Nachhaltiger und sozial gerechter Stadtumbau – ein Gebot der Stunde

Positionspapier des Bau- und Verkehrsausschusses des Deutschen Städtetages zu den Konsequenzen der demografischen und ökonomischen Entwicklung sowie den Anforderungen an eine klimagerechte integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik

in der vom Hauptausschuss des Deutschen Städtetages
in seiner 200. Sitzung am 10.02.2011 gebilligten Fassung

I.

In den kommenden Jahren steht Deutschland vor gewaltigen Herausforderungen: Es gilt nicht nur, die rechtlichen, finanziellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen an eine schrumpfende und alternde Gesellschaft anzupassen, auch die Ziele im Bereich des Klimaschutzes und der Energieeinsparung erfordern gewaltige Anstrengungen. Den Städten kommt in diesem Anpassungsprozess besondere Bedeutung zu; denn gerade vor dem Hintergrund langfristig abnehmender Bevölkerung, wachsender finanzieller Engpässe und den Anforderungen des Klimaschutzes muss die raumbezogene Planung für alle Infrastrukturen darauf ausgerichtet werden, vorhandene Infrastrukturen besser auszunutzen, dazu die Zentren in den Städten aller Größenordnungen zu stärken und miteinander zu vernetzen sowie eine weitere Zersiedlung möglichst zu vermeiden, keinesfalls zu fördern.
Infolge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise haben sich die Voraussetzungen für den ökologischen und sozialen Stadtumbau deutlich verschlechtert: die Steuereinnahmen stagnieren, die sog. Schuldenbremse führt auf allen staatlichen Ebenen zu einem drastischen Rückgang öffentlicher Investitionen, vor allem bei den Städten. Gleichzeitig wachsen kommunale Aufgaben und Ausgaben insbesondere im Sozialbereich ebenso wie die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger an Bund, Länder und Kommunen, die gegenwärtige Krise zu überwinden, zumindest deren Folgen zu mildern und die öffentlichen Leistungen, insbesondere die öffentliche Infrastruktur weiter zu gewährleisten. Die jüngst im Rahmen der Haushaltsberatungen beschlossene Kürzung der Bundesmittel für die Städtebauförderung und der Mittel für die CO_2-Gebäudesanierungsprogramme der KfW ist eine Folge der wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise erforderlichen Konsolidierung des Bundeshaushalts. Indessen werden sich diese Kürzungen für die Anpassung der Gebäude und Infrastrukturen an die demografischen Veränderungen und an erhöhte Anforderungen im energetischen Bereich, für den sozialen Zusammenhalt in den Quartieren und nicht zuletzt auch für die regionale und örtliche Wirtschaft als fatal erweisen. Insofern ist die Kürzung dieser Fördermittel des Bundes ein völlig falsches Signal an die Städte und die weiteren Akteure in der Stadtteil- und Quartiersentwicklung, denn sie sind für den ökologischen und sozialen Stadtumbau auf finanzielle Unterstützung, und zwar auf langfristig gesicherte finanzielle Rahmenbedingungen, zwingend angewiesen.

Der Bau- und Verkehrsausschuss des Deutschen Städtetages hat sich vertieft mit den sich aus den bevorstehenden Herausforderungen ergebenden aktuellen Problemen der Stadtentwicklung, des Städtebaus, des städtischen Wohnens und der kommunalen Verkehrspolitik befasst und sich auch mit der Frage auseinandergesetzt, wie mit der zunehmenden ungleichen räumlichen Entwicklung und einer wachsenden, sozialen und wirtschaftlichen Polarisierung zwischen den Städten und innerhalb der Städte umzugehen ist.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen empfiehlt der Bau- und Verkehrsausschuss den Städten, sich auf folgende Handlungsfelder zu konzentrieren:

II.

1. Stadtentwicklungspolitik für integrierte Stadtentwicklung nutzen

Die von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden verabredete Initiative zu einer gemeinsamen, ressortübergreifenden Stadtentwicklungspolitik sollte stärker als bisher zu einer engen Abstimmung der einzelnen Fach- und Politikbereiche und damit der jeweils betroffenen Ministerien auf Bundes- und Landesebene beitragen, um die Probleme der Stadtentwicklung (Klimaveränderung, demografischer Wandel, Globalisierung) mit einer integrierten und nachhaltigen Strategie bewältigen zu können.

Je stärker sich einerseits die Städte und ihre Verwaltungen im Hinblick auf die breit gefächerte Aufgabenpalette ausdifferenzieren und andererseits eine sinnvolle Aufgabenerfüllung im Bereich der Daseinsvorsorge und vor allem der mittel- und langfristigen Planung nur fachübergreifend und in Abstimmung mit den Nachbarstädten und -gemeinden gelingen kann, muss das Instrument der integrierten Stadtentwicklungsplanung wieder stärker in den Blick genommen werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der dramatischen Finanzlage der Städte und der daraus resultierenden Sparzwänge und der Notwendigkeit zur Prioritätensetzung bedarf eine dezentral organisierten Verwaltung für die Grundlagenarbeit und für die zu fällenden politischen Entscheidungen über die Ziele und Schwerpunktsetzungen der jeweiligen Stadtpolitik einer integrierten Stadtentwicklungsplanung als strategisches Steuerungsinstrument.

2. Städtische Vielfalt sichern – polyzentrische Raumstruktur stärken

Die Bundesrepublik Deutschland ist geprägt durch eine Vielzahl unterschiedlicher Städte und Stadtlandschaften. Das Fehlen einer zentralen Metropole – wie es z. B. Paris für Frankreich oder London für Großbritannien darstellt – ist nicht nur eine historische Reminiszenz des deutschen Föderalismus, sondern eröffnet auch Zukunftschancen innerhalb der Europäischen Union: dezentrale Strukturen sind in vielen Aufgabenfeldern nicht nur leistungsfähiger, sondern auch bürgernäher. Vor dem Hintergrund von Globalisierung, europäischer Integration und demographischem Wandel gewinnt daher die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Städteregionen zunehmend an Bedeutung – auch auf der EU-Ebene; die Lissabon-Strategie steht hierfür. Die Förderung des wirtschaftlichen Wachstums und von Innovation entwickelt sich deshalb mehr und mehr auch zu einer Aufgabe der Raumentwicklungspolitik. Eine besondere Bedeutung wird daher – in Deutschland und in der EU – den sogenannten Metropolregionen eingeräumt; diese werden künftig eine herausragende Stellung im Wettbewerb der Regionen einnehmen. Viele Städte – auch Großstädte – liegen allerdings außerhalb dieser Metropolregionen. Sowohl für die Metropolregionen als auch für diese Städte am Rande oder auf Verbindungskorridoren und Siedlungsachsen zwischen den Metropolregionen bedarf es eines raumordnungspolitischen Konzepts mit dem Ziel, die polyzentrische Raum-

struktur der Bundesrepublik Deutschland für die künftigen regional sehr unterschiedlichen und heterogenen Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklungen in Deutschland zu steuern. Das Leitbild der "Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse" muss dem angepasst werden. Dazu gehören folgende Instrumente:

