

POLIS | ANNUAL
CONFERENCE
2024
CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION

27-28 NOVEMBER 2024

KARLSRUHE (DE)

 Baden-Württemberg
Ministry of Transport

 Karlsruhe

PRESSEMAPPE

Annual POLIS Conference
27. & 28. November 2024
Messe Karlsruhe

POLIS
CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION



Baden-Württemberg
Ministry of Transport



messe
— **karlsruhe**



Inhalt

1. Ihre Presse-Ansprechpersonen
2. Pressemitteilungen
 - a. PM „Nachhaltige Mobilität im Fokus: Europäische Jahreskonferenz blickt in die Zukunft der Mobilität“
 - b. PM „Region Karlsruhe verstärkt das europäische POLIS Netzwerk“
3. Interviews
 - a. mit dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann (in englischer Sprache)
 - b. mit dem Geschäftsführer des KVV, Prof. Dr. Alexander Pischon (in englischer Sprache)
4. Fachartikel zu nachhaltiger Mobilität in Stadt und Region Karlsruhe
5. Informationen zu den Veranstaltenden und Partnern
(POLIS Network – Verkehrsministerium Baden-Württemberg – Stadt Karlsruhe – Messe Karlsruhe – Regionalverband Mittlerer Oberrhein – Karlsruher Verkehrsverbund)



1. Ihre Presse-Ansprechpersonen

POLIS Network

Alessia Giogitto, Communications & Membership Lead
E-Mail: AGiorgiutti@polisnetwork.eu

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Benjamin Hechler, Leitung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: +49 711 89686-8400
Mobil: +49 173 7048780
E-Mail: presse@vm.bwl.de

Stadt Karlsruhe

Georg Hertweck, Presse- und Informationsamt
Telefon: +49 721 133 1316
Mobil: +49 151 1594 8486
E-Mail: georg.hertweck@pia.karlsruhe.de

Messe Karlsruhe

Katrin Wagner, PR Manager
Telefon: +49 721 3720 2308
Mobil: +49 175 9466 859
E-Mail: katrin.wagner@messe-karlsruhe.de

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Dr. Volkmar Baumgärtner, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: +49 721 35502 29
E-Mail: volkmar.baumgaertner@region-karlsruhe.de

Karlsruher Verkehrsverbund

Schirin Redzepovic, Pressesprecherin KVV/VBK
Telefon: +49 721 6107 7060
Mobil: +49 173 8560530
E-Mail: schirin.redzepovic@kvv.karlsruhe.de



2. Pressemitteilungen

Nachhaltige Mobilität im Fokus: Europäische Jahreskonferenz blickt in die Zukunft der Mobilität

POLIS, Land Baden-Württemberg, Stadt und die Messe Karlsruhe laden vom 27. bis 28. November Expertinnen und Experten für nachhaltige Mobilität in die Messe Karlsruhe ein.

Karlsruhe, 30. September 2024 – In diesem Herbst wird Karlsruhe einmal mehr zu einem Mekka der Expertinnen und Experten für Verkehr: Die Fächerstadt ist zusammen mit dem Land Gastgeberin für die Jahreskonferenz des POLIS-Städtenetzwerks, die als eine der führenden Veranstaltungen in Europa für nachhaltige Mobilität gilt. Vom 27. bis zum 28. November treffen sich in den Hallen der Messe Karlsruhe Mobilitäts- und Städteplanende, Fachleute aus Kommunen, Regionen, Hochschulen, Unternehmen und Politik. In dem seit 1989 bestehenden POLIS-Netzwerk sind neben Metropolen wie Paris und London auch Regionen und kleinere Städte vertreten. Es ist das führende Netzwerk für nachhaltige Mobilität, bei dem Städte und Regionen ihre Verkehrserfolge präsentieren und mit Fachleuten diskutieren. Gastgeber der Jahreskonferenz ist das Verkehrsministerium Baden-Württemberg.

„Als langjähriges Mitglied bei POLIS freuen wir uns sehr, dass das Land Baden-Württemberg Gastgeber der POLIS-Jahreskonferenz 2024 ist“, sagt Winfried Hermann Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg. „Wir wollen einem internationalen Publikum unsere ambitionierten Klimaziele und Maßnahmen für die Umsetzung der Verkehrswende präsentieren und vor Ort erfahrbar machen. Karlsruhe ist ein ausgezeichnete Austragungsort, denn die Umsetzung einer klimagerechten Mobilität ist weit fortgeschritten. Wir freuen uns über die Kooperation mit der Stadt Karlsruhe für die Organisation der führenden Veranstaltung Europas zur nachhaltigen Mobilität!“

Neu im Reigen der POLIS-Mitglieder ist Karlsruhe. Gemeinsam mit dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein und dem Karlsruher Verkehrsverbund ist die Fächerstadt als „Karlsruhe Region“ zu Beginn des Jahres dem Netzwerk beigetreten. Gemeinsam mit der Messe Karlsruhe fungiert die Stadt in diesem Jahr als Ausrichter der Großveranstaltung, zu der über 1.000 Teilnehmende erwartet werden. Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup verweist dabei auf eine große Entwicklungslinie innovativer Mobilitätslösungen vom Zweirad-Erfinder Karl Drais bis hin zum modernen Nahverkehr. „Die europäische Zusammenarbeit ist für Karlsruhe von großer Bedeutung“, so Mentrup, „Das ‚Karlsruher Modell‘, mit dem die Stadt-Umland-Beziehung im öffentlichen Nahverkehr entscheidend verbessert wurde, ist auch nach über 30 Jahren noch immer für viele Regionen in der Welt beispielgebend. In der Zwischenzeit wurden zahlreiche weitere Innovationen im Bereich der Mobilität in Karlsruhe vorangebracht, beispielsweise das ‚Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg‘. Ich heiße alle Gäste in Karlsruhe herzlich willkommen.“

Für Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Leiterin des mitorganisierenden Stadtplanungsamts, bietet die Jahreskonferenz einen willkommenen Anlass sowohl eigene Erfahrungen zu teilen, als auch von anderen Beispielen zu lernen. „Wir haben mehrfach Erfahrung in europäischer Zusammenarbeit gesammelt, insbesondere in der Themenpartnerschaft Urbane Mobilität im Rahmen der Urbanen Agenda mit 23 Projektpartnern in einem Multilevel Governance-Ansatz. Deshalb freuen wir uns sehr, unsere Expertise in das POLIS-Netzwerk einzubringen und auf den Austausch mit den europäischen Partnern. In den von uns organisierten Exkursionen haben wir



Gelegenheit, dem Fachpublikum gute Beispiele für nachhaltige Mobilität in unserer Stadt zu präsentieren.“

Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe, ergänzt: „In den vergangenen zwei Jahrzehnten konnten wir mit der IT-TRANS, Fachmesse und Kongress für Digitalisierung im öffentlichen Verkehr, unser Kompetenzfeld Mobilität kontinuierlich stärken. Wir freuen uns, unser Netzwerk und unsere Erfahrung nun auch als Mitausrichterin der POLIS, einer renommierten und zukunftsweisenden Veranstaltung für nachhaltigen urbanen Verkehr, einzubringen.“

In den Hallen der Messe Karlsruhe wird die gesamte Bandbreite zukunftsorientierter Mobilität mit verschiedenen Fachforen und Vorträgen abgedeckt. Dabei stehen Grundsatzthemen ebenso auf der Agenda wie praktische Umsetzungen, wie die Erstellung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne, die lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten, Sicherheits- und IT-Lösungen, Luftreinhaltung, Elektromobilität oder Parkraummanagement. So berichten Referent*innen aus verschiedenen europäischen Ländern etwa über ihre Erfahrungen mit Fahrradverleihsystemen, der Einführung von Tempolimits und dem Aufbau von Lieferservices.

