



SERVICESTELLE 
KOMMUNEN IN DER EINEN WELT



MATERIAL

DEUTSCH-LATEINAMERIKANISCHE
BÜRGERMEISTERKONFERENZ „URBANISIERUNG
IN DEUTSCHLAND“

30. bis 31. Mai 2016 in Hamburg | Nr. 80

Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW)

info@service-eine-welt.de

www.service-eine-welt.de

Material – Schriftenreihe der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), Heft 80

Inhaltlich verantwortlich: SKEW, Dr. Stefan Wilhelmy

Projektkoordination: Clemens Olbrich

Texte: Eva Roeder

Redaktion: Clemens Olbrich

Fotos: Martin Magunia

Layout, Satz und Umschlaggestaltung: Fabian Ewert, Königswinter

Druck: Schloemer & Partner GmbH, www.grün-gedruckt.de

100% Recyclingpapier, CyclusPrint

Druck mit mineralölfreien Farben, CO₂-kompensiert

Bonn, November 2016

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers. Die Reihe „Material“ wird finanziell gefördert durch das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie die Bundesländer Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.

Um die Lesbarkeit zu vereinfachen, sind in der vorliegenden Publikation die zur Gleichstellung von Mann und Frau gebräuchlichen Schreibweisen nicht durchgängig verwendet worden. Bei allen männlichen Bezeichnungen sind selbstverständlich die Frauen gleichermaßen angesprochen (und umgekehrt).

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

INHALT

1. Einleitung und Begrüßung durch die Veranstalter.....	4
Begrüßung durch Wolfgang Schmidt, Staatsrat der Senatskanzlei, Stadt Hamburg.....	4
Begrüßung durch Dr. Stefan Wilhelmy, Leiter der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), Engagement Global.....	6
Begrüßung durch Ellis J. Juan, Hauptkoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (ESCI), IDB.....	7
2. Der Urbanisierungsprozess in Deutschland	9
Prof. Dipl.-Ing. Elke Pahl-Weber, geschäftsführende Direktorin des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin	9
3. Der Urbanisierungsprozess in Lateinamerika und der Karibik: „The Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (ESCI)	12
Horacio Terraza, ESCI-Bereichskoordinator, IDB.....	12
Panel: ESCI-Aktionspläne.....	13
4. Panels (30. Mai)	15
4.1. Energieeffizienz und erneuerbare Energien	15
4.2 Mobilität (städtischer Verkehr).....	18
4.3 Abfallwirtschaftssysteme	21
5. Senatsempfang im Hamburger Rathaus (Kaisersaal).....	24
Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg	24
Luis Alberto Moreno, Präsident der IDB	25
Hans-Joachim Fuchtel, Parlamentarischer Staatssekretär, BMZ	26
6. Panels (31. Mai)	28
6.1 Intelligente Städte (<i>smart cities</i>).....	28
6.2 Stadtentwicklung: Sektorübergreifende Maßnahmen	30
6.3 Investitionsmöglichkeiten	32
7. Vorstellung der Wissensplattform	35
Ellis J. Juan, ESCI-Hauptkoordinator, IDB.....	35
8. Abschlussworte und Fazit	37
MinR'in Dr. Doris Witteler-Stiepelmann, Leiterin Referat 113: Länder, Kommunen, entwicklungspolitische Bildungsarbeit, BMZ.....	37
Ellis J. Juan, ESCI-Hauptkoordinator, IDB.....	38
9. Exkursion: Hafenrundfahrt	39
10. Anhang.....	40
Programm.....	40
Teilnehmendenliste.....	42
Abkürzungsverzeichnis	49

1. EINLEITUNG UND BEGRÜSSUNG DURCH DIE VERANSTALTER

Sowohl in Lateinamerika und der Karibik (LAK) als auch in Deutschland gehört die stetig zunehmende Urbanisierung zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Um auch zukünftigen Generationen bestmögliche Voraussetzungen und Entwicklungschancen zu bieten, gilt es, Urbanisierungsprozesse möglichst nachhaltig zu gestalten. In vielen Städten in LAK und Deutschland werden bereits innovative und fortschrittliche Projekte umgesetzt, die einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leisten.

Aufgrund der bereits bestehenden engen Beziehungen zwischen den beiden Regionen veranstaltete die Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) von Engagement Global am 30. und 31. Mai 2016 zusammen mit der Interamerikanischen Entwicklungsbank (IDB) und der Freien und Hansestadt Hamburg ein Forum für lateinamerikanische und deutsche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Außerdem haben Akteurinnen und Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft teilgenommen, die an innovativen und nachhaltigen Lösungen in den Bereichen Urbanisierung und Klimawandel auf städtischer Ebene beteiligt sind.

Ziel des Forums war es, eine Plattform für den Erfahrungsaustausch zwischen mittelgroßen Städten und Kommunen in Deutschland, Lateinamerika und der Karibik bereitzustellen. Die Veranstaltung richtete sich gezielt an kommunale Entscheidungsträgerinnen und -träger, die sich zum Thema Urbanisierung und Klimawandel in mittelgroßen Städten austauschen möchten. Podiumsteilnehmende zeigten anhand innovativer Lösungen, auf welche Weise deutsche und lateinamerikanische Städte diesen Herausforderungen bereits heute begegnen. Aus den Diskussionen ging hervor, dass vor allem ganzheitliche Ansätze in Zukunft gefragt sein werden.

Das Forum bot Städten und Kommunen aus Deutschland sowie aus lateinamerikanischen

und karibischen Ländern die Gelegenheit zur Vernetzung und zum Erfahrungsaustausch und fungierte außerdem als Initialzündung für weiterführende Projekte zwischen Kommunen über internationale Grenzen hinweg.

Die teilnehmenden Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie hochrangige Städtevertreterinnen und -vertreter hörten viele innovative Ansätze zur Lösung der mit der Urbanisierung einhergehenden Herausforderungen und diskutierten angeregt, wie diese auch auf andere Städte übertragen werden können. Viele Teilnehmende aus Lateinamerika und Deutschland konnten zu diesem Zweck neue Kontakte für zukünftige Projekte knüpfen. Die Veranstaltung stellte somit einen erfolgreichen Auftakt für neue Kooperationen dar.

Begrüßung durch Wolfgang Schmidt, Staatsrat der Senatskanzlei, Stadt Hamburg



Wolfgang Schmidt

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist mir eine besonders große Freude und Ehre, Sie hier in der Freien und Hansestadt Hamburg bei der gemeinsamen Veranstaltung mit Engagement Global und der Interamerikanischen Entwicklungsbank (IDB)

für deutsche, lateinamerikanische und karibische Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Wirtschaftsvertreter und Interessierte zu begrüßen.

Trotz der großen geografischen Distanz sind die städtischen Herausforderungen doch ziemlich ähnlich. **Über die Hälfte der Weltbevölkerung lebt inzwischen in Städten.** Dieser Trend zur Urbanisierung ist unaufhaltsam und auch besonders in Lateinamerika zu spüren. Nicht nur der US-amerikanische Philosoph Benjamin Barber beschreibt unter dem Titel „If Mayors Ruled the World“ (Yale University Press 2013) die wachsende Bedeutung von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern. Buchtitel wie „Triumph of the City“ haben Konjunktur. Ich will nicht so weit gehen wie Barber und gleichzeitig vom Niedergang der Nationalstaaten reden. Aber wir können doch feststellen: **Bürgermeister sind überall auf der Welt gefragt, pragmatische Lösungen für ihre Städte zu finden.** Deswegen ist es wichtig, heute hier miteinander ins Gespräch zu kommen – und solche Lösungen zu diskutieren.

Wir in Hamburg betreiben engen Austausch mit **neun Partnerstädten** auf der ganzen Welt. In Lateinamerika haben wir nur eine Partnerstadt. Es handelt sich um **León in Nicaragua**, eine historisch gewachsene und uns lieb gewonnene Partnerschaft, die bereits seit 27 Jahren besteht. Das ist eine ganz andere Stadt als Hamburg, sehr viel kleiner und beschaulicher. Wer andererseits die lateinamerikanischen Megastädte mit den Städten in Deutschland vergleicht, sieht auf den ersten Blick die doch sehr unterschiedliche Größe. Aber ein zweiter Blick lohnt. Denn die **Herausforderungen ähneln sich**: Es geht unter anderem um soziale und technische Infrastruktur, um gute Bildung, Mobilität und um Wohnungen für die Bürgerinnen und Bürger. Eine neue Herausforderung ist jetzt hinzugekommen für uns: In Hamburg sind im Jahr 2015 über 60.000 Geflüchtete angekommen, von denen 23.000 bei uns blieben und für die wir in kürzester Zeit Unterkünfte finden mussten; der Rest ist auf andere Städte und Gemeinden in Deutschland umverteilt worden. Mit so einem **rapiden Wachstum** waren fast alle deutschen Bürgermeisterinnen und Bürgermeister im letzten Jahr konfrontiert. Doch ihre Kolleginnen und Kollegen aus Lateinamerika und der Karibik kennen diese Situation schon seit langer Zeit, weil dies bei ihnen der natürliche Prozess der

Wanderung aus dem ländlichen Raum in die Städte ist. Deswegen ist es richtig, dass wir uns gemeinsam über diese Herausforderung austauschen.

Ein wichtiger Punkt ist das Thema **smart cities**. In Hamburg fassen wir dies unter dem Stichwort „Digitale Stadt“ zusammen. Die **Digitalisierung** ist gleichermaßen Quelle und Kern vieler gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Umbrüche, die wir derzeit erleben. **Mit diesen Umbrüchen stellen sich viele Fragen neu.** Sie müssen geklärt und bisherige Antworten neu austariert werden. In Hamburg begreifen wir die Digitalisierung als große Chance. Sie muss von Gesellschaft und Staat aktiv ergriffen werden, um nicht dauerhaft nur durch den Wandel getrieben zu werden. Dies gilt insbesondere in den **großen Städten**, die sich nach der Beobachtung mancher Expertinnen und Experten ohnehin zu den **zentralen Treiberinnen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fortschritts** entwickeln. In unserer Stadt jedenfalls wird die digitale Transformation mit Nachdruck gefördert – das gilt für die Hafenlogistik genauso wie für die Lehrangebote an den Schulen und Hochschulen, für die Verkehrssteuerung ebenso wie für die staatlichen Museen. Hamburg entwickelt sich zu einer digitalen Stadt, und wenn wir es richtig angehen, dann besteht die begründete Aussicht, diese große und moderne Stadt mithilfe neuer Technologien noch lebenswerter und wirtschaftlich noch stärker zu machen. Ein wichtiges Element ist die **digitale Verwaltung**. Bei der **intelligenten Verkehrssteuerung** stellen sich für Hamburg ganz besondere Aufgaben: Als **Deutschlands größter Hafen und drittgrößter Containerhafen Europas** haben wir über den normalen Verkehr hinaus große **Herausforderungen im Bereich der Mobilität** zu bewältigen. Dabei darf auch das Thema **Natur- und Klimaschutz sowie Umweltqualität** nicht vernachlässigt werden. Hamburg ist eine sehr grüne Stadt und nicht umsonst war sie die **„Europäische Umwelthauptstadt 2011“**.

Ich freue mich sehr, dass sich Engagement Global und die IDB für Hamburg als Ort der Konferenz entschieden haben. **Hamburg hat traditionell enge Verbindungen mit Lateinamerika.** Schon kurz nach der Unabhängigkeit vieler lateinamerikanischer Länder hat Hamburg als erster deutscher Staat diplomatische Beziehungen aufgenommen und im 19. Jahrhundert galt Hamburg als der

Hafen für Auswanderer nach Lateinamerika. Genau vor 100 Jahren wurde der **Lateinamerika Verein** in Hamburg gegründet, der die wirtschaftlichen Beziehungen unterstützt und als Plattform für den Austausch von Informationen und Erfahrungen fungiert. Auch die **EU-Lateinamerika/Karibik-Stiftung** (EU-LAC Foundation), deren Gründung auf dem sechsten EU-Lateinamerika-Gipfel in Madrid im Jahr 2010 beschlossen wurde, um den Austausch zwischen den Regionen zu fördern, ist seit Herbst 2011 in Hamburg ansässig. Ich möchte Sie gerne ermutigen, das Angebot dieser Stiftung zu nutzen.

Bei der Weiterentwicklung unserer Städte werden weitere politische und administrative Herausforderungen auf uns warten. Das wird in unseren Ländern jeweils unterschiedlich angegangen, aber **der Austausch darüber wird uns weiterbringen**. Es lässt sich immer wieder etwas lernen, sodass ich uns viele neue Impulse wünsche. Ich hoffe, dass wir viel miteinander und voneinander lernen und Sie sich hier bei uns wie zu Hause fühlen. *¡Que tengan un muy buen día, muchísimas gracias!*

Begrüßung durch Dr. Stefan Wilhelmy, Leiter der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), Engagement Global



Dr. Stefan Wilhelmy

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen von Engagement Global und als Leiter der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) darf ich Sie zu unserem Forum hier in Hamburg herzlich begrüßen. Wir freuen uns sehr hier zu sein und fühlen uns sehr willkommen und aufgehoben an diesem Ort. Es ist mir zudem

eine Freude, so viele hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Lateinamerika und der Karibik willkommen heißen zu dürfen. Ich wünsche Ihnen einen anregenden Austausch, insbesondere auch mit den Vertreterinnen und Vertretern aus deutschen Kommunen.

Den Austausch von Kommunen zu fördern ist seit 15 Jahren der Hauptauftrag der SKEW. Als ein Gemeinschaftsvorhaben des Bundes, der Länder, der kommunalen Spitzenverbände und der Zivilgesellschaft ist die SKEW die zentrale **Kompetenzstelle für Kommunale Entwicklungspolitik und nachhaltige Kommunalentwicklung in Deutschland** und seit 2012 Teil von Engagement Global. Ich möchte Ihnen gerne kurz unsere Angebote und Instrumente vorstellen.

Es ist für uns eine besondere Herausforderung, die **Agenda 2030 und die Sustainable Development Goals (SDGs) auf die kommunale Handlungsebene zu übersetzen**. Aber auch in anderen Bereichen unterstützen wir die Kommunen dabei, ihren Beitrag zu den SDGs zu leisten, zum Beispiel im Bereich **Fairer Handel und Beschaffung**. Das Thema **Migration und Entwicklung** hat über das Thema **Flucht** nochmal eine neue Bedeutung für deutsche Kommunen bekommen. Hier stellt sich auch die Frage, wie sich das Potenzial, welches die Migrantinnen und Migranten mitbringen, stärker nutzen lässt, um internationale Kommunalbeziehungen noch besser ausbauen zu können. Wir haben für die **Unterstützung der kommunalen Partnerschaften** verschiedene Angebote entwickelt, zum Beispiel im Bereich der Vernetzung die Runden Tische (derzeit mit China, der Mongolei, Burkina Faso und Nicaragua) oder auch größere Formate, zu denen auch die „Regionalkonferenz zu kommunalen Partnerschaften mit Lateinamerika und der Karibik“ gehört (Frankfurt 2015, Planungen für 2018). Wir bieten seit einigen Jahren auch **finanzielle Unterstützung** an, wie zum Beispiel unser Angebot „Nachhaltige Kommunalentwicklung durch Partnerschaftsprojekte“ (Nakopa). Hier können deutsche Kommunen für ihre Partnerschaftsarbeit mit Kommunen im Globalen Süden Projektmittel zur Umsetzung von einzelnen Projektvorhaben von bis zu 500.000 Euro beantragen. Wir haben aber auch einen Kleinprojektfonds, der Vorhaben bis zu 20.000 Euro fördern kann – sowohl in Deutschland

als auch in den Partnerkommunen. Darüber hinaus haben wir Instrumente zur **personellen Unterstützung** entwickelt wie das Programm „Integrierte Fachkräfte für Kommunen weltweit“ (IFKW) oder „ASA-Kommunal“ (Austausch von jungen Menschen).

Ein wichtiges Handlungsfeld stellen **thematische Partnerschaften** und die **projektbezogene Zusammenarbeit** dar. Der Austausch von **kommunalen Fachabteilungen** steht hier im Vordergrund. Wir haben vor fünf Jahren mit den „Kommunalen Klimapartnerschaften“ begonnen, mit der Zielsetzung von 50 Partnerschaften. Dieses Jahr starten wir die fünfte Runde. Wir haben bereits zwei Runden mit der Region Lateinamerika und Karibik mit 24 Klimapartnerschaften durchführen können.

Vor dem Hintergrund, die Agenda 2030 und die SDGs auf kommunaler Ebene umzusetzen, haben wir ein Pilotprojekt zu „Kommunalen Nachhaltigkeitspartnerschaften“ mit Osteuropa gestartet. Abschließend möchte ich unser Gemeinschaftsprojekt „Connective Cities“ mit dem Deutschen Städtetag und der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) erwähnen: Dies ist eine Plattform für nachhaltige Stadtentwicklung mit dem Ziel, thematische Netzwerke zu einzelnen Themenfeldern zu unterstützen und dadurch neue kommunale Aktivitäten zu mobilisieren.

Wir freuen uns sehr, dass wir diese Konferenz in diesem neuen *setting* gemeinsam mit der IDB und der Freien und Hansestadt Hamburg durchführen dürfen, und ich möchte mich daher herzlich bedanken. Die Zusammenarbeit macht viel Freude, und ich hoffe, das strahlt aus. Bedanken möchte ich mich auch beim Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) und dem Lateinamerika Verein. In diesem Sinne wünsche ich einen fruchtbaren Austausch und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit. Vielen herzlichen Dank.

Begrüßung durch Ellis J. Juan, Hauptkoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (ESCI), IDB



Ellis J. Juan

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist eine große Freude für mich, hier in Hamburg zu sein. Für uns ist es immer wichtiger geworden, mit verschiedenen Städten und Institutionen zusammenzuarbeiten. Denn wenn wir die **Ziele der Agenda 2030** erreichen wollen, dann müssen wir dies auch auf der **städtischen Ebene** angehen – Städte sind Motoren der Entwicklung. In unserem Teil der Welt gibt es viel **Migration**. Viele Menschen kommen zu uns, aber viele gehen auch. Die **Hoffnung**, die sie mit sich tragen, haben alle gemeinsam, und das spiegelt sich auch in den Städten wider. Jedoch gibt es auch viele **Kehrseiten** als Folge von Migration, wie Menschenhandel, Schiebereien und Kriminalität, und dies wirkt sich auch auf die Städte aus. Für uns ist es wichtig zu verstehen, dass die **Politik auf nationaler Ebene nicht ausreicht**; wir müssen uns auch auf die Städte konzentrieren. **Lateinamerika ist neben Nordamerika die am stärksten urbanisierte Region der Welt** (80 Prozent) – und dies passiert in einem rasanten Tempo. Der *footprint* mancher Städte steigt um sechs bis sieben Prozent pro Jahr. Diese dynamische Entwicklung übertrifft alle Planungskapazitäten und wird noch durch den Klimawandel beschleunigt. Wir müssen uns um die grundlegende **Infrastruktur** kümmern, aber auch um die **informellen** Dinge wie soziale Bedingungen, Kriminalität und Ausgrenzung.

Was können wir von Europa lernen? Südeuropa hat eine Migrationssituation, die der unseren sehr ähnlich ist. Nordeuropa hingegen hat ein Migrationsniveau, das bereits ein gewisses Plateau

erreicht hat: Die Urbanisierungsquote liegt schon seit 25 Jahren bei 75 Prozent. Aber ich glaube, dass es in den deutschen Städten, Universitäten und Unternehmen Lösungsansätze gibt, die auch für uns interessant sein können. Deshalb sind wir hier: **Wir möchten Netzwerke knüpfen, voneinander lernen und eine Zusammenarbeit mit lateinamerikanischen Städten fördern.** So bedanke ich mich für die großartige Gastfreundschaft sowie bei Engagement Global für die tolle Zusammenarbeit und wünsche Ihnen zwei produktive Tage. Vielen Dank.