- Stärkung der Zentren jeder Größenordnung durch konsequente Nutzung des Zentrale-Orte-Systems;
- Bildung von Verantwortungsgemeinschaften zwischen den Kernstädten (Oberzentren) und dem jeweiligen Umland;
- "Belohnung" interkommunaler Kooperation und regionaler Entwicklungskonzepte durch Planungsrecht und Förderpolitik;
- Stärkung der Regionalplanung als Bindeglied zwischen staatlicher Raumentwicklungspolitik und kommunaler Bauleitplanung.

3. Zentren und Innenentwicklung stärken – Zersiedelung vermeiden – Grün in der Stadt sichern

Die städtischen Zentren, die sich bisher durch Urbanität, Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit auszeichnen, sind in ihrer politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung aktuellen Gefährdungen ausgesetzt und stehen vor großen Herausforderungen. Um den sich abzeichnenden bedrohlichen Trend zur Verödung aufzuhalten, ist eine Vitalisierung bzw. Revitalisierung der Innenstädte, aber auch der Nebenzentren und Ortsteilzentren zu einem Hauptziel stadtpolitischen Handelns zu machen. Dazu ist eine stärkere Verbindung städtebaulicher Maßnahmen zur Erhaltung und Schaffung gemischter Strukturen mit arbeitsmarkt- und wirtschaftsfördernden sowie steuerlichen Maßnahmen erforderlich. Darüber hinaus müssen die verschiedenen rechtlichen Anforderungen an Planung und Stadtentwicklung so gestaltet werden, dass sie die Innenentwicklung im Verhältnis zur Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich deutlich erleichtern (z. B. Überprüfung der Erfordernisse des Lärmschutzes, Artenschutzes, Denkmalschutzes). Das umfasst auch die Bereitstellung finanzieller Mittel soweit beispielsweise Altlasten beseitigt werden müssen oder – insbesondere auf großen Brachflächen – weitere (Innen-)Erschließungsmaßnahmen erforderlich werden.

Angestrebt wird eine bessere Vernetzung von Stadt- und Landschaftsräumen durch Grüngürtel/Grünzüge, die Verbesserung der Grünversorgung in dicht bebauten Stadtteilen (z. B. "Pocketparks", Dach- und Fassadenbegrünung) sowie der Erreichbarkeit und der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität von Parks und Landschaftsräumen, ferner die Renaturierung/Revitalisierung von Gewässern – auch in Verbindung mit Hochwasserschutz.

Die zur Steuerung und Ordnung der Einzelhandelsentwicklung – insbesondere des großflächigen Einzelhandels – vorhandenen planungsrechtlichen und förderpolitischen Instrumente müssen konsequenter angewendet werden; dazu sollte auch das zentralörtliche System der Raumordnung genutzt werden. Factory-Outlet-Center sind als großflächige Einzelhandelsbetriebe zu behandeln und dürfen nur an integrierten Standorten und in stadtverträglichen Größenordnungen zugelassen werden. Anreize zur Zersiedlung, wie die bisherige flächendeckende und räumlich undifferenzierte KfW-Wohneigentumsförderung, sollten vermieden werden; die sogenannte Entfernungs- bzw. Pendlerpauschale sollte grundsätzlich auf den Prüfstand, mindestens aber deutlich reduziert werden.

4. Nachhaltige Flächenpolitik stützen – Zwischennutzungen erleichtern

Zur Erreichung eines sachgerechten Ressourcenschutzes unterstützt der Deutsche Städtetag seit längerem ein nachhaltiges Flächenmanagement und einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden in den Städten und Gemeinden. Das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die Flächenneuinanspruchnahme für Siedlung und Verkehr bis zum Jahr 2020 deutlich zu begrenzen, wird unterstützt. Dazu sollte jede notwendige Flächenneuinanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke – wo möglich – in bereits besiedelte Gebiete gelenkt werden (Innenentwicklung vor Außenentwicklung).

Eine effektive Begrenzung der Flächenneuinanspruchnahme für Siedlungs- und Infrastrukturzwecke mit Hilfe ökonomischer und fiskalischer sowie planerischer Instrumente und den damit verbundenen Anreizwirkungen bedarf der verstärkten Anstrengung von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden. Zur verbesserten wirtschaftlichen Nutzung der Bebaubarkeit bei gleichzeitiger Sicherung zukünftiger Verfügbarkeit von Grundstücken sollten die Städte und Gemeinden (wieder) verstärkt das Instrument des Erbbaurechts – insbesondere auch für gewerblich genutzte Immobilien – einsetzten. Auch die Möglichkeit, im Bebauungsplan bestimmte festgesetzte Nutzungen oder Anlagen nur befristet oder bedingt zuzulassen (§9 Abs. 2 BauGB) sollte verstärkt genutzt werden.

Die Aufgabe des Bundes ist vornehmlich in der Ausrichtung finanzpolitischer Rahmenbedingungen auf eine sparsame Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen zu sehen. Dazu gehört auch eine Reform der Grundsteuer, die neben fiskalischen Zielen auch das bodenpolitische Ziel verfolgt, den Städten eine erhöhte Besteuerung erschlossener, aber unbebauter oder – bezüglich des Baurechts – mindergenutzter Grundstücke zu ermöglichen. Dies würde den Druck von den Städten und Gemeinden nehmen, neue Flächen als Bauland bereitstellen und mit zusätzlichem Kostenaufwand erschließen zu müssen, weil vorhandenes, bereits erschlossenes Bauland von den Eigentümern nicht entsprechend der kommunalen Bebauungsplanung genutzt wird.

