

# Abstracts

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 183–191  
WEERT CANZLER, ANDREAS KNIE

## Mobilität zwischen gesellschaftlicher Modernisierung, sozialer Teilhabe und Klimawandel

Eine Einleitung

Das Auto hat seine herausragende sozialintegrative Rolle eingebüßt. Die verkehrspolitisch eingeräumten Privilegien und die steuerlichen Begünstigungen des privaten Autos wirken wie aus der Zeit gefallen. Es bedarf einer neuen politischen Justierung und innovativer unternehmerischer Pläne, den veränderten Bedarf an physischer Beweglichkeit abzubilden. Die Frage ist, wie ein „Modernisierungspakt“ geschmiedet werden kann, der die technologischen Optionen als Chance begreift. Die Alternative zum Auto ist das „bessere Auto“: Es fährt automatisch, es gehört keinem mehr, es ist nachhaltig und bringt die Menschen wieder zusammen. Die ganze Radikalität des automatisierten Fahrens zeigt sich im Paradigmenwechsel vom „Fahren zum Gefahren-werden“. Warum soll man ein Auto besitzen, wenn es künftig nicht mehr eigenständig navigiert, sondern von Algorithmen gesteuert wird und alle gewünschten Transportfunktionen von „Autonomen Flotten“ erfüllt werden? Vor diesem gesellschafts- und technologiepolitischen Hintergrund spannt dieser Einführungsbeitrag in das Schwerpunktheft einen Bogen von den Veränderungen in den Lebens- und Arbeitsformen über die Neuformierung der Akteure in einer neuen Energie- und Verkehrswelt bis hin zu den Anforderungen an eine proaktive Regulierung einer künftigen plattformgestützten Mobilität. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 183–191  
WEERT CANZLER, ANDREAS KNIE

## Mobility between Social Modernisation, Social Participation and Climate Change

An Introduction

The car has lost its outstanding socially integrative role and the privileges granted to the private car in transport policy and the tax benefits appear anachronistic. New political adjustments and innovative entrepreneurial plans are needed to meet the changed demand for physical mobility. The question is how to create a “modernisation pact” that understands the technological options as an opportunity. The alternative to the car is the “better car”: it is automatically driven, it no longer belongs to anyone, it is sustainable and it brings people together again. The scale of radicality of Automated Driving can be seen in the paradigm shift from “driving to being driven.” Why should people own a car, if in the future it will no longer navigate independently but will be controlled by algorithms and all desired transportation functions will be performed by “autonomous fleets”? Against this socio-political and technology-political background, a connection is drawn from the changes in the forms of life and work, to the formation of the actors in a new world of energy and transport and thus to the requirements for a proactive regulation of a platform-based mobility of the future. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 192–198  
GERLINDE VOGL, TANJA CARSTENSEN

## Mobiles Arbeiten vor und seit Corona Arbeitssoziologische Perspektiven

Mobile Arbeit ist für viele Beschäftigte alltäglich und ein strukturierendes Element ihres beruflichen und privaten Lebens. Die Mobilitätsan-

forderungen an Beschäftigte sind vielfältig. Sie umfassen die Arbeitswege, die immer länger werden, das Unterwegssein in der Arbeit, z. B. auf Dienstreisen oder bei Arbeit an wechselnden Einsatzorten, und nicht zuletzt das Arbeiten zu Hause und unterwegs. Der Beitrag resümiert die arbeitssoziologische Forschung zu mobiler Arbeit. Er gibt zunächst einen Überblick über deren Herausbildung und systematisiert ihre unterschiedlichen Ausprägungen. Im Zentrum steht die Frage, wie sich die Mobilitätsanforderungen auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten auswirken und welche Implikationen mobile Arbeit für verkehrspolitische Fragen hat. Abschließend gibt der Text einen Einblick in erste Ergebnisse zu den Veränderungen durch die Corona-Pandemie und diskutiert hiervon ausgehend mögliche zukünftige Entwicklungen. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 192–198  
GERLINDE VOGL, TANJA CARSTENSEN