2. DER URBANISIERUNGSPROZESS IN DEUTSCHLAND

Prof. Dipl.-Ing. Elke Pahl-Weber,
geschäftsführende Direktorin des Instituts
für Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin



Prof. Dipl.-Ing. Elke Pahl-Weber

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, dass ich hier sprechen darf. Wir sind es gewohnt, viel über die Lösungen und das Was von Urbanisierung zu sprechen. Sprechen wir aber über das Wie? **Wissen wir, was Urbanisierung überhaupt ist und wie die urbanisierte Stadt der Zukunft aussieht?** Die Vorstellungen gehen weit auseinander. **Wissenschaftlich ist der Begriff Urbanisierung nicht definiert;** er ist sehr komplex. Wir verstehen darunter eine breite Palette von Themen, die sich mit Städten, aber auch dem ländlichen Raum beschäftigen. Im angloamerikanischen Raum speist er sich stark aus der **Demografie**. Städte sind aber nicht nur Ansammlungen von Menschen, sondern von Räumen mit Eigenarten, die je nach Kultur und dem Zusammenwirken von Menschen und baulichen sowie infrastrukturellen Gegebenheiten ausgeprägt sind. Zudem sind diese nicht statisch. Vielmehr haben wir es mit einer grundlegenden **funktionalen Änderung** zu tun, die uns stark fordert! **Wir stehen heute vor der Schwelle einer neuen technischen und sozialen Revolution hin zum digitalen Zeitalter,** das heißt, Urbanisierung wird zukünftig andere Qualitäten haben als früher.

Joseph Weizenbaum beschäftigte sich schon vor 40 Jahren mit der Frage, wie Technologie die Gesellschaft verändern wird, und folgte in seinem Buch „Die Macht der Computer und die Ohnmacht der Vernunft“ (Suhrkamp 1978), dass unsere Instrumente die Lösung unserer Probleme wesentlich bestimmen werden. Die **Instrumente** der Urbanisierung sind die der **Stadtplanung**. Doch ist es richtig, unabhängig von den funktionalen und sozialen Änderungen mit den gleichen Instrumenten zu arbeiten? Reichen diese aus, um die bevorstehende Urbanisierung zu bewältigen?

Deutschland liegt mit einer **Urbanisierungsrate von etwa 75 Prozent** im europäischen Mittelfeld. Doch Urbanisierung heißt auch, dass **in einigen Regionen die Bevölkerung wächst, in anderen aber schrumpft**. Es scheint mir ein wichtiger Punkt zu sein, sich mit **beiden Aspekten** zu beschäftigen. In Deutschland können wir genau dies beobachten, und ich glaube, dass es einen erheblichen **Unterschied zwischen Lateinamerika und Europa** gibt, was das Wandern der Menschen in die Stadt betrifft. In Lateinamerika erscheint mir der **Anteil der Leute, die ihre agraren Produktionsweisen mit in die Stadt nehmen,** höher zu sein. In Europa entdecken wir dies gerade als urbane Landwirtschaft. Die **funktionale Änderung in Europa, vor allem durch die Änderung in der technologischen Entwicklung, ist sehr viel größer,** und in Deutschland hat sich das über die letzten Jahre sehr stark gezeigt.

Wo werden die Menschen in Deutschland zukünftig leben? Die Prognosen zeigen einen starken **Zuwachs in den großen Städten**. Es ist deutlich zu sehen, dass der Zusammenhang zwischen den stark wachsenden Städten und den schrumpfenden Regionen nicht zu vernachlässigen ist. Aber es ist zentral für Urbanisierung, dass Menschen ihren **Lebensunterhalt mit Arbeit** verdienen. Bei einer schrumpfenden Bevölkerung wie in Deutschland sinkt somit die Erwerbsbevölkerung. Kartografische Arbeiten zeigen, dass dies nicht nur in den **ländlichen Regionen** stattfindet, wie es zu

vermuten wäre, da landwirtschaftliche Produktion ihre Erwerbsbindung verliert. Sondern wir sehen auch den **industriellen Wandel**. Dieser zeigt sich in Nordrhein-Westfalen, einer schrumpfenden Region, da der **Wechsel von fossilen zu regenerativen Energien große Anstrengungen** kostet, gerade vor Ort in den Städten. Es ist wichtig, dies zunächst als Problem zu erkennen. **Offene Stellen und innovativ tätige Unternehmen** befinden sich nicht nur in den Städten, sondern auch in **kleinen und mittleren Städten in ländlichen Regionen**. Wenn wir urbanisierte Räume in Deutschland mit neuen Strategien und Lösungen zu lebenswerten Orten umwandeln wollen, dann müssen wir uns gerade auch um diese Regionen kümmern, nicht nur um die Großstädte. Dabei haben diese natürlich eine besondere Herausforderung zu meistern, nämlich das **Einkommen** der Menschen zu sichern, das mit über 60 Prozent aus der Erwerbsarbeit entsteht. Da das Einkommen in den letzten 15 Jahren jedoch nur im oberen Bereich stark angewachsen und im unteren und mittleren Bereich relativ gesunken ist, stellt dies eine zusätzliche **Herausforderung an die soziale Kohäsion** dar.

Aber es geht nicht nur um Demografie bei den funktionalen Änderungen. Es geht auch um Themen wie die **Energiewende**. Der Energiebedarf – besonders der **Strombedarf** in den Städten – ist in den letzten 30 Jahren exorbitant gewachsen. Den *peak* hatten wir bereits. Wie können wir die Energieversorgung in Städten sicherstellen? In Deutschland hatten wir im Jahr 2015 **30 Prozent regenerative Energien** im Netz, überwiegend aus Wind. Diese wird vor allem im Stromnetz eingesetzt, weniger dagegen im Bereich der Mobilität – welcher aber viel Energie verbraucht. Besonders vor dem Hintergrund von wachsenden und schrumpfenden Regionen wird deutlich, dass ein **Verzicht auf Mobilität nicht denkbar** ist. Regenerative Energien sind zudem keine konstanten Energien. Stattdessen müssen wir uns auf **schwankende, volatile Energien** einstellen. Doch haben wir bereits netzreaktive Gebäude oder Industriebetriebe, die zumindest ihre Randprozesse auf unterschiedliche Energiemengen einstellen können? Wie kommen wir dahin? Wir müssen völlig neue Lösungen entwickeln und davon ausgehen, dass der Stromverbrauch und die Bereitstellung regenerativer Energien viel stärker aneinander angepasst werden. Wir brauchen ein neues Lastenmanagement, damit wir alle bedienen

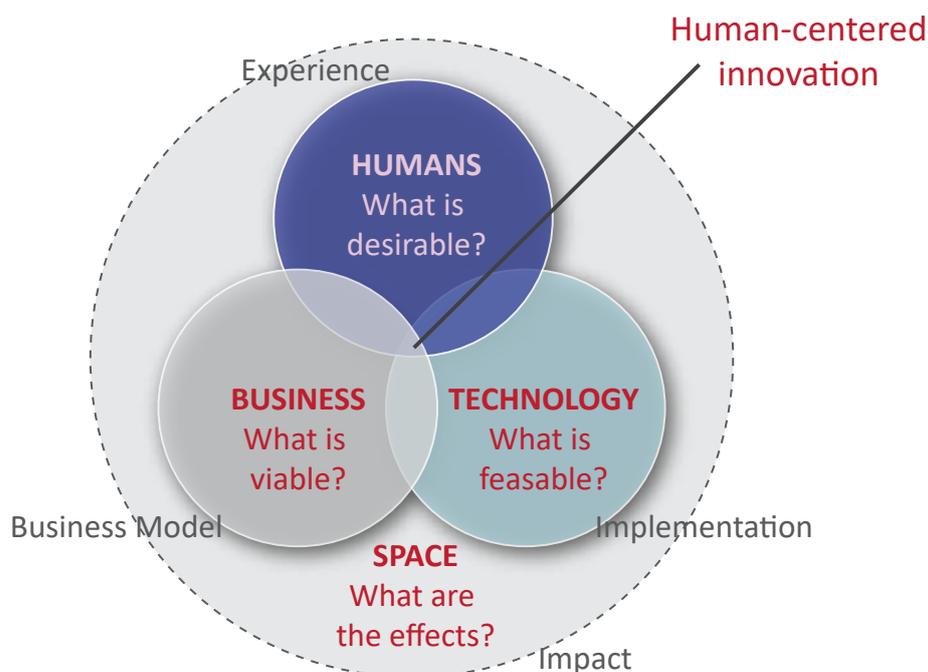
können. Zugleich haben wir Energieverbrauch und Wachstum bereits jetzt entkoppelt. Es lohnt sich also darüber nachzudenken, wie sich Urbanisierung und Energie in den Städten besser miteinander verknüpfen lassen. Dabei ist auch das Thema **Industrie 4.0** wichtig. Die Unternehmen wünschen sich verlässliche Standards und Schnittstellen. Doch die Frage, wer zu welchem Zeitpunkt welche Energie brauchen wird, kann niemand beantworten. Wir müssen in **flexiblen Strategien denken**, sonst produzieren wir gegebenenfalls Lösungen, die wir in 30 Jahren nicht mehr gebrauchen können; und das ist gefährlich. Wir haben jetzt ein **Investitionsfenster für soziale und technische Infrastruktur**. In Deutschland sind dies **47 Milliarden Euro pro Jahr**. Wenn wir heute nicht die neuen Strategien implementieren, werden wir **30 Jahre lang alte Strategien abschreiben** müssen. Das ist eine enorme Herausforderung.

Die *Sustainable Development Goals* (SDGs) der UNO sind global unsere Leitlinie. Diese können nur verfolgt werden, wenn die **Ressorts zusammenarbeiten** und wir an **übergreifenden Lösungen** arbeiten. Hier zeigt sich die **Stärke der Kommunen**, aber zugleich benötigen sie die **Unterstützung von der nationalen Ebene**. Deswegen ist es sehr erfreulich, dass sich in Deutschland vier Bundesministerien zusammengetan haben, um die städtische Forschungsagenda gemeinsam zu erarbeiten. Aber das reicht noch nicht. Entscheidend ist, dass wir die **Digitalisierung von Prozessen und Projekten zur Steuerung von urbanen Prozessen** nutzen können. Dafür ist die **Mitwirkung aller Beteiligten** erforderlich. Städte bestehen nicht nur aus Stein, Glas und Holz, sondern vor allem aus Menschen. In dem **Zusammenspiel von Menschen und physischen Umgebungen** werden wir die Urbanisierung bewältigen müssen. Wenn wir sie nicht miteinander in Beziehungen setzen, dann gerät die Welt aus dem Gleichgewicht, und an dieser Stelle stehen wir gerade. Es ist deshalb wesentlich, **nicht nur nach dem Was zu fragen, sondern nach dem Wie**. Lasst uns zuerst genau hinschauen, was die Probleme und Herausforderungen sind, bevor wir Lösungen anwenden.

An der TU Berlin haben wir ein *tool* entwickelt, das sich „**Urban Design Thinking**“ nennt. Anhand von digitalen Daten lässt sich sofort die räumliche Wirkung eines Vorschlags erkennen. In dem

Diskussionsprozess ist jeder ein *stakeholder*, um das Problem zu erkennen, Bedarfe zu identifizieren und Lösungen zu entwickeln. Ich nenne das **urbane Kokreation**, die sich auf die **unterschiedlichen räumlichen layer** der Kommune bezieht: von der gesamten Region über die Stadt und die Stadtteile bis zu den Quartieren. Im Quartier sieht ein Problem ganz anders aus als auf gesamtstädtischer Ebene. Deshalb brauchen Sie **angepasste Lösungen**. Dafür ist es wichtig, sowohl die **Systeme als auch die Interessen der stakeholder** zu kennen. Darauf bezieht sich auch das Konzept der „Triple Helix“ von der Stanford University. **Wenn Kommunen einschließlich Bevölkerung, Industrie und Wissenschaft zusammenarbeiten, dann können bedarfsgerechte Lösungen entstehen. Das Quartier ist dabei der entscheidende Ausgangspunkt.** Von dort lassen sich Lösungen gegebenenfalls auch auf größere Komplexe übertragen; nicht im Sinne von Einzellösungen, sondern im Sinne eines **systemischen Ansatzes und menschenzentrierter Innovation**, die den Raum in den Blick nimmt und neue Businessmodelle entwickelt. **Die alten Modelle werden nicht mehr funktionieren.**

Auf dem Weg dahin wird man feststellen, dass die **Mitwirkungsbereitschaft** der Menschen in den Quartieren unendlich groß ist. Partizipation ruft Widerstand hervor, wenn sie sich nur auf die Teilhabe an einem Konzept bezieht, welches sich jemand anderes schon ausgedacht hat. **Das „Nimby“-Syndrom („not in my back yard“) verschwindet, wenn die Menschen mitgestalten können.** Da liegt für mich das Geheimnis von Urbanisierung in Deutschland und vielleicht auch in Lateinamerika. Vielen Dank.



3. DER URBANISIERUNGSPROZESS IN LATEINAMERIKA UND DER KARIBIK: „THE EMERGING AND SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE“ (ESCI)

Horacio Terraza,
ESCI-Bereichsordinator, IDB



Horacio Terraza

Sehr geehrte Damen und Herren,

Städte sind der wirtschaftliche Motor von Lateinamerika und der Welt. Sie schaffen 80 Prozent des globalen Bruttosozialproduktes und sind *hubs* für Kreativität, Arbeitsplätze und Innovation. **Lateinamerika und die Karibik ist mit 80 Prozent neben Nordamerika die weltweit am stärksten urbanisierte Region.** Im Jahr 2025 werden wir bei 84 Prozent angelangt sein. In Städten wie Lima oder Panama erwirtschaften 25 bis 40 Prozent der Gesamtbevölkerung 50 bis 60 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung. Doch es ist interessant zu sehen, dass die **mittelgroßen Städte wirtschaftlich häufig schneller wachsen** als der Durchschnitt und die Megastädte.

Auffällig in lateinamerikanischen Städten sind die große räumliche Fragmentation und die **geringe Bevölkerungsdichte**. Der **Klimawandel** ist ein weiterer wichtiger Aspekt: 82 Prozent der

urbanen Bevölkerung leben in **Küstenzonen** und bis zum Jahr 2050 werden die Kosten, die durch den Klimawandel verursacht werden, jährlich bis zu 100.000 Millionen US-Dollar ansteigen. Es wird also **wirtschaftliche Verluste durch Naturkatastrophen geben** und diese Situation muss in die Planung einbezogen werden. Daneben gibt es urbane Herausforderungen wie Umweltbelastungen, öffentliche Finanzen, Ungleichheit und Armut sowie Gewalt und Unsicherheit. Wir haben deshalb ein Projekt initiiert, um die Städte zu unterstützen, welches sich auf die Dimensionen der urbanen, fiskalen und ökologischen Nachhaltigkeit stützt. Gleichzeitig wollen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Städte stärken. Die methodologische Vorgehensweise umfasst folgende Schritte:

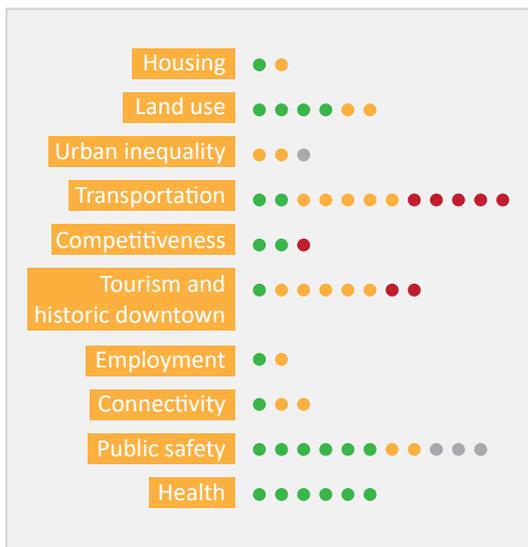
Planungsphase (ca. ein Jahr):

- Bestandsaufnahme: Entwicklung von Indikatoren und einem Benchmarking-System; *baseline*-Studien zu Klimaanpassungsmöglichkeiten, Risiken von Naturkatastrophen und Zukunftsszenarien
- Priorisierung: Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren und Partizipation der Bevölkerung, Berücksichtigung der wirtschaftlichen und klimabedingten Kosten sowie technischer Kriterien
- Aktionsplan aufstellen

Umsetzungsphase (drei bis vier Jahre):

- Vorinvestitionen und Finanzierung beschaffen
- Monitoring (gemeinsam mit Universitäten, Wirtschaft und Zivilgesellschaft)
- Implementierung der Maßnahmen

Wichtig sind uns **partizipatorische Prozesse, menschenzentrierte Städte** und wir verfolgen einen **transformativen, sektorübergreifenden Ansatz**. Derzeit gibt es in **34 Städten Aktionspläne**, mit 20 weiteren arbeiten wir zusammen. Aktuell besteht unser **Netzwerk aus 70 Städten**, die sich an dem Projekt beteiligen. Es geht dabei nicht nur um **gegenseitiges Lernen**, sondern auch um die **Bereitstellung von Finanzierung**. Wir arbeiten direkt mit Banken, regionalen bzw. nationalen Regierungen und anderen Institutionen zusammen und haben über 50 strategische Partnerschaften mit lokalen Akteuren aufgebaut. Trotzdem benötigen wir noch weitere Finanzierung. Bis 2020 wollen wir das **Netzwerk ausweiten**, uns auf **transformativ, multisektorale Projekte sowie governance-Ansätze** konzentrieren und unsere Aktivitäten in Bezug zum **Klimawandel** setzen. Vielen Dank.



Beispiel aus dem Benchmarking-System

Frage aus dem Publikum: Wie ist es Ihnen gelungen, die Menschen mitzunehmen?

Horacio Terraza: Wir haben mit Büros zusammengearbeitet, die sich mit Teilhabe und Intervention auskennen. In Mar del Plata haben wir beispielsweise pilotmäßig nur zwei Blockbauten gebaut. Dann gab es Zeit, um das Projekt auf Versammlungen zu diskutieren. Sechs Monate später hat die Bevölkerung sich für die Fortführung des Projekts entschieden. Wichtig ist hierbei Kreativität und auch die richtige **Kommunikation**, damit alle verstehen, worum es geht.

Panel: ESCI-Aktionspläne

Moderation: Ellis J. Juan, ESCI-Hauptkoordinator, IDB



Marcos Daniel Pineda García, José Blandón Figueroa, Marcelo Cabrera, Ellis J. Juan (von links nach rechts)

Drei Bürgermeister aus Lateinamerika stellten die Aktionspläne ihrer Städte vor. Der Bürgermeister **Marcos Daniel Pineda García** von **Montería**, einer grünen Stadt mit ca. 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Norden Kolumbiens, erklärte, wie der Fluss Sinú wieder zum Protagonisten der Stadt werden soll. Es geht darum, das Ufer zu gestalten, Parks anzulegen und dabei die Flora und Fauna zu berücksichtigen. Der Aktionsplan beinhaltet unter anderem:

1. **Umgestaltung des Stadtzentrums:** Wiederbelebung des öffentlichen Raums und der Stadt als Kulturzentrum, Umsiedlung von Marktständen und Restaurierung des alten Marktes
2. **Mobilität:** Einrichtung von sechs Kilometern Fußgängerzone (vor allem im Stadtzentrum), Bürgersteigen und einer Fußgängerbrücke über den Fluss; Erhöhung der 23 Kilometer Fahrradwege auf 50 Kilometer bis 2019; *bike sharing* und Bewusstseinsbildung durch fahrrad- und autofreie Tage; Einrichtung eines strategischen Systems für den Nahverkehr und nachhaltige Gestaltung der Flussschifffahrt, unter anderem mit Solarbooten und einem Ökotourismus-Kai
3. **Parks und grüne Korridore:** Anlegen von Parks (50 mehr als in 2009), Pflanzung von 1.000 Bäumen, Wettbewerbe an Schulen, Schaffung grüner Korridore

Pineda betonte den Mut zur Entscheidung, aber auch den gemeinsamen Entwicklungsprozess.