Es wird angeregt, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um Städten und Gemeinden die Möglichkeit einzuräumen, zur Förderung der Innenentwicklung brachliegende Flächen oder ungenutzte Gebäude (zeitlich oder aufgrund anderer Kriterien befristet) zum Zwecke des Allgemeinwohls einsetzen bzw. nutzen zu können. Brachliegende Flächen und/oder leerstehende Gebäude können ein Quartier sehr negativ beeinflussen. Andererseits fehlen in innerstädtischen Lagen oftmals Flächen, um städtebaulich sinnvolle und notwendige Maßnahmen umsetzen zu können, insbesondere bei Grün-, Spiel- und Naherholungsflächen.

5. Stadtumbau vorantreiben – Städtebauförderung verstetigen

Die Städtebauförderung als eines der erfolgreichsten Förderprogramme trägt dazu bei, dass die städtischen Räume im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung stabil und lebenswert sowie konkurrenzfähig bleiben. Eine Verstetigung der Städtebauförderung im Sinne einer nachhaltigen Programmpolitik ist – auch in Zeiten angespannter öffentlicher Haushalte – eine strategische Aufgabe; nur so können die Städte die neuen Herausforderungen des demographischen Wandels, bei Klima und Energie sowie der Globalisierung bewältigen.

Um der zentralen Bedeutung der Städtebauförderung und der Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau“ gerecht zu werden und den Erfolg einer zukünftigen Städtebaupolitik in diesen Aufgabenbereichen sicherzustellen, ist eine ausreichende und dauerhafte finanzielle Ausstattung der Städtebauförderung sowie eine Kombinationsmöglichkeit mit investitionsbegleitenden Maßnahmen dringend erforderlich. Die für das Jahr 2011 beschlos-

senen Kürzungen der Städtebauförderungsmittel des Bundes um 155 Mio. Euro und die drastische Reduzierung des Teilprogramms "Soziale Stadt" müssen im Bundeshaushalt 2012 wieder mindestens auf das bisherige Niveau angehoben werden. Um Planungs- und Investitionssicherheit in der Stadterneuerung zu schaffen, müssen zudem die Bundesfinanzhilfen auf der Basis mehrjähriger Verwaltungsvereinbarungen bereit gestellt werden. Starre Regelungen und formalisierte Verfahren müssen zugunsten von mehr Flexibilität vor Ort entfallen; dies erfordert auch die gegenseitige Deckungsfähigkeit der Programme auf kommunaler Ebene sowie die uneingeschränkte Anerkennung von Drittmitteln als Ersatz für den kommunalen Eigenanteil.

Der Stadtumbauprozess muss auch in den kommenden Jahren durch Fortführung und praxisorientierte Weiterentwicklung integrierter Stadtumbauprogramme in den von Bevölkerungsrückgang und wirtschaftlichem Strukturwandel betroffenen Regionen finanziell angemessen unterstützt werden. Ungeachtet der mittelfristig sinnvollen Zusammenführung der Programme „Stadtumbau Ost“ und „Stadtumbau West“ bleiben jedoch wegen der weiterhin gravierenden Unterschiede hinsichtlich der Bevölkerungs- und Leerstandsentwicklung sowie der wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen besondere Fördermaßnahmen in den neuen Ländern notwendig, insbesondere eine Rückbauförderung ohne kommunalen Eigenanteil. Weiterhin ist sowohl im „Stadtumbau Ost“ als auch im „Stadtumbau West“ eine deutliche Senkung des kommunalen Eigenanteils erforderlich, da ansonsten gerade die am meisten von Schrumpfung und Strukturwandel betroffenen Städte wegen fehlender Eigenmittel keine Möglichkeit haben, Fördermittel in Anspruch zu nehmen. Darüber hinaus ist es notwendig, den Städten zur Durchsetzung auch von Abrissmaßnahmen stärkere Steuerungsinstrumente an die Hand zu geben. Um notwendige Rückbaumaßnahmen hinsichtlich der Standortwahl und der Reihenfolge gesamtstädtisch effizient steuern zu können, sollte das Rückbaugebot im BauGB gestärkt werden.

6. Wohnstandort Stadt sichern, Wohnraumversorgung gewährleisten, energetische Sanierung der Wohngebäude vorantreiben

Die demografischen und gesellschaftlichen Veränderungen werden zu einer größeren Attraktivität des Wohnstandortes Stadt führen, weil dieser den Bedürfnissen der älter werdenden Bevölkerung entspricht, aber auch weil die Notwendigkeit einer besseren Vereinbarung von Familie und Beruf ein wohnortnahes Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Dienstleitungen, kurze Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und zu Angeboten der schulischen und kulturellen Bildung erfordern.

Um diese Entwicklung zu befördern, ist ein breit gefächertes Angebot an unterschiedlichen Wohnungstypen und verschiedenen Wohnformen erforderlich, welches die verschiedenen Wohnbedürfnisse aller Bevölkerungsschichten und Haushaltstypen berücksichtigt. Wegen der regional und örtlich sehr differenzierten Entwicklung der Wohnungsmärkte empfiehlt es sich, durch die Erstellung kommunaler Wohnraumkonzepte eine Grundlage für die wohnungspolitischen Entscheidungen vor Ort zu schaffen und so auch eine langfristige Planungs- und Investitionssicherheit für die Wohnungsmarktakteure zu gewährleisten.

Zur Sicherstellung einer angemessenen Wohnraumversorgung für alle Bevölkerungsschichten sowie zur Bewältigung der Folgen von Schrumpfung und demografischem Wandel benötigen die Städte angemessene gesetzliche Rahmenbedingungen und finanzielle Unterstützung durch den Bund. Die in den letzten Jahren festzustellenden Rückgänge bei Baugenehmigungen und Baufertigstellungen im Wohnungsbau verursachen insbesondere in den Großstädten mit Bevölkerungswachstum Versorgungsengpässe. Deshalb ist es erforderlich, die

Investitionsbereitschaft vor allem in den Mietwohnungsneubau durch die Schaffung langfristiger Planungs- und Investitionssicherheit für die Wohnungsmarktakteure im Hinblick auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen und geltende Standards zu unterstützen.