### **Mobile Working before and since the Advent of the Coronavirus**

Perspectives from the Sociology of Work

For many employees, mobile work is an everyday occurrence and a structuring element of their professional and private lives. The mobility requirements for employees are manifold, including increasingly longer commuting distances, being on the road at work, e. g. on business trips or working at different locations, and last but not least working both at home and on the road. This article summarises the research into mobile work in the sociology of work and also gives an overview of the development of mobile work and systematises its various forms. It focuses on the question of how mobility requirements affect the working conditions of employees and the implications that mobile work have for transport policy issues. Finally, insights are given into initial findings on the changes

brought about by the coronavirus pandemic and possible future developments are discussed. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 199–206  
WOLFGANG SCHROEDER

### **Von der Schließung zur Öffnung: Akteurskonstellationen in der Energie- und Verkehrswende**

In der Energie- und Automobilwirtschaft funktionierten über viele Jahrzehnte sektoral korporatistische Abstimmungsprozesse. Diese Arenen der sektoralen Selbstorganisation schotteten sich lange Zeit gegenüber ökologischen Anforderungen ab und waren somit nicht in der Lage, die Energie- und Verkehrswende frühzeitig einzuleiten. Dabei ist zu sehen, dass der Prozess in der Energiewirtschaft früher und nachhaltiger verlief als in der Automobilwirtschaft. Erst mit der Übernahme grüner Positionen durch fast alle Parteien und durch veränderte internationale Rahmenbedingungen – Tschernobyl (1986), Pariser Klimaschutzabkommen (2015), Primat der Elektromobilität auf dem chinesischen Markt usw. – wurde in Deutschland eine pragmatische ökologische Wende zum Treiber für die Energie- und Verkehrswende. Der Wandel der Akteurskonstellationen, der schließlich zu den Wenden in diesen Feldern führte, wird in diesem Beitrag systematisch entfaltet. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 199–206  
WOLFGANG SCHROEDER

### **From Closure to Opening: Changing Actor Constellations in the Energy and Transport Transition**

In the energy and automotive industries, sectoral corporatist coordination processes have been functioning for many decades. For a long time, these arenas of sectoral self-organisation

sealed themselves off from ecological requirements and were thus unable to initiate the energy and traffic turnaround at an early stage. It can be seen that the process in the energy industry took place earlier and more sustainably than in the automotive industry. It was only with the adoption of green positions by almost all political parties and changing international framework conditions – Chernobyl (1986), Paris climate protection agreement (2015), primacy of electromobility on the Chinese market, etc. – that a pragmatic ecological turnaround became the driver for the energy and traffic turnaround in Germany. The change in actor constellations that eventually led to the turnarounds in these fields is systematically unfolded in this article. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 207–215  
WEERT CANZLER, ANDREAS KNIE

### **Der alte Traum vom privaten Glück – Die Autoindustrie als Teil eines vergangenen Gesellschaftsentwurfs**

Seit Jahrzehnten wird dem privaten Auto durch eine entsprechend ausgerichtete Infrastruktur sowie rechtliche und steuerliche Bevorteilungen eine privilegierte Stellung eingeräumt. Doch mittlerweile gibt es einfach zu viel vom immer Gleichen. Es ist nicht nur die Klimakrise, die eine umfassende Transformation des Verkehrs verlangt. Das private Auto kann die soziale Teilhabe und das private Glück nicht mehr oder nur noch eingeschränkt garantieren. Was einst Freude am Fahren war, wird von immer mehr Menschen als lästige Pflicht empfunden. Mobilität wird in Stadt und Land heute vielfältiger gedacht als in Form der Fixierung auf das private Fahrzeug. Die lange erfolgreiche Automobilbranche tut sich jedoch schwer mit der Transformation des alten Geschäftsmodells. Schon der Wechsel des Antriebsstrangs irritiert die

eingespielten Ingenieursroutinen massiv. Neue Verwendungs- und Verfügungsformen des Autos auf digitalen Plattformen oder gar die Entwicklung von vollautomatischen Fahrzeugen und autonomen Flotten können oder wollen die deutschen Hersteller nicht von selbst erreichen. Um die technologische Kompetenz und die beschäftigungspolitische Wirkung der Autoindustrie zu retten, müssen die Impulse zur Veränderung von außen kommen. Der historische Blick auf die bisherige Erfolgsgeschichte des Automobils zeigt, dass die politische Regulierung dazu der Schlüssel ist. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 207–215  
WEERT CANZLER, ANDREAS KNIE

