



Rat der Gemeinden und Regionen Europas ■ Deutsche Sektion

kommunal

Nachhaltige Mobilität



CEMR-Hauptausschuss

Rolle der Kommunen auf dem Weg zum Green Deal

Belgischer EU-Ratsvorsitz

Die kommunalrelevanten konkreten Vorhaben

Projekt „KomZuEU“

Kommunen als Anker des Zusammenhalts in Europa

Foto: BSR

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in der europäischen Mobilitätspolitik ist derzeit einiges in Bewegung – und das ist gut so, denn der Verkehr ist ein wichtiger Hebel, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Schließlich will die Europäische Union bis 2050 klimaneutral werden. In den nächsten Wochen oder Monaten erwarten wir die Veröffentlichung der überarbeiteten Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V). Sie ist auch für Kommunen interessant, denn sie spiegelt die wichtige Rolle von Städten in diesem großen Netz von Fernstraßen, Eisenbahnlinien, Häfen und Flughäfen wider und weist für die 431 größten Städte Europas den Weg hin zu einem nachhaltigen Verkehr. Unter anderem sollen sie bis 2030 Verkehrsknotenpunkte etwa für Zug, Bus, Bahn und Shared-Mobility-Angebote sowie nachhaltige urbane Mobilitätspläne entwickeln.

Doch nicht nur Großstädte sind gefragt. Auch viele kleine Städte, Gemeinden und Landkreise haben sich zur Umsetzung der europäischen Klimaziele bereits aufgemacht, Mobilität neu zu denken. In der Regel bedeutet das eine Abkehr vom mit fossilen Brennstoffen angetriebenen Auto und die Schaffung eines attraktiven ÖPNV und guter Voraussetzungen für aktive Mobilität wie Fahrradfahren. Lesen Sie auf Seite 6, mit welchen innovativen und erfolgreichen Ideen dies im Landkreis Karlsruhe geschieht. Für kommunale Unternehmen gestaltet sich die Verkehrswende oft schwieriger – die Elektrifizierung der großen Nutzfahrzeuge in den Fuhrparks ist deutlich komplexer als bei PKW. Und doch passiert hier schon sehr viel, wie der Artikel des Verbands kommunaler Unternehmen ab Seite 11 zeigt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre,

Ihr Uwe Zimmermann
Generalsekretär



Rat der Gemeinden und Regionen Europas
Deutsche Sektion

Inhalt

48. Jahrgang · Heft 1 · Januar/Februar 2024

NACHHALTIGE MOBILITÄT	3
<ul style="list-style-type: none"> ■ „Wir müssen den Verkehr nachhaltiger gestalten“ 3 EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität <i>Von Adina Vălean</i> ■ Nahverkehr – sauber, leise und gefragt 6 Neue ÖPNV-Angebote im Landkreis Karlsruhe <i>Von Janina Keller-Raviol</i> ■ Kommunale Unternehmen setzen vermehrt auf alternative Antriebe 9 Stadtreinigung, Abfallsammlung und ÖPNV <i>Von Silvia Gietkowski</i> ■ Überarbeitete Verordnung sieht mehr städtische Knoten vor 12 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) <i>Von Ulrich Fikar</i> ■ Ein Praxislabor für die Verkehrswende 15 Die Europäische Mobilitätswoche <i>Von Dr. Simon Bohn, Janine Dressel, Maja Zarske</i> 	
FORUM EUROPA	17
<ul style="list-style-type: none"> ■ Programm weckt Erwartungen 17 Belgische Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union <i>Von Ulrich Fikar</i> ■ Kommunen als Anker des Zusammenhalts in Europa 20 Abschlussstagung zum dreijährigen Forschungsprojekt „KomZuEU“ <i>Von Prof. Dr. Stephan Grohs, Benjamin Gröbe, Dr. Renate Reiter, Dr. Dorothee Riese</i> ■ Umfassende kulturelle Programme geplant 23 Drei neue Kulturhauptstädte Europas für 2024 ■ Engagement für intelligenten Tourismus gewürdigt 25 European Capital and Green Pioneer of Smart Tourism 2024 	
FORUM PARTNERSCHAFT	26
<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunale Partnerschaften waren Thema im Bundestag 26 Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung <i>Von Dr. Christoph Hoffmann</i> ■ Städtepartnerschaften: ein Strategieinstrument im Aufwind 28 Tag der Städtepartnerschaften der Auslandsgesellschaft e.V. <i>Von Beate Brockmann, Dr. Kai Pfundheller</i> 	
R G R E	31
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mehr Vertrauen in lokale und regionale Regierungen 31 Europäischer Hauptausschuss des CEMR in Prag <i>Von Lina Furch</i> ■ Austausch zu bezahlbarer und sauberer Energie 33 Ausschuss für kommunale Entwicklungszusammenarbeit <i>Von Piet Rehmert</i> ■ Europapolitische Thesen standen im Fokus 35 Sitzung des Deutsch-Französischen Ausschusses in Dresden <i>Von Ida De Bièvre</i> 	
WETTBEWERBE	36
NAMEN UND NACHRICHTEN	37
TERMINE	39
IMPRESSUM	40

EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität:

„Wir müssen den Verkehr nachhaltiger gestalten“

Die bei weitem größte Herausforderung für den europäischen Verkehrssektor ist es, Emissionen deutlich zu senken und den Verkehr hin zu mehr Nachhaltigkeit zu transformieren. Dieser notwendige Systemwandel betrifft alle Verkehrsträger. Wir müssen saubere Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem in der Breite verfügbar machen und die richtigen Anreize schaffen, um die Transformation voranzutreiben.

Ein Beitrag von
Adina Vălean

Ob in der Großstadt, in einer Kleinstadt wie jener in Rumänien, in der ich geboren wurde, oder auf dem Dorf: Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Lebens. Wir pendeln zur Arbeit oder zur Schule, gehen einkaufen, fahren zu Arztterminen und besuchen unsere Lieben. Das Leben wäre nicht dasselbe ohne Busse, Fähren, Straßenbahnen, Züge, Autos und Flugzeuge – das ist die Realität. Eine andere Realität ist, dass Mobilität mit Kosten für die Gesellschaft verbunden ist: Treibhausgasemissionen, Luft- und Wasserverschmutzung und der Verlust der biologischen Vielfalt, aber auch Unfälle, Lärm und Staus. Obwohl die Mobilität unsere derzeitige Lebensweise unterstützt, müssen wir ihre Vor- und Nachteile gut abwägen und neue, nachhaltigere Mobilitätskonzepte etablieren.

Das Ziel: eine nachhaltige Zukunft der Mobilität

Ich würde niemals die Schwierigkeiten leugnen, die mit dieser Aufgabe verbunden sind. Aber ich kann auch nicht die Kosten ignorieren, die entstehen, wenn wir untätig bleiben. Daher dränge ich darauf, dass wir die echten Chancen nutzen, die sich uns bieten, um die europäische Wirtschaft nachhaltiger zu gestalten. Diesen Ansatz verfolgen wir auf EU-Ebene, auch mit der [Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität](#) aus dem Jahr 2020. Sie ist unser



Foto: European Union / Jorge Guerrero

Fahrplan, um den Verkehr in ganz Europa auf einen Weg zu mehr Nachhaltigkeit zu bringen.

Städte sind der Schlüssel für Veränderungen

Die Städte sind dabei ein Schlüssel zum Erfolg. Obwohl sie nur vier Prozent der Fläche der EU ausmachen, leben dort mehr als 70 Prozent der Menschen. Daher sind Veränderungen in den Städten und den umliegenden Regionen besonders wichtig. Unser Ziel ist es, Städte dabei zu unterstützen, ambitionierte Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen und gleichzeitig ein wirtschaftliches Umfeld zu erhalten, in dem sie sich gut weiterentwickeln können.

Ich bin beeindruckt von dem Engagement, das in ganz Europa bei der Erprobung ver-

Die EU-Kommissarin für Verkehr, Adina Vălean, spricht bei den Städtischen Mobilitätstagen 2023 im spanischen Sevilla mit Bürgern über nachhaltige Mobilität

Zur Autorin:

Adina Vălean ist EU-Kommissarin für Verkehr.



Foto: Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee

Eisenbahnlinien sind zentraler Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

schiedener Mobilitätslösungen deutlich wird. Aix-en-Provence in Frankreich hat die Möglichkeiten eines für alle kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs untersuchen lassen. Helsinki testet emissionsfreie, autonome Lieferroboter. Und Deutschland baute sein Deutschlandticket aus.

Für die Teilnahme an der **EU-Mission für 100 klimaneutrale und intelligente Städte** wurden neun deutsche Städte ausgewählt. Sie können damit Mittel aus dem Programm Horizont Europa für ihre Verkehrswende beantragen und Beratung und Unterstützung erhalten, die genau auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet sind.

Deutsche Kommunen nehmen auch regelmäßig an der **Europäischen Mobilitätswoche** teil (siehe Artikel auf Seite 15f.). Im Jahr 2023 beteiligten sich daran rund 3.000 europäische Kommunen, ein ermutigendes Zeichen für die Bedeutung, die die Kommunen einer nachhaltigen Mobilität beimessen. Ich bin zuversichtlich, dass wir vom 16. bis 22. September 2024 noch mehr Teilnehmer sehen werden, auch in Deutschland.

Der EU-Rahmen für urbane Mobilität

Auf EU-Ebene haben wir 2021 einen neuen **EU-Rahmen für urbane Mobilität** vorgeschlagen, mit dem wir die Mitgliedstaaten ermutigen, städtische Verkehrssysteme zu entwickeln, die sicher, zugänglich, inklusiv, bezahlbar, intelligent, widerstandsfähig und emissionsfrei sind. Das bedeutet, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und den Ausbau einer sicheren Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer zu beschleunigen. Dies muss einhergehen mit einem Ausbau der Shared Mobility und einer Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge sowie mit einer effektiveren emissionsfreien städtischen Güterlogistik, Lieferungen auf der letzten Meile und multimodalen Lösungen. Verbes-

serungen in jedem dieser Bereiche sind der Schlüssel dazu, nachhaltigere Mobilitätsalternativen zu forcieren.

Der Rahmen für urbane Mobilität schafft auch das Fundament für eine schnellere Einführung der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP). Diese strategischen Pläne werden jeder Kommune dabei helfen, den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der lokalen Wirtschaft gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität zu erhöhen.

Die Überarbeitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Wir haben eine **Überarbeitung der Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V)** – dem Netz von Eisenbahnlinien, Häfen, Straßen und Binnenwasserstraßen, das die gesamte EU überspannt – vorgeschlagen (siehe dazu Artikel auf Seite 12ff.). Danach müssen die 431 größten Städte der EU einen SUMP vorlegen. Sie sollen zudem verpflichtet werden, bis 2027 Daten über die Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit des Verkehrs zu sammeln und bis 2030 multimodale Verkehrsknotenpunkte zu entwickeln: Dies sind Bahnhöfe und Haltestellen, die gut mit S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen, Shared-Mobility-Diensten und besseren und größeren Park-and-Ride-Anlagen verbunden sind, um Verbindungen auf der ersten und letzten Meile zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Jede der 431 Städte muss gemäß dem Überarbeitungsvorschlag außerdem bis Ende 2040 über mindestens ein multimodales Güterverkehrsterminal verfügen, abhängig von den Ergebnissen einer sozio-ökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse.

Von allen Mitgliedstaaten wird dann auch erwartet, dass sie bis 2025 eine nationale SUMP-Kontaktstelle benennen und ein nationales SUMP-Programm etablieren. Diese

werden die Städte bei der Entwicklung und Umsetzung der SUMPs beraten, sie schulen und mit technischem Fachwissen und finanzieller Förderung unterstützen.

Schwerpunkt auf aktiver Mobilität

Aktive Mobilität – vor allem Radfahren und Zufußgehen – spielt in unseren EU-Plänen für nachhaltige städtische Mobilität eine wichtige Rolle. Die eigenen Füße zu nutzen ist nicht nur 100 Prozent emissionsfrei, sondern auch gesund und kostengünstig. Zudem wirkt es Staus entgegen, wenn die Menschen zu Fuß unterwegs sind. Die Radverkehrsinfrastruktur in Deutschland schneidet im europäischen Vergleich immer wieder sehr gut ab – Münster, Bremen und Hannover weisen hier den Weg. Wir müssen aber in ganz Europa noch mehr tun, um es für die Menschen einfacher und sicherer zu machen, auf das Rad umzusteigen.

Im vergangenen Jahr präsentierte ich einen Vorschlag für eine [Europäische Erklärung zum Radverkehr](#). Darin geht es um die Radverkehrsinfrastruktur in ganz Europa und die Erklärung enthält ehrgeizige Verpflichtungen, etwa die Schaffung sicherer und zusammenhängender Radverkehrsnetze in den Städten, deren bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr und die Schaffung sicherer Abstellplätze und Ladeinfrastruktur für E-Bikes. In der Erklärung werden auch Rad-schnellwege gefordert, die Städte mit ländlichen Regionen verbinden.

EU stellt Mittel zur Verfügung

Die Umstellung auf eine nachhaltigere Mobilität erfordert Investitionen und Ressourcen. Auf EU-Ebene stellen wir erhebliche Mittel für Maßnahmen und Projekte zur nachhaltigen städtischen Mobilität zur Verfügung. Die Finanzierungsmöglichkeiten umfassen EU-Programme etwa für Forschung und Innovation, aber auch Horizont Europa, die Fazilität „Connecting Europe“ und den Regional- und den Kohäsionsfonds. Die Mitgliedstaaten können auch die Fazilität für Konjunkturbelebung und Widerstandsfähigkeit nutzen, die 338 Milliarden Euro in Form von Zuschüssen und 385,8 Milliarden Euro in Form von Darlehen vergibt. Ich freue mich, dass etwa 15 Prozent der über die Fazilität beantragten Mittel für nachhaltige Verkehrsprojekte verausgabt werden sollen und damit Verkehrsprojekte in den nationalen Plänen eine wichtige Rolle spielen.



Foto: European Union / Lukasz Kobus

Radfahren spielt für die nachhaltige städtische Mobilität eine zentrale Rolle

Wir haben die Transformation des Verkehrs in Europa auf legislativer und finanzieller Ebene eingeleitet. Aber es gibt noch viel zu tun und wir haben zahlreiche Herausforderungen vor uns. So benötigen wir etwa dringend mehr Komplementarität zwischen den Verkehrsträgern. Außerdem müssen wir Verkehr und Mobilität durch multimodale Knotenpunkte und digitale Lösungen besser steuern. Beides wird die Effizienz des gesamten Systems erhöhen und damit die Emissionen senken.

Wir wissen, wo wir hinwollen. Nun müssen wir unser Ziel im Auge behalten und unseren Fahrplan für die Zukunft weiter verfolgen: die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. ■

Infos

EU-Kommission: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität:

☞ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>

EU-Mission für 100 klimaneutrale und intelligente Städte:

☞ https://germany.representation.ec.europa.eu/news/neun-stadte-deutschland-nehmen-der-eu-mission-100-klimaneutrale-stadte-teil-2022-04-28_de

Europäische Mobilitätswoche:

☞ <http://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>

EU-Rahmen für urbane Mobilität:

☞ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/qanda_21_6729

Pläne für nachhaltige urbane Mobilität:

☞ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en?prefLang=de

Überarbeitung der Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V):

☞ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en?prefLang=de

Europäische Erklärung zum Radverkehr:

☞ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13832-2023-INIT/de/pdf>

Neue ÖPNV-Angebote im Landkreis Karlsruhe:

Nahverkehr – sauber, leise und gefragt

Möglichst flexibel, zuverlässig und nachhaltig soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) der Zukunft sein. Damit dieses Vorhaben gelingt, hat der Landkreis Karlsruhe gleich an mehreren Punkten der Mobilitätskette neue Wege eröffnet. In den Fokus rücken dabei immer stärker die Bedarfe der Fahrgäste und die Antriebstechnik. Der Landkreis hat Lösungen erarbeitet, die nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner stark befahrener Strecken und die Verkehrsunternehmen, sondern besonders auch die Umwelt entlasten.

Ein Beitrag von
Janina Keller-Raviol



Foto: Maxence Werp / Unsplash

Im Landkreis Karlsruhe geht es umsteigefrei aus der Region bis in die Innenstadt

Der [Landkreis Karlsruhe](#) profitiert hierbei vom einzigartigen „Karlsruher Modell“. Es ermöglicht, mit der Stadtbahn aus der Region umsteigefrei auf der Schiene direkt in die Karlsruher Innenstadt und zurück zu fahren, denn die Bahnen können die Schienen sowohl der städtischen Verkehrsbetriebe als auch der Deutschen Bahn nutzen.

Und das wird auch benötigt, denn auf den Schienen im Landkreis ist mächtig Verkehr. Pro Haltestelle gibt es im Vergleich zu den anderen Kreisen in Baden-Württemberg mit die meisten Abfahrten. Das ergab ein [Bericht des Landes Baden-Württemberg](#) aus dem Jahr 2020. In den Stadtbahnen wie auch in den Bussen drängen sich an den Wochentagen morgens und nachmittags Schüler und Berufspendler. Zu den Randzeiten

bleiben hingegen Plätze frei. Mit innovativen Lösungen will der Landkreis erreichen, dass auch diese bald besetzt sein werden und ein weiterer Schritt in der Mobilitätswende erreicht wird.

Die letzte Meile ist eine Schlüsselkomponente

Während in einem Teil eines Ortes im Zehn-Minuten-Takt eine Bahn hält, sind andere Gebiete von diesem Angebot abgeschnitten. Dabei zählt der ÖPNV zu den wichtigen Komponenten, um die Region klimafreundlicher zu gestalten und Kommunen zu vernetzen. Damit Investitionen sich lohnen, muss die Bevölkerung aber vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen. Dazu braucht es

Zur Autorin:

Janina Keller-Raviol
ist Pressereferentin im
Landratsamt Karlsruhe.

Anreize. Diese schafft der Landkreis und setzt dabei auf die letzte Meile, also die Strecke von der Haustür zum Schienenhaltepunkt.

Mit dem On-Demand-Verkehr  **MyShuttle** ist dem Landkreis diesbezüglich ein Erfolg gelungen. Das Projekt erfreut sich einer hohen Nachfrage und gewann nur ein Jahr nach dem offiziellen Start 2019 die Auszeichnung des Landes Baden-Württemberg „Wir machen Mobilitätswende!“. Die zum Großteil elektrisch betriebenen Kleinbusse in Form der legendären Londoner Taxis erreichen flächendeckend mehr Menschen als eine Standard-Busverbindung leisten könnte. Der bedarfsorientierte Verkehr wird – ganz nach seiner Ursprungsidee – zu 68 Prozent dazu genutzt, auf die Schienenverkehre umzusteigen oder die letzte Meile zurückzulegen. Das verbleibende Drittel der Fahrgäste nutzt das flexible Angebot für innerörtliche Fahrten in der Fläche, die ein Linienverkehr nicht abdecken könnte. Aktuell bestehen sieben On-Demand-Bediengebiete, in denen 19 MyShuttles fahren. Im Jahr 2023 fanden rund 90.000 Fahrten mit über 100.000 Fahrgästen statt. Pro Monat sind das zwischen 800 und 3.500 Fahrten je nach Bediengebiet.