Um zusätzliche Anreize vor allem für Privatinvestoren zu schaffen, wird die Wiedereinführung der degressiven Abschreibung im Mietwohnungsbau angeregt. Dabei sollte mit Blick auf die regional und örtlich sehr differenzierte Wohnungsmarktentwicklung jedoch auf eine flächendeckende Geltung verzichtet und die erhöhte Abschreibung auf Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf beschränkt werden, die durch entsprechende Landesverordnungen definiert werden könnten.

Darüber hinaus machen rapide rückläufige Sozialwohnungsbestände bei gleichzeitiger Zunahme einkommensschwacher Haushalte eine Fortführung der sozialen Wohnraumförderung und damit der zweckgebundenen Kompensationszahlungen des Bundes an die Länder im Bereich der Wohnraumförderung auch über das Jahr 2013 hinaus zwingend erforderlich.

Klimaschutz und Energieeinsparung erfordern erhebliche Anstrengungen im Bereich der energetischen Sanierung des Wohngebäudebestandes. Bei der Formulierung der einzuhaltenden Standards kommt es darauf an, eine vernünftige Balance zwischen den klima- und energiepolitischen Zielen, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Wohnungsunternehmen und nicht zuletzt der Tragbarkeit der Wohnkosten für die betroffenen Selbstnutzer und Mieter zu wahren. In jedem Falle werden die angestrebten Sanierungsquoten ohne eine angemessene finanzielle Förderung nicht zu erreichen sein.

Mit ihren Förderangeboten zur Modernisierung, energetischen Sanierung und zum altersgerechten Umbau im Bestand hat die KfW in der Vergangenheit wesentlich zur Anpassung des Wohnungsbestandes an die geänderte Altersstruktur der Bevölkerung und die Anforderungen von Klimaschutz und Energieeinsparung beigetragen. Diese Förderangebote müssen auf dem bisherigen finanziellen Niveau verstetigt werden, die beschlossene Kürzung der Mittel für die CO_2-Gebäudesanierung ist kontraproduktiv. Mit weiteren Verbesserungen der Programmstruktur, etwa durch verlängerte Laufzeiten und Zinsbindungsfristen, die Schaffung attraktiver Förderanreize für die energetische Sanierung sowie deren Koppelung an den alten- und behindertengerechten Umbau im Bestand zu besonders günstigen Konditionen, könnte die Akzeptanz der Förderangebote noch weiter erhöht werden.

Einen wichtigen Beitrag zur Realisierung der erforderlichen energetischen Sanierung im Wohnungsbestand könnte auch die Aufnahme des energetischen Erneuerungsbedarfs in den Katalog der in § 136 BauGB genannten städtebaulichen Missstände leisten. Dies würde zum einen die Kommunen in die Lage versetzen, energetische Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden gebietsbezogen voranzutreiben, zum anderen würden sich für die Eigentümer durch die erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten in Sanierungsgebieten zusätzliche finanzielle Anreize ergeben.

7. Städtebau und Verkehr besser integrieren

Die zuvor genannten städtebaulichen und wohnungspolitischen Anforderungen an eine kompakte Stadt mit Nutzungsmischung und kurzen Wegen setzt eine integrierte Städtebau- und Verkehrspolitik voraus. Dazu müssen sich alle am Prozess der Stadtentwicklung beteiligten Institutionen und Personen mehr und besser abstimmen, ganzheitliche Strategien entwickeln und koordiniert – nicht sektoral – handeln. Dies gilt für die Verwaltung ebenso wie für die Ratsgremien, für die Planung und Organisation von Großvorhaben, wie für die Quartiersentwicklung und die Gestaltung von Einzelmaßnahmen.

8. Verkehrsträger und -räume zusammendenken – Umweltverbund fördern

Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV werden in der Verkehrsplanung und Infrastrukturfinanzierung bislang nicht ausreichend berücksichtigt, d.h. in der Abwägung mit den Flächenansprüchen des motorisierten Individualverkehrs haben die Belange der umweltfreundlichen Verkehrträger häufig das Nachsehen. Dies schadet sowohl der Attraktivität des Radverkehrs, der Wohnumfeldqualität als auch der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Im Mittelpunkt einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung muss daher die planerische und räumliche Integration der Verkehrswege von Fußgängern, Radfahrern, Nahverkehrsnutzern und Autofahrern stehen, denn nur so lassen sich zusätzlicher Autoverkehr vermeiden, das vorhandene Kfz-Aufkommen reduzieren und – wo dies nicht möglich ist – eine bessere räumliche Aufteilung der Verkehrsflächen und eine bessere Gestaltung des öffentlichen Raums insgesamt gewährleisten. Hier gilt es vor allem, den öffentlichen Personennahverkehr als Massenverkehrsmittel – nicht nur in den Ballungsräumen – zu stärken. Auch das Fahrradfahren und das Zufußgehen verdienen deutlich mehr Beachtung, zumal der Großteil aller zurückgelegten Wege in Städten unter 5 km sind und damit ideal zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Dies setzt allerdings nicht nur eine Sicherung und Verstärkung der staatlichen Förderung bei der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie bei Infrastruktur und Betrieb des ÖPNV voraus, sondern erfordert auch eine klare Prioritätensetzung in den politischen Agenden von Bund, Ländern und Kommunen für die Verkehrsträger des sog. Umweltverbunds.

9. Verkehrsmittel besser vernetzen

Städtische Verkehrspolitik verlangt das Miteinander verschiedener Verkehrsarten. Die rigiden, nur auf den einzelnen Fachbereich orientierten Regelungen des Straßenverkehrsrechts, Eisenbahnrechts und des Personenbeförderungsgesetzes und der auf ihrer Grundlage erlassenen Verordnungen setzen in vielen Fällen den absoluten Vorrang eines Verkehrsmittels fest. Solche starren Regelungen führen häufig zu stadtunverträglichen Lösungen. Dank moderner Steuerungstechnik sind auch unter Sicherheitsaspekten angepasstere und damit stadtverträglichere Steuerungen möglich. Dies gilt ebenso für die konsequente Förderung und Umsetzung von Parkleitsystemen, um den sog. Parksuchverkehr zu minimieren und den ruhenden Verkehr insgesamt besser organisieren zu können. Der Bundesgesetzgeber sollte daher die entsprechenden Gesetze im Sinne einer besseren Stadtverträglichkeit den aktuellen Möglichkeiten anpassen. Hierzu gehört auch eine Anpassung der Geschwindigkeitsvorschriften in den Innenstädten. Die vom Deutschen Städtetag bereits vor vielen Jahren geforderte Umkehrung des Regel-Ausnahmeverhältnisses zwischen Tempo 50 und Tempo 30 wurde erst jüngst vom Wissenschaftlichen Beirat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Ziel aufgegriffen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit abseits des Haupt-/ Vorfahrtstraßennetzes in Städten einzuführen (Hauptausschuss-Beschluss vom 20.09.1989, in: der städtetag 1989, S. 718 f. sowie Beschluss vom 08.06.1988, in: der städtetag 1988, S. 489).

