



BUNDES  
**SGK**

Sozialdemokratische Gemeinschaft  
für Kommunalpolitik in der  
Bundesrepublik Deutschland e.V.

Beschlüsse der  
18. ordentlichen  
Delegiertenversammlung  
der Bundes-SGK

22. Januar 2022

<b>Inhalt:</b>	<b>Seite</b>
<b>Beschluss</b> <b>Wir gestalten die Zukunft in unserem Land - Gesellschaftlicher Fortschritt findet in Städten, Gemeinden und Kreisen statt</b>	<b>3 – 6</b>
<b>Beschluss</b> <b>Klimaschutz und Klimaanpassung - auf dem Weg zur resilienten Kommune</b>	<b>7 – 11</b>
<b>Beschluss</b> <b>Der Bund muss mehr Verantwortung Im Katastrophenschutz übernehmen</b>	<b>12 – 13</b>
<b>Beschluss</b> <b>Digitale Souveränität von Kommunen in einer digitalisierten Welt</b>	<b>14 – 16</b>
<b>Beschluss</b> <b>Kindergrundsicherung – ein Meilenstein Im Kampf gegen Kinderarmut</b>	<b>17</b>
<b>Beschluss</b> <b>Rolle der Kommunen in einer Zukünftigen Pflege stärken</b>	<b>18 – 19</b>
<b>Beschluss</b> <b>Schaffung einer inklusiven Welt</b>	<b>20 – 25</b>
<b>Beschluss</b> <b>Zukunft der Innenstädte und Ortszentren - Innenstadt ist Gemeingut</b>	<b>26 – 30</b>
<b>Beschluss</b> <b>Wir wollen ein Zukunftsbild für unsere Innenstädte zeichnen</b>	<b>31 – 33</b>
<b>Beschluss</b> <b>Mobilitätswende für das gute Leben von Morgen (Beschluss des Vorstandes der Bundes-SGK vom 26.02.21)</b>	<b>34 – 38</b>
<b>Resolution:</b> <b>Für ein Europa mit menschlichem Anlitz</b>	<b>39 – 43</b>

## **Beschluss 1**

### **Wir gestalten die Zukunft in unserem Land – Gesellschaftlicher Fortschritt findet in Städten, Gemeinden und Kreisen statt**

Der Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP titelt: „Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit und Nachhaltigkeit“. Fortschritt kann nur gemeinsam mit den Kommunen, Städten, Gemeinden und Kreisen realisiert werden. Die Bundes-SGK dringt deshalb darauf, die Handlungsfähigkeit der Kommunen zeitnah und nachhaltig zu verbessern und steht bereit, um dafür in Kooperation mit der neuen Bundesregierung den Leitsatz des Kapitels „Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land“ des Koalitionsvertrages auszufüllen.

„Wir wollen ein kooperatives Miteinander mit den Kommunen. Unser Ziel sind leistungsfähige Kommunen mit einem hohen Maß an Entscheidungsfreiheit vor Ort, eine verlässliche öffentliche Daseinsvorsorge, eine starke Wirtschaft und eine engagierte Zivilgesellschaft. Gleichwertige Lebensverhältnisse sind die Basis für Vertrauen in unsere Demokratie und halten unser Land zusammen.“ (Seite 127, Koalitionsvertrag)

Der Koalitionsvertrag der Ampelkoalition zeigt an vielen Stellen die Richtung auf, in der die Politik gesellschaftliche Entwicklung lenken muss, sollen die großen Herausforderungen der Zeit angemessen beantwortet werden. In vielen Feldern brauchen wir nun einen gemeinsamen Prozess der Konkretisierung dieser Ziele und der Vereinbarung von Maßnahmen, die eng mit den Kommunen abgestimmt sind. Auf der kommunalen Ebene, nah an den Menschen, wird der im Koalitionsvertrag betonte Fortschritt schlussendlich in die Tat umgesetzt. Dabei müssen alle gesellschaftlichen Gruppen an diesem Fortschritt partizipieren können.

#### **1. Finanzen**

„Wir brauchen leistungsstarke und handlungsfähige Kommunen. Es gibt viele Kommunen mit hohen Altschulden, die sich nicht mehr aus eigener Kraft aus dieser Situation befreien können. Ihnen fehlt die Finanzkraft für dringend notwendige Investitionen. Wir wollen daher diese Kommunen von Altschulden entlasten. (...) Dies kann nur in einem übergreifenden Konsens gelingen, der das Einvernehmen der Länder erfordert und eine Änderung des Grundgesetzes bedarf, für die die entsprechende Mehrheit im Deutschen Bundestag und Bundesrat nötig ist. (...)“ (Seite 163, Koalitionsvertrag)

Die angekündigten Gespräche mit den Ländern und den Fraktionen im Bundestag sollen zeitnah aufgenommen werden. Die Bundes-SGK betont mit Nachdruck, dass dieses Vorhaben aus Sicht der Kommunen von größter Bedeutung ist. Zudem gilt es nach wie vor, weitere Stabilisierungsmaßnahmen der kommunalen Finanzen anzupacken, um die Investitionsfähigkeit der Kommunen zu erhalten und zu verstetigen. Dazu können weitere Kostenübernahmen des Bundes von relevanten Sozialaufgaben der Kommunen zählen oder die Kompensation von den Corona-bedingten Steuermindereinnahmen in den kommunalen Haushalten. Aus Sicht der Bundes-SGK sollten diese Gespräche unter Einbeziehung der Kommunen bei Koordinierung durch das Bundeskanzleramt stattfinden.