Leerfahrten bringen nachhaltige Mobilität nicht weiter

Zwar ist im Landkreis in vielen Kommunen die Frequenz der Linienbusse erhöht worden, aber „ein Bus, der in schwachen Zeiten für nur wenige Personen fährt, ist nicht ökologisch. Auch die Belastungen für das Verkehrsunternehmen und die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Strecken sind bei einer solchen Auslastung nicht zu rechtfertigen“, erklärt Landrat Dr. Christoph Schnaudigel die Problematik und verweist damit gleich auf die Lösung: „Unser On-Demand-Verkehr MyShuttle orientiert sich vorrangig am Bedarf der Fahrgäste und ist durch den Einsatz von Kleinbussen problemlos im normalen Straßenverkehr integriert.“

Per App, Telefon oder Webportal können die Fahrgäste ein MyShuttle anfordern. Dieses holt sie innerhalb eines festgelegten Gebiets an einem virtuellen Haltepunkt, der eigens für die Fahrt mit MyShuttle ausgewählt werden kann und in der App gekennzeichnet ist, ab und setzt sie an einem anderen wieder ab. „Das ist maximale Flexibilität und ein leichter Zugang zum ÖPNV für den gesamten ländlichen Raum“, fasst Landrat Dr. Christoph Schnaudigel zusammen. Das On-Demand-Angebot ist in den Tarif des Karlsruher Verkehrsverbunds integriert und

kann damit ohne Aufpreis zum normalen Tarif genutzt werden.

Lösung für personelle Engpässe

MyShuttle bringt auch positive Effekte im Personalbereich mit sich. Zum Fahren der Kleinbusse braucht es weniger Qualifikationen als für große Personenbusse. Mitarbeitende sind flexibler einsetzbar und die Arbeit wird für mehr potenzielle Fahrerinnen und Fahrer attraktiv. Mit mehr Personal lassen sich dann auch ausreichend Kapazitäten und eine bessere Verlässlichkeit zu den Stoßzeiten sicherstellen. Indem



Foto: Landkreis Karlsruhe

Die 19 MyShuttles beförderten im Jahr 2023 über 100.000 Fahrgäste

unwirtschaftliche Zusatzfahrten ersetzt werden, profitiert der Regelverkehr. Mit den MyShuttles kann der ÖPNV die gesamte Reisekette auch am Abend oder am Wochenende weiterhin vollständig erfüllen.

Potenzial liegt auch im Antrieb

Im Busverkehr liegt noch weitaus mehr Potenzial, nachhaltige Mobilität zu fördern. Der Landkreis Karlsruhe stellt daher bei seinen Busverkehren nach und nach auf Elektrofahrzeuge um. Da die Busverkehre im Landkreis an Fremunternehmen vergeben werden, gilt es, diese bei der Veränderung mitzunehmen.

Die notwendige Ladeinfrastruktur benötigt langfristige Investitionen, die mit hohen Kosten und viel Verwaltungsaufwand verbunden sind. Dies ist vor allem für kleinere Verkehrsunternehmen, die sich gegenüber großen Verkehrsbetrieben behaupten müssen, kaum leistbar. Daher baut der Landkreis eine eigene Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auf, die von den für den Linienverkehr beauftragten Unternehmen genutzt werden kann. Das Land Baden-Württemberg lobte diesen Schritt als „Best Practice“.

Erster zentraler Standort mit Ladeinfrastruktur

Für den Busverkehr im Auftrag des Landkreises werden 137 Busse in acht Linienbündeln eingesetzt. In zwei Linienbündeln sind bereits zehn Elektrobusse unterwegs. Ein erster zentraler Standort mit Ladeinfrastruktur ist in Ettlingen bereits eingerichtet. Der Landkreis strebt an, weitere Ladeinfrastrukturen zu errichten und diese den Verkehrsunternehmen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Ende des Jahres 2024 wird ein weiteres Linienbündel mit zehn Elektrobusen ausgestattet.

So verbessert der Landkreis die Rahmenbedingungen für die Verkehrsunternehmen und trägt dazu bei, dass der technologische Umstieg wie gewünscht gelingt. Den Strom für die Ladestationen müssen die Verkehrsunternehmen jedoch selbst beschaffen und er muss zu 100 Prozent aus regenerativen Energien stammen.

Ein Grundstück für die Ladeinfrastruktur

Für die Infrastruktur muss der Landkreis bestimmte Vorgaben erfüllen. Allein die Suche nach einem geeigneten Grundstück führt zu Herausforderungen. Eine zentrale Lage zu den Linienbündeln und damit kurze Anfahrtswege für die Elektrobusse sind wichtig. Ebenso ist eine ausreichende Größe zum Abstellen und Rangieren notwendig – für zehn Busse sind das etwa 1.800 Quadratmeter. Technische Voraussetzungen, wie eine ausreichende Stromversorgung und ein Löschwasseranschluss, sind unabdingbar.

Als der Landkreis den Aufbau der Ladeinfrastruktur startete, war er Pionier. Auf dem Gelände stehen eine Trafostation mit einer Leistung von 1.000 Kilovoltampere, sechs Schnellladestationen mit einer Leistung von jeweils 90 Kilowatt pro Ladepunkt, vier Doppelladesäulen und zwei Einzelladesäulen. Je Busunternehmen stehen fünf Ladepunkte für die jeweils fünf E-Busse zur Verfügung. Eine Vollladung der Busse ist in 4,5 Stunden möglich. Die Kosten belaufen sich auf circa 1,2 Millionen Euro. Das Land Baden-Württemberg förderte das Projekt zu rund 70 Prozent.

Vorteile eines emissionsfreien Busverkehrs

Der Fahrbetrieb mit den E-Bussen steht dem der Dieselbusse nach den bisheri-



Foto: Landkreis Karlsruhe

gen Erfahrungen in nichts nach. Auch die Fahrgäste können die Vorteile der emissionsfreien Beförderung wahrnehmen: Der Geräuschpegel im und um das Fahrzeug ist deutlich reduziert. Davon profitieren auch die Anwohnerinnen und Anwohner viel befahrener Strecken. Die Reichweite der E-Fahrzeuge hat sich für die Umläufe als ausreichend erwiesen. Durch Zwischenladen als Teil der Betriebsabläufe wird garantiert, dass auch an Tagen mit extremen Temperaturen ohne fossile Zusatzheizung genug Leistung vorhanden ist und jederzeit Fahrzeuge auch für unvorhergesehene Einsätze bereitstehen.

E-Mobilität: eine Chance für den ÖPNV

„Die Umstellung auf E-Mobilität nimmt der Landkreis Karlsruhe als Chance wahr, den ÖPNV zukunftsfähig und attraktiv zu gestalten. Je besser und angenehmer Angebote von Fahrgästen empfunden werden, desto größer ist deren Akzeptanz und somit auch die Nutzung“, fasst Landrat Dr. Christoph Schnaudigel zusammen. Denn um die Mobilitätswende im ländlichen Raum ohne Schieneninfrastruktur zu schaffen, braucht es genau das: klimaneutrale Busverkehre, entlastete Busunternehmen, die mit den freigelegten Kapazitäten das Angebot sicherstellen können, und zufriedene Fahrgäste. „Neben der Entwicklung neuer Ideen setzt sich der Landkreis aber auch dafür ein, den Schienenverkehr als Rückgrat des ÖPNV stetig zu optimieren. Dazu gehört vor allem der Ausbau der Infrastruktur, um neue Verbindungen zu schaffen, die dann wiederum von den ergänzenden Angeboten wie MyShuttle komplettiert werden“, ergänzt er. Konkret sind das beispielsweise der zweigleisige Ausbau der Kraichgaubahn sowie die Reaktivierung von Schienenstrecken. ■

Der Landkreis stellt den Busunternehmen wichtige Infrastruktur zur Verfügung

Infos

Landkreis Karlsruhe:

🔗 <https://www.landkreis-karlsruhe.de/>

On-Demand-Angebot

„My Shuttle“:

🔗 <https://www.landkreis-karlsruhe.de/Service-Verwaltung/Themen-Projekte/Stra%C3%9Fen-Verkehr/On-Demand-Verkehr/>

ÖPNV-Report

Baden-Württemberg:

🔗 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/oepnv-report-baden-wuerttemberg>

Stadtreinigung, Abfallsammlung und ÖPNV:

Kommunale Unternehmen setzen vermehrt auf alternative Antriebe

Die Mobilitätswende fordert die kommunalen Unternehmen heraus, traditionelle Denkweisen zu hinterfragen und neue Lösungen zu suchen. Dieser Prozess eröffnet bemerkenswerte Chancen. Ein Blick auf die innovativen Initiativen in den Unternehmen zeigt, wie die Mobilitätswende nicht nur für eine saubere Umwelt, sondern auch für eine nachhaltige Fortbewegung sorgen kann.

Ein Beitrag von
Silvia Gietkowski

Das derzeitige Verkehrssystem ist großen Veränderungen unterworfen. Das Verkehrsaufkommen ist seit 1960 kontinuierlich gestiegen, im Güterverkehr hat es sich mehr als verdreifacht, im Personenverkehr sogar vervierfacht. Damit sind auch die Emissionen von Klimagasen, Luftschadstoffen und Lärm sowie die Flächeninanspruchnahme und der Ressourcenverbrauch gestiegen. Die kommunalen Unternehmen tragen mit ihren Flotten, die zum Beispiel in der Abfallsammlung eingesetzt werden, zum Ausstoß von Emissionen bei. Um also die Mobilität von Personen und Gütern zu sichern, ohne dass der Verkehr langfristig Mensch und Umwelt übermäßig belastet, soll der Personen- und Güterverkehr soweit wie möglich vermieden werden, der nicht vermeidbare Verkehr auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert und durch eine bessere Organisation und neue Technologien verbessert werden.

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge

Die [Clean Vehicles Directive \(CVD\)](#), die EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge aus dem Jahr 2015, soll einen Nachfrageimpuls für emissionsarme und -freie Straßenfahrzeuge setzen. Bei der öffentlichen Auftragsvergabe werden erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie PKW sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge vorgegeben. Sie verpflichten die öffentliche



Foto: BSR

Immer mehr kommunale Unternehmen testen den Betrieb mit alternativen Antrieben, wie hier die Berliner Stadtreinigung

Hand sowie für einzelne Dienstleistungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure wie Post- und Paketdienste oder die Stadtreinigung dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss. Somit sind zahlreiche kommunale Unternehmen zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge verpflichtet.

Herausforderungen bei der Umstellung auf alternative Antriebe

Die kommunalen Unternehmen stehen bei der Umstellung auf alternative Antriebe bei ihren Nutzfahrzeugen vor besonderen Herausforderungen: Die komplexen Aufbauten der Nutzfahrzeuge haben häufig einen hohen Energieverbrauch, somit ist die Elektrifizierung dieser Fahrzeuge deutlich aufwendiger als bei bereits in Serie produzierten PKW. Hinzu kommen die Mehrkosten für die Nutz-

Zur Autorin:

Silvia Gietkowski (M. Sc.) ist Referentin für Grundsatzfragen nachhaltiger Mobilität beim Verband kommunaler Unternehmen (VKU).

fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Ein batteriebetriebenes Abfallsammelfahrzeug kann zwei bis drei Mal so viel kosten wie eines mit konventionellem Antrieb. Zu guter Letzt fehlen in vielen Bereichen Fahrzeuge; eine flächendeckende Marktverfügbarkeit ist nicht vorhanden. Die kommunalen Unternehmen stehen im engen Kontakt mit den Fahrzeugherstellern, der Austausch ist in dieser Phase von großer Bedeutung, um die Anforderungen an die Fahrzeuge bei der Entwicklung entsprechend umsetzen zu können.

Wegfall der Bundesförderung

Mit dem [Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur \(KsNI-Richtlinie\)](#), das bis 2026 verlängert wurde, sollen die Treibhausgasemissionen durch den Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im straßengebundenen Güterverkehr gesenkt werden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr stellt von 2023 bis 2026 rund 2,2 Milliarden Euro Fördergelder für die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich stehen bis 2026 rund 10,1 Milliarden Euro für den Aufbau und die Erweiterung der Tank- und Ladeinfrastruktur für PKW und LKW bereit.

Viele Entsorgungsunternehmen hatten große Hoffnungen in die Förderung der Umrüstung ihrer Fuhrparks gesetzt, aber viele Anträge wurden nicht bewilligt. Denn obwohl das Ziel der Förderung eine möglichst hohe CO₂-Einsparungsquote pro Kilometer ist, basieren die Priorisierungskriterien auf der Jahreskilometerleistung und dem zulässigen Gesamtgewicht. Aus diesen Kriterien allein kann aber nicht die potenzielle CO₂-Einsparung beim Einsatz von Abfallsammel- und anderen Nutzfahrzeugen abgeleitet werden. Gerade im städtischen Bereich haben die Fahrzeuge mit ihren komplexen Aufbauten und kurzen Fahrtstrecken trotzdem einen sehr hohen Verbrauch pro Kilometer. So konnten sich die Fahrzeuge der Entsorgungsunternehmen oft nicht gegen jene der Speditionen und Transportunternehmen durchsetzen, die weite Strecken fahren.

Der dritte Förderaufruf wurde lange angekündigt, unter Einbeziehung von Verbänden überarbeitet und hat die kommunale und private Entsorgungswirtschaft erneut auf Förderungen hoffen lassen. Aufgrund der Einsparungen beim Klima- und Transformationsfonds der Bundesregierung wurde das für die kommunale Wirtschaft sehr wichtige Förderprogramm aber gestrichen. Die Jahre

2024 und 2025 sind jedoch entscheidend, damit die Umstellung der Fuhrparke nicht ins Stocken gerät und um den Markthochlauf zu generieren. Es ist aber noch nicht klar, wie dies ohne die Förderung bewerkstelligt werden soll.

Praxisbeispiele

Da sich die Phase ausgiebiger Tests mit schweren Nutzfahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb und Brennstoffzelle langsam dem Ende zuneigt, schaffen es jetzt die Themen auf die Agenda, die sich rund um den Einsatz der Fahrzeuge drehen. Die kommunalen Unternehmen führten erste Machbarkeits-



Foto: Patrick Seeger / Stadt Freiburg

studien zur Umstellung der Fuhrparke durch und entwickelten dafür Strategien. Dabei geht es neben neuer Technik und der Integration in den Betriebsablauf auch darum, wie die Energieverfügbarkeit gewährleistet werden kann und was die Umstellung auf Elektroantrieb für die Werkstätten bedeutet.

Grüner Wasserstoff für Freiburgs Müllabfuhr

Die Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH (ASF) setzt auf den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Sammelfahrzeugen. Die ersten zwei wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeuge für die Sammlung von Altpapier und Bioabfall wurden 2021 angeschafft, seit Juni 2023 sind neun Fahrzeuge mit diesem alternativen Antrieb in Betrieb. Von außen unterscheiden sich die Fahrzeuge nicht von herkömmlichen Müllautos, in puncto Emissionen weisen sie jedoch viele Vorteile auf. Gegenüber mit Diesel betriebenen Müllfahrzeugen können durch ihren Einsatz pro Jahr bis zu 30 Tonnen CO₂ eingespart werden. Zudem sind sie deut-

Die Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg setzt wasserstoffbetriebene Müllfahrzeuge ein

lich leiser – zur Freude der Müllwerker und Anwohner.

Die ASF entschieden, die Herstellung von grünem Wasserstoff selbst in die Hand zu nehmen, weil in der Region kurz- bis mittelfristig der notwendige Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur nicht abzusehen war. Auf dem Gelände der ehemaligen Mülldeponie Eichelbuck soll eine Produktionsstätte für grünen Wasserstoff entstehen, bestehend aus einer Photovoltaikanlage, einem Elektrolyseur und einer Betankungsanlage. Ab 2025 soll diese Kombination die Versorgung von mindestens 50 kommunalen und gewerblichen Abfallsammelfahrzeugen sicherstellen.

Der Wechsel von klimaneutral zu klimapositiv in Lübeck

Eine Machbarkeitsstudie der Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) in Zusammenarbeit mit dem Institut für Abfall, Abwasser und Infrastruktur-Management GmbH zeigte, wie der Fuhrpark der EBL bis 2040 klimaneutral werden kann und wie bei zukünftigen Beschaffungen Fehlinvestitionen vermieden werden können. Der Ansatz: schon heute auf die bestmögliche Technik setzten, um den Status des Fuhrparks mit 280 Fahrzeugen weg von der Klimabelastung hin zur Klimaneutralität zu verändern, sodass die Entsorgungsbetriebe schlussendlich als ganzheitliche Organisation zur Klimapositivität gelangen. Aktuell liegt der Dieserverbrauch der EBL pro Jahr bei etwa 830.000 Liter, die 2.200 Tonnen CO₂ erzeugen. Bis 2040 soll der Fuhrpark der EBL sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt werden.

Dafür müssen pro Jahr ungefähr 22 Fahrzeuge beschafft werden. Der Austausch der Fahrzeuge erfolgt zum ursprünglich geplanten Zeitpunkt. So soll sich der Bestand von Dieselfahrzeugen von heute 84,6 Prozent auf 4,1 Prozent im Jahr 2040 reduzieren. Diese 4,1 Prozent entfallen auf elf Winterdienstfahrzeuge, die es bislang nicht als klimafreundlichere Modelle gibt.

Köln: Antriebstechnologien im Pilotversuch

Bereits 17 Prozent der 650 Fahrzeuge der Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH (AWB) werden mit Strom, Gas oder Wasserstoff angetrieben. Damit haben die AWB schon heute das Beschaffungsziel der Green Vehicle Directive der EU-Kommission erreicht. Derzeit laufen einige Pilotversuche bei den AWB, unter anderem mit elektrisch betriebenen



Foto: AWB Köln

Abfallsammelfahrzeugen und Kehrmaschinen sowie mit einem wasserstoffbetriebenen Müllwagen. Bis Mitte 2024 sollen 35 gasbetriebene Abfallsammelfahrzeuge im Einsatz sein, zurzeit sind es 20. Zudem wurde ein Modellversuch mit einem ersten rein elektrisch betriebenen Kolonnenwagen erfolgreich abgeschlossen.

Bei den Pilotversuchen betrachten die AWB unterschiedliche Aspekte: Neben einer reibungslos funktionierenden Technik ist eine zuverlässige Ladeinfrastruktur eine große Herausforderung. Die Versorgung der gasbetriebenen Fahrzeuge bei den AWB ist vergleichsweise einfach: Die Fahrzeuge transportieren den eingesammelten Bioabfall zur Vergärungsanlage in Köln. Dort wird Bioerdgas produziert. Dieses kann wiederum als Kraftstoff für die Fahrzeuge genutzt werden. Elektro- und Wasserstofffahrzeuge besitzen jedoch eine Batterie, die vor dem Betrieb stationär aufgeladen werden muss. Hierfür müssen ausreichend Ladestationen an den Betriebsstandorten sowie eine ausreichende Stromversorgung sichergestellt werden. Auch die Integration der Ladevorgänge in die Betriebsabläufe ist ein entscheidender Faktor. Im Großraum Köln gibt es aktuell lediglich zwei Bioerdgas- und eine Wasserstofftankstelle.

