

Die Daseinsvorsorge im Verkehr

Geschichte – Gegenwart – Zukunft

Dr. Oliver Schwedes
Stadt- und Verkehrsforschung
Gneiststr. 17
10437 Berlin

Zusammenfassung

Das Prinzip der Daseinsvorsorge reicht historisch zurück bis zu den Anfängen moderner Staatlichkeit. Es beschreibt Leistungen, die der Staat dauerhaft für die gesamte Bevölkerung im Interesse des Gemeinwohls erbringt. Davon strikt zu unterscheiden ist die im Einzelfall der Bedürftigkeit gewährte staatliche Fürsorge.

Die im Rahmen der Daseinsvorsorge formulierte Aufgabe für die gesamte Bevölkerung ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten, soll bis heute der öffentliche Verkehr erfüllen. In Anbetracht der massenhaften Automatisierung stellt sich die Frage, ob der öffentliche Verkehr seiner ursprünglichen Aufgabe noch gerecht wird bzw. ob es dieser staatlichen Leistung im Rahmen der Daseinsvorsorge noch bedarf.

Sowohl unter sozialen wie ökologischen Gesichtspunkten, spricht vieles dafür, dass das Prinzip der Daseinsvorsorge im neuen Gewand der Nachhaltigkeit eine Renaissance erfährt. Aus Verbrauchersicht bedarf es dazu eines Perspektivenwechsel von einer einseitigen Ausrichtung an Kriterien der staatlichen Leistungsverwaltung hin zu einer stärkeren Orientierung an Kundeninteressen.

Plädiert wird für neue Formen der Governance im Verkehrssektor, die es den Bürgern ermöglicht, sich bei der Gestaltung von Mobilitätsangeboten zu beteiligen, die die alte Trennung von öffentlichem Kollektivverkehr und privatem Individualverkehr aufheben, indem sie einen „Hausanschluss für Mobilität“ gewährleisten.

1. Einführung

Das Konzept der Daseinsvorsorge ist seit den 1990er Jahren ein viel diskutiertes Thema. Während vorher kaum jemand den Begriff kannte geschweige denn seine Bedeutung einordnen konnte, ist genau darüber in den letzten Jahren eine kontroverse Debatte entbrannt (vgl. Neu 2009). Die Bedeutung des Ausgangs dieser Diskussion ist für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und daraus abzuleitende Reformstrategien nicht zu unterschätzen. Daher sollten die Verbraucher, die von den Folgen direkt betroffen sind, in die Lage versetzt werden, sich an dieser Diskussion kompetent zu beteiligen.

Die kontroverse Debatte um die Daseinsvorsorge ist eng verknüpft mit der seit den 1990er Jahren ebenso kontrovers geführten Diskussion um die Rolle des Staates. Zur Disposition stehen in dem Konzept der Daseinsvorsorge zusammengeführte Staatstätigkeiten. Eine davon ist die Bereitstellung eines hinreichenden Verkehrsangebots für die Bevölkerung. Diese staatliche Leistungserbringung sollte mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet werden.

Heute wird die Frage, welche Aufgabe dem Staat zu kommen und welche Leistungen er zu erbringen hat, neu verhandelt. Dabei wird das Konzept der Daseinsvorsorge sowohl von denjenigen herangezogen, die an den bestehenden Verhältnissen festhalten wollen wie auch von denjenigen, die sich für grundlegende Reformen im Bereich der staatlichen Leistungserbringung aussprechen. Während erstere die Daseinsvorsorge zur Legitimation des bestehenden öffentlichen Verkehrs anführen, wird das Konzept von letzteren als Relikt einer staatsfixierten Rechtsprechung kritisiert.

