zu sein. Trennte Forsthoff die Anwendungsgebiete fein säuberlich und sprach sich am Ende auch für kommunale und staatliche Monopole aus, so scheint die Problemlage in den genannten Bereichen heute eher Dezentralisierung und ein Empowerment lokaler Initiativen zu erfordern, ohne den Staat aus seiner Verantwortung zu entlassen. Zudem ist die Lenkungscompetenz des Staates mittels steuerlicher und zinspolitischer Maßnahmen gefordert. Wenn die Kritiker der Daseinsvorsorge im Verkehr sich vorwiegend auf die staatlichen Subventionen für den öffentlichen Verkehr kaprizieren, vergessen sie, dass mit Dienstwagenprivileg, Pendlerpauschale und anderen Instrumenten seit Jahrzehnten weitaus größere Subventionen zur Förderung des privaten PKWs ausgeschüttet werden.

Das Problem mit der Daseinsvorsorge – nicht nur im Verkehr – ist, dass sie gleichgesetzt wird mit der Sozialfürsorge, also dem Aufkommen des Staates für die Mindestbedürfnisse seiner durch Krankheit und/oder Alter in Not geratenen Bürger. In der Folge kommt es dann zu wissenschaftlich nicht begründbaren, sondern mehr oder weniger willkürlich gemachten Unterscheidungen von „freiwilligen und pflichtigen Leistungen“ (Schäfer und Rethmann 2020, S. 14). Als erstere werden „Grundangebote bei Kultur und Sport [...] oder der Betrieb einer Bibliothek“ (ebd., S. 14) ausgemacht, was dann „vielerorts nach Kassenlage erbracht“ werde, also in ärmeren Kommunen – und derer gibt es viele – mitunter gar nicht oder nur sehr rudimentär. Dagegen stünde der Bereich der „existenziellen Daseinsvorsorge“ (ebd., S. 14), also der Bereich, der sich eher um die materiellen Bedürfnisse der Bürger in Bezug auf

Gesundheit, Wasserver- und -entsorgung, Katastrophenschutz usw. kümmert. Ob die Versorgung mit Mobilitätsleistungen zum einen oder anderen Bereich gehört, ist nach wie vor umstritten. Dabei ist unverkennbar, dass die individuelle physische Mobilität eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe sowohl im materiell-wirtschaftlichen als auch im kulturell-sozialen Sinne ist.

Wie in der bisherigen Geschichte des Verhältnisses von Daseinsvorsorge und Verkehr sind auch in der aktuellen Debatte zwei Diskussionsstränge zu unterscheiden. Einerseits kreist eine praktisch orientierte Diskussion der Auslegung der Daseinsvorsorge um die Vereinbarkeit mit dem EU-Wettbewerbsrecht. Zudem wird gefragt, ob dem Daseinsvorsorgegedanken im Verkehr mit der bisherigen vor allem auf dem Land höchst fragmentierten Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen in Bussen und Bahnen gerecht wird, oder ob nicht eher ein Umdenken in Richtung kleinteiliger *On-Demand*-Verkehre erfolgen müsse (vgl. Canzler und Knie 2016). In einem anderen Diskussionszweig werden grundlegende Fragen der sozialen Organisation und der Gleichwertigkeit der Lebenschancen in Deutschland und Europa aufgeworfen. Diese Grundsatzdebatte bewegt sich im Feld der politischen Philosophie und kann uns hier nicht weiter beschäftigen (vgl. Gegner 2007). Nach Jahrzehnten der Liberalisierung und De-regulierung scheint es angesichts der mannigfaltigen derzeitigen Krise auch hier zu einer „Zeitenwende“ (Scholz 2022) zu kommen. Veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie die demografische Entwicklung (zum Beispiel der unverminderte Zuzug von Kriegs- und Elendsflüchtlingen in die Zentren bei gleichzeitiger Entvölkerung des ländlichen Raumes), die Klimakrise und die Gefahr eines länger währenden europäischen Kriegs stellen die Daseinsvorsorge vor neue Herausforderungen. Angesichts dieser Problematik sind größere Anstrengungen, aber auch neue europäische Konzepte notwendig, um den politischen, territorialen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Zusammenhalt der einzelnen Staaten und ihre Integration in die Europäische Union zu gewährleisten.