Panama-Stadt ist ein **logistisches Zentrum und Handelsdrehscheibe** von Lateinamerika

mit einem **hohen Wirtschaftswachstum** in den letzten Jahren. Der Bürgermeister **José Blandón Figueroa** erklärte, dass der Aktionsplan sich nicht nur auf die Stadt, sondern auf die gesamte Metropolregion konzentriert. Er schließt vier weitere Kommunen ein und damit 46 Prozent der gesamten Bevölkerung der Metropolregion. Das **großflächige, fragmentierte Wachstum** stellt eine große Herausforderung dar, da viele informelle Siedlungen entstanden sind. Die Bevölkerungsdichte ist niedrig und nur 1,2 Prozent der Häuser haben mehr als drei Stockwerke. Das ungeplante Wachstum bedroht nun auch **Feuchtgebiete** in der Nähe der Bucht, was ein großes **Überflutungsrisiko** darstellt. Der **Verkehr** verursacht viele Umweltbelastungen und übersteigt die infrastrukturellen Planungen, die bisher den motorisierten Verkehr ins Zentrum stellten. So liegen die Treibhausgasemissionen auch über dem Durchschnitt der lateinamerikanischen Städte. Der Aktionsplan beinhaltet fünf prioritäre Bereiche:

- **Mobilität und Verkehr:** unterirdische Kabelführung, Fußgängerwege, Elektrofahrräder, Fußgängerzone in der Innenstadt, Raumgewinnung für Fußgänger durch Verlagerung von informellen Marktständen in die Markthalle
- **Abfallbewirtschaftung:** Recycling
- **Wasser**
- **urbane Ungleichheit**
- **Katastrophenschutz/Risikomanagement:** linearer Park am Flussufer

Das Regierungssystem von Panama ist **zentralistisch** aufgebaut. Oft reichen die Finanzmittel, welche die Zentralregierung den Städten für ihre Projekte zur Verfügung stellt, nicht aus. Deswegen sind alternative Finanzierungsmöglichkeiten sehr wichtig. Die **Vision** von Panama ist es, sich zu einer kompakteren Stadt mit einer wiederbelebten Innenstadt zu entwickeln. Dazu findet eine enge Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern aller Interessengruppen und der Zentralregierung statt. Derzeit befindet sich das Programm in der Umsetzung und 2019 sollen die ersten Ergebnisse zu sehen sein.

Die frühere Inka-Stadt **Cuenca** ist die drittgrößte Stadt Ecuadors und Welterbe. Der Bürgermeister **Marcelo Cabrera** berichtete, dass sich die Bevölkerung zwischen 1949 und 2010 verachtfacht hat und die Stadtfläche nun 25-mal so groß ist. Für 2050 werden eine Million Einwohnerinnen und

Einwohner prognostiziert. Es gibt vier Flüsse in Cuenca und es ist dies die einzige Stadt Ecuadors, die das Wasser geklärt in die Flüsse zurückleitet. Die vier Säulen des Aktionsplanes sind:

- **Intelligentes Wachstum:** Die Ausgangslage identifiziert unter anderem Verlust von Biodiversität und Landnutzungskonflikte. Es sollen Kontrollmechanismen und integrale Maßnahmen eingeführt werden, um ein geordnetes Wachstum und eine grüne, verdichtete Stadt zu entwerfen, die ihre Potenziale voll entfalten kann. Das Bodenmanagementsystem wird ausgebaut (Katasterkarten und Ähnliches) und die Anlage eines grünen Stadtgürtels ist geplant.
- **Nachhaltige städtische Mobilität:** Die Ausgangsstudie identifiziert Unfallgefahren, Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, wenig Platz im öffentlichen Raum und fehlende Infrastruktur. So wurde ein integraler Mobilitätsplan verabschiedet. Der Fußverkehr soll Vorrang bekommen und ein Straßenbahnsystem befindet sich im Bau. Es gab öffentliche Versammlungen und die Bürgerinnen und Bürger haben aktiv an dem Prozess teilgenommen.
- **Altstadtsanierung:** Der historische Stadtkern und der öffentliche Raum sollen wiederbelebt und gleichzeitig bewohnbarer, sozial attraktiv und nachhaltig werden. Fußgängerzonen sollen eingerichtet und der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erleichtert werden. Die Ideen werden gemeinsam mit der Bevölkerung über eine Internetplattform entwickelt.
- **Risikomanagement/Katastrophenschutz:** Es gibt in Cuenca vor allem flussbezogene Risiken. Es geht zunächst darum, Risiken zu identifizieren und diesen strategisch entgegenzuwirken. Im zweiten Schritt geht es um Maßnahmen im Katastrophenschutz und finanzielle Planungen.

4. PANELS (30. MAI)

4.1. Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Moderation: Jorge Macri, Bürgermeister von Vicente López/Argentinien



Simone Raskob, Dr. Harald Kohl, Dr. Bernhard Bösl, Jorge Macri (von links nach rechts)

Eine wichtige Komponente des städtischen Haushalts ist der Energieverbrauch. Er ist auch ein bedeutender Faktor für die Entstehung von Treibhausgasemissionen.

Die Stadt **Essen** liegt mitten in der Metropole Ruhr, welche mit 5,1 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern zum drittgrößten Ballungsraum in Europa – nach London und Paris – gehört. Viele kennen das Ruhrgebiet als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung durch die Montanindustrie. **Simone Raskob** von der Stadt Essen berichtete, dass die Stadt heute die drittgrünste Deutschlands ist und von der Europäischen Union (EU) als „**Grüne Hauptstadt Europas 2017**“ ausgezeichnet wurde. Dies ist ein europäisches Projekt, welches in die Aktivitäten der Landesregierung Nordrhein-Westfalens (NRW) zur KlimaExpo.NRW eingebunden ist.

Essen wurde aus folgenden Gründen zur „Grünen Hauptstadt Europas“ gewählt:

- Essen kann Vorbild für andere Städte sein, die einen Strukturwandel vollziehen
- der erfolgreiche Übergang von Kohle und Stahl zur „grünsten Stadt in Nordrhein-Westfalen“
- der ganzheitliche Ansatz bei allen zwölf Themenfeldern
- die vorhandenen Lösungen für die Zukunft in einer lebenswerten Stadt
- die Bedeutung der grünen Infrastruktur (Renaturierung des Flusses Emscher, Programm „Neue Wege zum Wasser“)
- zahlreiche regionale Kooperationsprojekte zu Umweltfragen
- Unterstützung und Erfahrungen aus internationalen Netzwerken

Projektbeispiele:

- 1. Krupp-Park:** städtische Freiflächen verbessern die Lebensqualität
- 2. Universitätsviertel:** städtische Freiflächen mobilisieren Investitionen
- 3. Sanierung von Gebäudebeständen:** Fördergelder für Wohnungswirtschaft
- 4. Nullenergiegebäude:** neue Schulgebäude und Kindertagesstätten
- 5. Fernwärme:** Ausbau (große Bedeutung für Energieeffizienz); 20 Prozent der Haushalte werden über Fernwärme CO₂-neutral versorgt
- 6. Nahwärme:** Biomasseheizwerk im „Grugapark“

Zu den **Zielen** gehört unter anderem ein neuer *modal split* im Nahverkehr (jeweils 25 Prozent Fuß, Fahrrad, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr [MIV]), drei Prozent Sanierungsquote im Gebäudebestand, eine CO₂-Reduktion von 40 Prozent bis 2020 (durch Sanierung, Austausch von Nachtspeicheröfen, Solarenergie) und die Reduktion des Energiebedarfs im Wärmebereich auf jährlich 90 Kilowattstunden pro Quadratmeter.

Die Ziele wurden mit Maßnahmen und Finanzmitteln von ca. einer Milliarde Euro für einen Zeitraum von fünf Jahren hinterlegt.

Im Anschluss stellte **Dr. Bernhard Bösl, Senior Energy Advisor der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)**, zwei Projektbeispiele aus Lateinamerika und Südosteuropa vor. Im Energiesektor ist die GIZ in den Bereichen **Energiegrundversorgung, Förderung von erneuerbaren Energien und Energieeffizienz sowie Unterstützung bei internationaler Energiepolitik** (zum Beispiel Energiepartnerschaften mit Mexiko und Brasilien) aktiv. In Lateinamerika existieren die größten Energieportfolien in Mexiko, Brasilien und Chile. Viele Projekte haben einen Bezug zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Beispiel 1: Solarkollektoren zur Warmwasserbereitung im sozialen Wohnungsbau in Mexiko (technologieorientierter Ansatz):

Rund 70 Prozent der mexikanischen Haushalte benutzen günstige Gasboiler zur Warmwassererzeugung, weshalb der Gasverbrauch anstieg und Gas importiert werden musste. Solarkollektoren sind zwar etwas teurer, haben aber eine kurze Amortisationszeit. So wurden diese in den Katalog förderwürdiger Technologien der „grünen Hypothekendarlehen“ bei der gesetzlichen Bausparkasse aufgenommen, die beim Einsatz umweltfreundlicher Technologien zum Tragen kommen. Die GIZ finanzierte anfangs einige Investitionskostenzuschüsse und führte Informationskampagnen sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen durch. Inzwischen hat die Technologie eine recht dynamische Entwicklung genommen. Das Projekt hat damit einen Win-win-win-Effekt erzielt: Sowohl die Gaskosten der Haushalte, die Zuschüsse und Subventionen für Gas als auch die Treibhausgasemissionen konnten reduziert werden.

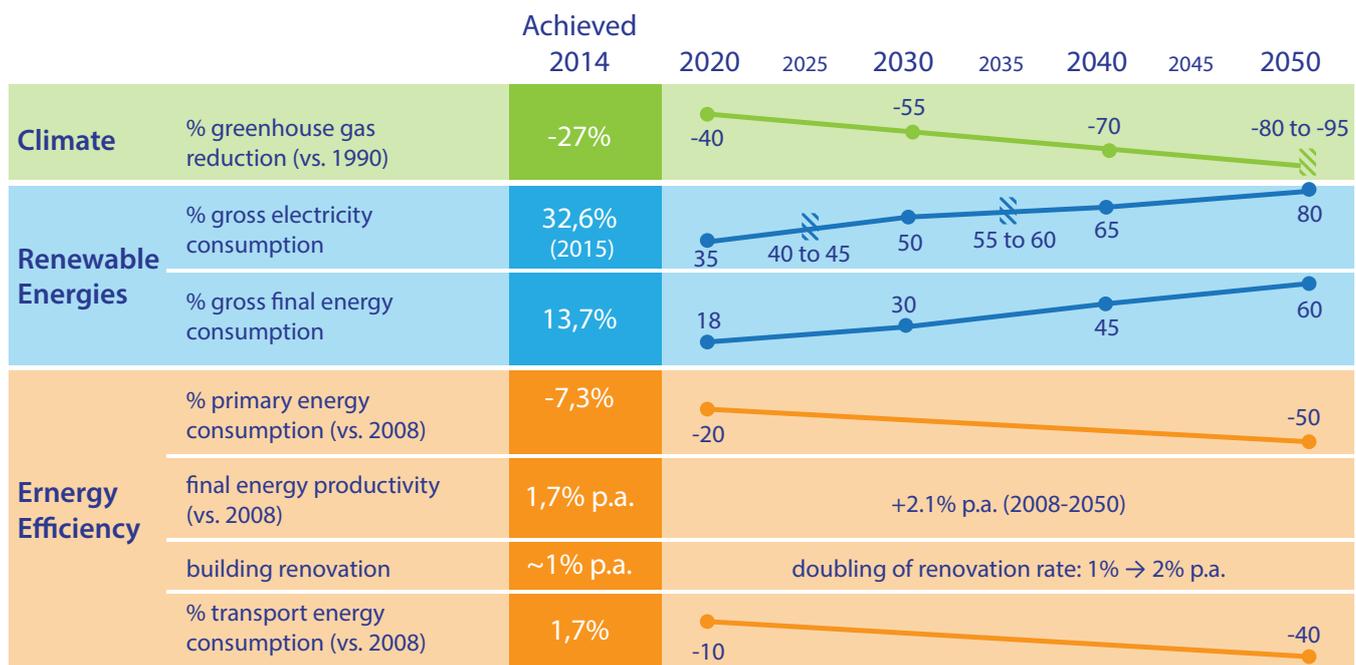
Beispiel 2: „Netzwerk der energieeffizienten Hauptstädte in Südosteuropa“ (methodenorientierter Ansatz):

Bei diesem Projekt ging es darum, den Bürgermeisterkonvent auf südeuropäische Hauptstädte zu übertragen. Dieser Konvent ist ein freiwilliger Zusammenschluss von europäischen Kommunen, die sich verpflichten, die energie- und klimapolitischen Ziele der EU auf ihrem Gebiet umzusetzen. Derzeit gibt es rund 6.500 Mitglieder. Jede Stadt verpflichtet sich dazu, 20 Prozent ihrer CO₂-Emissionen bis 2020 und 40 Prozent bis 2030 zu reduzieren (ausgehend von 1990) sowie Maßnahmen zur Erhöhung ihrer Anpassungsfähigkeit an den Klimawandel durchzuführen. Teilgenommen haben die Städte Zagreb, Sarajevo, Skopje, Tirana und Podgorica. Freiburg brachte als Modellstadt ihre Erfahrungen ein. Das Ergebnis: Alle fünf Städte haben den Konvent unterzeichnet, Energiemanagement- und Aktionspläne sowie Umweltstrategien erarbeitet und streben Reduktionsziele zwischen 20 und 25 Prozent an. Zudem wurden Energiemanagementteams, -büros und -infozentren eingerichtet.



Dr. Harald Kohl

MinR Dr. Harald Kohl, Referatsleiter für Klimaschutz und Energieeffizienz, Klimaschutztechnologien beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), sprach über den nationalen Rahmen für Klimaschutzziele, Projekte und Politiken in Deutschland. Deutschland hat vor fünf Jahren die „Energiewende“ in Angriff genommen. Klimaschutzziele in Deutschland



Aktueller Stand und Prognosen (Quelle: Bundesregierung 2010, BMU/BMWi 2014)

beziehen sich auf die Treibhausgasemissionen, die bis 2020 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent vermindert werden sollen (gerechnet von 1990). Der Aktionsplan 2020 soll unterstützen diese Ziele zu erreichen. Für 2050 beschließt die Bundesregierung derzeit einen Klimaschutzplan. Neben dem bedeutsamen Ausstieg aus der Kernenergie bis 2020 baut der energetische Bereich auf zwei Säulen auf: Zum einen soll der Anteil der erneuerbaren Energien bis 2050 auf 60 Prozent erhöht werden, wobei sich der Strombereich derzeit am dynamischsten entwickelt. Zum anderen fokussiert sich die **Energieeffizienzstrategie** auf verschiedene **Sektoren: Gebäude** (großer Raumwärmebedarf, Ziel: Erhöhung der Sanierungsrate von ein auf zwei Prozent), **Haushaltsprodukte, Industrie, Mobilität** (zum Beispiel Erhöhung der Elektrofahrzeuge auf eine Million bis 2020, gegebenenfalls durch Förderung).

Relevante Aspekte für Lateinamerika könnten darüber hinaus die **thermische Energie** (Kälteerzeugung für Klimaanlage und Lebensmittelkälte) und die **Straßenbeleuchtung** (deutsche Kommunen bekommen Zuschüsse für LED-Beleuchtung vom Ministerium) sein. Wie weiter oben bereits erwähnt, gibt es in Deutschland einen starken Aufwuchs im Bereich der erneuerbaren Energien, besonders im Strombereich durch Windkraft (aus dem Norden)

und Solarenergie. Da die Stromversorgung bisher aber zentral verteilt wird, können keine großen Mengen von Nord nach Süd transportiert werden. Die Netze müssen also ausgebaut bzw. dezentrale Lösungen in den Kommunen gefunden werden (zum Beispiel über Biomasse und Solarenergie).

Förderinstrumente:

- „Marktanreizprogramm“ (MAP): Investitionsanreize für bereits bestehende Gebäude
- Elektromobilität: Prämie für den Kauf von Elektroautos
- „Nationale Klimaschutzinitiative“ (NKI): Förderung von Projekten auf unterschiedlichen Ebenen
- „Umweltinnovationsprogramm“ (UIP): Förderung von technischen Verfahren in der Industrie
- weitere Förderinstrumente auf Ebene der Bundesländer

Rechtliche Instrumente:

- Erneuerbare Energien-Gesetz (EEG): feste Einspeisevergütungen, garantierte Abnahme
- Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG): Pflicht bei neuen Gebäuden, Teile des Wärmebedarfs mit erneuerbaren Energien zu decken
- Energieeinsparverordnung (EnEV): Anhebung der Effizianzorderungen für Neubauten

18



Teilnehmende während der Diskussion

Während der **Diskussion** stellte sich die Frage nach der **Wirtschaftlichkeit** bei Neubauten. Dieser Aspekt hängt auch vom Energiepreis ab, der derzeit sehr niedrig ist, zukünftig aber sicher steigen wird. Dennoch lassen sich sinnvolle Standards definieren, sodass zumindest die Kosten gedeckt werden können. Zudem gibt es **Datenbanken über Baukostenentwicklungen** und **Einsparserfolge bei Nullenergie- oder Passivhäusern** (zum Beispiel die Energieeffizienzagentur).

4.2 Mobilität (städtischer Verkehr)

Moderation: Carolina Barco Isakson,
ESCI Senior Advisor, IDB



Carolina Barco Isakson

Die Stadtplanung in Städten in Lateinamerika und der Karibik verlief bisher meistens separat von der Planung im städtischen Verkehrswesen. Der städtische Nahverkehr in der Region ist einer der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen. Wie kann der Umstieg von PKWs auf den ÖPNV realisiert werden? Wie können Stadtplanung und Mobilität miteinander verbunden werden?

Ulrich Kindermann, GIZ-Berater für Nachhaltige Mobilität, berichtete über städtische Mobilität aus der Sicht der internationalen Zusammenarbeit und stellte anschließend zwei Beispiele aus der Praxis vor. Es besteht ein enger Zusammenhang mit dem Klimawandel, da 27 Prozent der globalen CO₂-Emissionen in diesen Bereich fallen – Tendenz steigend. Die Aktivitäten des „Sustainable Urban Transport Project“ der GIZ umfassen folgende Leitlinien (ASI-Ansatz, „3V“):

- **Avoid (vermeiden)**: durch intelligente Planung die Notwendigkeit, unterwegs zu sein, reduzieren
- **Shift (verlagern)**: zu umweltfreundlicheren Verkehrsformen übergehen
- **Improve (verbessern)**: die Effizienz der Verkehrsträger und die Fahrzeugtechnologie verbessern

Projekte der internationalen Zusammenarbeit:

- **„Sustainable Urban Transport Project“ (SUTP)**: Plattform für den Wissensaustausch über nachhaltigen städtischen Verkehr (bestehendes Wissen zugänglich machen)

- **„Capacity Building for Sustainable Urban Transport“ (CAPSUT):** offene, internationale Plattform, auf der nicht kommerzielle Schulungen angeboten werden (weltweite Beiträge von verschiedenen Partnern)
- **„The German Partnership for Sustainable Mobility“ (GPSM):** Netzwerk von 130 deutschen Institutionen, das Zugang zu Wissen, Expertinnen und Experten sowie Netzwerkveranstaltungen bietet.

Beispiel 1:

In Windhuk gaben die Ärmsten der Bevölkerung zum Teil fast ein Viertel ihres Einkommens für den Transport aus. Ein „Sustainable Urban Transport Master Plan“ wurde entwickelt und ab 2014 umgesetzt mit dem Ziel, den Transport in den nächsten 20 Jahren erschwinglich, zugänglich, attraktiv und effizient zu machen. Ein besseres Bussystem, ein erweitertes Fahrradwegenetz und neue Fußgängerzonen wurden eingerichtet. Das Vorhaben erhielt 2013 den „Africa Grow with Public Transport Award for Integrated Mobility“.

Beispiel 2:

In Georgien sind 13 Städte dem „Konvent der Bürgermeister für Klima und Energie“ der EU beigetreten, was fast 90 Prozent der Stadt- bzw. der Hälfte der Gesamtbevölkerung entspricht. So entsteht das Potenzial einer transformativen Wirkung, einer Änderung mit nationaler Reichweite. Im Jahr 2015 wurde daher ein nationales Klimaprogramm im Bereich städtischer Verkehr entworfen und in die national festgelegte Klimaschutzverpflichtung aufgenommen. Eine solche „vertikale Integration“ ist eine Chance für den gegenseitigen Nutzen auf lokaler und nationaler Ebene: Die Beiträge der Städte wirken sich auf die ehrgeizigen nationalen Klimaschutzverpflichtungen aus; für die Städte würde ein solches Programm unter anderem Zugang zu internationaler Klimaschutzfinanzierung bedeuten.



Ulrich Kindermann, Dr. Michael Münter, Carolina Barco Isakson
(von links nach rechts)

Dr. Michael Münter, Leiter des Referats Koordination und Planung des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Stuttgart, konzentrierte sich auf das Thema Elektromobilität. Die Landeshauptstadt von Baden-Württemberg zählt rund 600.000 Einwohnerinnen und Einwohner, ist eine grüne Stadt mit 40 Prozent Grünflächen, führende Region der Autoindustrie und gleichzeitig Modellregion für Elektromobilität. In Stuttgart besteht eine hohe Fahrzeugdichte, aber auch ein gut ausgebautes ÖPNV-System. Zudem ist die Stadt weltweit führend im *car sharing* mit 1.320 Fahrzeugen pro eine Million Einwohnerinnen und Einwohner.

