



Bundesinstitut  
für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung



## Nachhaltige Mobilität in Stadt und Region mit Interreg B

Fördermöglichkeiten der trans-  
nationalen Zusammenarbeit  
2021-2027 für den Bereich Verkehr  
und Mobilität



## IMPRESSUM

### Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31-37  
53179 Bonn

### Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung  
Referat RS 3 „Europäische Raum- und Stadtentwicklung“  
Brigitte Ahlke  
brigitte.ahlke@bbr.bund.de

### Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen  
Referat „Europäische Raumentwicklungspolitik, territorialer Zusammenhalt“

### Auftragnehmer

blue! advancing european projects GbR, München  
Dorothea Palenberg  
Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Berlin  
Heike Mages

### Lektorat

Walburga Palenberg

### Stand

April 2022

### Gestaltung

Bo Soremsky, Illustration und Grafikdesign, Berlin

### Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn  
Gedruckt auf Recyclingpapier

### Bestellungen

beatrix.thul@bbr.bund.de; Stichwort: Interreg B Themenbroschüre Mobilität

### Bildnachweis

Titelbild: Verkehrsverbund Vogtland  
Andreas Hermsdorf, pixelio.de: S. 18; Austria Tech: S. 8; BBSR Bonn 2021: S. 15;  
Bruno Germany, pixabay.com: S. 13; Deutsche Bahn AG, Oliver Lang: S. 18; D.Gislason, pixabay.com: S. 10; DLR: S. 9; Kara, fotolia.com: S. 20;  
Michael Gaida, pixabay.com: S. 12; MIL Thüringen: S. 6; Mircea, pixabay.com: S. 6; PLANCO: S. 8; RVFRM: S. 8; Stadt München: S. 9;  
Stadtverwaltung Aalborg: S. 20; Steven Weirather, pixabay.com: S. 7; Transdanube.Pearls, Radulescu: S. 19; Verkehrsverbund Vogtland: S. 19.

### Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten  
Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet.  
Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

# Nachhaltige Mobilität in Stadt und Region mit Interreg B

Fördermöglichkeiten der transnationalen Zusammenarbeit 2021-2027  
für den Bereich Verkehr und Mobilität



Das Projekt des Forschungsprogramms Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) wurde durchgeführt vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB).



# Inhaltsverzeichnis

<b>Wie können Kommunen und Regionen bei der Mobilität von Interreg B profitieren?</b>	<b>6</b>
<b>Politische Relevanz in Deutschland und Europa</b>	<b>10</b>
Transeuropäische Verkehrsnetze	10
Anbindung ländlicher Räume	11
Grüne urbane Mobilität	11
<b>Nachhaltig mobil mit Interreg B</b>	<b>13</b>
Charakteristika und Schwerpunkte der einzelnen Programmräume	14
Übersicht: Förderung von Mobilitätsvorhaben in den verschiedenen Programmräumen	16
<b>Beispielhafte Interreg B-Projekte</b>	<b>18</b>
AlpInnoCT: Umweltfreundlicher Güterverkehr über die Alpen	18
MAMBA: Mobilität in ländlichen und abgelegenen Regionen sichern	18
Peripheral Access: Mobilität im Hinterland und in Grenzregionen verbessern	19
Transdanube.Pearls: Netzwerk für nachhaltige Mobilität	19
CHIPS: Radschnellwege für umweltfreundlichen Alltagsverkehr	20
ART-Forum: Stadt- und Regionalentwicklung an der Schwelle zum autonomen Fahren	20
<b>Wie aktiv werden? Weiterführende Informationen</b>	<b>21</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>22</b>

## Wie können Kommunen und Regionen bei der Mobilität von Interreg B profitieren?



Foto: Mircea, pixabay.com

In allen Regionen Europas hat Mobilität einen großen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen. In ländlichen Räumen entscheidet die Verkehrsanbindung mit darüber, ob Angebote der Daseinsvorsorge wie Schulen, Krankenhäuser, Theater erreichbar sind, die Menschen problemlos zu ihren Arbeitsplätzen pendeln können und ob Firmen sich ansiedeln. In Großstädten tragen ein reibungsloser Nahverkehr, kurze Wege mit ausgebauten Fuß- und Radwegen sowie komfortable Umsteigemöglichkeiten dazu bei, öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen – ohne Luftverschmutzung, Lärm und Unfälle. Aber egal ob in peripheren oder in Ballungsräumen, ob den Personen- oder

den Güterverkehr betreffend – Projekte im Verkehrsbereich berühren immer verschiedene Bereiche; etwa Natur- und Lärmschutz, CO<sub>2</sub>-Minderung oder das Mobilitätsverhalten der Menschen. Gleichzeitig überschreiten sie fast immer die Verwaltungsgrenzen von Städten, Regionen und Nationalstaaten.

Angesichts dessen sind die Interreg B-Programme (siehe auch Infokasten) sehr gut geeignet, um die Herausforderungen der Regionen und Städte im Verkehrs- und Mobilitätsbereich anzugehen: Dort arbeiten die Projektpartner in länderübergreifenden Großräumen zusammen, die ähnliche geografische Voraussetzungen und damit auch

Probleme und Potenziale haben – etwa die Verkehrsbelastung schmaler Alpentäler oder die Anbindung abgelegener Regionen in dünn besiedelten Gebieten wie dem Ostseeraum. Die Programmräume ermöglichen es, verkehrliche Verflechtungen im größeren Zusammenhang zu betrachten. Außerdem zielt die transnationale Zusammenarbeit auf eine fachübergreifende Themenbearbeitung ab und befördert das Voneinander-Lernen. Dadurch trägt sie dazu bei, wirtschaftliche und gesellschaftliche Unterschiede zwischen den Regionen Europas abzubauen. Nicht zuletzt unterstützt Interreg B den Einbezug aller Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, die für Mobilitätsvorhaben mit am Tisch sitzen sollten. Zudem gelingt es in der Projektarbeit mit europäischen Partnern leichter, aus Verwaltungsroutinen auszubrechen und Neues auszuprobieren (BMI 2021: 10 ff.).