Im Anschluss an die POLIS-Jahreskonferenz wird es zudem Exkursionen geben, um nachhaltige Mobilität in Karlsruhe auch zu erfahren. Geplant sind unter anderem eine Radtour sowie Besuche der „Kombilösung“ und des „Testfelds Autonomes Fahren“.



Region Karlsruhe verstärkt das europäische POLIS Netzwerk

Am 1. Januar dieses Jahres hat sich die Region Mittlerer Oberrhein (RVMO) gemeinsam mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und der Stadt Karlsruhe unter dem Namen „Karlsruhe Region“ einem europäischen Netzwerk aus rund 130 Städten, Regionen und Forschungseinrichtungen namens POLIS angeschlossen, in dem der Austausch über nachhaltige Mobilitätslösungen im Fokus steht. Der Zeitpunkt kommt nicht von ungefähr: Vom 27. bis 28. November wird die POLIS Jahreskonferenz in Deutschland stattfinden, genauer in der Messe Karlsruhe. Die Veranstalter, das sind die Geschäftsstelle von POLIS, das Land Baden-Württemberg, die Stadt und die Messe Karlsruhe, erwarten rund 1.000 Fachleute und Entscheidungsträger aus ganz Europa. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit dem Konferenzprogramm die gesamte Bandbreite zukunftsorientierter und nachhaltiger Mobilität abdecken und dazu Menschen aus ganz Europa zusammenkommen, die ein Ziel eint: Klimaschutz und eine sozial gerechte Mobilitätsgestaltung.“, so der Karlsruher Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup.

Warum kommt POLIS in die Region?

Stadt und Region Karlsruhe sind beispielhaft für eine zukunftsweisende und gemeinsame Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilität. Das spiegelt sich bereits in der synergetischen Mitgliedspartnerschaft von „Karlsruhe Region“ wider, die sich aus drei für die kommunale und regionale Verkehrsentwicklung wesentlichen Akteuren zusammensetzt: dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein als überkommunale Planungsorganisation, dem Karlsruher Verkehrsverbund als Mobilitätsdienstleister und der Stadt Karlsruhe mit ihren Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und innovativen Unternehmen im Mobilitätssektor.

Die Region Karlsruhe ist seit über dreißig Jahren international bekannt für ein innovatives ÖPNV-System: Das „Karlsruher Modell“ zeichnet sich vor allem durch die Zweisystem-Stadtbahn aus. Diese ermöglicht eine direkte, umsteigefreie Verbindung zwischen innerstädtischen Straßenbahnen und den regionalen Stadtbahnen. „Die möglichst umweltfreundliche Verkehrsverbindung von Städten mit dem Umland hat auch in unserer Planung oberste Priorität. Deshalb streben wir eine möglichst enge Anbindung von Siedlungsflächen an die Schienennetze des ÖPNV an und setzen uns ergänzend zum Beispiel für Radschnellverbindungen ein“, erklärt Dr. Matthias Proske, der Verbandsdirektor des RVMO.

„Zwei Drittel der Wege in Karlsruhe werden bereits mit dem Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV zurückgelegt. Das zeigt, dass sich unsere langjährigen, gemeinsamen Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität auszahlen.“ erläutert der Karlsruher Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup. Ein Beispiel dafür, wie ein attraktives, nachhaltiges und eng verzahntes Mobilitätsangebot aussehen kann, ist das Leuchtturmprojekt regiomove, das die neuen POLIS-Mitgliedspartner KVV, RVMO und Stadt Karlsruhe in den letzten Jahren mit einem regionalen Konsortium entwickelt haben. Die regiomove-App und die gleichnamigen Mobilitätsstationen, so genannte regiomove-Ports, sollen die intermodale Mobilität erleichtern, also beispielsweise beim Pendeln von der Stadtbahn auf ein Leihfahrrad umzusteigen und umgekehrt. „Die Tatsache, dass Karlsruhe im nationalen Vergleich beim CarSharing und Fahrradverkehr seit Jahren mit zu den Spitzenreitern gehört, bietet ein ideales Milieu für den Erfolg von regiomove und wahrscheinlich auch ein gutes Beispiel für das POLIS-Netzwerk“, betont Prof. Dr. Alexander Pischon, Geschäftsführer des KVV. „Ergänzend dazu ist für mich der KVV ein Motor für nachhaltige Mobilität, weil wir stets an neuen Mobilitätslösungen arbeiten und Projekte wie KVV.regiomove, KVV.MyShuttle oder regioKArgo entwickeln und vorantreiben.“ Der KVV schaffe mit seinen innovativen Mobilitätsideen ein umweltfreundliches Transportsystem, das den



Individual- sowie den Lieferverkehr entlaste und eine städtische und regionale Anbindung gewährleiste.

Anlässlich der POLIS Jahreskonferenz bündeln auch die Akteure des Karlsruhe Mobility Lab erneut ihre Kompetenzen und präsentieren auf einem Gemeinschaftsstand in der dm-Arena ihre Projekte: diese reichen von Lösungen der Verkehrsmodellierung und Verkehrsplanung, einem Reiseassistenz-System für Fahrgäste mit Einschränkungen, einer Plattform des Landes Baden-Württemberg zur Bündelung von Mobilitätsdaten bis hin zu Radverkehrskonzepten und Lösungen für automatisiertes und autonomes Fahren. Zudem informiert die Messe Karlsruhe zu der seit 2008 in Karlsruhe stattfindenden internationalen Konferenz und Fachmesse für digitale Lösungen im öffentlichen Personenverkehr IT-TRANS (3. bis 5. März 2026).

Wie profitiert die „Karlsruhe Region“ von POLIS?