Die Mobilitätsstrategie der Stadt besteht aus einem statischen („Verkehrsentwicklungskonzept 2030“) und einem dynamischen Teil (Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“), der mit konkreten Maßnahmen auf die Reduzierung von Stau, Lärm, Stress und Luftschadstoffen zielt. Elektromobilität ist ein zentrales Element des Aktionsplanes. Die Kommune nimmt dabei verschiedene **Rollen** ein:

- **Planer:** Bedarfsanalysen für Ladeinfrastruktur, Integration in Stadtplanung (NeckarPark)
- **Regulierer:** Genehmigung von Ladesäulenstandorten, Parkregelungen im öffentlichen Raum
- **Benutzer:** stadteigene Mobilität/Flotte
- **Förderer:** Modellprojekte (E-Busse im ÖPNV, E-Taxis, emissionsfreie Innenstadtlogistik), Förderprogramme (zum Beispiel „Elektro-Taxi-Aktionsplan 2016“)

Durch Anreize und Öffentlichkeitsarbeit versucht die Stadt die Aufmerksamkeit für das Thema zu erhöhen.

Nutzungsanreize:

- gute Ladeinfrastruktur (rund 500 öffentliche Ladepunkte für Fahrzeuge und 90 für Pedelecs)
- großes *car-* und *bike-sharing*-System und Aufbau eines interkommunalen Fahrradverleihsystems
- kostenfreies Parken für Elektrofahrzeuge auf öffentlichen Parkflächen

Öffentlichkeitsarbeit:

- Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung und ausgewählte Zielgruppen (zum Beispiel Migrantinnen und Migranten, Seniorinnen und Senioren)
- Unterstützung von Unternehmen und Institutionen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement
- 2016: Ausrichtung des mittlerweile 8. internationalen Kongresses „Cities for Mobility“

Auch die Stadtverwaltung nutzt verstärkt die E-Mobilität. Seit 2016 gibt es die Anordnung zum ausschließlichen Kauf von Elektrofahrzeugen bei Neuanschaffungen für den Fuhrpark und einen Fonds zur Unterstützung dieser Umstellung. Im Bestand gibt es zudem Pedelecs, E-Lastenräder und es sind 18 Hybrid-Elektrobusse im Einsatz. Mit der Karte „polygo“ wurde zudem ein einfacher Zugang zur Intermodalität geschaffen (elektronisches Ticket für den ÖPNV, Zugang zu *car/bike sharing*, Ladestationen, Parken etc.).

Dr. Daniel Hinkeldein, Business Development Manager beim Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), sprach über Visionen und Strategien im Mobilitätssektor sowie über Leitmotive. Das Leitmotiv des privaten Fahrzeugs ist derweilen noch so stark, dass Veränderungen blockiert werden, sofern nicht ein neues Leitmotiv dagegengesetzt wird. Zudem unterstützen die Gesetze der ökonomischen Struktur die Bilder in den Köpfen (zum Beispiel durch Abwrackprämien, Steuern). Doch nach welchem Leitmotiv streben wir?

Leitmotive sind sozial konstruiert und somit auch veränderbar. Dafür eignen sich unter anderem Medienkampagnen oder auch *urban labs*, also Umgebungen, in denen simuliert wird, wie die Zukunft aussehen könnte. Diese Labore verwirklichen vor einer Forschungskulisse die Umstände, die für ideal und erstrebenswert gehalten werden. Nutzerinnen und Nutzer können also Erfahrungen machen, die außerhalb der Labore nicht möglich sind, zum Beispiel eine neue Form der Mobilität ausprobieren oder Handlungsroutrinen entwickeln bzw. stabilisieren (zum Beispiel ohne Auto auskommen) und damit die Vision in ihren Alltag integrieren. Diese *urban labs* kreieren, anders als bei der Vermeidungsstrategie, ein neues, positives Leitbild und bergen somit ein hohes transformatives Potenzial. Die Stadt Wolfsburg ist der Hauptsitz eines großen Automobilherstellers, hat sich aber dennoch dazu entschieden, sich einem neuen Leitmotiv zu öffnen und zu einem attraktiven Mobilitätsstandort zu werden. Wolfsburg eröffnete ein städtisches Labor, wo neue Formen der Mobilität erfahrbar gemacht und ausprobiert werden können. Dafür hat die Stadt ein *sharing*-System mit Pedelecs und Fahrzeugen etabliert, verbunden mit *coworking places* und einem Konferenzraum. Zudem findet in Wolfsburg eine kontinuierliche öffentliche Diskussion darüber statt, wie das Angebot für verschiedene Zielgruppen optimiert werden könnte.



Teilnehmende während der Veranstaltung

Während der **Diskussion** kam die Frage auf, wie Stadt- und Verkehrsplanung verknüpft werden können. In Stuttgart gibt es einen Lenkungskreis, dem die Verwaltungsspitze mit Zuständigkeiten im Bereich Verkehr und der Betreiber der Verkehrsbetriebe angehören. Es finden regelmäßige Treffen statt, bei denen die Grundlinien besprochen werden. Kommunikation steht hier

im Mittelpunkt. Die Einbeziehung der Bevölkerung erfolgt dagegen im Rahmen von Umsetzungs- und Planungsprozessen. Herr Kindermann befürwortete Ansätze, die neben dem Dialog zwischen Städte- und Mobilitätsplanerinnen und -planern auch die weiteren Beteiligten (wie die Nutzerinnen und Nutzer) einbeziehen. Ergebnis der Gespräche seien meist viele hilfreiche Informationen, auf deren Basis Prioritäten neu gesetzt und Lösungen erarbeitet werden könnten.

4.3 Abfallwirtschaftssysteme

Moderation: Horacio Terraza, ESCI-Bereichsleiter, IDB

Um wertvolle Umweltressourcen zu schützen (zum Beispiel städtische Flüsse, Seen, Küstenstreifen, Grundwasserleiter), ist es eine grundlegende Herausforderung für Städte, effiziente Abfallwirtschaftssysteme auf kommunaler Ebene zu entwickeln.

Dr. Michael Kern, Mitgründer und geschäftsführender Gesellschafter des Witzenhausen-Instituts, zeigte auf, wie Abfall als Ressource zum Teil der Lösung werden kann. Bis heute lässt sich beobachten, dass der **Ressourcenverbrauch exponentiell ansteigt**. Doch jede Ressource wird auch wieder zu Abfall. So lässt sich diese Spirale nur umkehren, wenn aus **Abfall auch wieder eine Ressource** wird. Die zentrale Herausforderung im Bereich der Abfallwirtschaft ist die **Vermeidung von negativen Umweltauswirkungen** (Sickerwasser, Methan, Schadstoffe). Der Bogen ist allerdings weiter zu spannen: Wenn Abfall als Ressource verstanden wird, die recycelt werden kann, dann können Sekundärrohstoffe zurückgewonnen und damit **Stoffkreisläufe geschlossen** werden. In Europa und Deutschland gibt es eine klare Vorgabe zum Umgang mit Abfall, die sogenannte **Abfallhierarchie**: Vermeidung, Wiederverwertung, Recycling (stofflich), Wiederverwertung (energetisch) und Beseitigung.

Vor ca. 30 bis 40 Jahren gab es in Deutschland 85.000 Mülldeponien in den Gemeinden, ohne Umweltstandards. Treiber zu Umweltstandards war die Zuständigkeitsregelung: weg von der Zuständigkeit der kleinen Gemeinden hin zu größeren Einheiten. Seitdem ist die Anzahl der Deponien stark zurückgegangen: 1993 mit Vorgabe, seit 2005 darf gar nicht mehr deponiert



Abfallhierarchie

werden. Heute gibt es noch 160 Deponien. Seit 2005 darf kein unbehandelter Müll mehr abgelagert werden, es bleibt nur die Verbrennung (derzeit zwei Drittel) oder mechanisch-biologische Behandlung (ein Drittel).



Dr. Michael Kern

Noch 1990 war die Abfallwirtschaft ein Treiber für Klimagasemissionen und ein wesentlicher Faktor in der negativen Klimabilanz. Dagegen leistete sie im Jahr 2006 schon einen positiven Beitrag, der sich in Zukunft noch verstärken wird. Gründe sind zum einen das Verbot der Deponierung, wodurch die Entstehung des hochschädlichen Methangases unterbunden wird; zum anderen können durch das Recycling Energie und Rohstoffe ersetzt bzw. eingespart werden, speziell bei Aluminium, Kupfer und Stahl.

Die Abfallwirtschaft wird in Deutschland von der Bevölkerung über **Gebührentrichtung**

finanziert. Es existiert eine Vielzahl von Leistungen (Bring- und Holsysteme) und Gebührenmodellen aufgrund unterschiedlicher Anreizsysteme für Müllvermeidung und Recycling. Bei der Abfallsammlung ist die getrennte Erfassung für das Recycling ein zentrales Element. Wichtig ist vor allem der organische Abfall (größter Abfallanteil): Wenn dieser getrennt erfasst wird, entstehen hier auch keine Methanemissionen mehr. Hier sind kombinierte Hol- und Bringsysteme üblich, genauso wie bei Glas oder Altkleidern. Trockene Abfälle wie Papier und Verpackung (Kunststoffe) werden direkt am Haushalt gesammelt (Holsystem). Der typische Hausmüll (Siedlungsabfall) und Sperrabfall gehen in die energetische Verwendung. Zudem werden gefährliche Elemente dem Abfallstrom entzogen (Sammlung von gefährlichen Abfällen, Batterien und anderem). Jede Bürgerin/jeder Bürger produziert ca. 460 Kilogramm Hausmüll pro Jahr. Davon werden ca. 60 Prozent recycelt.

Dr. Peter Pluschke, Umweltreferent der Stadt Nürnberg, ergänzte, dass sich in den letzten Jahrzehnten die Entsorgungsphilosophie nicht nur in Deutschland verändert hat, sondern dies auch europäische Politik geworden ist. Die Menge der Deponieabfälle geht europaweit zurück. Dagegen wachsen die Mengen, die recycelt werden.



Dr. Peter Pluschke

Die Stadt Nürnberg verfügt über eine Müllverbrennungsanlage und eine Deponie. Zudem gibt es eine Reihe von Maßnahmen, mit denen die abfallwirtschaftlichen Grundsätze der Bevölkerung nahegebracht und umgesetzt werden.

Elemente der Abfallwirtschaft in Nürnberg:

1. sechs Wertstoffhöfe, wo unterschiedlichste Abfallfraktionen abgegeben werden können (Glühbirnen, Elektrogeräte, gefährliche Stoffe etc.) und getrennt erfasst werden
2. sieben Stellen für grüne Abfälle der Bevölkerung (Baumschnitt etc.)
3. Glascontainersystem und System für Elektrogeräte
4. Schadstoffmobil (sammelt gefährliche Stoffe wie Lacke, Kleber etc.)
5. Restmüllsammlung durch Mülltonnen und 55 Müllsammelfahrzeuge
6. Biomüllabfuhr (verpflichtend) und Sperrmüllabfuhr (auf Abruf)
7. getrennte Sammlung von Papier und Karton

Die neue **Müllverbrennungsanlage** lässt sich nicht nur für die thermische Nutzung von Energieinhalten einsetzen, sondern kann auch Eisenbestandteile, Aluminium oder Kupfer separieren und weitere Wertstoffe generieren. In der Deponie darf seit 2005 nur noch in Erdmaterial abgelagert werden (Baureststoffe). Diese wird bis 2025 endgültig verfüllt und renaturiert sein. Darüber hinaus gibt es Anlagen von privaten Unternehmen wie Kompostierungsanlagen, Bauschutt- und Asphaltauflbereitung sowie Autoabwrack- und -aufbereitungsanlagen.

Es gibt ein **berufsmäßiges und ehrenamtliches Team**, das die Bevölkerung berät, wie sie mit ihrem Abfall umgehen kann. Abfallvermeidung steht dabei im Vordergrund. So stehen mobile Geschirrspüler bei öffentlichen Veranstaltungen bereit, um Plastikgeschirr zu vermeiden.

Die Abfallentsorgung wird mit einer einheitlichen **Abfallgebühr** abgedeckt. Fundamental ist hierbei das Prinzip, dass die Abfallentsorgung **gesetzlich verpflichtend kostendeckend** sein muss. Der Betrieb arbeitet damit nicht im Rahmen des städtischen Budgets, sondern ist ein kommunales Unternehmen, das sich selbstständig finanziert. **Diese gesicherte Finanzierung ist eine wesentliche Voraussetzung für eine funktionierende Abfallwirtschaft.** Die hohe kommunale Eigenverantwortung in Deutschland führt dazu, dass das Gesamtsystem und die Leistungen

stark variieren. Wichtig ist, dass oftmals nicht alle Dienstleistungen von den kommunalen Unternehmen erbracht, sondern zum Beispiel das Recycling und die Wiederaufbereitung häufig von Privatunternehmen übernommen werden. Auch dieses Zusammenspiel trägt zum Erfolg bei.



Dr. Gesa Kuhlmann

Dr. Gesa Kuhlmann, Referat Wasser, Stadtentwicklung, Mobilität, BMZ, stellte ein Projekt vor, das im Rahmen der technischen Zusammenarbeit auf den Philippinen zwischen 2005 und 2012 durchgeführt wurde. Ziel war es, integrierte Abfallwirtschaftssysteme – *Solid Waste Management (SWM)* – von ausgewählten Kommunalverwaltungen kostendeckend und nach anerkannten Regeln der Technik zu betreiben. Im Jahr 2001 wurde ein ambitioniertes **Abfallwirtschaftsgesetz** auf den Philippinen verabschiedet, das die Verantwortung für das Management und den Betrieb des Abfallwirtschaftssystems auf die Kommunalverwaltung überträgt. In diesem Zusammenhang wird auch das Prinzip der Abfallgebühren gefördert und 25 Prozent des Abfalls sind nun einer Wiederverwertung oder Kompostierung zuzuführen. Die Komponenten des Vorhabens umfassten zum einen die Beratung von insgesamt 15 Gemeinden, der regionalen Umweltbehörden und der Nationalen Abfallkommission sowie Schulungsprogramme, die den Schwerpunkt des Projektes darstellten. Die Inhalte der Schulungsprogramme wurden als Grundlage für ein einjähriges **Studienprogramm der Central Philippine University** genutzt.

Beispiele aus der Beratung:

- Ausarbeitung **kommunaler SWM-Pläne** und **kommunaler SWM-Verordnungen**
- bessere Planung und **Umweltüberwachung von Deponien** und **Abfallsortieranlagen**
- **Schulungsprogramm** für lokales und regionales Fachpersonal, betriebliche Ausbildung für Deponiemanagerinnen und -manager im deutschen Ausbildungs- und Entsorgungszentrum Pohlische Heide (CREED), Studienfahrten
- Unterstützung der „**Kooperative informeller Arbeiter**“ – **UCLA** (Gesundheit, Formalisierung etc.)

Ergebnisse (2012):

- Drei Kommunen errichteten **neue Deponien** (zwei weitere in Bau)
- Vier Kommunen erreichten die gesetzlich vorgeschriebene **Recyclingrate** von 25 Prozent (und mehr); innovative, **einfache Sortieranlagen** werden probeweise von anderen Kommunen genutzt
- Einführung von **Routine-Umweltüberwachungsmaßnahmen** in Deponien
- Einrichtung eines **Graduiertenstudiengangs** an der Central Philippine University
- Integration informeller Müllsammlerinnen und -sammler
- Verabschiedung einer neuen **Abfallgebührenordnung** sowie einer **nationalen SWM-Strategie** im Einklang mit Klimaschutzaktivitäten, Verbesserung regulatorischer Rahmenbedingungen

Es zeigte sich, dass **Ausgangsdaten zum SWM wichtig für eine effiziente Planung** sind. Der **Universitätsstudiengang** ist nicht nur in dieser Hinsicht ein wichtiger Schritt, sondern auch im Hinblick auf die Ausbildung von Fachpersonal. Im Projekt ergaben sich seitens der lokalen Ebene wichtige Erkenntnisse für die regionale und nationale Ebene.

5. SENATSEMPFANG IM HAMBURGER RATHAUS (KAISERSAAL)

Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg



Olaf Scholz

Sehr geehrte Damen und Herren,

Städte stecken voller Chancen. Sie probieren neue Lebensformen aus, neue Quartiere, die den modernen Bedürfnissen ihrer Bewohnerinnen und Bewohner entsprechen, umweltschonende und flexible Mobilitätskonzepte, Schulen und Universitäten, die der Digitalisierung Rechnung tragen, und vieles mehr. Die weltweite Wanderung der Menschen in die Städte erzählt von dieser Hoffnung auf Fortschritt und Teilhabe. Das ist in Lateinamerika und der Karibik – bei allen Unterschieden – letztlich nicht so viel anders als in Europa und in Hamburg.

Eine Chance ist die Möglichkeit zum Guten. Als Bürgermeister und Bürgermeisterinnen wissen wir, dass in jeder Chance die Aufforderung an uns steckt, die Möglichkeiten zum Guten auch zu realisieren. Und mehr als das: Wir dürfen nicht nur in einzelnen Projekten denken, wir müssen die verschiedenen Herausforderungen und Interessen in einen Ausgleich bringen und den Zusammenhalt der Stadtgesellschaft fördern.

Nicht nur in Lateinamerika, auch in Hamburg wächst die Bevölkerung. Unsere Stadt wird eines Tages voraussichtlich zwei Millionen

Einwohner haben. Moderne Mobilität ist da ein zentrales Thema. Wir stehen hier vor ähnlichen Herausforderungen: Wir diskutieren über den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und des Metrosystems, über emissionsfreie Busse und wie wir grundsätzlich den gesellschaftlichen Durchbruch zur Elektromobilität schaffen. Egal wo oder in welcher wirtschaftlichen Situation: Diese **technologischen Durchbrüche** werden angesichts der Realität der Globalisierung immer weltweite Durchbrüche sein.

Die Städte müssen für angemessenen **Wohnraum** sorgen. Die Bedingungen dafür sind überall unterschiedlich, aber viele Fragen betreffen uns gemeinsam. Wir wollen Wohnungen bauen und gleichzeitig die gewachsene Identität unserer Städte bewahren. Wir wollen, dass Arm und Reich nebeneinander wohnen und es in der großen Stadt ein Miteinander gibt. Wie schaffen wir es, dass alle zusammenleben können, dass sich die Quartiere und Lebensrealitäten miteinander entwickeln? Es gehört zu meinen wichtigsten Aufgaben, ein Programm für Wohnen und Wohnungsbau in der Stadt aufzulegen.

Gleichzeitig muss es für alle **gute Bildungsmöglichkeiten** geben. Das schließt auch jene ein, die erst neu in der Stadt sind. Zu uns kommen viele Menschen aus anderen Ländern in Deutschland, aus Europa und der ganzen Welt. Sie alle müssen die Chance haben, aus ihrem Leben etwas zu machen. Das geht bei uns nur durch Bildung. Wir benötigen Betreuungsangebote für die Kleinsten und gute Schulen, die jedem, unabhängig vom Einkommen der Eltern, offenstehen. Wir brauchen verschiedene Möglichkeiten, zu studieren oder eine Berufsausbildung zu machen.

Dass wir uns in diesen und anderen wichtigen Fragen austauschen, ist nicht neu. Die engen Beziehungen zwischen Hamburg, Lateinamerika und der Karibik dauern nun schon seit fast **190 Jahren** an. Unsere Stadt war die **erste deutsche Gebietskörperschaft**, die im Jahr

1827 Handels- und Wirtschaftsverträge mit den neuen unabhängigen Staaten wie Brasilien schloss. Nachdem die Reederei Hamburg Süd, die damals noch Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hieß, 1871 den ersten direkten Linienverkehr nach Brasilien eingerichtet hatte, war die **Grundlage für die intensiven Wirtschaftsbeziehungen** zwischen Deutschland und Lateinamerika gelegt.

Auf dieser Basis sind viele weitere Verbindungen gewachsen. **Hamburg ist das lateinamerikanische Zentrum Deutschlands:** Hier ist nicht nur das **Forschungsinstitut GIGA** (German Institute of Global and Area Studies) zu Hause, sondern auch die **EU-Lateinamerika/Karibik-Stiftung**, das **Europäische Zentrum für Lateinamerika** (EZLA) und der **Lateinamerika Verein**, der dieses Jahr seinen 100. Geburtstag feiert.