In der Förderperiode 2021–2027 stellt die Europäische Union (EU) eine integrierte räumliche Entwicklung wieder mehr in



Foto: Steven Weirather, pixabay.com

den Vordergrund. Dahinter steht die Idee, dass sich lokale und regionale Herausforderungen nur durch das Zusammenwirken aller relevanten Fachbereiche und Verwaltungsebenen lösen lassen. Mit der vorliegenden Broschüre soll gezeigt werden, welche Vorteile Städte und Kommunen haben, wenn sie Mobilitätsprojekte mit Interreg B transnational angehen: Welche politische Relevanz hat eine integrierte Mobilität in Deutschland und der EU? Welche thematischen Förderprioritäten setzen die verschiedenen Programmräume im Bereich Verkehr? Welche guten Interreg B-Projektbeispiele gibt es bereits und was ist ihr Erfolgsgeheimnis? Wo finden Sie Unterstützung, wenn Sie einen Projektantrag für Interreg B stellen wollen? Darüber wollen wir Sie in dieser Veröffentlichung kompakt informieren.

Die Broschüre ist Teil einer fünfteiligen Themenreihe, weitere Hefte liegen für die Bereiche Klimaschutz, Soziales, Innovation und für integrierte räumliche Vorhaben vor.

#### **Für starke Städte und Regionen: Transnationale Zusammenarbeit (Interreg B)**

In den Programmen der transnationalen Zusammenarbeit, besser bekannt unter der Bezeichnung Interreg B, arbeiten viele deutsche Kommunen und Regionen in grenzüberschreitenden Projekten mit europäischen Partnern aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft zusammen, um innovative Lösungen für die nachhaltige Entwicklung von Städten und Regionen zu entwickeln und umzusetzen. Auch in der Förderperiode 2021–2027 beteiligt sich Deutschland wieder an sechs transnationalen Programmen – im Alpenraum, im Donauraum, in Mitteleuropa, im Nordseeraum, in Nordwesteuropa und im Ostseeraum.

Interreg B ist Teil der europäischen territorialen Zusammenarbeit und damit der Struktur- und Investitionspolitik der Europäischen Union. Mit ihr werden über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) seit 30 Jahren grenzüberschreitende Kooperationen zwischen Regionen und Städten unterstützt, die das tägliche Leben beeinflussen – zum Beispiel im Verkehr.

[www.interreg.de](http://www.interreg.de)



Foto: RVFRM

### **Georgios Kontos, Abteilungsleiter Mobilität beim Regionalverband Frankfurt RheinMain**

(Nordwesteuropa)

„Mit dem Interreg-Projekt CHIPS haben wir das Thema Radschnellwege auf eine andere Ebene gesetzt. Es wurde eine Stelle generiert, die sich jetzt ausschließlich um die Umsetzung von Radschnellwegen kümmert. Interreg hat maßgeblich dazu beigetragen, das Thema in der Rhein-Main-Region am Leben zu erhalten. Heute sind damit zwei Personen in Vollzeit beschäftigt.“



Foto: MIL Thüringen

### **Dr. Klaus Bongartz, Referent beim Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft**

(Mitteleuropa)

„Mit dem Einbinden relevanter Personen haben wir in den Projekten SubNodes und REIF gute Erfahrungen gesammelt. Die Akteure vor Ort wissen nämlich genau, was das Problem ist. Trotz ähnlicher Herausforderungen mangelt es oft am Austausch – sowohl zwischen den betroffenen Verwaltungsebenen als auch sektoral. Um das strukturiert anzugehen, haben wir auf Projektbasis Formate geschaffen.“



Foto: AustriaTech

### **Daniela Gamper, Teamleiterin Trends and Technologies bei AustriaTech**

(Donauraum)

„Ohne den transnationalen Ansatz hätte unser Projekt Linking Danube nicht funktionieren können. Wir haben den CEN-Standard OJP (Open API for distributed Journey Planning) verwendet, um erstmalig grenzübergreifend Routingdienste zu verlinken. Damit haben wir das „Linking of Services“-Konzept ausprobiert und nachhaltig im Donauraum umgesetzt. Mobilität funktioniert nicht, wenn man nur den eigenen Raum in den Blick nimmt.“



Foto: PLANCO

### **Gunnar Platz, Geschäftsführer PLANCO Consulting GmbH**

(Ostseeraum)

„Im Projekt COMBINE hatten wir die kommunale, die regionale, die nationale und die EU-Ebene dabei. Im Verkehr ist es wichtig, alle Verantwortlichen einer Transportkette einzubeziehen. Wenn man etwas bewegen will, muss man Herausforderungen lokal anpacken. Das haben wir durch den Einbezug von Privatunternehmen getan. Man braucht aber auch einen Rahmen auf höherer Ebene.“

### **Kay Gade, Projektleiter beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt**

(Nordseeregion)

„Bei der Entwicklung politischer Empfehlungen für Kommunen zum Umgang mit autonomen Fahrzeugen ist im Projekt ART-Forum der Austausch zwischen den Projektpartnern sehr wichtig. Man kann so einerseits Denkmuster und das eigene Setting hinterfragen. Gleichzeitig lässt sich auch schnell ein Wissenstransfer zwischen Forschung und Praxis herstellen. Außerdem befördert die Zusammenarbeit das gemeinsame Entwickeln von Ideen.“



Foto: DLR

### **Dr. Stephan Schott, Planungsreferent, Stadt München**

(Alpenraum)