Vor dem Hintergrund der politischen Kontroverse um die Bedeutung der Daseinsvorsorge, die von den jeweiligen Lagern für sich vereinnahmt werden, indem das Konzept der Daseinsvorsorge in die eine oder andere Richtung verkürzt interpretiert wird, soll im Folgenden in drei Schritten eine Darstellung erfolgen, die jenseits von Partikularinteressen ein Verständnis für den Sachverhalt erlaubt:

- 1) Durch einen historischen Rückblick auf die ursprüngliche Intention des Konzepts der Daseinsvorsorge, soll zunächst die spezifischen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen dargelegt werden, die seinerzeit das Konzept der Daseinsvorsorge sinnvoll erscheinen ließen.
- 2) Daraufhin soll die aktuelle Debatte reflektiert werden, die sich u.a. darauf gründet, dass sich die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen auf denen sich das ursprüngliche Konzept der Daseinsvorsorge gründet, verändert haben.
- 3) Schließlich soll die Frage diskutiert werden, welche Konsequenzen sich jenseits der aktuellen politischen Kontroverse um das Für und Wider der Daseinsvorsorge mit Blick auf Reformen im öffentlichen Verkehr eröffnen.

2. Die historischen Wurzeln der Daseinsvorsorge

Die Idee der Daseinsvorsorge ist wesentlich älter als ihr Begriff. Sie beinhaltet den Gedanken eines am Gemeinwohl orientierten Staates, der sich bis zum Allgemeinen Preußischen Landrecht von 1794 zurückverfolgen lässt. Auf seiner Grundlage bildete sich im 19. Jh. eine Arbeitsteilung zwischen dem Preußischen Staat auf der einen und den Städten und Kommunen auf der anderen Seite heraus (vgl. ausführlich Gegner/Schöller 2005).

Aber erst zu Beginn des 20. Jh. bewirkten die wachsenden verkehrlichen Anforderungen an immer größere Teile der Bevölkerungen, die gezwungen waren immer größere Entfernungen zu ihren Arbeitsstätten zurückzulegen, eine langsame Kommunalisierung des Nahverkehrs, die mit dem Ersten Weltkrieg abbrach, um sich danach umso dynamischer weiter zu entwickeln. „Hielten sich vor dem Ersten Weltkrieg kommunale und private Straßenbahnunternehmen die Waage, so setzte nach dem Krieg eine systematische Kommunalisierung ein, die von einem starken Konzentrationsprozess begleitet war. Die verschiedenen Straßenbahnbetriebe, die es jeweils in den einzelnen Großstädten gab, wurden zu einem Unternehmen zusammengefasst. Zugleich fand ein umfangreicher Ausbau der Schienennetze statt“ (Ambrosius 1984: 75). In dieser Entwicklung drückte sich einerseits die Reaktion auf die Erfahrung des Marktversagens durch private Unternehmen im Verkehrssektor aus und zum anderen die zunehmende Verantwortungsübernahme der Kommunen für das Wohl ihrer Bürger.

Vor diesem Erfahrungshintergrund prägte der Staatsrechtler Ernst Forsthoff in den 1930er Jahren mit dem Prinzip der Daseinsvorsorge ein Konzept, das zum Ziel hatte, lebensnotwendige Bedürfnisse zu befriedigen und die Gesellschaft zu befrieden. Die Notwendigkeit der Bereitstellung bestimmter staatlicher Leistungen für die gesamte Bevölkerung begründete Forsthoff mit der neuen Situation des Menschen in modernen Gesellschaften, die zu immer größeren Teilen in urbanen Zentren leben und aufgrund der arbeitsteiligen Ausdifferenzierung nicht mehr in der Lage sind wie früher, alle zum Leben notwendigen Dinge selbst zu produzieren. Der einzelne Stadtmensch könne weder die eigene Versorgung mit Wasser organisieren noch Gas herstellen oder Elektrizität erzeugen. Diese und andere Güter müssten daher von einer übergeordneten gesellschaftlichen Instanz bereitgestellt werden. Die so definierte soziale Bedürftigkeit sei unabhängig von der ökonomischen Lage und dürfe darum mit der sozialen Fürsorge in Fällen von Armut, Krankheit oder sonstiger Not nicht gleichgesetzt werden, im Gegenteil: Fürsorge und Daseinsvorsorge müssten scharf getrennt werden.