Angesichts der Persistenz des Begriffs Daseinsvorsorge, der sich wohl aus seiner großen Offenheit, der Interpretationsbedürftig- aber auch -fähigkeit begründet, scheint eine begriffliche Neuausrichtung schwierig. Dennoch ist sie unumgänglich, um einerseits vom begrifflich und inhaltlich problematischen Duktus Forstoffs wegzukommen und andererseits die „Staatsbedürftigkeit der Gesellschaft“ (Vogel 2007), auch für die vermeintlich „neue[...] Mittelklasse“ (Reckwitz 2021, S. 33)<sup>5</sup> deutlich zu machen, deren kultureller Einfluss in der Gesellschaft nicht mit ökonomischer Sicherheit, sondern häufig mit Prekarität korrespondiert. Wenn statt von einer Gewährleistung minimaler Standards in einem zwischen Regionen asynchronen Verhältnis (vgl. Canzler und Knie 2009) ein qualitatives Angebot des Staats und der Kommunen zu Existenzsicherung breiter Bevölkerungsgruppen – auch der kulturell dominanten kreativen Selbstständigen – in zunehmend unsicheren Zeiten gemeint ist, sollte eher von der *Existenzvorsorge* gesprochen werden (vgl. Tab. 1).

---

<sup>5</sup>Vor nicht allzu langer Zeit wurden Angehörige der sogenannten *neuen Mittelklasse* als „Existenzgründer“ bezeichnet (vgl. Heuberger und Tänzler 1997).

Damit würde sich das Missverständnis aufheben, dass es sich bei der Daseinsvorsorge um sogenannte Sozialhilfe, also ein säkulares Almosen handeln. Stattdessen würde die Notwendigkeit einer Vorsorge in Pandemie-, Kriegs-, Klima- und Wirtschaftskrisenzeiten auch für die „wirtschaftlich besser Gestellten“ (Forsthoff 1938, S. 5) deutlich werden, deren *Existenz* unter diesen Bedingungen genauso gefährdet ist wie das vermeintliche *Dasein* der Armen.

Umstritten bleibt weiterhin, wie der Daseinsvorsorgegedanken – wie immer er auch begrifflich gefasst wird – im Verkehr am besten zu *gewährleisten* sei. So vertreten Canzler und Knie (2022) bei schienengebundenen Systemen die Meinung, dass der Infrastrukturbetreiber (ergo die Deutsche Bahn) vom regionalen und überregionalen Marktteilnehmer mit Endkundenkontakt, also dem konkreten Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, zu trennen sei. Dies würde dem System Bahn neue Kunden erschließen und das Verkehrsangebot auch im Sinne der Daseinsvorsorge voranbringen. Dagegen argumentiert Wolf (2006), dass nur eine Wiederverstaatlichung der Deutschen Bahn und ihrer Untergliederungen ein bedarfsgerechtes Schienenverkehrsangebot zur Folge habe. Auch bei den nichtschienengebundenen regionalen und kommunalen Verkehrsträgern changieren die Einschätzungen der Daseinsvorsorgekompatibilität von Verkehrskonzepten zwischen der Forderung nach mehr Markt oder mehr Staat. Damit setzt sich auch im dritten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts eine Diskussion fort, die in ähnlicher Weise seit den 1950er-Jahren um den Zusammenhang von Daseinsvorsorge und Verkehr geführt wird.