„Wir haben das Projekt unter anderem genutzt, weil wir einen guten Ansatz von Österreich nach Deutschland bringen wollten. ASTUS hat dann zu einem Austausch mit den österreichischen Partnern geführt und jetzt setzen wir deren Konzepte hier vor Ort um – auch, weil der Impuls von außen kam. Der Prophet gilt nichts im eigenen Land.“



Foto: Stadt München

## Politische Relevanz in Deutschland und Europa



Foto: D.Gislason, pixabay.com

Eine funktionierende Mobilität, zu der alle Zugang haben, ist für Menschen und Wirtschaft in der EU unerlässlich. Gleichzeitig ist der Verkehrssektor ein maßgeblicher Verursacher von Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm und Oberflächenversiegelung. Deutschland und die EU haben es sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 klimaneutral zu werden. Dafür ist eine Mobilitätswende notwendig, verursacht der Verkehr doch derzeit allein in Deutschland rund ein Viertel aller Treibhausgas-Emissionen. Abgesehen vom übergeordneten Ziel der Klimaneutralität gibt es in Großstädten und dem ländlichen Raum allerdings unterschiedliche Herausforderungen, was die Umsetzung der Verkehrswende betrifft. Eine verbindende, übergeordnete Rolle

spielen die transeuropäischen Verkehrsnetze, die sozusagen das Rückgrat der Mobilität in Europa bilden.

### Transeuropäische Verkehrsnetze

Zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) zählen Straßen, Schienen und Wasserwege inklusive ihrer Knotenpunkte wie Bahnhöfe, Häfen und Logistik-Umschlagplätze. Die wichtigsten neun Fernverkehrsachsen durch Europa bilden das sogenannte Kernnetz, das bis 2030 vollendet sein soll. Allein sechs dieser Korridore führen durch Deutschland. Sie sind multimodal angelegt, ermöglichen also den Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrs- und Transportmitteln. Für Wettbewerb, Wachs-

tum und Wohlstand der EU sind diese Korridore von entscheidender Bedeutung. Die EU unterstützt diese Korridore unter anderem durch das Förderinstrument „Connecting Europe Facility“ (vgl. Europäische Kommission 2022). Auch die Bundesregierung wirkt an einem integrierten europäischen Verkehrssystem mit intermodalen Lösungen mit. Der europäische Grüne Deal („Green Deal“), die von der Europäischen Kommission 2019 vorgelegte Wachstumsstrategie der EU, mit der Europa klimaneutral werden soll, schlägt unter anderem Maßnahmen für eine nachhaltige und intelligente Mobilität vor. Das Langfristziel: die Emissionen des Verkehrsbereichs bis 2050 um 90 Prozent senken. Um dies zu erreichen, wurde unter anderem 2021 als „Europäisches Jahr der Schiene“ deklariert und die „Connecting Europe Facility“ hat die ersten Förderaufrufe veröffentlicht (Rat der EU und Europäischer Rat 2021).

### **Anbindung ländlicher Räume**

In ländlichen Räumen und strukturschwachen Gebieten, die mit den Folgen des demografischen Wandels und sinkenden Einwohnerzahlen zu kämpfen haben, ist die Verkehrsanbindung wesentlich für die Attraktivität der Städte und Gemeinden. Eine gute Erreichbarkeit sichert Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten sowie Angebote der Daseinsvorsorge im Bereich der ärztlichen Versorgung, Bildung, Kultur und Freizeit. Eine große Herausforderung ist es dabei vor allem, nachhaltige Mobilitätsalternativen zum nach wie vor dominanten Autoverkehr zu schaffen.

Auch die neue Bundesregierung benennt in ihrem Koalitionsvertrag Mobilität als zentralen Baustein der Daseinsvorsorge und als Voraussetzung zur Schaffung von gleichwertigen Lebensverhältnissen. Ziel sind deshalb unter anderem der Ausbau und die

Modernisierung der Infrastruktur sowie die Weiterentwicklung von vielfältigen Mobilitätsangeboten für Stadt und Land. Dabei möchte die Bundesregierung deutlich mehr in die Schiene als in die Straße investieren. Es sollen mehr Oberzentren an den Fernverkehr angebunden und der grenzüberschreitende Verkehr gestärkt werden (vgl. SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP 2021: 48 ff.).

Mit ihrem Titel „Eine Zukunft für alle Orte“ macht die am 1. Dezember 2020 unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft verabschiedete Territoriale Agenda 2030 ganz deutlich, was die Prämisse der beteiligten Raumentwicklungsministerinnen und -minister ist: Das Anerkennen der Unterschiede zwischen den Regionen Europas und das Bekenntnis zur Zusammenarbeit im Bereich der Raumordnung, um diese auszubalancieren. Die Territoriale Agenda empfiehlt, die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrskorridore besser mit der Raumplanung zu verzahnen und alle Orte in Europa an diese Achsen und ihre Knotenpunkte anzubinden. Außerdem fordert sie Raum- und Verkehrsplaner dazu auf, innovative, nachhaltige Lösungen für regionale und lokale Mobilität auszutesten und die Anbindung ländlicher Räume an städtische Zentren zu verbessern (vgl. BMI 2020).

### **Grüne urbane Mobilität**

Klimakrise, knapper werdende Ressourcen, der digitale Wandel und der Trend des Städtewachstums haben seit der Jahrtausendwende in Europa zu vielen Innovationen im Bereich des Stadtverkehrs geführt und damit auch ein geändertes Mobilitätsverhalten ausgelöst. Umweltzonen, in denen nur Autos mit niedrigen Emissionen fahren dürfen, E-Mobilität oder Car- und Bike-Sharing-Modelle gehören heute – neben dem öffentlichen Nahver-

kehr, Fuß- und Radwegen – vielerorts zum großstädtischen „Standard-Repertoire“. Gleichzeitig nimmt die Anzahl der neuzugelassenen Autos allerdings nach wie vor stetig zu (vgl. BBSR 2021: 75 ff).