Der lateinamerikanische Markt ist für uns von großem Interesse. Das **Know-how** unserer Unternehmen ist gefragt, der **Hamburger Hafen** wird in den nächsten Jahrzehnten weiter wachsen. Zivile **Luftfahrtindustrie**, **3-D-Druck** und **Windenergie** – besonders im *offshore*-Bereich – bilden wichtige Schwerpunkte. Wir bauen auch andere Bereiche der erneuerbaren Energien weiter aus. Diese Technologien sind weltweit einsetzbar und zentral für eine gemeinsame Zukunft.

Wir haben Sie also nicht nur aus alter Verbundenheit mit den Ländern Lateinamerikas und der Karibik gerne zu Gast in Hamburg. Wir teilen mit Ihnen auch die Zuversicht, dass der technische Fortschritt uns helfen wird, die globalen Herausforderungen zu meistern und unsere Städte in Zukunft noch lebenswerter zu machen.

Zu einem lebenswerten Hamburg gehören übrigens auch Salsa-Kurse, lateinamerikanische Restaurants sowie der „Lateinamerikanische Herbst“ mit zahlreichen Ausstellungen und Veranstaltungen. Wir können gut zusammen arbeiten und gut zusammen feiern. Ich freue mich sehr, dass Sie unserer Einladung nach Hamburg gefolgt sind. Mein besonderer Dank geht an Luis Alberto Moreno von der IDB, Hans-Joachim Fuchtel vom BMZ und an die SKEW von Engagement Global. In diesem Sinne wünsche ich einen schönen Abend und viel Erfolg für den weiteren Konferenztag.

Luis Alberto Moreno, Präsident der IDB



Luis Alberto Moreno

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gastfreundschaft und die Gelegenheit, hier in Hamburg sein zu dürfen, wo es so viele Beziehungen mit Lateinamerika und der Karibik gibt. Ich freue mich über die Anwesenheit aller lateinamerikanischen und karibischen Bürgermeister, die diesen weiten Weg auf sich genommen haben. Vielen Dank an das BMZ und die Stadt Hamburg für die herzliche Gastfreundschaft. Es ist eine wichtige Chance für uns, **Erfahrungen auszutauschen und gemeinsam in die Zukunft zu blicken**, um zu sehen, wie wir unsere Zusammenarbeit vertiefen können. Ein großer Teil des Wachstums wird zukünftig in Lateinamerika passieren. Die Frage ist, welche Rolle Lateinamerika, die Karibik und Deutschland zukünftig füreinander spielen werden. Ein Teil der Antwort kann in der engen Zusammenarbeit der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister liegen.

Wenn wir an Hamburg denken, dann verbinden uns die **langen und engen Beziehungen** seit dem 19. Jahrhundert. Mit der Linienverbindung aus dem Jahr 1871 von Hamburg nach Brasilien und Argentinien wurde die Stadt zu einem Tor nach Lateinamerika, sowohl für den Handel als auch für die Migrantenbewegung. Wir sind Zeugen einer langen Geschichte und wir können uns dabei unterstützen, innovative Lösungen zu entwickeln und somit die nachhaltige Entwicklung in den urbanen Metropolen anzugehen. Es gibt einen **engen Zusammenhang zwischen Städten und Entwicklung**, was sich vor allem in Lateinamerika beobachten lässt. In 20 Jahren werden dort um die 90 Prozent der Bevölkerung in Städten leben.

So haben wir es mit Herausforderungen wie Wohnungsbau, Armut, Regierungsführung oder Erwirtschaftung von Einkommen zu tun.

Globale Verbindungen zeigen sich an vielen Stellen. Wir wollen ganz vorne mit dabei sein und Städte miteinander in Kontakt bringen, damit die Städte wohlhabend, nachhaltig und lebenswert werden. Deshalb finanziert die IDB Urbanisierungsprojekte schon sehr lange. Wir haben im Jahr 2010 unsere **Initiative für aufstrebende, nachhaltige Städte (ESCI)** gestartet und an Lösungen gearbeitet. In Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft konnten wir das Projekt von 26 auf über 70 Städte ausweiten. Viele der Bürgermeister, die diese Initiative mitgestaltet haben, sind heute auch hier. Sie wissen, wie wichtig eine langfristige Stadtplanung ist. Dabei muss auch die demografische Entwicklung mitgedacht werden. Wir sind noch eine junge Region, aber trotzdem sind die Geburtenraten derzeit geringer als früher. Im Jahr 2055 werden wir negative Geburtenraten haben, es wird also einen **Rückgang der Bevölkerung** geben. Vielleicht können wir auch voneinander lernen, wie sich auf intelligente Art schrumpfen lässt.

Wir wollen von den Erfahrungen aus Deutschland lernen. Eine weitere Chance für die Zusammenarbeit besteht im Bereich der **städtischen Infrastruktur**. Wir haben ein hohes **Investitionsdefizit** in diesem Bereich, da die jetzige Infrastruktur für die Menschen und die Wirtschaft nicht ausreichen wird. Wir wollen die lokale Produktivität verbessern und wettbewerbsfähiger werden. Deshalb hat die IDB eine **Onlineplattform** geschaffen, um den **lateinamerikanischen und deutschen Mittelstand** in Kontakt zu bringen. Mittlerweile sind bereits mehr als 40.000 Unternehmen auf dieser Plattform. Ich bin mir sicher, dass sich die Zusammenarbeit intensivieren wird, denn Lateinamerika ist eine Region der Chancen. Vielen Dank.

Hans-Joachim Fuchtel, Parlamentarischer Staatssekretär, BMZ



PSStS Hans-Joachim Fuchtel

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind heute hier, um einen weißen Fleck der Entwicklungspolitik zu beleuchten. Wir wollen zukünftig die **kommunale Ebene stärker berücksichtigen, begeistern und mitnehmen** auf unserem Weg zu nachhaltiger Entwicklung. Zunächst herzlichen Dank an den Präsidenten der IDB, Luis Alberto Moreno, dafür, dass er sich heute die Zeit genommen hat, hier mit uns in Hamburg zu sein. Dies ist ein Zeichen, dass die Verbindung von Lateinamerika nach Deutschland gesucht wird. Vielen Dank auch dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz. Wir hätten keinen besseren Ort für diese Veranstaltung finden können. Dieses Treffen findet das erste Mal statt, **wir unterstützen die neue Verbindung sehr gern**.

Auf den internationalen Treffen in Addis Abeba und Paris im Jahr 2015 haben wir uns weitreichende Ziele gesetzt. Aber wie sollen wir diese umsetzen, wenn wir uns nicht **gegenseitig unterstützen? Diese Welt wird nur Bestand haben, wenn wir gemeinsam die Probleme lösen**.

Teil dieser gemeinsamen Problemlösung sind die Kommunen. Hier lagern riesige Schätze an Wissen und Erfahrungen, die es zu erkennen und zu nutzen gilt. Indem wir **das Know-how in beide Richtungen teilen**, können wir viel erreichen: Wir müssen das Rad nicht jedes Mal neu erfinden, sondern eröffnen die Möglichkeiten des „zweiten Einstiegs“. So können wir viel Zeit und Geld sparen. Wenn wir dies ernst nehmen und Brücken bauen, über die Know-how wandern kann, dann haben die Kollegen die Chance, auf einem anderen

Erfahrungsniveau zu beginnen. Deshalb sind wir hier und heute zusammen – Lateinamerika, die Karibik und Deutschland –, verbunden durch enge Kontakte und im Austausch über unsere Erfahrungen, wie diese Welt auf lokaler Ebene nachhaltiger gestaltet werden kann.

Wir haben die Chance, dass wir hier eine **neue Plattform der Zusammenarbeit** starten. Es gibt schon eine Reihe kommunaler Partnerschaften, darunter auch Hamburg und León, wo schon viel auf den Weg gebracht wurde. Insgesamt existieren derzeit **78 Verbindungen** zwischen Lateinamerika und Deutschland. Wir sind uns einig, dass dies steigerungsfähig ist. Bei der Frage der Nachhaltigkeit, einer zentralen Herausforderung für die Zukunft, lässt sich auf dem aufbauen, was bereits erarbeitet wurde, und dazu möchten wir Sie einladen. Wir haben in der Vergangenheit zum Beispiel kommunale Klimapartnerschaften auf den Weg gebracht. 50 Partnerschaften sind vorgesehen, aber es dürfen auch gerne mehr werden.

Heute haben wir die Chance, durch Austausch und Zusammenarbeit schneller und wirksamer bessere Verhältnisse für unsere Städte zu schaffen. Deswegen möchte ich mit einem Appell schließen: **Lassen Sie uns dieses neue Kapitel unserer Kooperation aufschlagen, uns die Hände reichen und gemeinsam unsere Ziele angehen,** anstatt zu sagen: „Ihr seid so weit weg“. **Diese Welt verlangt nach Gemeinsamkeit.** Wenn wir Kleines tun, wird Großes draus. Ich wünsche Ihnen viele neue Freundschaften sowie Politik von Herz zu Herz, die zeigt, dass wir als Menschen noch mehr gemeinsam haben. Vielen Dank.



PStS Hans-Joachim Fuchtel mit Teilnehmenden beim Senatsempfang

6. PANELS (31. MAI)

6.1 Intelligente Städte (*smart cities*)

**Moderation: Ellis J. Juan, ESCI-
Hauptkoordinator, IDB**

Es gibt bereits intelligente Technologieanwendungen, die ein effizienteres Stadtmanagement möglich machen. Für die Städte ist es jedoch eine große Herausforderung, eine angemessene Lösung für den Übergang von einem „traditionellen“ Modell zu einem „intelligenten“ Stadtmanagement zu entwickeln. Welche Art von IKT-Infrastruktur bietet sich an und welche Grundlagen sind erforderlich (Breitband, Glasfasertechnik etc.)? Welche Sektoren können eine wichtige Rolle spielen?

Wolfgang Schmidt, Staatsrat der Senatskanzlei Hamburg, berichtete vom Projekt „Digitale Stadt“ in Hamburg. Ein bedeutsamer Unterschied zwischen Deutschland und Lateinamerika ist, dass die **Daten in Deutschland häufig bereits seit Jahrzehnten erfasst** werden. Jedoch liegen diese oft nur **analog** vor, sodass es eine große Aufgabe ist, diese **Daten digitalisiert miteinander zu vernetzen**.

Die Stadt Hamburg möchte die Chancen des technologischen Fortschritts zur Verbesserung ihrer Lebensqualität und wirtschaftlichen Attraktivität nutzen. Digitalisierung macht es möglich, **Daten zu demokratisieren, sie wirtschaftlich zu nutzen, mit ihnen neue Ideen zu entwickeln und neue Serviceleistungen anzubieten**. Die Stadt wird somit zum **Laboratorium der digitalen Moderne** mit dem Ziel, die **Daten in einer zentralen Leitstelle zu verknüpfen**, um sie **effizient** nutzen zu können. Von dieser Schnittstelle können nicht nur die Bürgerinnen und Bürger profitieren, sondern vor allem auch die Stadtplanung, da hier die Daten von mehreren Behörden zusammenlaufen. Die Voraussetzung dafür ist, dass auch **jede Behörde sich mit den Chancen der Digitalisierung auseinandersetzt und ihren Beitrag leistet**.

Zudem hat die Stadt ein „**Transparenzportal**“ entwickelt, wo **alle öffentlich verfügbaren Daten** eingestellt sind, sodass sowohl die Bürgerinnen und

Bürger sie eigenständig nutzen können als auch die Privatwirtschaft, um damit Geschäftsmodelle zu entwickeln (zum Beispiel Apps).

Beispiele aus der „Strategie zu Intelligen- gen Transportsystemen“ (ITS):

- **Echtzeit-Informationen über Baustellen (iBa-ke)**: Gebührenerhebung, intelligente Verkehrssteuerung
- **Mobiles Zahlssystem ÖPNV („check in & be out“)**: Ticket über Smartphone (derzeit Pilotphase)
- **Online-Parkraum-Detektion**: freie Parkplätze per App auffinden und auch reservieren
- **Traffic light forecast**: Optimierung des Verkehrsflusses (grüne Welle)

Ein wichtiges Projekt ist der „**Digitale Hafen**“ (smartPort) mit dem Ziel der vernetzten Hafenlogistik (Netzwerk von Verkehrs- und Warendaten) und der energetischen Neuausrichtung des Hafens. Die „Digitale Stadt“ ermöglicht eine **neue Form der Teilhabe**. Nicht nur Bildungsmöglichkeiten können zugänglich gemacht werden (zum Beispiel durch Onlinekurse von Universitäten, MOOCs), auch die Bevölkerung kann ihre Ideen und Informationen einbringen. Bei dem Hamburger Projekt „Finding Places“ geht es beispielsweise darum, Unterkünfte für geflüchtete Menschen zu finden. Die Bürgerinnen und Bürger kennen ihre Stadt gut und haben die Regierung bei dieser Aufgabe sehr unterstützen können.

Professor Dr. Ina Schieferdecker, Mitglied der Institutsleitung des Fraunhofer-Instituts für Offene Kommunikationssysteme (FOKUS), bestätigte die **revolutionäre Phase der Digitalisierung**, die alle Lebensbereiche verändert. Was bedeutet das für eine Stadt? Die *smart city verknüpft ihre urbanen Teilsysteme und damit ihre Potenziale*. Die digitale Vernetzung bedeutet also nicht nur die Nutzung der Internettechnologie, sondern die **Nutzung von multimedialen Informationen und eng geknüpften Netzwerken**, um sie für

kommunale Dienstleistungen und öffentliche Aufgaben einzusetzen und um den städtischen Raum für die Bürgerinnen und Bürger greifbarer zu machen. Es geht dabei beispielsweise um flexible Beleuchtung, intelligente Mobilität, Suche von Wohnungen oder Schulen, aber auch um Notfallszenarien (zum Beispiel Sturmwarnungen). Städte entwickeln sich so von **Lösungs- zu Plattformanbietern**.



Prof. Dr. Ina Schieferdecker

Dafür werden eine **öffentliche IT-Infrastruktur** benötigt sowie die **städtischen Daten und Dienstleistungen**, die auf dieser Plattform miteinander verbunden werden. Durch eine Architektur mit offenen Schnittstellen können Verknüpfungen erstellt und Dienstleistungen zur Verfügung gestellt werden (zum Beispiel die Verknüpfung von Energiebereitstellung mit den Verbraucherinnen und Verbrauchern). Eine europäische Initiative, die „**Urban Data Platform**“, programmiert derzeit eine solche Architektur.

Wie werden Daten gesammelt und wie können sie gespeichert werden? Dies ist ein kritischer Punkt und dafür sind individuelle Lösungen wichtig, das heißt **offene Standards und Systeme**, die sich an die öffentliche Infrastruktur und die individuellen Bedürfnisse anpassen können. Bei den Daten geht es vorrangig um **städtische Daten** (Umweltdaten, Nutzungsverhalten etc.). Erst wenn diese mit personenbezogenen Daten verknüpft werden, muss auf Qualität und Sicherheit geachtet werden.

In Deutschland gibt es in vielen städtischen Bereichen noch immer **keine umfassenden Informationen**, es fehlt häufig die digitale Kompetenz und der Prozess ist schwerfällig. Andererseits gibt es viele digitale Agenden,

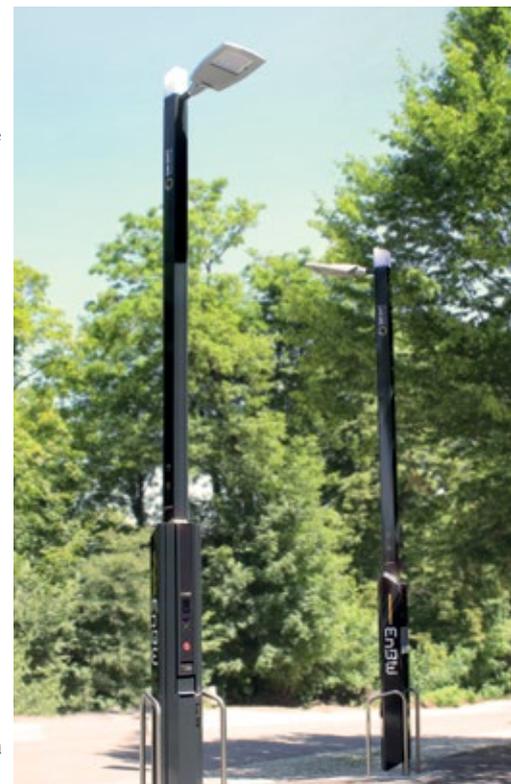
roadmaps und erfolgreiche Pilotprojekte, welche zukünftig standardisiert werden können.



Matthias Weis

Matthias Weis, Projektleiter SMIGHT, EnBW, konzentrierte sich auf das Thema **Straßenbeleuchtung**. In Deutschland sind 89 Prozent der Lichtmaste im Besitz der Kommune. Die Straßenbeleuchtung stellt eine wichtige städtische Infrastruktur dar, denn sie ist **überall und flächendeckend vorhanden** und birgt als „**zentrales Nervensystem**“ einer Stadt viele Potenziale. Es geht dabei nicht nur um **LED-Technologie, Managementsysteme, Kontrolle der nachfragebasierten Straßenbeleuchtung, Effizienz oder Stromeinsparungen**, sondern auch um weitere Technologien: Die existierende Infrastruktur der Lichtmaste lässt sich beispielsweise für **öffentliche WLAN-Internetmaste** nutzen. Der Anschluss an das Stromnetz ist über die Lichtmaste bereits verfügbar.

Darüber hinaus wurden bereits neue, **multifunktionale Lichtmaste** entwickelt. **WLAN, Ladestation für Elektroautos und Notrufknopf** sind an einem Mast vereint. Zusätzlich lassen sich durch eingebaute Sensoren Umweltdaten generieren, die mit anderen Datenplattformen verknüpft werden können



SMIGHT

(zum Beispiel für die Verkehrssteuerung). Weitere Funktionen oder Dienstleistungen werden derzeit entwickelt. Die Chancen sind groß und es lassen sich viele neue Ideen ableiten, wie Informationen intelligent genutzt werden können (zum Beispiel Frühwarnsysteme einrichten). Diese multifunktionalen Lösungen zeigen, wie die Infrastruktur der Zukunft aussehen kann.

6.2 Stadtentwicklung: Sektorübergreifende Maßnahmen

Moderation: Carolina Barco Isakson, ESCI Senior Advisor, IDB

Bei der Wachstumsplanung einer Stadt ist es wichtig, Konzepte neuer multifunktionaler, multikultureller Stadtentwicklung anzuwenden. Es geht also nicht mehr um einen Sektor oder einen Handlungsstrang, sondern um die sektorale Integration und um das Zusammenspiel verschiedener Prozesse. Auch der Privatsektor kann bei dieser Entwicklung eine Rolle spielen.

Fernando Lyardet, Chief Development Architect, [ui!] – the urban institute, berichtete davon, wie existierende Daten effizient genutzt werden können, um neue Dienstleistungen anzubieten. [ui!] – the urban institute ist ein Inkubator und ein innovatives Software- und Consulting-Unternehmen, das Städte dabei unterstützt, innovative Konzepte und Lösungen im Rahmen ihrer digitalen Transformation sinnvoll einzusetzen. Es bietet neue Technologien für *smart cities* und möchte junge Forscherinnen und Forscher dabei unterstützen, ihre Projekte auf dem Markt zu lancieren. Daher fokussiert sich [ui!] auf **cloud-basierte Serviceleistungen zur Nutzung intelligenter, urbaner Daten** in Bereichen wie Mobilität, Verkehrsmanagement, Energie und Umwelt. Mit offenen Plattformen lassen sich Daten mehrmals verwenden und dadurch neue *smart services* realisieren.

Das Produkt „UrbanPulse“ ist eine **weltweit einsatzbereite Echtzeit-Datenplattform** mit einer offenen Schnittstellenarchitektur zu einer Vielzahl von städtischen Sensortypen. Hier lassen sich *smart services* und Daten von Dritten integrieren. So lassen sich beispielsweise Daten der Lichtsignalanlagen in Echtzeit über Apps und offene Datenplattformen zur Verfügung stellen, um den Verkehrsfluss in einer Stadt zu verbessern.

Dabei lassen sich verschiedene Datenquellen integrieren, sowohl von öffentlicher Hand als auch von privaten Unternehmen (Sperrung von Straßen, Bauarbeiten, Veranstaltungen etc.). Im Umweltbereich lassen sich Multisensorsysteme in vorhandene Infrastrukturen integrieren (zum Beispiel in Straßenlaternen), um dadurch bessere Einblicke in die Mikroklimadaten zu bekommen (zum Beispiel Luftverschmutzung). Zuletzt lässt sich auch ein flottenübergreifendes *car sharing* von Elektrofahrzeugen in Echtzeit unterstützen, um die Nutzung zu fördern und die Rentabilität zu steigern.