---

## 6 Fazit

Angesichts multipler Krisen ist aus Bürger- (bzw. Verbraucher-)Sicht zu befürchten, dass in den kommenden Jahren, wie schon hundert Jahre zuvor, Marktversagen auf Staatsversagen trifft. Im Kontext einer von Ulrich Beck (1998) konstatierten „Welt-risikogesellschaft“ ist daher ein gesellschaftspolitisches Konzept, das versucht, individuelle Unsicherheiten und Risiken zu minimieren, weiterhin höchst aktuell. Gesundheit, Energie, digitale Infrastruktur und Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger sollten in einem sozialen Rechtsstaat gesetzlich festgelegte politische Ziele sein. Daseinsvorsorge bleibt dabei auf absehbare Zeit der neuralgische Terminus der deutschen und europäischen Sozial- und Wirtschaftspolitik. Allerdings besteht bei der konkreten Ausgestaltung zweifellos Reform- und Innovationsbedarf. Eine Neuformulierung des Konzepts als *Existenzvorsorge* sollte nicht nur begrifflich Abstand von Forsthoffs Überlegungen nehmen, sondern auch die staatsgläubige und paternalistische zugunsten einer dezentralen und partizipativen Leistungserbringung eintauschen. Dabei entspricht die Verortung der *Existenzvorsorge* auf der kommunalen Ebene durchaus der deutschen Verwaltungspraxis und ließe sich um weitere deliberative Elemente erweitern. Allerdings müssten die Kommunen für die Durchführung durch den Bund mit hinreichenden Finanzmitteln ausgestattet werden. Dies sollte in einem dezidierten *Existenzvorsorgegesetz* geregelt werden.

## Literatur

- Ambrosius, Gerold. 1984. *Der Staat als Unternehmer*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- . 2000. Services Publics, Leistungen der Daseinsvorsorge oder Universaldienste? Zur historischen Dimension eines zukünftigen Elements europäischer Wirtschaftspolitik. In *Daseinsvorsorge und öffentliche Dienstleistungen in der Europäischen Union*, Hrsg. Helmut Cox, 15–44. Baden-Baden: Nomos.
- . 2010. Europäische Gemeinwirtschaftlichkeit und die Integration von Infrastrukturen in der Europäischen Union. In *Internationale Politik und die Integration europäischer Infrastrukturen in Geschichte und Gegenwart*, Hrsg. Gerold Ambrosius, 255–274. Baden-Baden: Nomos.
- Anders, Helmut. 1963. Der „Daseinssicherer des Monopolkapitals“ und „Gehilfe des Führers“ – Prof. Dr. Ernst Forsthoff. *Staat und Recht* 12:981–998.
- Beck, Ulrich. 1998. Die Politik der Technik. Weltrisikogesellschaft und ökologische Krise. In *Technik und Sozialtheorie*, Hrsg. Werner Rammert, 261–293. Frankfurt a. M.: Campus.