Der Staats- und Verwaltungsrechtler Forsthoff begründet mit dem Prinzip der Daseinsvorsorge mithin die umfangreiche Aufgabe einer staatlichen Leistungsverwaltung, wie sie sich in der Nachkriegszeit mit der Herausbildung des modernen Wohlfahrtsstaats etabliert.¹ Dazu zählen ihm zufolge neben der Post,

¹ Von den Gegnern der Daseinsvorsorge wird mit Hinweis auf die Entstehungszeit des Prinzips der Daseinsvorsorge in den 1930er Jahren, das ganze Konzept immer wieder gerne als nationalsozialistisch diskreditiert. Dabei wird immer wieder übersehen, dass Forsthoff sich auf eine philosophische Traditionslinie bezieht, die weit vor den Nationalsozialismus zurückreicht und sich

Telephonie, der hygienischen Sicherung, der Vorsorge für Alter, Invalidität, Krankheit und Arbeitslosigkeit insbesondere die „Bereitstellung der Verkehrsmittel jeder Art“ (Forsthoff 1938: 7). Damit beschreibt Forsthoff das Verkehrswesen dezidiert als Bestandteil der Daseinsvorsorge. Ausdruck dieser Relation sei das *Gesetz über die Beförderung von Personen zu Land* (PbefG) vom 4. Dezember 1934. Darin werden, so Forsthoff, die Aufgaben der einzelnen Verkehrsträger durch ihre Bedeutung für den Gesamtverkehr und die Wirtschaft bestimmt. Die Subsumierung des Verkehrs unter die Daseinsvorsorge stellt sich auf diese Weise als rechtswissenschaftlicher Kommentar des PbefG dar. Der Zusammenhang von Daseinsvorsorge und Verkehr ergibt sich jedoch durch die im Prozess der Urbanisierung möglich, aber auch notwendig gewordene Mobilität, wenn diese nicht individuell zu leisten ist oder wenn sie Gemeinwohlinteressen tangiert. Dieser von Forsthoff in den 1930er Jahren formulierte Zusammenhang von Daseinsvorsorge und Verkehr, wird heute mit dem Verweis auf veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen zunehmend in Frage gestellt.

3. Zur aktuellen Kontroverse um die Daseinsvorsorge

Die aktuelle Debatte um das Für und Wider der Daseinsvorsorge steht in direktem Zusammenhang mit der ebenso kontrovers geführten Diskussion über die zukünftige Rolle des Staates (vgl. Vogel 2007). Seit den 1970er Jahren wird zunehmend bezweifelt, dass die staatliche Verwaltung des Wohlfahrtsstaats den umfangreichen Gemeinwohlaufgaben noch gerecht wird. Anlass waren die wachsenden Defizite der öffentlichen Hand, die insbesondere in den vielfach subventionierten Bereichen der Daseinsvorsorge anfielen. In den 1990er Jahren hatte sich die Überzeugung durchgesetzt, dass private Unternehmen die Aufgaben von bis dahin staatlich geführten Betrieben übernehmen sollten, da man sich von ihnen eine wirtschaftlichere Betriebsführung versprach. Daraufhin erfolgte in den 1990er Jahren eine Privatisierungswelle, von der insbesondere die Stadtwerke ergriffen wurden, mit denen die öffentliche Hand bis dahin für die Gas-, Wasser- und Stromversorgung sorgte, aber auch den öffentlichen Verkehr organisierte.

Das entscheidende Argument gegen die staatliche Leistungsverwaltung war der Hinweis, dass sie den Bedürfnissen der Menschen, für die sie einmal eingerichtet worden war, nicht mehr gerecht wird. Anhand des öffentlichen Verkehrs lässt sich dies besonders gut zeigen (vgl. Projektgruppe Mobilität 2001). Dieser sah seine Aufgabe lange Zeit darin sog. „Beförderungsfälle“ von A nach B zu transportieren. Die Ansprüche der Kunden korrespondierten zunächst mit dem Angebot, nicht zuletzt aufgrund fehlender Alternativen. Doch in dem Maße wie sich individuelle Mobilitätsbedürfnisse herausbildeten, geriet der taktgebundene Kollektivverkehr ins Hintertreffen. Der öffentliche Verkehr hat darauf bis heute keine Antwort gefunden und damit seine ursprüngliche Legitimation, „die Bereitstellung der Verkehrsmittel jeder Art“, verloren.