Die Bundesregierung möchte laut Koalitionsvertrag unter anderem den öffentlichen Nahverkehr attraktiver machen und die Fahrgastzahlen steigern. Zudem sollen intermodale Verknüpfungen gestärkt und barrierefreie Mobilitätsstationen gefördert werden. Außerdem möchte sie anbieterübergreifende digitale Buchungssysteme, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing unterstützen. Radfahren sowie die Verbindung mit öffentlichem Nahverkehr sollen gestärkt werden (vgl. SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP 2021: 48 ff.).

Die im November 2020 als Leitdokument der Stadtentwicklung in Europa verabschiedete Neue Leipzig-Charta spricht sich unter der Überschrift „Die grüne Stadt“ für effiziente und klimaneutrale städtische Verkehrssysteme aus sowie dafür, dass alle Menschen Zugang zu einem bezahlbaren und attraktiven öffentlichen Nahverkehr haben. Um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und mehr Menschen dazu zu animieren, zu

Fuß zu gehen oder Rad zu fahren, sei eine kompakte, polyzentrische Stadt der kurzen Wege gefragt (vgl. BMI 2020: 6).

Um Städte dabei zu unterstützen, integrierte Planungsprozesse im Bereich der städtischen Mobilität anzustoßen, hat die EU 2013 in einem breiten Beteiligungsprozess das Konzept der „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) entwickelt und seitdem stetig angepasst. Die dazugehörigen Guidelines geben Städten eine praktische Handreichung zu den einzelnen Schritten – etwa integrierter Planung, Beteiligung, Evaluierung – die bei der Erarbeitung nachhaltiger städtischer Verkehrsstrategien notwendig sind (vgl. Europäische Kommission 2021).

Städtische Mobilität war auch Thema einer Partnerschaft im Rahmen der Urbanen Agenda für die EU. Der unter Leitung der Stadt Karlsruhe erarbeitete Aktionsplan von 2019 enthält zahlreiche Maßnahmen in den vier Bereichen Verwaltung und Planung; öffentlicher Nahverkehr; aktive Arten der Fortbewegung und öffentlicher Raum sowie neue Dienstleistungen im Mobilitätssektor (vgl. Stadt Karlsruhe, 2019)



Foto: Michael Gaida, pixabay.com

## Nachhaltig mobil mit Interreg B



Foto: Bruno Germany, pixabay.com

Fragen der nachhaltigen Mobilität bewegen Menschen in Städten und Regionen in ganz Europa. Sie werden zudem von verschiedenen Politiken und Leitdokumenten in Deutschland und der EU aufgegriffen, wie das vorangegangene Kapitel gezeigt hat. In der transnationalen Zusammenarbeit haben Projekte der nachhaltigen Mobilität eine lange Tradition. In der vergangenen Förderperiode 2014–2020 haben sich 56 Projekte mit deutscher Beteiligung dem Thema Mobilität und transeuropäischen Verkehrskorridoren gewidmet.

In der aktuellen Förderperiode 2021–2027 fördern die meisten Programmräume eine grüne Mobilität in städtischen Räumen im Rahmen des Themenfelds „Ein grünes, klimaneutrales Europa“. Nur der Programmraum Mitteleuropa hat das Themenfeld „Ein besser vernetztes Europa“ als eigene Priorität gewählt.

Die Seiten 16 und 17 geben in einer detaillierten Übersicht Aufschluss darüber, welche transnationalen Programme welche Förderprioritäten zum Thema haben.

### Themen der Transnationalen Zusammenarbeit 2021-2027

In der aktuellen Förderperiode konzentrieren sich die Interreg B-Programme mit deutscher Beteiligung auf die folgenden Themenfelder:\*

- ein wettbewerbsfähigeres und intelligenteres Europa
- ein grünes, klimaneutrales Europa
- ein stärker vernetztes Europa
- ein sozialeres und inklusiveres Europa
- eine bessere Steuerung der räumlichen Zusammenarbeit (Governance)

*\* in Anlehnung an die Politischen Ziele der EU-Kohäsionspolitik und an die Interreg-spezifischen Ziele.*

### **Charakteristika und Schwerpunkte der einzelnen Programmräume**

Im **Alpenraum** zeigt sich der Klimawandel besonders deutlich, etwa durch Überschwemmungen, Erdbeben und schwindenden Wasserressourcen. Zudem bildet die Gebirgskette ein Nadelöhr für den Straßengüterverkehr zwischen Nord und Süd. Lärm und Luftverschmutzung sind die Konsequenzen. Auch in städtischen Gebieten ist die CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbelastung ein großes Problem. Sektorübergreifende Ansätze, die sich auf Kohlenstoffdioxid-Reduktion und erneuerbare Kraftstoffe konzentrieren sowie E-Mobilität sind deshalb die Schwerpunkte, die der Raum in der aktuellen Förderperiode setzt.

Zum **Donauraum** zählen alte und neue Mitgliedstaaten ebenso wie Länder, die noch nicht zur EU gehören. Dementsprechend ist die Wettbewerbsfähigkeit ungleich verteilt, Wirtschafts- und Innovationskraft bündeln sich vor allem in den westlichen Großstädten und Universitätsstandorten. Gerade im Bereich Verkehr könnte der Donauraum vom bislang eher schwach ausgeprägten Wissensaustausch zwischen den Regionen profitieren. Der Technologietransfer bei der Einführung alternativer Kraftstoffe, bei neuen Generationen von E-Auto-Batterien, beim autonomen Fahren oder bei smartem Stadtverkehr stehen deshalb im Zentrum des Donauraum-Programms.