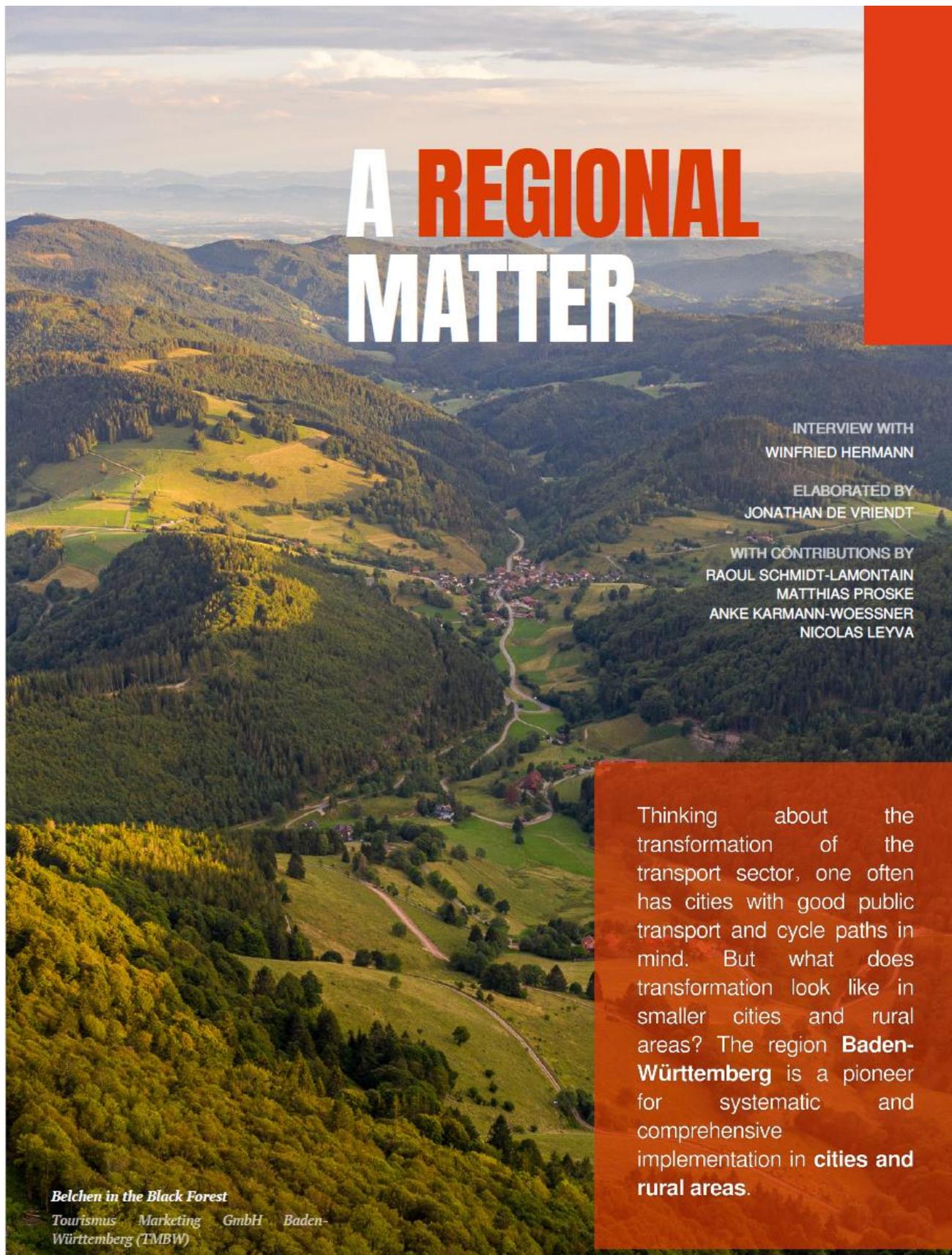
„Im POLIS-Netzwerk sind wir in bester Gesellschaft, inmitten von Regionen und Städten von Amsterdam bis Zagreb. Als Region Karlsruhe möchten wir einerseits gerne unsere Erfahrungen und Stärken einbringen und uns andererseits von der europäischen Vielfalt mobilitätsbezogener Ideen, Strategien und Maßnahmen inspirieren lassen und natürlich von den internationalen Kontakten profitieren“, erläutert Verbandsdirektor Dr. Mattias Proske. Das Portfolio an Themen und Arbeitsgruppen innerhalb des Netzwerkes sei in dieser Hinsicht vielversprechend: Die Themenpalette beinhalte neben den klassischen Nahverkehrsaspekten auch Interessenbereiche wie Autonomes Fahren, innerstädtischer Güterverkehr, Dekarbonisierung oder Schnittstellen von Mobilität zur Gesundheit, Gleichstellung und Inklusion.

„Eine verbindende Klammer stellen im POLIS-Netzwerk aus unserer Sicht die Anstrengungen für eine nachhaltige Entwicklung des Nachverkehrssektors dar, allen voran der Klimaschutz. In Anbetracht der europäischen Energie- und Klimaziele, ist es für den KVV besonders wichtig, Teil einer europaweiten Kooperation wie dem POLIS-Netzwerk zu sein, darüber hinaus Konferenzort und Mitgestalter seiner Jahreskonferenz“, unterstreicht der Geschäftsführer des KVV, Prof. Dr. Alexander Pischon.



3. Interviews

...mit dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann



A REGIONAL MATTER

INTERVIEW WITH
WINFRIED HERMANN

ELABORATED BY
JONATHAN DE VRIENDT

WITH CONTRIBUTIONS BY
RAOUL SCHMIDT-LAMONTAIN
MATTHIAS PROSKE
ANKE KARMANN-WOESSNER
NICOLAS LEYVA

Thinking about the transformation of the transport sector, one often has cities with good public transport and cycle paths in mind. But what does transformation look like in smaller cities and rural areas? The region **Baden-Württemberg** is a pioneer for systematic and comprehensive implementation in **cities and rural areas**.

Belchen in the Black Forest
Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW)



Winfried Hermann

Minister of Transport
Ministry of Transport Baden-
Württemberg

POLIS: In the region of Baden-Württemberg, only around one-fifth of inhabitants live in bigger cities. What does this imply for mobility?

Hermann: Baden-Württemberg is a state of eleven million citizens—about the same population as Belgium. However, as you noted, most of our citizens live in smaller cities or rural areas, which calls for varied mobility needs and patterns between urban and rural settings. As a regional government, we need to provide tailored solutions and instruments to meet these different demands.

This is reflected in our targets for 2030: we aim to have half of all freight transported by climate-neutral means, double public transport use, and ensure that one in every two cars is powered by renewable energy. Additionally, one in two trips should be made by walking or cycling, and car traffic will be reduced by 20% both in cities and rural areas. However, since cars will continue to play a greater role in rural areas than in cities, the target for reducing car traffic varies between the two. Furthermore, the electrification of vehicles is also crucial, especially in rural areas, where it will have an even greater impact.

POLIS: How are these goals implemented in suburban or rural areas?

Hermann: I will use the example of our goal to double the number of passengers on public buses and trains by 2030, compared to 2010. The state government committed to connecting every corner of Baden-Württemberg to public transport, from 5 a.m. to midnight, whether in large cities or small towns. During peak hours, we aim for a minimum frequency of every 15 minutes in urban areas and every 30 minutes in rural areas. In smaller towns and villages where demand is lower, we are fostering flexible on-demand services by providing funding support. Public transport can only become a viable alternative to private cars if it offers guaranteed travel options by bus and train.

Cycling is another crucial element of our mobility strategy. If we want to make cycling a leading transport mode, we need safe, continuous, and well-designed cycle lanes. Together with our municipalities, we have developed a statewide cycling network called RadNETZ, which ensures a consistent standard of bikeways across the state. Furthermore, we are expanding bike highways throughout our state—about 20 are being built by the state itself, while others receive substantial funding

POLIS: Can you give examples of what makes transport planning distinct on a regional scale?