10. Kommunale Aufgabenträger im ÖPNV stärken – Personenbeförderungsrecht an EU-Verordnung anpassen

Im Zuge der von der Europäischen Kommission betriebenen Öffnung der europäischen Nahverkehrsmärkte werden auch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für den deutschen Öffentlichen Personennahverkehr angepasst werden müssen. Damit die Kommunen auch in Zukunft einen qualitativ hochwertigen ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge für ihre

Bürgerinnen und Bürger gewährleisten können, ist es nicht nur erforderlich, das bisherige Niveau öffentlicher Förderung aufrecht zu erhalten. Vielmehr sind die unterschiedlichen Finanzierungsstränge (Infrastruktur, Fahrzeugförderung, Ausgleichsleistungen für rabattierte Schüler- und Auszubildendenbeförderung sowie Schwerbehindertenfreifahrt) in den Händen der kommunalen Aufgabenträger zusammenzuführen, damit diese Mittel noch effizienter eingesetzt werden können.

Damit einhergehend sollte schon aus Gründen des Bürokratieabbaus das bisherige Nebeneinander der gewerberechtlichen Genehmigungsentscheidung durch staatliche Mittelbehörden und der kommunalen Planungs- und Finanzierungsverantwortung dadurch beseitigt werden, dass die kommunalen Aufgabenträger – entsprechend den europarechtlichen Vorgaben – neben der Planungskompetenz auch die ausschließliche Zuständigkeit für die gewerberechtliche Genehmigung des ÖPNV erhalten. Dies stärkt die Verantwortung der demokratisch legitimierten Kommunalvertretungen für den ÖPNV vor Ort und ist unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Kommunen auch in Zukunft Nahverkehrsleistungen gemäß der neuen ÖPNV-Verordnung direkt an eigene Unternehmen vergeben können.

Vor allem aber darf sich die Verantwortung der Städte als Aufgabenträger des Nahverkehrs nicht auf die Rolle als Zahlmeister reduzieren. Daher ist der Nahverkehrsplan als strategisches Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zu stärken. Die freie unternehmerische Betätigung im Nahverkehr muss dort ihre Grenze finden, wo die Gesamtverantwortung der Städte in planerischer, finanzieller und politischer Hinsicht tangiert ist. Ein Herausgreifen einzelner rentabler Linien aus dem städtischen Gesamtnetz zum Zwecke der kommerziellen Gewinnerzielung zu Lasten des Gesamtnetzes, für das die Kommunen im Sinne der Daseinsvorsorge weiterhin die politische, planerische und finanzielle Verantwortung tragen, ist daher zu unterbinden. Vor allem aber ist der Bundesgesetzgeber aufgefordert, das Personenbeförderungsgesetz endlich der neuen – seit dem 03.12.2009 geltenden – EU-Verordnung für den ÖPNV anzupassen und dabei Rechtsunsicherheiten und Regelungswidersprüche zu vermeiden.

11. Finanzierungsgrundlagen für die städtische Verkehrsinfrastruktur sichern und verbessern

Unter der immer dramatischeren Lage der Kommunalfinanzen leidet auch die städtische Verkehrspolitik. Insbesondere die wachsenden Finanzierungslasten der Grundsanierung, der steigende Finanzierungsbedarf durch Anpassung an den demografischen Wandel, Vorgaben zum Umweltschutz und zur Barrierefreiheit sowie die Auswirkungen der Beschlüsse von Bund und Ländern zur Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs (Wegfall der Zweckbindung der den Ländern im Rahmen der Föderalismusreform vom Bund zur Verfügung gestellten Entflechtungsmittel für den Gemeindeverkehr ab 2014, Auslaufen der GVFG-Förderung aus Bundesmitteln für Großvorhaben des Schienenverkehrs in 2019, Überprüfung der sog. Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des Betriebs des Schienenpersonennahverkehrs bereit stellt) stellen die Städte vor große Herausforderungen. Angesichts der dringend notwendigen Investitionen vor allem im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – wie sie in einer vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, dreizehn Ländern und dem Deutschen Städtetag vorgelegten Studie ermittelt worden sind – müssen die Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (sog. Entflechtungsmittel und GVFG-Bundesprogramm) sowie nach dem Regionalisierungsgesetz für die Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr mindestens auf dem bisherigen Niveau erhalten bleiben. Ihre Einsatzmöglichkeiten müssen außerdem flexibler gestaltet werden, so dass die Kombination

von Neubau- und Erneuerungsinvestitionen sowie die von Verkehrs- und Städtebaumaßnahmen erleichtert wird. Die Länder bleiben aufgefordert sicherzustellen, dass auch nach 2013 die Entflechtungsmittel ausschließlich für die Gemeindeverkehrsinfrastruktur zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden bei gleichzeitiger Flexibilisierung der Einsatzbedingungen.

Vor dem Hintergrund der ab 2016 voll wirksamen Schuldenbremse im Grundgesetz müssen zur Sicherung einer leistungsfähigen und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur in den Städten darüber hinaus zusätzliche alternative Finanzierungsquellen erschlossen werden. Diese sollten geeignet sein, den tatsächlichen Finanzierungsbedarf zu decken, möglichst unabhängig sein von der allgemeinen Haushaltsentwicklung, und durch eine verursachergerechte Zuordnung der Kosten (intern, extern) eine effiziente Verkehrslenkung (Stau, Umwelt) sicherstellen. Zu diesem Zweck sollten nicht nur die direkten Nutzer (Lkw-Maut auf allen Straßen) an der Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur beteiligt werden, sondern auch diejenigen, die durch eine gute ÖPNV-Erschließung einen indirekten Nutzen haben. Im europäischen und außereuropäischen Ausland ist die Beteiligung der Nutznießer des ÖPNV bereits seit langem Praxis, z. B. in Form einer Nahverkehrsabgabe. Wenn die vorhandene Straßen- und Schieneninfrastruktur in den Städten sowie die hohe Bedienungsqualität im ÖPNV sicher und vor allem zukunftsfähig gemacht werden soll, sind neue Ansätze unerlässlich.