Zudem muss das Personal geschult werden und die Fahrzeuge mit alternativem Antrieb stellen andere Anforderungen an die Instandhaltung und Werkstattlogistik. Auch Aspekte der Wirtschaftlichkeit gilt es zu berücksichtigen: Die gas-, wasserstoff- und elektrisch-betriebenen Fahrzeuge, die derzeit auf dem Markt sind, kosten oft deutlich mehr als ein herkömmliches Dieselfahrzeug. Im Gegensatz zu privatwirtschaftlichen Unternehmen stehen kommunale Unternehmen ihren Gebührenzahlern gegenüber in der Verantwortung. Gleichwohl ist es auch Aufgabe der kommunalen Unternehmen, Innovationen im Arbeitsalltag auf ihre Praxistauglichkeit hin zu bewerten. ■

Bei Pilotversuchen testen die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb

Infos

VKU: Abfallwirtschaft und Stadtreinigung in der Mobilitätswende:

🔗 https://vku.epaper-publishing-one.de/kiosk/detail/ausgaben.digital_info_20_abfallwirtschaft_und_stadtrein

Clean Vehicles Directive:

🔗 https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/clean-and-energy-efficient-vehicles/clean-vehicles-directive_en?prefLang=de

Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI-Richtlinie):

🔗 http://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/KlimaschutzundMobilitaet/KsNI/Ksni_node.html

Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V):

Überarbeitete Verordnung sieht mehr städtische Knoten vor

Am 18. Dezember 2023 einigten sich Vertreterinnen und Vertreter des Europäischen Parlaments, der Kommission und des Ministerrats der Europäischen Union auf eine Überarbeitung der Verordnung über die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Damit erneuert die EU den gesetzlichen Rahmen für den Ausbau der europäischen Verkehrsinfrastruktur.

Ein Beitrag von
Ulrich Fikar



Foto: Tim Hill / Pixabay

Das multimodale und nachhaltige Verkehrsnetz der Zukunft setzt nicht nur auf Straßen

Mit der [neuen Verordnung](#) setzt die EU stärker als zuvor auf den Aufbau eines multimodalen und nachhaltigen Verkehrsnetzes. Zudem stellt sie neue Anforderungen an 431 europäische Großstädte, die als städtische Knoten (Urban Nodes) eine wichtige Rolle innerhalb der europäischen Verkehrsinfrastruktur übernehmen sollen. Das hat auch Auswirkungen auf ihr Umland und ihre urbane Mobilitätsplanung.

Die Anpassungen des TEN-V sollen helfen, den [europäischen Grünen Deal](#) umzusetzen und das Ziel der EU, bis 2050 klimaneutral zu werden, zu erreichen. Daher sollen die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden. Entspre-

chend fanden in den Verhandlungen vor allem die Koordinierung und Erleichterung großer Eisenbahnprojekte viel Beachtung. Durch sie soll ein attraktives Schienennetz entstehen, das Personen- und Güterterminals, große Häfen und Flughäfen verbindet.

Die Einigung muss noch vom Europäischen Parlament und vom Ministerrat formell bestätigt werden. Mit einer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU kann noch in diesem Halbjahr gerechnet werden, sodass die Verordnung 2024 in Kraft treten kann. Der ursprüngliche Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 14. Dezember 2021 als Teil eines Mobilitätspakets vorgelegt, das der Umsetzung des Grünen Deals dient und in ein größeres [„Fit für 55“-Paket](#) eingebettet

Zum Autor:

Ulrich Fikar ist Referent im Europabüro des Deutschen Städtetags.

war. Es umfasst auch einen neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität sowie eine Überarbeitung der Verordnung über intelligente Verkehrssysteme.

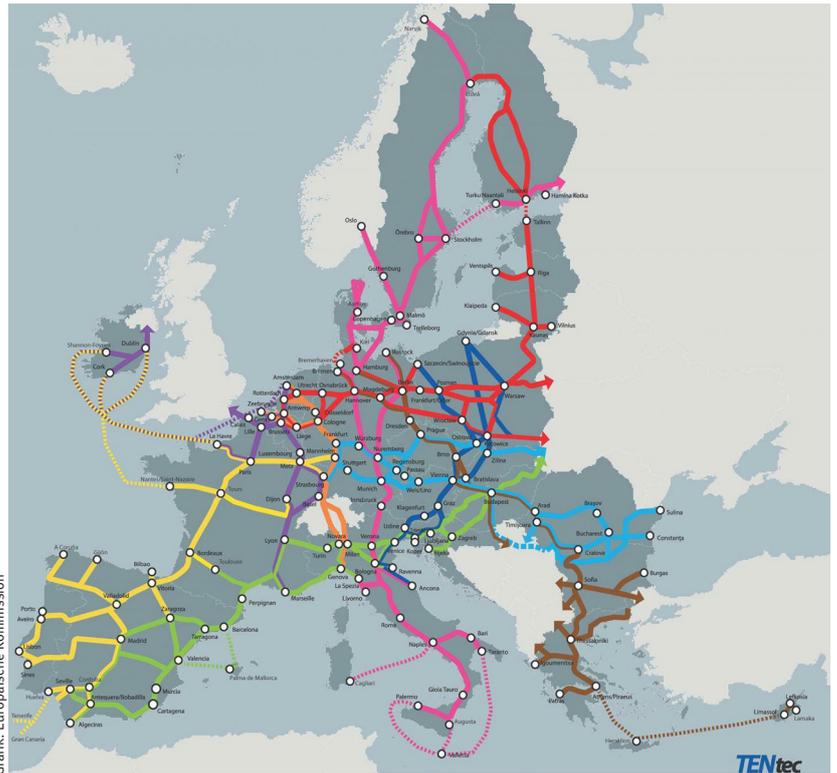
Wesentliche Neuerungen

Mit der neuen Verordnung soll das Gesamtnetz schrittweise ausgebaut und die Fristen zur Fertigstellung des TEN-V sollen auf drei Ebenen aktualisiert werden: Das Kernnetz soll nach wie vor bis 2030 fertiggestellt sein, das neu hinzugefügte erweiterte Kernnetz bis 2040 und das Gesamtnetz bis 2050. Die neue Zwischenfrist 2040 wurde eingeführt, um die Fertigstellung großer, hauptsächlich grenzüberschreitender Vorhaben wie die Schließung von Lücken im Schienennetz und die Fertigstellung neuer Hochgeschwindigkeitsverbindungen vorzuziehen. Um sicherzustellen, dass die Infrastrukturplanung den tatsächlichen operativen Bedürfnissen gerecht wird, sollen durch die Integration von Schienenstrecken, Straßen und Wasserstraßen neun europäische Verkehrskorridore entstehen, die für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa von großer strategischer Bedeutung sind. Die Verordnung umfasst dafür Schienenwege, Binnenwasserstraßen, kurze Seeverkehrsstrecken und Fernstraßen, die Städte, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals verbinden.

Mehr städtische Knoten mit mehr Aufgaben

Von besonderem kommunalem Interesse sind die Neuerungen bei den städtischen Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz, wo sich verschiedene Netze und Infrastrukturen treffen. Zu den städtischen Knoten zählen Umgehungsstraßen, Zugangspunkte zum TEN-V, insbesondere Bahnhöfe, Frachtterminals, Häfen und Flughäfen sowie die Verbindungen auf der "ersten und letzten Meile" zwischen und zu diesen Zugangspunkten. In Deutschland waren in der noch geltenden TEN-V-Verordnung 13 Großstädte als städtische Knoten gelistet. In Zukunft werden es durch die deutliche Steigerung auf 431 europäische städtische Knoten 77 deutsche Städte sein.

Die EU-Institution einigten sich auf neue Anforderungen für die städtischen Knoten. Es sind Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMPs) zu erstellen, mit denen die Mobilitätskonzepte an das TEN-V angepasst werden



Grafik: Europäische Kommission

Die neun europäischen Verkehrskorridore sind von großer strategischer Bedeutung für nachhaltige Verkehrsströme

sollen. Jeder städtische Knoten soll bis 2027 einen SUMP ausarbeiten, der ein langfristiges, allumfassendes und integriertes Konzept für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für den gesamten funktionalen Raum beinhaltet. Die Ausrichtung auf den **„funktionellen urbanen Raum“** war ein wichtiges Anliegen der kommunalen Ebene im Gesetzgebungsprozess. Es ist daher zu begrüßen, dass in der

Infos

Europäischer Grüner Deal:

☞ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de

„Fit für 55“-Paket:

☞ <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Pressemitteilung zur Einigung über das TEN-V:

☞ <http://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/12/18/trans-european-transport-network-ten-t-council-and-parliament-strike-a-deal-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/>

Connecting Europe Facility:

☞ https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetags:

„Europäisches Verkehrsnetz und urbane Knoten“:

☞ <http://www.staedtetag.de/positionen/beschluesse/2022/praesidium-europaeisches-verkehrsnetz-und-urbane-knoten>

neuen Verordnung die städtischen Knoten so definiert werden, dass sie in ihren umliegenden funktionalen Verkehrsraum eingebettet sind. Die Pläne dürfen also nicht an den politischen Stadtgrenzen haltmachen, wie es der ursprüngliche Kommissionsentwurf vorsah.

Ursprünglich war als Frist für die Fertigstellung der SUMP's Ende 2025 vorgesehen. Die neue Frist – bis 2027 – ist immer noch ambitioniert, dürfte aber realistischer umzusetzen sein. Außerdem wird es die zusätzliche Verpflichtung geben, bis Ende 2040 pro städtischem Knoten mindestens ein multimodales Güterterminal zu errichten, insofern dies wirtschaftlich tragfähig ist.

Das Europäische Parlament hatte noch weitere Pflichten für die städtischen Knoten vorgeschlagen. Ob und welche davon aufgenommen wurden, wird erst die finale Verordnung zeigen. Der Deutsche Städtetag und der RGRE hatten sich im Gesetzgebungsprozess bei der Benennung der städtischen Knoten für ein „Opt-in-Verfahren“ mit Beteiligung und ausdrücklicher Zustimmung der betroffenen Städte eingesetzt und zumindest eine Ausstiegsmöglichkeit für die betroffenen Städte gefordert. Im Ministerrat wurden diese Forderungen aufgegriffen. Es wird sich zeigen, wie die genaue Formulierung der Einigung hierzu aussehen wird.

Ungewisse Förderung

Mit den beschlossenen Neuerungen werden die städtischen Knoten für die Verwirklichung des europäischen Verkehrsnetzes aufgewertet. Damit verbunden ist ein Zugang zu europäischen Fördermitteln. Die städtischen Knoten können Gelder aus der **Connecting Europe Facility (CEF)** beantragen, dem zentralen EU-Förderinstrument zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in Europa. Ungewiss ist allerdings, in welchem Umfang die neue Fazilität Connecting Europe (CEF III) im Rahmen des nächsten langfristigen EU-Haushaltsplans 2028-2035 aufgestockt wird, um den Bedarf der städtischen Knoten abzudecken. Die EU-Fördermittel müssen für den Ausbau städtischer Knoten entsprechend angehoben werden.

Adressaten für die Verwirklichung des TEN-V und auch für die Umsetzung der Anforderungen an die städtischen Knoten sind nicht die Städte selbst, sondern zuvorderst die Mitgliedstaaten. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat dafür bereits eine Förderrichtlinie erstellt und einen ersten Call für Anträge veröffentlicht. Die staatlichen Aufgaben werden dann an die Kommunen übertragen und den Kommunen sind die dafür notwendigen Mittel bereitzustellen. ■



Foto: Wolfgang Weiser / Pixabay

Bahnhöfe sind wichtige Elemente der zukünftig 77 städtischen Knoten in Deutschland

Buchtipps

Mit Teilhabe zur urbanen Transformation

Der im November 2023 erschienene Sammelband „Participation for Transformation: Concepts, Approaches, and Insights for European Cities“ liefert einen detaillierten Überblick über die Rolle der Bürgerbeteiligung in städtischen Entwicklungsprozessen. Er verbindet theoretische Konzepte mit praktischen Beispielen aus fünf ausgewählten Städten – Dortmund, Mannheim, Bielefeld, Ulm und Zwickau – und beleuchtet damit verschiedene Aspekte der nachhaltigen Stadtentwicklung, wie Resilienz, Klimaanpassung, nachhaltige Mobilität und Digitalisierung. Zielgruppe des Buches sind Fachleute aus den Bereichen Politik, Wissenschaft und Stadtplanung, die sich für die Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Gestaltung nachhaltiger städtischer Gemeinschaften interessieren.

Das Buch entstand im Rahmen des „Zukunftsstadt Goes Europe“-Programms, welches vom Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziert wird. Es ist Teil der Leitinitiative „Zukunftsstadt“ des Rahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“ sowie der Innovationsplattform Zukunftsstadt. Das Hauptziel dieser Publikation ist es, den Wissensaustausch und Wissenstransfer in Bezug auf aktuelle Forschungsthemen im



Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung zu fördern.

„Participation for Transformation“ ist als E-Book im Open Access über die Universitäts- und Landesbibliothek Münster sowie als Print-on-Demand bei Bookmundo verfügbar. Das Buch richtet sich an ein Fachpublikum, das in der Schnittstelle zwischen Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung tätig ist oder in diesem Bereich forscht.

Buch „Participation for Transformation“ als E-Book:

🔗 <https://doi.org/10.17879/68948702045>

Buch „Participation for Transformation“ als Print-on-Demand:

🔗 <https://publish.bookmundo.de/shop/index.php/catalog/product/view/id/783202/s/participation-for-transformation-concepts-approaches-and-insights-for-european-cities-355084-publish-bookmundo-de/>

Die Europäische Mobilitätswoche:

Ein Praxislabor für die Verkehrswende

Wie lässt sich Mobilität in Kommunen so gestalten, dass der Verkehr Mensch und Umwelt nicht übermäßig belastet? Was kann vor Ort getan werden, um die Verkehrswende in Städten und Gemeinden umzusetzen? Die Europäische Mobilitätswoche rückt unter dem Motto „Mix & Move!“ nachhaltige Mobilität in den Fokus.

Ein Beitrag von
Dr. Simon Bohn,
Janine Dressel und
Maja Zarske

Jedes Jahr findet vom 16. bis 22. September die [Europäische Mobilitätswoche \(EMW\)](#) statt. Die Kampagne der Europäischen Kommission bietet Städten und Gemeinden in ganz Europa einen Rahmen, um mit verschiedenen Aktionen und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität zu werben. Während der EMW können die Bürgerinnen und Bürger erleben, wie die Mobilitätswende vor Ort aussehen kann, welche alternativen Mobilitäts Optionen es gibt, und sie können diese auch ausprobieren. Im Jahr 2023 nehmen in Deutschland 188 Städte, Gemeinden und Kreise sowie 97 nichtkommunale Akteure wie Vereine, Unternehmen, Hochschulen und Verkehrsverbände an der EMW teil, so viele wie nie zuvor. Insgesamt beteiligten sich europaweit 3.351 Kommunen in 45 Ländern sowie 1.558 nichtkommunale Akteure aus 52 Ländern an der Kampagne.

Die EMW stärkt nachhaltige Mobilität vor Ort, weil sie die Verkehrswende mit zivilgesellschaftlichem Engagement und demokratischer Partizipation verbindet. Nachhaltigkeitsorientierte Verbände und Vereine, bürgerschaftliche Initiativen, Unternehmen und Verkehrsbetriebe vernetzen sich, die Aktionen finden häufig auf Stadt- oder Umweltfesten, bei Markttagen oder im Rahmen von Sport- oder Freizeitveranstaltungen statt. Häufig entstehen auch Synergien mit anderen Kampagnen, etwa mit dem Stadtradeln, dem Tag der Schiene, der Kidical Mass, dem internationalen Park(ing) Day oder den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule oder zum



Foto: Katja Kluge / Stadt Chemnitz

Lastenfahrrad-Korso bei der Europäischen Mobilitätswoche in Chemnitz

Kindergarten“. Die EMW ist für Kommunen eine gute Gelegenheit, um Verkehrsversuche, bei denen der Straßenraum vorübergehend verändert wird, und Infrastrukturprojekte zu präsentieren.

Mitmachen

Drei Beteiligungsformate stehen für Städte und Gemeinden zur Wahl: eine Aktionswoche, die Vorstellung dauerhafter Maßnahmen und ein autofreier Tag.

In der Aktionswoche vom 16. bis 22. September können die teilnehmenden Kommunen das Bewusstsein der Bevölkerung für umweltfreundliche Mobilität fördern. Dafür nutzen sie etwa Schulwettbewerbe, Büchertische zu Mobilitätsthemen in Bibliotheken, Diskussionsrunden zum örtlichen Mobilitätskonzept oder Informationsveranstaltungen zu E-Mobilität oder Car-Sharing-Angeboten. Oft werden umweltfreundliche Verkehrsmittel

Zu den Autoren:

Dr. Simon Bohn vertritt Claudia Kiso als Nationaler Koordinator der EMW in Deutschland beim Umweltbundesamt. Janine Dressel und Maja Zarske sind Teammitglieder der Nationalen Koordinierungsstelle der EMW in Deutschland beim Umweltbundesamt.

ganz konkret erlebbar, etwa durch Rabattaktionen im ÖPNV, bei Lastenradrennen oder kostenlosen Rikscha-Fahrten. In der Aktionswoche werden häufig die vielen vor Ort ansässigen Verbände, Initiativen und Unternehmen sichtbar, die sich für die Verkehrswende engagieren. So entsteht ein buntes Programm von Veranstaltungen und Impulsen für ein verändertes Mobilitätsverhalten.

Im Rahmen dauerhafter Maßnahmen können Kommunen während der EMW ihre langfristig angelegten Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität vorstellen, einweihen oder bewerben. Dies können neue Radwege, Mobilitätsstationen, verbesserte Taktzeiten im ÖPNV, die Einrichtung einer Tempo-30-Straße, aber auch Konzepte zur Schulwegsicherung oder zur Barrierefreiheit sein.

Während des autofreien Tages wird meist eine Straße temporär für den Autoverkehr gesperrt. Parkplätze werden modellhaft zu grünen Oasen umgewidmet, als Gastronomie- und Sitzfläche oder als Fahrradabstellfläche genutzt. In den für Autos gesperrten Straßen entstehen temporäre Spielflächen oder Orte des sozialen Miteinanders oder es finden Straßenfeste statt. Nicht selten wird der Autoverkehr auf Straßen im unmittelbaren Umfeld von Schulen vorübergehend eingeschränkt. Für einen Tag können Kinder den Straßenraum mit Straßenmalkreide, artistischen Darbietungen oder Bewegungsspielen „erobern“.