### **The Dream of Private Happiness: The Car Industry as a Component of a Bygone Era**

For decades, the private car has enjoyed a privileged position in society thanks to a car-friendly infrastructure and legal and fiscal advantages. But meanwhile there is simply too much of the same. It is not only the climate crisis that demands a comprehensive transformation of transport. The private car no longer stands for social participation and private happiness. More and more people in cities and outlying areas are finding the former joy of driving to be an annoying duty. Mobility in town and country today is seen as being more diverse than the fixation on the private car. However, the automotive industry, for long a success story, is now struggling to transform its old business model. Alone the changes made to the drive train massively disconcert the established routines of engineers. The introduction of new ways of using the car as shown on digital platforms or even the transition from fully automated vehicles to autonomous fleets will not – or cannot – be managed by the German automotive industry on its own. In order to preserve the technological compe-

tence and the important employment effects of the automotive industry, the impetus for change must come from outside. A historical look at the success story of the automobile shows that political regulation is the key. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 216–225  
LISA RUHRORT

### **Vom öffentlichen Verkehr zur multioptionalen Mobilität?**

Regulierung digitaler Mobilitätsangebote im Kontext der Klimaschutzziele

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs bis 2030 um 40 % zu senken. Szenarien zeigen, dass dies auch einen Umbau hin zu einem Mobilitätssystem mit weniger Autos und weniger Verkehr (Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung) notwendig macht. Möglich werden könnte dies mit einem Mobilitätssystem, das kollektive und individuelle Verkehrsoptionen kombiniert. Der Beitrag entfaltet die These, dass der Wandel hin zu einem solchen „multioptionalen“ Mobilitätssystem nur dann gelingt, wenn die regulatorischen Rahmenbedingungen des Verkehrs grundlegend verändert werden. Im Kontext von Klimaschutz und Digitalisierung muss sich der öffentliche Verkehr hin zu einer vielfältigen öffentlichen Mobilität wandeln. Damit dies gelingt, müssen neue Regulierungsinstrumente für Mobilität und die Nutzung öffentlicher Räume insbesondere auf kommunaler Ebene geschaffen werden. Der Text erläutert mögliche Ansatzpunkte für einen veränderten Regulierungsrahmen in Hinblick auf den Autoverkehr, die Regulierung von neuen Angeboten wie Car-, Bike- und Scootersharing sowie neuen Angeboten der Personenbeförderung im Kontext der Nutzung öffentlicher (Verkehrs-) Räume. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 216–225  
LISA RUHRORT

### **From Public Transport to Multioptional Mobility?**

Elements of a Regulatory Framework for Digital Mobility Services in the Context of Sustainability Goals

By 2030 the German government has set itself the goal of reducing transport related CO<sub>2</sub>-emissions by 40 %. Scenario studies show that this necessitates a modal shift away from car traffic. As a possible strategy to achieve this, the article discusses the concept of a transition to a “multioptional” mobility system which combines individual and collective modes of transport. In this scenario, public transport will increasingly be combined with new mobility services. The article argues that the sustainability potential of this vision can only be realised if the regulatory framework of transport is fundamentally changed. Within the context of climate protection and digitalisation, municipalities will need to have new regulatory instruments to steer car traffic as well as new mobility services in the direction of sustainability. The article highlights key elements of such a regulatory framework using the examples of car traffic, new mobility services such as car, bike and scooter sharing as well as app-based passenger transport services. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 226–233  
JULIA HILDERMEIER, ANDREAS JAHN

### **Regulierungsansätze zwischen Markt und Staat bei der Netzintegration von Elektromobilität in Europa**

Regulierung zur Förderung der Netzintegration von Elektromobilität ist ein wichtiger Beitrag