#### **2. Gleichwertige Lebensbedingungen – Regional- und Raumordnungspolitik**

„Wir werden das gesamtdeutsche Fördersystem und die unter diesem Dach gebündelten Förderprogramme - orientiert an der Stärkung der strukturschwachen Regionen – weiterentwickeln, Wir werden Förderprogramme zusammenfassen, vereinfachen, flexibilisieren, harmonisieren und die Mittel prioritär dorthin fließen lassen, wo der Nachholbedarf am größten ist. (Seite 127, Koalitionsvertrag)

Mit diesem Versprechen geht eine neue Koordinationsaufgabe der Raumordnungspolitik einher. Die in verschiedenen Ressorts administrierten Förderprogramme, vornehmlich die Gemeinschaftsaufgabe für regionale Wirtschaftsförderung (GRW) beim Bundeswirtschaftsministerium und die Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) beim Bundesministerium für Landwirtschaft und Ernährung sowie alle weiteren Bundesprogramme sind auf ihre räumlichen Wirkungen neu zu bewerten.

Das gilt es, insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Stärkung der öffentlichen Daseinsvorsorge in dünnbesiedelten und strukturschwachen ländlichen Räumen und einer vorbeugenden Bewältigung regionaler Transformationsprozesse aufzugreifen.

### **3. Mobilitätswende und ÖPNV-Finanzierung**

„Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren.“ (Seite 50, Koalitionsvertrag)

Die Arbeiten zu diesem Ausbau- und Modernisierungspakt müssen unverzüglich aufgenommen werden und die ÖPNV-Finanzierung nachhaltig verbessert werden. Beim Ausbau des ÖPNV brauchen die Kommunen mehr finanzielle Mittel und insbesondere für die Umstellung auf alternative Antriebe einen belastbaren Förderrahmen über 10 Jahre.

### **4. Ausbau Erneuerbarer Energien**

„Wir werden noch im ersten Halbjahr 2022 gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen alle notwendigen Maßnahmen anstoßen, um das gemeinsame Ziel eines beschleunigten Erneuerbaren-Ausbaus und die Bereitstellung der dafür notwendigen Flächen zu organisieren.“ (Seite 57, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK fordert hierzu, dass in einer gemeinsamen Kommission unter Beteiligung der Kommunen die Zielkonflikte zwischen bau- und planungsrechtlichen, immissionsschutzrechtlichen und naturschutzrechtlichen Aspekten gelöst und gemeinsame Handlungsoptionen gefunden werden. Kommunen und kommunale Unternehmen stehen bereit, wenn die Rahmenbedingungen verbessert werden.

### **5. Wärmewende**

„Wir werden uns für eine flächendeckende kommunale Wärmeplanung und den Ausbau der Wärmenetze einsetzen. Wir streben einen sehr hohen Anteil Erneuerbarer Energien bei der Wärme an und wollen bis 2030 50% der Wärme klimaneutral erzeugen.“ (Seite 58, Koalitionsvertrag)

Eine deutliche Ausweitung der energetischen Gebäudesanierung ist auf eine aufsuchende und an den Möglichkeiten der Gebäudeeigentümer orientierte Energieberatung angewiesen. Die bestehenden Förderkonzepte sind stärker auf Zuschüsse und Quartierskonzepte zu orientieren. Eine Weiterentwicklung des Gebäudeenergiegesetzes ist gemeinsam mit den Kommunen umzusetzen. Eine kommunale Wärmeplanung sollte die „Wärmewende“ vorantreiben. Die dafür erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen sind zügig noch in 2022 gemeinsam zu entwickeln.

### **6. Klimaanpassung**

„Mit einem Klimaanpassungsgesetz schaffen wir einen Rahmen, um gemeinsam mit den Ländern eine nationale Klimaanpassungsstrategie mit messbaren Zielen etwa in den Handlungsfeldern Hitzevorsorge, Gesundheits- und Allergieprävention und Wasserinfrastruktur umzusetzen und rechtzeitig nachsteuern zu können. Erste dringliche Maßnahmen werden wir zudem mit einem Sofortprogramm sehr schnell auf den Weg bringen. Wir streben eine Verankerung der gemeinsamen Finanzierung von Bund und Ländern zur Klimavorsorge und

Klimaanpassung an und wollen sie mit ausreichend finanziellen Mitteln ausstatten.“ (Seite 40, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK fordert die frühzeitige Einbeziehung der Kommunen bei der Erarbeitung des Klimaanpassungsgesetzes. Die Kommunen wollen handeln. Schnell und konsequent für resiliente Gemeinden.