Zur EMW 2023 gab es in zahlreichen Orten Aktionen mit transformativen Ansätzen und innovativen Angeboten. Stellvertretend zeigen in einem [Kurzfilm](#) die Städte Brühl, Jena, Darmstadt, Krefeld und Karlsruhe anhand konkreter Beispiele das Veränderungspotential des Stadtraumes, das entsteht, wenn Straßenräume und Plätze

umgenutzt, nachhaltige Mobilitätsformen priorisiert und Räume für Spiel und Freizeit geschaffen werden. In vielen Fällen können aus diesen temporären Umgestaltungen und Ideen dauerhafte Anpassungen für mehr Nachhaltigkeit (im Verkehr) werden.

Shared Public Space

Zusätzlich zum dauerhaften Motto „Mix & Move – klimafreundlich mobil“ findet die EMW 2024 unter dem Jahresthema „Shared Public Space – Straßenraum gemeinsam nutzen“ statt. Es regt dazu an, kommunale (Verkehrs-) Räume als Begegnungsorte zu denken und das Miteinander im öffentlichen Raum in den Blick zu nehmen. Die EMW 2024 soll zeigen, dass die Verkehrswende ein gemeinsames Projekt ist, an dem viele gesellschaftliche Gruppen beteiligt sind. Ob für Kinder, alte Menschen oder Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen: Der Straßenraum soll für alle da sein. Im Rahmen der diesjährigen EMW werden Inklusion, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit thematisiert. Zudem können Verkehrsberuhigungen und Straßenraumumverteilungen wichtige Instrumente sein, um der Vielfalt von Bedürfnissen und Verkehrsmitteln besser gerecht zu werden. Die EMW macht es möglich, neue Perspektiven einzunehmen, eingefahrene Mobilitätsmuster zu hinterfragen und umweltfreundliche Mobilität in der Praxis zu erleben.

Über die zentrale Website [European Mobility Week](#) registrieren Kommunen und andere Akteure ihre geplanten Aktivitäten in den drei Bereichen Aktionswoche, dauerhafte Maßnahme und Autofreier Tag. Dadurch werden sie Teil der europaweiten Kampagne. Mit der Registrierung in allen drei Formaten qualifiziert sich eine Kommune für die Bewerbung um den [European Mobility Week Award](#). ■



Foto: Heike Theilen / Dortmund

Ballons markieren neue Fahrradbügel in der Dortmunder Innenstadt

Infos

Europäische Mobilitätswoche (Deutschland):

<http://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>

Europäische Mobilitätswoche (europaweit):

<https://mobilityweek.eu/home/>

Ideen von Kommunen für die Europäische Mobilitätswoche (YouTube-Video):

<https://www.youtube.com/watch?v=mhwucm9VsM>

Nationale Koordinierungsstelle

In Deutschland wird die EMW seit 2016 vom Umweltbundesamt (UBA) koordiniert. Die dortige Nationale Koordinierungsstelle fungiert als Multiplikator und stellt die Verbindung zur Europäischen Kommission her. Das EMW-Team unterstützt und berät zu den EMW-Aktionen, etwa bei regelmäßigen Online-Seminaren zur Vorbereitung der EMW und bei einem jährlichen Netzwerktreffen für aktive und interessierte Kommunen und andere Institutionen. Seit 2023 lädt die EMW-Podcast-Reihe „Besser Verbunden“ Menschen aus Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zum Gespräch.

Belgische Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union:

Programm weckt Erwartungen

Belgien übernahm am 1. Januar 2024 den Vorsitz im Rat der Europäischen Union. Das Programm der Belgier für den Ratsvorsitz weckt Erwartungen seitens der europäischen Kommunen, da es einige relevante Vorhaben beinhaltet. Unter der Schirmherrschaft des belgischen Ratsvorsitzes verfassten bereits etwa 40 europäische Bürgermeisterinnen und -meister die sogenannte „Brüsseler Erklärung“.

Ein Beitrag von
Ulrich Fikar



Foto: European Union

Am 1. Januar 2024 übernahm Belgien für ein halbes Jahr den Vorsitz im Rat der Europäischen Union

Belgien übernimmt die **EU-Ratspräsidentschaft** zu einem schwierigen Zeitpunkt, da die Europäische Union zurzeit mit vielen Aufgaben konfrontiert ist, die sich aus den Folgen des russischen Angriffs auf die Ukraine, der Pandemie, der Energiekrise, der Desinformation, extremer Klimaereignissen und einem erneuten Konflikt im Nahen Osten ergeben.

Zudem fallen die Europawahlen 2024 und die Verabschiedung der Strategischen Agenda 2024-2029 des Europäischen Rates in ihre Amtszeit. Bis Juni will Belgien die strategische Agenda, die die politischen Prio-

ritäten der EU für die Zukunft enthält, vorbereiten. Die verabschiedete Agenda soll dann für alle folgenden Ratspräsidentschaften eine wichtige Orientierung darstellen.

Der belgische Ratsvorsitz hat gemeinsam mit dem Vorgänger Spanien und dem Nachfolger Ungarn ein ambitioniertes **Programm** aufgestellt. Als wesentliche Ziele sind hier die Steigerung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU, ein fairer, gerechter und inklusiver grüner und digitaler Wandel sowie die Stärkung internationaler Partnerschaften, der multilateralen Zusammenarbeit und der Sicherheit zu nennen.

Zum Autor:

Ulrich Fikar ist Referent im Europabüro des Deutschen Städtetags.

Konkrete kommunalrelevante Vorhaben des belgischen Vorsitzes

Stadt- und Landentwicklung

Die belgische EU-Ratspräsidentschaft betont, dass Städtepolitik ihr sehr wichtig ist und verfasste hierzu drei Kernbotschaften: So sollen die städtische Dimension in der europäischen Politik und der Programmplanung für die Zeit nach 2027 verstärkt werden, die Bedeutung der großen Städte als europäische Partner und treibende Kräfte bestätigt sowie die Raumplanung und städtische Governance als wesentliche Instrumente zur Zielerreichung anerkannt werden. Vom europäischen RGRE wurde der Fokus allein auf Großstädte kritisiert. In der „Brüsseler Erklärung“ wurde der Fokus dann auch weiter gerückt, unter anderem auf den funktionalen städtischen Raum.

Am 24. Januar 2024 veranstaltete der belgische Vorsitz in Brüssel eine hochrangige Veranstaltung unter dem Titel „A European urban policy fit for the future“, auf der eine gemeinsame Erklärung etwa 40 europäischer Bürgermeisterinnen und Bürgermeister vorgestellt und unterzeichnet wurde. In dieser sogenannten **Brüsseler Erklärung** heben sie die große Bedeutung von Städten als Partner europäischer Einrichtungen und der treibenden Kräfte Europas hervor. Zudem setzen sie sich dafür ein, dass nach den Europawahlen das neue Europäische Parlament und die neue Europäische Kommission stärker die Sichtweisen von Städten und Metropolen berücksichtigen. In der Präambel der Erklärung heißt es: „Wir, die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Städte, die Präsidenten der Metropolregionen und die Vertreterinnen und Vertreter der Städteverbände in ganz Europa, fordern mit dieser Erklärung alle europäischen Institutionen auf, in dem künftigen politischen Mandat 2024-2029 eine ehrgeizige und wirksame europäische Städtepolitik zu verfolgen.“

Unter belgischer Ratspräsidentschaft wird am 18. und 19. März 2024 in Mons auch das 10. Europäische Gipfeltreffen der Regionen und Städte stattfinden. Diese Veranstaltung wird vom Europäischen Ausschuss der Regionen organisiert und richtet sich an lokale und regionale Mandatsträgerinnen und -träger.

Bereits unter dem spanischen EU-Ratsvorsitz verfassten die EU-Mitgliedstaaten eine gemeinsame Erklärung zu den Themen bezahlbarer Wohnraum und nachhaltige Stadtplanung. Darin wurde unter anderem die Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch die Stärkung des Mehr-Ebenen-Ansatzes

betont. Auch die belgische Ratspräsidentschaft will den Zugang zu angemessenem und erschwinglichem Wohnraum für Alle im Einklang mit den Grundrechten „ganz oben auf die europäische Agenda“ setzen.

Ebenso wurde bereits unter spanischen Vorsitz vereinbart, die Entwicklung von Schwammstädten zur Anpassung an Extremwetterereignisse und Wasserknappheit zu unterstützen und die Entwicklung lokaler Wärme- und Kältepläne voranzutreiben.

Belgien wird zudem die Arbeit an der Neuen Leipzig-Charta und der Städteagenda weiterführen. Weitere wichtige Themen der belgischen Ratspräsidentschaft sind die Bekämpfung der künstlichen Landnutzung, der Zersiedelung und der Bodenversiegelung.



Foto: Ralf Kunze / Pixabay

Nicht nur die Stadtentwicklung, sondern auch die Landentwicklung steht im Fokus der belgischen Ratspräsidentschaft

Kohäsionspolitik

Der belgische Vorsitz wird politische Debatten über die Zukunft der Kohäsionspolitik nach 2027 führen. So fand am 5. und 6. Februar 2024 eine **informelle Ministertagung** der für Kohäsion zuständigen Minister aus den EU-Ländern statt. Er wird Schlussfolgerungen des Rates auf Grundlage des neunten Berichts über die Kohäsionspolitik, den die Kommission demnächst vorlegen wird, erarbeiten. Zudem wird Belgien einen Beitrag zur Halbzeitbewertung der Territorialen Agenda 2030, die der Förderung des territorialen Zusammenhalts in Europa dient, beisteuern.

Migration

Im Bereich Asyl und Migration erzielte der spanische Vorsitz bereits eine vorläufige Einigung zu fünf zentralen Legislativvorschlägen der EU-Gesetzgebung. Belgien muss nun die formelle Annahme der Vorschläge durch den Rat organisieren, bevor sie Gesetz werden können. Dringlichkeit ist geboten, da sich Parlament und Rat dazu verpflichtet haben, die Reform der EU-Regeln für Migration und Asyl noch vor der Europawahl 2024 zu verabschieden.

Digitalisierung und Cyberschutz

Der belgische Ratsvorsitz wird sich beim Thema Digitalisierung vor allem auf die Verhandlungen über das Gigabit-Infrastrukturgesetz konzentrieren. Gemeinsam mit den Interessengruppen sollen die Programme Digitales Europa und Horizont Europa bewertet und Möglichkeiten zur Verbesserung der Synergien zwischen beiden Programmen geprüft werden.

Zudem sollen die EU-Cyberpolitik und die institutionelle Landschaft überprüft werden, um Fortschritte in der Cyberpolitik bewerten zu können. Auch sollen etwaige Mängel ermittelt werden, um diese beseitigen zu können.

Ein gemeinsamer Ansatz zum „aktiven Cyberschutz“ soll daher unterstützt und gefördert werden. Dazu gehört eine Verstärkung der proaktiven Maßnahmen zur Verhinderung, Erkennung, Überwachung und Eindämmung von Verletzungen der Netzsicherheit in der gesamten Union. Um die Sicherheit der digitalen Gesellschaft und der Lieferketten in der EU zu stärken, sollen die Arbeiten zur Änderung des Cybersicherheitsgesetzes und des Gesetzes über die Widerstandsfähigkeit gegen Cyberangriffe bald abgeschlossen werden.

Energie, Umwelt und Verkehr

Der belgische Vorsitz wird sich vor allem auf den Abschluss wesentlicher legislativer Dossiers konzentrieren, um eine rasche Umsetzung der Ziele des Europäischen Green Deals zu ermöglichen. Hierzu gehören die Überarbeitung der Richtlinien zur Luftqualität und die kommunale Abwasserrichtlinie. Zudem wird sich Belgien für Erleichterungen des internationalen Wasserstoffhandels einsetzen.

Belgien wird Initiativen zur weiteren Digitalisierung der europäischen Verkehrsträger und Mobilitätssysteme vorantreiben. Am 15. März 2024 soll zudem eine Konferenz für Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in Brüssel stattfinden unter dem Titel „Translating the EU Green Deal into local action“. Dort soll eine Erklärung über die Implementierung des Europäischen Green Deals verabschiedet werden.

KMU und Sport

Mit der KMU-Strategie der Europäischen Kommission sollen die Chancen der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) in der EU verbessert werden. Belgien wird nun eine Bestandsaufnahme der Umsetzung der KMU-Strategie vornehmen und besonders



Foto: European Union, 2021 / Lukasz Kobus

Die belgische Ratspräsidentschaft strebt auch Fortschritte in der Digitalisierung und Cyberpolitik an

das KMU-Entlastungspaket im Blick haben, das im Herbst 2023 von der Kommission vorgelegt wurde. In diesem Zusammenhang soll auch die Zahlungsverzugsrichtlinie überarbeitet werden,

Der EU-Arbeitsplan für den Bereich Sport ist eines der wichtigsten Dokumente der EU zur europäischen Sportpolitik. Zurzeit steht die Annahme des fünften EU-Arbeitsplans für den Sport 2024-2027 auf dem Programm. Der belgische Vorsitz wird hierzu Schlussfolgerungen des Rates vorbereiten, in denen die Rolle des nicht-organisierten Sports und der freien körperlichen Betätigung innerhalb eines europäischen Sportmodells dargelegt wird. Darüber hinaus sollen Diskussionen über die Teilnahme an Sport und körperlicher Betätigung auf lokaler Ebene sowie über die Organisation von Sportgroßveranstaltungen angestoßen werden. ■

Infos

Belgische Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union:

☞ <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/de/>

Programm der belgischen EU-Ratspräsidentschaft:

☞ https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/media/4snl4rox/programme_de.pdf

Brüsseler Erklärung:

☞ <https://www.staedtetag.de/themen/europa/2024/bruesseler-erklaerung-europaeischer-buergermeister-buergermeisterinnen>

Informelles Treffen der für die Kohäsionspolitik zuständigen Minister der EU-Länder:

☞ <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/de/nachrichten/die-fuer-kohaesion-zustaeendigen-minister-haben-sich-in-mons-getroffen/>

Abschlussstagung zum dreijährigen Forschungsprojekt „KomZuEU“:

Kommunen als Anker des Zusammenhalts in Europa

Welchen Beitrag können Kommunen zum politischen und sozialen Zusammenhalt in Europa leisten? Diese Leitfrage stand im Zentrum einer Tagung, die von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern der FernUniversität in Hagen und der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer in Zusammenarbeit mit der Schader Stiftung und der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas und kommunalen Praktikerinnen und Praktikern durchgeführt wurde. Wissenschaft und kommunale Praxis diskutierten im Schader-Forum Darmstadt am 4. und 5. Dezember 2023 zu Stand, Herausforderungen und Perspektiven kommunaler Europaarbeit.

Ein Beitrag von
Prof. Dr. Stephan Grohs,
Benjamin Gröbe,
Dr. Renate Reiter und
Dr. Dorothee Riese

Anlass der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Tagung war der Abschluss des dreijährigen Forschungsprojekts **„Kommunen als Anker des Zusammenhalts in Europa“ (KomZuEU)** unter Leitung von Dr. Renate Reiter und Prof. Dr. Stephan Grohs, das mittels einer bundesweiten Befragung (siehe Beitrag in „EUROPA kommunal“ 3/2022), Fallstudien in acht Kommunen und einer Bürgerbefragung den Stellenwert Europas bei deutschen Städten und Gemeinden, deren besonderen Herausforderungen und Probleme, aber auch deren Chancen und Wirkungen in den Blick nahm.

Ziel der Tagung war es, die Ergebnisse dieser Forschung mit der kommunalen Praxis zu diskutieren und neue Perspektiven auf die Bedeutung der Kommunen für Europa zu entwickeln, wie der Geschäftsführende Vorstand der Schader-Stiftung, Alexander Gemeinhardt in seiner Begrüßung betonte.

Rolle von Kommunen im europäischen Mehrebenensystem

Die Rolle von Kommunen im europäischen Mehrebenensystem ist vielfältig: Sie setzen europäische Politiken um, investieren europäische Fördermittel, vernetzen aber auch ganz



Foto: Schader-Stiftung / KomZuEU

Uwe Zimmermann, Generalsekretär der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas hielt den Eröffnungsvortrag der Tagung

konkret europäische Bürgerinnen und Bürger, z.B. über Städtepartnerschaften oder andere Formate, und machen so Europa vor Ort sichtbar und (er)lebbar. Uwe Zimmermann, Generalsekretär der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE), skizzierte in seinem Eröffnungsvortrag die Herausforderungen und Chancen kommunalen Engagements. Gesellschaftliche Polarisierungen, gesellschaftliche Transformationen und Klimawandel setzten die Kommunen vor besondere Herausforderungen, die auch die kommunale Europaarbeit beeinflussen. Seine Ausführungen wurden ergänzt durch eine Präsentation der Ergebnisse des Forschungsprojekts „KomZuEU“ durch Benjamin Gröbe,

Zu den Autoren:

Prof. Dr. Stephan Grohs ist Professor für Politikwissenschaft an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften. **Benjamin Gröbe** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Speyer. **Dr. Renate Reiter** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der FernUniversität in Hagen. **Dr. Dorothee Riese** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt „KommZuEU“.

wissenschaftlicher Mitarbeiter, und Dr. Dorothee Riese, wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt. Uwe Conrad, Oberbürgermeister der Stadt Saarbrücken, ergänzte diese politischen und wissenschaftlichen Sichtweisen um praktische Beispiele aus der Europaarbeit der Stadt Saarbrücken und stellte heraus, dass kommunale Europaarbeit einen Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger bringen müsse.

In den drei Vorträgen wurde deutlich, dass die Voraussetzungen kommunaler Europaarbeit nicht selbstverständlich gegeben sind. Im Weiteren entspannen sich Diskussionen darum, wie Kommunen gestärkt werden können, um ihre Rolle in Europa ausfüllen zu können. Welche politische, finanzielle und informatorische Unterstützung ist hier, z.B. von der EU, vom Bund oder den Ländern, notwendig und erfolgreich? Welche Europa-kompetenzen brauchen Verwaltungsmitarbeitende und Ratspolitik? Welche Rolle spielen Verbände und Europäische Institutionen?

Podiumsdiskussion zur kommunalen Europaarbeit

Zum Abschluss des ersten Tages prägten diese Fragen eine Podiumsdiskussion mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Praxis, die kommunale Europaarbeit aus unterschiedlichen Perspektiven kennen. Mit Anna-Lena Beilschmidt, Europabeauftragte der Stadt Pforzheim, Uwe Conrad, Oberbürgermeister der Stadt Saarbrücken und Vertreter des Deutschen Städtetags im Ausschuss der Regionen, Moritz Behncke, ehemaliger Vorsitzender des Kaiserslauterner Jugendparlaments, und Michael Schmitz vom Europabüro des Deutschen Landkreistages wurde angeregt über Stand, Perspektiven und Zukunft kommunaler Europaarbeit diskutiert.

Dabei standen die drei Themenfelder Herausforderungen, Chancen und Zukunft kommunaler Europaarbeit im Mittelpunkt.

Zunächst wurde der Mehrwert kommunaler Europaarbeit in zahlreichen Handlungsfeldern betont, aber auch herausgehoben, dass sich dieser nicht selbstverständlich ergibt und eine stete Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik, der Stadtgesellschaft und europäischen Partnern Voraussetzung dafür ist, erfolgreich arbeiten zu können. Als zentrale Herausforderungen wurden neben der schwierigen Finanzlage vor allem die zunehmende Polarisierung und Europaskepsis herausgehoben. Aber auch die wachsenden Probleme, bestehende Partnerschaften mit Leben zu füllen wurde als zentrale Herausforderung betrachtet.