zur Energie- und Verkehrswende. Entscheidend ist dabei die Frage, wie intelligentes Laden (Smart Charging) von Elektrofahrzeugen gefördert werden kann, um Kostenersparnisse für Verbraucher\*innen zu erreichen und den Umweltnutzen, beispielsweise durch die Integration erneuerbarer Energien, zu vergrößern. Im europäischen wie im deutschen politischen Kontext wird sich in den nächsten Jahren eine Reihe an Handlungsmöglichkeiten ergeben, die die Autoren in diesem Beitrag untersuchen. Festgehalten werden kann, dass die öffentliche Hand, sofern sie sich am Aufbau der Ladeinfrastruktur beteiligt, eine integrierte Planung priorisieren sollte. Diese muss die Nachfrage nach Ladedienstleistungen, die Nutzung vorhandener Kapazitäten und auch den Betrieb der Ladestationen zu angemessenen Preisen gleichermaßen berücksichtigen. Energieseitig sollten insbesondere die Netztarife neu gestaltet werden, damit Verbraucher\*innen und das Stromsystem insgesamt nicht unnötig belastet werden. Zeitvariable Tarife sind dabei die Option, die den meisten Erfolg verspricht. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 226–233  
JULIA HILDERMEIER, ANDREAS JAHN

### Best Practices for Electric Vehicle Grid Integration in Europe

Regulation promoting the integration of electric vehicles into our power grids is the key to a successful transition to cleaner energy and transport. Of utmost importance are policies that encourage intelligent or “smart” EV charging in order to lower costs for consumers and expand the environmental benefits, such as integration of renewable energy sources. In this article, the authors review a number of policy opportunities forthcoming in Germany and at the European level. They recommend that policymakers support the expansion of charging stations for electric cars and prioritise planning

approaches to establish a collaborative infrastructure. Ideally, this planning should take into account the demand for charging services, prioritise making grid capacity available and focus on delivering charging services at reasonable prices. In particular, it is important for regulators to redesign network tariffs to reduce costs for consumers and the electricity system as a whole. Time of use tariffs (TOUs) are the most promising option. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, SEITEN 234–240  
INGO KOLLOSCHKE, STEPHAN RAMMLER,  
DIRK THOMAS

### Die Auswirkungen digitaler Plattformen auf den öffentlichen Verkehr

#### Neue Strategien für die Ausgestaltung von Mobilität

Neue Mobilitätsdienstleistungen auf der Basis digitaler Plattformen drängen zunehmend auf den Mobilitätsmarkt und ordnen diesen neu. Neben den Vorteilen für Anbieter und Nutzer\*innen bergen diese Angebote aber auch Herausforderungen gerade für den öffentlichen Verkehr. Im Kontext des Ansatzes „Mobility as a Service“ (MaaS) wird Mobilität zu einer Ware und es entstehen Verteilungs- und Bedürfniskonflikte. Zwei unterschiedliche Logiken prallen aufeinander: Eine ökonomische Verwertungslogik der kommerziellen Anbieter trifft auf eine Perspektive, die am Gemeinwohl und der Aufgabe der Daseinsvorsorge orientiert ist. Für eine erfolgreiche Implementierung digitaler Mobilitätsplattformen in den öffentlichen Verkehr sind modifizierte institutionelle Regelungen zu etablieren. Der Beitrag diskutiert die Vor- und Nachteile von digitalen Mobilitätsdienstleistungen vor dem Hintergrund der ökologischen, ökonomischen und politischen

Herausforderungen der angestrebten Transformation der Mobilität. ■

WSI-MITTEILUNGEN 3/2021, PP 234–240  
INGO KOLLOSCHKE, STEPHAN RAMMLER,  
DIRK THOMAS

### The Impact of Digital Platforms on Public Transport

#### New Strategies for Shaping Mobility in the Digital World

New mobility services on the basis of digital platforms are increasingly forcing their way into the mobility market and reorganising it. In addition to the advantages for providers and users, these services also pose challenges; in particular for public transport. In the context of the Mobility as a Service (MaaS) approach, mobility becomes a commodity and conflicts of distribution and needs arise. Two different logics collide: an economic logic of commercial providers meets the perspective that is oriented towards the common good and the provision of general services. For a successful implementation of digital mobility platforms in public transport, modified institutional regulations must be established. The advantages and disadvantages of digital mobility services are discussed against the background of the ecological, economic and political challenges of the transformation of mobility. ■

ABSTRACTS ZU DEN BEITRÄGEN  
IN DEN RUBRIKEN AUS DER PRAXIS UND DEBATTE  
UNTER [WWW.WSI-MITTEILUNGEN.DE](http://WWW.WSI-MITTEILUNGEN.DE)