- Bieling, Hans-Jürgen, und Matthias Möhring-Hesse. 2021. Öffentliche Infrastrukturen: gesellschaftliche Konflikte und staatliche Gewährleistung. In *Öffentliche Infrastrukturen – Die politische Gestaltung der vernetzten Gesellschaft*, Hrsg. Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, 4–11. Stuttgart: Eigenverlag.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Hrsg. 2005. *Öffentliche Daseinsvorsorge und demographischer Wandel. Erprobung und Anpassung von Entwicklungsstrategien in der Raumordnung*. Berlin.
- Boll, David. 2020. *Zur politischen Ökonomie kommunaler Unternehmen: wirtschaftliche Betätigung zwischen Daseinsvorsorge und politischen Interessen*. Baden-Baden: Nomos.
- Burkart, Günter. 1994. Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus. *Soziale Welt* 45:216–241.
- Butterwege, Christoph. 2022. Sozialstaat: Daseinsvorsorge stärken. *Wirtschaftsdienst* 6:421.
- Canzler, Weert, und Andreas Knie. 1998. *Möglichkeitsräume. Umriss einer neuen Verkehrspolitik*. Köln/Wien: Böhlau.
- . 2009. Auf dem Weg zum Gewährleistungsstaat: Netzvermarktung und Infrastrukturpolitik für die schrumpfende Gesellschaft. In *Daseinsvorsorge. Eine gesellschaftswissenschaftliche Annäherung*, Hrsg. Claudia Neu. Wiesbaden: VW-Research.
- . 2016. *Die digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs wie wir ihn kannten*. München: oekom.
- . 2022. Öffentlicher Verkehr. In *Handbuch Daseinsvorsorge*, Hrsg. Claudia Neu. München/Berlin: VKU.
- . 2023. The Next Big Thing: Autonome Shuttles als neuer öffentlichen Nahverkehr. Perspektiven und Probleme der Implementierung. In *Renaissance der Verkehrspolitik. Politik- und mobilitätswissenschaftliche Perspektiven*, Hrsg. Detlev Sack, Holger Straßheim, und Karsten Zimmermann, 383–404. Wiesbaden: Springer VS.
- . 2024. Automobilität nach der Pandemie und angesichts multipler Krisen. In *Soziologie und Nachhaltigkeit – Beiträge zur sozial-ökologischen Transformationsforschung, Sonderband 3 Beschleunigter Wandel oder nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit? Transformation von Mobilitätspraktiken im Kontext multipler Krisen*, 30–48.
- Conseil d'État de la Republic Francaise. 1938. *Les lois du services publics (ou Loi de Rolland)*. [www.legifrance.gouv.fr/loda/article\\_lc/LEGIARTI000006404529/1993-09-01](http://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000006404529/1993-09-01). Zugegriffen am 07.12.2023.
- Cox, Helmut, Hrsg. 2000. *Daseinsvorsorge und öffentliche Dienstleistungen in der Europäischen Union*. Baden-Baden: Nomos.
- Dehne, Peter. 2019. Perspektivwechsel in der Regionalpolitik: Daseinsvorsorge als gesellschaftliche Aufgabe. *Wirtschaftsdienst* 99:56–64. <https://doi.org/10.1007/s10273-019-2433-9>. Zugegriffen am 07.12.2023.