Hier zeigt sich, dass die **Zusammenarbeit zwischen Kommune und Privatsektor Vorteile für beide Seiten bietet** (und zuletzt auch für die Bevölkerung). Mit den Ideen aus dem Privatsektor können neue Märkte geschaffen werden, was letztendlich sogar zu Steuereinnahmen führen kann. Es lassen sich auch gemeinsam Fördermittelanträge erarbeiten.



Prof. Dr. Dirk Heinrichs

Professor Dr. Dirk Heinrichs, Abteilungsleiter Mobilität und Urbane Entwicklung am Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), sowie Professor für Stadtentwicklung und Urbane Mobilität am Institut für Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin, sprach über die Integration von Mobilität in die Planung und Gestaltung neuer, emissionsarmer Stadtquartiere. Sein Ausgangspunkt war die enge **Beziehung zwischen Raumnutzung und Mobilität**, die derzeit auch auf internationaler Ebene im Hinblick auf den Klimawandel diskutiert wird. So lässt sich beobachten, dass in Berlin etwa 30 Prozent das Auto als Hauptverkehrsmittel nutzen, während es in Stuttgart 62 Prozent sind. Das kann zwar

durch individuelle Präferenzen erklärt werden, ist aber eigentlich eine Frage der Raumnutzung. Im Gegensatz zu Stuttgart ist Berlin eine sehr kompakte Stadt und mit einer engen Struktur verschiedener Transportmöglichkeiten ausgestattet. Auf der Grundlage des Angebots entscheiden die Menschen über die Form ihrer Fortbewegung. Diese Muster lassen sich nicht nur zwischen unterschiedlichen Städten beobachten, sondern auch innerhalb von Städten: Häufig wird das Auto im Stadtkern weniger genutzt als weiter außerhalb.

Fünf Elemente der Raumnutzung:

- Gestaltung des öffentlichen Raums
- Wege der Menschen
- individuelle Präferenzen
- Zugänglichkeit von Mobilität
- Entfernung zu einem Transitknotenpunkt

Instrumente, um Mobilität in die Planung und Gestaltung neuer, emissionsarmer Stadtquartiere miteinzubeziehen:

- Planung von fußläufig und per Fahrrad erreichbaren Stadtvierteln
- Umsteigemöglichkeiten
- stadt-basierte und -verwaltete Mobilitätskonzepte: *car sharing*, flexibler öffentlicher Nahverkehr
- Parkplatzmanagement: Kapazitäten, Standorte, Trennung der Kosten für Parkplätze von den Baukosten

Sowohl in Lateinamerika und der Karibik als auch in Deutschland **steigt der Bedarf an Wohnraum in städtischen Gebieten. Die Entstehung neuer Stadtquartiere ist nicht nur ein globaler Trend, sondern auch eine große Chance, um neue Lebensformen und Raumnutzungsformen zu finden.** Eine Studie ergab, dass die **zentrale Lage und die gute Anbindung an den ÖPNV** wichtige Kriterien für die Wahl des Wohnsitzes sind.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die **Lebensqualität in den Quartieren mit ganzheitlichen Ansätzen erhöht** werden kann. Daneben ergeben sich ökologische und wirtschaftliche Vorteile. In Kombination mit neuen Formen der Mobilität kann eine **neue**

Art von Wohnen ermöglicht werden. Auch der **Privatsektor** kann eine wichtige Rolle spielen. Die Verbindung von Stadtplanung und Mobilität wird in einem **neuen gemeinsamen Masterprogramm** der TU Berlin und der Universität Buenos Aires angeboten.



Stefan Heinig

Stefan Heinig, Abteilungsleiter Stadtentwicklungsplanung, Stadt Leipzig, berichtete von der integrierten Stadtentwicklung in seiner Stadt. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept von Leipzig definiert nicht nur Ziele und strategische Handlungsschwerpunkte, sondern auch Schwerpunkträume, wo die verschiedenen Bereiche der Verwaltung und auch die Bürgerschaft zusammenarbeiten. Es handelt sich hierbei nicht um einen klassischen Masterplan, sondern um einen **Prozess**, der zum einen die **verschiedenen Verwaltungsbereiche zusammenbringt**, um gemeinsame Strategien und Konzepte zu entwickeln; zum anderen bezieht er sich auf den **gemeinsamen Diskurs mit der Stadtgesellschaft, der Zivilgesellschaft und der Privatwirtschaft**.

Einer dieser **Schwerpunkträume** befindet sich im Leipziger Westen in der Josephstraße. Vor 15 Jahren zogen die Menschen dort weg, es gab viele Brachflächen und leere Wohnungen. Eine kleine **Bewohnerinneninitiative** begann, eine Brachfläche für die Freizeitgestaltung zu nutzen, woraus sich ein *urban-gardening*-Projekt entwickelte. Verschiedene Menschen aus dem Stadtteil kamen zusammen und engagierten sich für die Gestaltung des Stadtviertels. Diesen Prozess griff die Stadt auf, um eine **Diskussion mit der Stadtgesellschaft über die Perspektiven des Gebietes** zu führen. Es fanden Workshops statt, in denen mit verschiedenen Gruppen über Perspektiven, Planungen und

Umsetzungsmöglichkeiten diskutiert wurde. Nicht nur Initiativen, Stadtgärtnerinnen und -gärtner sowie Bewohnerinnen und Bewohner nahmen daran teil, sondern auch Eigentümer und Investoren.

Bei der Diskussion über die Gestaltung des öffentlichen Raums zeigten sich teilweise starke **Diskrepanzen zwischen den Wünschen der Bewohnerinnen und Bewohner und den technischen Umsetzungsmöglichkeiten**. Die Gesprächsrunde erbrachte **neue, kreative Lösungen** wie zum Beispiel Bäume in Kübeln, die von der Nachbarschaft gepflegt werden. Das langfristige Ergebnis war ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan des Gebietes und ein Plan für die Investitionen im öffentlichen Raum. Die Josephstraße ist heute ein beliebtes, lebenswertes Wohngebiet.

Schlussfolgernd zeigte sich, dass eine **sektorübergreifende Herangehensweise einen Mehrwert für den Stadtteil sowie bessere Lebensbedingungen** schaffen kann. Dabei ist es wichtig, dass die **Potenziale der Vereine und Initiativen** aus dem Stadtteil einfließen. Sie wollen ihren Stadtteil mitgestalten. **Maßnahmen und Infrastruktur, die das Sozialkapital und die Interaktion steigern, unterstützen den nachhaltigen Wandlungsprozess**. Bebautes Umfeld und öffentlicher Raum müssen nicht ästhetisch formvollendet und ausgefeilt sein. Sie konnten im Zuge eines **langsamen Prozesses auf Grundlage lokaler Ressourcen und lokaler Nachfrage** Schritt für Schritt entwickelt werden.

Während der **Diskussion** ging es um die Frage, **welche Grundlagen für diesen Ansatz notwendig** sind. **Runde Tische und eine zentrale Koordinierungsstelle** erscheinen genauso von Bedeutung zu sein wie ein **integrierter Plan** und ein **Gleichgewicht von top-down- und bottom-up-Prozessen**. Eine **externe Moderation** für die Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteuren kann die Kommunikationsprozesse wesentlich unterstützen. Dabei geht es auch um die **Kommunikation zwischen den verschiedenen Behörden**, um dadurch ein **Verständnis füreinander zu entwickeln** und die Zusammenarbeit zu verbessern. Einen einheitlichen Fahrplan gibt es jedoch nicht und so muss jede Stadt ihren eigenen Weg finden.

6.3 Investitionsmöglichkeiten



Nicola Virgill-Rolle

Moderation: Nicola Virgill-Rolle, Direktorin für wirtschaftliche Entwicklung und Planung, Nassau/Bahamas

Nach den vielen Impulsen bleibt die Frage, welche Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. In Lateinamerika besteht eine große Finanzierungslücke für anstehende Investitionen in Infrastruktur: 170 Milliarden US-Dollar müssten bis 2020 pro Jahr in Infrastruktur investiert werden. Das Panel stellt grenzüberschreitende Investitions- und Finanzierungsmöglichkeiten von deutschen Finanzinstituten und privaten Geschäftsbanken zur Bewältigung städtischer Herausforderungen vor.

Matthias Benz, Portfolio-Manager bei der Deutschen Bank, stellte den **European Energy Efficiency Fund (EEEF)** vor. Der EEEF ist eine innovative öffentlich-private Partnerschaft, deren Ziel darin besteht, dem Klimawandel in den EU-Mitgliedstaaten mithilfe marktbasierter Finanzierungen entgegenzuwirken. Diese Initiative kam vor fünf Jahren von der Europäischen Kommission und richtet sich an kommunale, lokale und regionale Behörden oder öffentliche und private Einrichtungen und Unternehmen, die im Auftrag dieser Behörden agieren. Mit einem Startvolumen von 265 Millionen Euro stehen kleinere Projekte im Fokus in den Bereichen Energieeffizienz, erneuerbare Energien und sauberer ÖPNV. Derzeit gibt es zehn Projekte in sechs Ländern mit dem Ergebnis einer Einsparung von 25.000 Tonnen CO₂ pro Quartal.

Hürden bei der Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen auf kommunaler Ebene:

- **Ausgangswert:**
 - unzureichende Datenbasis zum Energieverbrauch und Straßenbeleuchtungskarten
 - Vorlauf-Entwicklungskosten/begrenzte Kapazität und Personalressourcen
 - langfristiges Engagement notwendig (über Legislaturperiode hinaus)
- **Vergabe-/Ausschreibungsanforderungen:**
 - Erfahrungen und Wissen um Vergabeverfahren und -anforderungen
 - Design und technisches Know-how benötigt (auch für die Analyse von Angeboten)
 - Beschaffungsverfahren an Energieeffizienz und wirtschaftliches Ergebnis gekoppelt
- **Verbindlichkeiten/Garantien:**
 - Qualität der von dem Energiedienstleister gestellten Garantie
 - Unsicherheit bezüglich Einsparung und Risikowahrnehmung
 - Verbindlichkeiten unter der jetzigen Betriebs- und Instandhaltungsstruktur
- **Finanzierung** (begrenzttes Stadtbudget und gegebenenfalls Restriktionen bezüglich der Verschuldung)

Mögliche Optionen für die Projektimplementierung:

- **direkte Finanzierung** und Steuerung durch die Kommune (bei vorhandenen internen Ressourcen):
 - einfaches Vergabeverfahren, Aufbau von Wissen auf kommunaler Ebene bezüglich neuer Technologien
 - voller Einsparungsnutzen ab Beginn der Durchführung (abzüglich der Finanzierungskosten)
- **indirekte Finanzierung** (Ausschreibung der geplanten Maßnahme inklusive der Finanzierung durch den Auftragnehmer):
 - keine neue Verschuldung, Fachwissen aus der Privatwirtschaft kann einfließen
 - komplexerer *tender*-Prozess; häufig Vorbehalte, die Hoheitsgebiete an Privatsektor abzutreten
 - Investition taucht nicht im Kostenplan der Kommune auf

Dr. Manuel Schiffler, Länderbeauftragter in der Lateinamerika-Abteilung der KfW Entwicklungsbank, berichtete über die Aktivitäten der Entwicklungsbank in Lateinamerika. Die KfW Bankengruppe gehört dem deutschen Staat und bietet Kredite zu günstigen Konditionen an. Sie arbeitet sowohl im Inland (Deutschland) als auch international.



Dr. Manuel Schiffler

Die KfW Entwicklungsbank ist Teil der KfW Bankengruppe und arbeitet mit staatlichen Partnern im Globalen Süden zusammen, wobei sie Unterstützung und Beratung bei Reformprozessen und Investitionen anbietet. Dabei arbeitet sie vor allem mit nationalen Regierungen, staatlichen Banken und staatlichen Unternehmen im Auftrag der Bundesregierung. Sie kooperiert mit der GIZ (Synergie von technischer und finanzieller Zusammenarbeit) und mit Entwicklungsbanken wie der IDB.

Kommunen in Lateinamerika und der Karibik verfügen oft nur über sehr geringe **Steuereinnahmen**; insbesondere kleinere Kommunen sind in hohem Maße von **Transferleistungen** der Landesregierung abhängig. In der Regel können Kommunen keine Schulden in Fremdwährungen oder bei ausländischen Kreditgebern machen. Speziell kleinere Kommunen sind für lokale Geschäftsbanken nicht kreditwürdig, vor allem nicht bei längeren Laufzeiten, die für die Infrastrukturfinanzierung erforderlich sind. Die KfW vergibt keine Kredite direkt an Kommunen, sondern finanziert langfristige Kreditlinien über nationale Entwicklungsbanken, so auch in Kolumbien und Ecuador.

Justus Vitinius, Abteilungsleiter Energie Lateinamerika bei der Deutschen Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG), stellte die Aktivitäten der DEG vor, die ebenfalls Teil der KfW Bankengruppe ist und in Ländern des Globalen Südens investiert. Ihr Schwerpunkt ist die Zusammenarbeit mit dem **privaten Sektor**. Sie unterstützt finanziell unter anderem infrastrukturelle Investitionstätigkeiten, besonders im Bereich des Energiesektors, auch in Lateinamerika. Dadurch ergeben sich enge Beziehungen zur kommunalen Ebene und die Möglichkeit von **public-private partnerships (PPPs)**, zum Beispiel in Bereichen wie Energie- und Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Mülldeponien und -verbrennung.

Kommunen können ein *joint-venture*-Unternehmen mit privaten Sponsoren gründen. Ein privater Geldgeber sollte die lokalen Verhältnisse und den betreffenden Sektor kennen und über ausreichende finanzielle Kapazität verfügen. Der private Geldgeber sollte im Idealfall die Mehrheit haben; der Kommune sollten allerdings weitreichende Vetorechte eingeräumt werden. Die Finanzierung wird von internationalen Entwicklungsbanken zu Marktkonditionen bereitgestellt, jedoch mit langen Laufzeiten (bis zu 20 Jahren). Die Banken können auch ein Konsortium bilden. Finanzierungsbeträge in Höhe von zehn Millionen US-Dollar bis zu 500 Millionen US-Dollar sind möglich. Da es sich hierbei in aller Regel um große Beträge handelt, ist die Finanzierung von einzelnen Konzessionen nicht möglich ist.

In Lateinamerika gab es bisher noch keine PPPs auf kommunaler Ebene, aber es gab ein Projekt in Bukarest, wo ein großer Wasserkonzern Investitionen im Bereich der Wasserversorgung tätigen wollte. Die Kommune leistete ihren Beitrag, indem sie das ursprüngliche Versorgungssystem und Land für die Aufbereitungsanlage zur Verfügung stellte.

Während der **Diskussion** kam der Wunsch auf, dass auch **Direktkredite für Kommunen** einfacher zugänglich sein sollten, da viele Gelder der Zentralregierung häufig nicht auf der kommunalen Ebene ankommen oder zu punktuell sind, um langfristige, ganzheitliche Planungen vornehmen zu können. Zudem stehen diese nicht immer im Einklang mit den Prioritäten der Zentralregierung. Deswegen ist es auch wichtig, die nationalen

Entwicklungspläne mit den Plänen der Städte besser abzustimmen und die entsprechende Koordination zu gewährleisten. Internationale Institutionen könnten Kommunen beraten, wie sie mit Unternehmen zusammenarbeiten können. Es stellt sich die Frage, ob eventuell Privatbanken im jeweiligen Land Fonds haben, um einzelne Konzessionen zu finanzieren.

7. VORSTELLUNG DER WISSENSPLATTFORM

Ellis J. Juan, ESCI-Hauptkoordinator, IDB

An dieser Stelle geht es darum, anhand einiger praktischer Beispiele zu zeigen, wie die Beziehungen zwischen deutschen und lateinamerikanischen Städten verfestigt werden können. Es geht um eine **Wissensplattform**, die 2015 zusammen mit der **spanischen Regierung** entwickelt wurde, um lateinamerikanische und spanische Städte miteinander zu verbinden. Es wurde bereits erwähnt, dass die rapide Dynamik der Urbanisierung in Lateinamerika gemeinsam mit der Herausforderung des Klimawandels enorme Investitionen in Infrastruktur in den nächsten 20 Jahren erfordert.

Die **Migrationsmuster** in Spanien und Lateinamerika sind relativ ähnlich: In Spanien gab es einen verstärkten Urbanisierungsprozess in den 1950er-Jahren mit Urbanisierungsraten von 83 bis 84 Prozent – ähnlich wie in Lateinamerika heutzutage. So wurde die Performance von **Nachhaltigkeitsindikatoren** von spanischen und lateinamerikanischen Städten verglichen und festgestellt, dass diese in Spanien dreimal so hoch wie in Lateinamerika ist (zum Beispiel Abwasserreinigung, Recycling von Hausmüll). Es gibt also Städte in Spanien, die vor ähnlichen Herausforderungen standen wie derzeit viele lateinamerikanische Städte, und sie haben Lösungen dafür gefunden. Es geht nicht darum, etwas Neues zu schaffen, sondern **vorhandene Lösungsansätze zu nutzen und an regionale Gegebenheiten anzupassen**. Deshalb hat die IDB der spanischen Regierung vorgeschlagen, in bestimmten Sektoren zusammenzuarbeiten und einen Wissenstransfer zu organisieren. Dieser Transfer kann von der Stadt selbst organisiert werden, von Universitäten oder einem Privatunternehmen, von *think tanks* oder Unternehmensberatungen. Folgende Sektoren wurden für den Transfer ausgewählt: **Wasser, Abwasser, Abfall, Transport, smart cities und Energieeffizienz**. Hier haben die spanischen Städte in den letzten 25 Jahren Lösungen

erarbeitet, die sehr gut auf lateinamerikanische und karibische Städte übertragbar sind.

Ein **Pilotprojekt** existiert bereits zwischen **Santander/Spanien und Campeche/Mexiko**: In Campeche gibt es eine verschmutzte Bucht, sodass sich die ganze Entwicklung der Stadt trotz des Potenzials von der Bucht abgewendet hat. Im nordspanischen Santander war es ähnlich: Der Zugang zum Meer wurde geschlossen, weil das Meer stark verschmutzt war, was den Tourismus erheblich beeinträchtigte. Santander hat sich deshalb bei der EU um finanzielle Unterstützung bemüht und zusammen mit der Cantabria-Universität und in Kooperation mit Privatunternehmen ein fünfjähriges Projekt gestartet, um die Bucht zu säubern. Santander ist nun eine schöne Hafenstadt mit hohen Besucherzahlen, Attraktionen und Gastronomie. Genau diese Arbeiten sollen nun in Campeche stattfinden. Ein anderes Pilotprojekt bezieht sich auf die **Energieversorgung: Madrid** hat in den letzten Jahren ein Programm verabschiedet, das sich auf die LED-Straßenbeleuchtung konzentriert. In den **mexikanischen Städten La Paz und Jalapa** soll nun ein ähnliches Programm aufgesetzt werden.

Wenn diese beiden Projekte erfolgreich verlaufen, werden sich viele interessante Geschäftschancen für die spanische Wirtschaft auftun. Das Budget der Pilotprojekte betrug knapp eine Million US-Dollar und Ende 2016 soll der Wissenstransfer auf andere Sektoren und Städte ausgeweitet werden.

In Deutschland sind die Migrationsmuster etwas anders. Hier setzte die Urbanisierung schon viel früher ein; die aktuellen Urbanisierungsraten sind jedoch durchaus vergleichbar mit Lateinamerika.

Während der Diskussion wurde angemerkt, dass Lösungen zwar häufig vorhanden, die **finanziellen Möglichkeiten und Großstadträume** aber nicht vergleichbar seien. Die Steuereinnahmen sind im Vergleich zu Europa niedrig und die Wirtschaft ist

von Schulden geprägt. Der Zugang zu Kapital stelle eine fast noch größere Hürde dar, als Lösungen an sich zu finden. Deshalb seien gute Partner wichtig. Andere Bürgermeisterinnen und Bürgermeister waren stärker an der Spitzentechnologie interessiert, um die Prozesse effizienter zu gestalten, und wünschten sich eine Technologieplattform für den Austausch mit Deutschland.