Hermann: For example, we have introduced new trains specifically for commuters, which we call metro express lines, or MEX. These MEX lines run along commuter routes and provide fast, direct access to the city. How does the concept work? Outside the dense metropolitan transport networks, MEX trains stop at every station, ensuring that even commuters in the smallest towns are served. Once the train enters the urban transport network, it runs directly to the city centre without additional stops.

Another instrument is 'Ortsmitte', which aims to enhance the liveability of rural and suburban areas by managing through-traffic. Baden-Württemberg has developed a systematic approach to creating lively and traffic-calmed town centres, supporting municipalities by:

- Offering funding to redesign main roads in town centres;
- Providing legal and planning expertise and helping with funding applications;
- Conducting quality assessments of main roads;
- Using a visualisation tool to create images that show how redesigned road sections could look;
- Temporarily redesigning roads by lending street furniture, which helps build public support for permanent solutions.



POLIS: How do ensure both urban and rural areas are addressed, rather than just focusing on pilot schemes? What structural instruments are in place?

Hermann: In Baden-Württemberg, we developed the Climate and Mobility Concept, which serves as a regional Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). It includes 28 concrete measures, with each addressing the unique needs and interrelation between urban and rural areas. The concept was refined through discussions with various associations and input from a citizens' panel.

We are also working on a State Mobility Act that will guide local and state administrations by setting clear goals and obligations. This legal framework introduces instruments such as digital parking management and third-party funding for public transport.

In terms of financial support, we focus on three dimensions:

- Long-term funding for traffic infrastructure;
- Staffing support: We provide funding for around 200 traffic experts in local authorities across the region, covering areas like electromobility and cycling;
- Funding local mobility concepts, including simpler plans for smaller cities and specialised concepts for walking and shared mobility.

Moreover, we created 'regional mobility pacts,' a format for regional dialogue and informal cooperation among local authorities, the private sector, and citizens. State agencies also offer extensive networking and advisory services for mobility and transport planners.

POLIS: What is your vision for mobility and transport in the region?

Hermann: Our vision is for good, climate-friendly mobility that enhances the quality of life for everyone! Various surveys we have conducted confirm that many people in our region want to use sustainable transport modes. They want a reliable public transport system and good cycling infrastructure. Citizens have sent a clear message through participation processes: 'The transport transformation needs to happen quickly and boldly!'

To achieve this, regional and municipal cooperation is essential, particularly in providing safe and comfortable cycling and walking infrastructures, as well as regular and reliable public transport. In Baden-Württemberg, planning instruments such as the state development plan and SUMPs are key for aligning strategies. We also need to continuously consider the connections between rural and urban areas, ensuring that spatial and settlement development is closely integrated with mobility services.

Climate-friendly, socially just mobility offers many benefits: better quality of life, lower emissions, less noise, cleaner air, greater safety, and overall improved mobility. We believe in this vision and are systematically working towards its implementation.

Funding personnel

KEA-BW—KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH



Meet the cities and regions of Baden Württemberg

POLIS: How does the region contribute to the overall mobility landscape in Baden-Württemberg, and what specific initiatives set your region apart?

Karlsruhe Region

The Karlsruhe Region plays a crucial role in Baden-Württemberg's mobility sector, with a focus on sustainable and low-emission solutions. Located between the Middle-Upper Rhine and the northern Black Forest, the region covers over 2,000 km² and is home to a million people.

Our mobility heritage is rich, with pioneers like Karl von Drais, the inventor of the bicycle, and Carl Friedrich Benz, the automobile pioneer, hailing from here. The region's local transport system has been modelled internationally, and we are advancing projects like urban air mobility.

One of our flagship projects is regiomove, where we have developed a multi- and intermodal mobility network. Citizens can make seamless journeys using the regiomove app and mobility hubs, called ports. Cycling is also a priority, with the ambitious goal of 30% of journeys being made cycling by 2030. Fast cycle connections are already being implemented to help achieve this.

Heidelberg

Heidelberg is redefining its transport strategy with the Klimamobilitätsplan (Climate Mobility Plan), providing a comprehensive framework for mobility projects through to 2035. This plan integrates all modes of transport—pedestrian, bicycle, public, and motorised—while considering the specific needs of commuters, visitors, and residents.

It also includes a Sustainable Urban Mobility Masterplan, focusing on reducing CO₂ emissions in the urban mobility sector, as well as a bicycle strategy co-developed by a Dutch team.

Heidelberg's Corporate Mobility Management programme supports businesses by offering expert reviews of their mobility needs. Tailored mobility plans help companies optimise employee commutes and reduce costs, with four to eight businesses fully funded for this analysis each year. The city is also pioneering hydrogen-powered public transport in collaboration with the local transport association, rnv, and has established the region's first hydrogen refuelling station. Additionally, Heidelberg is part of the EU-funded REALLOCATE project on sustainable urban mobility seeking to influence other cities with its experience and innovations.

Stuttgart

Stuttgart and the Stuttgart Region work closely together within a shared functional urban area. Stuttgart, the capital of Baden-Württemberg, is the centre of one of Europe's leading economic and high-tech regions. We focus on providing equitable access to all forms of mobility while minimising environmental impact. The Sustainable Regional Mobility Plan and Stuttgart's Action Plan for Sustainable Mobility guide our strategic direction. These plans promote cooperation between Stuttgart, the region, and transport operators in developing the public transport network, Park & Ride facilities, and the RegioRadStuttgart bike-sharing system. Stuttgart is also engaged in corporate mobility management, intelligent traffic systems, and energy-efficient mobility projects.

POLIS: In what ways do the mobility strategies and initiatives led by Baden-Württemberg improve transport planning within your city?

Karlsruhe Region

Baden-Württemberg's RadNETZ initiative has improved cycling infrastructure, and the KlimaMobil programme supports parking reorganisation in the Karlsruhe Region. Our urban transport plan, including the Programme for Active Mobility, focuses



*From top to bottom:
Karlsruhe's tram; Heidelberg's station;
Friedrichstrasse in Stuttgart
[Anna List](#); [VGV MEDIA](#); [Anna Linda Knoll](#)*





Regiomove Port in Baden-Baden
RVMO

on enhancing pedestrian and cycling traffic. Karlsruhe Region also has Germany's top car-sharing system and is a test site for autonomous driving

Heidelberg

Heidelberg contributes to the state's goal of reducing CO₂ emissions by 55% by 2030. A key project has been converting a state road into dedicated lanes for motorised vehicles and bicycles, improving commuter routes. This initiative supports the goal of increasing bicycle journeys to 20% by 2030.

Stuttgart

Baden-Württemberg's funding schemes are crucial for Stuttgart and the region's transport development. Long-term funding supports rail network extensions, bus fleet expansions, and depot improvements. The Climate Mobility Plan, developed with the state, helps implement sustainable transport measures.

POLIS: What role does your region's collaboration within POLIS play in advancing local and regional mobility objectives?