So hat sich im Zuge der massenhaften Automobilisierung ein zweites, bis heute relativ unabhängig vom öffentlichen Kollektivverkehr existierendes, System etabliert.

dieses Prinzip in nahezu allen anderen europäischen Ländern unter anderen Namen findet. Schließlich wurde Forsthoffs Daseinsvorsorge von den Nationalsozialisten nicht akzeptiert (vgl. Kersten 2005).

Während Forsthoff bei der Formulierung seines Konzepts der Daseinsvorsorge nur der Kollektivverkehr vor Augen stand, wurde es später nicht konsequent auf den motorisierten Individualverkehr ausgedehnt. Während also der öffentliche Verkehr eine Gemeinwohlaufgabe zu erfüllen hatte, indem er prinzipiell allen Bürgern den Zugang zu einem Mindestmaß an Mobilität garantierte, war der individuelle Automobilität ein Privatvergnügen, das von jedem allein finanziert und konsumiert wurde.

Gegen diese Kritik an der Daseinsvorsorge und davon abgeleiteten Reformen wenden sich jene Vertreter, die bis heute an dem bestehenden System partizipieren. Das gilt insbesondere für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die seit Jahrzehnten von einem staatlichen Finanzierungssystem profitieren, das mit der Aufgabe der Daseinsvorsorge legitimiert wird (vgl. VDV 2011). Veränderungen die auf eine Öffnung des Systems für weitere Akteure gerichtet sind, um Innovationspotentiale freizusetzen, werden von den etablierten Akteuren als Bedrohung wahrgenommen. Sie sind bestrebt den Markt geschlossen zu halten und die eigenen Besitzstände zu wahren.

Damit wird die Daseinsvorsorge heute von zwei Seiten politisch instrumentalisiert. Einerseits wird sie in doppelter Hinsicht kritisiert: Als Relikt eines paternalistischen Staatsverständnisses, das den Anforderungen der Menschen in modernen Gesellschaften, die sich durch einen ausgeprägten Eigensinn auszeichnen, nicht mehr gerecht wird und als überflüssiges Prinzip, da die ehemals staatlich erbrachten Leistungen ebenso gut oder sogar besser von privaten Wirtschaftsakteuren erbracht werden können. Dementsprechend wird der öffentliche Verkehr als ein fremdbestimmtes System erfahren, auf dessen Ausgestaltung die Bevölkerung bis heute keinen Einfluss hat. Darüber hinaus gibt es mit dem privaten Automobil eine für den Großteil der Bevölkerung zugängliche attraktive Alternative. Es stellt sich heute also die Frage, inwieweit wir noch einen öffentlichen Verkehr benötigen, dessen Angebot das Gemeinwohl verfehlt und dem überdies mit dem motorisierten Individualverkehr ein attraktives Angebot gegenüber steht.

Auf der anderen Seite wird die Daseinsvorsorge von denjenigen verteidigt, die damit die eigenen Privilegien schützen möchten. Die Daseinsvorsorge dient hier als Bollwerk gegen Veränderungen jeder Art und zur Verteidigung der eigenen Partikularinteressen.

Zwischen diesen politischen Fronten bewegt sich der Kunde gleichsam zwischen Baum und Borke. Sein Interesse, das in neuen innovativen Verkehrsangeboten besteht, wird weder von der einen noch von der anderen Seite vertreten. Diese politische Konstellation macht die Vertretung von Verbraucherinteressen besonders schwierig.

Es gibt aber auch eine differenzierte Sicht, die z.B. aufzeigt, dass nicht die staatliche Finanzierung und Subventionierung des Öffentlichen Verkehrs als solche das Problem darstellt, sondern ihre Art und Weise (vgl. FES 2010). Ihre Vertreter plädieren für Reformen im öffentlichen Verkehr, ohne den Anspruch der Daseinsvorsorge an einer am Gemeinwohl orientierten staatlichen Leistungsverwaltung im Sinne der Bürger aufzugeben (vgl. Krautscheid 2009).

