
Editorial

Dr. Martin Kagerbauer

Karlsruher Institut für Technologie, Campus Süd, Geb. 10.30, Kaiserstraße 12, 76131 Karlsruhe, Deutschland

„Nichts ist so beständig wie der Wandel.“¹ Im Mobilitätsbereich hat dieser Satz gerade heute einen sehr hohen Wahrheitsgehalt. Mobilitätsdienstleistungen kommen und gehen. Wichtig wird sein, welche davon sich nachhaltig durchsetzen. Nachhaltig bedeutet, dass sie den Menschen ökologisch, ökonomisch und sozial einen Mehrwert bringen. Um diesen Spagat zu schaffen, versuchen gegenwärtig diverse Mobilitätsdienstleistungen in der Praxis Fuß zu fassen. Ob eine Mobilitätsdienstleistung im Sinne der drei genannten Wirkungsrichtungen funktioniert, zeigt sich erst, wenn sie in der Praxis getestet wird und die Nutzenden diese verwenden und erfahren können.

Nicht nur aufgrund von verändertem Umweltbewusstsein und einer veränderten Einstellung zur Mobilität, gerade auch in jüngeren Generationen, scheinen Mobilitätsdienstleistungen vielversprechend zu sein. Ausgehend vom Sharing-Gedanken (wie beispielsweise Bikesharing oder Carsharing, aber auch mit Mitfahrgelegenheiten (Ridesharing oder -pooling)) in Kombination mit bereits etablierten, öffentlichen Verkehrsmitteln, ist es wichtig, in Zukunft einen Mix zu finden, bei dem alle Verkehrsmodi sinnvoll verwendet werden. Nur durch das Miteinander aller Verkehrsmittel können alle Verkehrssysteme optimal eingesetzt werden, um Spitzenlasten sinnvoll zu verteilen. Ziel ist es, die Mobilität der Menschen zu gewährleisten und gleichzeitig den Verkehr zu reduzieren. Das wird sicherlich nicht ein Verkehrsmittel allein oder nur eine Mobilitätsdienstleistung schaffen können, sondern nur die Kombination und das Miteinander der verschiedenen Verkehrsangebote kann die Lösung unserer Verkehrsprobleme sein. So ist es wichtig, die Weichen so zu stellen, dass öffentlich zugängliche Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen ineinandergreifen. Eine singuläre Betrachtung einzelner Verkehrsmittel ist nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr ist eine verkehrsmittelübergreifende Verkehrsplanung unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsdienstleistungen wichtig.

1 Heraklit von Ephesus, *535 †475 v. Chr.

Diese Ausgabe des Journals für Mobilität und Verkehr beschäftigt sich mit Wirkungen neuer Mobilitätsformen auf die Stadtentwicklung, wie diese Wirkungen erhoben werden können, welche Wirkungen beispielhaft zutage treten, aber auch wie sich Rahmenbedingungen hinsichtlich veränderter Gewohnheiten, wie beispielsweise dem Arbeiten von zu Hause oder von unterwegs, auf die Verkehrsnachfrage auswirken.

Vor dem Hintergrund neuer Mobilitätsdienstleistungen in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, der als Rückgrat der Verkehrswende sehr stark im Fokus der heutigen Optimierungen steht, werden wir in Gegenwart und Zukunft viele neue Verkehrsangebote mit veränderten Verkehrsinfrastrukturen, Fahrzeugen und Verkehrsinformationen testen können. Verkehrsplanung und Verkehrsforschung haben die Aufgabe, deren Wirkungen zu quantifizieren. Die Elektrifizierung, aber vor allem auch die Automatisierung, werden den Wandel in der Mobilitätslandschaft vorantreiben. Lassen Sie uns in diesen spannenden Zeiten gemeinsam offen für neue Mobilitätsdienstleistungen sein, um Mobilität im Sinne der Nachhaltigkeit zu gewährleisten und zu optimieren. Getreu dem Motto: „Die Bereitschaft zur Veränderung wird mit der Aussicht auf Entwicklung belohnt.“²

2 Sarah Klose, Deutsche Aphoristikerin, *1990