**Mittleuropa** ist der einzige Programmräum, der das Themenfeld „Ein besser vernetztes Europa“ für sein Förderprogramm gewählt hat und hierauf einen Schwerpunkt setzt. Kein Wunder, queren den Programmraum doch sieben der neun transnationalen Verkehrskorridore. Im Herzen Europas gelegen, bildet Mittleuropa eine Brücke zwischen Skandinavien und Süd-

europa. Gleichzeitig verbindet es die Länder östlich und westlich des ehemaligen Eisernen Vorhangs, deren wirtschaftliche und soziale Unterschiede trotz Angleichung nach wie vor sichtbar sind. Mitteleuropa ist sowohl durch Industrie-Standorte als auch ländliche Räume geprägt. Priorität im Verkehrsbereich ist deshalb die Anbindung abgelegener Räume an den Schienenverkehr und das Gewährleisten günstiger Umsteigeverbindungen ebenso wie ein reibungsloser grenzüberschreitender Verkehr, vor allem zwischen Ost und West. Andere Schwerpunkte sind smarte, intermodale Mobilität in städtischen Räumen, Güterverkehr sowie die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrsbereich.

Der **Nordseeraum** ist ein funktionaler Raum, alle seine Regionen liegen nah oder direkt am Meer. Er ist abgesehen von einigen bedeutenden Metropolen geprägt von kleinen und mittelgroßen Städten mit oft weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Zudem zählt er zu den wohlhabendsten Gebieten Europas. Durch den Nordseeraum rollt ein überdurchschnittlich großer Teil des Frachtverkehrs auf der Straße, eine stärkere Verlagerung auf das Wasser und die Schiene ist deshalb eines der Ziele im Verkehrsbereich. Gleichzeitig sind seine Regionen sehr aktiv, wenn es um die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeugtechnologien geht. Dies soll weiter ausgebaut werden. Weitere Prioritäten sind grüne Ansätze der Schifffahrtslogistik sowie das Voranbringen einer umweltfreundlichen Mobilität im funktionalen städtischen Raum.

**Nordwesteuropa** ist technisch und wirtschaftlich hoch entwickelt und von allen Programmräumen am urbansten geprägt, mit einer hohen Dichte an Bevölkerung, Infrastrukturen und Verkehrsaufkom-

men. Eine große Herausforderung ist deshalb – nicht nur in den Metropolen – der dadurch bedingte große Energieverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Dementsprechend ist ein Schwerpunkt des Programms die stärkere Nutzung erneuerbarer Energien und die Erhöhung der Energieeffizienz, auch im Bereich Verkehr. Zukunftssichere multimodale Mobilitätsansätze können im Hinblick auf die Klimaanpassung und die Katastrophenvorsorge in den NWE-Regionen erarbeitet werden. Daneben wird das Themenfeld Mobilität über die Umsetzung von regionalen Strategien sowie Intelligenten Spezialisierungsstrategien bearbeitet werden können, zum Beispiel über die Bereitstellung von Smart Services in der Mobilität.

Der Ostseeraum ist geprägt durch eine lange Tradition der Zusammenarbeit, unterstützt durch die EU-Strategie für die Ostseeregion und beeinflusst durch die Nicht-EU-Partnerländer Norwegen und Russland. Auch wenn sich einige Metropolen im Fördergebiet befinden, ist der Raum insgesamt eher ländlich geprägt und dünn besiedelt. Mit Hilfe der Digitalisierung möchte der Programmraum grüner und resilienter werden, sowie öffentliche Behörden bei ihren Aufgaben unterstützen. Schwerpunkte im Verkehrsbereich liegen auf einer blauen Wirtschaft, also Verbesserungen im Bereich Digitalisierung und Management bei Schifffahrt und Navigation, sowie auf einer smarten Mobilität in funktionalen städtischen Räumen, auf inklusiver E-Mobilität und einer verbesserten Verkehrsplanung.

### Transnationale Zusammenarbeit



Transnationale Programmräume mit deutscher Beteiligung 2021 – 2027 (Interreg B)

- Alpenraum
- Donauraum
- Ostseeraum
- Mitteleuropa
- Nordseeraum
- Nordwesteuropa

*Die Zusammenarbeit mit Russland und Belarus ist bis auf weiteres ausgesetzt.*

Datenbasis: Europäische Kommission  
 Geometrische Grundlage: GfK GEOMarketing, Regionen NUTS 3  
 Bearbeitung: L. Kiel  
 Informationsstand: April 2021

# Übersicht: Förderung von Mobilitätsvorhaben in den verschiedenen Programmräumen

## Alpenraum

---

### CO<sub>2</sub>-neutral & ressourcensensibel

- Innovative Maßnahmen für „post-Kohlenstoff“-Lebensstile und sektorübergreifende Ansätze (Planung, Bauen, Wohnen, Tourismus, Mobilität, Transport, Energie), die sich auf neue Energiequellen konzentrieren (Erdgas, Wasserstoff, elektrische Mobilität)

## Mitteleuropa

---

### Umweltfreundliche Gestaltung der städtischen Mobilität

- Städtische Mobilitätsplanung
- Effiziente, umweltfreundliche ÖPNV-Angebote
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement inkl. Pendlerlösungen
- Multimodale Verbindungen zwischen Stadt und Land
- Städtische Güter- und Logistiklösungen inkl. der „Letzten Meile“
- Verringerung von CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen
- Barrierefreier ÖPNV

### Bessere Verkehrsanbindung ländlicher und peripherer Regionen

- Bedarfsgerechter, flexibler regionaler Personenverkehr
- Erreichbarkeit ländlicher & abgelegener Gebiete & deren Anbindung an TEN-V
- Beseitigung grenzüberschreitender Verkehrshindernisse
- Strategische regionale Verkehrs- und Raumplanung
- Multimodale Güterverkehrs- und Logistikketten in ländlichen und abgelegenen Gebieten und deren Anbindung

## Nordseeraum

---

### Ein grüner Umschwung im Nordseeraum

- Ökologisierung der Häfen und ihrer Logistik
- Emissionen in Logistik-Ketten reduzieren
- Stärkere Nutzung von erneuerbaren Energien und Treibstoffen für die Bereiche Verkehr und Energieversorgung (z. B. Wasserstoff)