Auf dem Podium der Tagung wurde angeregt über die kommunale Europaarbeit diskutiert

Als Zukunftsthemen wurden von den Diskutierenden hier insbesondere Themen wie das Engagement junger Menschen, die Qualifizierung der ehrenamtlichen Kommunalpolitik und die Organisation kommunaler Europaarbeit im ländlichen Raum identifiziert. Während im städtischen Umfeld die Kommunen häufig eigene Kompetenzstellen für Europaarbeit haben, übernehmen im kreisangehörigen Raum die Landkreise hier eine wichtige Rolle, die vor besonderen Herausforderungen steht, wie Michael Schmitz betonte.

Die Qualifizierung von Kommunalpolitikerinnen und -politikern in Fragen der europäischen Integration und die Betroffenheit der eigenen Kommune wird als Chance gesehen. Sie kann ein Hebel zur Förderung der Europaarbeit in der Kommune sein und zu einer Stärkung der kommunalen Einflussnahme im europäischen Mehrebenensystem beitragen. Anna-Lena Beilschmidt berichtete von einem entsprechenden Projekt der Stadt Pforzheim.

Moritz Behncke brachte als ehemaliger Vorsitzender eines Jugendparlaments die Perspektive der jüngeren Generation ein. Gerade klassische Formate wie Städtepartnerschaften haben mittlerweile deutliche Probleme junge Leute zu mobilisieren. Er plädierte hier für neue attraktive Formate um „Europa erlebbar“ zu machen und berichtete über entsprechende Projekte in Kaiserslautern, wie die Nutzung digitaler Formate zur Kontaktpflege über Distanz. Skeptisch wurde von allen Beteiligten die Einflussnahme der Kommunen auf europäischer Ebene beurteilt. Hier fehle „ein Postfach in Brüssel“, also ein direkter Einflusskanal.

Vor dem gemühtlichen Ausklang hatten die Gäste die Gelegenheit in einem Posterwalk gelungene **Beispiele kommunaler Europaarbeit** kennenzulernen.

Am zweiten Tag der Tagung wurden verschiedene Felder der Europaarbeit durch

Zum Projekt

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) für den Zeitraum von 2021 bis 2023 geförderte Projekt „Kommunen als Anker des Zusammenhalts im europäischen Mehrebenensystem“ (KommZuEU) ging mit Unterstützung von Praxispartnern der Frage nach, wie Kommunen als Anker des grenzüberschreitenden Zusammenhalts in Europa wirken können. Die Untersuchung wurde in drei empirischen Schritten durchgeführt und umfasst neben der schriftlichen Befragung aller deutschen Städte und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern qualitative Fallstudien zu den Europaaktivitäten in acht Städten und Gemeinden sowie Untersuchungen zur Wahrnehmung und zu Effekten kommunaler Europaarbeit in ausgewählten Städten.

Fachbeiträge im Detail diskutiert. Formen und Formate guter Europaarbeit in Kommunen in Feldern wie Europäische Partnerschaften, Europäische Vernetzung und der Nutzung und Gestaltung der Europäischen Förderkulisse, Vermittlung von Europa vor Ort oder auch die Weiterbildung von Verwaltung und Ratspolitik hinsichtlich politischer und institutioneller Entwicklungen in Europa waren Gegenstand dieser Beiträge

Europa in der Kommune verankern

In einem ersten Panel wurde die Verankerung der Europaarbeit in Kommunen in den Mittelpunkt gestellt. Leitfrage war die Konsolidierung kommunaler Europaarbeit: Wie können gute Beispiele von Europaarbeit in den Kommunen verankert werden? Wie können sie weitere Verbreitung finden? Wie können kommunale Partnerschaften stabilisiert und/oder angeregt werden?

Dr. Theophil Gallo, Landrat des Saarpfalz-Kreises, berichtete über Aktivitäten des Saarpfalz-Kreises und insbesondere über die Partnerschaftsarbeit mit polnischen Partnerkommunen. Er betonte die Notwendigkeit zur Mobilisierung von finanziellen Ressourcen für die Institutionalisierung der Kooperation.

Jenny Kunhardt, FH Erfurt, berichtete über die Herausforderungen der Umsetzung europäischer sozialpolitischer Programme auf der kommunalen Ebene. Hierfür fehle häufig die notwendige Kompetenz bei Kommunen, so dass Fördermöglichkeiten ungenutzt blieben. Ein entsprechender Kapazitätsaufbau könnte so einen direkten Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger bringen. Deren Perception und Unterstützung der EU war Gegenstand des Vortrags von Prof. Dr. Markus Tausendpfund, der die Herausforderungen von Polarisierung und Europaskepsis hervorhob. Frieder Oesterle, Verband Region Stuttgart, berichtete von der Etablierung eines strategischen Europakonzepts der Region Stuttgart, das nicht nur dem Verband, sondern auch dessen Mitgliedskommunen unterstützt.

Kommunale Partnerschaften und Städtediplomatie

Kommunale Partnerschaften und Städtediplomatie standen im Mittelpunkt des zweiten Blockes. Wie kann der interkommunale Austausch dazu beitragen, dass unterschiedliche Formate der kommunalen Europaarbeit regelmäßig genutzt werden? Wie können grenzübergreifende Partnerschaften die Ent-

wicklung von Partnerkommunen unterstützen (z.B. im aktuellen Krieg gegen die Ukraine)? Welchen Einfluss können Kommunen trotz politischer Widerstände zur Verständigung in Europa leisten? Welchen Einfluss hat europäische Vernetzung für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und lokale Wirtschaftsbeziehungen?

Gerade in Krisenzeiten zeige sich der Wert des Austauschs. Lyudmyla Dvorkina von der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas berichtete über den Stand der Unterstützung ukrainischer Städte und Gemeinden und unterschiedlicher Wege der Zusammenarbeit.

Prof. Dr. Birgül Demirtas von der Türkisch-Deutschen Universität Istanbul berichtete am Beispiel der Großstadtgemeinde Istanbul über die Rolle der Städtediplomatie in deuropäisierenden Staaten: Trotz einer Abwendung der offiziellen Regierungspolitik von der EU pflegen Städte wie Istanbul weiterhin den europäischen Austausch und stellen so einen Gegenpol eines „Europas von unten“ dar.

Martin Schöneich, Koordinator für das Städtetz Südkaucasus berichtete über die Etablierung des Städtetzwerkes, das ebenfalls den Austausch über Distanz und politische Divergenzen hinweg pflegt.

Abschließend berichtete Dr. Gerd Reuter von der grenzüberschreitenden Euregio an der Grenze von Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die über eine lange Tradition der Zusammenarbeit in Form eines Zweckverbandes verfügt.

Fazit: Wie wirkt kommunale Europaarbeit?

Nach eineinhalb Tagen gemeinsamer Diskussionen zeigten sich Renate Reiter und Stephan Grohs beeindruckt von der Vielfalt der präsentierten Aktivitäten und dem großen Engagement aller beteiligten Akteure. Kommunale Strukturen zu schaffen, um dieses Engagement zu verstetigen und über die engeren Kreise der kommunalen Europaengagierten hinaus auszutragen bleibe eine große Herausforderung angesichts der vielfältigen Krisen der Gegenwart. Welche Folgen kommunale Europaarbeit haben kann, welchen Einfluss kommunale Europaarbeit für den europäischen Zusammenhalt haben kann, wurde deutlich. Ob kommunale Europaarbeit zu einer stärkeren Unterstützung des europäischen Integrationsprozesses durch die Bürgerinnen und Bürgerinnen vor Ort führe, bleibe eine Frage die weiter begleitet werden sollte. ■



Dr. Theophil Gallo, Landrat des Saarpfalz-Kreises, berichtete unter anderem über die Partnerschaftsarbeit mit polnischen Partnerkommunen

Infos

Projekt „KommZuEU“:

🔗 <https://kommzu.eu/>

Arbeitspapiere zu den besten Praktiken kommunaler Europaarbeit in Deutschland:

🔗 https://ub-deposit.fernuni-hagen.de/receive/mir_mods_00002009

Drei neue Kulturhauptstädte Europas für 2024:

Umfassende kulturelle Programme geplant

Zum 1. Januar 2024 haben drei neue Kulturhauptstädte Europas den Titel der Europäischen Kommission übernommen. Die drei Städte Bad Ischl in Österreich, Tartu in Estland und Bodø in Norwegen und ihre Regionen werden das ganze Jahr über kulturelle Veranstaltungen, Ausstellungen und Aufführungen organisieren, um den Reichtum und die Vielfalt der Kulturen in Europa zu feiern. Die deutsche Stadt Chemnitz wird im nächsten Jahr den Titel tragen.

Die Initiative „Kulturhauptstadt Europas“ wurde 1985 von der damaligen griechischen Kulturministerin Melina Mercouri gegründet und hat sich zu einer der bekanntesten kulturellen Initiativen in Europa entwickelt. Seitdem wird der Titel **„European Capital of Culture“** einmal jährlich von der Europäischen Kommission vergeben.

Die ausgewählten Städte sollen ein Kulturprogramm mit einer starken europäischen Dimension aufweisen. Dies beinhaltet zum Beispiel die Förderung der Beteiligung und des Engagements der Einwohnerinnen und Einwohnern sowie der Gemeinden und Interessengruppen, die zur langfristigen Entwicklung der Stadt und der sie umgebenden Region beitragen.

In diesem Jahr tragen den Titel die Städte Bad Ischl in Österreich, Tartu in Estland und Bodø in Norwegen. Sie gehören zu den mehr als 65 Städten, die bereits als Kulturhauptstädte ausgewählt wurden. Zudem verlieh die Europäische Kommission den derzeitigen Kulturhauptstädten Europas den Melina-Mercouri-Preis, der mit 1,5 Millionen Euro dotiert ist. Der Preis wird im Rahmen des EU-Programms „Kreatives Europa“ (Culture Moves Europe) finanziert und soll die Qualität des Vorbereitungsprozesses der drei Städte würdigen. Die drei Kulturhauptstädte werden auch an einer Reihe von Projekten zusammenarbeiten, um die Verbindungen zu verdeutlichen, die durch die Aktion „Kulturhauptstädte Europas“ geschaffen werden.



Foto: Rainer Hosch, courtesy ECoC Bad Ischl Salzkammergut 2024

Bad Ischl (Österreich)

Unter der Federführung von **Bad Ischl** bündeln 23 Gemeinden der ländlichen Region Salzkammergut ihre Kräfte, um unter dem Motto „23 für 24“ ein umfassendes und vielschichtiges Programm für das Kulturhauptstadtjahr umzusetzen. Das Programm umfasst 178 Hauptprojekte und über 100 assoziierte Projekte. Es trägt den Titel „Kultur ist das neue Salz“, der in Anlehnung an das Salz, das der gesamten Region Reichtum brachte, gewählt wurde. Im Rahmen der Projekte soll auch die Erinnerung an eine schwierige Geschichte und an nachhaltigere Modelle für den Tourismus in der Region thematisiert werden.

Das Kunstquartier, das sich hier im nächtlichen Aufbau befindet, gehört zu den vielen Projekten der europäischen Kulturhauptstadt Bad Ischl

Zu den kulturellen Höhepunkten gehören das Projekt „Salt Lake Cities“, bei dem junge zeitgenössische Künstlerinnen und Künstler freie Bahnhöfe in der Region revitalisieren, das Projekt „Tavern Lab“, das sich auf die Wiederbelebung der lokalen Gastronomie konzentriert, sowie das Projekt „Silent Echoes“, bei dem die Glocken von Notre-Dame de Paris in den Eishöhlen von Dachstein zu hören sind.

Tartu (Estland)

In **Tartu** entsteht eine naturnahe Kulturstadt, die das Vertrauen in die menschliche Nähe wiederherstellen und die Kraft der kleineren Städte in Europa aufzeigen soll. Das Thema des Kulturhauptstadtjahres in Tartu lautet „Arts of Survival“ (Kunst des Überlebens).

Geplant sind für das Jahr 2024 mehr als 1.000 Projekte. Hierzu gehören das Projekt „Kissing Tartu“, das eine Reihe von künstlerischen und pädagogischen Aktivitäten über Liebe, Toleranz und Sexualität behandelt und mit einer Massenküss-Veranstaltung enden soll, das Projekt „Hidden Worlds Expanding“, mit dem in drei Städten der Region internationale Kunst zusammengetragen wird, sowie das Projekt „Unfit Remains“, unter dem zwei internationale Ausstellungen zum Thema Gefährdung und Aussterben ausgerichtet werden – mit der künstlerische Absicht, eine engere Verbindung zu nicht-menschlichen Arten und zu kultureller Mitigation des Klimawandels herzustellen.

Bodø (Norwegen)

Bodø ist die bislang nördlichste europäische Kulturhauptstadt und stellt die arktische und samische Kultur in den Vordergrund, die eng mit der Natur verknüpft ist. Unter dem Titel „Articulation“ ist die gesamte Region Nordland am Projekt der Europäischen Kulturhauptstadt beteiligt. Daher stehen die Themen des Kulturhauptstadtjahres in engem Zusammenhang mit der arktischen Natur, dem Platz des Nordens im europäischen Kulturerbe und der künftigen internationalen Entwicklung der Region.

Zu den Höhepunkten gehören das Projekt „European Cabins of Culture“, eine 21-tägige Hütten-Wanderung mit Kunst und Kultur entlang der schwedischen Grenze, sowie das Projekt „Biegke Beahteme“ (Wer besitzt den Wind?), eine Trilogie des Süd-Sámi-Theaters darüber, wie der Wettlauf um erneuerbare Energien die samischen Kultur bedroht.



Foto: Tartu 2024, via Flickr

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Tartu in Estland feierten im großen Rahmen die Eröffnung des Kulturhauptstadtjahres 2024



Foto: Dan Mariner / Bodø2024

Das norwegische Bodø ist die bislang nördlichste Kulturhauptstadt Europas

Ausblick auf 2025

Im nächsten Jahr wird – gemeinsam mit Nova Gorica in Slowenien und dem italienischen Görz (Gorizia) – die deutsche Stadt **Chemnitz** Kulturhauptstadt Europas. Mit dem Motto „Can you C me?“ will Chemnitz den Blick auf Ungesehenes richten: auf die ungesehene Stadt, ungesehene Orte und Biografien sowie die ungesehenen Talente in jedem Einzelnen. ■

Infos

Kulturhauptstädte Europas:

☞ <https://culture.ec.europa.eu/policies/culture-in-cities-and-regions/european-capitals-of-culture>

Kulturhauptstadt Bad Ischl:

☞ <https://www.salzkammergut-2024.at/>

Kulturhauptstadt Tartu:

☞ <https://tartu2024.ee/en/>

Kulturhauptstadt Bodø:

☞ <https://www.bodo2024.no/>

Kulturhauptstadt Chemnitz:

☞ <https://chemnitz2025.de/>

European Capital and Green Pioneer of Smart Tourism 2024:

Engagement für intelligenten Tourismus gewürdigt

Die Europäische Kommission hat am 28. November 2023 die Gewinner des Wettbewerbs „European Capital and Green Pioneer of Smart Tourism 2024“ präsentiert. Die irische Stadt Dublin wurde „European Capital of Smart Tourism“ und die italienische Stadt Grosseto „European Green Pioneer of Smart Tourism“. Die deutsche Stadt Bremerhaven stand in der engeren Auswahl.

Unter dem Dach der Initiative „Smart Tourism“ startete die Europäische Kommission zwei **Wettbewerbe**, um intelligenten und nachhaltigen Tourismus in der EU zu fördern. Mit ihnen sollen herausragende Leistungen europäischer Städte in den vier Kategorien Nachhaltigkeit, Barrierefreiheit, Digitalisierung sowie kulturelles Erbe und Kreativität gewürdigt werden.

Für 2024 ist Dublin die Europäische Hauptstadt des intelligenten Tourismus (European Capital of Smart Tourism) und Grosseto der Europäische Grüne Pionier für intelligenten Tourismus (European Green Pioneer of Smart Tourism). Als einzige deutsche Stadt war Bremerhaven in die engere Auswahl gekommen.

Im Fokus des Tourismusangebots der irischen Stadt Dublin steht die Digitalisierung. So entwickelte die Stadt eine Plattform für digitale Wanderwege, die die Historie und die Gemeinden der Stadt zum Thema haben. Zudem nutzte Dublin offene Daten, um die interaktive „Culture Near You Map“ zu erstellen, auf der aktuelle Informationen über Unternehmungen, Kultur, Menschen und Orte zu finden sind. Dublin will darüber hinaus den Wissensaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Smart Cities verstärken.

Für das italienische Grosseto steht der nachhaltige Schutz der Natur im Mittelpunkt. Denn 30 Prozent der geschützten Fläche der Stadt dienen der Landwirtschaft – und sind Basis für den Agrotourismus. So verfügt der Park der Maremma über 32 hochwertige



Foto: Europäische Kommission

Die Gewinner des European Capital and Green Pioneer of Smart Tourism 2024 wurden am 28. November von der Europäischen Kommission ausgezeichnet

agrotouristische Initiativen. Das ganze Jahr über bietet der Park etwa Kochaktivitäten, Anleitungen zum Sammeln und Verarbeiten lokaler Rohstoffe, Verkostungsworkshops und Fahrradtouren. Ein Eckpfeiler der Nachhaltigkeitsbemühungen von Grosseto ist die Mobilität. So verbindet der Park nahtlos kulturelle, archäologische und wissenschaftliche Forschung mit nachhaltigen Tourismus.

Die deutsche Stadt Bremerhaven war bis ins Finale gekommen. Die Stadt hatte dabei den Fokus auf Nachhaltigkeit und Digitalisierung beim Ausbau einer barrierefreien Stadt für reibungsloses touristisches Erleben gelegt. „Natürlich hätten wir gerne gewonnen, aber die Konkurrenz war groß. Der Wettbewerb unterstreicht aber einmal mehr: Wir setzen mit unserem Fokus auf Nachhaltigkeit und Digitalisierung im Tourismus auf das richtige Pferd“, so Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz. ■

Infos

European Capital and Green Pioneer of Smart Tourism:

🔗 https://smart-tourism-capital.ec.europa.eu/index_en

Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung:

Kommunale Partnerschaften waren Thema im Bundestag

Der Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (AWZ) des Deutschen Bundestags befasste sich am 13. Dezember 2023 mit der Wirkung und Rolle kommunaler Partnerschaften in der Entwicklungszusammenarbeit.