4. Zur Zukunft der Daseinsvorsorge

Öffentlicher Verkehr ohne Daseinsvorsorge – ökonomische Integration

ÖPNV-Unternehmen befinden sich heute in einem Spannungsverhältnis von Wirtschaftsbetrieb und Daseinsvorsorge bzw. Gemeinwohlorientierung. Für die *praktische* Fragestellung, wie der kollektive Nahverkehr im Rahmen der Daseinsvorsorge zu reformieren sei, bieten sich zwei extreme Alternativen an. Entweder die ÖPNV-Branche redefiniert sich als „reiner“ Wirtschaftszweig. Dann muss ihr jedes Mittel recht sein, um zu mehr Fahrgästen zu kommen (resp. durch „marktgerechte Preise“, also im Allgemeinen eine Preissteigerung, in die Gewinnzone zu gelangen). Folglich könnten sozial- oder umweltpolitische Argumentationen nicht mehr für die Bewertung eines Geschäftsmodells herangezogen werden.

Öffentlicher Verkehr mit Daseinsvorsorge – politische Integration

Die andere extreme Alternative ist: Der ÖV wird eine noch stärker politisch bestimmte Angelegenheit. Dann kann das Ziel nicht die Steigerung der Fahrgastzahlen um jeden Preis sein, sondern die Verschiebung des Modal Splits zu seinen Gunsten. Das bedeutete allerdings auch, den Autoverkehr mit in die Überlegungen der Daseinsvorsorge einzubeziehen. Die Hoffnung der Verkehrsbetriebe, das bestehende Spannungsverhältnis so zu belassen, wie es ist, scheint angesichts des momentanen Reformdrucks aussichtslos und mit Blick auf die (Leistungs-)Defizite des ÖPNV auch nicht unterstützenswert. Vielmehr muss das erklärte Ziel in der Integration der beiden bis heute relativ unabhängig voneinander existierenden Verkehrssysteme bestehen, indem ihre spezifischen Vorteile gebündelt und die jeweiligen Nachteile ausgeschlossen werden.

Daseinsvorsorge und öffentlicher Verkehr aus Verbrauchersicht

Aus Sicht der Verbraucher müssen die Aufgabenträger gegenüber den Verkehrsunternehmen gestärkt werden. Diese sind, als kommunale Behörden und Länder, nach geltendem Recht verantwortlich, die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge zu organisieren. Sie haben dafür zu sorgen, dass die zur Teilhabe an gesellschaftlichen Veranstaltungen (Arbeit, Freizeit, Öffentlichkeit) notwendige individuelle Mobilität für alle Mitglieder der Gesellschaft möglich ist, auch für die 25 Prozent der Bevölkerung, die kein Auto besitzen. Zum anderen haben sie die Aufgabe, die durch individuelle Mobilität erzeugten Emissionen als Beschädigungen des allgemeinen Interesses zu minimieren. Die zentrale Frage lautet, wie inhaltliche Standards für Leistungen der Daseinsvorsorge definiert werden, ob als minimale Grundversorgung oder als qualitatives Produkt mit dem Ziel, das Bedürfnis des Bürgerkunden zu befriedigen.

Hausanschluss für Mobilität

Wenn man das ursprünglich von Forsthoff formulierte Konzept der Daseinsvorsorge im Verkehr zu Ende denken würde, müsste den Bürgern ein Hausanschluss für Mobilität zur Verfügung gestellt werden. Denn während andere Dienstleistungen und Waren der klassischen Daseinsvorsorge (Strom, Gas, Wasser, Telefon) bis in nahezu jeden Haushalt hineinreichen, besteht das ÖPNV-Netz aus weiten Maschen. Man muss schließlich immer von Zuhause zur nächsten Bus-, Tram-, oder U-Bahnstation gelangen.

Diese Wege können sehr weit sein. Dort angekommen, kann man mitunter sehr lange auf eine „Beförderung“ warten. Muss man umsteigen, trifft dies auf den Anschluss ebenfalls häufig zu. Dieses Problem gilt es als öffentliches zu begreifen, sonst lösen die Menschen es weiterhin wie bisher vorzugsweise auf private Art und Weise: durch den Besitz eines Pkws, mit allen für die Allgemeinheit daraus resultierenden negativen Folgen.

Das heißt, der öffentliche Verkehr muss sich dahingehend weiterentwickeln, dass er dem Anspruch nach einem Hausanschluss gerecht wird. Dies wird ihm als Nischenanbieter einer Systemlösung mit den bekannten Defiziten nicht gelingen. Vielmehr steht das traditionelle System des öffentlichen Verkehrs vor der Aufgabe eines grundsätzlichen Strukturwandels, der insbesondere darin bestehen muss, sich gegenüber dem Konkurrenzsystem motorisierter Individualverkehr zu öffnen. Im Ergebnis geht es um die *Individualisierung des öffentlichen Kollektivverkehrs sowie die Veröffentlichung des privaten Individualverkehrs*. Das Ziel besteht darin, im Sinne der Nutzer die Vorteile beider Verkehrssysteme zu bündeln und die jeweiligen Nachteile ausschließen. Indem z.B. Fahrrad- und Autobausteine in den öffentlichen Verkehr integriert werden oder sich die kollektive Nutzung von Fahrrad- und Autoleihsystemen etabliert, beginnen die konventionellen Systemgrenzen von öffentlichen Kollektiv- und privatem Individualverkehr zu verschwimmen.

Ein öffentlicher Verkehr, der den Ansprüchen einer zeitgemäßen Daseinsvorsorge gerecht werden will, kann sich mithin nicht mehr auf ein Verkehrsangebot beschränken, das den Erfordernissen von Menschen in modernen Gesellschaften nicht entspricht. Ging es früher darum, die allgemeine Zugänglichkeit von Mobilität zu gewährleisten, stellt sich heute die Aufgabe, die Konsequenzen der Verkehrsentwicklung in hochgradig mobilen Gesellschaften nachhaltig zu bewältigen. Damit stellt sich die Frage, ob dabei dem Prinzip der Daseinsvorsorge noch eine Relevanz zukommt. Um ihm gerecht zu werden, können bestimmte politisch definierte Leistungen oder Leistungspakete zur exklusiven Bereitstellung durch einzelne Unternehmen ausgeschrieben und, wenn notwendig, subventioniert werden. Somit ist „die Politik“ gefordert, festzulegen – zum Beispiel in Nahverkehrsplänen –, worin das allgemeine Interesse am ÖV besteht und auf welche Weise ihre Vorgaben umgesetzt werden sollen.

Bürgerbeteiligung

Bei der Definition des allgemeinen Interesses an der verkehrlichen Gestaltung des öffentlichen Raums sollte „die Politik“ nicht nur als Gesetzgeber und ausführende Verwaltung, sondern vielmehr „zivilgesellschaftlich“ verstanden werden. Die interessierte und betroffene Öffentlichkeit müsste z.B. in Bürger- und Stadteiforen bei der Erstellung von regional differenzierten Nahverkehrsplänen und der Definition von „ausreichender Verkehrsbedienung“ stärker beteiligt werden und zwar jenseits der häufig von lobbyistischen Interessenverbänden organisierten Alibiveranstaltung.

Risikovorsorge

Die *prinzipielle* Fragestellung, ob der Öffentliche Verkehr die Daseinsvorsorge braucht, bzw. ob wir sie brauchen, muss in Anbetracht einer zunehmend differenzierten,

verwobenen, unpersonalen „Risikogesellschaft“ (Beck), überraschen. Unter solchermaßen riskanten Bedingungen nimmt die Notwendigkeit einer überpersonalen, solidarischen Vorsorge für die Mehrheit der Bevölkerung kaum ab. Vielmehr ist festzustellen, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung nicht mehr über die Mittel verfügt, um sich jene Verkehrsdienstleistungen zu finanzieren, die für ein Mindestmaß gesellschaftlicher Teilhabe notwendig ist (vgl. Daubitz 2011).

Die Daseinsvorsorge im neuen Gewand – Nachhaltigkeit

Freilich ist der Vorsorgegedanke heute durch die – teilweise bewusste – Vermengung mit „Fürsorge“ und „Versorgung“ als paternalistisches Prinzip diskreditiert. Er wird mittlerweile durch eine andere Begrifflichkeit „moderner“ zum Ausdruck gebracht, nämlich durch die *Nachhaltigkeit*. Während sich das Konzept der Daseinsvorsorge auf die vorausschauende Aufrechterhaltung der ökonomischen und sozialen Reproduktion beschränkte, beansprucht das Prinzip der Nachhaltigkeit außerdem die ökologischen Aspekte zukünftiger Gesellschaftsentwicklung zu berücksichtigen. Es überrascht daher nicht, dass sich die beiden Debatten auf verblüffende Weise ähneln. Beim einen wie beim anderen Prinzip geht es einerseits um die gesellschaftspolitische Gewichtung kurzfristiger, betriebswirtschaftlicher Entscheidungen und andererseits um die Reflexion ihrer langfristigen sozialen und ökologischen Auswirkungen. So gesehen erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass das Konzept der Daseinsvorsorge zukünftig im Nachhaltigkeitsdiskurs aufgehen wird.

Wenn die Politik zu der Einsicht gelangt, ein allgemeiner, für alle Bürger gleichermaßen offener Zugang zu gesellschaftlichen Veranstaltungen sei erstrebenswert und die allgemeinen negativen Folgen des Verkehrs seien möglichst gering zu halten, bleibt der ÖV nach wie vor ein Bestandteil der Daseinsvorsorge bzw. einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsstrategie, wie immer man sie auch nennen mag. Wenn die Berufspolitiker sich aber nicht weiter ihrer originären Aufgabe widmen wollen, gemeinsam mit den Bürgern die Regeln des gesellschaftlichen Verkehrs zu bestimmen, müsste nach der Herauslösung des ÖV aus der Daseinsvorsorge auch ihre Existenzberechtigung hinterfragt werden. Insofern ist es kein Zufall, dass wir heute neben der Krise des ÖV die zunehmende Schwäche politischer Repräsentanz insgesamt beklagen.

Literatur

Ambrosius, Gerold (1984): Der Staat als Unternehmer, Göttingen.

Canzler, Weert/Andreas Knie (2009): Auf dem Weg zum Gewährleistungsstaat: Netzvermarktung und Infrastrukturpolitik für die schrumpfende Gesellschaft. In: Claudia Neu (Hrsg.): Daseinsvorsorge. Eine gesellschaftswissenschaftliche Annäherung, Wiesbaden, S. 97-111.

Daubitz, Stephan (2011): Mobilität und Armut – Die Soziale Frage im Verkehr. In: Oliver Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung, Wiesbaden, S. 181-193.

FES – Friedrich Ebert Stiftung (2010): Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot, Bonn.

Forsthoff, Ernst (1938): Die Verwaltung als Leistungsträger, Stuttgart/Berlin.

Gegner, Martin/Oliver Schöller (2005): Der Verkehr des Leviathan – Zur Genese des städtischen Verkehrs im Rahmen der Daseinsvorsorge. In: Oliver Schöller (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, Wiesbaden, S. 44-68.

Kersten, Jens (2005): Die Entwicklung des Konzepts der Daseinsvorsorge im Werk von Ernst Forsthoff. In: Der Staat 44, S. 543-569.

Krautscheid, Andreas (2009): Die Daseinsvorsorge im Spannungsfeld von europäischem Wettbewerb und Gemeinwohl. Eine sektorspezifische Betrachtung, Wiesbaden.

Neu, Claudia (Hrsg.) (2009): Daseinsvorsorge. Eine gesellschaftswissenschaftliche Annäherung, Wiesbaden.

Projektgruppe Mobilität (2001): Kurswechsel im öffentlichen Verkehr, Berlin.

VDV/BDO (Hrsg.) (2010): Gemeinsamer Entwurf/Vorschläge zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PEBefG), Köln und Berlin.

Vogel, Berthold (2007): Die Staatsbedürftigkeit der Gesellschaft, Hamburg.