### Nachhaltige multimodale städtische Mobilität

- Nachhaltige Logistik voranbringen
- Unterstützung bei der Entwicklung von „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMPs)
- Städtische Mobilität durch innovative IT-Lösungen unterstützen
- Umweltfreundliche Fortbewegung voranbringen (Radfahren, E-Bikes, Laufen)
- Entwicklung von Umsteigeknoten (Hubs) in städtischen und ländlichen Gebieten unterstützen
- Start-ups und KMU unterstützen, die sich mit innovativer nachhaltiger Mobilität beschäftigen
- E-Mobilität fördern

## Donauraum

---

### **Förderung von Innovation und Technologietransfer**

- Politiken und Prozesse der Kreislaufwirtschaft befördern, z. B. im Bereich Elektronik, Batterieherstellung und Automobilindustrie
- Entwicklung intelligenter, nachhaltiger und umweltfreundlicher Verkehrstechnologien und -netze sowie von Lösungen für die Elektromobilität

### **Erneuerbare Energie voranbringen**

- Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrsbereich, u. a. durch alternative Treibstoffe, E-Mobilität, & den Um- schwingung auf umweltfreundliche Mobilitätsarten insbesondere im ÖPNV und im Güterverkehr

## Nordwesteuropa

---

### **Steigerung der Energieeffizienz in verschiedenen Sektoren**

- Transport und Mobilität
- Binnenschifffahrt

### **Förderung erneuerbarer Energien**

- Stärkere Nutzung erneuerbarer Energien in den Bereichen Transport und Mobilität

### **Innovative Lösungen voranbringen**

- Umsetzung regionaler Strategien, z.B. Smart-Service-Lösungen im Bereich Mobilität

### **Lokalen Tourismus stärken**

- Nachhaltige Mobilität unterstützen
- Zugang zu nachhaltiger Mobilität verbessern

## Ostseeraum

---

### **Blaue Wirtschaft**

- Besseres Management des See- und Binnenverkehrs und Lösungen für Fern-Navigationsunterstützung und auto- matisierte Vorgänge auf Schiffen und in Häfen

### **Smarte grüne Mobilität**

- Mobilitätssysteme grenzübergreifend harmonisieren
- Grüne, multimodale Verkehrslösungen umsetzen
- Digitale Lösungen anwenden
- Lösungen im Bereich E-Mobilität anwenden
- Güterverkehr stärken
- Klimaneutrale, grüne, smarte Mobilitätslösungen voranbringen
- Verkehrsplanung neu denken
- Nachwachsende Treibstoffe stärken
- Ladeinfrastruktur unterstützen

*Diese Übersicht gibt Aufschluss über die Bereiche, die die einzelnen Programmräume mit deutscher Beteiligung speziell zum Thema Mobilität und Verkehr fördern. Sie stellt aber nicht alle Förderaspekte dar. Eine detaillierte Darstellung dazu findet sich auf den Webseiten der einzelnen Programmräume (Links unter „Weiterführende Informationen“ auf Seite 21).*

## Beispielhafte Interreg B-Projekte

### AlpInnoCT: Umweltfreundlicher Güterverkehr über die Alpen

Das hohe Güterverkehrsaufkommen durch das Nadelöhr Alpen hat negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Eine Möglichkeit, Luftverschmutzung, und Lärm entgegenzuwirken, ist der kombinierte Güterverkehr. Dabei werden mehrere Verkehrsträger verknüpft, der Großteil der Strecke wird auf der Schiene zurückgelegt. Im Projekt AlpInnoCT haben die Partner-Institutionen das Fachwissen und die Erfahrungen aus der Produktionsindustrie auf den kombinierten Verkehr übertragen. Damit haben sie Prozesse, Strategien und verkehrspolitische Ansätze des Güterverkehrs auf den Prüfstand gestellt und verbessert. Zudem haben sich die Partner für eine bessere Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Partnern im kombinierten Verkehr eingesetzt und einen europa- und alpenweiten Dialog initiiert. Dadurch haben alle profitiert: die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Umwelt von weniger Verkehrsbelastung, Logistikanbieter von verbesserten Prozessen, Institutionen von innovativen Lösungsansätzen, Politikerinnen und Politiker von besseren Entscheidungsgrundlagen.

**Kooperationsraum:** Alpenraum (Interreg VB)

**Lead Partner:** Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

**Förderzeitraum:** 2016 bis 2019

**Webseite:** <https://www.alpine-space.org/projects/alpinnoct/en/home>



Foto: Deutsche Bahn AG, Oliver Lang

### MAMBA: Mobilität in ländlichen und abgelegenen Regionen sichern

Demografischer Wandel, Abwanderung und knappe öffentliche Mittel führen im Ostseeraum in ländlichen Räumen oft dazu, dass die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr in ausreichendem Maß gegeben ist. Auch Nahversorgung und Leistungen der Daseinsvorsorge in den Bereichen Gesundheit, Pflege, oder Bildung sind in diesen Regionen gefährdet. Im Projekt MAMBA haben die Partner diesem Trend durch die Koordination vorhandener und neuer Mobilitätsstrukturen entgegengewirkt. In verschiedenen Modellregionen initiierten die Partner Apps zur Selbstorganisation von Mitfahrgelegenheiten und verknüpften diese mit den bestehenden Optionen des öffentlichen Nahverkehrs. Über Mobilitätszentren wurden die öffentlichen und privaten Verkehrsdienste dann gebündelt und über die Angebote informiert. An den Prozessen waren Bewohnerinnen und Bewohner sowie lokalen Akteure aus Wirtschaft, Verkehrsunternehmen und Kommunen beteiligt. Die entstandenen Organisations-, Finanzierungs- und Managementkonzepte wurden aufbereitet und für andere Regionen im Ostseeraum zur Verfügung gestellt.