Ein Beitrag von
Dr. Christoph Hoffmann

Anlass für die Anhörung war, dass die kommunale Entwicklungspolitik in den letzten Jahren auch für die Bundespolitik verstärkt an Bedeutung gewonnen hat. Durch zahlreiche Krisen wie die Flüchtlingskrise 2015/16, die Coronajahre und zuletzt der russische Angriffskrieg auf die Ukraine mussten wir feststellen, dass die Notsituationen des 21. Jahrhunderts von internationaler Natur sind und nicht vor Grenzen halt machen. Gerade vor dem Hintergrund zunehmender nationalistischer und populistischer Bedrohungen ist die kommunale Entwicklungspolitik als probates Mittel für die Stärkung von Multilateralismus und Offenheit sowie für deren lokale Verankerung zu sehen. Kommunale Entwicklungspolitik zeichnet sich durch Fachwissen und Bürgernähe aus. Sie ist nicht an nationalstaatliche Interessen und Vorgaben gebunden und kann Hilfe leisten, wo diese am dringendsten benötigt wird.

Kommunale Entwicklungszusammenarbeit in der Praxis

Niels Albers, Bereichsleiter der [Service-stelle Kommunen in der Einen Welt \(SKEW\)](#), sowie Stefan Wagner, Leiter des Amtes für Internationales und globale Nachhaltigkeit der Bundesstadt Bonn, berichteten bei der öffentlichen Anhörung aus der praktischen Partnerschaftsarbeit. Niels Albers erläuterte dem Ausschuss, dass die Hauptaufgabe der SKEW darin bestehe, im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) die Kommunen zu einem Engagement in der Entwicklungspolitik zu ermutigen sowie sie fachlich und



Foto: Oliver Kordes

finanziell zu unterstützen. Dabei geht es vor allem um fairen Handel und faire Beschaffung, die Verankerung von Nachhaltigkeit in den Kommunen und um Partnerschaften mit Kommunen im Globalen Süden etwa zu Klima und Nachhaltigkeit.

In der Praxis gestaltet sich die Entwicklungszusammenarbeit der Kommunen oft nicht einfach, so Stefan Wagner von der Stadt Bonn. Seit etwa zwei Jahrzehnten pflege die Stadt [Projekt- und Klimapartnerschaften](#) mit Städten in Ghana, Bolivien, Usbekistan und anderen Regionen dieser Welt. Der besondere Fokus liege dabei auf dem Fach- und Erfahrungsaustausch zu Fragen des Klima- und Umweltschutzes, zur kommunalen Daseinsvorsorge oder zur Katastrophenprävention. Die Projekte würden auch dabei helfen, um in der Bonner Stadtgesellschaft Vorurteile und Ressentiments zu beseitigen und den Gedanken einer globalen Weltgemeinschaft zu etablieren.

Alle zwei Jahre kürt die SKEW die Hauptstädte des fairen Handels

Zum Autor:

Dr. Christoph Hoffmann, FDP, ist amtierender Vorsitzender des Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung des Deutschen Bundestags.

Ausschuss erkennt Herausforderungen

Die Beiträge zeigten dem **Ausschuss**, dass die finanzielle Förderung sowie Personalausstattung häufig Knackpunkte des Engagements sind, da die Durchführung von Projekten im Globalen Süden häufig personal- und ressourcenintensiv ist.

In der Diskussion wurde deutlich, dass der Einsatz von staatlichen Mitteln allein mitunter nicht ausreichend ist. Im Hinblick auf die Förderung sozial nachhaltiger Arbeitsbedingungen in den Ländern des Globalen Südens besitzen die Kommunen durch ihr großes Beschaffungsvolumen aber eine Hebelwirkung. Je mehr Kommunen nachhaltig beschaffen und dies öffentlichkeitswirksam darstellen, desto mehr ermutigen sie die Privatwirtschaft und die Bevölkerung, vermehrt sozial nachhaltige Kriterien beim Einkauf zu berücksichtigen.

Die Mitglieder des AWZ diskutierten zudem das entwicklungspolitische Engagement kommunaler Unternehmen, etwa im Rahmen von Betreiberpartnerschaften. Derzeit läuft das BMZ-Pilotvorhaben „Betreiberplattform zur Stärkung von Partnerschaften kommunaler Unternehmen weltweit“, das Partnerschaften zwischen kommunalen Wasserbetrieben und Entsorgungsunternehmen unterstützt.

Einige Bundesländer stoßen Projekte mit Partnerländern an, mein Heimatbundesland Baden-Württemberg hat so eine Partnerschaft mit dem afrikanischen Land Burundi seit fast 40 Jahren. Auf europäischer Ebene gibt es noch Ausbaupotential bei der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten. Auch hier ist eine engere Kooperation mit Blick auf kommunale Entwicklungspolitik nötig.

Die Kommunen müssen sich aufgrund der Verwendung von Mitteln gegenüber den Bürgern erklären. Ein Anliegen von Herrn Albers war daher die stärkere Einbeziehung kommunaler Bemühungen in die nationale Berichterstattung im Rahmen der Voluntary National Reviews zur Umsetzung der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.

Mit Blick auf die Lage in der Ukraine oder im Nahen Osten sehen wir, dass die Herausforderungen an die kommunale Entwicklungszusammenarbeit wachsen. Seien es humanitäre Hilfe, das Sammeln von Spenden oder der Wiederaufbau kommunaler Infrastruktur: die Art und der Umfang der Kooperation sind vielfältig. Bonn unterhält beispielsweise eine Solidaritätspartnerschaft

mit der ukrainischen Stadt Cherson, die von den kriegerischen Zerstörungen besonders betroffen ist.

Am Ende bedeutet kommunale Entwicklungspolitik immer eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe. Ziel muss sein, dass wir den Kommunen in den Partnerländern Mittel auf den Weg geben, wie sie ihre nachhaltige Zukunft langfristig eigenständig gestalten können. Bei diesem Austausch können wir auch selber lernen, wie Dinge innovativer und einfacher gelöst werden können. Kommunale Entwicklungszusammenarbeit ist hier definitiv keine Einbahnstraße.

Was kann das BMZ tun?

Wie bei anderen Förderprogrammen auch, ist vor allem für kleinere Kommunen der administrative Aufwand für die Beantragung von Fördermitteln und in der Folge die Berichterstattung über die Verwendung der Mittel spürbar zu aufwendig. Um noch mehr Kommunen für ein Engagement in der Entwicklungspolitik zu begeistern, bedarf es daher einer weiteren Entbürokratisierung der Förderung. Eine vollständige Digitalisierung des Antragsprozesses sowie eine KI-unterstützte Begleitung und eine automatische Vorausfüllung von Formularen können hier sicherlich einen wichtigen Beitrag leisten.

Damit sich mehr Kommunen für ein Engagement in der Entwicklungspolitik entscheiden, sind weitere niedrigschwellige Angebote und Formate notwendig. Positiv hervorzuheben sind hier die vom BMZ ernannten ehrenamtlichen Botschafterinnen und Botschafter für kommunale Entwicklungspolitik. Dies sind meist (frühere) Bürgermeisterinnen und -meister sowie Landrätinnen und -räte mit viel entwicklungspolitischer Erfahrung. Zum einen würdigt das BMZ so deren bisherige entwicklungspolitische Arbeit und zum anderen können sie dazu beitragen, noch mehr Kommunen für die Entwicklungspolitik zu sensibilisieren und zu motivieren.

Mein persönliches Fazit zur kommunalen Entwicklungszusammenarbeit ist daher ein sehr positives. Entwicklungszusammenarbeit auf kommunaler Ebene ist wenig theoretisch, sondern praktisch und nah an den Herausforderungen der Partner dran. Als ehemaliger Bürgermeister der Gemeinde Bad Bellingen in Baden-Württemberg ist mir die Förderung kommunaler Projekte ein wichtiges Anliegen. Zur Bekämpfung von Klimawandel, globalen Krisen und Kriegsfolgen kann kommunale Entwicklungspolitik einen wertvollen Beitrag leisten, da bin ich mir sicher. ■



Stefan Wagner von der Stadt Bonn übergibt einen Pritschenwagen für die ukrainische Stadt Cherson

Infos

Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung des Deutschen Bundestags:

🔗 <https://www.bundestag.de/entwicklung>

Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW):

🔗 <https://skew.engagement-global.de/>

Partnerschaften und Kooperationen der Stadt Bonn:

🔗 <http://www.bonn.de/themen-entdecken/uno-internationales/projektpartnerschaften-und-kooperationen.php>

Tag der Städtepartnerschaften der Auslandsgesellschaft e.V.:

Städtepartnerschaften – ein Strategieinstrument im Aufwind

Beim fünften Tag der Städtepartnerschaften der Auslandsgesellschaft in Düsseldorf zogen viele städtepartnerschaftliche Akteure aus Nordrhein-Westfalen eine aktuelle Bilanz ihrer Partnerschaften. Viele kämpfen mit Nachwuchsschwierigkeiten, doch der Krieg in der Ukraine zeigt, dass kommunale Partnerschaften heute relevanter sind denn je.

Ein Beitrag von
Beate Brockmann und
Dr. Kai Pfundheller



Foto: C. Gauchard

Der Tag der Städtepartnerschaften fand im Landtag von Nordrhein-Westfalen statt

Totgesagte leben länger. Was wurde nicht schon alles geschrieben über das verstaubte Konzept der Städtepartnerschaften. Hervorgegangen aus den Trümmern des Zweiten Weltkriegs hatte die Nachkriegsgeneration diese Partnerschaften geschlossen, um seither jedes Jahr Busladungen Jugendlicher über europäische Grenzen hinweg in Gastfamilien zu entsenden, im Namen von Völkerverständigung und Versöhnung. Das Ziel schien längst erreicht: Frieden in Europa, Abbau der Grenzen, Reisefreiheit und eine globalisierte Jugend. Die Mitgliederzahlen von Partnerschaftsvereinen gingen zurück. Wozu also die alten Vereinsstrukturen am

Leben erhalten, die zum Teil nur symbolhaften Delegationsbesuche weiterführen? Noch dazu in einer Zeit, die immer schneller wird und vielen Menschen nicht mehr den Freiraum für ein Ehrenamt zu bieten scheint. Und dann kam zudem noch die Coronapandemie, in der zeitweise statt gegenseitiger Besuche nur noch ein rein digitaler Austausch möglich war – ein Format, das viele technikferne Akteure in den Städtepartnerschaften von der Kommunikation ausschloss.

Doch seit zwei Jahren wirkt der Krieg in der Ukraine als Katalysator für die städtepartnerschaftliche Bewegung. Er bringt ans

Zu den Autoren:

Beate Brockmann ist Referentin bei der Netzwerkstelle Städtepartnerschaften der Auslandsgesellschaft e.V.
Dr. Kai Pfundheller ist Leiter des Instituts für Politische Bildung und Leiter der Netzwerkstelle Städtepartnerschaften der Auslandsgesellschaft e.V.

Licht, was da im Schatten gewachsen ist: Unbemerkt von vielen haben sich Kommunalpartnerschaften über die Jahrzehnte hin zum Strategieinstrument findiger Kommunen gemausert. Neue Vereine schießen aus dem Boden, etablierte Strukturen werden neu definiert – und das nicht nur im Kontext der zahlreichen neuen Solidaritäts- und Projektpartnerschaften mit der Ukraine. Nein, auch in den anderen Partnerschaften gibt es reiches Innovationspotenzial.

Tag der Städtepartnerschaften in Nordrhein-Westfalen

Wo Städtepartnerschaften in Nordrhein-Westfalen heute stehen, zeigte sich am 19. Januar 2024 im nordrhein-westfälischen Landtag in Düsseldorf, wo sich rund 250 Menschen unter anderem aus Kommunen, Partnerschaftsvereinen und internationalen Organisationen zu aktuellen Themen ihrer kommunalen Partnerschaften austauschten. Sie waren der Einladung der [Auslandsgesellschaft](#) gefolgt, die seit 2015 alle nordrhein-westfälischen Städte, Gemeinden und Kreise, die Städtepartnerschaften unterhalten oder sich dafür interessieren, zum Tag der Städtepartnerschaften einlädt.

Die Liste der Gruß- und Redebeiträge zeigte, welchen Stellenwert Kommunalpartnerschaften auf Bundes- und Landesebene heute genießen. So eröffnete Berivan Aymaz als zweite Vizepräsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen die Veranstaltung und würdigte Städtepartnerschaften als „Brücken der Begegnung“. Die Bundesministerin für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Svenja Schulze, sprach per Videobotschaft den Teilnehmenden ihre Wertschätzung aus und wies explizit auf die tragende Rolle von Kommunalpartnerschaften für eine weltweit friedliche und nachhaltige Entwicklung hin.

Nathanael Liminski, Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten, Internationales sowie Medien des Landes Nordrhein-Westfalen und Chef der Staatskanzlei, würdigte die städtepartnerschaftlich Engagierten als „Praktikerinnen und Praktiker der Demokratie“. Vor dem Hintergrund der Krise vieler Partnerschaften sprach sich Liminski für ein „Revival des Konzepts der Städtepartnerschaften“ aus. Das Bekenntnis der Landesregierung Nordrhein-Westfalen zu Städtepartnerschaften sei nach wie vor aktuell, was auch durch die zahlreichen niederschweligen Instrumente zu ihrer Förderung deutlich werde.



Foto: C. Gauchoard

Vereine: Stabübergabe an nächste Generation

Das große Interesse der Teilnehmenden am Workshop zur Nachwuchsfrage in Partnerschaftsvereinen spiegelte wider, was Städtepartnerschaftsvereine und Kommunen schon lange und intensiv beschäftigt: die Stabübergabe an die nächste Generation. Dabei wird hier die nächste Generation breit interpretiert: nicht nur Jugendliche, sondern alle (Alters-)gruppen, die sich potenziell engagieren können und wollen. Die Zivilgesellschaft- und Engagement-Forscherin Prof. Dr. Andrea Walter stellte den seit Jahren zu beobachtenden Wandel beim ehrenamtlichen Engagement vor. So engagierten sich weiterhin viele Menschen im Ehrenamt und wünschten sich, dabei Spaß und Gemeinschaft mit anderen zu erleben, Gesellschaft mitzugestalten und sich weiterzubilden. Jedoch brächten vielfältige Veränderungen in der Gesellschaft auch eine Veränderung des Engagements mit sich. Unterschieden werden könnten drei große Herausforderungen: Es

Etwa 250 Gäste waren beim Tag der Städtepartnerschaften, unter ihnen Klaus Wegener, Präsident der Auslandsgesellschaft, Berivan Aymaz, zweite Vizepräsidentin des Landtags NRW, Nathanael Liminski, Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten NRW, und Wolfram Kuschke, Staatsminister a.D.

75 Jahre Auslandsgesellschaft e.V.

In diesem Jahr feiert die Auslandsgesellschaft ihr 75-jähriges Bestehen. Als eine klassische Institution der Nachkriegszeit – die ihrem leicht antiquiert klingenden Namen über Jahrzehnte treugeblieben ist und ihn mit Würde und einem Augenzwinkern trägt – setzt sich die Auslandsgesellschaft mit einem vielfältigen Bildungs- und Austauschprogramm für Völkerverständigung, Humanität und Toleranz ein. Sie veranstaltet unter anderem 30 Sprach- und Integrationskurse, unterhält ähnlich viele bilaterale Ländergesellschaften, meist entlang der Städtepartnerschaften ihrer Heimatstadt Dortmund, und ist Trägerin eines Instituts für politische Bildung und des Europe Direct Zentrums Dortmund.

Seit 2009 beschäftigt sich die Auslandsgesellschaft in vielen Projekten mit dem Thema „Städtepartnerschaften und europäische Zivilgesellschaft“. Nach dem russischen Angriff auf die Ukraine brachte die Auslandsgesellschaft mit Förderung der Staatskanzlei Nordrhein-Westfalen das Projekt [Reallabor Kommunalen Aufbau-partnerschaften NRW – Ukraine](#) auf den Weg.

gebe die Tendenz und den Wunsch hin zu flexiblerem Engagement, das sich zeitlich besser in die Lebenssituationen der Engagierten einfügt. Projektorientierung spiele hierbei eine große Rolle. Zweitens wünschten sich die Engagierten, weniger Zeit in ihr Engagement investieren zu müssen. Der dritte Punkt trage den vielfach durch Umbrüche gezeichneten Lebenswegen Rechnung; die bisher bekannten langen Vereinsbiografien würden weniger. Diese Entwicklungen stellen Vereine, deren Strukturen auf verbindlichem und langfristigem Engagement gründen, vor Herausforderungen, auf die sie Antworten finden müssen. Zentral ist dabei die Kommunikation über die eigene Arbeit nach außen zu Nicht-Vereinsmitgliedern.

„Mein Verein in einem Satz“

Eine praktische Übung dazu hatte Luise Böttcher vom Projektteam Städtepartnerschaften und Intergenerationelles beim Deutsch-Französischen Jugendausschuss (DFJA) mitgebracht. Die Teilnehmenden sollten in einem Satz ihren Verein beschreiben, wodurch auch der Kern des eigenen Vereinsengagements deutlich wurde. Es zeigte sich, dass alle Anwesenden in irgendeiner Weise bereits in ihrer Jugend Kontakt zu Städtepartnerschaften gehabt hatten. Ansonsten bildeten die Vereine, die sie vertreten, die gesamte Bandbreite ab: vom Verein, der kurz vor der Auflösung stand, bis zur Erfolgsgeschichte eines Vereins, der innerhalb eines Jahres von zwanzig auf sechzig Mitglieder angewachsen war. Sein Erfolgsrezept? Die Mitglieder hatten eine Kommunikationskultur geschaffen, die erst im zweiten Schritt die eigentliche Partnerschaftsarbeit betrifft. Lieselotte Dannert, stellvertretende Vorsitzende des Partnerschaftsvereins Witten, steuerte ein weiteres Erfolgsrezept bei: Mit einer jährlichen Partnerschaftsmesse habe der Verein ein gutes Instrument gefunden, um einer breiten Öffentlichkeit regelmäßig über seine Tätigkeit zu berichten und so neue Mitglieder zu gewinnen.

Drei Schlussfolgerungen

Beim Tag der Städtepartnerschaften wurden drei Dinge deutlich: Erstens befinden sich Kommunalpartnerschaften mitten in einer spannenden Dynamik. Das internationale Engagement von Kommunen erlebt eine Konjunktur, weil in einer fragiler werdenden Welt das internationale Beziehungsnetzwerk der Kommunen an Gewicht gewinnt. Zum



Foto: C. Gauchard

anderen setzen Kommunen ihre Partnerschaften gezielt ein, um konkrete Probleme vor Ort zu lösen. Zweitens zeigt die Praxis, dass viele Vereine bereits ihre Attraktivität für ein Engagement neuer Bevölkerungsgruppen gesteigert haben. Und drittens hat die Einsatzbereitschaft für gesellschaftliche Werte sehr viel mit einer guten Anerkennungskultur für diesen Einsatz zu tun. Wie

Viel Interesse hatten die Teilnehmenden am Workshop zur Gewinnung von Nachwuchs für Städtepartnerschaften



Foto: Dagmar Becker / Auslandsgesellschaft

sich beide positiv gegenseitig beeinflussen können – davon erhielt jeder einen Eindruck, der sich beim Tag der Städtepartnerschaften im Düsseldorfer Landtag von dem Enthusiasmus der Veranstaltungsteilnehmenden anstecken ließ. ■

Auch Networking, Beratung und Informationsaustausch kamen beim Tag der Städtepartnerschaften nicht zu kurz

Infos

Auslandsgesellschaft e.V.:

🔗 <https://auslandsgesellschaft.de/>

Netzwerkstelle Städtepartnerschaften NRW:

🔗 <https://staedtepartnerschaftennrw.org/>

Europäischer Hauptausschuss des CEMR in Prag:

Mehr Vertrauen in lokale und regionale Regierungen

Der Europäische Hauptausschuss des RGRE-Dachverbandes „Council of European Municipalities and Regions“ (CEMR) tagte im Dezember in der tschechischen Hauptstadt Prag. Kernthemen waren die gerechte und inklusive Gestaltung des Green Deals sowie die Stärkung von Multilevel-Governance in der europäischen Klima- und Energiepolitik. Mit der „Prager Erklärung“ wurde ein halbes Jahr vor den Europawahlen eine klare Botschaft für eine stärkere systematische Einbeziehung der Kommunen gesendet.