Die Bundes-SGK begrüßt die Absicht der neuen Bundesregierung die Transformation von der linearen zur Kreislaufwirtschaft zu fördern und damit zahlreiche Arbeitsplätze zu schaffen. Dies gelingt jedoch nur, wenn die Kommunen "die Treiber der Kreislaufwirtschaft" werden (siehe EU-Aktionsplan Kreislaufwirtschaft). Kommunen können ihre bestehende Netzwerke mit Hochschulen, Unternehmen, Bürger:innen und Verbänden nutzen und durch die Beschaffung Vorbildfunktion übernehmen. Die dafür erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen sind zügig in 2022 gemeinsam zu entwickeln.

## **7. Digitalisierung**

„Die Weiterentwicklung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) geht mit einer ausreichenden Folgefinanzierung einher, mit der eine klare Standardisierung und Vereinheitlichung von IT-Verfahren nach dem Einer-für-alle-Prinzip (EFA) unterstützt wird. Im Rahmen der IT-Konsolidierung schaffen wir klare Verantwortlichkeiten und führen die IT-Budgets des Bundes zentral zusammen. Aus der Föderalen IT-Kooperation (FITKO) machen wir eine agile, flexible Einheit mit einem mehrjährigen Globalbudget. Kommunen müssen von Bundesmitteln profitieren und im Rahmen des EFA-Prinzips entwickelte Lösungen übernehmen können.“ (Seite 15, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK fordert, dass die Kommunen in diesen Prozess der Reorganisation der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung verstärkt mit einbezogen werden. Insbesondere für die Umsetzung des OZG benötigt es eines klaren und realistischen Zeithorizontes, um den Bürgerinnen und Bürgern konkrete Ergebnisse präsentieren zu können.

## **8. Wohnungspolitik**

„Wir werden ein „Bündnis bezahlbarer Wohnraum“ mit allen wichtigen Akteuren abschließen. Wir werden zeitnah eine neue Wohnungsgemeinnützigkeit mit steuerlicher Förderung und Investitionszulagen auf den Weg bringen und so eine neue Dynamik in den Bau und die dauerhafte Sozialbindung bezahlbaren Wohnraums erzeugen.“ (Seite 88, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK spricht sich dafür aus, dieses Bündnis möglichst zeitnah zu begründen und die Kommunen an der Entwicklung der neuen Instrumente zu beteiligen. Wir unterstützen vor Ort das Ziel, jährlich 400.000 neue Wohnungen entstehen zu lassen, darunter auch viele öffentlich geförderte.

„Wir werden das Baugesetzbuch (BauGB) mit dem Ziel novellieren, seine Instrumente noch effektiver und unkomplizierter anwenden zu können.“ (Seite 89, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK spricht sich für eine Novellierung aus, die auch die bodenpolitische Dimension einbezieht und die Anwendbarkeit der mit dem Baulandmobilisierungsgesetz erreichten Instrumente entfristet und von länderrechtlichen Regelungen unabhängig macht.

„Solange nicht genug bezahlbare Wohnungen gebaut werden, verhindert die Wohnraumknappheit vor allem in Ballungsgebieten, dass sich angemessene Mieten am Wohnungsmarkt bilden können. Daher werden wir die geltenden Mieterschutzregelungen evaluieren und verlängern.“ (Seite 91, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK plädiert dafür, dass auch die Mietenpolitik Gegenstand des Bündnis für bezahlbaren Wohnraum unter Federführung des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen wird.

## **9. Sozialstaatsversprechen**

„Wir wollen Länder und Kommunen dauerhaft bei der Digitalisierung des Bildungswesens unterstützen. Den Mittelabruf beim Digitalpakt schule werden wir beschleunigen und entbürokratisieren. Bund, Länder und Kommunen identifizieren noch im ersten Halbjahr 2022 gemeinsame Vorschläge für kurzfristige Lösungen und vereinbaren Umsetzungsschritte.“ (Seite 96, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK fordert die Länder auf, gemeinsam mit den Kommunen flexible Digitalstrategien für die Schulen zu entwickeln und sich dabei von einer einseitig an den Investitionen in Hard- und Software orientierten Förderungsstrategie zugunsten einer Verbesserung der jeweiligen Implementationsbedingungen aus ganzheitlicher Sicht unter Einbeziehung des Lehrkörpers leiten zu lassen.

„Wir werden mit der Kindergrundsicherung bessere Chancen für Kinder und Jugendliche schaffen und konzentrieren uns auf die, die am meisten Unterstützung brauchen. Wir werden mehr Kinder aus der Armut holen und setzen dabei insbesondere auch auf Digitalisierung und Entbürokratisierung. Wir werden Kitas, Schulen und sonstige Angebote der Bildung und Teilhabe sowie Mobilität weiter stärken.“ (Seite 100, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK erwartet, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen insbesondere Alleinerziehende, die heute am stärksten von Armut betroffen sind, entlastet werden.