- Destatis. 2021. *Getötete im Straßenverkehr nach ausgewählter Verkehrsbeteiligung und Ortslagen*. [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/\\_inhalt.html#sprg249316](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html#sprg249316).
- Dienel, Hans-Luidger, und Barbara Schmucki. 1997. *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*. Stuttgart: Steiner.
- Domurath, Irina. 2022. Verbrauchercredit als Daseinsvorsorge? *Wirtschaftsdienst* 102:189–192. <https://doi.org/10.1007/s10273-022-3132-5>. Zugegriffen am 07.12.2023.
- Duguit, Léon. 1901. *L'État, le droit objectif et la loi positive*. Paris: Albert Fontemoing.
- . 1911. *Traité de Droit constitutionnel*. Paris: Boccard.
- EG – Europäische Gemeinschaft. 1957. *Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft*. Rom.
- EU – Europäische Union. 2012. *Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union* (Konsolidierte Fassung). Amtsblatt der Europäischen Union, 26.10.2012. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&qid=1662646170750&from=DE>
- Forsthoft, Ernst. 1933. *Der totale Staat*. Hamburg: Hanseatische Verlagsanstalt.
- . 1938. *Die Verwaltung als Leistungsträger*. Stuttgart: Kohlhammer.
- . 1950. *Lehrbuch des Verwaltungsrechts*, Bd. 1, Allgemeiner Teil. München: C.H. Beck.
- Gegner, Martin. 2007. Daseinsvorsorge und Verkehr. In *Handbuch Verkehrspolitik*, Hrsg. Oliver Schwedes, Weert Canzler, und Andreas Knie, 455–470. Wiesbaden: Springer VS.
- George, Sarah/Kellermann, Robin. 2023. *Synthesestudie zu Auswirkungen von COVID-19 auf das Mobilitätsverhalten in Deutschland. Einordnung und Vergleich von Kernbefunden der Mobicor-Studie im Kontext der deutschen Pandemieforschung*. WZB Discussion Paper SP III 2023-602. Berlin: WZB.
- GG – Grundgesetz. 1949. Zuletzt geändert am 28.06.2022. <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/BJNR000010949.html>. Zugegriffen am 01.07.2022.
- GiB – Gemeingut in BürgerInnenhand e.V. 2019. *Daseinsvorsorge Wohnraum: Auswege aus der Wohnungskrise. Positionspapier mit Lösungsvorschlägen*. [www.gemeingut.org/daseinsvorsorge-wohnraum-auswege-aus-der-wohnungskrise/](http://www.gemeingut.org/daseinsvorsorge-wohnraum-auswege-aus-der-wohnungskrise/). Zugegriffen am 30.06.2023.
- Gölich, Dietmar, und Andreas Raab. 2021. *Mobility2Grid – Sektorenübergreifende Energie- und Verkehrswende*. Berlin: Springer Link.
- Grimm, Dieter. 1993. Der Staat in der kontinentaleuropäischen Tradition. In *Abschied vom Staat – Rückkehr zum Staat?* Hrsg. Rüdiger Voigt, 27–50. Baden-Baden: Nomos.
- Hegel, Georg Wilhelm Friedrich. 1964. *Grundlinien der Philosophie des Rechts oder Naturrecht und Staatswissenschaft im Grundbegriffe. Mit einem Vorwort von Eduard Gans*. Hrsg. von Hermann Glockner. Bd. 7 in *Sämtliche Werke, Jubiläumsausgabe in zwanzig Bänden*. Stuttgart: Friedrich Frommann.
- Heidegger, Martin. 1927. *Sein und Zeit*. Tübingen: Max Niemeyer.
- Helleremann, Johannes. 2000. *Örtliche Daseinsvorsorge und gemeindliche Selbstverwaltung*. Tübingen: Mohr Siebeck.
- Herzog, Roman. 1963. Subsidiaritätsprinzip und Staatsverfassung. *Der Staat* 2(4): 399–423.
- Heuberger, Frank, und Dirk Tänzler. 1997. Existenzgründer in Ostdeutschland. Pioniere einer neuen Wirtschaftskultur. In *Konfigurationen Lebensweltlicher Strukturphänomene*, Hrsg. Michael Wicke. Opladen: Leske & Budrich. [https://doi.org/10.1007/978-3-322-96030-6\\_15](https://doi.org/10.1007/978-3-322-96030-6_15). Zugegriffen am 30.07.2022.
- Hofmann, Jeanette. 2022. Digitale Infrastrukturen im Wandel. In *Öffentliche Infrastrukturen – Die politische Gestaltung der vernetzten Gesellschaft*, Hrsg. Landeszentrale für Politische Bildung Baden-Württemberg, 56–62. Stuttgart: Eigenverlag.
- Holz-Rau, Christian, Stephan Günthner, und Florian Krummheuer. 2010. Daseinsvorsorge ist keine Dorteinsvorsorge Hinweise zur Planung in dünn besiedelten Räumen. *Informationen zur Raumentwicklung* 2010(7): 489–503.
- Hrbek, Rudolf, und Martin Nettesheim, Hrsg. 2002. *Europäische Union und mitgliedstaatliche Daseinsvorsorge*. Baden-Baden: Nomos.