Karlsruhe Region

As new members of POLIS, we have involved key regional players and are excited to host #POLIS24, engaging with European cities on low-emission and cross-border mobility solutions.

Heidelberg

Heidelberg joined POLIS in 2024 and is building its network within the organisation. We look forward to learning from other members about managing diversified mobility landscapes.

Stuttgart

POLIS is an invaluable platform for Stuttgart and the region, enabling us to exchange best practices and learn from international peers. This helps shape our mobility policies and ensure they align with European objectives.



...mit dem Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbunds,
Prof. Dr. Alexander Pischon

The future of mobility in Karlsruhe

Interviewer: Schirin Redzepovic, media spokesperson of Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)

Interviewee: Prof. Dr. Alexander Pischon, Managing Director of the Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)

Prof. Dr. Alexander Pischon is Chairman of the VDV regional group in Baden-Württemberg and has been Chairman of the Management Board of Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK), Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) and Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH (KASIG) in Karlsruhe since July 2014. He is also the sole managing director of Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV), and managing director of Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (KVVH) as well as company representative of Transport Technologie Consult Karlsruhe GmbH (TTK - subsidiary AVG/PTV Transport Consult GmbH). Prof Dr Alexander Pischon lectures on transport science at the Karlsruhe Institute of Technology (KIT).

This year, the POLIS annual conference is taking place in Karlsruhe. On the occasion of the conference on sustainable urban mobility, the Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) is presenting its new mobility ideas. In an interview, KVV Managing Director Prof. Dr. Alexander Pischon discusses what makes local public transport in Karlsruhe so special, why Karlsruhe plays an important role in sustainable mobility in Germany and Europe, and highlights future-oriented mobility solutions.

1. What characterises the POLIS annual conference?

The POLIS conference is an important platform for exchanging and promoting knowledge and ideas on innovative transport solutions across Europe. It creates dialogue between players from industry, public institutions and civil society. In doing so, we can promote sustainable mobility such as local public transport and improve networking between the respective players. After all, well-functioning local transport is crucial for reducing CO2 emissions and promoting environmentally friendly, climate-friendly and clean cities in Europe. Experts from the mobility sector in particular offer inspiring input for the municipal level on climate protection-orientated mobility solutions with best practices.

2. This year the POLIS annual conference is taking place in Karlsruhe. What characterises Karlsruhe's public transport system?

Karlsruhe has an internationally recognised, well-developed public transport system. The 'Karlsruher Modell' is a real export hit - both at home and abroad. It creates direct, transfer-free connections between inner-city trams and regional railway lines. Karlsruhe city centre is thus directly linked to the surrounding area. Technically, this is possible because the dual-system trams can run at different voltages in the city and on the railway line. During the transition, it switches from the direct current voltage of the tram to a neutral line without voltage and then to alternating current voltage.

The light rail system now runs on almost all railway lines in the region. The length of the Karlsruhe light rail network has grown to 663.4 kilometres, exceeding the length of most urban rail systems in the major conurbations. Using this concept developed in Karlsruhe, dual-system



light rail systems based on the 'Karlsruher Modell' have been operating in the Saarbrücken region, for example, since 1997. In Kassel, the Regiotram at the main station connects the city centre with the surrounding area. There are also concrete projects in Bremen, Braunschweig and Chemnitz. The AVG subsidiary Transporttechnologie-Consult Karlsruhe (TTK) is also acting as a technical consultant for the expansion of a new line between Haifa and Nazareth in Israel. The 'Light Railway Line' will then run both within the city centre and in the surrounding area.

3. What specific innovative mobility solutions are there in Karlsruhe?

Together with experts and Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), we are driving forward the transport revolution by developing apps such as KVV-regiomove and projects such as regioKArgo. The KVV-regiomove mobility app offers our passengers alternatives to their own car in real time. This makes us a nationwide driver of innovation. Up to now, only very few apps have allowed you to plan, book and pay for intermodal journeys. Whether e-scooters, buses and trains, shuttle services, rental bikes or car-sharing services, the KVV.regiomove app can show us the way through the transport of the future. In the field of logistics and goods transport, we are also focusing on innovative approaches such as the LogIKTram and regioKArgo TramTrain projects. The Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) is involved in this project, which is pursuing the idea of transporting goods by light rail with researchers in Karlsruhe. The aim is to create an innovative and environmentally friendly transport system for urban and regional supply, so that delivery traffic on the roads is relieved and air quality in cities can be improved accordingly. With these concrete ideas, we are a big step closer to climate-neutral, sustainable mobility and Karlsruhe is at the forefront as an innovative location in Germany.

4. What are the challenges of sustainable mobility?

The requirements for well-connected public transport are becoming more and more extensive in perspective. The desire for sustainable mobility also harbours challenges, but with the right measures, these can be overcome or resolved.

The more we expand our rail network and increase the number of journeys, the more complex it becomes. Of course, the cross-industry shortage of skilled labour is causing us problems. On the one hand, we have many drivers who are not far from retirement age and, on the other hand, we are constantly expanding our KVV network. We cannot cover the difference ad hoc with new trained drivers because it is becoming increasingly difficult to find qualified applicants. However, we are currently in the process of eliminating this deficit by offering 100 more training places per year and intend to provide at least ten qualification courses at various locations in our service area from 2025.

Our challenges also include economic aspects in particular. Our innovative mobility solutions require considerable investment, which we usually cannot afford on our own and therefore require intensive support from the federal and state governments. In addition, an intact infrastructure with nationwide access must be guaranteed in order to maintain public transport in the long term. Last but not least, the fare revenue does not even come close to covering the operating costs. This costs a lot of money and we also need qualified staff for this, which is becoming increasingly difficult to find.

5. The Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) is taking over the central coordination of a test field for automated driving. What development opportunities do you see for this future-oriented project?



As the operator of the 'Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg (TAF BW)', KVV is available to all interested customers from industry and research as a service partner for the use of the test area. We are delighted to be actively involved in shaping this innovation process for the mobility of the future. The development opportunities here are many and varied. We are creating a very well networked infrastructure that covers over 200 kilometres of all types of public roads in Karlsruhe and Heilbronn. This will enable us to expand the projects that TAF BW would like to utilise in the future. We are also setting a milestone in terms of new technologies in public and private transport, which will also open up new perspectives in freight transport. In cooperation with the cities of Karlsruhe, Bruchsal and Heilbronn, as well as the research institutions FZI Forschungszentrum Informatik, Karlsruhe Institute of Technology (KIT) and many others, we have a future-oriented consortium that will ensure sustainable mobility in the long term.



4. Fachartikel zu nachhaltiger Mobilität in Stadt und Region Karlsruhe

Neue Räume für nachhaltige Mobilität

Wie Forschung, öffentliche Hand und Verkehrsbetriebe die Mobilität von morgen gestalten – POLIS Jahreskonferenz in der Messe Karlsruhe

EU-weit lag der Anteil von Bus, Metro, Tram und U-Bahn am motorisierten Personenverkehr 2022 bei 17 Prozent, in Deutschland sogar bei nur 15 Prozent. Im Nachbarland Österreich waren nach Erhebungen der Europäischen Kommission 28 Prozent zu verzeichnen und in Dänemark immerhin noch 20 Prozent. Während auf dem Land der Privat-PKW oft noch die einfachste, wenn auch nicht sauberste Lösung ist, wurde das Auto in urbanen Zentren zur Belastung. 2024 ergab eine Studie unter 2.500 Teilnehmenden aus Deutschland, dass mehr als die Hälfte der Befragten die Überlastung der Innenstädte als größtes Problem sieht, gefolgt von Luftverschmutzung und Staus. Dabei geht es nicht darum, dem Auto den Kampf anzusagen, sondern dessen Nutzung auf ein Minimum zu reduzieren, beispielsweise durch den Ausbau des ÖPNV- und Radverkehrsangebotes und durch vorausschauende Stadtplanung.

Seit inzwischen fast 25 Jahren ist die Annual POLIS Conference Treffpunkt für europäische Städte und Regionen und deren Verantwortliche in Stadt- und Verkehrsplanung, um diese Herausforderungen gemeinsam anzugehen und sich zu Best Practices auszutauschen. Dieses Jahr findet die Konferenz am 27. und 28. November nach 14 Jahren wieder auf deutschem Boden in Karlsruhe statt. Und das nicht ohne Grund: Karlsruhe gilt als eine der deutschen Vorreiterinnen für nachhaltige Mobilität und zentraler Forschungsstandort zu diesem Themengebiet. Im Folgenden stellen die im Karlsruhe Mobility Lab gebündelten Player ihre Projekte rund um nachhaltige Mobilität und vorausschauende Stadtentwicklung vor. Seit diesem Jahr ist die „Karlsruhe Region“ Mitglied im POLIS-Netzwerk.

Zukunft Nord – Quartiersentwicklung und integrierte Verkehrsplanung

Noch ist das 27 Hektar große Areal im Norden Karlsruhes eine Brachfläche. In Zukunft soll das Quartier „Zukunft Nord“ 1.500 Wohnungen und Lebensraum für 3.400 Menschen bieten – unter der Maßgabe der sogenannten 5-Minuten-Stadt und als nachhaltig mobiler Stadtteil. „Eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung betrachtet Mobilität von Anfang an mit,“ so Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Amtsleiterin des Karlsruher Stadtplanungsamts. „Ziel ist, nach der 3 V-Regel, (Auto-) Verkehr zu vermeiden oder ihn zu verlagern und den übrigen Autoverkehr verträglich zu gestalten.“ Für Zukunft Nord heißt das konkret, das neue Quartier so zu gestalten, dass Arbeit, Bildung, Einkauf, Kinderbetreuung oder Freizeit in wenigen Minuten fußläufig erreichbar sind. Ergänzt werden soll diese Struktur durch eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie ein attraktives Netz an Rad- und Fußwegen. Im Idealfall sollen Autofahrten und im besten Fall der Besitz eines eigenen PKWs vermieden werden. Privatautos werden von der Straße oder wohnungsnahen ebenerdigen Stellplatzbereichen in gemeinschaftliche Tiefgaragen verlegt. „Wenn ein Stellplatz sogar genauso weit von meiner Wohnung entfernt ist wie eine ÖPNV-Haltestelle, steigt die Hemmschwelle, das Privatauto für kurze Strecken zu nutzen,“ so Prof. Dr. Karmann-Woessner.

Das klingt zunächst nach einem Zwang zum Umstieg, doch für Stadtplanende ist seit Jahrzehnten klar, dass es eine „Weiter so-Taktik“ in Sachen urbanem Autoverkehr nicht geben



kann – Lärm- und Emissionsausstoß sowie Staus sind für viele Bürgerinnen und Bürger zur Belastung geworden. Laut einem Bericht der EU-Umweltbehörde EEA sind in Deutschland etwa ein Viertel der Menschen von Verkehrslärmbelastung betroffen. In Karlsruhe ist der Wandel von der autogerechten Stadt hin zu einer stadtverträglichen und nachhaltigen Mobilität bereits seit Jahrzehnten in vollem Gange. Kaum vorstellbar, dass der heute rein von Fußgängern genutzte Marktplatz mit hoher Aufenthaltsqualität noch in den 70er Jahren ein PKW-Parkplatz war.

Transformation auch historisch gewachsener Siedlungsstrukturen

Ein Beleg, wie auch bei etablierten innerstädtischen Arealen neue Wege moderner Mobilität möglich sind, ist die Karlsruher Kombilösung: eines der „bedeutendsten Infrastrukturprojekte Baden-Württembergs,“ so Schirin Redzepovic, Pressesprecherin der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Ein Stadtbahntunnel sowie ein Straßentunnel mit darüber liegender Stadtbahntrasse sorgen nicht nur für ein schnelleres Ankommen, sondern haben in weiten Teilen der Innenstadt die Mobilität unter Tage verlegt, die Aufenthaltsqualität über Tage optimiert und das Verkehrsaufkommen in der Stadt insgesamt reduziert. „Auch die Erweiterung der City nach Süden hat neue Potenziale freigesetzt, von der die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger profitieren“, so Redzepovic – entstanden sind Bürokomplexe, Wohnungen, Grünflächen und Geschäfte und das bei bester ÖPNV-Anbindung.

Neben den Vorzügen solcher stadt- und verkehrsplanerischen Projekte für die urbanen Zentren ist in Karlsruhe auch das Umland im Blickfeld der Planer: 66.000 Menschen pendeln nach Karlsruhe ein. Das Karlsruher Modell, das vom damaligen Leiter der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Dieter Ludwig, erfunden wurde, steht seit 1992 für eine Lösung, die inzwischen weltweit im Einsatz ist: die Möglichkeit für speziell konzipierte Stadtbahnen, auch das Eisenbahnschienennetz zu nutzen. Dieses Tram-Train-System verknüpft die innerstädtischen Straßenbahnstrecken mit regionalen Eisenbahnstrecken, ohne dass ein Umstieg von der Straßenbahn auf den Zug nötig wäre – gerade im Hinblick auf Pendlerbewegung ein Standortvorteil und ein gutes Argument, den Privat-PKW gegen öffentliche Angebote einzutauschen.

Die Verknüpfung der Stadt Karlsruhe mit der umliegenden Region hat sich auch der Regionalverband Mittlerer Oberrhein auf die Fahnen geschrieben. Verbandsdirektor Dr. Matthias Proske: „Die Raum- und Siedlungsstruktur schafft die Grundlagen dafür, wie Menschen sich vor Ort bewegen können. Gleichzeitig beeinflussen aber auch die Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätsverhalten, wie Räume genutzt und entwickelt werden. Wichtig ist zu verstehen, welche Wechselwirkungen zwischen Verkehrsverhalten, Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung bestehen.“ Die Regionalplanung schafft dabei die Grundlagen, Mobilität weiterzuentwickeln, gerade auch im Hinblick auf wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität. Dabei wirken sich die Festlegung von Straßen, Bahntrassen oder Radwegen unmittelbar auf die Verkehrsnetze aus, während eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung im Blick hat, wie Städte gebaut werden und wie Siedlungen optimal mit dem öffentlichen Nahverkehr verknüpft werden können. „Im neuesten Entwurf des Regionalplans wurden zum Beispiel Schienen- und Radschnellverbindungen als Freihaltetrassen festgelegt. Das bedeutet, dass diese Strecken vor einer konkurrierenden Nutzung freigehalten werden“, so Dr. Proske.

Der Infrastruktur-Ausbau und die Gestaltung neuer Mobilitätsräume sind dabei nur ein Teil, um nachhaltige Mobilität voranzutreiben. Drängender ist die Herausforderung, dass der urbane Raum begrenzt ist, klassische ÖPNV-Angebote zu Stoßzeiten an ihre Grenzen kommen und gleichzeitig ländliche Gegenden nicht oder nur unzureichend bedient werden können. Die Konsortialpartner in der POLIS-Mitgliedschaft, Stadt Karlsruhe, Regionalverband und der



Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), sind drei von elf Partnern, die sich dieser Herausforderungen mit einer digitalen Lösung angenommen haben: regiomove.

Intermodal und on-demand: Integrierte Lösungen, die den Umstieg erleichtern

Bereits 2017 erfolgte der Startschuss für das Projekt regiomove, das Verkehrsmittel verschiedener öffentlicher und privater Anbieter in einer App zusammenführt. Das Angebot reicht von Straßenbahn und Bus bis zum Car- und Bike-Sharing und On-Demand-Verkehr zur Erschließung von Gegenden mit geringer ÖPNV-Abdeckung – inklusive Routenplanung und Ticketing. Das intermodale System, das 2020 ausgerollt wurde und nun vom KVV geführt wird, verzeichnet rund 150.000 Nutzende, die in der Mobilitätsplattform aktiv sind. Inzwischen ergänzen Mobilitätsports an wichtigen Knotenpunkten in der Region die App. Diese Ports bieten vor Ort Zugang zur regiomove-Plattform und werden individuell an die Standorte angepasst, ausgestattet mit Fahrradservice, Stellplätzen oder Schließfächern. Ihr Ziel: Nutzenden den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Die Idee von serviceorientierten Ports an zentralen Umsteigepunkten greift auch das Karlsruher Forschungsprojekt Country2City Bridge auf. Auch hier sollen die Anknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und die Stadt-Land-Verbindung verbessert werden. „Wir erforschen, wie eine optimale Kombination von autonomen Fahrzeugkonzepten und dem klassischen ÖPNV sowie deren Übergänge gestaltet werden können. Ebenso soll die Auswirkung solcher Systeme auf die städtische und verkehrliche Entwicklung untersucht werden“, sagt Dr. Matthias Vollat, der das Projekt unter Federführung des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) und in enger Zusammenarbeit mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft leitet. In Zukunft sollen auch Kommunen und weitere Wissenschaftler eng mit eingebunden werden. Die Idee: Mithilfe einer entsprechenden Software-Lösung sollen Fahrgäste in ländlichen Regionen ein autonomes Fahrzeug on-demand bestellen können, das sie zuhause oder in unmittelbarer Nähe abholt und zum nächsten Mobilitätshub am Stadtrand bringt. Von dort ist ein Umstieg ins klassische ÖPNV-Netz möglich. Dabei soll ein Algorithmus sicherstellen, dass die autonomen Fahrzeuge zwar auch andere Passagiere mittransportieren können, aber die Route dabei nur minimal verändert werden darf, um große Umwege und Zeitverluste zu vermeiden.

Damit das Angebot eine wirkliche Alternative darstellt, müssen Flexibilität und Zuverlässigkeit mit der des Privat-PKW vergleichbar sein. Dr. Matthias Vollat: „So wie es bei der Paketverfolgung in Teilen schon möglich ist, den Routenverlauf des Fahrzeugs live zu verfolgen, möchten wir auch eine genaue Verfolgung jenes Fahrzeugs ermöglichen, das für meine Abholung vorgesehen ist.“ Letztendlich ist der Kunde derjenige, der das neue System annehmen muss. Im Laufe des kommenden Jahres will Vollat daher mit einem Prototyp auch die Bevölkerung mit einbeziehen. Und wie kann sich die Country2City Bridge im Falle ihrer Umsetzung auf Siedlungsräume auswirken? „Bei der Einführung des Karlsruher Modells hat sich gezeigt, dass sich relativ schnell um die neuen Stadtbahnhaltestellen Siedlungsgebiete entwickelt haben. Für die Country2City Bridge könnte ein ähnlicher Effekt entstehen.“

Im Rahmen der Annual POLIS Conference stellen die Karlsruhe Player einige ihrer Projekte vor, am Stand des Karlsruhe Mobility Lab ebenso wie im Konferenzprogramm. Die Themen reichen dabei von Luftqualität und Klimaschutz (27.11., 9 Uhr) bis zu autonomem Fahren (27.11., 16.45 Uhr). Verschiedene Exkursionen am 28.11. um 14 Uhr stellen unter anderem das Radwegenetz vor, die Kombilösung oder das neue VBK-Elektrobusdepot.



5. Informationen zu den Veranstaltenden und Partnern

POLIS Network

Die POLIS ist das führende europäische Netzwerk von Städten und Regionen und setzt sich für nachhaltige und innovative städtische Mobilitätslösungen ein. Mit Sitz in Brüssel dient POLIS als wichtige Plattform, dank der ihre Mitglieder Wissen austauschen, Best Practices vorstellen und gemeinsam an der Weiterentwicklung nachhaltiger Verkehrsstrategien arbeiten können. Das Netzwerk bringt lokale Behörden, Forschungseinrichtungen und politische Entscheidungsträger in der EU zusammen und stellt sicher, dass die Herausforderungen und Prioritäten der städtischen Mobilität auf allen Ebenen angegangen werden.

POLIS fördert Partnerschaften, vertritt die Interessen seiner Mitglieder in der EU-Politik und unterstützt bei der Umsetzung von innovativen Lösungen, die die Mobilität voranbringen, ihre Auswirkungen auf die Umwelt reduzieren und die Lebensqualität erhöhen. Das Netzwerk beteiligt sich auch aktiv an EU-finanzierten Projekten und koordiniert diese, um Städten und Regionen die Möglichkeit zu geben, innovative Ansätze für die urbane Mobilität zu entwickeln. Darüber hinaus konzentriert POLIS seine Aktivitäten auf fünf Hauptthemenbereiche, die sogenannten POLIS-Säulen: Umwelt & Gesundheit, Verkehrseffizienz, Zugang, Verkehrssicherheit und Governance & Integration. Die Aktivitäten der Säulen spiegeln sich in elf Arbeitsgruppen und vier Taskforces wider.

Als Organisation mit Sitz im Herzen Europas steht POLIS in engem Kontakt mit europäischen Institutionen, Interessenvertretern der Industrie und internationalen Organisationen. Sie positioniert sich insbesondere, um sich für die städtische Dimension der Verkehrspolitik einzusetzen und den Übergang zu grüneren, integrativeren und besser vernetzten städtischen Räumen voranzutreiben.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Als aktives und langjähriges Mitglied des europäischen Netzwerks „POLIS – Cities and Regions for Transport Innovation“ zeigt das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sein Engagement für nachhaltige Mobilität und innovative Verkehrslösungen. In diesem Jahr ist das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit der Stadt Karlsruhe Gastgeber der POLIS-Jahreskonferenz. Besonders hervorzuheben ist, dass erstmals eine ganze Region und nicht eine Stadt alleine die Austragung übernimmt. Durch die Präsentation regionaler Verkehrslösungen wie Klimamobilitätspläne sowie lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten möchte das Ministerium lokale und internationale Teilnehmende inspirieren. Als Vorsitzender einer POLIS-Arbeitsgruppe mit dem Fokus auf Regionen nimmt sich das Ministerium dem Thema der regionalen Bedeutung bei der Mobilitätswende an, insbesondere in ländlichen Gebieten und Stadt-Umland-Gebieten.



Stadt Karlsruhe

Mobilität spielte in der Geschichte der Stadt Karlsruhe schon immer eine wichtige Rolle. Hier kamen die Erfinder des Fahrrads und des Automobils, Karl Drais und Carl Benz, zur Welt. Zudem wurde die 1715 als barocke Planstadt gegründete badische Metropole zu einer bedeutenden Verkehrsdrehscheibe mit Schienen- und Straßenverbindungen in alle Himmelsrichtungen. Anfang des 20. Jahrhunderts erhielt Karlsruhe durch den Rheinhafen auch Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz. Als bedeutender Hochschulstandort mit derzeit über 40.000 Studierenden – das entspricht fast 14 Prozent der Gesamtbevölkerung – leistet Karlsruhe einen wichtigen Beitrag bei der Entwicklung neuer Mobilitätssysteme. Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT), das aus einer der ersten technischen Hochschulen überhaupt hervorging und 2025 sein 200-jähriges Bestehen feiern kann, verzahnt als eine von elf deutschen Exzellenzuniversitäten die Aspekte Forschung und Lehre auf beispielgebende Weise. Ebenfalls wichtige Schwerpunkte auf dem Gebiet der Mobilität setzt die Hochschule Karlsruhe. Hier ist beispielweise eine von deutschlandweit nur acht Professuren für Radverkehr angesiedelt. Gleichzeitig ist Karlsruhe als Oberzentrum der Technologieregion Karlsruhe (TRK) ein wichtiger Wirtschafts- und Wohnstandort. Für dessen zukunftsorientierte Weiterentwicklung werden die Aspekte nachhaltige Mobilität, Klimaschutz, Siedlungsentwicklung und Aufwertung der Innenstadt im räumlichen Leitbild und im integrierten Stadtentwicklungskonzept besonders berücksichtigt.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO) ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts und übernimmt zentrale Aufgaben in der regionalen Entwicklung und Planung für die Region Mittlerer Oberrhein, die die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Karlsruhe, den Landkreis Rastatt sowie den Stadtkreis Baden-Baden umfasst. Ziel ist es, die Lebensqualität zu sichern und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Die Aufgaben des Verbands umfassen die Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplans, die Abstimmung von Infrastrukturprojekten, die Unterstützung von Kommunen bei raumbezogenen Planungen sowie die proaktive Entwicklung der Region über Projekte der Regionalentwicklung.

Im Bereich Mobilität arbeitet der RVMO an der Förderung eines zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrssystems. Zu den Aufgaben zählen die Entwicklung regionaler Mobilitätskonzepte, die Integration von Verkehrsinfrastruktur in die Regionalplanung sowie die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und alternativer Mobilitätsformen wie Radverkehr oder Elektromobilität. Der Verband koordiniert Verkehrsprojekte zwischen den Kommunen, setzt sich für nachhaltige Verkehrswege ein und unterstützt die Verkehrsplanung zur Reduzierung von CO₂-Emissionen.

Messe Karlsruhe

Die Karlsruher Messe- und Kongress GmbH, kurz Messe Karlsruhe, ist ein Tochterunternehmen der Stadt Karlsruhe. Rund 300 Veranstaltungen, darunter mehr als 40 Messen mit knapp 8.000 Ausstellenden, locken jährlich bis zu 800.000 Besuchende in die insgesamt neun Hallen an den beiden Standorten in der Innenstadt und auf dem Messegelände. Ob für Kunstliebhabende, Digitalaffine, Nutzfahrzeugfans oder Unternehmen aus der Recyclingbranche - die Messe Karlsruhe bieten ihren Gästen aus der TechnologieRegionKarlsruhe, Deutschland und der Welt



ein vielfältiges Programm. Inzwischen hat sich die Messe Karlsruhe im Bereich Mobilität ein umfangreiches Kompetenzfeld erarbeitet. Durch Veranstaltungen wie die IT-TRANS – Messe und Kongress für Digitalisierung im öffentlichen Personenverkehr – oder die Nutzfahrzeugemesse NUFAM, die sich an die Logistikbranche richtet ebenso wie als Partner des Karlsruhe Mobility Lab, in dem sich die lokalen und regionalen Kompetenzen rund um Mobilität der Zukunft bündeln.

Karlsruher Verkehrsverbund KVV

Zwei Drittel der Wege in Karlsruhe werden bereits mit dem Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV zurückgelegt. Ein Grund dafür ist das "Karlsruher Modell", eine innovative ÖPNV-Lösung, die Stadt und Region verbindet. Es ermöglicht Straßenbahnen, die innerstädtische Schieneninfrastruktur und gleichzeitig das regionale Eisenbahnnetz zu nutzen. Damit sind Fahrten ohne Umsteigen von der Innenstadt ins Umland möglich. Ein weiteres Beispiel, wie ein attraktives, nachhaltiges und eng verzahntes Mobilitätsangebot aussehen kann, ist das Leuchtturmprojekt regiomove, das die neuen POLIS-Mitglieder KVV, RVMO und Stadt Karlsruhe in den vergangenen Jahren gemeinsam mit einem regionalen Konsortium entwickelt haben. Die regiomove-App und die gleichnamigen Mobilitätsstationen, so genannte regiomove-Ports, sollen die intermodale Mobilität erleichtern, also beispielsweise den Umstieg von der Stadtbahn auf ein Leihfahrrad beim Pendeln und umgekehrt. Die Tatsache, dass Karlsruhe im bundesweiten Vergleich seit Jahren zu den Spitzenreitern bei CarSharing und Fahrradverkehr gehört, ist ein ideales Umfeld für den Erfolg von regiomove und auch ein gutes Beispiel für das POLIS-Netzwerk. Darüber hinaus ist der KVV ein Motor für nachhaltige Mobilität, weil er stets an neuen Mobilitätslösungen arbeitet und Projekte wie KVV.regiomove, KVV.MyShuttle oder regioKargo entwickelt und vorantreibt. Mit seinen innovativen Mobilitätsideen schafft der KVV ein umweltfreundliches Verkehrssystem, das den Individual- und Lieferverkehr entlastet und eine städtische und regionale Vernetzung gewährleistet.