„Anstelle der bisherigen Grundsicherung (Hartz IV) werden wir ein Bürgergeld einführen. Das Bürgergeld soll die Würde des uns der Einzelnen achten, zur gesellschaftlichen Teilhabe befähigen sowie digital und unkompliziert zugänglich sein. (...) Das Bürgergeld stellt die Potenziale der Menschen und Hilfen zur nachhaltigen Integration in den Arbeitsmarkt in den Mittelpunkt und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. (...) Der Vermittlungsvorrang im SGB II wird abgeschafft. Die Förderung der Weiterbildung und Qualifizierung werden wir stärken. (Seiten 75/76, Koalitionsvertrag)

Eine Neuausrichtung der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik stärker an den Bedürfnissen der betroffenen Transfergeldempfänger:innen erfordert eine verbesserte Personalausstattung in den Jobcentern.

## **10. Teilhabe und Beteiligungskultur – Stärkung der Zivilgesellschaft**

„Wir wollen einen grundlegenden Wandel hin zu einem ermöglichenden, lernenden Staat, der vorausschauend für die Bürgerinnen und Bürger arbeitet. (...) Wir wollen eine neue Kultur der Zusammenarbeit etablieren, die auch aus der Kraft der Zivilgesellschaft heraus gespeist wird. (Seite 8, Koalitionsvertrag)

„Wir wollen die Qualität der Gesetzgebung verbessern. Dazu werden wir neue Vorhaben frühzeitig und ressortübergreifend, auch in neuen Formaten, diskutieren. Wir werden dabei die Praxis und betroffene Kreise aus der Gesellschaft und Vertreterinnen und Vertreter des Parlaments besser einbinden sowie die Erfahrungen und Erfordernisse von Ländern und Kommunen bei der konkreten Gesetzesausführung berücksichtigen.“ (Seite 9, Koalitionsvertrag)

Die Bundes-SGK begrüßt die Absicht der neuen Bundesregierung, eine neue Beteiligungskultur zu praktizieren. Wir sind bereit dazu, den gesellschaftlichen Fortschritt in einem Gemeinschaftsprojekt eines kooperativen Föderalismus zu befördern, denn der Fortschritt muss sich in Städten, Gemeinden und Kreisen verwirklichen

## Beschluss 2

### Klimaschutz und Klimaanpassung – auf dem Weg zur resilienten Kommune

#### 1. Klimaschutz - gesellschaftliche Akzeptanz und soziale Ausgewogenheit

Kommunen sind Orte in denen wir leben, wohnen, arbeiten, konsumieren und produzieren. Jede Kommune folgt ihrem eigenen Entwicklungspfad, deshalb sind wir überzeugt davon, dass Klimaschutz und Klimaanpassung – der Schutz der Menschen vor den Wirkungen des Klimawandels - nur vor Ort umgesetzt werden kann. Wir haben mit unserem Handeln die Mechanismen, die unsere Erde zu einem ausgezeichneten Ort für das Leben macht, so weit verändert, dass wir nun neben vielen Fortschritten und Vorteilen, die wir genießen dürfen, vermehrt die negativen Auswirkungen zu spüren bekommen. Wir sind dabei Gegenmittel zum Einsatz zu bringen und Alternativen zu finden, um dem Klimawandel zu begegnen. Die Städte, Gemeinden und Kreise werden dabei zu entscheidenden Akteuren.

#### 2. Handlungsfelder

##### 2.1 Energiewende

Das neue Klimaschutzgesetz sieht vor, dass Deutschland fünf Jahre früher als bisher vorgesehen - bis zum Jahr 2045 - klimaneutral werden soll. Der **Ausbaupfad der erneuerbaren Energien** muss den neuen Klimazielen entsprechen und demgemäß neu festgelegt werden. Dazu müssen Bund und Länder den entsprechenden finanziellen und rechtlichen Rahmen schaffen. In einer **Kommission unter Beteiligung der Kommunen** sollten die Zielkonflikte zwischen bau- und planungsrechtlichen, immissionsschutzrechtlichen und naturschutzrechtlichen Aspekten gelöst und gemeinsame Handlungsoptionen gefunden werden.

Der Strombedarf und damit der Bedarf an erneuerbarem Strom werden steigen, beispielsweise durch mehr Elektrofahrzeuge und die Erzeugung von Wasserstoff, daher wird der **effiziente** Einsatz des Stroms noch wichtiger. Dabei sollten nicht regulatorische Vorgaben Treiber sein; die Klimawende sollte regionalen Besonderheiten entsprechend umgesetzt und dabei Möglichkeiten kommunaler Wertschöpfung erschlossen werden, um die nötige Akzeptanz für Vorhaben zu erhalten.

Um den Ausbau der erneuerbaren Energien auszuweiten, müssen erneuerbare Energien entlastet und fossile belastet werden. Das Steuer- und Abgabesystem beim Preis für Strom und Wärme muss dementsprechend angepasst werden. Innovative Lösungen und der Einsatz erneuerbarer Energien sollte honoriert werden. Einer **Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises** muss eine angemessene Entlastung der Verbraucher und Verbraucherinnen gegenüberstehen.

Um mehr Akzeptanz für den Ausbau von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien sowohl bei der Windkraft als auch bei Photovoltaikfreiflächenanlagen zu erreichen, sollte die finanzielle **Beteiligung der Kommunen** an den Erträgen gesichert werden, unabhängig davon, ob eine Förderung durch das EEG besteht. Auch sollten die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um Kommunen finanziell an bestehenden Windkraftanlagen zu beteiligen. Die Chancen der Bildung und Beteiligung von Bürgerenergieprojekten und -genossenschaften sind zu verbessern.

Um den Ausbau der Photovoltaik nicht nur bei öffentlichen Gebäuden weiter zu beschleunigen, ist eine **Solarpflicht** zunächst für Gewerbebauten einzuführen. Denkbar wäre auch eine Stärkung kommunaler Planungshoheit durch die Option für eine Solar- oder Gründachpflicht. Zudem gilt es, weitere Hemmnisse für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen im Bereich des **Mieterstroms** zu beseitigen.

Die Versorgung aus erneuerbaren Energien kann in Zukunft weder ausschließlich als Eigenversorgung noch zentral durch die großen Energieversorger allein gewährleistet werden. Industrie, Quartiere und Verkehr werden aber weiterhin auf große Strom- und Energiemengen angewiesen sein, die dezentral vor Ort erzeugt werden. Die Digitalisierung wird hier einen wichtigen Beitrag auch zur Versorgungssicherheit leisten müssen: Durch eine intelligente Steuerung und bessere Abstimmung von Erzeugung und Verbrauch. Die **kommunalen Unternehmen** wie **Stadtwerke** werden daher in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen. Dies muss bei zukünftigen politischen Entscheidungen mehr beachtet werden, beispielsweise bei dringend benötigten Investitionen in die örtlichen Energienetze.

## 2.2 Wärmewende und Gebäudeenergie

Eine deutliche Ausweitung der energetischen Gebäudesanierung ist auf eine aufsuchende und an den Möglichkeiten der Gebäudeeigentümer orientierte Energieberatung angewiesen. Die bestehenden Förderkonzepte sind stärker auf Zuschüsse und **Quartierskonzepte** zu orientieren. Eine **Weiterentwicklung des Gebäudeenergiegesetzes** ist gemeinsam mit den Kommunen umzusetzen.

Eine **kommunale Wärmeplanung** sollte die „Wärmewende“ vorantreiben. Eine Verpflichtung der Kommunen zu einer entsprechenden Planung ohne enge inhaltlich standardisierte Vorgaben ist zu befürworten, muss aber auch zwingend von Bund und Ländern finanziell abgesichert werden. Die Wärmeplanung kann ein erster Schritt in die Richtung einer umfassenderen **Energieleitplanung in den Quartieren** sein. Zur Wärmewende gehören der Ausbau und die Verdichtung der Fern- und Nahwärme, die Nutzung von Abwärmepotenzialen, die Einbindung von Speichern, der Aufbau neuer dezentraler Wärmenetze mit z.B. der Nutzung von Geothermie und Biogas.

Es braucht passende Rahmenbedingungen für den **Aufbau einer grünen dezentralen Wasserstoffwirtschaft** und Wasserstoffnetzstruktur, die neben energiewirtschaftlichen, verkehrlichen und klimaschützenden Potenzialen zugleich die Wertschöpfung vor Ort stärkt. Lokale Wasserstoffprojekte sollten ermöglicht und finanziell gefördert und bestehende Gasnetze zu Wasserstoffnetzen weiterentwickelt werden. Zugleich ist der bestehende energiewirtschaftliche Rechtsrahmen auf die Vergabe von Wasserstoffkonzessionen anzupassen.

## 2.3 Mobilität

Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert die ersten Ergebnisse des im November 2019 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Verkehrsministerkonferenz der Länder und den drei kommunalen Spitzenverbänden vereinbarten Bündnis für moderne Mobilität umzusetzen und die Arbeit für eine gelingende Verkehrs- und Mobilitätswende fortzusetzen.

Jede Bürgerin und jeder Bürger soll einen **wohnnahen Anschluss an den ÖPNV** haben. Wenn der Bund eine solche Mobilitätsgarantie, wie sie auch das Land Rheinland-Pfalz in seinem ÖPNV-Gesetz verankert hat, durchsetzen will, dann muss er mit den Ländern eine entsprechende Finanzierung

organisieren. Denn damit werden die kommunalen Aufgabenträger verpflichtet, ein entsprechendes Angebot zu organisieren, welches auch finanziert werden muss. Dazu muss die Betriebsleistung im ÖPNV langfristig gesteigert werden. Erforderlich ist eine zusätzliche jährliche Anhebung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Mrd. Euro gegenüber dem Vorjahr beginnend ab dem Jahr 2022.

Die **Schaffung eines flächendeckenden Schnellladenetzes für Elektromobile** in der Stadt und auf dem Land ist für den Hochlauf der Elektromobilität notwendig. Hier müssen private Anbieter genauso aktiv werden wie z.B. kommunale Unternehmen, insbesondere die Stadtwerke als Stromverteilnetzbetreiber. Der Bundestag hat im Mai 2021 hierzu ein Schnellladegesetz beschlossen, das den Aufbau von 1000 Schnellladepunkten bis zum Jahr 2023 zum Ziel hat, diese Initiative muss nun konsequent umgesetzt werden. Durch eine Bundesförderung für kommunale E-Mobilitätsmanager nach dem Vorbild der Klimaschutzmanager werden die Kommunen beim Finden und Genehmigen von Ladestandorten unterstützt.

**Die Schieneninfrastruktur muss weiter ausgebaut und stillgelegte Trassen reaktiviert werden.** Mit dem Deutschlandtakt sollen auch alle Großstädte wieder ans Fernverkehrsnetz angeschlossen und neue schnelle Zug- und Nachtzugverbindungen in unsere Nachbarländer etabliert werden. Vor allem geht es aber um eine Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs mit engeren Taktungen, einer besseren Bedienung der Tagesrandzeiten und an Wochenenden und Feiertagen, nutzerfreundlichen Anschlussverbindungen, komfortableren Zügen, flächendeckendem W-LAN und Reservierungsmöglichkeiten für Sitzplätze.

**Eine Verlagerung des Güterverkehrs** auf die umwelt- und klimafreundliche Schiene ist dringend erforderlich. Hierzu müssen die entsprechende Infrastruktur bis hin zu Gleisanschlüssen vor Ort ausgebaut und Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes europaweit harmonisiert werden. Aber auch die Anpassungen bei der Schnittstelle Straße – Schiene sind nötig. In Städten und Gemeinden gilt es wiederum, die negativen Auswirkungen des Güter- und Lieferverkehrs auf der letzten Meile zu reduzieren. Hierzu bedarf es des Einsatzes alternativer Transportmittel und die vordringliche Elektrifizierung der Lieferfahrzeuge.

Jenseits der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern zur Verkehrsfinanzierung **bedarf es einer grundsätzlichen Lösung für eine dauerhaft bedarfsgerechte Verkehrsfinanzierung.** Es braucht eine Investitionsoffensive, die für die nächsten zehn Jahre auf einem bedarfsgerechten Niveau eine auskömmliche Finanzierung der Transformation zu nachhaltiger Mobilität in Städten, Gemeinden und ländlichen Räumen im Verbund mit den Regionen ermöglicht.

**Bund und Länder müssen eine ebenen- und ressortübergreifende Förderpolitik der nachhaltigen Mobilität entwickeln, die alle relevanten Handlungsfelder ineinandergreifen lässt. Dazu zählen:**

- Infrastrukturerhalt, -erneuerung und -ausbau,
- Förderung des Umweltverbundes
- Ausrichtung auf Mobilitätsketten für einen Transport nach Bedarf von „Tür zu Tür“
- Einführung integrierter und übergreifender elektronischer Ticketing-Systeme,
- Umstellung auf lärm- und schadstoffarme/-freie Antriebstechnologien,
- Beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren.

**Der Rettungsschirm für Nahverkehrsunternehmen,** um die wirtschaftlich negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Transportsektor auszugleichen, war richtig. Die Pandemie wirkt allerdings weiter. Dementsprechend ist absehbar, dass auch in 2022 und danach eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfolgen muss.

Zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs bedarf es einer dauerhaften Infrastrukturförderung sowie einer Anpassung des Verkehrsrechts. Die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, Verkehrsraum zugunsten klimafreundlicher Mobilität umzugestalten und Maßnahmen wie Parkraummanagement und Geschwindigkeitsbegrenzungen flexibler einzusetzen.

### 3. Klimaanpassung – Lebensgrundlagen schützen

Der Klimawandel führt zu erhöhten Risiken für Menschen und die kommunale Infrastruktur. Starkregenereignisse, Hochwasser und -fluten häufen sich und nehmen dramatische Ausmaße an. Gleiches gilt für Dürreperioden und die Hitze in den Städten.

Entsprechend muss insbesondere die **Wasserwirtschaft mit ihrer Infrastruktur der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung zukunftsfest und krisensicher (resilient) ausgestaltet werden und bezahlbar bleiben**. Zu begrüßen ist dabei der Drei-Punkte-Plan als Übereinkunft des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und den kommunalen Spitzenverbänden zur besseren Förderung von Klimaanpassungsmaßnahmen und die Gründung des Zentrums Klimaanpassung zur Beratung für Kommunen.

Konkrete Maßnahmen erfordern zusätzliche Investitionen, die die Kommunen nicht allein tragen können. Deshalb braucht es eine verlässliche und dauerhaft angelegte Finanzierungshilfe für Klimaanpassungsmaßnahmen, die auch die Bereiche **Gesundheit, Stadtplanung, Städtebau, Stadtgrün, Mobilität, Boden-, Biotop- und Artenschutz** umfassen.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob hierfür die bestehende Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und Küstenschutz (GAK) erweitert und zu einer neuen **Gemeinschaftsaufgabe „Ländliche Räume und Klimaanpassung“ weiterentwickelt** werden kann.

### 4. Katastrophen-, Bevölkerungsschutz und Resilienz

Im Zusammenhang mit den Folgen des Klimawandels verbundene Hochwasserereignisse und Katastrophen verweisen auch auf die Notwendigkeit eines verbesserten Katastrophen- und Bevölkerungsschutzes. Die Kommunen müssen mit in den Aufbau eines **Bund-Länder-Kompetenzzentrums** eingebunden werden, um ein über alle Ebenen integriertes und kooperatives Krisenmanagement sicherzustellen.

Auch die Erfahrungen mit der Corona-Pandemie haben verdeutlicht, wie vielfältig die Herausforderungen an die Systeme der Daseinsvorsorge unter Extrembedingungen sein können. Bereits vor den jüngsten Unwetterkatastrophen mit den bekannten Folgen in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen in diesem Jahr wurden in Deutschland in der Vergangenheit immer wieder ähnliche Erfahrungen gemacht. Einige Kommunen haben deshalb eigene **digitale Gefahrenfrüherkennungssysteme** entwickelt, die gefährliche Situationen früher erkennen als dies bisher möglich war. Solche digitalen Anwendungen entsprechen dem heutigen Stand des Wissens und der Technik und sollten möglichst überall zum Einsatz kommen. Dabei sollten diese mit den Systemen der Länder und des Bundes koordiniert werden.

Nicht zuletzt bedarf es einer Aufstockung des Warnmittel- und Sirenenprogramms und der Bereitstellung der erforderlichen Mittel hierfür durch den Bund.

## 5. Fazit

Wir wollen eine soziale Klimapolitik, Energie muss bezahlbar sein, die Kosten für die Transformation unserer Energieproduktion und –Konsumption darf nicht ausschließlich zu Lasten der Verbraucher:innen gehen. Leider hat die Förderung des kommunalen Klimaschutzes oft immer noch Projektcharakter. Aus den vorhandenen vielfältigen Angeboten von Bund und Ländern zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung, zur Energie- und Wärmewende können Kommunen wählen, sich beraten und bei der Umsetzung unterstützen lassen. Der Nachteil der Projektförderung, sie ist zeitlich begrenzt und die Wirkung bleibt oft isoliert. Zudem sind die Förderrichtlinien vor allem für kleinere Gemeinden und Genossenschaften zu kompliziert gefasst.

Bei allen guten Beispielen, Erprobungen und Modellen muss daher nach der weiteren Transformation gefragt werden: Wie kommt der Klimaschutz in die Fläche? Warum wurden die guten Beispiele wie beispielsweise Bottrop „Innovation City“ nicht schon vielfach kopiert? Neben der Ressourcenfrage liegt ein Teil der Antwort darin, dass es kein Patentrezept für eine Transformation gibt. Noch dominieren offene Fragen zur „richtigen“ Technologie und es gibt widerstreitende Meinungen, welcher Weg zum Ziel führt. Dies gilt beispielsweise mit Blick auf synthetische Kraftstoffe oder die zukünftig benötigte Strommenge sowie die Nutzung von Wasserstoff. Sicher ist, dass der Weg aus der fossilen Energiewelt über den Ausbau der erneuerbaren Energien gelingen kann und wir uns darüber hinaus auch gegen die bereits eingetretenen Veränderungen des Klimas wappnen müssen.

### **Wir leiten daraus folgende Erfordernisse ab:**

- Klimaschutz und Klimaanpassung dürfen kein Luxus sein und müssen unabhängig von der finanziellen Ausstattung der Kommune stattfinden. Dafür braucht es einen verlässlichen institutionellen und finanziellen Rahmen.
- Klimaschutz und Klimaanpassung kommen nicht von allein, wenn nicht als allgemeine Pflichtaufgabe so doch in Form beispielsweise einer flächendeckenden Wärmeplanung.
- Klimaschutz braucht Verbündete und Konsens, die Menschen in den Städten und Gemeinden müssen von der Wirksamkeit ihres eigenen Handelns beim Klimaschutz überzeugt sein und sie sollten selbst davon profitieren.
- Unterschiedliche Wege in Verdichtungs- wie in ländlichen Räumen führen zum Ziel – auch wenn wir das Bottroper Beispiel anführen, es gibt viele andere, die Klimaschutz und -anpassung umsetzen, jeweils auf eigene Weise.

## Beschluss 3

### **Der Bund muss mehr Verantwortung im Katastrophenschutz übernehmen!**

Die Flutkatastrophe im Sommer 2021 schwerpunktmäßig in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen hat uns deutlich vor Augen geführt, dass der Katastrophen- und Hochwasserschutz einer erheblichen Überarbeitung bedarf. Der Aufruf zur Evakuierung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte mancherorts deutlich zu spät. In den betroffenen Regionen wurden die Kommunikationswege u.a. durch das zusammengebrochene Mobilfunknetz unterbrochen. Die Bevölkerung war außerdem durch die zerstörte Infrastruktur von der Außenwelt zunächst abgeschnitten. So schwierig und schmerzlich es ist, im Nachhinein eine solch unübersichtliche Situation zu analysieren, so muss es dennoch unser Anspruch sein, aus ihr zu lernen. Nur so können wir für die Zukunft bessere Vorkehrungen treffen. Hierzu wird auch die Enquete-Kommission des Landtages von Rheinland-Pfalz wichtige Hinweise liefern.

