

---

## Editorial

Prof. Dr. Jan Ninnemann

*HSBA Hamburg School of Business Administration, Willy-Brandt-Straße 75, 20459 Hamburg*

---

Mit dem Ende März 2021 veröffentlichten Beschluss hat der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts entschieden, dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen insofern mit Grundrechten unvereinbar sind, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen.

Mit diesem Urteil steigt der Druck auf den Verkehrssektor, in signifikantem Umfang Treibhausgasemissionen einzusparen. Im Sinne einer an diesem Ziel ausgerichteten Verkehrsplanung und -politik zählt neben der Verkehrsvermeidung vor allem die Verlagerung von Verkehren zu den Grundansätzen der Verkehrswissenschaft. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Der öffentliche Personenverkehr ist aufgrund der hohen Energieeffizienz und der deutlich geringeren Treibhausgasemissionen je Personenkilometer gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ökologisch deutlich im Vorteil. Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs ist daher sowohl für urbane Verkehre als auch im Langstreckenverkehr von erheblicher Relevanz. Dabei gilt es auch MIV-dominierte Bereiche wie z. B. den Urlaubsreiseverkehr wieder verstärkt in den Mittelpunkt der Verlagerungsdiskussion zu stellen.

Auch im Güterverkehr kann eine Erhöhung der Anteile von Schiene und Wasserstraße einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Dies erscheint nur dann realistisch, wenn es mit Hilfe innovativer Lösungen gelingt, die Effizienz dieser beiden Verkehrsträger signifikant zu stärken und so den Wettbewerbsnachteil der Straße zu kompensieren. Die vorliegende Ausgabe unseres Journals für Mobilität und Verkehr greift viele der vorstehenden Argumente auf und liefert weiterführende Ideen und Ansatzpunkte für einen Modal Shift.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts liefert dabei den Fingerzeig, dass viele der bisher diskutierten Ansätze zur Verkehrsverlagerung zwar gut, aber noch nicht weitreichend genug sind, um die propagierten Klimaschutzziele tatsächlich zu erfüllen. Daher erscheint es angezeigt, Möglichkeiten, die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung bieten noch konsequenter zu nutzen, um die Wettbewerbsfähigkeit von Schiene und Wasserstraße sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr weiter zu stärken. Flankierend ist es erforderlich, dass auch die Politik durch Anpassung der Rahmenbedingungen (z. B. Neufassung der Bewertungsmethodik von Projekten) einen Beitrag zum Modal Shift leistet.