8. ABSCHLUSSWORTE UND FAZIT

**MinR'in Dr. Doris Witteler-Stiepelmann,
Leiterin Referat 113: Länder, Kommunen,
entwicklungspolitische Bildungsarbeit, BMZ**



MinR'in Dr. Doris Witteler-Stiepelmann

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich freue mich sehr, dass es uns gelungen ist, diese Konferenz mit der Interamerikanischen Entwicklungsbank (IDB) als größter multilateraler Finanzinstitution Lateinamerikas, der Stadt Hamburg als einer entwicklungspolitisch herausragenden Großstadt in Deutschland und der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) von Engagement Global zu organisieren.

Urbanisierung ist ein Thema, das mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung betrifft und immer wichtiger wird. Die heutigen Diskussionen und die Resonanz auf diese Konferenz geben diesem Eindruck recht: Wir hatten **150 Teilnehmende** aus Lateinamerika, der Karibik und Deutschland. Diese Tage haben ein **einzigartiges Forum** geboten, um sich über die verschiedenen Facetten der Urbanisierung auszutauschen. Es gab die Gelegenheit, sich gemeinsam mit der Wirtschaft und Wissenschaft über neue Entwicklungen auszutauschen. Es gab spannende, informative Präsentationen der Städte und über die ESC-Initiative. Die Themen reichten von Energieeffizienz zu erneuerbaren Energien, über Mobilität und Verkehrskonzepte bis hin zum Schutz wertvoller Umweltressourcen. Schließlich haben wir heute mögliche neue Lösungen diskutiert, zum Beispiel wie *smart cities* mit innovativer Konzeption

und unter Einsatz neuer Technologien dazu beitragen können, das Stadtmanagement zu verbessern. Diese Entwicklungen und Konzepte benötigen Finanzierung, und die intensive Diskussion bei dem Panel hat gezeigt, wie wichtig dieses Thema ist. Diese Anregungen können wir aufgreifen und weiter diskutieren.

Ellis Juan hat mit der Präsentation der **spanisch-lateinamerikanisch-karibischen Wissensplattform** gezeigt, wie **Know-how-Transfer** gelingen kann. Wir würden uns freuen, wenn sich die Zusammenarbeit mit der IDB in Zukunft verstärkt, und danken der IDB an dieser Stelle für die großartige Unterstützung. Mein Dank geht auch an die Freie und Hansestadt Hamburg, deren entwicklungspolitisches Engagement wir sehr schätzen, und an die SKEW für die Organisation.

Kommunen haben das Know-how, um Entwicklung nachhaltig zu gestalten, denn in Städten wird die Gesellschaft der Zukunft vorgedacht und vorgelebt. Hier zeigen sich neue Entwicklungen zuerst und hier entsteht die Idee, die uns in Zukunft bewegen wird. Am Ende steht das Ziel, die Alltags- und Lebensbedingungen der Menschen in den Städten und Kommunen spürbar zu verbessern. Ich hoffe, dass Sie einige Anregungen dazu mitnehmen können.

Bisher zählen wir **78 kommunale Partnerschaften** zwischen lateinamerikanischen, karibischen und deutschen Städten. Die Zusammenarbeit ist für beide Seiten von hohem Nutzen; hier lässt sich über den Tellerrand hinausblicken, was immer fruchtbar und inspirierend ist. Ich würde mich freuen, wenn wir noch mehr solcher Partnerschaften zustande bringen und die Konferenz vielleicht auch einen Beitrag dazu leisten konnte. Zum Schluss möchte ich Ihnen allen für Ihre Teilnahme und die lebhaften Beiträge danken. Ich freue mich, dass wir gemeinsam über dieses spannende und wichtige Thema diskutieren konnten. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg, gute Ideen und kreative Lösungsansätze, damit Sie erfolgreich den Prozess der Urbanisierung gestalten und die Lebensqualität der Menschen verbessern können. Vielen Dank.

Ellis J. Juan, ESCI-Hauptkoordinator, IDB



Ellis J. Juan

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich hoffe, dass Sie zwei spannende und produktive Tage hatten. Wir konnten viel über die Herausforderungen der Globalisierung und Urbanisierung hören. Wir haben auch darüber gesprochen, dass oftmals schon viele Lösungen vorhanden sind und **das Rad nicht immer neu erfunden werden muss**. Aber bestehende Lösungen müssen an **lokale Realitäten und Gegebenheiten angepasst** werden, und dabei ist es wichtig, intelligent vorzugehen. Wir haben fünf verschiedene Sektoren angesprochen, wobei es sicherlich noch mehr Themen gibt. Drei Aspekte, die mir aufgefallen sind, möchte ich erwähnen:

- **Der Bürger sollte immer im Zentrum unserer Ansätze stehen**, egal an welcher Lösung wir arbeiten. Das haben wir alle gemeinsam.
- **Technologien können als Katalysatoren fungieren**; mit ihnen können wir bessere Lösungen kostengünstiger umsetzen. Das ist ein Prinzip, dem wir folgen sollten.
- **Die wirtschaftliche Effizienz darf nicht außer Acht gelassen werden**. Die solide Finanzierung kann ein Problem für die Kommunen darstellen, sodass sie sich um weiteres Kapital bemühen müssen. Langfristige Investitionen sind zudem schwer abzubilden, da solche Projekte eigentlich einen 15- bis 20-jährigen Planungshorizont benötigen, den selbst eine Zentralregierung oft nicht hat. Ich verstehe die schwierige Situation der Bürgermeister in Lateinamerika sehr gut. Sie wissen, welche Lösungen gebraucht werden, aber es bleibt die Frage, wie der Zugang zu langfristigen Finanzierungsmöglichkeiten gewährleistet werden kann. Die IDB hat es in diesem Zusammenhang

geschafft, vier Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen. Dies ist zwar nur ein kleiner Teil der benötigten Summe; aber es wird niemals genug sein. Deswegen bleibt die solide kommunale Finanzpolitik essenziell. In Quito werden wir weiter über dieses Thema diskutieren. Im spanischen Santander wird es bald in Kooperation mit der dortigen Universität einen dreitägigen Sommerkurs zum Thema fiskale Nachhaltigkeit in Kommunen geben, wozu ich Sie schon jetzt herzlich einladen möchte.

Zwischen Europa und Lateinamerika besteht so etwas wie eine **mentale Trennwand**. Es herrscht die Meinung vor, dass die Regionen so unterschiedlich wären und ein Wissenstransfer nicht möglich wäre. Aber diese Trennwand ist **künstlich errichtet**. **Wir können sehr viel voneinander lernen**. Deutschland hat sich nach dem Krieg wieder zu einer starken Kraft in Europa entwickelt und Hamburg steht symbolisch für diese Entwicklung der letzten 70 Jahre. Es gibt viele interessante und wertvolle Erfahrungen. Ich bedanke mich beim BMZ, der SKEW von Engagement Global und natürlich bei allen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, dass Sie hierhergekommen sind und diese Veranstaltung zu einem großen Erfolg gemacht haben. Vielen Dank.

9. EXKURSION: HAFENRUNDFAHRT

Zum Abschluss der Veranstaltung begleitete Staatsrat Wolfgang Michael Pollmann die Teilnehmenden auf einer Hafentrundfahrt. Der Hafen gehört mit einer Fläche von 70 Quadratkilometern zu den 20 größten der Welt und erwirtschaftet rund 13,5 Prozent des städtischen Bruttosozialproduktes. Die Hafentrundfahrt führte die Teilnehmenden vorbei an der Cap San Diego, dem größten fahrtüchtigen Museumsfrachtschiff der Welt, und der Elbphilharmonie zur **HafenCity**. Dieser neue Stadtteil auf freigegebenen Hafenflächen von 160 Hektar ist derzeit eines der ehrgeizigsten städtebaulichen Projekte Europas. Hier sollen nach Vollendung 12.000 Menschen wohnen und 40.000 Menschen arbeiten. Die Fahrt ging an einem Schwergut-Terminal vorbei (zum Beispiel für Schiffspropeller oder Maschinenteile), an einem Mehrzweckterminal (zum Beispiel für Autos), der Großwerft Blohm + Voss (Spezialisierung auf *offshore*-Technik, Jachtbau, Reparatur, Wartung und Umbau), einem der größten Schwimmdocks weltweit und den Containerterminals.



Hafentrundfahrt

Der Hafen fungiert sowohl als Transithafen mit Verteilfunktion als auch als *gate-away*-Hafen, da er mit der erweiterten Metropolregion einen eigenen Wirtschaftsraum erschließt. Als Universalhafen können hier alle Arten von Waren umgeschlagen werden (Stück-, Massen- und Sauggüter). Speziell am Hamburger Hafen ist, dass er 150 Kilometer vom Meer entfernt liegt. Was zunächst als Nachteil erscheint, ist eigentlich von Vorteil, da der Transport von Waren über Land deutlich teurer ist als über Wasser. Hamburg kann somit als „südlichster Hafen Nordeuropas“ und „westlichster Hafen Osteuropas“ gelten.



Hafentrundfahrt

10. ANHANG

Programm

Urbanisierung in Deutschland: Lösungen der Städte und Kommunen für die Herausforderungen der urbanen Entwicklung 30. bis 31. Mai 2016 in Hamburg

Montag, 30. Mai 2016

- 9:00–9:30 Uhr **Begrüßung**
- Wolfgang Schmidt, Staatsrat der Senatskanzlei (Freie und Hansestadt Hamburg)
 - Dr. Stefan Wilhelmy, Leiter der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (Engagement Global)
 - Ellis J. Juan, Hauptkoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
- 9:30–10:15 Uhr **Der Urbanisierungsprozess in Deutschland**
- Prof. Dipl.-Ing. Elke Pahl-Weber, geschäftsführende Direktorin des Instituts für Stadt- und Regionalplanung (TU Berlin)
- 10:15–11:00 Uhr **Der Urbanisierungsprozess in Lateinamerika und der Karibik: Aufstrebende, nachhaltige Städte**
- Horacio Terraza, Bereichskoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
- 11:00–11:30 Uhr **Kaffeepause**
- 11:30–12:30 Uhr **Aktionspläne – Präsentationen dreier wichtiger Städte in Lateinamerika und der Karibik**
- Moderator: Horacio Terraza, Bereichskoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
 - Marcos Daniel Pineda García, Bürgermeister von Montería/Kolumbien
 - José Blandón Figueroa, Bürgermeister von Panama-Stadt/Panama
 - Marcelo Cabrera, Bürgermeister von Cuenca/Ecuador
- 12:30–13:30 Uhr **Erfahrungen in Deutschland 1: Energieeffizienz und erneuerbare Energien**
- Moderator: Jorge Macri, Bürgermeister von Vicente López/Argentinien
 - Simone Raskob, Geschäftsbereichsvorstand 6A (Stadt Essen)
 - Dr. Bernhard Bösl, Senior Energy Advisor (GIZ)
 - MinR Dr. Harald Kohl, Referatsleiter KI I 5 (K): Klimaschutz und Energieeffizienz, Klimaschutztechnologien (BMUB)
- 13:30–15:00 Uhr **Mittagspause und networking**
- 15:00–16:00 Uhr **Erfahrungen in Deutschland 2: Mobilität (städtisches Verkehrswesen)**
- Moderatorin: Carolina Barco Isakson, Senior Advisor, „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
 - Ulrich Kindermann, Berater für Nachhaltige Mobilität (GIZ)
 - Dr. Michael Münter, Leiter des Referats Koordination und Planung des Oberbürgermeisters (Landeshauptstadt Stuttgart)
 - Dr. Daniel Hinkeldein, Business Development Manager (InnoZ)
- 16:00–16:30 Uhr **Kaffeepause**
- 16:30–17:30 Uhr **Erfahrungen in Deutschland 3: Abfallwirtschaftssysteme**
- Moderator: Horacio Terraza, Bereichskoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
 - Dr. Michael Kern, Mitgründer und geschäftsführender Gesellschafter (Witzenhausen-Institut)

- Dr. Gesa Kuhlmann, Referentin, Referat 31 – Wasser, Stadtentwicklung, Mobilität (BMZ)
 - Dr. Peter Pluschke, Umweltreferent (Stadt Nürnberg)
- 18:30–21:00 Uhr **Senatsempfang** durch den Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Olaf Scholz, mit Reden von Luis Alberto Moreno, Präsident der IDB, und Hans-Joachim Fuchtel, Parlamentarischer Staatssekretär (BMZ)
Ort: Hamburger Rathaus

Dienstag, 31. Mai 2016

- 9:00–10:00 Uhr **Erfahrungen in Deutschland 4: Intelligente Städte (*smart cities*)**
- Moderator: Ellis J. Juan, Hauptkoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
 - Wolfgang Schmidt, Staatsrat der Senatskanzlei (Freie und Hansestadt Hamburg)
 - Prof. Dr. Ina Schieferdecker, Mitglied der Institutsleitung des Fraunhofer-Instituts für Offene Kommunikationssysteme – FOKUS
 - Matthias Weis, Projektleiter SM!GHT (EnBW)
- 10:00–11:00 Uhr **Erfahrungen in Deutschland 5: Stadtentwicklung: Sektorübergreifende Maßnahmen**
- Moderatorin: Carolina Barco Isakson, Senior Advisor, „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
 - Fernando Lyardet, Chief Development Architect ([ui!] – the urban institute)
 - Prof. Dr. Dirk Heinrichs, Abteilungsleiter Mobilität und Urbane Entwicklung am Institut für Verkehrsforschung (DLR); Institut für Stadt- und Regionalplanung (TU Berlin)
 - Stefan Heinig, Abteilungsleiter Stadtentwicklungsplanung (Stadt Leipzig)
- 11:00–11:30 Uhr **Kaffeepause**
- 11:30–12:00 Uhr **Präsentation der spanischen und lateinamerikanischen/karibischen Wissensplattform**
- Ellis J. Juan, Hauptkoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
- 12:00–13:00 Uhr **Investitionsmöglichkeiten**
- Moderatorin: Nicola Virgill-Rolle, Direktorin für wirtschaftliche Entwicklung und Planung (Nassau/Bahamas)
 - Matthias Benz, Portfolio-Manager (Deutsche Bank)
 - Dr. Manuel Schiffler, Länderbeauftragter in der Lateinamerika-Abteilung (KfW Entwicklungsbank)
 - Justus Vitinius, Abteilungsleiter Energie Lateinamerika (DEG)
- 13:00–13:30 Uhr **Zusammenfassung – Schlussbemerkungen**
- MinR'in Dr. Doris Witteler-Stiepelmann, Leiterin Referat 113: Länder, Kommunen, entwicklungspolitische Bildungsarbeit (BMZ)
 - Ellis J. Juan, Hauptkoordinator der „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (IDB)
- 13:30–15:00 Uhr **Mittagspause und *networking***
- 15:00–18:00 Uhr **Hafenrundfahrt mit Besichtigung städtebaulicher Höhepunkte**

Teilnehmendenliste

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Abarca Soto	Daniel	Stadt Cusco	Ratsherr	Peru
Adriázola	Paola	adelphi	Projektmanagerin	Deutschland
Alexander	James	C40	Direktor	UK
Alexander-Christiansen	Lizi	Chriwa Wasseraufbereitungstechnik	Geschäftsführerin	Deutschland
Alfaro	Keisgner	IDB	Berater, „Emerging and Sustainable Cities Initiative“ (ESCI)	USA
Alfes	Hendrik	Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei	Regierungsinspektoranzwarter	Deutschland
Ángeles Castañeda	David	Stadt Aguascalientes	Sekretär für Umwelt und Nachhaltige Entwicklung	Mexiko
Arandia	Camilo Torres	Stadt Cochabamba	Finanz- und Verwaltungsssekretär	Bolivien
Asfura	Nasry	Stadt Tegucigalpa	Bürgermeister	Honduras
Balbert	Simon P.	Lateinamerika Verein	Regional-Manager	Deutschland
Barco Isakson	Carolina	IDB	Senior Advisor, ESCI	USA
Barrera	Anna	EU-LAC Foundation	Programmmanagerin EX-PLORA	Deutschland
Bassi	Gerardo Horacio	Stadt Goya	Bürgermeister	Argentinien
Baudach	Kurt-Michael	Engagement Global, SKEW	Projektleiter Kommunale Klimapartnerschaften	Deutschland
Bäumberg	Sofia	EU-LAC Foundation	Programmmanagerin COMUNICA	Deutschland
Benz	Matthias	Deutsche Bank	Portfolio-Manager	Deutschland
Blandón Figueroa	José	Panama-Stadt	Bürgermeister	Panama
Borges	Andrea	Dolmetscherin	Dolmetscherin	Deutschland
Bornkamm	Dr. Paul	BMZ	Referent	Deutschland
Borstelmann	Peter	Nicaragua Koordinierungskreis Hamburg	Sprecher	Deutschland
Bösl	Dr. Bernhard	GIZ	Senior-Fachplaner für Energie	Deutschland
Braun	Dipl.-Ing. oec. Valentin	EZLA	Geschäftsführer	Deutschland
Brun	Fernando	Argentinische Botschaft in Berlin	Generalkonsul	Argentinien
Cabrera	Marcelo	Stadt Cuenca	Bürgermeister	Ecuador
Corlazzoli	Ignacio	IDB	Repräsentant, Europäisches Büro	Spanien
Dante Gracco	Miguel	Stadt Goya	Sekretär für Planung	Argentinien
Daza Suarez	Franklin	Stadt Valledupar	Manager nachhaltige Städte	Kolumbien
de Oliveira	Adenilson	Stadt João Pessoa	Gemeindesekretär	Brasilien
de Paula Moreira Fracaro	Guilherme	Stadt João Pessoa	Berater	Brasilien
Diaz	Dario Andres	Stadt Añelo	Bürgermeister	Argentinien
Dirr	Martin	GIZ	Projektleiter	Deutschland
Echeverría Estigarribia	Carlos	Stadt Luque	Bürgermeister	Paraguay

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Eilers	Neele	Engagement Global, SKEW	Studentische Hilfskraft	Deutschland
Eismann	Doreen	Engagement Global, SKEW	Projektleiterin	Deutschland
Espinoza Quispe	Elidio	Stadt Trujillo	Bürgermeister	Peru
Esteban	Macedonio Fabián	Stadt Huancayo	Zweiter Bürgermeister	Peru
Fabra	Luis Gonzales	Stadt Santiago de los Caballeros	Berater	Dominikani- sche Republik
Fassbinder	Dr. Stefan	Universitäts- und Han- sestadt Greifswald	Oberbürgermeister	Deutschland
Fegebank	Katharina	Freie und Hansestadt Hamburg	Zweite Bürgermeisterin	Deutschland
Flores	Sabine	Kommunen in der Me- tropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg e.V.	Geschäftsführerin	Deutschland
Flügge	Dipl.-Ing. Thomas	VerkehrsConsult Dresden-Berlin (VCDB)	Geschäftsführer	Deutschland
Fuchtel	Hans-Joachim	BMZ	Parlamentarischer Staatsse- kretär	Deutschland
Gallego	Sebastian	London School of Economics and Political Science (LSE)	Researcher	UK
Gallo Maya	Juan Pablo	Stadt Pereira	Bürgermeister	Kolumbien
Garro	Julio Cesar	Stadt La Plata	Bürgermeister	Argentinien
Godio	Constanza Rivas	Stadt Bahía Blanca	Stadtrat	Argentinien
Gomez	Santiago	Stadt Medellín	Regierungssekretär	Kolumbien
Gonzalez	Juliana	Botschaft der Republik Kolumbien	Gesandte-Botschaftsrätin	Kolumbien
González Herrera	Regzeida Elena	Generalkonsulat der Bolivarischen Republik Venezuela in Hamburg	Generalkonsulin	Venezuela
Gonzales Polo	Maritza	Stadt Lima	Managerin für Stadtentwick- lung	Peru
Grijalva	Luis	Stadt Quetzaltenango	Bürgermeister	Guatemala
Gröhl	Cornelia	BMZ	Büro des Parlamentarischen Staatssekretärs Hans-Joa- chim Fuchtel	Deutschland
Groos	Karolin	Engagement Global, SKEW	Organisationsteam	Deutschland
Gunsilius	Ellen	GIZ	Beraterin Abfallwirtschaft	Deutschland
Gutierrez	Ricardo	Stadt Guadalajara	Geschäftsführer des Metro- politan Instituts für Planung	Mexiko
Hamann	Ines	BMUB	Praktikantin	Deutschland
Harris	Glendon	Stadt Montego Bay	Bürgermeister	Jamaika
Haselberger	Julia	HAW Hamburg	Projektmanagerin	Deutschland