**Kooperationsraum:** Ostseeraum (Interreg VB)

**Lead Partner:** Diakonisches Werk Schleswig-Holstein

**Förderzeitraum:** 2017 bis 2020

**Webseite:** <https://projects.interreg-baltic.eu/projects/mamba-118.html>



Foto: Andreas Hermsdorf, pixelio.de

## Peripheral Access: Mobilität im Hinterland und in Grenzregionen verbessern

In abgelegenen Räumen in Mitteleuropa ist das Auto nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel – auch, weil der öffentliche Nahverkehr meist keine ausreichend gute Alternative bietet. Denn oft verlieren die Menschen beim Umsteigen durch eine schlechte Taktung viel Zeit oder es gibt von vielen Bahnhöfen oder Bushaltestellen aus gar keine weiterführenden Anschlüsse. Um dies zu verbessern, setzte das Projekt Peripheral Access auf neue Mobilitätsstrategien in ländlichen Gebieten, im Hinterland von Ballungsräumen und in Grenzregionen. Ziel war eine bessere Intermodalität, sprich: Die Partner wollten den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, zum Beispiel den Wechsel zwischen Carsharing, Bus, Regionalbahn oder Fahrrad, effizienter gestalten. Die verschiedenen Modellregionen testeten in Pilotprojekten sogenannte multimodale Verkehrsknoten auf ihre Alltagstauglichkeit. Auch die Reiseplanung wurde durch gebündelte Informationsangebote und Apps erleichtert. Auch mit transnationalen Kooperationen und Verkehrsverbänden sollen die Nutzerzahlen im öffentlichen Nahverkehr gesteigert werden.

**Kooperationsraum:** Mitteleuropa (Interreg VB)

**Lead Partner:** Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung

**Förderzeitraum:** 2017 bis 2020

**Webseite:** <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Peripheral-Access.html>



Foto: Verkehrsverbund Vogtland

## Transdanube.Pearls: Netzwerk für nachhaltige Mobilität

Tourismus ist gut für die Wirtschaft – reisen die Gäste aber alle mit dem Auto an, hat das negative Konsequenzen für Klima und Bewohnerinnen und Bewohner der Urlaubsregion. Das Projekt Transdanube.Pearls wollte dem mit einem Konzept für nachhaltige Mobilität in der Donauregion entgegenwirken. Dafür haben die Partner ein Netzwerk aus Reisezielen entlang des Flusses etabliert, den sogenannten „Perlen der Donau“. All diese Orte setzten sich gemeinsam für eine nachhaltige Mobilität im Tourismus ein. Zur besseren Verbindung der einzelnen Destinationen wurden Fahrradverleihe und Bus-Shuttles eingesetzt und mit flexiblen Beförderungssystemen verknüpft. In zehn neu eingerichteten Mobilitätszentralen entlang der Donau sowie auf einer gemeinsamen Webseite informieren die Partner über die umweltfreundlichen Fortbewegungsarten vor Ort. Das Netzwerk der Danube.Pearls wurde über die Laufzeit hinaus beibehalten und trägt nach wie vor zu einer gemeinsamen, grenzüberschreitenden Vermarktung der nachhaltigen Mobilitätsangeboten bei.

**Kooperationsraum:** Donaauraum (Interreg VB)

**Lead Partner:** Donaubüro Ulm/Neu-Ulm

**Förderzeitraum:** 2017 bis 2019

**Webseite:** <https://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transdanube-pearls>



Foto: Transdanube.Pearls, Radulescu

### **CHIPS: Radschnellwege für umweltfreundlichen Alltagsverkehr**

In den Ballungsräumen Nordwesteuropas leiden viele Städte unter dem hohen Verkehrsaufkommen. Gerade bei Pendlern steht das Auto nach wie vor hoch im Kurs. Dabei ist Radfahren bei Entfernungen bis zu 15 Kilometern eine gute Alternative zum Auto, gerade auch angesichts der mittlerweile sehr beliebten E-Bikes. Allerdings ist dafür auch eine fahrradfreundliche Infrastruktur notwendig. Ziel des Projektes CHIPS war es deshalb, Radschnellwege im europäischen Maßstab als neue Kategorie der Raumplanung zu etablieren. Am Beispiel der belgischen Provinz Flämisch-Brabant entwickelten die Partner gemeinsame europäische Standards für Radschnellwege und überlegten, wie diese im intermodalen Verbund besser mit anderen Verkehrsmitteln, etwa der Bahn, vernetzt werden können. Dazu können zum Beispiel Mobilitätsstationen an Bahnhöfen beitragen, wo Reparatur und Service für Radlerinnen und Radler angeboten werden. Zudem haben die Partner eine „Fahrradschnellweg-Akademie“ ins Leben gerufen, um Expertenwissen weiterzugeben.

**Kooperationsraum:** Nordwesteuropa (Interreg VB)  
**Lead Partner:** Regionalverband Frankfurt RheinMain  
**Förderzeitraum:** 2016 bis 2019  
**Webseite:** <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>



Foto: Kara, fotolia.com

### **ART-Forum: Stadt- und Regionalentwicklung an der Schwelle zum autonomen Fahren**

Die Technologien für automatisiertes Fahren entwickeln sich schnell – in dieser Geschwindigkeit können Verwaltungen und Politik im Nordseeraum jedoch bislang nicht mitziehen. Denn es ist noch unzureichend erforscht, was das autonome Fahren für Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und regionale Entwicklungspläne wirklich bedeutet. Im Projekt ART-Forum arbeiten die Partner deshalb politische Empfehlungen zum Umgang mit autonomen Fahrzeugen für die kommunalen und regionalen Behörden aus. Ziel ist es, klare Richtlinien und Verhaltensweisen für den automatisierten Straßenverkehr im Nordseeraum zu etablieren. Mit Szenario-Workshops und Pilotprojekten werden verschiedene Aspekte der neuen Technologie erprobt und zudem analysiert, wie man mehr Akzeptanz bei den Menschen dafür schaffen kann. So setzen die Partner auf einigen Strecken selbstfahrende Busse ein. Der automatisierte Straßenverkehr wird zunehmen. Ein transnationaler Ansatz und gemeinsame politische Rahmenbedingungen sind notwendig, um die Verkehrssysteme in der Nordseeregion abgestimmt darauf vorzubereiten.

