

# Monnet

Es ist Dein Europa!

## Europa entdecken!

Umweltfreundlich reisen mit dem TEE 2.0



Grenzenlos  
studieren

35  
JAHRE  
ERASMUS

### Frankreich

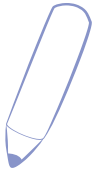
Deutsch-französische  
Freundschaft

### Im Porträt

Die Jean Monnet Stiftung  
in Lausanne

### Europäisch denken

Die Europäische Eisenbahnagentur  
(ERA) stellt sich vor



# Editorial

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Europa entdecken – das Motto dieser Ausgabe weckt Urlaubsgefühle, Erinnerungen an Schulaustausche oder Auslandssemester in einem europäischen Nachbarland. Es lässt träumen von langen Reisen, lauen Sommernächten am Strand und pulsierenden Metropolen – und dem Gefühl, etwas Neues zu entdecken.

Dieser Tage bedeutet „Europa entdecken“ aber auch zu erkennen, dass Frieden und Sicherheit in der Europäischen Union nicht selbstverständlich und auf dem europäischen Kontinent längst nicht mehr gegeben sind. Es bedeutet, sich dem Privileg, über Jahrzehnte in einer demokratischen und friedlichen Staatengemeinschaft aufgewachsen zu sein, einmal mehr bewusst zu werden.

Umso wichtiger ist es, aus dem Erlebnis „Europa entdecken“ eine Erfahrung zu machen, die allen EU-Bürger\*innen offensteht. Ohne Frage: ERASMUS+ ist eine der größten Errungenschaften der EU und hat Millionen von Menschen grenzüberschreitende Mobilität und Freundschaften ermöglicht. Dass das Programm nun auch stärker schulische, berufliche sowie Jugend- und Erwachsenenbildung in den Blick nimmt, ist essenziell dafür, dass europäische Begegnungen kein Privileg von Akademiker\*innen bleiben.

Passend zum Thema der „Mobilität für alle“ lesen Sie in dieser Ausgabe, welchen Beitrag ein modernes und zuverlässiges europäisches Bahnnetz zur Zukunft des innereuropäischen Reisens leisten kann und warum der Trans-Europ-Express 2.0 auch ohne Luxus gerade die jungen Generationen zum Reisen motivieren könnte. Angesichts der Klimakrise dulden die hierfür nötigen Veränderungen im internationalen Schienenverkehr keinen Aufschub mehr.

Ohne die Unterstützung der jungen Generationen wird es das europäische Projekt langfristig schwer haben. Jugendliche und junge Erwachsene haben ihre ganz eigenen Erwartungen an Europa und sind gleichzeitig wenig optimistisch, selbst Veränderungen anstoßen zu können, obwohl sie ihre eigene Generation als sehr politisch wahrnehmen. Dies unterstreicht die jüngste Jugendstudie der Vodafone Stiftung und zeigt einmal mehr, dass junge Menschen einen festen Platz in der Diskussion über die Zukunft Europas verdient haben.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

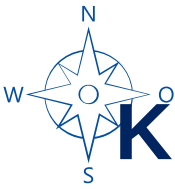
Felix Lennart Hake & Daniela Rau



**Daniela Rau**  
Kommunikationsreferentin  
des Deutsch-Französischen  
Jugendausschuss e. V.



**Felix Lennart Hake**  
Präsident des  
Deutsch-Französischen  
Jugendausschuss e. V.



# Kompass



## Titelthema

- 4** Auf der Schiene mit DiscoverEU und Interrail
- 6** Umweltfreundlich reisen mit dem TEE 2.0
- 12** **Interview** mit Pat Cox: „Attraktiv für Reisende jeden Alters“
- 13** Kunst, Künstler, Europa
- 14** Havelländische Eisenbahn AG: Ausbildung europaweit



## Megafon

- 16** Sag, was Du denkst!



## Nachbarschaft

- 18** Frankreich: Liberté, Egalité, Fraternité !
- 20** Unsere Nachbarn kennenlernen
- 22** Koch's nach!
- 23** Reisewortschatz
- 24** Deutsch-französische Zukunft gestalten



## Campus

- 26** Université Paris Nanterre: Eine der ganz Großen
- 28** Erasmus+ Green: Europäischen Austausch umweltfreundlich gestalten



## Platzhalter

- 30** Ukraine: Dem Krieg ein Ende setzen!
- 32** Europäisch denken: Die Eisenbahngentur der Europäischen Union
- 34** Jean Monnet Stiftung als Drehscheibe europäischer Politik
- 36** Schwarkopf-Stiftung: Junge Menschen stärken Europa
- 38** Vor 70 Jahren: Jean Monnet



## Impressum



## Wer hat's gesagt?



# Europa entdecken!



Die EU-Kommission vergibt in diesem Jahr 70.000 Interrail-Tickets an Jugendliche aus ganz Europa. Ab dem 7. April können sich alle 18-jährigen Reiselustigen im Rahmen des Programms DiscoverEU um eines bewerben.

2022 ist das Europäische Jahr der Jugend. Aus diesem Anlass verlost die EU-Kommission 70.000 Interrail-Tickets, mit denen junge Europäerinnen und Europäer ihren Kontinent entdecken sollen, wie EU-Jugend-Kommissarin Mariya Gabriel bekannt gab. Damit werden im Rahmen des Programms „DiscoverEU“, das seit 2018 läuft, 10.000 Tickets mehr verlost als sonst. Finanziert wird die Chance, Europa auf der Schiene zu entdecken, vom Europäischen Parlament, das dafür 29 Millionen Euro in die Hand nimmt. Ab dem 7. April können sich zwei Wochen lang alle 18-jährigen EU-Bürgerinnen und -Bürger und Gleichaltrige aus Serbien, Nordmazedonien, Island, Liechtenstein, Norwegen und der Türkei auf ein Ticket bewerben. Dazu gehört erstmals auch eine spezielle Karte, die in den besuchten Ländern Ermäßigung beim Kauf von Lebensmitteln bietet.

Wenn dann im Juli die Tickets ausgegeben sein werden, haben die Gewinnerinnen und Gewinner ein Jahr Zeit, ihre Reise quer durch den Kontinent anzutreten. Die darf in 30 Tagen eine bestimmte Anzahl an Zugfahrten beinhalten.

Wie EU-Kommissarin Gabriel betonte, sollen sich auch Menschen mit Behinderung bewerben, denn Inklusion sei wichtiger Bestandteil des Programmes DiscoverEU.

## Zwei Studenten, ein Traum

Das Programm hat seine Wurzeln in der großen Reise zweier deutscher Studenten, die im Jahr 2014 vierzehn Länder bereisten. So fanden sie nicht nur in ganz Europa Freundinnen und Freunde, sondern entdeckten auch ihre europäische Identität. Die Idee des freien Reisens für die Jugend Europas war geboren. Die Vision von Vincent-Immanuel Herr und Martin Speer wurde zunächst belächelt, dann aber von der europäischen Politik aufgegriffen und ab Juni 2018 umgesetzt. In den ersten zwei Jahren bewarben sich bereits 350.000 Personen auf die Tickets, insgesamt 70.000 wurden an 18-Jährige ausgegeben. Seit 2021 ist DiscoverEU Teil des Programms Erasmus+ und im Jahr der Jugend wird nun in einem Rutsch noch einmal 70.000 Jugendlichen die Chance geboten, Europa zu entdecken. Dazu bietet der Zug die besten Möglichkeiten, ist das Programm überzeugt. Die Gründe? Vielfältig:

**Bahnreisen ist nachhaltig:** Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, auch weil 75 Prozent der Strecken elektrifiziert sind. Zudem hat sie als öffentliches (Massen-) Verkehrsmittel quasi automatisch einen geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck.

## Auf der Schiene mit DiscoverEU und Interrail

**Sicher und leicht zugänglich:** Das europäische Schienennetz ist eines der sichersten der Welt. Nachtzüge erlauben das bequeme Reisen während des Schlafens, und Menschen mit eingeschränkter Mobilität haben in den meisten Zügen Platz.

**Europäische Kultur:** Die Eisenbahn gehört zur europäischen Geschichte und Kultur, Strecken wie die österreichische Semmeringbahn sind sogar UNESCO-Weltkulturerbe.

**Clever und innovativ:** Hochgeschwindigkeitszüge, WLAN, digitale Fahrscheine und nicht zuletzt sogar autonome Bahnen – die Schiene ist der Verkehrsträger der Zukunft!

**Arbeitsplätze:** Rund um die Schiene gibt es vielfältige Jobs. 916.000 Menschen waren 2018 in Europas Bahnsektor tätig – und nach wie vor werden Hunderttausende Fachkräfte gesucht.

### 50 Jahre Interrail

Das Hauptargument für eine Europareise auf der Schiene ist aber, dass wir auf diese Weise Länder und Menschen besser als mit irgendeinem anderen Transportmittel erleben und kennenlernen. Teils historische Routen verbinden die europäischen Zentren – und im Gespräch mit Mitreisenden lassen sich direkte Kontakte knüpfen. Und anders als beim Fliegen mit dem Flugzeug schauen wir dabei

aus dem Zugfenster und erleben unmittelbar die vorbeiziehenden Landschaften und Städte.

Seit 50 Jahren bietet Interrail dieses Erlebnis in 33 Ländern an. Mit Ausnahme von Malta und Zypern gelten Interrail-Tickets in der ganzen EU, dazu können außerdem Bosnien und Herzegowina, Großbritannien, Montenegro, Nordmazedonien, Norwegen, die Schweiz, Serbien und die Türkei bereist werden. Neben der Zugreise selbst sind oft auch Ermäßigungen für Unterkünfte, Stadtverkehre und kulturelle Einrichtungen enthalten.

Da das Interrail-Ticket ein All-in-one-Pass ist und mittlerweile digital auf dem Smartphone verfügbar, können die Reisenden flexibel im gebuchten Zeitrahmen in so viele Züge steigen, wie sie möchten. So können sie City-Hopping betreiben und sich eine ganz individuelle Europareise zusammenstellen. Lediglich bei Nachtzügen sowie Hochgeschwindigkeitszügen muss vorher noch ein Sitzplatz reserviert werden.

Das Angebot steht allen offen – auch abseits der DiscoverEU-Aktion. Einen sogenannten Global-Pass gibt es ab 185 Euro, einen Interrail-Ein-Länder-Pass ab 51 Euro. Reisewillige, die unter 27 oder über 60 Jahre alt sind, erhalten Ermäßigungen.

**Dennis Tesch**



[Hier geht's zur Interrail-Website.](#)



Auch junge und jung gebliebene Menschen jenseits der 18 können mit einem Interrail-Ticket bequem Europa auf der Schiene entdecken.



# Europa entdecken!



Umweltfreundlich reisen mit dem TEE 2.0





# Europa entdecken!



Der historische TEE-Triebkopf präsentierte sich zuletzt während einer Sonderfahrt im September 2021 in Berlin.

Die Eisenbahn spielt in Europas Geschichte eine tragende Rolle: Ohne sie ist die industrielle Revolution mit ihren Massengütern kaum vorstellbar, in den Weltkriegen war sie kriegsentscheidend und im Frieden danach sorgte sie für Wohlstand und verband den Kontinent und seine Menschen und Metropolen. Dafür stand kein Zug so sehr wie der Trans-Europ-Express. Der TEE bot luxuriöse Bahnreisen an, seine ikonischen Lokomotiven und Wagen sind bis heute einprägsam. Ganz unnostalgisch soll die kontinentale Verbindung auf der Schiene nun wiederbelebt werden.

Es war einmal. Wenn man vor 50 Jahren zwischen 17 und 25 war, packte man in den Ferien einen Tramperrucksack, schnallte unten einen Schlafsack an, band außen noch ein zweites Paar Schuhe an und kaufte am Bahnschalter einen Interrailpass. Man stieg in den Zug und fuhr los, irgendwohin in Europa. Wenn es zu regnen begann oder ein bestimmter Ort nicht gefiel, setzte man sich in den nächsten Zug und fuhr an das andere Ende des Kontinents. So war das vor 50 Jahren, 1972, im Gründungsjahr von Interrail, und in den Jahren danach. Damals gab es noch keine EU. Der Eiserner Vorhang teilte den Kontinent, doch für die jungen Menschen auf Schienen war er durchlässig. Zumindest nach Ungarn oder Rumänien konnte man problemlos mit Interrail reisen. Jedes Land hatte damals noch seine eigene Währung und Grenzkontrollen. Und doch war vieles unkomplizierter. Gab es keinen Platz in einer Ju-

gendherberge, schlief man eingepuppt im Schlafsack am Bahnhof – oder auf dem Gang eines Nachtzuges und wachte tags darauf in einer anderen Stadt auf.

Und heute? Es gibt keine Limitierung des Alters, auch nicht des Interrailpasses auf 14 Tage oder einen Monat. Es lässt sich wählen zwischen vier und 30 Tagen eines Monats, an denen sich der Pass beliebig einsetzen lässt. Alle Menschen können heute Interrail fahren, inzwischen gibt es sogar Interrail Senior. Doch das unbekümmerte Reisen ins Blaue gibt es nicht mehr.

Die Züge Europas sind schneller und komfortabler geworden. Für viele kontingentieren einzelne Bahnverwaltungen die Interrail-Plätze oder erheben Zuschläge. Für manche Zuggattungen ist Interrail gar nicht gültig. In zahlreichen Staaten sind Vorreservierungen zwingend. Mit der alten Freiheit ist es im geeinten, grenzenlosen Europa vorbei.



## Umweltfreundlich reisen mit dem TEE 2.0

Will man nicht stundenlang mit Regionalzügen durch die Lande bummeln, muss man seine Interrailreise heute minutiös vorplanen.

Das aber funktioniert vielfach gar nicht: Fahrkarten und Reservierungen in Spanien etwa erhält man nur im Land selbst, auch für Frankreich lassen sich keine Tickets vom Ausland aus buchen. Ist man dann im Land, kann es aber sein, dass die gewünschte Verbindung bereits ausgebucht ist.

Früher hatten einzelne Bahnverwaltungen Vertretungen in anderen Staaten. Früher. Da konnte man auch noch am Schalter der Deutschen Bahn Fahrkarten für andere Länder kaufen, die nicht unmittelbare Nachbarn waren. Inzwischen ist das Geschichte geworden. Diese Entwicklungen stehen in eklatantem Gegensatz zu den Beschwörungen vom geeinten Europa auf der Schiene und den politischen Wünschen nach Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Bahn.