Dazu ist z. B. der Bundesverkehrswegeplan im Sinne einer vernetzten, alle Planungsebenen und alle Verkehrsträger und Gebietskörperschaften integrierenden Bundesmobilitätsplan weiterzuentwickeln und finanziell so auszustatten, dass zumindest die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs zeitnah umgesetzt werden können; dazu sollten für den schnellen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene kurzfristig umsetzungsorientierte Masterpläne erarbeitet werden, die auch den Zusammenhang zwischen den Einzelmaßnahmen und dem Gesamtkonzept des Hochgeschwindigkeitsnetzes deutlich und verständlich machen.

Bestrebungen, nicht mehr fernverkehrsrelevante Bundesfernstraßen herabzustufen, dürfen nicht zu einer einseitigen Verlagerung von Unterhaltungslasten vom Bund oder den Ländern auf die Kommunen führen; der Übergang der jeweiligen Straßenbaulast muss auch eine entsprechende Stärkung der Finanzausstattung zur Folge haben.

12. Schwerlastabgabe auf dem gesamten Straßennetz einführen

Die zum 1. Januar 2005 wirksam gewordene Schwerlastabgabe für Bundesautobahnen hat bereits nachweislich zu Verdrängungs- und Verlagerungseffekten zu Lasten der Anwohner an Bundes-, Landes- und vor allem Kommunalstraßen geführt. Die Schwerlastabgabe sollte daher auf das übrige Straßennetz von Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen ausgeweitet werden und dem jeweiligen Straßenbaulastträger zur Sanierung und Bestandspflege der vorhandenen Verkehrswege sowie zur Schaffung verkehrlicher Alternativen zur Verfügung stehen. Ohne eine solche finanzielle Hilfestellung wären die Städte aus Gründen der Verkehrssicherheit, etwa wegen sanierungsbedürftiger Brücken, noch häufiger gezwungen, Teile des kommunalen Straßennetzes für den Verkehr zu sperren bzw. die Verkehrsbelastung zu reduzieren.

Die geplante Zulassung von überlangen und überschweren Nutzfahrzeugen (sog. Gigaliner) wird abgelehnt. Diese Fahrzeugkombinationen sind aufgrund ihrer Länge und ihres Gewichts für die gewachsene bauliche Infrastruktur in den Städten gänzlich ungeeignet (Schleppkurven, Brückenlasten); überdies gefährden sie insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Ältere, Kinder). Darüber hinaus stellen sie das von allen Bundesregie-

rungen verfolgte Ziel einer Verlagerung eines Teils des zukünftig sehr stark wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Binnenschiff in Frage. Um den dringend notwendigen Ausbau des Schienennetzes und der Binnenwasserstraßen zu fördern und zu beschleunigen, sollte der Bund endlich einen "Masterplan Güterverkehr" vorlegen, der nicht nur das Gesamtnetz planerisch darstellt, sondern auch ein Maßnahmenkonzept enthält.

13. Alle Verkehrsträger steuerlich gleichbehandeln, Subventionen abbauen

Die steuerliche Entfernungspauschale muss grundsätzlich, mindestens hinsichtlich ihrer Höhe mit dem Ziel überprüft werden, negative Folgen für Siedlungsentwicklung (Stadt-Umland-Wanderung, Flächenverbrauch), Finanzausstattung der Städte (Verlust von Einkommenssteueranteilen) und städtische Umwelt (Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Individualverkehr) zu vermeiden. Außerdem führt die ungleiche Steuerbelastung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere von Bus und Bahn gegenüber dem Pkw, aber auch der Bahn gegenüber dem Flugzeug (Trassenpreise, Mineralölsteuer) zu Wettbewerbsverzerrungen auf Kosten der Umwelt und zu Lasten der Städte. Sie ist daher abzubauen.

14. Verkehr und Umwelt in den Städten miteinander versöhnen

Verkehr und Umwelt werden oft als Gegensätze wahrgenommen. Verkehr wird in dieser Sichtweise häufig mit gesellschaftlichem und wirtschaftlichem Wachstum gleichgesetzt, während die Beachtung von Umweltbelangen allzu oft als wachstumsverhindernd angesehen wird. Verkehr ist jedoch kein Selbstzweck, sondern dient der Befriedigung menschlicher Mobilitätsbedürfnisse. Daher ist bei jedem Verkehrszweck danach zu fragen, ob dieser wirklich erforderlich ist oder ggfs. mit weniger Eingriffen in die Natur befriedigt werden kann. Generell muss daher gelten, den notwendigen und unvermeidlichen Verkehr so umweltverträglich wie möglich abzuwickeln. Dazu ist auch der Einsatz neuer Techniken, wie z. B. die Elektromobilität, zu fördern.

15. Verkehrslärmschutz verbessern

Der durch den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr verursachte Lärm ist das größte Immissionsschutzproblem in den Städten. Wirksame Lärmminderungsmaßnahmen können aufgrund der hohen Kosten von den Städten kaum in Angriff genommen werden. Deshalb müssen die notwendigen gesetzlichen und finanziellen Grundlagen auf der Bundesebene geschaffen werden. Hierzu gehören vor allem Lärmschutzmaßnahmen „an der Quelle“ – d. h. an den Fahrzeugen –, aber auch die Bereitstellung von ausreichenden Finanzmitteln für Lärmsanierungsmaßnahmen in den Städten. Dies gilt insbesondere für den stadtverträglichen Straßenausbau einschließlich der Verbesserung des Lärmschutzes an innerörtlichen Autobahnen.

Außerdem ist das Sonderprogramm für Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen auf dem bisherigen Niveau aufrecht zu erhalten und nach Möglichkeit weiter finanziell aufzustocken sowie um ein Umrüstungsprogramm für Güterzüge zu ergänzen, um die Güterwaggons kurzfristig mit sog. Verbundstoffsohlen auszustatten. Nur so lässt sich die für die politisch gewollte Stärkung des Schienenverkehrs notwendige Akzeptanz der Anwohner von Schienenstrecken sicherstellen bzw. schaffen und die angestrebte Anbindung aller größeren Städte an das IC-Netz erreichen.

Zudem ist in Ballungsräumen und Städten mit Flughäfen und Landeplätzen die Bevölkerung nach wie vor erheblich mit Fluglärm belastet oder sogar gesundheitlich gefährdet. In diesem

Zusammenhang muss auch eine kommunale Beteiligung bei der Aufstellung von Flughafenkonzepten und insbesondere bei der Festlegung von Flugrouten durch den Bund sichergestellt werden.

16. Schadstoffausstoß bei Kraftfahrzeugen durch technische Vorgaben begrenzen – Luftqualität verbessern

Die Städte sind einerseits für die Umsetzung der europäischen Richtlinien zur Luftreinhaltung vor Ort verantwortlich, verfügen andererseits jedoch nur über sehr begrenzte Möglichkeiten, auf die Verbesserung der Luftsituation mit planerischen und behördlichen Maßnahmen Einfluss zu nehmen. Vor allem aber haben die Kommunen keinen Einfluss auf die Formulierung der technischen Vorgaben zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes bei Kraftfahrzeugen. Die Bundesregierung ist daher aufgefordert, im EU-Ministerrat auf eine konsistente und abgestimmte Formulierung der EU-Luftreinhalteziele einerseits sowie der technischen Vorgaben zum Schadstoffausstoß andererseits zu drängen. Sie sollte ihrerseits durch die verbindliche Anordnung von Partikelfiltern die rechtlichen Voraussetzungen für Luftreinhaltemaßnahmen an der Quelle schaffen.

Die ständig wachsenden Verkehrsmengen durch den Pkw- und Lkw-Verkehr verursachen insbesondere in den Ballungsräumen erhebliche Luftschadstoffbelastungen. Sie wirken sich nachteilig auf die Gesundheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger aus und gefährden die Städte als Wohnstandorte. Die kommunalen Bemühungen, die Verkehrsimmissionen mit stadtplanerischen, verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu verringern, stoßen an ihre Grenzen. Deshalb ist es dringend erforderlich, zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten endlich mit Vorrang Maßnahmen an der Quelle, also an den Kraftfahrzeugen, zu ergreifen.

Zügig und vor allem zeitgleich mit den Vorgaben aus der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie müssen verschärfte Abgasstandards für Neuwagen und für den Pkw/Lkw-Bestand eingeführt werden. Neue europäische Abgasstandards wurden inzwischen zwar für alle Fahrzeugarten beschlossen. Eine durchgreifende Minderung insbesondere der Stickoxidemissionen wird jedoch erst mit der Einführung der Euro 6-Norm eintreten, die aber erst ab 2013 verbindlich wird und deshalb für die Einhaltung der Grenzwerte für die Luftqualität – auch bei Inanspruchnahme einer bis 2015 verlängerten Einhaltungsfrist – zu spät kommt.

Bundesregierung und Bundestag sind daher aufgefordert, gemeinsam mit den Ländern wirtschaftliche Anreize mit Hilfe einer stärker emissionsbezogenen Kfz-Steuer für Pkw, einer Fortschreibung und Stärkung der emissionsabhängigen Mautgebührenstaffelung sowie durch ein bundesweites Förderprogramm für die Anschaffung abgasarmer, nicht mautpflichtiger leichter Lkws zu schaffen. Gleichzeitig müssen die Anreize für die Nachrüstung mit Filtersystemen geschaffen bzw. verbessert werden, die sowohl den Partikel- als auch den Stickoxidausstoß bestehender Fahrzeuge reduzieren. Auch dazu bedarf es eines bundesweiten Konzepts, um eine schnelle und flächendeckende Markteinführung solcher Filtersysteme zu ermöglichen. Im Bereich der nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zu genehmigenden Anlagen müssen die Wertungswidersprüche zwischen Anlagenrecht und europäischem Recht zugunsten der Verbesserung der Luft in den Belastungsgebieten gelöst werden.

17. Umgebungslärm mindern

Im Hinblick auf eine wirksame Minderung des durch den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr verursachten Lärms fordern die Städte von der Bundesregierung insbesondere, sich im Zusammenhang mit der Überarbeitung der EU-Umgebungslärmrichtlinie für europaweit einheitliche Grenzwerte einzusetzen, um eine wirksame Lärmsanierung im Interesse der Bürgerinnen und Bürger in den Städten zu ermöglichen.

Die deutschen Städte haben gegenüber Bund und Ländern seit langem deutlich gemacht, dass die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht nicht befriedigend gelöst worden ist. Einerseits sind die Erstellung der Lärmkarten sowie der Lärmaktionspläne Pflichtaufgaben der Städte. Andererseits hat der deutsche Gesetzgeber es jedoch versäumt, die Kommunen mit hinreichenden Finanzmitteln, insbesondere für die aufwändige Umsetzung der Lärmaktionspläne, auszustatten. Deshalb ist eine Kostenbeteiligung von Bund und Ländern für die Erstellung von Lärmkarten sowie für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie dringend erforderlich.

III.

Die Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses des Deutschen Städtetages sind sich bewusst, dass Stadtentwicklungsplanung immer mehr zum Management von Prozessen wird. Zur Steuerung dieser Prozesse sind strategische Planungen und integrierte Stadtentwicklungskonzepte die grundlegenden Instrumente, wobei die Folgenabschätzungen von Planungen sowohl für die Kommunalfinanzen als auch für die Umwelt immer wichtiger werden. Darüber hinaus zeigt sich, dass zur Lösung der meist vielschichtigen und komplexen Probleme zunehmend interdisziplinäre Koordination und interkommunale Kooperation dringend notwendig sind.

Dementsprechend richtet der Bau- und Verkehrsausschuss folgende Erwartungen und Forderungen an die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung – aber auch an alle weiteren Akteure, denen die Zukunft der Städte und ihrer Zentren ein Anliegen ist:

1. Der Verbrauch neuer Flächen ist weiter deutlich zu verringern, die Innenentwicklung durch Stadtumbau noch stärker zu fördern. Hierfür sind neue Instrumente zu testen und einzuführen. Die Grundsteuer muss bei der anstehenden Reform z. B. so verändert werden, dass sie künftig die Innenentwicklung durch Mobilisierung erschlossener, aber nicht genutzter Grundstücke stützt.

2. Zur Unterstützung der Innenentwicklung und des urbanen Wohnens in einer Stadt der kurzen Wege benötigen die Städte und Gemeinden weiterhin staatliche Finanzhilfen. Die Städtebaufördermittel des Bundes und der Länder zur Stadterneuerung, zum Stadtumbau und zur Sozialen Stadt dürfen deshalb keinesfalls gekürzt, sondern müssen auf hohem Niveau verstetigt werden. Darüber hinaus müssen die Förderprogramme auf der Grundlage mehrjähriger Verwaltungsvereinbarungen flexibler und kommunalfreundlicher gestaltet werden.

3. Um eine weitere Stadtumlandwanderung zu verhindern und statt dessen das Wohnen in der Stadt zu fördern, sollte das dem deutschen Planungs- und Rechtssystem (noch) zugrunde liegende Funktions-Trennungs-Prinzip der Charta von Athen aufgegeben und mehr als bisher das der Leipzig-Charta zugrundeliegende Leitbild der kompakten Europäischen Stadt der kurzen Wege mit Nutzungsmischung verfolgt und weiterentwickelt werden.

4. Die zentralörtlichen Leistungen der großen und größeren Städte erfordern in Verbindung mit ihren Infrastrukturleistungen und den besonderen sozialen Aufgaben einen adäquaten Lastenausgleich zwischen Stadt und Umland. Die zentralen Orte müssen für ihr Leistungsangebot ans Umland finanziell angemessen ausgestattet und die Nutzer der zentralörtlichen Leistungen bzw. ihre Wohnsitzgemeinden entsprechend an den Kosten beteiligt werden.

5. Die durch Suburbanisierung gewachsenen Verflechtungen in den Stadtregionen können durch die heutigen politischen Verwaltungsstrukturen immer schlechter gesteuert werden. Da Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Umweltschutz nicht an den Gemeindegrenzen enden, müssen künftig interkommunale und regionale Planungsinstrumente größere Bedeutung erhalten und genutzt werden.

6. Baukultur muss wieder verstärkt zu einem öffentlichen und von der Gesellschaft akzeptierten Anliegen werden. Dann wird es auch gelingen, zu einem qualitätvollen Städtebau zurückzufinden. Um die Städte gegen die vielfältigen Auflösungstendenzen zu behaupten, müssen gute Beispiele aus den Bereichen Architektur und Stadtplanung wieder mehr Gewicht gewinnen und Wettbewerbe, Planungsworkshops, Gutachterverfahren und ähnliche Instrumente zur vielfältigen und kreativen Lösungsfindung genutzt werden.

7. Zu einer nachhaltigen Zukunftsgestaltung der Städte sollte vom Instrument der integrierten strategischen Stadtentwicklungsplanung verstärkt Gebrauch gemacht werden. Oberbürgermeister, Verwaltungsvorstand und Stadtrat müssen sich diese Aufgabe zu eigen machen und bereit sein, in einen intensiven Diskussionsprozess über Werte, Leitbild, Ziele und strategische Projekte frühzeitig mit den Akteuren der Stadtgesellschaft einzutreten. Gleichzeitig sind Gesetze und Richtlinien, die die Qualität von Planungen und Maßnahmen nicht verbessern, sondern die Verfahren nur noch aufwändiger machen, zu korrigieren.

8. Gerade in Zeiten knapper gewordener Ressourcen und eines zunehmenden Personalabbaus kann auf die besonders qualifizierten Fachkräfte der kommunalen Stadtentwicklung und Stadtplanung nicht verzichtet werden. Hochkomplexe Aufgabenstellungen und Tätigkeitsprofile im Rahmen der integrierten strategischen Stadtentwicklungsplanung erfordern vielmehr gut ausgebildetes und ausreichendes Personal.

9. Unter der immer dramatischeren Lage der Kommunalfinanzen leidet auch die städtische Verkehrspolitik. Insbesondere die wachsenden Finanzierungslasten der Grundsanierung, der gesamten Verkehrsinfrastruktur, der steigende Finanzierungsbedarf durch Anpassung an den besonders stark wachsenden Güterverkehr, den demografischen Wandel, Vorgaben zum Umweltschutz und zur Barrierefreiheit sowie die Auswirkungen der Beschlüsse von Bund und Ländern zur Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs stellen die Städte vor große Herausforderungen. Als Träger der Baulast von Straßen und ÖPNV-Anlagen oder als Aufgabenträger, der für die Planung, Organisation und Finanzierung des Nahverkehrs verantwortlich ist, können die Städte in finanzieller – und dadurch ausgelöst – auch in personeller Hinsicht oft nur noch die größten Mängel beseitigen. Für eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur brauchen die Städte deshalb ein besseres und vor allem tragfähiges Finanzierungssystem, das die kommunale Verkehrsfinanzierung auch nach dem Auslaufen des GVFG Ende 2013 sicherstellt.

10. Das Leitbild der Europäischen Stadt ist gefährdet, hat sich jedoch nicht überlebt. Daher müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um die Rahmenbedingungen so zu verändern, dass die Europäische Stadt weiterhin eine realistische Chance hat. Dazu ist es notwendig, das Verhältnis von Innen- und Außenentwicklung so zu steuern, dass unsere Städ-

te ökonomisch und ökologisch funktionstüchtig bleiben und zugleich ihre integrative und interessenausgleichende Fähigkeit wie auch ihre charakteristische städtebauliche Erscheinung behalten oder wiedergewinnen können.

11. Die Mitgliedstädte des Deutschen Städtetages übernehmen Verantwortung für den erforderlichen sozialen und ökologischen Stadtumbau. Sie sind bereit, auf der Grundlage der vorstehenden Thesen neue Impulse zu setzen und wirksam zu handeln. Die Städte benötigen aber die Unterstützung des Bundes, der Ländern und auch privater Akteure. Sie alle müssen mithelfen und jetzt die Weichen stellen für attraktive Städte, in denen die Menschen auch in Zukunft gerne und gut leben wollen und auch können.