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Heinbuch	Dr. Ute	BMZ	Referatsleiterin Zusammen- arbeit mit der Wirtschaft/ Nachhaltige Wirtschaftspo- litik	Deutschland
Heinig	Stefan	Stadt Leipzig, Stadtpla- nungsamt	Abteilungsleiter Stadtent- wicklungsplanung	Deutschland
Heinrichs	Prof. Dr. Dirk	DLR, Institut für Ver- kehrsforschung	Abteilungsleiter	Deutschland
Heiß	Hans-Jürgen	Stadt Heidelberg	Bürgermeister für Finanzen und Konversion	Deutschland
Henschel	Marten	Dolmetscher	Dolmetscher	Deutschland
Hernández	Edgar	Stadt Campeche	Bürgermeister	Mexiko
Herrmann	Heidrun	Freundeskreis León- Hamburg	Vorsitzende	Deutschland
Hilmer	Ralf	DWA Landesverband Nord	Geschäftsführer	Deutschland
Hinkeldein	Dr. Daniel	InnoZ	Business Development	Deutschland
Hirsch	Federico	Argentinisches General- konsulat in Hamburg	Consul Adjunkt	Argentinien
Höing	Franz-Josef	Stadt Köln	Beigeordneter	Deutschland
Hühne	Dirk	Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbe- trieb Straßen, Brücken und Gewässer	Leitung Smart-City-Projekte	Deutschland
Hyde	Alifa Elrington	Belize City	Stadträtin	Belize
Jäger	Christian	Tontechniker	Tontechniker	Deutschland
Januche	Joey	Tontechniker	Tontechniker	Deutschland
Jorgensen	Aage	Nordic Development Fund (NDF)	Ländermanager	Finnland
Juan	Ellis J.	IDB	Hauptkoordinator, ESCI	USA
Jung	Dr. Thomas	Stadt Fürth	Oberbürgermeister	Deutschland
Kaddatz	Jutta	Bezirksamt Tempelhof- Schöneberg von Berlin	Stellvertretende Bezirksbür- germeisterin	Deutschland
Kaltenbach	Ulrich	BMZ	Referent Zusammenarbeit mit Kommunen; stellvertre- tender Referatsleiter Länder, Kommunen, entwicklungs-po- litische Bildungsarbeit	Deutschland
Kaufmann	Margarita	Stadt Hagen	Beigeordnete	Deutschland
Kern	Dr. Michael	Witzenhausen-Institut für Abfall, Umwelt und Energie	Mitgründer und geschäfts- führende Gesellschafter	Deutschland
Kernz Ruiz	Erik	Stadt Campeche	Stabschef	Mexiko
Keron	Valentine	Stadt Port of Spain	Bürgermeister	Trinidad und Tobago
Kindermann	Ulrich	GIZ	Berater zu Nachhaltiger Mobilität	Deutschland

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Klein-Knott	Dipl.-Ing. Ronald	GEV AG in der FRANK-Gruppe	Vorstand	Deutschland
Kohl	MinR Dr. Harald	BMUB	Referatsleiter	Deutschland
Kreckler	S.E. Luis Maria	Argentinische Botschaft in Berlin	Botschafter	Argentinien
Kreuz	Leo	IDB	Executive Director Deutschland	USA
Kubala	Felicitas	Stadt Mannheim, Dezernat V	Bürgermeisterin	Deutschland
Kuhlmann	Dr. Gesa	BMZ	Referentin Wasser, Stadtentwicklung, Mobilität	Deutschland
Lange	Kristina		Dolmetscherin	Deutschland
Lauterjung	Ernst	Stadt Solingen	Erster Bürgermeister	Deutschland
Leone	Gustavo	Stadt Rosario	Regierungssekretär	Argentinien
Linzbach	Andrea	Engagement Global, SKEW	Organisationsteam	Deutschland
Lohse	Holger	Stadt Dorsten	Stadtbaurat	Deutschland
Loria	Mauricio	Stadt Mar del Plata	Generalsekretär	Argentinien
Luquin	Mercedes	Partido Vicente López	Assistentin	Argentinien
Lyardet	Fernando	[ui!] - the urban institute	Chief Development Architect	Deutschland
Macri	Jorge	Partido Vicente López	Bürgermeister	Argentinien
Magunia	Martin		Fotograf	Deutschland
Maradiaga	Maritza Dolores	Stadt Managua	Direktorin für Projektplanung und Evaluierung	Nicaragua
Marin	Erick	IDB	Berater, ESCI	USA
Martinez	Rafael	Stadt Santa Marta	Bürgermeister	Kolumbien
Martinez	Soledad	Partido Vicente López	Kongressabgeordnete	Argentinien
Matos Franco	Betsy	Stadt Trujillo	Beraterin	Peru
Mendonca	Cristina	C40	City-Direktorin Rio	UK
Mayr	S.E. Juan	Botschaft der Republik Kolumbien	Botschafter	Kolumbien
Molinas	José	Stadt Asunción	Minister für Planung	Paraguay
Moreno	Luis Alberto	IDB	Präsident	USA
Moscoso	Carlos	Stadt Cusco	Bürgermeister	Peru
Münter	Dr. Michael	Landeshauptstadt Stuttgart	Leiter des Referats Koordination und Planung des Oberbürgermeisters	Deutschland
Obando Ordoñez	Pedro Vicente	Stadt Pasto	Bürgermeister	Kolumbien
Oberti	Silvina	Fundación YPF	Direktorin	Argentinien
Olbrich	Clemens	Engagement Global, SKEW	Projektkoordinator	Deutschland
Ordóñez	José	Stadt Quito	Geschäftsführer des Metropolitan Instituts für Stadtplanung	Ecuador
Ortiz	Jane Solange	Stadt Cusco	Ratsfrau	Peru

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Otte	Frank	Stadt Osnabrück	Stadtrat; Vorstand für Städtebau, Umwelt & Ordnung	Deutschland
Pahl-Weber	Prof. Dipl.-Ing. Elke	TU Berlin	Geschäftsführende Direktorin des Instituts für Stadt- und Regionalplanung	Deutschland
Penagos Ruzo	Pablo	Stadt Trujillo	Präsident der Kommission für Umwelt und natürliche Ressourcen	Peru
Peralta León	José Manuel	Gobierno Regional de Coquimbo	Leiter Planung und Regionalentwicklung	Chile
Perschon	Dr. Jürgen	EURIST	Direktor	Deutschland
Pineda García	Marcos Daniel	Stadt Montería	Bürgermeister	Kolumbien
Pluschke	Dr. Peter	Stadt Nürnberg	Referent für Umwelt und Gesundheit	Deutschland
Prado	Manuel	Stadt Cochabamba	Sekretär für Planung	Bolivien
Quadri	Cecilia Veronica	Argentinisches Generalkonsulat in Hamburg	Generalkonsulin Adjunkt	Argentinien
Raskob	Simone	Stadt Essen	Beigeordnete, Geschäftsbereichsvorstand Umwelt und Bauen	Deutschland
Rehli	Dr. Florian	Auswärtiges Amt	Länderreferent Brasilien	Deutschland
Reinders	Bram	Alliander	Alliance Management	Niederlande
Reymann	Theresa	Landeshauptstadt Düsseldorf	Büro für Internationale Angelegenheiten, Nicht-europäische Partnerschaften und Kooperationen	Deutschland
Richter	Felix	Kompetus Management Consulting	Moderator	Deutschland
Rivera Forets	Ana	Stadt Montevideo	Direktorin für Territorialplanung	Uruguay
Robles Martinez	Juan	Banobras	Direktor Zusammenarbeit mit Regierungen und Organisationen	Mexiko
Rodriguez	Esther	IDB	Senior Operations Associate, Outreach und Partnerschaften	Spanien
Roeder	Eva		Dokumentation	Deutschland
Rolle	Samantha	Stadt Nassau	Programmmanagerin	Bahamas
Sachsse	Betina		Dolmetscherin	Deutschland
Salazar	Matías	Metropolregion Santiago	Regionalsekretär des Transportministeriums	Chile
Salazar	Carlos	FINDETER	Manager für Nachhaltigkeit	Kolumbien
Sanchez	Angela		Dolmetscherin	Deutschland
Sanders	Emilio	Banobras	Direktor Planung, Analyse und Auditing	Mexiko
Schäfer	Lukas	Stadtreinigung Hamburg	Koordinator für Forschung und internationale Zusammenarbeit	Deutschland

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Schalk	Thiemo	BMW Group	Steuerung Politik und Außenbeziehungen, Kompetenzzentrum Urbane Mobilität	Deutschland
Schieferdecker	Prof. Dr.-Ing. Ina	Fraunhofer-Institut für Offene Kommunikationssysteme (FOKUS)	Institutsleiterin	Deutschland
Schiffler	Dr. Manuel	KfW Bankengruppe	Länderbeauftragter in der Lateinamerika-Abteilung	Deutschland
Schmenk	Sylvia	solarnova Deutschland	Geschäftsführerin	Deutschland
Schmidt	Wolfgang	Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei	Staatsrat	Deutschland
Schmitt-Lautenschlager	Eva		Dolmetscherin	Deutschland
Scholz	Olaf	Freie und Hansestadt Hamburg	Erster Bürgermeister	Deutschland
Schulze Böing	Rita	Stadt Hamm	Erste Beigeordnete und Stadtbaurätin	Deutschland
Serre	Camille	adelphi	Projektmanagerin	Deutschland
Sierau	Ullrich	Stadt Dortmund	Oberbürgermeister	Deutschland
Stepping	Dr. Katharina	Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE)	Wissenschaftliche Mitarbeiterin	Deutschland
Terraza	Horacio	IDB	Hauptkoordinator, ESCI	USA
Thiele	Andreas	Landeshauptstadt Schwerin	Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Wirtschaft	Deutschland
Thomas	Leon	Stadt Portmore	Bürgermeister	Jamaika
Vaagt	Dr. Gero	Nicaragua-Verein und Freundeskreis Léon-Hamburg	Koordinator	Deutschland
Vargas Ramirez	Paula	Stadt San José	Zweite Bürgermeisterin	Costa Rica
Varisco	Sergio	Stadt Paraná	Bürgermeister	Argentinien
Velasquez	David	Stadt Cumaná	Bürgermeister	Venezuela
Virgill-Rolle	Nicola	Stadt Nassau	Direktorin für wirtschaftliche Entwicklung und Planung	Bahamas
Vitinius	Justus	Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG)	Leiter der Abteilung Projektfinanzierung Energie Europa und Lateinamerika	Deutschland
Volk	Ilona	Stadtverwaltung Schifferstadt	Bürgermeisterin	Deutschland
von Schiller	Ingrid	London School of Economics and Political Science (LSE)	Researcher	UK
Wächter	Meike	energiewaechter	Managing Partner	Deutschland
Waigand	Ines	Engagement Global, SKEW	Organisationsteam	Deutschland
Wasmaier	Julia	Engagement Global, SKEW	Organisationsteam	Deutschland
Weis	Matthias	EnBW, SM!GHT	Projektleiter SM!GHT	Deutschland

Nachname	Titel, Vorname	Kommune/ Institution	Funktion	Land
Wesche	Jennifer	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie	Stellvertretende Leiterin Abteilung Bundes- und Europaangelegenheiten, Internationales	Deutschland
Westphalen	Dr. Hartwig	SunEnergy Europe	Geschäftsführender Gesellschafter	Deutschland
Wilhelmy	Dr. Stefan	Engagement Global, SKEW	Abteilungsleiter	Deutschland
Witteler-Stiepelmann	MinR'in Dr. Doris	BMZ	Referatsleiterin Länder, Kommunen, entwicklungspolitische Bildungsarbeit	Deutschland
Wöll	Werner	Stadt Gelsenkirchen	Bürgermeister	Deutschland
Woodroffe	Louis	Stadt Bridgetown	Staatssekretär	Barbados
Yepes Blanco	Rafael Hernando	Stadt Neiva	Direktor des Departments für Stadtplanung	Kolumbien
Zea	Rodolfo	FINDETER	Vizepräsident Finanzen	Kolumbien

Abkürzungsverzeichnis

ASA-Kommunal	Programm der SKEW zum Austausch von jungen Menschen
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit [bis 2013]
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMW i	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
CAPSUT	Capacity Building for Sustainable Urban Transport (internationale Plattform für nicht kommerzielle Schulungen)
DEG	Deutsche Entwicklungsgesellschaft
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
3V-/ASI-Ansatz	vermeiden-verlagern-verbessern, englisch: <i>avoid-shift-improve</i>
E-	Elektro...
EEEF	European Energy Efficiency Fund
EEG	Erneuerbare Energien-Gesetz
EEWärmeG	Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz
EnEV	Energieeinsparverordnung
ESCI	Emerging and Sustainable Cities Initiative
EU	Europäische Union
EU-LAC Foundation	EU-Lateinamerika/Karibik-Stiftung
GIGA	German Institute of Global and Area Studies
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
GPSM	German Partnership for Sustainable Mobility (Netzwerk von 130 deutschen Institutionen)
IDB	Inter-American Development Bank/Interamerikanische Entwicklungsbank
IFKW	Integrierte Fachkräfte für Kommunen weltweit (Programm der SKEW)
IKT	Informations- und Kommunikationstechnik
ITS	Intelligente Transportsysteme
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
LAK	Lateinamerika und Karibik
MAP	Marktanreizprogramm
MinR/MinR'in	Ministerialrat/Ministerialrätin
MIV	motorisierter Individualverkehr
MOOC	Hochschulveranstaltungen in virtuellem Format, englisch: <i>Massive Open Online Course</i>
NAKOPA	Nachhaltige Kommunalentwicklung durch Partnerschaftsprojekte (Programm der SKEW)
„Nimby“-Syndrom	Sankt-Florian-Prinzip, englisch: <i>not in my back yard</i>
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NRW	Nordrhein-Westfalen
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development/Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PPP	<i>public-private partnership</i>
SDGs	<i>Sustainable Development Goals</i>
SKEW	Servicestelle Kommunen in der Einen Welt
PStS	Parlamentarischer Staatssekretär
S.E.	Seine Exzellenz
SUTP	Sustainable Urban Transport Project (Plattform für den Wissensaustausch über nachhaltigen städtischen Verkehr)
SWM	integrierte Abfallwirtschaftssysteme, englisch: <i>Solid Waste Management</i>
TU Berlin	Technische Universität Berlin
UIP	Umweltinnovationsprogramm
UNO	Vereinte Nationen, englisch: <i>United Nations Organization</i>

PUBLIKATIONEN DER SERVICESTELLE KOMMUNEN IN DER EINEN WELT

Die Servicestelle Kommunen in der Einen Welt stellt alle ihre Publikationen und Informationsmaterialien zum kostenfreien Bestellen (sofern noch nicht vergriffen) oder als Download auf ihrer Homepage bereit: <https://skew.engagement-global.de/publikationen.html>.

„Dialog Global“-Schriftenreiheder Servicestelle:

- Nr. 42: Faires Beschaffungswesen in Kommunen und die Kernarbeitsnormen. Rechtswissenschaftliches Gutachten 2016. Bonn, Oktober 2016
- Nr. 41: Zwischenevaluation des Projekts „50 kommunale Klimapartnerschaften bis 2015“. Executive Summary. Bonn, September 2016
- Nr. 40: 50 Kommunale Klimapartnerschaften bis 2015. Dokumentation der dritten Projektphase. Bonn, Mai 2016
- Nr. 39: Global Nachhaltige Kommune. Bonn, März 2016
- Nr. 38: Kommune bewegt Welt – Der Preis für herausragende kommunale Beispiele zu Migration und Entwicklung 2014. Bonn, Februar 2016
- Nr. 37: Hauptstadt des Fairen Handels 2015. Bonn, Februar 2016
- Nr. 36: Partizipation von Flüchtlingen in der kommunalen Entwicklungspolitik. Gutachten. Bonn, November 2015
- Nr. 33: Beispiele guter Praxis zu Migration und Entwicklung auf kommunaler Ebene. Bonn, Februar 2015
- Nr. 23: Fair Handeln in Kommunen. Ein Praxisleitfaden. 2. vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage. Bonn, Januar 2015

„Material“-Schriftenreihe der Servicestelle:

- Nr. 79: Erster Runder Tisch „Kommunale Partnerschaften mit der Mongolei“ am 12. und 13. November 2015 in Bonn. Bonn, Juli 2016
- Nr. 78: Zweiter Runder Tisch „Kommunale Partnerschaften mit Burkina Faso“ am 6. und 7. November 2015 in Hofheim am Taunus. Bonn, Juli 2016
- Nr. 77: Zweite deutsch-palästinensische kommunale Partnerschaftskonferenz, 10. bis 13. November

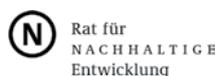
2015 in Jena. Bonn, Juli 2016

- Nr. 76: Konferenz „Kommunale Partnerschaften mit Lateinamerika und der Karibik“, 18. bis 20. November 2015 in Frankfurt am Main. Bonn, April 2016
- Nr. 75: Elftes bundesweites Netzwerktreffen Bürgerhaushalt, 16. und 17. September 2015 in Mannheim. Bonn, April 2016
- Nr. 74: Pressespiegel 2015. Bonn, Dezember 2015
- Nr. 73: Internationaler Auftaktworkshop „50 Kommunale Klimapartnerschaften bis 2015“, Phase 4: Lateinamerika. Bonn, November 2015
- Nr. 72: Konferenz „Kommunale Partnerschaften mit Asien“, 17. und 18. November 2014 in Berlin. Bonn, August 2015
- Nr. 70: Internationaler Workshop der kommunalen Klimapartnerschaften – Präsentation der Handlungsprogramme 1. bis 3. Juli 2014 in Berlin. Bonn, Februar 2015

Sonstige Publikationen der Servicestelle:

- Unsere Angebote. Bonn 2015
- Über uns. Kurzprofil der Servicestelle. Bonn 2016 [Deutsch, Englisch, Französisch, Portugiesisch, Spanisch]
- Global Nachhaltige Kommune. Kommunen engagieren sich für Nachhaltigkeit in der Einen Welt. Ein Dossier in Zusammenarbeit mit der Redaktion welt-sichten (Beilage zur Ausgabe 8-2016 von welt-sichten)
- Kommunale Entwicklungszusammenarbeit. Deutsche Städte und Gemeinden aktiv für die Eine Welt. Dokumentation des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) in Kooperation mit der Servicestelle. Dezember 2015
- KOMMUNE heute: Lokal handeln, global wirken. Ein Sonderheft der Servicestelle in Zusammenarbeit mit der Redaktion DEMO (Beilage zur Ausgabe Oktober 2015 von DEMO)

Alle Informationen, Termine, Aktivitäten, Tipps und Hintergrundberichte aktuell in den monatlichen ***Eine-Welt-Nachrichten*** der Servicestelle. Kostenfrei! Bestellformular auf unserer Homepage unter www.service-eine-welt.de.



Die Servicestelle Kommunen in der Einen Welt der Engagement Global gGmbH wird finanziell gefördert aus Mitteln des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie der Länder Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Durch unsere Gremien Programmbeirat und Programmkommission beteiligen wir unsere Förderer und Kooperationspartner an der Fortentwicklung der SKEW.

Unter Mitwirkung von: Freistaat Bayern, Land Berlin, Land Mecklenburg-Vorpommern, Land Niedersachsen, Saarland, Land Schleswig-Holstein, Freistaat Thüringen, Gemeinde Aidlingen, Auswärtiges Amt, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz Bau und Reaktorsicherheit, Bundesstadt Bonn, DBB Beamtensbund und Tarifunion, DEAB Dachverband Entwicklungspolitik Baden-Württemberg e. V., Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH, Deutsche UNESCO-Kommission e. V., Deutscher Gewerkschaftsbund, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutsches Institut für Entwicklungspolitik, Diözesanrat der Katholiken im Erzbistum Köln, Forum der Kulturen Stuttgart e. V., Stadt Freiburg im Breisgau, Stadt Jena, Stadt Karlsruhe, Stadt Köln, Landeshauptstadt München, Stadt Nürnberg, Rat der Gemeinden und Regionen Europas, Rat für Nachhaltige Entwicklung, Kreis Steinfurt, Verband Entwicklungspolitik deutscher Nichtregierungsorganisationen e. V.

ENGAGEMENT GLOBAL gGmbH
Service für Entwicklungsinitiativen

Tulpenfeld 7 · 53113 Bonn
Postfach 12 05 25 · 53047 Bonn

Telefon +49 228 20 717-0
Telefax +49 228 20 717-150

info@engagement-global.de
www.engagement-global.de

Im Auftrag des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung