

## Interkommunaler Wettbewerb und Klimaschutz

# Kommunen im „Abwärtswettkampf“

*Es ist allgemein bekannt, dass auch umsichtigen Bürgern der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen schwer fällt. Schließlich wird allenthalben vom größer, weiter, schneller, schwerer und stärker geschwärmt. Doch nicht nur Individuen, sondern auch Unternehmen und selbst Städte und Gemeinden können sich selten überwinden, eine Vorbildfunktion in Sachen Nachhaltigkeit einzunehmen. Zu groß scheint das Risiko, die Nachbargemeinde werde die Schwäche für den eigenen Vorteil nutzen.*

**Michael Kopatz**



Abwärts im Laufschrift? Kommunen sind oft misstrauisch auf die Nachbargemeinde

Foto: Petra Bork / pixelio.de

Welcher Bürgermeister traut sich schon, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu begrenzen? „Dann fahren die Menschen aus dem Umland doch zur Nachbarstadt einkaufen“, denken sich die meisten. Das wäre schlecht für den Einzelhandel, schlecht für die Wirtschaftslage, schlecht für den Arbeitsmarkt. Mit der gleichen Begründung werden weitere Grünflächen für Gewerbe und Einfamilienhäuser erschlossen. So sollen die wichtigste kommunale Steuereinnahme, die Gewerbesteuer und die zweitwichtigste Einnahme, der kommunale Anteil an der Einkommenssteuer, gebunden und die Abwanderung ins Umland verhindert werden. Dies geschieht mit der Rechtfertigung: „Wenn wir das nicht anbieten, macht es die Nachbargemeinde.“ Die

lockt ohnehin mit Dumping-Preisen für Grundstücke und niedrigeren Gewerbesteuern.

### Wohnen

Eine Möglichkeit, die Kommunen aus ihrem Wettbewerbsdilemma zu befreien, wäre die Inkraftsetzung eines **Flächenmoratoriums**. Es handelt sich dabei um eine bundesweit zu beachtende ordnungsrechtliche Vorgabe, die besagt, dass zusätzliche Wohn- und Gewerbeflächen nur im Maße eines Bevölkerungszuwachses geschaffen werden. Bei stagnierender Bevölkerung gibt das Moratorium bis auf Weiteres vor, dass die Wohn- und Gewerbefläche in Deutschlands Städten nicht zunimmt. Das würde Neubauten in wachsenden Städten zwar nicht aus-

schließen, jedoch nur bei gleichzeitigem Rückbau an selber oder anderer Stelle gestattet. Der Staat setzt also einen Ordnungsrahmen, mit dem innerhalb der Grenzen kreativ umgegangen werden kann.

Ein Flächenmoratorium ist wichtig, um Expansion und Verschwendung zu begrenzen. Inzwischen wissen zwar sehr viele Bundesbürger etwas mit dem Begriff „KfW-CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierung“ anzufangen. Allenthalben werden für jedermann deutlich sichtbar Gebäudehüllen isoliert und Fenster ausgetauscht. Und tatsächlich ging der Energieverbrauch pro Quadratmeter zwischen 1995 und 2005 bundesweit um gut neun Prozent zurück.

Ein toller Erfolg, der jedoch durch die beständige Zunahme der genutzten Wohnfläche – 13 Prozent im gleichen Zeitraum – mitnichten zu einem Rückgang des absoluten Energieverbrauchs führte. Im Wesentlichen sind zwei Entwicklungen für den zunehmenden Wohnflächenbedarf verantwortlich. Erstens der Trend zu Single-Haushalten; zweitens wohnen Eltern in überdimensionierten Häusern, weil die Kinder ausgezogen sind.<sup>1</sup> Auch langfristig sinkt daher voraussichtlich der Energiebedarf pro Kopf nur leicht, weil die Wohnfläche expandiert. Es ist mehr als fragwürdig, ob so die anvisierte Verbrauchsminderung von 80 Prozent bis 2050 erreicht werden kann.

Wie würden die Entscheidungsträger vor Ort ein Moratorium zur Flächenbegrenzung aufnehmen, wenn sie wissen, dass die Nachbargemeinde oder die konkurrierende Stadt vor dem gleichen Problem stünde? Wenn sichergestellt wäre,

☞ lesetipp

**Einführung ins Thema**

Zu den im nebenstehenden Beitrag angesprochenen Feldern „Klima“ und „Verkehr“ empfehlen wir als Grundlagenartikel die entsprechenden Kapitel in unserem AKP-Nachschlagewerk „Stadt Land grün – Handbuch für alternative Kommunalpolitik“.

☞ Bielefeld 2008, ISBN 978-3-9803641-5-7, 320 Seiten, Preis: 16.80 €, siehe Bestell-Coupon in diesem AKP-Heft.

dass der interkommunale Wettbewerb um Masse ausgehebelt wäre? Vermutlich werden sich die Stadtplaner verstärkt um neue, alternative und attraktive Wohnformen bemühen. Brachflächen werden saniert. Fehlentwicklungen wie das „Ausfransen“ der Städte und autofahrerfreundliche Einzelhandelsflächen am Stadtrand werden gebremst. Im Idealfall werden die Innenstädte und Stadtteilzentren attraktiver und belebter.

**Alt gegen neu**

Freilich werden junge Familien sich nach wie vor nach einem Eigenheim sehnen. Wie soll das möglich sein, wenn jetzt nicht mehr neu gebaut werden darf? Grundsätzlich ist ja genug Platz vorhanden. Ein Limit für Neubau ist für die kommunalen Akteure Ansporn, Maßnahmen und Konzepte zu entwickeln, um Menschen zum „Freizug“ übergroßer Wohnungen und Häuser zu ermuntern. Denkbar wären Informationskampagnen, Bonussysteme, z. B. ein (teilweiser oder kompletter) Erlass der Grunderwerbssteuer für die neue Wohnung, wenn diese um einen Mindestprozentsatz kleiner ist, Angebote alternativer Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen und vieles mehr.

**Verkehr**

In ihrem zerstörerischen Wettstreit schrecken die Städte und Gemeinden auch nicht vor dem Aus- und Neubau von Straßen und Flughäfen zurück. Jeder Entscheidungsträger ist sich zwar durchaus bewusst, dass der zunehmende Flugverkehr die globale Erwärmung beschleunigt und ganze Landstriche „verlärm“t. Aber das Risiko, durch Unterlassen den Anschluss zu verpassen, scheint zu groß.

**Straßenbaumoratorium**

Und so geht es munter weiter mit dem automobilistischen Größenwahn unserer Gesellschaft: Als gäbe es keine Debatte um Klimaschutz und Ressourcengerechtigkeit, weist der Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1.900 Kilometer Autobahnen, die Erweiterung von 2.200 Kilometern Autobahnen sowie den Aus- und Neubau von 5.500 Kilometern Bundesstraßen aus.<sup>2</sup> Wird es denn nie genug sein? Es ist ein Rennen, bei dem die Städte und Gemeinden am Ende nur verlieren können. Es sei denn, sie treffen interkommunale Absprachen oder die bundespolitischen Rahmenbedingungen ändern sich.

Geeignet wäre dazu ein **Straßenbaumoratorium**. Wie eine gleichnamige Bundestagspetition vorrechnet, sei schon jetzt ein gewaltiger Sanierungsstau aufgelaufen. Mit jeder weiteren Straße stiegen die Unterhaltungskosten.<sup>3</sup> Das Moratorium würde auch die Finanzhaushalte der Kommunen entlasten. Denn allen Klagen über klamme Kassen zum Trotz werden allerorten noch Gelder für Erweiterungs- und Umgehungstraßen eingestellt. Und dies, obwohl die öffentlichen Haushalte schon jetzt kaum in der Lage sind, die Bestandsstraßen und Brücken in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

**Fliegen**

Um der eigenen Wirtschaftsregion einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, haben zahlreiche Kommunen hohe Summen in Regionalflughäfen investiert.<sup>4</sup> Die meisten müssen jährlich mit Millionenbeträgen zulasten des Kommunalhaushalts bezuschusst werden. Die Billigfluglinien spielen die Wettbewerber gegeneinander aus, um mit Dumpingpreisen Kunden zu locken. Im Ergebnis hat die rasante Zunahme des Flugverkehrs alle anderen Einsparerfolge im Pkw-Bereich überkompensiert.

Notwendig ist daher die Einführung von Limits für Starts und Landungen auf Flughäfen. Möglich wäre auch die Limitierung der Passagierzahlen pro Flughafen. Ziel wäre zunächst, den Flugverkehr auf das gegenwärtige Niveau zu begrenzen. Da die Flieger zugleich immer effizienter werden, gingen die extrem klimawirksamen Treibhausgase zurück. Wer Arbeitsplätze in Gefahr sieht, sollte bedenken: Der Ausbau des ÖPNV schafft

wesentlich mehr Beschäftigung und zwar zukunftsfähig.