Ein Beitrag von
Lina Furch



Foto: CC-BY-NC 2.0 Deed, via Flickr

Der Europäische Hauptausschuss des CEMR traf sich Anfang Dezember 2023 im Neuen Rathaus in Prag

Die Sitzung des Europäischen Hauptausschusses des Kommunalverbandes [„Council of European Municipalities and Regions“ \(CEMR\)](#) fand am 6. und 7. Dezember 2023 in der tschechischen Hauptstadt Prag statt. Bei vorweihnachtlich-verschneitem Wetter kamen die Delegierten aus ganz Europa für zwei Tage am Amtssitz des Prager Oberbürgermeisters im historischen Neuen Rathaus zusammen, um ein halbes Jahr vor den Europawahlen über kommunalpolitisch relevante Themen zu diskutieren.

Kern der politischen Debatte war die Frage, wie die Umsetzung des Green Deals

gerecht und inklusiv gestaltet werden kann. Dabei stand vor allem die Frage im Mittelpunkt, wie auf dem Weg Europas in eine grünere Zukunft alle Regionen in Europa einbezogen werden können. Welche Rolle spielen dabei die Kommunen und wie können sie dazu beitragen, den Zusammenhalt zu stärken und so einer Polarisierung der Gesellschaft und nationalistischen Ideologien etwas entgegenzusetzen?

In der zweiten politischen Debatte lag der Schwerpunkt auf der treibenden Kraft der Kommunen in der europäischen Klima- und Energiepolitik und der Frage, wie es gelin-

Zur Autorin:

Lina Furch ist stellvertretende Generalsekretärin der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas sowie Leiterin der Abteilung Europa und Internationales sowie des Europabüros des Deutschen Städtetages.

gen kann, Kommunen stärker systematisch in die Gesetzgebung einzubeziehen.

Unterzeichnung der Prager Erklärung

Vor diesem Hintergrund und insbesondere mit Blick auf die im Juni 2024 stattfindenden Europawahlen verabschiedeten die Delegierten die **„Prager Erklärung: Mehr Vertrauen in und eine stärkere Stimme für lokale und regionale Regierungen“**. In einer feierlichen Veranstaltung in der Residenz des Bürgermeisters wurde die „Prager Erklärung“ durch Gunn Marit Helgesen, Präsidentin des CEMR, die beiden Co-Präsidenten Philippe Laurant und Dr. Christoph Schnaudigel sowie – für den tschechischen Verband – durch den Prager Bürgermeister Dr. Bohuslav Svoboda unterzeichnet.

Die Erklärung enthält eine klare Botschaft: Kommunen brauchen in Europa eine stärkere Stimme. Zudem muss die Partnerschaft zwischen der Europäischen Union, den nationalen Regierungen und den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften im Gesetzgebungsprozess intensiviert werden.

Weitere Themen und Gespräch in der Deutschen Botschaft

Weitere wichtige Themen waren beispielsweise der „Call to action for Member of the European Parliament“, die Positionspapiere zur Kohäsionspolitik, die Weltklimakonferenz COP28 aber auch die Entwicklungen im Weltverband United Cities and Local Governments (UCLG). Daneben standen auch interne Themen wie der Haushalt 2024, die Mitgliedsbeiträge aber auch die Vision 2030 des CEMR auf der Tagesordnung.

Einen besonderen Eindruck bekamen die deutschen Delegierten zudem beim Gespräch in der Deutschen Botschaft im Palais Lobkowitz: Am historischen Ort hatten sie neben



Foto: RGRE

In der Residenz des Bürgermeisters wurde feierlich die Prager Erklärung unterzeichnet

aktuellen kommunalpolitischen Themen die Möglichkeit, über die Situation von 1989 zu sprechen. Damals harrten zeitweise bis zu 4000 Flüchtlinge aus der damaligen DDR auf dem Gelände der Botschaft aus, um schließlich nach langwierigen Verhandlungen in die Bundesrepublik ausreisen zu dürfen.



Foto: RGRE

Die deutsche Delegation traf sich zum Gespräch in der Deutschen Botschaft im Palais Lobkowitz in Prag

Die nächste Sitzung des Europäischen Hauptausschuss wird im Juni in Belgrad (Serbien) stattfinden. Die Dezembersitzung ist dann in Karlsruhe geplant. ■

Infos

Council of European Municipalities and Regions (CEMR):

🔗 <https://ccre.org/>

Prager Erklärung: Mehr Vertrauen in und eine stärkere Stimme für lokale und regionale Regierungen:

🔗 <https://www.rgre.de/aktuell/einzelansicht/meldung/sitzung-des-europaeischen-hauptausschusses-in-prag>

Europäischer Hauptausschuss

Der Europäische Hauptausschuss (Policy Committee) ist eines der Entscheidungsgremien des Kommunalverbandes „Council of European Municipalities and Regions“ (CEMR). Es legt die politischen Linien und das Arbeitsprogramm fest, beschließt den Haushalt und entscheidet über die Aufnahme neuer Mitglieder. Der Hauptausschuss besteht aus rund 170 Mitgliedern, die für drei Jahre gewählt werden. Die Mitglieder werden von den nationalen Sektionen benannt. Die Anzahl der Sitze richtet sich nach der Einwohnerzahl des Landes. Die Deutsche Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas und die drei deutschen kommunalen Spitzenverbände sind mit acht Delegierten und acht Stellvertreterinnen und Stellvertretern im Europäischen Hauptausschuss vertreten.

Ausschuss für kommunale Entwicklungszusammenarbeit:

Austausch zu bezahlbarer und sauberer Energie

Am 12. und 13. Dezember 2023 trafen sich die Mitgliederinnen und Mitglieder des Ausschusses für kommunale Entwicklungszusammenarbeit der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) zu ihrer vierten Sitzung der laufenden Mandatsperiode in der Landeshauptstadt Dresden. Im Rahmen der Agenda 2030 lag der inhaltliche Schwerpunkt der Sitzung auf bezahlbarer und sauberer Energie als siebtem Ziel für eine nachhaltige Entwicklung (SDG 7).

Ein Beitrag von
Piet Rehmert

Zur Einführung in das Rahmenthema „bezahlbarer und sauberer Energie“ als Nachhaltigkeitsziel 7 der Vereinten Nationen folgte auf die Begrüßung der Vorsitzenden Gabi Schock zunächst eine Vorstellung der Partnerschaft der gastgebenden Landeshauptstadt Dresden mit der Hauptstadt der Republik Kongo, Brazzaville. Dabei hob Kerstin Zimmermann, Leiterin des Amtes für Stadtstrategie, Internationales und Bürgerschaft der Landeshauptstadt Dresden, zentrale Aktivitäten im Rahmen der 50-jährigen Städtepartnerschaft hervor. Neben Kunst-, Kultur- und Schüleraustauschen berichtete sie über Erfahrungsaustausche im Bereich Abfallwirtschaft und Urbaner Gartenbau. Im Zuge einer Klimapartnerschaft, die vergangenes Jahr vereinbart wurde, verpflichteten sich Dresden und Brazzaville zudem, ihre Partnerschaftsarbeit künftig an den Themen Klimaschutz und Klimaanpassung auszurichten, so Zimmermann. Zuletzt wurde berichtet, dass die Landeshauptstadt Dresden mit Erfolg das Programm der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) zur Koordinierung einer Personalstelle zur kommunalen Entwicklungspolitik genutzt hat.

In einer sich anschließenden Berichtsrunde hob Barbara Baumbach, Referentin im Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), zu Beginn die gute Zusammenarbeit von SKEW als Kompetenzzentrum für kommunale Entwicklungszusammenarbeit im Namen des BMZ und der Gesellschaft für internationale Zusammen-

arbeit (GIZ) hervor. Angesichts aktueller Ziele und Herausforderungen sei der Erfahrungsaustausch und die Vernetzung zwischen den Kommunen wichtig. Lina Furch, Stellvertretende Generalsekretärin des RGRE/Deutsche Sektion, berichtete über den Erfolg der hochrangig besetzten deutsch-ukrainischen kommunalen Partnerschaftskonferenz am 13. November vergangenen Jahres in Leipzig, während Niels Albers, Bereichsleiter bei der SKEW, neue Fördermöglichkeiten für Kommunen vorstellte. Zuletzt berichtete Ricarda Meissner von der Arbeit und den nächsten Vorhaben der GIZ, unter anderem zum Thema dezentrale Energie. Im weiteren Verlauf des Treffens stellte Florian Schilling, Referatsleiter im Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB), zudem ein Positionspapier des DStGB zur Entwicklungspolitik vor, das im Frühjahr 2023 beschlossen wurde.

Im Rahmen des Themenschwerpunkts der Sitzung, bezahlbarer und sauberer Energie, ging es schließlich darum, die unterschiedlichen Projekte, Ideen und Sichtweisen der Teilnehmenden in diesem Zusammenhang kennenzulernen. Gabi Schock berichtete zunächst zum Thema der kommunalen Einbeziehung bei internationalen Wasserstoffkooperationen. Aufgrund der wachsenden Bedeutung von Wasserstoff und



Foto: Landeshauptstadt Dresden

Die Sitzungsteilnehmenden tauschten sich unter anderem zum Thema bezahlbarer und sauberer Energie als eines der Ziele für nachhaltige Entwicklung aus

Zum Autor:

Piet Rehmert ist studentische Hilfskraft in der Abteilung Europa und Internationales beim Deutschen Städtetag.

dessen Import aus Afrika, Zentralasien und Südamerika müsse eine glaubhafte Außenwirtschafts- und Entwicklungspolitik Deutschlands demokratische Strukturen voraussetzen und die Länder befähigen, eine nachhaltige Energieversorgung aufzubauen. Zum Erhalt der Wertschöpfung der Energieerzeugung und Beitrag zum Gemeinwohl in den (afrikanischen) Kommunen sei die Bundesregierung dabei gut beraten, in ihrer Wasserstoffstrategie und den damit verbundenen Projekten, die Kommunen stärker in die Planung und Umsetzung einzubeziehen. Nur so werde eine Partnerschaft auf Augenhöhe ermöglicht. Im Anschluss berichtete Michael Wörle, Bürgermeister der Gemeinde Gersthofen, über die erste Energiepartnerschaft zwischen Gersthofen und Baringo (Kenia), die 2020 mit dem Bayerischen Eine Welt Preis ausgezeichnet wurde und Maßnahmen in den Bereichen Wasserversorgung, Wasserstoff und Elektromobilität umfasst. Dr. Hilde Neidhardt, Dezernentin für Infrastruktur, Umwelt und Gesundheit des Enzkreises, berichtete folgend über die seit 2011 bestehende Klimapartnerschaft mit dem Masasi District im Süden Tansanias. Projekte im Rahmen der Partnerschaft umfassen die Installationen von Biogas- und Solarstrom-Anlagen für Gesundheitseinrichtungen und Schulen, Schulungen zum Umgang mit den Anlagen und die Ausbildung von Solartechnikerinnen und -technikern. 2024 wird zudem ein im Bau befindliches Umweltbildungszentrum in Masasi Stadt fertiggestellt. Zuletzt stellte Markus Bissel von der GIZ ein Programm vor, bei dem das Wissen von Stadtwerke-Experten im Peer-to-Peer-Austausch in GIZ-Partnerländern nutzbar gemacht wird.

Dirk Hilbert, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden, berichtete ebenfalls zum Schwerpunktthema Energie und stellte das Engagement der Stadt im Rahmen der EU-Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte bis 2030“ vor. Aufgrund der besonders energieintensiven Industrie habe Dresden Klimaneutralität bis 2035, spätestens jedoch 2040 beschlossen und konzentriere sich auf Maßnahmen für energieintensive Quartiere, die anschließend auf weitere Stadtteile und andere Städte skaliert werden sollen (Quartiersansatz). Wesentlicher Akteur für die kommunale Wärmeplanung sei der städtische Energieversorger, dessen jährliche Investitionen sich auf rund 600 bis 650 Millionen Euro vervierfacht hätten. Aufgrund des stark ausgebauten Fernwärmenetzes in Ostdeutschland sei die Dekarbonisierung dessen und der Industrieabwärme zentrale Aufgabe,

wobei auch die Unternehmen den klimaneutralen Ausbau unterstützen. Um Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen, sei der Anschluss an das Wasserstoffnetz dabei zentral. Neben der Rolle als eine von neun deutschen Städten im Rahmen der EU-Mission kämen zudem unter anderem die EU-Horizon-Projekte NEUTRALPATH und MOBILITIES.

Weitere Tagesordnungspunkte befassten sich mit der Fortführung der Councilors‘ Roundtable und der internationalen Bilanz zur Halbzeit der [Agenda 2030](#). Die Councilors‘ Roundtable, eines im Rahmen des Plattform-Projektes durchgeführten Veranstaltungsformates für den Austausch zwischen ehrenamtlichen Politikerinnen und Politikern aus dem Globalen Norden und Süden, wurden vergangenes Jahr fortgeführt. Lina Furch berichtete, dass in Kooperation mit Engagement Global im Dezember 2022 ein digitaler und im August 2023 ein in Köln stattfindender Roundtable mit deutschen und afrikanischen Kommunalpolitikerinnen und -politikern durchgeführt wurde und auch in diesem Jahr Austausche ermöglicht werden sollen.

Im Zuge der Halbzeitbilanz zu den Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 konnten nur geringe Fortschritte gemessen werden. Nichtsdestotrotz engagieren sich die deutschen Kommunen und rund 160 von ihnen haben die Musterresolution zur Agenda 2030 unterzeichnet. Neben der freiwilligen Verpflichtung zur Messung konkreter Ziele wurde bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, die zum Erreichen der Nachhaltigkeitsziele beitragen. Wichtig sei nun, sich bereits mit der Zeit nach 2030 zu befassen, Zielkonflikte zu diskutieren und Mitsprache und -gestaltung durch die Kommunen zu ermöglichen, so Lina Furch.

Schließlich berichtete Barbara Bambach noch vom aktuellen Stand in der Zusammenarbeit mit Palästina. Die bestehenden Partnerschaften mit Kommunen in der Region seien als Folge des Angriffes der Hamas auf Israel geprüft worden. Während neue Projekte momentan nicht beginnen könnten, würde der Status Quo für die Partnerschaften weitgehend beibehalten, vor allem, um bestehende Strukturen zu erhalten. Vor dem Hintergrund derzeit ruhiggestellter Partnerschaften mit Russland wurde zudem vereinbart, im Rahmen von Urban Diplomacy über Unterstützungsmöglichkeiten für den Austausch auf zivilgesellschaftlicher Ebene zu diskutieren. Für das erste Treffen im April dieses Jahres ist das SDG 16 – Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen – als Thema vorgesehen. ■

Infos

Ausschuss für kommunale Entwicklungszusammenarbeit:

🔗 <https://www.rgre.de/rgre/ausschuesse/ausschuss-kez>

Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung beim BMZ:

🔗 <https://www.bmz.de/de/agenda-2030>

Sitzung des Deutsch-Französischen Ausschusses in Dresden:

Europapolitische Thesen standen im Fokus

Der Deutsch-Französische Ausschuss der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas traf sich am 19. Januar 2024 in Dresden. Die Vertreterinnen und Vertreter von deutschen Kommunen und des französischen Partnerverbandes diskutierten im Vorfeld der Europawahl im Juni, wie die europapolitischen Forderungen der Kommunen an die europäische Politik umzusetzen sind.

Ein Beitrag von
Ida De Bièvre

Die Sitzung des **Deutsch-Französischen Ausschusses (DFA)** fand diesmal im Dresdner Rathaus statt, wo die Teilnehmenden von der Dresdener Bürgermeisterin Eva Jähnigen, die für den Geschäftsbereich Umwelt und Klima, Recht und Ordnung zuständig ist, empfangen und begrüßt wurden.

Nach der Begrüßung präsentierte Staatssekretär Mathias Weilandt vom Sächsischen Staatsministerium der Justiz und für Demokratie, Europa und Gleichstellung die europapolitischen Aktivitäten der Landeshauptstadt Dresden und des Landes Sachsen. Dabei wurde die deutsch-französische Zusammenarbeit exemplarisch für die deutsch-polnischen Partnerschaften im Weimarer Dreieck hervorgehoben.

Im Anschluss daran folgte eine lebhaft Diskussions über die präsentierten europapolitischen Aktivitäten. Die Diskussion zum Entwurf der Europapolitischen Thesen des DFA wurde vom Kölner Bürgermeister und Präsidenten des Ausschusses, Andreas Wolter, geleitet. Véronique Bertholle und Philippe Tarrisson von der französischen Delegation, die nicht vor Ort waren, konnten sich aber aktiv per digitaler Zuschaltung beteiligen. In dem Papier wird die französisch-deutsche Zusammenarbeit als essenziell für die europäische Integration mit Blick auf die Europawahlen 2024 hervorgehoben.

„Vor dem Hintergrund der anstehenden Europawahl fordern wir Kommunen mehr Einbeziehung in die Entscheidungsprozesse der EU, weil wir die bürgernächste Ebene sind,



Der Deutsch-Französische Ausschuss traf sich am 19. Januar 2024 zu einer Sitzung im Dresdener Rathaus

auf der Europapolitik gelebt wird. Es muss hierfür auch eine bessere Finanzausstattung für die internationale Arbeit bereitgestellt werden“, so Andreas Wolter.

Der Ausschuss wurde dann von Maria Sprenger, DFA-Vorstand, und Jochen Hake, Präsident der Vereinigung Deutsch-Französischer Gesellschaften (VDFG) für Europa e.V., über die Schließung von drei Goethe-Instituten in Frankreich informiert. Dies betreffe die Standorte Lille, Straßburg und Bordeaux. Trotz der Schließungen bleibe das Budget für Frankreich aber unverändert, und die Programmarbeit werde von anderen Standorten übernommen.

Abschließend sprach der Ausschuss über die laufenden Vorbereitungen zum DFA-Jahreskongress in Düsseldorf am 10. und 11. April 2024, die einmal mehr von einem klaren Engagement für die deutsch-französischen Zusammenarbeit zeugen. ■

Infos

Deutsch-Französischer Ausschuss:

🔗 <https://www.rgre.de/rgre/ausschuesse/dfa>

Zur Autorin:

Ida De Bièvre ist Praktikantin im Europabüro des Deutschen Städte- und Gemeindebundes.

Europäische Wettbewerbe

Projektausschreibung „Gestalte Deine Stadt!“

Die Deutsch-Türkische Jugendbrücke hat die Projektausschreibung „Gestalte Deine Stadt! Jugendpartizipation auf kommunaler Ebene stärken“ gestartet. Sie sucht nach Partnerorganisationen, um junge Menschen aktiv in kommunale Entscheidungsprozesse einzubinden. Antragsberechtigt sind deutsche und türkische Städte und Gemeinden, die miteinander über einen Partnerschafts- oder Freundschaftsvertrag verbunden sind, sowie Organisationen, die daran interessiert sind, eine Städtefreundschaft aufzubauen.

Übergreifendes Thema ist eine bessere Geschäftsabwicklung in Regionen und Städten der EU. Bei der Projektgestaltung müssen vier Prinzipien berücksichtigt werden: Inklusion und Vielfalt, ökologische Nachhaltigkeit, digitaler Wandel sowie Teilhabe und zivilgesellschaftliches Engagement.

Bei der Bewerbung sollen lokale und regionale Maßnahmen zur Entwicklung eines unternehmensfreundlichen Umfelds hervorgehoben werden. Engagierte Jugendliche erhalten dann die Möglichkeit, sich gegenseitig in ihren Heimatstädten zu besuchen.

Einsendeschluss: 1. März 2024

Infos: <https://www.jugendbruecke.de/foerderung/grosse-projektfoerderung/ausschreibung-gestalte-deine-stadt-2024/>

Europäische Unternehmerregion

Der Europäische Ausschuss der Regionen ruft in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission zur Bewerbung um den „European Entrepreneurial Region (EER) Award 2025“ auf. Der Preis wird verliehen an europäische Städte, Regionen und Gemeinden, die Strategien zur Förderung von Gründungen, Innovationen und Wachstum kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) entwickelt haben und entsprechende Erfahrungen aufweisen.

Mit dem Preis „Europäische Unternehmerregion“ werden jedes Jahr bis zu drei EU-Regionen ermittelt und ausgezeichnet, die unabhängig von ihrer Größe, ihrem Wohlstand und ihren Kompetenzen eine herausragende und innovative Strategie für das Unternehmertum verfolgen.

Im Fokus stehen lokale und regionale Maßnahmen zur Entwicklung eines unternehmensfreundlichen Umfelds und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der langfristigen Widerstandsfähigkeit der lokalen Wirtschaft.

Einsendeschluss: 20. März 2024

Infos: https://cor.europa.eu/en/engage/Pages/european-entrepreneurial-region.aspx?utm_source=SharedLink&utm_medium=ShortURL&utm_campaign=EER2020

EGTC-Awards 2024

Die „European Groupings of Territorial Cooperation“ (EGTC) werden aufgerufen, ihre Bewerbungen für den Preis „Building Europe across borders“ für 2024 einzureichen. Der Preis wurde vom Europäischen Ausschuss der Regionen ins Leben gerufen, um die besten Praktiken der EGTC in Europa anzuerkennen und sichtbar zu machen. Mit dem Preis soll die Rolle der Verbände als Hebel für Wirtschaftswachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen, für den Umwelt- und Naturschutz sowie als Förderer von Bildung, sozialer Eingliederung, kulturellem Erbe und europäischer Bürgerschaft unterstrichen werden.

Das Ziel des Preises besteht darin, die Rolle der Verbände als Hebel für Wirtschaftswachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen, für den Umwelt- und Naturschutz sowie als Förderer von Bildung, sozialer Eingliederung, kulturellem Erbe und europäischer Bürgerschaft zu unterstreichen. Es sollen konkrete Leistungen gewürdigt werden, um den EU-Mehrwert dieses Instruments zu demonstrieren.

Einsendeschluss: 17. April 2024

Infos: <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/egtc-call.aspx>

Grüne Hauptstadt Europas und Europäisches Grünes Blatt 2026

Die Europäische Kommission sucht die Grüne Hauptstadt Europas und das Europäische Grüne Blatt für das Jahr 2026. Mit diesen Auszeichnungen werden lokale Maßnahmen zu einer grüneren, nachhaltigeren Zukunft gewürdigt. Hierbei sollen die Städte ihre Bürger einbinden, die Umweltverschmutzung bekämpfen und die städtische Umwelt verbessern und als Vorbereitung auf den Klimawandel mehr Widerstandsfähigkeit entwickeln.

Für den „European Green Capital Award“ können sich Städte mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bewerben, die sich für ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit engagieren. Der „European Green Leaf Award“ wird an bis zu zwei Städte mit 20.000 bis 99.999 Einwohnerinnen und Einwohnern vergeben. Die Gewinnerstädte erhalten ein Preisgeld und werden in das Netzwerk der Grünen Hauptstädte Europas aufgenommen.

Einsendeschluss: 30. April 2024

Infos: https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en

Über aktuelle Wettbewerbe informieren wir Sie auch unter:

<https://www.rgr.de/aktuell/>

Rat der Europäischen Union zur Kohäsionspolitik nach 2027:

Unterstützung ländlicher Gebiete

Der Rat der Europäischen Union hat am 30. November 2023 die Schlussfolgerungen zur Zukunft der Kohäsionspolitik gebilligt, in denen der Rat seinen Standpunkt für die Zeit nach Ablauf des aktuellen mehrjährigen Finanzrahmens im Jahr 2027 darlegt. Die Schlussfolgerungen enthalten auch die Schlüsselmerkmale, die beibehalten und in Zukunft weiterentwickelt werden sollen. Sie dienen als Grundlage für die Beratung und Arbeit der EU-Kommission am kohäsionspolitischen Rechtsrahmen nach 2027.

So betont der Rat, dass die Kohäsionspolitik zwar eine Politik für alle Regionen der EU sei, dass aber dennoch eine gezieltere und anpassungsfähige Unterstützung insbesondere für die weniger entwickelten Regionen sichergestellt werden sollte. Dies gelte insbesondere für ländliche Gebiete, für vom industriellen Wandel betroffene Gebiete und für Gebiete mit schweren und dauerhaften natürlichen oder demografischen Nachteilen.



Foto: European Union

Der Rat der Europäischen Union billigte auf seiner Sitzung am 30. November 2023 die Schlussfolgerungen zur Zukunft der Kohäsionspolitik nach 2027

Um die Regionen bei der Bewältigung neuer Herausforderungen besser zu unterstützen und weiter Investitionen in wachstumsfördernde Reformen zu lenken, wird die Kommission vom Rat aufgerufen, hierzu entsprechende Möglichkeiten zu entwickeln. Zudem solle die Verwaltung der Kohäsionspolitik weiter vereinfacht und gleichzeitig hohe Standards für die Prävention und Bekämpfung von Betrug und Korruption gewährleistet werden. ■

Infos

Pressemeldung des Rates:

📄 <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/11/30/cohesion-policy-council-sets-out-guiding-principles-for-the-future/>

Deutsch-Französisches Zukunftswerk zur nachhaltigen Stadtentwicklung:

Handlungsempfehlungen vorgelegt

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk stellte am 18. Januar 2024 den Regierungen in Deutschland und Frankreich seine politischen Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung vor. Um die Herausforderungen von Klimawandel, Bevölkerungswachstum und Verdichtung zu bewältigen, benötige es eine gut vorbereitete nachhaltige Stadtentwicklung. Um die dafür nötige Transformationen auf kommunaler Ebene zu unterstützen, entwickelte das Deutsch-Französische Zukunftswerk konkrete Handlungsempfehlungen.

Die Empfehlungen sind das Ergebnis eines Austauschs zwischen deutschen und französischen Kommunen, an dem 50 Fachleute aus kommunaler Praxis, Wissenschaft, Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft beteiligt waren. Im Fokus stand die Frage, wie Städte und Gemeinden mit konkurrierenden



Foto: 652234 / Pixabay

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk entwickelte konkrete Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung

Nutzungsansprüchen umgehen. Untersucht wurden Maßnahmen, die die Mobilitätswende menschengerecht und sozialverträglich gestalten, die es Kommunen erleichtern, Freiflächen einfacher zu beanspruchen und die Pflege grüner Infrastruktur verbindlicher zu gestalten. Auch die Beteiligungsprozesse bei der Gestaltung urbaner Flächen sollen stärker und früher berücksichtigt werden. ■

Infos

Deutsch-Französisches Zukunftswerk:

📄 <https://df-zukunftswerk.eu/>

Europäische Freiwilligenhauptstadt 2025:

Mechelen ist Gewinnerstadt

Das Europäische Freiwilligenzentrum „Centre for European Volunteering“ (CEV) hat die belgische Stadt Mechelen mit dem Titel „European Volunteering Capital 2025“ ausgezeichnet. Die Stadt sei ein hervorragendes Beispiel dafür, wie Freiwilligenarbeit für die Integration, Vielfalt und Beteiligung aller Einwohnerinnen und Einwohner genutzt werden könne, erklärte die internationale Jury. Die Jury war auch beeindruckt von der Mechelener Strategie zur Zukunft der Freiwilligenarbeit. Diese lege Wert auf eine barrierefreie und fähigkeitsorientierte Freiwilligenarbeit, organisatorische Entwicklung und Forschung, soziale Relevanz sowie auf Ausbildung, Zusammenarbeit und Vernetzung.

Mechelen setzte sich im Finale gegen die spanischen Gemeinden Aviles und Salamanca durch, die, so die Jury, für ihre Unterstützung und Entwicklung der Freiwilligentätigkeit ebenfalls eine hohe Anerkennung verdienten.

Die Schaffung eines sozialen Bewusstseins für die positiven Auswirkungen von Freiwilli-

Commons

Foto: Paul Hermans, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia



Die belgische Stadt Mechelen erhielt den Titel „European Volunteering Capital 2025“

gentätigkeiten und die Förderung der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurden von der Jury als ein wesentliches Element bei der Unterstützung von Freiwilligen und Freiwilligenarbeit angesehen.

Das Centre for European Volunteering ist ein europäisches Netzwerk mit mehr als 60 Organisationen, die sich der Förderung und Unterstützung von Freiwilligen und der Freiwilligenarbeit in Europa sowohl auf europäischer und nationaler als auch auf regionaler Ebene widmen. ■

Infos

Europäische Freiwilligenhauptstadt 2025:

📄 <https://www.european-volunteercentre.org/evca-pital2025>

Weltbürgermeisterpreise des Jahres 2023:

Deutscher unter den Gewinnern

Der Oberbürgermeister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Dr. Stefan Fassbinder, gehört zu den Gewinnern des „World Mayor“-Preises 2023. Er erhielt am 30. Januar 2024 die Auszeichnung der „City Mayors Foundation“ für seine Zusammenarbeit mit und Unterstützung von Gemeinden in der Ukraine, Polen und Brasilien und weiteren Ländern. Zudem habe er zusammen mit vielen seiner Mitbürgerinnen und Mitbürgern eine großzügige Hilfe für Flüchtlinge aus der vom Krieg betroffenen Ukraine geleistet.

Stefan Fassbinder sei ein Bürgermeister, der verstanden habe, wie wichtig es sei, dass Städte und Gemeinden zusammenarbeiten, erklärte Tann vom Hove, Senior Fellow der City Mayors Foundation. Für den Greifswalder Oberbürgermeister sei die menschliche Dimension dabei von größter Bedeutung.

Foto: www.stefan-fassbinder.de



Dr. Stefan Fassbinder, Oberbürgermeister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, erhielt den „World Mayor“-Preis 2023

Den „World Mayor“-Preis erhielten zudem Elke Kahr, Bürgermeisterin von Graz in Österreich, Manuel De Araújo, Bürgermeister von Quelimane in Mosambik, und Tony Keats, Bürgermeister von Dover, Neufundland und Labrador in Kanada. Das Projekt wurde 2004 gegründet, um eine gute Kommunalverwaltung zu fördern und zu erleichtern. ■

Infos

World Mayor Prize and Awards 2023:

📄 <http://www.worldmayor.com/index.html>

Veranstaltungen

März

20.–21. März 2024

European Research and Innovation Days (R&I Days) 2024

Veranstaltung zu Forschung und Innovation mit dem Ziel, Europa nachhaltiger und wettbewerbsfähiger zu machen

Veranstalter: Europäische Kommission
Ort: Brüssel (Belgien) und Online

🔗 <https://projects.research-and-innovation.ec.europa.eu/en/events/upcoming-events/research-innovation-days>

April

2.–5. April 2024

Connecting Europe Days 2024

Veranstaltung zum digitalen Verkehrs- und Mobilitätsnetz in Europa mit Ausstellung

Veranstalter: Europäische Kommission
Ort: Brüssel (Belgien)

🔗 https://transport.ec.europa.eu/connectingeuropedays_en?prefLang=de

30. April – 31. Mai 2024

Europawochen 2024

Veranstaltungen von Städten, Landkreisen und Gemeinden zur Förderung des Europagedankens bei den Bürgerinnen und Bürgern

Initiatoren: Bundesländer, Bundesregierung, Europäische Kommission und Europäisches Parlament

Orte: Städte, Landkreise, Gemeinden

Juni

5.–7. Juni 2024

Urban Future 2024

Weltweit größter Treffpunkt von CityChangern für mehr Nachhaltigkeit in Städten

Veranstalter: UFGC GmbH
Ort: Rotterdam (Niederlande)

🔗 <https://urban-future.org/event/uf24-rotterdam-launch/>

11.–13. Juni 2024

European Sustainable Energy Week (EUSEW) 2024

Größte europäische Konferenz zu erneuerbaren Energien und Energieeffizienz für Behörden, Wissenschaft, Unternehmen, Nichtregierungs- und Verbraucherorganisationen

Veranstalter: Europäische Kommission
Ort: Brüssel (Belgien) und Online

🔗 https://commission.europa.eu/events/eusew2024-2024-06-11_en

10. Europäisches Gipfeltreffen der Regionen und Städte:

Aktuelle Themen im Fokus

Das 10. Europäische Gipfeltreffen der Regionen und Städte findet am 18. und 19. März 2024 im belgischen Mons statt. Das vom Europäischen Ausschuss der Regionen organisierte Gipfeltreffen solle allen Bürgermeisterinnen und -Bürgermeistern, Gemeinde- und Stadträtinnen und -räten sowie Regionalministerinnen und -ministern, aber auch Spitzenpolitikerinnen und -politikern aus Europa und der Welt Gelegenheit geben, sich über die wichtigsten Herausforderungen unserer Zeit auszutauschen.

Das Gipfeltreffen ist Themen gewidmet, die den Regionen und Städten besonders am Herzen liegen, wie Demokratie, nachhaltige Entwicklung, die Zukunft der Europäischen Union und ihre Erweiterung, die notwendige Gewährleistung des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts sowie die Bewältigung der Folgen des Ukrainekrieges. Dabei sollen globale Herausforderungen thematisiert und hierzu unterschiedliche Perspektiven aus der ganzen Welt zusammengeführt werden. ■

18.–19. März
in Mons

Infos

10. Europäisches Gipfeltreffen der Regionen und Städte:

🔗 <https://cor.europa.eu/de/events/Pages/European-Summit-of-Regions-and-Cities-2024.aspx?origin=spotlight>

RGRE/Deutsche Sektion

Die Deutsche Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) führt im März und April 2024 eine Reihe wichtiger Veranstaltungen durch:

- **14./15. März:** 11. Sitzung des Arbeitskreises der jungen lokalen und regionalen Mandatsträgerinnen und Mandatsträger in Greifswald
- **21./22. März:** 55. Sitzung des Arbeitskreises der EU- und Förderreferentinnen und -referenten in Brüssel (Belgien)
- **10./11. April:** Jahreskonferenz des Deutsch-Französischen Ausschusses in Düsseldorf
- **18./19. April:** Sitzung des Ausschusses für kommunale Entwicklungszusammenarbeit
- **24./25. April:** Sitzung des Präsidiums der Deutschen Sektion des RGRE in Mannheim
- **25./26. April:** 5. Nationale Konferenz zur Umsetzung der Europäischen Charta für Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene in Mannheim (in Zusammenarbeit mit der Stadt Mannheim)

Weitere Informationen zu den Terminen erhalten Sie bei der Geschäftsstelle der Deutschen Sektion des RGRE in Köln oder unter „Termine“ auf der Webseite 🔗 <https://www.rgre.de/veranstaltungen>.

IMPRESSUM

Europa Kommunal
Europäische Zeitschrift für
Rat, Verwaltung und Wirtschaft
ISSN 1866-1904

Herausgeber
Rat der Gemeinden und Regionen Europas
Deutsche Sektion
Gereonstraße 18-32
50670 Köln
Telefon 0221 / 3771-311
Telefax 0221 / 3771-128
E-Mail: post@rgre.de
<http://www.rgre.de>

Schriftleitung
Lina Furch

Redaktion & Satz
Dr. Susanne Reiff
Telefon +49 171-783 47 59
E-Mail: susanne.reiff@tothepoint.de

Karl-Heinz Kottenhahn
Telefon +49 177-49 55 902
E-Mail: info@kh-kottenhahn.de

Erscheinungsweise / Bezug
6 Ausgaben pro Jahr als PDF-Version
Bezug ausschließlich über E-Mail-Verteiler

E-Mail-Verteiler
Dörthe Sondermann
E-Mail: doerthe.sondermann@staedtetag.de

Rechtliche Hinweise zu Textbeiträgen und Urheberrecht

Die Redaktion übernimmt keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und behält sich bei der Verwendung von Textbeiträgen eine Absprache und Änderungen vor. Die mit dem Namen des Verfassers/der Verfasserin veröffentlichten Beiträge stellen nicht immer die Auffassung des Herausgebers oder der Redaktion dar, sondern geben dessen/deren persönliche Meinung wieder.

Das Urheberrecht für Texte, Fotografien und Grafiken, das Layout der Broschüre sowie alle sonstigen Inhalte der Broschüre liegt beim RGRE und den namentlich genannten Personen. Alle Rechte bleiben vorbehalten. Soweit die Inhalte nicht vom Herausgeber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Die Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Der Nachdruck oder die elektronische Wiedergabe der Gesamtausgabe oder Teilen davon ist nur mit Genehmigung von Schriftleitung und Redaktion gestattet.

Haftung für Links

„Europa kommunal“ enthält Links zu anderen Internetseiten. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung überprüft, wobei rechtswidrige Inhalte nicht erkennbar waren. Eine permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Insofern übernimmt die Redaktion keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für diese sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen wird die Redaktion allerdings derartige Links umgehend entfernen.

Infos zum E-Mail-Kontakt

Wenn Sie uns eine E-Mail senden wird diese ausschließlich zur Korrespondenz mit Ihnen verwendet, eine Verarbeitung zu anderen Zwecken findet nicht statt. Ihre E-Mailadresse wird keinesfalls an Dritte übermittelt. Rechtsgrundlage für die Datenerhebung ist hierbei Artikel 6, Absatz 1, Nummer a) der EU-DSGVO.