**Kooperationsraum:** Nordseeregion (Interreg VB)  
**Lead Partner:** Freie Hansestadt Bremen  
**Förderzeitraum:** 2019 bis 2022  
**Webseite:** <https://northsearegion.eu/art-forum/>



Foto: Stadtverwaltung Aalborg

## Wie aktiv werden? Weiterführende Informationen

### **Alpenraum:**

Web: <https://www.alpine-space.eu/>

Contact Point Deutschland: Lisa Horn, [lisa.horn@stuv.bayern.de](mailto:lisa.horn@stuv.bayern.de)

Joint Secretariat Alpine Space Programme, [js@alpine-space.eu](mailto:js@alpine-space.eu)

### **Donauraum:**

Web: <https://www.interreg-danube.eu/>

Contact Point Deutschland: Amir Kalajdzini, [amir.kalajdzini@wm.bwl.de](mailto:amir.kalajdzini@wm.bwl.de)

Joint Secretariat: [danube@interreg-danube.eu](mailto:danube@interreg-danube.eu)

### **Mittleuropa:**

Web: <https://www.interreg-central.eu/>

Contact Point Deutschland: Dr. Bernd Diehl, [b.diehl@ioer.de](mailto:b.diehl@ioer.de)

Joint Secretariat: [info@interreg-central.eu](mailto:info@interreg-central.eu)

### **Nordseeraum:**

Web: <https://northsearegion.eu/>

Contact Point Deutschland: Annika Rix, [national-contactpoint@sk.hamburg.de](mailto:national-contactpoint@sk.hamburg.de)

Joint Secretariat: [info@northsearegion.eu](mailto:info@northsearegion.eu)

### **Nordwesteuropa:**

Web: <https://www.nweurope.eu/>

Contact Point Deutschland: Kerstin Buttlar und Elisabeth Wauschkuhn,  
[info@nwe-kontaktstelle.de](mailto:info@nwe-kontaktstelle.de)

NWE Secretariat: [nwe@nweurope.eu](mailto:nwe@nweurope.eu)

### **Ostseeraum:**

Web: <https://interreg-baltic.eu/>

Joint Technical Secretariat Rostock: [info@interreg-baltic.eu](mailto:info@interreg-baltic.eu)

Alle Kontakte auf Länder- und Bundesebene finden Sie auch gebündelt und stets aktuell unter: [www.interreg.de](http://www.interreg.de)

# Literaturverzeichnis

- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), 2020:** Die Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Zugriff: <https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020.html;jsessionid=72C4FDAB0285D7C80ACC5DD6854F5162.live21303> [abgerufen am 10.02.2022]
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), 2020:** Territorial Agenda. A future for all places. Zugriff: <https://territorialagenda.eu> [abgerufen am 10.02.2022]
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), 2021:** Transnationale Zusammenarbeit: Nah dran an Kommune und Region. MORO-Informationen, Nr. 21/1 2021. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/moro-info/21/moro-info-21-1.html> [abgerufen am 10.02.2022]
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), 2021:** Überblick zu europäischen Stadtentwicklungstrends und -strategien. Hintergrundstudie für die Neue Leipzig-Charta. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/europaeische-stadtentwicklungstrends-strategien.html> [abgerufen am 10.02.2022]
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2021:** Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). Zugriff: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html> [abgerufen am 10.02.2022]
- Europäische Kommission, 2021:** Eltis. The Urban Mobility Observatory. Zugriff: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept> [abgerufen am 10.02.2022]
- Europäische Kommission, 2022:** Connecting Europe Facility. Zugriff: [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility_en) [abgerufen am 10.02.2022]
- Interreg Alpine Space Programme Joint Secretariat, 2022:** Interreg Alpine Space. Zugriff: <https://www.alpine-space.eu/> [abgerufen am 10.02.2022]
- Interreg CENTRAL EUROPE Programme, 2022:** Interreg CENTRAL EUROPE. Zugriff: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/home.html> [abgerufen am 10.02.2022]
- Managing Authority | Joint Secretariat, 2022:** Interreg Danube Transnational Programme. Zugriff: <https://www.interreg-danube.eu/> [abgerufen am 10.02.2022]
- Managing Authority/Joint Secretariat Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH), 2022:** Interreg Baltic Sea Region Programme. Zugriff: <https://interreg-baltic.eu/> [abgerufen am 10.02.2022]
- North Sea Region Programme Secretariat, 2022:** Interreg North Sea Region Programme. Zugriff: <https://northsearegion.eu/> [abgerufen am 10.02.2022]
- NWE Secretariat „Les Arcuriales“, 2022:** Interreg North-West Europe Programme. Zugriff: <https://www.nweurope.eu/> [abgerufen am 10.02.2022]
- Rat der EU und Europäischer Rat, 2022:** Ein europäischer grüner Deal. Zugriff: <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/green-deal/> [abgerufen am 10.02.2022]
- SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, 2021:** Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025. Zugriff: [https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf) [abgerufen am 10.02.2022]
- Stadt Karlsruhe, 2019:** Partnership Urban Mobility. Action Plan in Brief. Zugriff: [https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/2019\\_pum\\_action-plan-brief.pdf](https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/2019_pum_action-plan-brief.pdf) [abgerufen am 10.02.2022]