**Tempo 30**

Der interkommunale Wettbewerb ist das zentrale Hemmnis für ein generelles Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde innerhalb geschlossener Ortschaften. Kein Stadtrat wagt den ersten Schritt, obgleich die Faktenlagen erdrückend eindeutig ist: Die Sicherheit erhöht sich schon allein dadurch drastisch, dass sich der Bremsweg fast halbiert – lebensrettende Meter in einer Gefahrensituation.<sup>5</sup>

Die Zahl der Radfahrer nimmt zu – im britischen Bristol zum Beispiel um zwölf Prozent, weil sich ihr Sicherheitsgefühl erhöht.<sup>6</sup> Der Verkehr wird flüssiger und Beschleunigungs- und Bremsvorgänge verringern sich. Das mindert deutlich die Abgas- und Lärmemissionen. Der Lärm reduziert sich um subjektiv bis zu 50 Prozent.<sup>7</sup> Weniger Schadstoffe, Lärm und mehr Radfahrer, all dies ist gut für die Gesundheit. Und da die Durchschnittsgeschwindigkeit etwa in Berlin ohnehin unter 30km/h liegt,<sup>8</sup> kommen die Städter fast genauso schnell ans Ziel.<sup>9</sup>

Das Argument, jede Kommune könne doch selbst bestimmen, wo Tempo 30-Zonen und -Straßen liegen sollen, ist wohlfeil. Denn die bürokratischen Hürden sind enorm zeitaufwendig. Viel einfacher ist es, wenn sich die Ausgangssituation umdreht und für ausgewählte Straßen Tempo 50 zugelassen werden muss. Dass der Vorschlag nicht abwegig ist, zeigte die österreichische Stadt Graz schon vor 20 Jahren. Hier waren zu Anfang des Großprojektes erst rund 40 Prozent der Bevölkerung vom generellen Tempo 30 überzeugt, was sich dann nach vier Jahren auf rund 80 Prozent erweiterte.

**I will, if you will**

Auf solche Vorschläge mögen liberale Bürgerinnen und Bürger entgegenen, das sei staatsautoritär. Hier winken Planwirtschaft und Sozialismus. Es sei Kennzeichen der individuellen Freiheit und läge im persönlichen Ermessen, etwa über die Größe des Pkws selbst zu bestimmen. Vertreter dieser liberalen Argumentationslinie stützen sich auf Artikel 2 des Grundgesetzes: „Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.“ Doch wer die Verfassung ernst

nimmt, beachtet auch die Freiheitsrechte der zukünftigen Generationen.

Die Einschränkung von Freiheit prägt schon heute unseren Lebensalltag. Die gesetzlichen Arbeitslosen-, Renten- und Krankenversicherungen – ja selbst die Anschnallpflicht – sind letztlich eine Zwangsbeglückung. Doch gerade das Zwangssystem macht die Ausübung von Freiheitsrechten erst möglich. Erst wenn Ernährung, Obdach, Kleidung und Gesundheit gewährleistet sind, ist Raum vorhanden für Bildung, Kultur und Gemeinschaft.

Zu derselben Einsicht werden wir auch beim Missbrauch von Gemeinschaftsgütern zu gelangen haben. Absolute Grenzen für Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind geradezu zwingend notwendig, wenn man den Freiheitsgrundsatz zu Ende denkt. Die Einsicht in die Notwendigkeit ist nicht eine Behinderung der Freiheit – es ist ihre Bedingung.

#### Fußnoten

1) [www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de](http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de).

2) Deutscher Bundestag Drucksache 16/7394, 30.11.2007 (16. Wahlperiode).

3) Eingereicht als öffentliche Petition beim Petitionsschuss des Deutschen Bundestags am 13.10.2011 (Petition 20526).

4) In Dortmund beträgt das jährliche Defizit des Flughafens rund 20 Mio. Euro.

5) Vgl. Umweltbundesamt (2007): Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen – Abschlussbericht und Anlagenband. S.11.

6) Vgl. 20's plenty for us (2012): Wide Area 20 mph Limits Raise Cycling and Walking Levels By Up To 12%.

7) Vgl. ebd. S. 19 f.

8) Vgl. Randelhoff, Matthias (2008): Europäische Städte mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenverkehr.

9) Vgl. Tiefenthaler, Heinz (2005): Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen in Ortsgebieten. Innsbruck. S. 19.

#### Quellen

Zu „Arbeit, Glück und Nachhaltigkeit“ siehe [www.wupperinst.org/publikationen/details](http://www.wupperinst.org/publikationen/details).

Zur Studie „Zukunftsfähiges Hamburg“ siehe [www.wupperinst.org/de/info/details](http://www.wupperinst.org/de/info/details).

Zur Studie über Energiearmut siehe [www.wupperinst.org/de/info/details](http://www.wupperinst.org/de/info/details).

↻ Dr. Michael Kopatz arbeitet am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie in der Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik. Kontakt: Döppersberg 19, 42103 Wuppertal, 0202/2492-148 Fax: -250, Heimbüro: 0541/6689414, [www.wupperinst.org](http://www.wupperinst.org).