Editorial

Thomas J. Mager¹

Angenommen: 2. Juni 2021 / Online publiziert: 23. Juni 2021
© Deutscher Verband für Angewandte Geographie (DVAG) 2021

Liebe Leserin,
lieber Leser,

es ist an der Zeit, die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende umzusetzen und das nicht erst, seitdem die Verfassungsrichter im Mai 2021 das Klimaschutzgesetz für unzureichend erklärt haben. Ein zentraler Baustein der Verkehrswende ist es, die Fahrgastzahlen in allen öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 2010 zu verdoppeln.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind nicht nur neue, nachhaltige und zugleich vernetzte Mobilitätskonzepte gefragt, die dem Einzelnen mehr Flexibilität und Individualität im Massenverkehr ermöglichen. Mobilität wird auch in Zukunft ein Grundbedürfnis aller Menschen sein und muss verkehrsmittelneutral gedacht und angeboten werden, auch im ländlichen Raum. Die individuelle Mobilität darf in der Zukunft also auch im ländlichen Raum nicht mehr allein durch das eigene Auto gewährleistet sein. Sie muss dort – wie in den Ballungsräumen – durch „geteilte Mobilität“ mit öffentlichen Bahn-, Bus-, Auto- und Fahrradflotten möglich werden. Im Fokus aller Aktivitäten steht daher allen Bürger*innen eine Alternative zum Auto zu bieten.

Klimaschutz im Verkehr setzt aber erst einmal ein entschlossenes Handeln voraus, bei dem Bund, Länder und Kommunen im Schulterschluss eng zusammenarbeiten müssen. Dazu brauchen wir auf Bundes- und Landesebene Mobilitätsgesetze als sogenannte Bündelgesetze, welche u.a. die rechtliche Grundlage für eine neue nachhaltige Mobilitätsfinanzierung legen. Im nächsten Schritt muss die neue Bundesregierung mit allen relevanten Akteuren ein Bundesmobilitätsplan mit den Leitlinien einer nachhaltigen, klimafreundlichen, leistungsfähigen und verlässlichen Mobilität verabschiedet werden.

Die im Mobilitätsgesetz formulierten Maßnahmen werden im Bundesmobilitätsplan priorisiert, wobei nach den Erfordernissen in Städten und im ländlichen Raum zu unterscheiden ist, um die erforderlichen Wirkungen sowohl quantitativ als auch qualitativ zu erzeugen. Der Bundesmobilitätsplan schließt neben einem Investitionsplan natürlich auch ein Monitoring ein, um nachjustieren zu können. Auf Ebene der Bundesländer gibt es entsprechend komplementäre Instrumente – beispielsweise Landesmobilitätsgesetze und -pläne, die über regionale, Verkehrsträger übergreifende Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, um die Verkehrswende flächendeckend auszurollen.

All diese Gesetze, Pläne und Konzepte orientieren sich an den EU-Klimaschutzzielen im Verkehr und an der Vision Zero zur Verkehrssicherheit, mit dem Ziel nachhaltige Mobilität für Alle. Unsere STANDORT-Ausgabe zum Thema Verkehrswende greift einige der vorgenannten Themen auf und zeigt anschaulich, wie Geograph*innen aus Wissenschaft und Praxis die Verkehrswende mitgestalten, getreu dem Motto: „Mobilität beginnt in unser aller Köpfe als Verhaltensänderung!“

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Thomas J. Mager
Dipl.-Geogr./Stadt- und Verkehrsplaner

Interessenkonflikt T.J. Mager gibt an, dass kein Interessenkonflikt besteht.

Thomas J. Mager

✉ Thomas J. Mager
info@tjm-consulting.de

¹ tjm-consulting mobilitätsmanagement,
Hansaring 61, 50670 Köln, Deutschland