### Legendärer Schienen-Luxus

Doch kürzlich hat die Politik eine Idee reaktiviert, die einen Silberstreif am Horizont verspricht: TEE 2.0. Der TEE, der Trans-Europ-Express, das war einst das europäische Schnellzugformat in nobler Ausführung. Zwischen 1957 und 1988 prägte diese internationale Zuggattung den Fernverkehr auf der Schiene zwischen den EWG-Staaten sowie der Schweiz und Österreich. Sie reklamierte einen gehobenen Standard für sich, denn sie führte ausschließlich erste Klasse und war zuschlag- sowie reservierungspflichtig.

Man hatte wohl Verbindungen wie den legendären Orient-Express vor Augen, der den Kontinent von Paris bis Konstantinopel durchquerte, als man die in einheitlichem Weinrot-Beige lackierten Züge auf die Schienen setzte. Den eleganten „Prinz Eugen“ etwa zwischen Bremen/Hannover und Wien, den „Rheingold“ zwischen den Niederlanden und der Schweiz oder den nicht minder elitären „Mediolanum“, der München mit Mailand verband.

Es könnte wieder so werden – aber anders. Ein Widerspruch? Nicht ganz. Geboren wurde die Idee in der letzten Legislaturperiode unter dem CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer. Der neue, Volker Wissing (FDP), will nach Auskunft seines Ministeriums daran festhalten. Sowohl er als auch der neue Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, der Parlamentarische Staatssekretär Michael Theurer, hätten sich bereits dafür ausgesprochen, den grenzüberschreitenden Verkehr zu stärken und das Konzept TEE 2.0 weiter voranzutreiben.

Es soll sie wieder geben, die internationalen Fernzüge, die durch mindestens zwei bis drei Länder fahren. Allerdings wird TEE 2.0 weniger elitär daherkommen als der alte TEE.

In erster Linie will man wohl Reisende vom Flugzeug in den Zug holen. Aber auch für junge Leute, die Europa kennenlernen möchten, ist das neue Angebot reizvoll.

Anfangs wird die Auswahl noch bescheiden sein. Zwar sind acht Linien vorgesehen, doch wird darauf täglich nur ein Zug pro Richtung verkehren. Abfahrt in der Früh mit zahlreichen Anschlüssen unterwegs zur weiteren Feinverteilung. Ankunft am Zielort ist der mitunter sehr späte Abend. „Gleichwohl können bei entsprechender Nachfrage, basierend auf entsprechenden unternehmerischen Entscheidungen und sofern die Kapazität vorhanden ist, selbstverständlich mehr Zugpaare pro Tag implementiert werden“, beruhigt das Verkehrsministerium.

Diese Relationen sollen vorerst bedient werden: Paris–Warschau, Amsterdam–Rom, Berlin–Barcelona, Amsterdam–Barcelona, Berlin–Rom, Paris–Budapest, Paris–Stockholm, Stockholm–München. Ergänzt wird das Netz durch acht Nachtzugpaare. Sie werden diese Städte verbinden: Paris–Berlin, Brüssel–Prag/Warschau, Amsterdam–Venedig/Genua, Frankfurt–Barcelona, Berlin–Rom/Nizza, Paris–Zagreb, Paris–Stockholm, Stockholm–Wien/Budapest.

In Ansätzen sind diese Routen bereits heute sowohl untertags wie nachts vorhanden, doch würden sie durch die TEE-2.0-Züge deutlich verlängert, die Fahrzeiten hingegen massiv verkürzt. Einige wichtige Schlüsselstellen im Trans-Europ-Netz sind derzeit noch in Bau: die Fehmarnbeltquerung zwischen Deutschland und Dänemark, der Brennerbasistunnel und Stuttgart 21 mit der Schnellverbin-



Im TEE der 1960er-Jahre fehlte es an nichts. Für die Gäste gab es auch eine eigene Bar an Bord.



# Europa entdecken!

derung nach Ulm. Laut Verkehrsministerium wird Schritt für Schritt am neuen TEE-Konzept und seiner Implementierung gearbeitet.

Ist man allerdings ehrlich, wird unter diesem Titel auch vieles hineingepackt, das die Bahnen ohnedies vorhaben. So wird stolz verkündet, dass vor gut einem Jahr die neu elektrifizierte Strecke München–Zürich eröffnet wurde – ein Vorhaben, das schon sehr lange geplant war. Der vor knapp einem Jahr in Betrieb genommene Nachtzug Stockholm–Berlin ist zudem nicht neu, ihn gab es schon einmal, doch war er in der Zwischenzeit eingestellt worden.

Auch die verschiedenen Nightjet-Verbindungen können zwar als Elemente des künftigen TEE-2.0-Netzes aufgefasst werden, sind aber über eine Initiative der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) entstanden, die seit einigen Jahren intensiv auf das eigene Nachtzugkonzept setzen.

## Verbindungen ohne einheitliches Design

In Deutschland soll TEE 2.0 in den künftigen Deutschlandtakt eingepasst werden. Dennoch soll das Signal nicht übersehen werden, das unter einem einheitlichen Dach „TEE 2.0“ ausgesendet wird: schnelle Züge über große Entfernungen, die ein Symbol für ein zusammenwachsen-

des Europa bilden. Die zudem vom immer größer werdenden Hochgeschwindigkeitsnetz profitieren, was insgesamt kürzere Reisezeiten und Verbindungen ermöglicht zwischen Orten, die weiter auseinanderliegen als früher. Der TEE-Zug der Zukunft wird tatsächlich den Kontinent durchqueren können.

Um dem Projekt ein einheitliches Gesicht zu geben, soll eine eigene Gesellschaft gegründet werden. „Alle interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen können eigenwirtschaftlich am Aufbau des Netzes teilnehmen“, heißt es aus dem Verkehrsministerium. „Es haben 21 Staaten einen entsprechenden Letter of Intent unterzeichnet.“ Die Deutsche Bahn zeigt sich zurückhaltend: TEE 2.0 sei „eine Initiative des Bundesverkehrsministeriums“, sagt ein DB-Sprecher. Zusammen mit ihren Partnerbahnen habe die Deutsche Bahn bereits in den vergangenen Jahren die grenzüberschreitenden Verbindungen stark ausgeweitet.

Wann es erste Züge geben wird, die tatsächlich auch die drei Buchstaben in ihrem Namen tragen werden, ist noch ungewiss. Eine einheitliche Identität der Züge, wie das Weinrot-Beige des alten TEE, wird es nicht geben. Im Vergleich mit dem einstigen TEE hätten sich die Rahmenbedingungen der Verkehre deutlich verändert, begründet es das Verkehrsministerium. So habe sich etwa die Anbieter-



1963 war eine Reise mit dem TEE durch Europa eine erschwingliche Luxus-Angelegenheit. Im schick eingedeckten Speisewagen gab es sogar Service am Platz.

## Umweltfreundlich reisen mit dem TEE 2.0



Einer der berühmtesten Reisezüge war der „Rheingold“ – hier im Bahnhof Amsterdam – mit seiner unverwechselbaren Glaskuppel über dem Speisewagen.

struktur verändert: „Der einstige TEE wurde mit einem einheitlichen Design von staatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.“

Da das TEE-2.0-Konzept alle interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen einlädt, eigenwirtschaftlich am Aufbau des Netzes teilnehmen zu können, werde dies im Ergebnis zu einem „bunteren und vielfältigeren“ Netzwerk führen. Man werde nämlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht drängen, die Linien in einem bestimmten Design zu betreiben oder die Linien als TEE-2.0-Linie zu benennen. Darüber hinaus umfasse das TEE-2.0-Konzept mehr Länder, als es beim einstigen TEE der Fall war, sowie auch Nachtverkehre. Die Erkennbarkeit des TEE-2.0-Formats wird damit künftig wohl nur Freaks und Menschen aus der Branche, nicht aber dem durchschnittlichen Fahrgast vorbehalten sein.

Um ein TEE 2.0 zu sein, wird es künftig anderer Kriterien bedürfen: Der Zug verbindet mindestens drei Staaten – oder zwei Staaten bei einem Laufweg von mindestens 600 Kilometern. Dabei hat er mindestens 160 km/h auf einem wesentlichen Teil seines Laufwegs oder eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h bezogen auf den ganzen Laufweg zu erreichen. Ein TEE 2.0 wird erhöhtes Komfortniveau gegenüber üblichen Reisezügen anbieten – freies WLAN, Klimaanlage, gastronomische Versorgung sowie Schlaf- und Liegewagen oder andere Komfortangebote bei Nachtzügen.

### Noch viel zu klären

Im Vergleich mit dem einstigen TEE wurde das TEE-2.0-Konzept für eine größere Zielgruppe entwickelt. Es soll dazu motivieren, Dienstreisen, Ausflüge und Urlaubsreisen mit dem Zug durchzuführen. Darüber hinaus sollen explizit junge Fahrgäste dazu motiviert werden, Europa mit dem Zug zu erkunden.

Dafür muss aber noch einiges auf der Seite des Fahrkartenskaufs getan werden. Seitens des Ministeriums heißt es lediglich: „Das TEE 2.0 Konzept beinhaltet keine Überlegungen zu einem einheitlichen Preissystem oder darüber, wie Kunden Tickets erwerben können. Dies fällt in die unternehmerische Verantwortung der beteiligten Eisenbahnunternehmen.“

Doch gerade angesichts der Misere beim Kauf von Fahrscheinen für internationale Verbindungen könnte das Format TEE 2.0 positiv hervorleuchten. Sogar im Güterverkehr werden One-Stop-Shops angeboten. Solange man aber nur beim Fliegen lediglich ein einziges Ticket braucht, wird es schwer werden, dem Luftverkehr Passagiere abzuluchsen.

Trotz allem: Auch wenn die Schritte hin zu einem Europa auf der Schiene noch zögerlich sind, ist eines klar: Ihr gehört die Zukunft.

Stefan May



# „Attraktiv für Reisende jeden Alters“

Pat Cox ist ehemaliger Präsident des Europäischen Parlaments und Präsident der Jean Monnet Stiftung für Europa. Mit dem Monnet hat er über die Vorzüge von Bahnreisen gesprochen, aber auch einen kritischen Blick auf die Herausforderungen eines gesamteuropäischen Bahnsystems geworfen.

## Monnet: Herr Cox, Sie koordinieren den Skandinavien-Mittelmeer-Korridor für die transeuropäischen Netze der EU: Wie ist Ihre persönliche Beziehung zur Eisenbahn?

**Pat Cox:** Für unsere Arbeit und das Verkehrsnetz ist es wesentlich, zur Verlagerung auf die Schiene zu ermutigen und dies zu planen. In Zeiten, da der Kampf gegen den Klimawandel immer mehr akzeptiert wird, ist die Bahn bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrgast-Kilometer die bei Weitem grünste Transportoption.

## Sind Sie in Ihrer Jugend mit „Interrail“ gereist?

Nein, aber das Schöne im Leben ist, dass man im Herzen jung bleibt, auch wenn man älter wird. 2019 bin ich mit meiner Frau nach München geflogen, und wir hatten einen wunderbaren Eisenbahn-Urlaub: München, Bozen, Trento, Verona, Innsbruck, zurück nach München und nach Hause. Es war erholsam und stressfrei. Außer der Taxifahrt vom Bahnhof zum Zentrum von Verona und zurück brauchten wir nie ein Auto. Wir mussten uns nicht um die Parkplatzsuche sorgen oder Parkgebühren zahlen. Zwischen den Städten konnten wir uns unterhalten, dösen oder lesen, wie es uns gefiel, anders als beim Fahren, wo man sich konzentrieren muss. Eine ausgezeichnete Erfahrung, und jetzt, da Covid an sein Ende zu kommen scheint, würden wir es gerne wiederholen. Ich würde Menschen jeden Alters, insbesondere den Jungen, empfehlen, mit der Bahn zu reisen. Es ist eine umweltfreundliche, relativ kostengünstige Transportart und eine Möglichkeit neue Freunde kennenzulernen und neue Orte zu besuchen – ein Muss.

## Wie denken Sie über die Beziehung junger Menschen zur Eisenbahn?

Das Bahnangebot verbessert sich. Bedeutende Infrastrukturinvestitionen werden auf dem ganzen Kontinent getätigt, um aus einem Flickwerk von Verbindungen ein wirkliches paneuropäisches Netz werden zu lassen. Digitalisierung und digitale Werkzeuge ermöglichen den Bahnreisenden mehr einheitliche, verbundene und problemlose Transportangebote. Das wird die Reiseplanung, den Fahrkartenkauf und die Echtzeitinformation über den Fahrplan erleichtern. Auch die wachsende Verfügbarkeit von Hochgeschwindigkeitszügen und grenzüberschreitenden Bahnverbindungen erhöht die Attraktivität des Bahnangebots. Die digitalen Kenntnisse der Jugend, verbunden mit ihrem Umwelt- und Grünbewusstsein, werden sicher in den

nächsten Jahren zu einer wachsenden Verlagerung auf die Schiene beitragen.

## Was halten Sie vom Projekt „TEE 2.0“?

Nachtverbindungen auf der Schiene als Alternative zu Kurz- und sogar Mittelstreckenflügen werden sicher ein wichtiges Kennzeichen der Bahn-zukunft sein. Zusammen mit der kürzeren Reisezeit zwischen den Städten aufgrund von höheren Geschwindigkeiten und besseren Signal- und Kontrollsystemen, besseren Verbindungen zu kleineren Städten, die an die Hochgeschwindigkeitskorridore angeschlossen sind, sowie einheitlicheren, benutzerfreundlicheren digitalen Fahrplan- und Ticketkaufmöglichkeiten haben Sie ein sehr attraktives Paket für Reisende jeden Alters.

## Was könnten die Herausforderungen für TEE 2.0 sein?

Die Herausforderungen beziehen sich auf die Lücken in der Infrastruktur und die grenzüberschreitenden Verbindungen. Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnvorschriften sind Altorganisationen mit nationalem Fokus. Wir müssen eine viel größere Abstimmung von Vorschriften und Standards entwickeln. Piloten, die Grenzen überschreiten, benutzen eine Sprache. Lokomotivführer und die für sie geltenden Vorschriften benutzen viele unterschiedliche Sprachen und Vorschriftenbücher. Grenzüberschreitende Preispolitik und Fahrgastrechte sind aufgrund der derzeitigen unterschiedlichen Praxis komplizierter.

Es bleiben also viele Dinge, die verbessert werden müssen. Das kann und muss gemeinsam und einheitlich getan werden. Es ist keine „mission impossible“, aber es wird alle Eisenbahnbetreiber und Infrastrukturmanager sowie nationale Regierungen erfordern, die Möglichkeiten zu wecken und die Politik entsprechend auszurichten.

## Vielen Dank für das Gespräch, Herr Cox!

Die Fragen stellte Stefan May.



**Pat Cox** ist ein irischer Europa-Abgeordneter. Er war von 2002 bis 2004 Präsident des Europäischen Parlaments. Seit 2015 ist er der Präsident der Jean Monnet Stiftung für Europa (siehe Porträt Seite 30).

# Kunst, Künstler, Europa

Europa ist nicht nur ein Zusammenschluss von Nationalstaaten aufgrund von wirtschaftlichen Interessen. Es ist seit jeher ein Kulturraum, in dem sich die unterschiedlichsten Strömungen begegnen und so immer wieder Neues erschaffen. Denn Kultur ist nie statisch, dafür sorgen oft einzelne Künstler. Die nachfolgenden Kurzporträts zeigen eben solche Menschen, die Ströme umgeleitet haben oder noch welche umleiten wollen.



## Adriana Zalacain

„Für mich ist die Herstellung von Kleidung der Akt der Dekonstruktion“, sagt Adriana Zalacain, Designerin und Gründerin des Mode-Labels „Cus“ mit Sitz in Barcelona. Der Begriff, in den 1960ern philosophisch geprägt von Jacques Derrida, ist ein Prozess, die eigene Realität aus einer anderen Dimension heraus zu betrachten. Das Subversive daran reizte Zalacain, weil am Ende des Prozesses eine Art Transformation stehe. Als Studentin der Politikwissenschaft sei sie sehr an Wandel interessiert. Die Welt der Ästhetik und Kreativität dient ihr dazu, Veränderungen zu erforschen. Cus ist aus dem Zusammentreffen dieser Interessen entstanden.

Mehr: [www.cus.cat](http://www.cus.cat)

## Stefan Zweig

Er ist einer der bedeutendsten deutschsprachigen Erzähler des 20. Jahrhunderts: der 1881 geborene britisch-österreichische Schriftsteller Stefan Zweig. Seine dem Realismus zugeordneten Novellen wie „Brennendes Geheimnis“ und „Amok“ sind noch heute beliebt. Immer wieder setzte er sich mit der menschlichen Psyche auseinander, so auch in seinem wohl berühmtesten Werk, der „Schachnovelle“. Hier spielen auch seine Erfahrungen im Dritten Reich eine Rolle, die er noch stärker in der Autobiografie „Die Welt von Gestern. Erinnerungen eines Europäers“ verarbeitete. Letzteres erschien posthum, nachdem Zweig sich nach der Flucht vor den Nationalsozialisten 1942 in Brasilien selbst das Leben genommen hatte.

Mehr: [www.stefanzweig.de](http://www.stefanzweig.de)



## Alina Pash

Alina Pash aus der Ukraine gehört zu den fünf Gewinner\*innen des „Music Moves Europe Award 2022“. Sie ist laut Jury eine „wirklich aufregende und einzigartige Künstlerin“, von der man direkt sagen könne, wofür sie steht: Und das ist zu 100 Prozent eine „Bitanga“ (ruthenischer Dialekt für „Hooligan“), die alte Stereotype durchbricht. Ihr authentischer Stil ist eine Mischung aus elektronischer Musik, Hip-Hop, Pop und ethnischen Folk. Geboren in einem kleinen ukrainischen Dorf, wuchs Pash auf der Grundlage archaischer Karpaten-Traditionen auf, die sie zu einem unabhängigen Geist mit tiefen Wurzeln in ihrem Heimatland machten.

Mehr: [www.instagram.com/alinapash/](https://www.instagram.com/alinapash/)

## Daniel Brühl

Geboren als Daniel César Martín Brühl González ist der heute weltberühmte Schauspieler mit deutsch-spanischen Wurzeln in Köln aufgewachsen. Mittlerweile lebt er in Berlin, dreht aber auf der ganzen Welt. Seit Kindertagen steht Brühl auf der Bühne oder als Sprecher hinter dem Mikrofon. Seinen Durchbruch auf der Kinoleinwand hatte er 2003 mit der Hauptrolle in der Tragikomödie „Good Bye, Lenin!“. Es folgten große Rollen, wie die im Quentin-Tarantino-Film „Inglourious Basterds“, die des Antagonisten Zemo im Marvel Cinematic Universe und die des Dr. Kreizler in der Netflix-Serie „The Alienist“. Heute führt Brühl auch Regie, hat zwei Bücher geschrieben und betreibt zwei Restaurants in Berlin.

Mehr: [www.danielbruehl.com](http://www.danielbruehl.com)





# Europa entdecken!



Nur gemeinsam ist die Gruppe stark: Mit einem Auslandspraktikum bietet die HVLE ihren Auszubildenden die Möglichkeit, neue Erfahrungen zu sammeln.

Die Havelländische Eisenbahn gehört zu den traditionsreichsten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. 1892 in Nauen, Landkreis Havelland, gegründet, trotzte die HVLE auch den schwierigen Phasen der deutschen Geschichte, wie der Trennung in Ost und West, und ist heute einer der erfolgreichsten Schienengüterverkehrsbetreiber des Landes. Ein Grund dafür liegt in der Innovationskraft und dem modernen Ausbildungskonzept des Unternehmens. Die HVLE wagt den Blick über den Tellerrand – Richtung Europa und noch darüber hinaus.

Bereits seit Jahren gehört bei der HVLE ein Auslandspraktikum zum festen Bestandteil der Berufsausbildung „Eisenbahner\*in im Betriebsdienst“. Die HVLE bietet allen Auszubildenden Gelegenheit, erste Auslandserfahrungen zu sammeln – auch wenn nicht alle diese Chance nutzen, denn die Teilnahme an dem Programm ist freiwillig. Anfänglich fanden die Auslandspraktika in Zusammenarbeit mit einem Kooperationspartner im Rahmen einer Verbundausbildung in Italien statt.

Nachdem sich der italienische Partner aus dem Eisenbahnssektor zurückgezogen hatte, fand die HVLE 2019 neue Kooperationsmöglichkeiten: in Eritrea. Die „Littorina Nr. 2“ – ein Triebwagen von FIAT aus dem Jahr 1936, der ehemalige Stolz der Eritreischen Staatsbahn – hatte durch diverse Unfallschäden sehr gelitten: Ein engagiertes junges HVLE-Team brachte Littorina wieder auf Vordermann. Im Jahr 2020 ging es dann nach Griechenland, zum Eisenbahnmuseum in Thessaloniki. „Hier haben wir in Velestino mit unseren Azubis einen historischen Triebwagen restauriert“, erläutert Thomas Franke, Leiter Fahrzeugbe-

trieb und Ausbildung bei der HVLE. Wir, das sind fünf Auszubildende, Thomas Franke und sein Kollege Uwe Heinrich.

## Initiative und Improvisation

Der zweiteilige griechische Triebwagen, einst von Linke-Hofmann gebaut, war in einem trostlosen Zustand. „Wir haben einfach die Ärmel hochgekrempt und losgelegt“, erzählt der Ausbildungsleiter. „Der Start ist immer schwierig, da muss man viel improvisieren, Ersatzteile selber anfertigen und die Einheimischen mit ins Boot holen,



Wochenlange Arbeit und jede Menge Schweiß liegen hinter den Auszubildenden der HVLE. So sah der Triebwagen vor der Restauration aus.

## Havelländische Eisenbahn AG: Ausbildung europaweit



die am Anfang manchmal etwas skeptisch sind.“ Doch aus der anfänglichen Skepsis wird rasch Freundschaft – und das Ergebnis belohnt alle Teilnehmer nach drei Wochen

Arbeit. „Wir sind oftmals selbst ganz überrascht, was wir in dieser Zeit schaffen, und deshalb stolz auf die Leistung, die wir gemeinsam erbracht haben. Und ganz nebenbei haben wir eine Menge gelernt“, sagt Franke. Er ergänzt: „Wir alle haben über unseren Tellerrand geblickt, Land, Leute und Kultur kennengelernt, schöne Landschaften gesehen und gemeinsam festgestellt, dass man auch noch heute, wo ja viele Prozesse normiert sind, mit Engagement und Initiative viel erreichen kann.“ Auch gemeinsame Ausflüge gehören mit zum Praktikumsprogramm, das von Erasmus+ begleitet wird.

Während des Auslandspraktikums lernen die Azubis, dass jede\*r von ihnen ein wertvolles Mitglied der Gruppe ist und über Fähigkeiten verfügt, die im Team gebraucht werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Jede\*r Einzelne bringt sich ins Team ein – denn nur gemeinsam ist die Gruppe wirklich stark. „Und noch etwas lernen unsere Azubis während der Auslandsaufenthalte“, unterstreicht Thomas Franke: „Europa ist wunderschön und wir Eisenbahner sind Teil einer großen europäischen Eisenbahner-Familie!“ Im Oktober 2021 ging es erneut nach Griechenland. Arbeit gibt es bei der dortigen Museumsbahn noch mehr als genug! cwk



Thomas Franke, Leiter Fahrzeugbetrieb und Ausbildung bei der HVLE, leitet und begleitet die Auslandspraktika zusammen mit seinem Kollegen Uwe Heinrich.



# Sag, was Du denkst!

Wir haben Europäerinnen und Europäer gefragt, welche Erfahrungen sie auf Reisen durch Europa gemacht haben. Hier stellen wir einige Statements vor.

„Um für meinen Erasmus-Aufenthalt nach Sarajevo zu kommen, bin ich mit dem Zug von Bonn über München und Ljubljana nach Zagreb, Kroatien gefahren. Von dort ging es nach einem Tag Aufenthalt – und Schlaf nachholen – mit dem Nachtbus nach Sarajevo, Bosnien und Herzegowina. 17 Stunden mit dem Zug zu fahren und dann weitere acht Stunden im Bus zu sitzen mag für manchen nicht allzu aufregend klingen, aber die Aussicht auf die schneebedeckten Berge in Österreich und Slowenien haben den Schlafmangel und die Nackenstarre wieder wettgemacht! Außerdem bekommt man so einen Bezug zu der tatsächlichen Entfernung, kann eine weitere Stadt entdecken, übt sich in Sachen Gepäck viel eher im Minimalismus und tut natürlich gleichzeitig etwas Gutes für die Umwelt!“

**Anna Lena, 24 Jahre, Universität Heidelberg,  
Sarejevo, Bosnien und Herzegowina,  
Wintersemester 2021/22**



„Nach Serbien mit dem Zug? – Das geht, und zwar gar nicht so schlecht! Oder klingt es nicht aufregend, mit dem Nachtzug inklusive eigenem Bett von München nach Budapest zu fahren? Wenn sich das Abteil entschließt, schlafen zu gehen, werden die Bänke runtergeklappt, die Decken rausgeholt und morgens wird man mit Frühstück vom Schaffner geweckt – und schwupps ist man in Ungarn. Nach zwei Tagen Budapest ging es für mich mit dem Zug weiter nach Subotica, einer Stadt im Norden Serbiens. Wer kann schon von sich behaupten, dass er mal mit dem Zug über eine Grenze gefahren ist, mitten im Nirgendwo, unter Aufsicht der Grenzpolizei den Zug gewechselt hat und dann auch noch ein schöner Stempel mit Eisenbahnsymbol in seinem Pass gelandet ist? Von dort ging es weiter per Anhalter – die Strecke nach Novi Sad wird saniert. Devise: Superidee! So hatte ich schon ein kleines Abenteuer, bevor mein Erasmus überhaupt begonnen hat!“



**Anna Lena, 24 Jahre,  
Universität Heidelberg,  
Novi Sad, Serbien, Wintersemester 2019/20**

„Anfang 2020 bin ich mit meinen drei Koffern für mein Auslandssemester von Hamburg nach Prag gefahren. Meine Zugreise war super entspannt – vor allem, weil ich samt meinem Gepäck nicht umsteigen musste.“



**Annabell Günther,  
Universität Hamburg**

„Als ich auf meinem Auslandssemester in Dänemark war, ergab sich die Möglichkeit, zum ersten Open Event der Ulyseus European University nach Spanien zu fahren. Da die EU sowie Ulyseus das Reisen mit alternativen Transportmöglichkeiten fördern, wollte ich mal sehen, wie sich eine solche Reise mit Zug und Bus gestaltet. Dabei wurde mir bewusst, dass man einen großen Vorteil gegenüber dem Fliegen genießt: Es ergibt sich die Möglichkeit, auf dem Weg diverse Städte und Menschen kennenzulernen, während sich Landschaften, Kulturen und Sprachen laufend ändern. Dies hilft dabei, die Diversität Europas zu verstehen und zu schätzen. Plötzlich spielt der Weg eine fast genauso große Rolle wie das Ziel der Reise. Besonders die spontanen Bekanntschaften aus dem Zug werde ich so schnell nicht vergessen.“



**Nicolas Soehlemann,  
MCI Innsbruck**

„Im letzten Sommer habe ich nach meinem Auslandsstudienjahr in Paris ein spannendes Praktikum in einer kleinen Kulturredaktion in Nizza gemacht. Um zu meinem Praktikumsort zu kommen, habe ich den superschnellen TGV gegen den slow travel vibe schlechthin eingetauscht: einen französischen Intercité de nuit. Die Zeit im gemütlich ruckelnden Nachtzug war ungewöhnlich, ein bisschen wie in einem Abenteuerroman. Es ist vielleicht nicht die schnellste oder modernste Art zu reisen. Aber gemütlich, aufregend, und es schont die Umwelt und den Geldbeutel. Und nach zwölf Stunden Fahrtzeit wird man mit einem Sonnenaufgang über dem Mittelmeer begrüßt.“



**Sabrina Reitnauer,  
(Deutsch-Französische Studien Bonn/Paris B.A.)**



„Mit dem Zug mitten in die Natur: Tatsächlich muss man von Stuttgart aus nur vier Mal umsteigen, um auf die größte Hochebene Europas in Norwegen zu kommen. Anfang Juni fährt vom sommerlichen Stuttgart aus ein ICE bis nach Hamburg, von dort geht es über Nacht nach Kopenhagen, am nächsten Morgen weiter nach Göteborg. Jetzt steht noch ein Umstieg in Oslo an und schon ist man mitten in der unglaublichen Natur Südnorwegens, die auch im Juni größtenteils von Schnee bedeckt ist. Bringt man auf der Heimfahrt etwas Zeit mit, kann man noch alle Umstiegsstädte anschauen – eine perfekte Abwechslung.“



Jakob Seitzer,  
DHBW Stuttgart

„Es ist Ende August, als ich mal wieder in einem Zug in Richtung Frankreich sitze und zu meinem Erasmus-Aufenthalt in Montpellier aufbreche. Ein paar Jahre zuvor saß ich in einem ähnlichen Zug, der mich nach Nordfrankreich brachte, wo ich nach dem Abi einen Freiwilligendienst absolviert habe. Seitdem pendele ich immer wieder nach Frankreich und fast immer mit der Bahn, denn von Süddeutschland kommt man schnell mit dem TGV/ICE nach Paris. In Frankreich läuft vieles über Paris, das gilt auch für die Züge, die ab dort mit teils schwindelerregenden Geschwindigkeiten in jede Ecke des Landes fahren.“



Felicitas Griebing, Universität Freiburg, Erasmus-Aufenthalt in Montpellier im WiSe 2021/2022

„Ich bin Franzose und nach den Ausgangsbeschränkungen wollte ich nach Deutschland reisen und viele Orte besuchen, die ich noch nicht gesehen hatte. Ich habe dafür eine Interrail-Fahrkarte gekauft und bin damit von Valence nach Stuttgart, München, Berlin, Hamburg und Düsseldorf gefahren. Das war günstig und so praktisch! Ich habe meinen Reiseplan im Voraus organisiert und meine Fahrten mit der App gebucht. Nur ein paar Klicks und ich durfte losfahren. Freiheit pur! Es war wirklich eine tolle Erfahrung, die ich gerne wieder machen würde!“



Romain Galati,  
Bourg-lès-Valence (Frankreich)

„In meiner Reiseplanung versuche ich, so oft wie möglich den Zug zu benutzen. Dabei entdeckt man viel mehr von einem Land als beim Fliegen! Während meines Studiums hatte ich die Möglichkeit, mehrmals mit der Bahn zwischen Frankreich und Deutschland zu reisen, aber auch andere europäische Länder im Urlaub mit dem Zug zu entdecken. Für ein Praktikum habe ich meine erste längere Bahnreise unternommen: von Metz nach Berlin. Es war ein Erlebnis, mit zwei riesigen Koffern unterwegs zu sein, aber auch der Beginn einer Leidenschaft, denn dabei habe ich viel mehr von Deutschland gesehen als in vier Jahren Studium.“



Manon Mignardot,  
Dijon (Frankreich)

„Anfang 2018, wenige Monate bis zum Abi. In den Pausen immer häufiger die Frage nach den Reiseplänen danach. Bei der Planung hat jeder seinen eigenen Tagtraum im Kopf, sich auf ein Ziel zu einigen: unmöglich. Die Lösung: nicht nur ein Ort, sondern viele. Interrail! Wenige Wochen später stehen wir mit riesigen Rucksäcken am Bahnhof. Zuerst mit dem Nachtzug nach Budapest. Als wir in unserem kleinen Abteil einschlafen, erscheint es noch unwirklich. Als wir morgens aus dem Zug steigen, sind wir alle eingestimmt. Am Ende unserer Europareise versprechen wir uns, dass nicht viel Zeit bis zur nächsten Tour vergehen wird.“



Susanne Moritz,  
Nürnberg

„2019 habe ich eine erlebnisreiche Skandinavienreise mit Interrail unternommen, die ich von Herzen weiterempfehlen kann – oder ist es ist nicht aufregend, mit dem Nachtzug zu den Polarlichtern oder entlang von Fjorden zu fahren? Und nicht wunderschön, den Blick aus dem Fenster schweifen zu lassen, um atemberaubende Natur zu bestaunen? Anders als mit dem Flugzeug ist die Zugreise meiner Meinung nach ein Geschenk für Geist und Seele. Man erhält ein neues Gespür für Distanzen und den Wert des Ankommens. Außerdem findet man Zeit für sich und wird nicht selten kreativ.“



Severin Schwellenbach,  
Universität Bonn

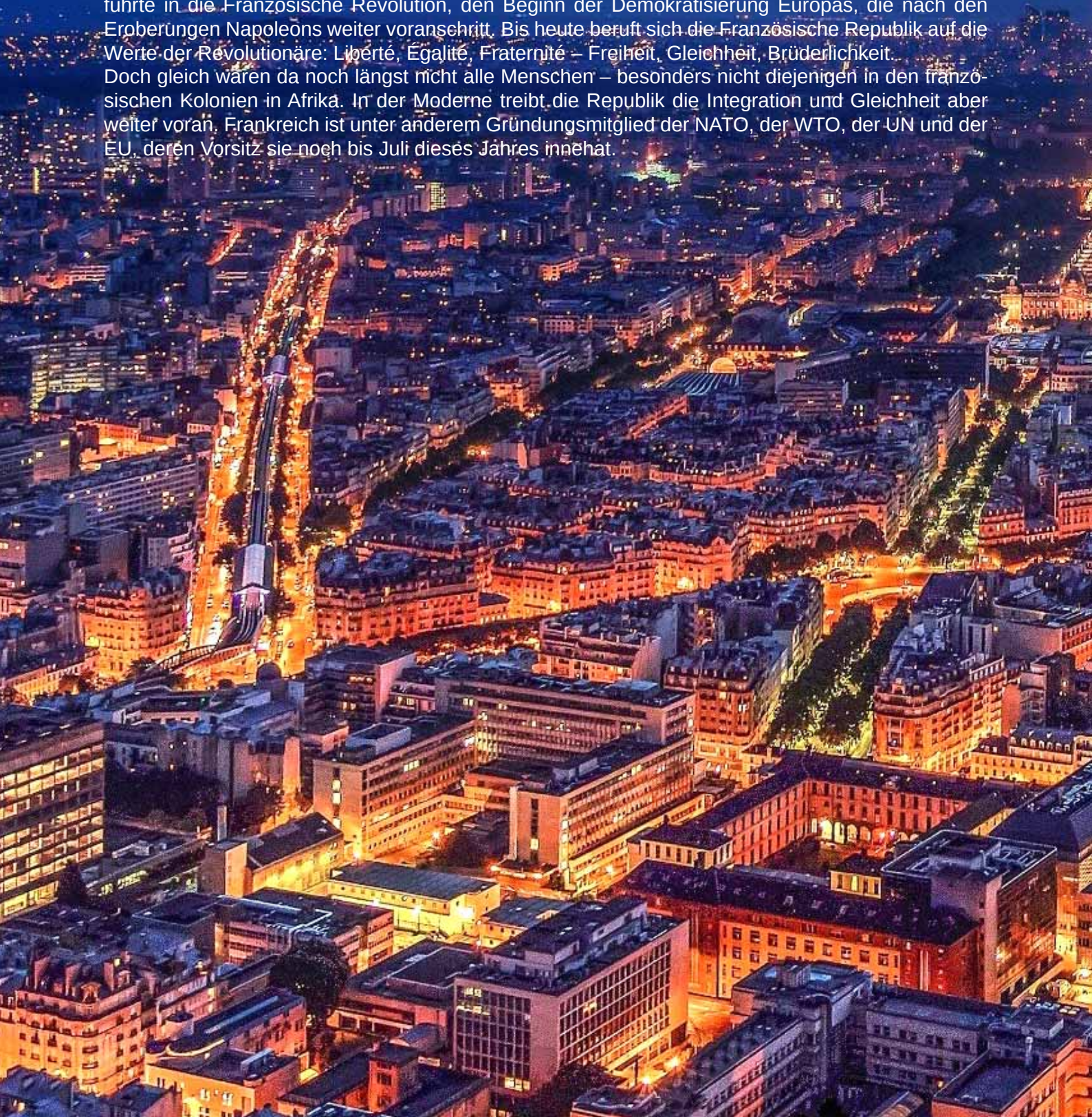


# Liberté, Égalité, Fraternité!

Frankreich hat Europa geprägt wie kein zweites Land. Aus dem westfränkischen Reich hervorgegangen, behauptete es sich in zahllosen Zwisten – besonders bedeutend waren diejenigen mit dem Königreich England, dem Heiligen Römischen Reich und dem Heiligen Stuhl in Rom – und war spätestens im 17. Jahrhundert kulturelle und militärische Spitze auf dem Kontinent.

Seit jeher zentralistisch ausgerichtet, herrschten die französischen Führer von Paris aus über das damals flächenmäßig größte Land Europas. Der absoluten Herrschaft des Sonnenkönigs Ludwig XIV. eiferten die europäischen Nachbarn ebenso nach wie ihre Nachkommen später Karl den Großen als „ersten Europäer“ feiern sollten. Ein Aufstand, geboren aus Hunger und Unterdrückung, führte in die Französische Revolution, den Beginn der Demokratisierung Europas, die nach den Eroberungen Napoleons weiter voranschritt. Bis heute beruft sich die Französische Republik auf die Werte der Revolutionäre: Liberté, Egalité, Fraternité – Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit.

Doch gleich wären da noch längst nicht alle Menschen – besonders nicht diejenigen in den französischen Kolonien in Afrika. In der Moderne treibt die Republik die Integration und Gleichheit aber weiter voran. Frankreich ist unter anderem Gründungsmitglied der NATO, der WTO, der UN und der EU, deren Vorsitz sie noch bis Juli dieses Jahres innehat.



## Paris, die Stadt der Lichter

Paris ist das kulturelle, wirtschaftliche und politische Zentrum Frankreichs. Sechs Kopfbahnhöfe und vier Flughäfen machen die Stadt auch zur Drehscheibe für Personen- und Güterverkehr. Mit mehr als 20.500 Einwohnenden pro Quadratkilometer ist die Megastadt Paris der am dichtesten besiedelte Raum Europas. Dazu kommen jährlich rund 16 Millionen Reisende, die den Eiffelturm, die Notre-Dame, den Louvre oder eine der vielen anderen Sehenswürdigkeiten besuchen.



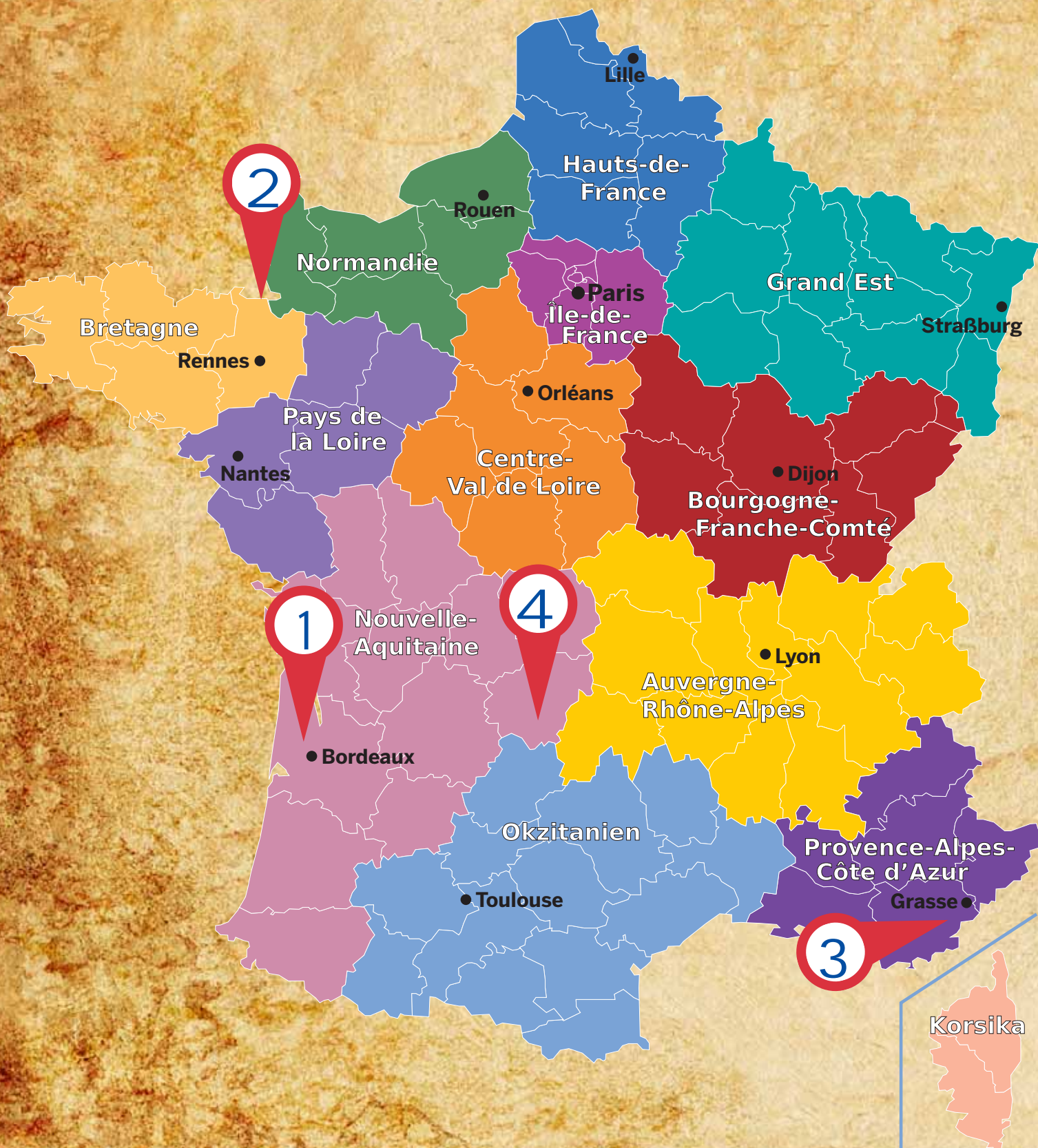
## Frankreich

### Landesfakten

- Amtssprache: Französisch
- Hauptstadt: Paris
- Wahlspruch: Liberté, Égalité, Fraternité
- Nationalfeiertag: 4. Juli, Jahrestag des Sturms auf die Bastille, Föderationsfest
- Fläche: 632.733,9 km<sup>2</sup>
- Einwohner: 67.422.000 (Stand: 2021)
- Staatsform: semipräsidentielle Republik
- Staatsoberhaupt: Staatspräsident Emmanuel Macron (Stichwahl zur Präsidentschaftswahl am 24. April 2022)
- EU-Mitglied seit: 1952



# Unsere Nachbarn kennenlernen





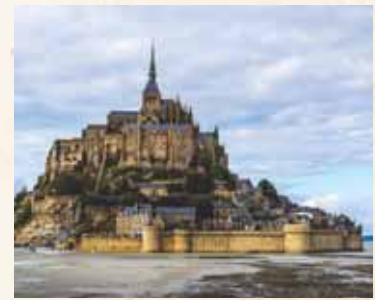
## 1 Bordeaux

Die Stadt Bordeaux ist berühmt für ihren Wein und ihre Küche. Ihre Architektur – besonders die steinerne Brücke Pont de pierre über die Garonne, die noch unter Napoleon geplant wurde – und die vielen Museen machen sie auch zu einem kulturellen Zentrum. Das „Paris des Südens“ war zudem mehrmals politisches Zentrum, als die Deutschen Paris im Deutsch-Französischen Krieg (1870/71) und in den beiden Weltkriegen besetzt hatten.



## 2 Mont-Saint-Michel

Majestätisch erhebt sich die Abtei Mont-Saint-Michel vor der Küste der Normandie. Ab 708 entstand auf der felsigen Insel, die heute bequem über eine Brücke zu erreichen ist, eine allein schon durch ihre Lage beeindruckende Klosteranlage. Die Architektur ermöglichte es den Mönchen, ihr klösterliches Leben trotz der vielen Pilgernden durchzuführen. Seit dem 11. Jahrhundert wurde die Anlage über 500 Jahre hinweg stetig erweitert und verändert – ein einmaliges Zeugnis mittelalterlicher Baukunst.



## 3 Côte d'Azur

Nizza, Cannes, Monaco – diese Städte mit elitärem Ruf sind an der „azur-blauen Küste“ zu finden. Der berühmte Küstenabschnitt reicht von Cassis bis an die italienische Grenze und hat neben berühmten Städten viel Natur zu bieten, wie die einzigartigen Seealpen. Auch die Stadt Grasse liegt an der Côte d'Azur. Hier kann die Nase auf den Spuren des Roman-Antihelden Grenouille („Das Parfum“) wandeln – beim Besuch des berühmten Parfümeriemuseums.



## 4 Höhle von Lascaux

Hirsche, Pferde, Auerochsen und Menschen auf der Jagd zieren die Wände der unterirdischen Höhle von Lascaux. Das Besondere: Diese Bilder sind mindestens 17.000 Jahre alt, manche Forschende gehen sogar von 38.000 Jahren aus. Entdeckt wurde dieses einzigartige Zeugnis der Vorgeschichte des Menschen 1940. Um es zu schützen, ist die Höhle für Besuchende gesperrt – es ist aber möglich, eine exakte Kopie der Höhle zu besichtigen.





# Koch's nach!



## Ratatouille

### Zutaten für 4 Personen

- 1 Zucchini
- 1 Aubergine
- 1 rote Paprika
- 1 gelbe Paprika
- 500 g Tomaten
- 2 Zwiebeln
- 1 Knoblauchzehe
- Olivenöl
- Tomatenmark
- Basilikum
- Oregano
- Rosmarin
- Thymian
- Salz
- Pfeffer
- 4 EL Olivenöl
- 2 EL Tomatenmark

### Zubereitung

1. Zunächst die Zwiebeln schälen und fein würfeln. Die Paprika putzen und in Stücke schneiden.
2. Zwiebeln und Paprika in einer großen Pfanne mit erhitztem Olivenöl etwa 5 Minuten andünsten.
3. In der Zwischenzeit das restliche Gemüse waschen und in Stücke schneiden. Knoblauch schälen und pressen. Dann alles in die Pfanne geben.
4. Tomatenmark und die Kräuter nach Geschmack dazugeben und ebenfalls kurz andünsten.
5. 125 ml Wasser dazugeben und alles 15 Minuten bei mittlerer Hitze durchgaren lassen. Mit Salz und Pfeffer abschmecken und mit restlichen Kräutern garnieren.
6. Optional: Als Beilage eignet sich ein frisches Baguette oder auch Reis.

Bon appétit wünscht Dennis Tesch.

# Reisewortschatz



Bei der Aussprache hilft zum Beispiel: <http://de.nemoapps.com/phrasebooks/french>

## Deutsch

## Französisch

### Smalltalk

Hallo, wie geht's?

Salut, ça va?

Danke

Merci

Bitte

S'il vous plaît

Auf Wiedersehen

Au revoir

Ja

Oui

Nein

Non

Mein Name ist ...

Je m'appelle ...



Aussprachehilfe  
Französisch

### Essen und Trinken

Prost!

Santé!

Ich hätte gern einen Wein, bitte!

Je voudrais un vin, s'il vous plaît!

Was kostet es?

Combien ça coûte?

Kann ich ein Wasser haben?

Je peux avoir de l'eau?

Guten Appetit!

Bon appétit!

Das hat wirklich gut geschmeckt!

C'était très bon!

### Gut zu wissen

Wo ist der nächste Supermarkt?

Où se trouve le supermarché le plus proche?

Wann fährt der nächste Bus/

Quand part le prochain bus/

die nächste Bahn nach ...?

train pour ...?

Wo geht es nach ...?

Où se trouve ...?

Ich liebe dich

Je t'aime



# Deutsch-französische Zukunft gestalten



Über Länder- und Generationen-Grenzen hinweg gemeinsam für ein geeintes Europa arbeiten – dafür steht der Deutsch-Französische Jugendausschuss (DFJA).

Als Mitglieder des Deutsch-Französischen Jugendausschusses (DFJA) engagieren wir uns für die deutsch-französischen Beziehungen und das Europa der Zukunft. In binationalen Teams arbeiten wir an Projekten zur Förderung des zivilgesellschaftlichen Austauschs beider Länder. Ob digitale Plattform oder intergenerationelles Dialogforum, Ideeninkubator für die Dynamisierung der Städtepartnerschaften oder deutsch-französischer Podcast: Im DFJA sind wir interdisziplinär unterwegs und haben immer ein offenes Ohr für neue Projektideen.

Wie sieht die deutsch-französische Freundschaft konkret aus? Wir finden, sie zeichnet sich ganz besonders durch eine aktive Zivilgesellschaft aus, durch Städtepartnerschaften, deutsch-französische Vereine und Austauschprogramme, die die besondere Beziehung zwischen beiden Ländern alltäglich leben. Wie viele Bereiche des Ehrenamtes steht das bürgergesellschaftliche „Franco-Allemand“ aber vor der Herausforderung, auch in Zukunft von möglichst vielen engagierten Kräften getragen zu werden. Hier gilt es, traditionelle Strukturen und Vorbehalte in der deutsch-französischen Vereinsarbeit zu überwinden, um



**DEUTSCH-FRANZÖSISCHER  
JUGENDAUSSCHUSS e.V.**  
Commission Franco-Allemande  
de la Jeunesse

sie für junge Interessierte wieder attraktiv zu machen. 2016 mit dem Ziel gegründet, die deutsch-französischen Beziehungen für andere erlebbar zu machen und selbst aktiv zu gestalten, zählt unser Verein heute rund 150 Mitglieder, von Kiel bis Toulouse und von Leipzig bis Quimper.

In binationalen Teams arbeiten wir an neuen Themen und Veranstaltungen ebenso wie an Projekten, die uns schon seit unserer Gründung beschäfti-

gen, wie zum Beispiel unsere deutsch-französische Suchplattform froedel. Mit froedel möchten wir die vielfältigen Angebote der deutsch-französischen Welt ein wenig über-





sichtlicher machen. Hier finden Interessierte deutsch-französische Veranstaltungen, Job- und Studienangebote, Sprachkurse, Austausch und Aus- und Fortbildungen.

Ein weiteres Team organisiert unser jährlich stattfindendes Intergenerationelles Forum: Immer wieder hören wir, wie schwierig es ist, jüngere Generationen für die Arbeit der Deutsch-Französischen Gesellschaften und Städtepartnerschaftskomitees zu begeistern. Dabei gibt es viele motivierte junge Menschen, denen die deutsch-französische Freundschaft am Herzen liegt, auch wenn sie anders miteinander kommunizieren und einen anderen Alltag erleben. Wie kann man diesen jungen Elan mit langjähriger Erfahrung zusammenbringen?

Aus diesem Gedanken heraus entstand das Intergenerationelle Forum als Ort, an dem sich jüngere und erfahrene Ehrenamtler\*innen treffen und gemeinsam an Ideen und Methoden für eine erfolgreiche Vereinsarbeit tüfteln. Ein Resultat zweier Intergenerationeller Foren ist unsere Broschüre „101 Ideen für die deutsch-französische Freundschaft“, in der wir ganz konkrete Projektideen und praktische Tipps und Tricks zusammengestellt haben, die Anregungen für kreative und moderne deutsch-französische Austausche geben.

2019 sind auch wir auf den Podcast-Zug aufgesprungen: In unserem Podcast „Figures Franco-Allemandes“ stellt unser Podcast-Team deutsch-französische Gesichter und Projekte aus Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und Kultur vor und erzählt die verschiedenen Geschichten hinter den deutsch-französischen Beziehungen.

Wer Lust hat, Schüler\*innen über die vielfältigen Möglichkeiten in den deutsch-französischen Beziehungen wie Praktika oder Freiwilligendienste nach dem Schulabschluss zu informieren, wird in unserem bald an den Start gehenden Projekt „Visions Franco-Allemandes“ fündig.

Am deutsch-französischen Tag 2022 hat unser jüngstes Projekt seinen Auftakt gefeiert: das lab.franco.allemand – ein Ideenlabor, in dem wir zehn ehrenamtliche Organisationen dabei unterstützen, innovative Projektideen umzusetzen, Jugendliche und junge Erwachsene in ihre Strukturen einzubinden und zu fördern und Transformationsprozesse innerhalb der eigenen Organisation erfolgreich zu gestalten. Da unsere Mitglieder über ganz Deutschland und Frankreich – und während des einen oder anderen Erasmus-Semesters auch in anderen Ländern – verstreut leben, arbeiten wir unabhängig von der Pandemie in allen Projektteams digital zusammen.

Dennoch hoffen wir, unsere Mitglieder auch bald wieder persönlich begrüßen zu dürfen und unvergessliche Wochenenden im deutsch-französischen und europäischen Spirit zu erleben.

## Mitmachen und unterstützen

Auch wenn wir die Jugend im Namen tragen: Für die Mitgliedschaft im DFJA gibt es keine Altersbegrenzung. Jede\*r ist willkommen – egal, ob du einen deutsch-französischen Studiengang absolviert hast, eine Ausbildung machst, familiäre Verbindungen ins Nachbarland hast, deine Leidenschaft für das Partnerland während eines Austausches in der Schulzeit entdeckt hast oder gerade entdeckst oder dich einfach an der französischen Kultur oder Sprache erfreust.

Es ist auch nicht erforderlich, beide Sprachen zu sprechen. Wir finden es natürlich klasse, wenn du direkt Lust hast, Teil

eines Projektteams zu werden, uns bei der Kommunikationsarbeit zu unterstützen oder uns deine neue Idee vorzustellen, aber du kannst auch Mitglied werden, ohne dich sofort in einem bestimmten Team einzubringen.

Darüber hinaus freuen wir uns auch, mit anderen Vereinen und Organisationen in Kontakt zu treten. Alle Infos und unser Mitgliedsformular gibt es auf unserer Website <https://dfja.eu/mitmachen/>.

Vive l'amitié franco-allemande! Vive l'Europe!

Daniela Rau



Hier geht es zu den 101 Ideen für lebendige Austauschformate



Mit vielfältigen Aktionen und Workshops wird der deutsch-französische Austausch gelebt und vorangetrieben.



# Porträt der Université Paris Nanterre



Über 30.000 Studierende bevölkern den weitläufigen Campus der Université Paris Nanterre.

Um die altherwürdige, aber völlig überlaufene Pariser Universität Sorbonne zu entlasten, wurde 1964 die Université Paris Nanterre gegründet. Heute ist die Universität im gleichnamigen Vorort von Paris eine international sehr gut vernetzte Forschungseinrichtung. Auf dem zweitgrößten Campus in Frankreich tummeln sich über 30.000 Studierende, der eine oder die andere besucht Integrierte Studiengänge in Kooperation mit Partneruniversitäten in Deutschland.

Als Anfang der 1960er-Jahre mit dem wachsenden Fortschritt und Wohlstand die Zahl der Studierenden in Frankreich förmlich explodierte und landesweit die Zahl von 300.000 überschritt – während es 1950 noch 126.000 waren –, wurde es auch in den Mauern der Sorbonne zu eng. Die historische Pariser Universität wurde in zehn Universitäten mit unterschiedlichen Fachbereichen aufgegliedert, die zumeist neue und moderne Standorte erhielten, die über die ganze Stadt verteilt waren.

In diesem Zusammenhang wurde auch entschieden, im Pariser Vorort Nanterre eine neue Universität für Gesellschaftswissenschaften zu gründen. Auf dem weitläufigen Gelände und in den Gebäuden eines ehemaligen Werks für Flugzeugteile wurde 1965 der Lehrbetrieb mit zunächst 2800 Studierenden aufgenommen. Zwischen 1962 und 1969 entstanden neun Neubauten, die schrittweise die provisorisch genutzten und nun zum Abriss bestimmten Fabrikgebäude ersetzten. Die neue Universität hatte großen Erfolg und zählte 1969 schon 23.000 Studierende. Hier war

der Ausgangspunkt für die Pariser Studierenden-Unruhen vom Mai 1968, die in die Geschichte eingegangen sind. Einer ihrer legendären Sprecher war der 1945 in Frankreich als Sohn deutscher Eltern geborene Daniel Cohn-Bendit, der seinerzeit in Nanterre Soziologie studierte. Heute zählt die Universität mit ihren acht UFR (Unité de formation et de recherche / Lehr- und Forschungs-Einheit) und fünf Instituten insgesamt 31.500 Studierende, von denen 5800 aus dem Ausland kommen, sowie 2000 Hochschullehrende und Forschende. Ergänzt werden sie durch 700 administrative und technische Mitarbeitende. Damit macht die Universität rund ein Drittel der Einwohnenden der Stadt am nördlichen Rand der Hauptstadt aus, die mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln in wenigen Minuten zu erreichen ist.

Paris Nanterre verfügt über ein 32 Hektar großes Gelände und ist die einzige der zehn Pariser Universitäten, die damit einen echten Campus besitzt. Heute ist Paris Nanterre eine interdisziplinäre Universität mit den Schwerpunkten

## „Eine der ganz Großen“

Kunst und Literatur, Sprachen, Geistes- und Sozialwissenschaften, Jura und Wirtschaft/BWL, Technologie und Gesundheit, aber auch Sportwissenschaften. Zu den Hochschullehrenden, die hier gewirkt und die Universität Paris Nanterre bekannt gemacht haben, gehören der Englisch-Professor und Schriftsteller Robert Merle, der Germanist Pierre Grappin, der Historiker René Rémond, der Soziologe Alain Touraine, der Philosoph Paul Ricoeur und der Philosophiehistoriker Emmanuel Lévinas.

### Europäisch weit vernetzt

Die Universität Paris Nanterre ist international als eine der großen geistes- und sozialwissenschaftlichen Universitäten Frankreichs anerkannt. Sie unterhält 400 Partnerschaften sowohl mit Hochschulen in 70 Ländern als auch mit französischen und ausländischen Unternehmen oder Institutionen, die Interesse an den hier ausgebildeten Absolvent\*innen haben. Die Universität ist über die Forschungsaktivitäten ihrer 40 Laboratorien, ihre verschiedenen Programme für Gastaufenthalte ausländischer Forscher und ihre 195 internationalen Co-Tutorchaften für Doktorarbeiten in die weltweiten wissenschaftlichen Netzwerke integriert. In Europa ist dies vor allem die European Digital UniverCity (EDUC), deren Gründungsmitglied die Universität Paris Nanterre ist, zusammen mit den Universitäten Potsdam, Cagliari, Masaryk, Pécs und Rennes. Das gesamte Ausbildungsangebot der Hochschule ist nach den europäischen Leitlinien organisiert mit Bewertung jeder Unterrichtseinheit mit ECTS (European Credit Transfer System) und den drei Abschlüssen Bachelor, Master und Doktorat.

In Deutschland unterhält die Universität Paris Nanterre Partnerschaften mit der Humboldt- und der Freien Universität Berlin sowie mit den Universitäten Bamberg, Dresden, Erlangen, Frankfurt/Main, Mainz, Münster und Passau.

Dabei gibt es Integrierte Studiengänge mit der Universität Mainz in Wirtschaft/BWL und mit der Universität Potsdam in Jura. So werden durch das Doppelstudium Französisches Recht/Deutsches Recht zweisprachige Jurist\*innen ausgebildet, die die Rechtssysteme in beiden Ländern kennen und über schriftliche und mündliche Fachsprachkenntnisse in beiden Sprachen verfügen. Im Masterstudiengang können sie sich auf Wirtschaftsrecht oder auf internationales und europäisches Recht spezialisieren. Um in den Studiengang aufgenommen zu werden, muss man einen universitätsinternen Sprachtest (TOL) erfolgreich absolviert und über das französische Vermittlungsprogramm Parcoursup einen Studienplatz in Paris Nanterre zugewiesen bekommen haben. Wenn diese beiden Bedingungen erfüllt sind, können die Studierenden die ersten beiden Jahre an der Université Paris Nanterre (L1 et L2) absolvieren und das dritte Studienjahr an der Universität Potsdam (mit einem Stipendium der DFH). Sie können den Studiengang aber auch in Deutschland beginnen und die ersten beiden Jahre in Potsdam absolvieren. Dort besuchen sie die klassischen deutschen Kurse in Rechtswissenschaften sowie besondere Kurse in französischem Recht, die durch Gastprofessoren der Universität Paris Nanterre unterrichtet werden. Das dritte Studienjahr findet danach in Paris Nanterre statt. Den Abschluss bilden die französische Licence der Université Paris Nanterre sowie der deutsche Bachelor der Universität Potsdam.

[Ralf Klingsieck](#)



Studieren, Trainieren und sich international vernetzen: In Nanterre wird den Studierenden viel geboten.



# Erasmus+ Green

Unter dem Motto „inklusive, digitaler und grüner“ startete 2021 das neue Erasmus+ Programm. Ein übergreifender Schwerpunkt des neuen Programms ist – neben den Themen Digitalisierung, soziale Teilhabe und der Teilnahme am demokratischen Leben – das Thema Umwelt und der Kampf gegen den Klimawandel, kurz: Erasmus+ Green.

Der übergreifende EU-politische Rahmen, in dem der Fokus auf ökologische Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz festgeschrieben ist, ist der sogenannte European Green Deal. Diese Strategie stellt nachhaltiges und integratives Wachstum in den Fokus – Wachstum, das Klima- und Umweltaspekte in allen EU-Politikbereichen mitbedenkt. Der Green Deal hebt ebenfalls hervor, dass Schulen und

Hochschulen eine Schlüsselrolle für einen erfolgreichen Wandel hin zur Klimaneutralität einnehmen, indem sie sich gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern, Studierenden und der Gesellschaft über notwendige Veränderungen auseinandersetzen.

Bei Green Erasmus+ geht es im Wesentlichen um die Sensibilisierung für Umwelt, Klimawandel und den ökologi-

**Your life-changing experience starts here**

 **Erasmus+**  
Enriching lives, opening minds.

**Higher education**

Visual © European Union | 2021 | (CC BY-NC-ND 4.0) – source: iStockphoto.com

Wer seine Nachbarn kennt, wird sie auch wertschätzen. Darum bemüht sich Erasmus+ seit 35 Jahren darum, dass junge Leute Europa entdecken können.

## Europäischen Austausch umweltfreundlich gestalten

schen Fußabdruck, den Mobilität und unser Handeln erzeugen, die Förderung von Wissen und Kompetenzen im Bereich Klimawandel und nachhaltige Entwicklung sowie um Substitution – die verstärkte Nutzung von klima- und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

### Green Mobility

Kernelement des Programm Erasmus+ ist die Mobilität von Studierenden, Lehrenden, Hochschulpersonal, aber auch von Auszubildenden und Schülerinnen und Schülern innerhalb und außerhalb Europas. Erasmus+ unterstützt diese Gruppen dabei, für einen längeren Zeitraum ins Ausland zu gehen, zum Beispiel erhalten Studierende eine finanzielle Unterstützung, wenn sie zwischen zwei und zwölf Monaten an einer Partneruniversität im Ausland studieren oder ein Praktikum im Ausland absolvieren.

Eine aktuelle Umfrage, die im Rahmen des durch Erasmus+ geförderten Projekts „Green Erasmus“ durchgeführt wurde, zeigt, dass der Großteil der Erasmus+ Studierenden (rund 70 Prozent) das Flugzeug nutzt, um die Reise ins Ausland anzutreten. Daher ist ein wichtiges Ziel der Maßnahmen, die die EU-Kommission im Bereich Erasmus+ Green zur Verfügung stellt, die Verringerung des ökologischen Fußabdrucks, der durch die Mobilität von Erasmus+ Geförderten erzeugt wird.

Studierende, die mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln an ihren Erasmus+ Aufenthaltsort reisen, können daher ein sogenanntes „Green Travel Top-up“ von 50 Euro erhalten und haben die Möglichkeit, bis zu vier zusätzliche Reisetage als Aufenthaltstage geltend zu machen. Als umweltfreundliche Verkehrsmittel führt die EU-Kommission den Bus, die Fahrgemeinschaft mit dem Auto und den Zug auf. Zum Start der neuen Erasmus+ Programmgeneration im

letzten Jahr feierte die EU das Jahr der Schiene (European Year of Rail). Ziel dieser Initiative war es, den Bahnverkehr zu fördern und EU-Bürgerinnen und -Bürger dazu anzuregen, mit der Bahn zu fahren, denn der Schienenverkehr verantwortet nur rund 0,4 Prozent der Treibhausgasemissionen der EU.

### Kooperationsprojekte umweltfreundlich umsetzen

Erasmus+ fördert ebenfalls die Umsetzung gemeinsamer Kooperationsprojekte zwischen europäischen Hochschulen, Schulen und anderen Ausbildungseinrichtungen. Auch die Kooperationsprojekte adressieren sowohl thematisch als auch in der Umsetzung der Projekte das Querschnittsthema der ökologischen Nachhaltigkeit.

Projekte, die sich thematisch mit dem Thema Umwelt und Kampf gegen den Klimawandel auseinandersetzen, arbeiten beispielsweise an der Förderung von „green skills“ oder der Sensibilisierung für den Klimawandel und die Umwelt (zum Beispiel im Bereich nachhaltiger Wandel im städtischen Raum oder intelligente und nachhaltige Meeressysteme). Oder es handelt sich um Initiativen, die Verhaltensänderungen im Bereich der Konsumgewohnheiten fördern, wie zum Beispiel beim Thema soziale Landwirtschaft oder der Entwicklung von Lehrplänen für nachhaltige Mode.

Die Projekte sollen die Themen Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz nicht nur inhaltlich adressieren, auch die Konzeption und Umsetzung der Projekte soll umweltfreundlich und nachhaltig gestaltet werden. Dabei ist es wichtig, dass auch Studierende, Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende ihre Meinungen und Erfahrungen in die Projekte einbringen.

Nina Knops

## 35 Jahre Erasmus+

2022 feiert das Programm Erasmus+ sein 35-jähriges Jubiläum. Kein anderes Programm verkörpert so sehr den gemeinsamen Geist der europäischen Idee wie Erasmus+. Seit 35 Jahren gilt Erasmus mit über zehn Millionen Geförderten als Aushängeschild für Austausch und Verständigung in Europa.

„2022 feiert Erasmus+ 35 Jahre, in denen erfolgreich die Möglichkeit geboten wurde, im Ausland zu studieren, zu

lernen und praktische Erfahrungen zu sammeln“, so die EU-Kommissarin für Innovation, Forschung, Kultur, Bildung und Jugend, Mariya Gabriel.

Den Auftakt zu Feierlichkeiten europäischer Nationaler Agenturen (NA) machte die französische NA Agence Erasmus France / Education & Formation (AEFEF) am 20. Januar 2022 mit ihrem „Erasmus+ fête ses 35 ans“ im Zeichen der französischen EU-Ratspräsidentschaft.



Ukrainer im Osten des Landes vor den Ruinen ihrer Heime und Heimat.

Seit dem 24. Februar 2022 herrscht Krieg in der Ukraine. Russische Truppen haben das Land überfallen. Viele Menschen sind bei den Kämpfen gestorben. Granateinschläge und Explosionen haben zu massiven Zerstörungen von Infrastruktur und Wohnhäusern geführt, an vielen Orten des Landes finden schwere Kämpfe statt. Zwar gibt es immer wieder Verhandlungen zwischen den Kriegsparteien, aber niemand weiß zurzeit, wie und wann dieser grausame Krieg endlich zu Ende geht.

Wir hatten geglaubt und gehofft, dass die Zeit der Kriege und Schlachten vorbei sei. Aus diesem Bewusstsein heraus hat sich nach dem furchtbaren Zweiten Weltkrieg die Europäische Union entwickelt – der erfolgreichste und größte Zusammenschluss freier und unabhängiger Staaten in der Geschichte der Menschheit. Im 21. Jahrhundert sind es nicht mehr Feldherren, die ihr Land zu Ruhm und Ehre führen, sondern Partnerschaft, Vertrauen, Kooperation und friedliche Nachbarschaft. Doch diese Erkenntnis hat sich anscheinend noch nicht überall herumgesprochen. Noch immer werden Konflikte auf unserem Globus mit Waffengewalt vermeintlich „gelöst“.

## Ein Grenzland

Ein solcher Gewaltkonflikt spielt sich zurzeit in der Ukraine ab. Die Ukraine im Osten von Europa ist das zweitgrößte Land des Kontinents, fast doppelt so groß wie Deutschland. Der Name Ukraine bedeutet so viel wie „Grenzland“ und beschreibt damit die geografische Lage des Landes: Die Ukraine bildet innerhalb Europas eine Art „Scharnier“ zwischen Ost und West. Die Nachbarn der Ukraine sind Polen, Russland, Belarus, Moldau, Ungarn, die Slowakei und Rumänien. Dem Land fehlen, wenn man von der Schwarzmeerküste absieht, natürliche Grenzen, weshalb die Ukraine – bei

## Dem Krieg ein Ende setzen!

so viel Nachbarschaft – auf eine wechselvolle Geschichte zurückblickt: Viele Völkerschaften haben im Laufe der Jahrhunderte ihre Spuren im heutigen Landesgebiet hinterlassen. Im 17. Jahrhundert geriet die Ukraine unter die Herrschaft der Moskauer Zaren. Nachdem sie im Jahr 1917 erstmals ihre Eigenstaatlichkeit erlangt hatte, wurde sie schon 1920 – unfreiwillig – ein Teil der von Russland geführten Sowjetunion. Nach deren Zerfall erlangte die Ukraine im Jahr 1991 erneut ihre Unabhängigkeit.

### Imperialistisches Denken

Obwohl es geschichtlich enge Verbindungen zwischen Russland und der Ukraine gibt, war das Verhältnis zwischen den beiden Staaten oft konfliktbehaftet. Eine der Ursachen dafür ist, dass Russland aufgrund der gemeinsamen Geschichte und eines veralteten, imperialistischen Denkens Ansprüche auf das Staatsgebiet der Ukraine erhebt. Fachleute vermuten einen weiteren Grund für den aktuellen Konflikt darin, dass die Ukraine sich seit ihrer Unabhängigkeit immer weiter in Richtung Westen entwickelt hat. Mit dieser Westannäherung sehe Moskau seinen Einfluss auf die Ukraine schwinden. So kam es bereits 2013 und 2014 zu kriegerischen Auseinandersetzungen, in deren Folge die russische Armee die Halbinsel Krim und Teile des Donezbeckens (Donbas) besetzte. Aus Sicht von Russlands Präsident Putin gehören diese Gebiete damit nicht mehr zur Ukraine.

Der gegenwärtige Konflikt hatte schon vor Monaten seinen Anfang genommen, als Russland mehr als 100.000 Soldaten und militärisches Gerät an der Grenze zur Ukraine zusammenzog. Auch die Tonlage wurde stetig aggressiver: Die russische Führung stellte offen das Existenzrecht der Ukraine infrage. Experten fürchteten einen Einmarsch, der schließlich, trotz diplomatischer Bemühungen, am 24. Februar 2022 erfolgte. Seitdem tobt ein furchtbarer Krieg in Europa, mit unzähligen Opfern und apokalyptischer Zerstörung. Aufgrund dieses Angriffskriegs haben laut Schätzung der Vereinten Nationen (UN) bis Ende März etwa zehn Millionen Menschen – also rund ein Viertel der ukrainischen Bevölkerung – ihre Häuser und Wohnungen verlassen müssen. Knapp vier Millionen Menschen sind aus dem Land geflohen.

### Krieg schafft nur Verlierer!

Es ist zu befürchten, dass das Leid, das zurzeit in der Ukraine geschieht, schon bald auch andere Weltregionen erreichen wird: in der traurigen Gestalt des Hungers. Experten warnen, dass durch den Krieg die ukrainischen und

russischen Getreidelieferungen ausbleiben, was die Lebensmittelpreise ansteigen lässt und in vielen ärmeren Regionen zu Engpässen in der Lebensmittelversorgung führen wird.

Und wir? Trotz aller Schwierigkeiten geht es uns in der Europäischen Union, in Deutschland, noch immer sehr gut. Die EU und die USA haben als Antwort auf die Aggression harte Sanktionen gegen Russland erlassen. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union unterstützen die Ukraine seit Beginn des Krieges mit Hilfsgütern und nehmen Millionen Geflüchteter, vor allem Frauen und Kinder, auf. Die direkten Nachbarstaaten gehen dabei bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Doch dieser Krieg ist nicht nur eine schwere humanitäre Krise, sondern auch ein „Konflikt zwischen Rechtsstaatlichkeit und dem Recht des Stärkeren, zwischen Demokratien und Autokratien, zwischen einer regelbasierten Ordnung und einer Welt der blanken Aggression“, wie EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen sagt.

Der Krieg in der Ukraine wird die Europäische Union verändern – und dies beginnt bereits jetzt. Schon lange waren die EU-Mitgliedstaaten nicht mehr so geeint wie heute.

Christian Wiechel-Kramüller

**John F. Kennedy:**  
**„Die Menschheit muss dem Krieg ein Ende setzen, oder der Krieg setzt der Menschheit ein Ende!“**



John F. Kennedy war als Politiker der Demokratischen Partei von 1961 bis 1963 der 35. Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika.



# Europäisch denken

„Es wächst zusammen, was zusammengehört“ – Willy Brandt sprach diese berühmten Worte. Was allerdings die wenigsten wissen: Er äußerte sie nicht während der berühmten Rede auf dem Balkon des Schöneberger Rathauses am Tag nach der Maueröffnung am 10. November 1989, sondern er sprach sie bereits viel früher zu verschiedenen Gelegenheiten, um als Bürgermeister einer geteilten Stadt seinen Bürger\*innen Mut und Hoffnung zu schenken. Am 10. November 1989, bei der berühmten Kundgebung direkt nach dem historischen Fall der Berliner Mauer, hatte der Altkanzler und SPD-Ehrenvorsitzende in seiner Rede vom Zusammenwachsen Europas, nicht Deutschlands gesprochen. Zusammenwachsen – das beschreibt einen natürlichen Prozess, es transportiert die Idee geteilter Kernwerte in Europa, die uns alle zusammenbringen, egal aus welchem Teil Europas wir stammen.

So wunderschön diese Idee ist, im politischen Alltag ist organisches Zusammenwachsen leider nur selten Realität. Die jungen Leute Europas sorgen sich um ihre Zukunft, zum einen, weil die europäische Idee immer wieder von internen und externen Kräften infrage gestellt wird, denen Freiheit, Gleichheit und Demokratie ein Dorn im Auge sind. Zum anderen werden die Folgen des Klimawandels immer deutlicher und dramatischer. In Zeiten wie diesen ist es wichtig, die europäische Idee dort umzusetzen, wo man steht. Bei der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA)

versuchen wir auf allen Entscheidungsebenen den europäischen Gedanken zu leben. Trotz jahrzehntelangen Friedens auf dem Kontinent ist das europäische Eisenbahnnetz immer noch fragmentiert und die nationalen Entscheider denken selten europäisch. Die Folge ist, dass wir immer noch viel zu wenige internationale Passagierverbindungen zwischen den größten europäischen Metropolregionen haben. Der Großteil des Frachtverkehrs in Europa geht immer noch auf die Straße, nicht auf die Schiene. Gründe dafür gibt es viele – man hat es zum Beispiel lange versäumt, die Eisenbahnen in Europa technisch aneinander anzupassen, was zur Folge hatte, dass jedes Land sein eigenes Süppchen kochte, eigene, teils clevere, technische Lösungen erarbeitete, die aber nie an die Nachbarländer weitergegeben wurden. Bei der ERA arbeiten wir mit Hochdruck daran, dies zu ändern. Als Systemautorität bauen wir seit Jahren nationale technische Regeln ab, als Genehmigungsbehörde bringen wir einen singulären technischen Standard in das europäische Eisenbahnsystem. Das mag etwas trocken oder auch langweilig klingen, es hat aber einen sehr positiven Effekt für den europäischen Verbraucher: Die technische Vereinheitlichung bringt nämlich die Kosten runter und sorgt somit dafür, dass Bahnfahren wieder wettbewerbsfähig wird. Ich habe lange Jahre im Eisenbahnsektor gearbeitet und sehe mit Freuden, wie eine neue, umweltbewusste Generation das Bahnfahren wiederentdeckt. Dass sich der gesamte



Die Eisenbahn verbindet nicht nur Orte, sondern auch Menschen und Kulturen. Die ERA hat es sich zur Aufgabe gemacht, diese Verbindung auf dem europäischen Kontinent weiter voranzutreiben.



## Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union stellt sich vor

Sektor im Umbruch befindet, althergebrachte Strukturen aufgebrochen und durch neue, innovationsfreundliche Strukturen ersetzt werden. Zum Beispiel bemüht sich dieser traditionell doch sehr männlich dominierte Sektor, mehr Frauen als Mitarbeitende zu gewinnen, auf allen Ebenen. Mit fortschrittlichem Denken, einer vielfältigen Belegschaft und einem neuen Umweltbewusstsein haben Bahnen in Europa eine nachhaltige Zukunft. Es gibt hier immer noch eine starke, innovative Eisenbahnindustrie, die interessante, zukunfts-sichere Arbeitsplätze anbietet – die meisten großen Eisenbahnunternehmen suchen händeringend neues Personal.

### Den europäischen Gedanken leben, wo wir stehen

Bei der Eisenbahnagentur haben wir die Vision, dass alle europäischen Großstädte mit einem gut getakteten und weit verzweigten Bahnnetz miteinander verbunden werden; dass die Loks der Züge an Grenzübergängen aus technischen Gründen nicht mehr ausgewechselt werden müssen und dass der Frachtverkehr Europas zu einem großen Teil auf die Schiene kommt, um die Straßen zu entlasten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und -zig Tonnen Kohlendioxid und andere Schadstoffe einzusparen. Eisenbahnen sind nicht nur das umweltfreundlichste Verkehrsmittel – sie sind demokratisch, und bringen die Leute



Willy Brandt, Regierender Bürgermeister von Berlin und Kanzlerkandidat der SPD, im Wahlkampf im August 1965

aus allen Kulturen zusammen – und die Technologie kommt immer noch aus Europa! Mit den Bahnen als zentrales Element eines multimodalen europäischen Verkehrsnetzes wäre es den Europäern ein Leichtes, zusammenzuwachsen zu lassen, was zusammengehört.

Max Obenaus



### Josef Doppelbauer

Josef Doppelbauer trat im Januar 2015 in die ERA ein und ist ihr Executive Director. Seine Aufgabe ist es, die Rolle und die Zuständigkeiten der Eisenbahnagentur der Europäischen Union weiter zu festigen, um eine weltweit führende Rolle im Bereich der Eisenbahnsicherheit zu übernehmen.

Bevor er die Agentur leitete, war Josef Doppelbauer in leitenden Positionen bei dem Schienenfahrzeughersteller Bombardier Transportation tätig. Seit Anfang der 1990er-Jahre war er an der Entwicklung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) beteiligt. Von 2012 bis 2014 war er Vorsitzender des European Rail Research Advisory Committee (ERRAC), der europäischen Technologieplattform des Eisenbahn-

sektors. Von 2011 bis 2014 war er außerdem Vorsitzender des Lenkungsausschusses der gemeinsamen Technologieinitiative Shift2Rail.

Josef Doppelbauer hat einen Abschluss und einen Dokortitel in Physik. Er begann seine Karriere im Alcatel-Forschungszentrum in Wien, Österreich, wo er 1997 technischer Direktor wurde. Im Jahr 2001 wechselte er nach Paris, wo er die Position des Chief Technical Officer für Alcatel Transport Automation Solutions übernahm.

So verfügt er über 25 Jahre Erfahrung in Schlüsselaspekten der Bahntechnik, einschließlich Signal- und Zugsteuerungssysteme.



# Pat Cox: Europa ist unsere DNS



Ein Ort der Förderung von Debatten und Begegnungen: die Jean Monnet Stiftung für Europa in Lausanne.

„Europa wird in Krisen geformt werden und es wird die Summe der Lösungen sein, die in diesen Krisen gefunden werden.“ In diesen Tagen, in denen von einer Zeitenwende die Rede ist, erscheint das Wort von Jean Monnet aktueller denn je. Denn es führt uns auch vor Augen, wie sehr wir Europa brauchen und weshalb es so notwendig ist, unsere Werte – Freiheit, Demokratie, Rechtsstaatlichkeit – in einer globalisierten Welt zu verteidigen.

Jean Monnet, einer der Gründerväter eines geeinten Europas, hat gerade jungen Europäer\*innen viel zu sagen. Denn Europa ist vielen heute so selbstverständlich geworden, dass wir lauernde Gefahren kaum wahrnehmen.

1978 gründete Monnet die „Jean Monnet Stiftung für Europa“, indem er der Stiftung sein komplettes Archiv übereignete. Vor allem Wissenschaftler\*innen und Studierende können in diesem Dokumentationszentrum in Lausanne in der Schweiz zur Geschichte der europäischen Integration forschen. Ein Internetportal, das Zugang zu den Inventaren und digitalisierten Ressourcen bietet, wurde gerade eröffnet. Die Stiftung vergibt jedes Jahr mehrere „Henri Rieben“-Stipendien, benannt nach ihrem ersten Präsidenten, der ein enger Mitarbeiter von Monnet war, an Doktorand\*innen aus der ganzen Welt, um ihnen einen Forschungsaufenthalt in Lausanne zu ermöglichen. Laut Selbstverständnis versteht sich die Stiftung „auch als ein Ort der Förderung von Debatten und Begegnungen“ durch die Organisation von Konferenzen, Dialogen und Kolloquien. Und sie ver-

leiht regelmäßig eine Goldmedaille an Personen, die sich für gemeinsame Interessen der Europäer\*innen einsetzen. Eine weitere Aufgabe sieht die Stiftung in der Herausgabe zweier Buchreihen: der „Cahiers rouges“ (Rote Hefte) (bisher 218 Bände) und der „Collection débats et documents“ (bisher 24 Ausgaben). Die Stiftung ist für alle Besucher\*innen geöffnet, die sich für die Ursprünge und Entwicklungen des europäischen Aufbauwerks interessieren. Der Angriff Russlands auf die Ukraine markiert eine Zeitenwende. Europa muss sich neu aufstellen. Wie kann, wie muss dieses „neue“ Europa aussehen? Grundsätzliche Fragen, die sich vor allem junge Bürger\*innen überall auf diesem Kontinent stellen. Wie sieht die künftige Sicherheitsarchitektur aus? Wie macht sich Europa unabhängig von Energieimporten, welche Rolle spielt die Europäische Union im globalen Konzert mit China und den USA? Und wie entwickelt sich in Zukunft das Verhältnis zu Russland? Hier entfaltet sich ein wichtiges Aufgabenfeld für die Schweizer Stiftung. Sie könnte – über den wissenschaftli-

## Jean Monnet Stiftung als Drehscheibe europäischer Politik

chen Anspruch hinaus – zu einer „Institution von europäischer und internationaler Bedeutung“ werden.

Dr. Pat Cox, der ehemalige Präsident des Europäischen Parlaments, ist seit 2015 Präsident der Jean Monnet Stiftung. Der Ire Cox, Träger unter anderem des Aachener Karlspreises, ist ein Politiker, dessen DNS Europa ist. Er ist wie kaum ein Zweiter geeignet, die Stiftung in Lausanne zu einer Drehscheibe europäischer Politik zu machen. Als eine Art „Denkfabrik“, die Europa im Sinne Jean Monnets immer wieder neu justiert. Gerade Studierende und junge Menschen, die ihre Zukunft selbst gestalten wollen, sind geeignete Träger der europäischen Idee. Und die Wurzeln dieser Idee liegen nicht nur in der Vergangenheit, sondern vor allem in der Zukunft. Selbstvergewisserung steht am Anfang. Und dass Krisen, wie Jean Monnet sagt, Auslöser für Neues sein können, erleben wir in diesen Tagen sehr existenziell.

Europa ist stärker, als viele meinen. Und es lohnt sich, für Europa zu kämpfen. Diese Botschaft geht auch von der Jean Monnet Stiftung aus.

Dieses Magazin hat sich bewusst den Namen „Monnet“ gegeben, um die Brücke zu schlagen zwischen den Anfängen des europäischen Einigungswerkes und den Perspektiven für die Zukunft. Und dieses Magazin ist ange-

treten, gemeinsam mit der Jean Monnet Stiftung in Lausanne eine Plattform zu bilden für aktuelle europäische Debatten. Wo auch immer: in der Schweiz, in Brüssel, in Berlin.

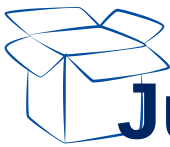
Diesen Anspruch unterstreicht der Direktor der Jean Monnet Stiftung Dr. Gilles Grin. Für ihn gilt: „Die Geschichte wiederholt sich zwar nie eins zu eins, aber sie wird sowohl von langfristigen Kräften als auch von unmittelbaren Faktoren geprägt. Die Menschen spielen als Akteure der Geschichte eine wichtige Rolle. Wer die Lehren der Geschichte ignoriert, ist wie geblendet. Die Generation der Erbauer des vereinten Europas, zu der Jean Monnet gehörte, hatte die Schrecken der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erlebt und wollte eine bessere Zukunft für den europäischen Kontinent entwerfen. Seine Schlüsselbegriffe waren Frieden, Freiheit, Wohlstand und das Streben nach dem Gemeinwohl“.

Jean Monnet nennt man den „Vater Europas“. Eine seiner Überzeugungen ist die Grundentscheidung für die europäische Föderation als Friedensgemeinschaft. Angesichts des furchtbaren Krieges gegen die Ukraine ist dies ein Vermächtnis des großen Europäers Monnet, das wir gemeinsam in die Zukunft tragen sollten.

Ansgar Burghof



Im Archiv der Stiftung findet sich nicht nur der Nachlass von Jean Monnet, sondern ein breiter Fundus an Dokumenten.



# Junge Menschen stärken Europa



Das Jahr 2022 soll das Europäische Jahr der Jugend sein, so hat es das europäische Parlament beschlossen. Dazu hat die EU bei der europäischen Jugend nachgefragt, was sie bewegt.

Junge Menschen tragen zu einem positiven Wandel in der Gesellschaft bei und bereichern die Ziele der Europäischen Union – so steht es in der Jugendstrategie, die die EU für den Zeitraum von 2019 bis 2027 aufgesetzt hat. In der Realität findet sich diese Zielsetzung bisher kaum wieder. Zwar formuliert die EU stets Ambitionen, die Interessen junger Menschen mit einzubeziehen, eine direkte Beteiligung und Repräsentanz von jungen Europäer\*innen findet aber nur sehr begrenzt statt.

Vor allem wegen der großen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Jugendliche soll sich das nun ändern. Das europäische Parlament hat 2022 als „European Year of the Youth“ ausgerufen. Dabei sollen in einer Reihe von Veranstaltungen und Initiativen junge Menschen stärker miteinbezogen werden. Zu den Problemen, die besondere Aufmerksamkeit erhalten sollen, gehören neben der Pandemie auch die hohe Jugendarbeitslosigkeit und mangelnde Perspektiven oder Zukunftsängste.

Was sagen die jungen Menschen selbst zu diesen Plänen? Was ist ihnen inhaltlich wichtig und wollen sie sich überhaupt beteiligen? Aus einer Umfrage wird deutlich, dass sich eine Mehrheit der 5000 jungen Befragten wünscht, das Jahr aktiv mitzugestalten. Sie erhoffen sich dabei vor allem neue Möglichkeiten, Reisen und persönliche Begegnungen mit anderen jungen Menschen und wollen an Festivals, Workshops und Diskussionen teilnehmen – vor Ort und digital. Thematisch sind für die jungen Menschen dabei vor allem die Bereiche Bildung, der Klimawandel, (mentale) Gesundheit und Inklusion sowie Anti-Diskriminierung von zentraler Bedeutung.

Auch macht die Befragung noch einmal klar, warum sich dringend etwas ändern muss: Über 60 Prozent der jungen Europäer\*innen wissen nicht oder sind sich nicht sicher, wie sie ihrer Stimme Gehör verschaffen können. Und es zeigte sich ein grundsätzlicher Zweifel an der Glaubwürdigkeit der EU und ihren jugendpolitischen Zielen.

Mangelnde Beteiligung, veraltete Bildungssysteme und das geringe Vertrauen von jungen Menschen in die Politik sind für viele Jugendorganisationen schon lange ein Problem. „Junge Menschen brauchen Räume, in denen sie ihre Zukunft und vor allem Europa selbst mitgestalten können. Diese schaffen wir mit einer politischen Bildungsarbeit, die die Vielfalt Europas abbildet: ob im länderübergreifenden European Youth Parliament oder dem religionsübergreifenden Forum der Jungen Islam Konferenz“, sagt Mandy Buschina von der überparteilichen Schwarzkopf-Stiftung Junges Europa. Die Stiftung engagiert sich seit über



[Umfrage zum EU-Jahr der Jugend](#)

## Schwarzkopf-Stiftung Junges Europa

fünf Jahrzehnten dafür, jungen Europäer\*innen Möglichkeiten für Begegnungen und persönliche Entwicklung zu geben – unabhängig von Herkunft, Religion oder Ethnie. „Wir wollen, dass sich alle jungen Menschen für die europäische Idee engagieren und sie kritisch-visionär weiterentwickeln“, so die Geschäftsführerin.

Die Projekte der Stiftung sind innerhalb der letzten Jahre größer und diverser geworden. Sie folgen dem Gedanken, dass junge Menschen ihre hohe Bereitschaft zu freiwilligem Engagement in unterschiedlichen Formaten und Bereichen einbringen wollen – und dass man sie nur erreicht, wenn man immer wieder versucht, neue Wege zu gehen.

„Es ist wirklich inspirierend, die Auswirkungen des European Youth Parliament (EYP) auf junge Menschen zu sehen. Wie sie ihre Arbeit als aktive Bürger\*innen fortsetzen, die Stimmen ihrer Altersgenossen stärken und ihre Generation in den Mittelpunkt der Entscheidungsfindung stellen“, erklärt Lika Abramishvili vom EYP.

### European Youth Parliament

Beim EYP finden Freiwillige einen Raum für politische Debatten und den Austausch mit anderen jungen Engagierten. Das Projekt vernetzt als eine der größten Jugendorganisationen Europas jedes Jahr rund 30.000 junge Menschen. Die Teilnehmer\*innen organisieren sich in Länderverbänden und treffen sich regelmäßig zu internationalen Sitzungen, um ihre aktuellen Vorstellungen und Forderungen zu diskutieren und in Resolutionen festzuhalten. Dabei stehen Themen wie Gleichberechtigung, Migration, Klima und Gesundheit im Vordergrund.

### Understanding Europe

Im Bildungsprojekt Understanding Europe bringen junge Freiwillige europäische Themen in Klassenzimmer in ganz Europa. Gemeinsam mit Schüler\*innen beschäftigen sie sich mit der EU, mit Journalismus und digitalen Medien. Dabei nehmen sie die Rolle von Vermittler\*innen auf Augenhöhe ein und begeistern die Schüler\*innen durch inklusive und interaktive Methoden für diese Themen. Die Freiwilligen aus aktuell 13 europäischen Ländern treffen sich aber auch untereinander, zum Beispiel bei der jährlichen European Summer School im Ruhrgebiet. Gemeinsam setzen sie sich für Demokratie, Vielfalt und Teilhabe in Europa ein.

### Reisestipendien

Im Rahmen ihrer Reisestipendien vergibt die Stiftung zudem jährlich Interrail-Tickets an junge Europäer\*innen. Die Idee dahinter ist, dass alle jungen Menschen die Möglichkeit haben sollten, Europa zu erfahren – unabhängig von sozialer und regionaler Herkunft, schulischem Hintergrund oder finanziellen Möglichkeiten. Die Stipendiat\*innen bereisen eigenständig den Kontinent und beschäftigen sich mit aktuellen politischen und sozialen Fragen, die sie in Form von Berichten oder Videos festhalten. Die nächste Ausschreibung findet im Mai 2022 statt.

*Mehr zur Schwarzkopf-Stiftung und ihren Programmen:*  
[www.schwarzkopf-stiftung.de](http://www.schwarzkopf-stiftung.de)

*Mehr zur EU-Jugendstrategie:*  
[www.europa.eu/youth/strategy\\_de](http://www.europa.eu/youth/strategy_de)



Insgesamt rund 30.000 junge Europäer\*innen sind jährlich durch das European Youth Parliament vernetzt und gestalten so aktiv die Zukunft Europas.

# Vor 70 Jahren: Jean Monnet

Ideen für ein europäisches Bündnis gab es schon früher. Doch erst der Franzose Jean Monnet hatte mit seinem Vorschlag zur Gründung einer Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs die richtige Idee zur richtigen Zeit.

Jean Omer Marie Gabriel Monnet wurde am 9. November 1888 in der französischen Stadt Cognac geboren. Nachdem er die Schule bereits im Alter von 16 Jahren beendet hatte, schickte ihn sein Vater ins Ausland, um für das familiengeführte Cognac-Unternehmen Erfahrungen auf dem internationalen Parkett zu sammeln. Doch der Erste und Zweite Weltkrieg verhinderten seine Karriere als Cognac-Produzent und machten Jean Monnet stattdessen zum Wegbereiter der heutigen Europäischen Union.

## Nur in der Gemeinschaft kann Europa die Herausforderungen der Zukunft meistern

Zwei furchtbare Weltkriege, die Europa in Schutt und Asche gelegt hatten, ließen Jean Monnet erkennen: Die europäischen Staaten können sich nur dann von den zerstörerischen Kriegen erholen, wenn sie gegenseitiges Vertrauen fassen, eine Gemeinschaft bilden, zusammenarbeiten und künftige Kriege verhindern. Er wusste, dass „die deutsche Frage“ den Kern der „europäischen Frage“ bildet und dass Deutschland nicht noch einmal, wie nach dem Ersten Weltkrieg, isoliert werden durfte. Und er ahnte, dass Europa nur in der Gemeinschaft die Herausforderungen der Zukunft überstehen kann. Bereits 1950 legte er dem damaligen französischen Außenminister Robert Schuman einen Plan vor, der die Gründung einer Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) vorsah, die zunächst nur die deutsche und französische Produktion umfassen, aber später auch anderen europäischen Staaten offenstehen sollte. Schuman, Wegbereiter der deutsch-französischen Freundschaft, erkannte die große politische Tragweite von Monnets Entwurf – und auch der damalige deutsche Bundeskanzler Konrad Adenauer zeigte sich von dem Vorschlag begeistert: Konnte doch Deutschland hierdurch aus dem Schatten des Krieges heraustreten und sich als gleichberechtigter Partner an einem europäischen Projekt beteiligen. Monnets Vorschlag war die eigentliche Grundlage des Europas der Gemeinschaften. Sein Geburtstag ist der 18. April 1951: der Tag, an dem in Paris die Verträge für die Errichtung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl unterzeichnet wurden.

## 1952: Jean Monnet wird Präsident der Hohen Kommission

Die neu gegründete Hohe Behörde nahm vor siebzig Jahren, am 10. August 1952, in Luxemburg ihre Arbeit auf.

Geleitet von Jean Monnet als Präsident der Hohen Behörde diente sie später als Modell für die EWG- und die EU-Kommission. – Monnet blieb auch nach seinem Rückzug aus dem politischen Leben ein leidenschaftlicher Verfechter der europäischen Einigung. 1976 ernannten ihn die Regierungschefs der Europäischen Gemeinschaft zum ersten Ehrenbürger Europas.

Jean Monnet starb vielfach geehrt am 16. März 1979 auf seinem Landsitz bei Paris. Im Zuge einer Rede in Washington hatte er am 30. April 1952 erklärt: „Nous ne coalisons pas des États, nous unissons les hommes“ – „Wir einigen keine Staaten, wir bringen Menschen einander näher.“

Christian Wiechel-Kramüller



Im Oktober 1961 zierte diese Illustration von Jean Monnet das Cover der New York Times.

## Verlag

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG  
Anschrift: Salzwedeler Straße 5, 29562 Suhlendorf  
Telefon: 05820 970 177-0  
Fax: 05820 970 177-20  
Internet: [www.bahn-media.com](http://www.bahn-media.com)

Eingetragen im Handelsregister Lüneburg: HRA 200919  
pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-GmbH, Lüneburg

Geschäftsführer: Christian Wiechel-Kramüller  
USt-IdNr.: DE264819031  
St.-Nr.: 47/200/32000

## Herausgeber

Dr. Ansgar Burghof, Christian Wiechel-Kramüller

## Redaktion

Chefredakteur: Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)  
Redaktionsleitung: Dennis Tesch  
Redaktionelle Mitarbeit: Felix Lennart Hake, Ralf Klingsieck, Nina Knops, Stefan May, Max Obenaus, Daniela Rau

## Lektorat

Dr. Regine Anacker, Buchstablerei

## Layout

Satz: Kathrin Brommond  
Titelbild: Willi Giltmann  
Konzept: Hochschule der Medien, Stuttgart

## Anzeigen

Patrick Kramüller (verantwortlich)  
Telefon: 05820 970 177-14  
E-Mail: [p.kramueller@bahn-media.com](mailto:p.kramueller@bahn-media.com)

## Druck

Grafisches Centrum Cuno, 39240 Calbe (Milde)

ISSN 2510-4721

Urheberrechte: Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2022 für alle Beiträge liegt beim Verlag.  
Haftung: Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.  
Die Nichterwähnung von Warenzeichen bedeutet nicht, dass ein Produkt ohne rechtlichen Schutz ist.

## ? Wer hat's gesagt?

„Es wächst zusammen,  
was zusammengehört.“

o Konrad Adenauer

o Willy Brandt

o David Sassoli

Schicke Deine Antwort unter Angabe Deiner Kontaktdaten an unsere Redaktion.  
Unter allen richtigen Antworten verlosen wir  
3 x 1 Exemplar des Buches „Die Welt von Gestern“ von Stefan Zweig

Kontakt:  
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG  
Salzwedeler Straße 5, 29562 Suhlendorf, E-Mail: [monnet@bahn-media.com](mailto:monnet@bahn-media.com)





# Your life-changing journey starts here

#ErasmusPlusHE

NA | DAAD

Nationale Agentur für  
EU-Hochschulzusammenarbeit

Deutscher Akademischer Austauschdienst  
German Academic Exchange Service

Sport  
Jean Monnet  
Youth  
Vocational education and training  
Adult education



**Erasmus+**  
Enriching lives, opening minds.

**Higher Education**