- Huber, Ernst Rudolf. 1975. *Bewahrung und Wandlung. Studien zur deutschen Staats- und Verfassungsgeschichte*. Berlin: Paul List.
- Hürlimann, Elisabeth. 2011. Service Public. In *Historisches Lexikon der Schweiz (HLS)*, Version vom 14.06.2011. <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/049483/2011-06-14/>. Zugegriffen am 05.02.2024.
- Jaspers, Karl. 1931 [1971]. *Die geistige Situation der Zeit*, Zitiert nach dem siebenten Abdruck der im Sommer 1932 bearbeiteten, 5. Aufl. Berlin: Göschen.
- Kersten, Jens. 2009. Wandel der Daseinsvorsorge – Von der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zur wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsion. In *Daseinsvorsorge*, Hrsg. Claudia Neu. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. [https://doi.org/10.1007/978-3-531-91876-1\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-531-91876-1_2).
- Klenke, Dietmar. 1995. „Freier Stau für frei Bürger“. *Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik*. Darmstadt: WBV.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaft. 2000. *Mitteilung über die Daseinsvorsorge in Europa*, Kom (2000) 580 endgültig. Brüssel.
- . 2003. *Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse*, Kom (2003) 270 endgültig. Brüssel.
- . 2004. *Weißbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse*, Kom (2004) 374. Brüssel.
- . 2005. *Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße*, Kom (2005) 319 endgültig. Brüssel.
- Köttgen, Arnold. 1944. *Deutsche Verwaltung*. Berlin: Vahlen.
- Krings, Susanne. 2020. Doppelt relevant: Kritische Infrastrukturen der Daseinsvorsorge. *Raumforschung und Raumordnung* 78(6): 575–593.
- Leber, Georg. 1967. *Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens*. Sonderdruck aus dem *Bulletin* des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 103/1967.
- Mettenberger, Tobias, Julia Zscherneck, und Patrick Küpper. 2021. Wenn Neues aufs Land kommt. Entwicklung, Umsetzung und Verbreitung innovativer Lösungen zur digitalen Daseinsvorsorge. *Raumforschung und Raumordnung* 79(6): 543–556. <https://doaj.org/article/7a9dca40b2f24876876b96f57ab93bcf>. Zugegriffen am 13.08.2022.
- Milstein, Alexander. 2018. Daseinsvorsorge. In *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hrsg. ARL-Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 361–373. Hannover. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-5599334>. Zugegriffen am 13.08.2022.
- Müller, Ingo. 1987. *Furchtbare Juristen*. München: Kindler.
- Nagel, Melanie. 2022. Verkehr und saubere Luft: ziemlich beste Feinde. In *Öffentliche Infrastrukturen – Die politische Gestaltung der vernetzten Gesellschaft*, Hrsg. Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, 50–55. Stuttgart: Eigenverlag.
- Neu, Claudia. 2009. Daseinsvorsorge und territoriale Ungleichheit. In *Daseinsvorsorge. Eine gesellschafts-wissenschaftliche Annäherung*, Hrsg. Claudia Neu. Wiesbaden: VS Research.
- Niebuhr, Heinrich. 1928. *Öffentliche Unternehmungen und Privatwirtschaft*. Leipzig: G.A. Gloeckner.
- Opitz, Reinhard. 1999. Formierung. In *Liberalismus, Faschismus, Integration*, Hrsg. v. Ilina Fach, Roland Müller, und Reinhard Opitz, Bd. 3, II. Band, 13–140. Marburg: BdWi.
- Oswalt, Philipp, und Karin Faber. 2013. *Raumpioniere in ländlichen Regionen*. Dessau: Edition Bauhaus.
- PBeFG. 1934. *Personenbeförderungsgesetz*. In Bundesgesetzblatt Teil III 1961, 241 Sachgebiet: FNA 9240-1. Neugefasst durch Bekanntmachung v. 08.08.1990 I 1690, zuletzt geändert am 29.12.2003. Veröffentlicht vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn. [http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/pbefg/\\_22.html](http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/pbefg/_22.html). Zugegriffen am 13.08.2022.
- Reckwitz, Andreas. 2021. Auf der Suche nach der neuen Mittelklasse – Replik auf Nils Kumkar und Uwe Schimank. *Leviathan* 49(1): 33–61. <https://doi.org/10.5771/0340-0425-2021-1-33>. Zugegriffen am 13.08.2022.

- République Française. 2022. *Code de la commande publique: Titre II: Contrats De Concession (Articles L1120-1 à L1122-1)*. [www.legifrance.gouv.fr/codes/section\\_lc/LEGITEXT000037701019/LEGISCTA000037703278/](http://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000037701019/LEGISCTA000037703278/). Zugegriffen am 13.08.2023.
- Rodrigues, Artur. 2012. Tránsito mata 42,2 mil pessoas no País e índice cresce 13,9% em um ano. *O Estado de São Paulo* 12. Mai, C6.
- ROG. 2008. *Raumordnungsgesetz. Veröffentlicht vom Bundesministerium für Justiz*. [www.gesetze-im-internet.de/rog\\_2008/BJNR298610008.html](http://www.gesetze-im-internet.de/rog_2008/BJNR298610008.html). Zugegriffen am 13.08.2022.
- Rottmann, Oliver, André Grüttner, und Ludwig Gramlich. 2019. Zukunftsorientierte Daseinsvorsorge. *Wirtschaftsdienst* 99:789–794. <https://doi.org/10.1007/s10273-019-2530-9>.
- Rüthers, Bernd. 2004. Überlebende und überlebte Vergangenheiten – Zwei Starjuristen einer Diktatur unter sich. *myops – Berichte aus der Welt des Rechts* 4:67–70.
- Sack, Detlev. 2022. Öffentliche Infrastrukturen, Gewährleistungsstaat und die Zusammenarbeit zwischen Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. In *Öffentliche Infrastrukturen – Die politische Gestaltung der vernetzten Gesellschaft*, Hrsg. Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, 12–18. Stuttgart: Eigenverlag.
- Saitzew, Manuel. 1930. *Die öffentliche Unternehmung der Gegenwart*. Tübingen: Schriften des Vereins für Socialpolitik.
- Schader-Stiftung, Hrsg. 2001. *Die Zukunft der Daseinsvorsorge. Öffentliche Unternehmen im Wettbewerb*. Darmstadt: Schader.
- Schäfer, Michael, und Ludger Rethmann. 2020. *Öffentlich-Private Daseinsvorsorge (ÖPD) in Deutschland: gemischtwirtschaftliche Unternehmen auf kommunaler Ebene als strategischer Erfolgsfaktor*. Wiesbaden: Springer Gabler.
- Schäffle, Albert. 1867. *Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirtschaft*. Tübingen: Laupp'sche Buchhandlung.
- Schliesky, Utz. 2018. *Digitale Räume als Teil der Daseinsvorsorge*. Kiel: Lorenz-von-Stein-Institut für Verwaltungswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.
- Scholz, Olaf. 2022. *Wir erleben eine Zeitenwende. Rede im Deutschen Bundestag am 27.02.2022*. [www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw08-sondersitzung-882198](http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw08-sondersitzung-882198). Zugegriffen am 13.08.2022.
- Schulz-Nieswandt, Frank. 2010. Daseinsvorsorge und existenzielle Angst des Menschen. In *Methodenpluralismus in den Wirtschaftswissenschaften*, Hrsg. Uwe Jens und Hajo Romahn, 213–245. Marburg: Metropolis.
- Statista. 2022. *Anzahl der Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen in den USA von 2010 bis 2019*. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/159555/umfrage/anzahl-verkehrsunfaelle-in-nordamerika/>. Zugegriffen am 24.08.2022.
- VKU – Verband Kommunaler Unternehmen. 2022. *Energiepreise und Grundversorgung – VKU-Landesgruppe Hessen zur aktuellen Situation*. VKU-Landesgruppe Hessen zur aktuellen Situation, Pressemitteilung vom 17.01.2022. Zugegriffen am 18.09.2022.
- Vogel, Berthold. 2007. *Die Staatsbedürftigkeit der Gesellschaft*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Wagner, Adolph. 1887 [1948]. *Finanzwissenschaft und Staatssozialismus*. Frankfurt a. M.: Klostermann.
- Wicherich, Christa. 2015. Mikrokredite, Rendite und Geschlecht. Von zuverlässigen armen Frauen und finanzieller Inklusion. *Peripherie – Politik, Ökonomie, Kultur* 35(3): 469–490. <https://doi.org/10.3224/peripherie.v35i140.2299>. Zugegriffen am 15.09.2022.
- Wolf, Kathrin, et al. 2020. Nächtliche Verkehrslärmbelästigung in Deutschland: individuelle und regionale Unterschiede in der NAKO Gesundheitsstudie. *Bundesgesundheitsblatt* 63(3): 332–343. <https://doi.org/10.1007/s00103-020-03094-y>. Zugegriffen am 18.06.2022.
- Wolf, Winfried. 1986. *Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven*. Hamburg: Rasch und Röhrig, Hamburg.
- . 2006. *In den letzten Zügen – Bürgerbahn statt Börsenwahn*. Hamburg: VSA.

**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.