#### **Rechtliche Grundlagen:**

Grundsätzlich ist der Katastrophenschutz im Sinne des Föderalismus organisiert. Lediglich zu Kriegszeiten ist laut der aktuellen gesetzlichen Regelung der Bund bei kriegsbedingten Gefahren und Schäden zuständig. Die Zuständigkeit der Länder bezieht sich nach der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung (Art. 70 Abs. 1 i.V.m. Art. 30 GG) hingegen auf Gefahren und Schäden, die sich in Friedenszeiten ereignen.

Diese grundsätzliche Kompetenzverteilung wird jedoch seit 2001 stetig hinterfragt, eine Reform der Zuständigkeiten im Katastrophenschutz ist jedoch gescheitert. Festgehalten ist eine Beteiligung des Bundes im Katastrophenschutz seit 1997 im **Zivilschutz- und Katastrophenhilfegesetz** (kurz: ZSKG). Laut diesem darf der Bund nur in Form von Koordinierungsmaßnahmen aktiv werden, sofern er von einem oder mehreren Ländern dazu aufgefordert wurde (§§ 12, 16, 18 ZSKG). Nur über eine verfassungsrechtliche Änderung kann ein Gesetz zum Bevölkerungsschutz unter Beteiligung des Bundes zu Nicht-Kriegszeiten verlässlich realisiert werden.

Für **regional begrenzte Katastrophenfälle** haben die Länder bislang die Möglichkeit, auf Grundlage des Art. 35 Abs. 2 des Grundgesetzes die Unterstützungskräfte anderer Länder oder des Bundes anzufordern und anzuweisen. Hierfür müssen sie jedoch auch selbst die Kosten tragen. Vor allem bei Hochwasser-, Brandkatastrophen oder schweren Verkehrsunfällen wurde diese Regelung bislang genutzt.

Im **überregionalen Katastrophenfall** kann der Bund auf Grundlage des Art. 35 Abs. 3 des Grundgesetzes hingegen von Leitungsbefugnissen Gebrauch machen. So kann er etwa Anweisungen an die Länder erteilen und die Bundeswehr und die Bundespolizei einsetzen, ohne dass ein Land diese anfordert. Es wird jedoch deutlich darauf hingewiesen, dass diese Leitungsbefugnis und deren Interpretationsspielraum klar umstritten sind. Weitere Kompetenzen hat der Bund bislang in den Bereichen der Terrorismusabwehr, des Atomrechts, der Seuchenbekämpfung und des Wasserhaushalts (Art. 73 Abs. 1 Nr. 9a & Nr. 14; Art. 74 Abs. 1 Nr. 19 & Nr. 32 GG).

**Die Delegiertenversammlung der Bundes-SGK fordert:**

- a) **Cell Broadcasting soll schnellstmöglich und flächendeckend eingeführt werden**  
Das Frühwarnsystem ist bereits in den USA und Japan erprobt und ermöglicht es, auch bei teilweise zusammengebrochenen Mobilfunknetzen die Bevölkerung zu erreichen und vor Katastrophen zu warnen. Vor allem jedoch durch die direkte Verbindung über die persönlichen mobilen Endgeräte wird eine sehr gute Erreichbarkeit der Bevölkerung gewährleistet.
- b) **Ausstattung und Beschaffung von speziellen Einsatzfahrzeugen in den Kommunen unterstützen (z.B. Tanklöschfahrzeuge, Gelände- und Wattfahrzeuge etc.)**  
Nur mit entsprechender Ausrüstung kann in kritischen Situationen schnell gehandelt werden!
- c) **Gewährleistung einer bundesweiten resilienten Warnkette**  
Nur aufgrund schneller und verlässlicher Informationen kann in kritischen Situationen angemessen gehandelt werden! Dafür ist eine Wiedereinführung eines bundesweiten Sirennetzes dringend erforderlich.
- d) **Ausreichende auch dezentrale Materialdepots zur Versorgung mit Lebensmitteln und Medikamenten**
- e) **Optimierung der Kompetenzverteilungen zwischen den Ländern und dem Bund: Ziel muss eine effiziente und klare Aufgabenverteilung sein.**

## **Beschluss 5**

### **Digitale Souveränität von Kommunen in einer digitalisierten Welt**

#### **Vorbemerkung**

Der Weg in die Digitalität bedarf einer grundlegenden Transformation von Verwaltung und Daseinsvorsorge. Kommunen müssen sich neben den großen Transformationsprozessen wie der Energie- und Mobilitätswende auch dieser herausfordernden Aufgabe stellen.

Der Wandel hin zu einer digitalen Gesellschaft wird durch die fortlaufende Entwicklung immer neuer technologischer Möglichkeiten und Dienstleistungen angetrieben. Kennzeichnend für die Digitalisierung ist dabei die hohe Geschwindigkeit, mit der Innovationen hervorgebracht werden. Weitere Effekte, wie die durch die andauernde Pandemie hervorgerufene, wirken ebenfalls beschleunigend.

Treiber der Digitalisierung in den Kommunen sind zum einen, gesetzliche Vorgaben wie die des Onlinezugangsgesetzes, das den Online-Zugang für Verwaltungsleistungen vorschreibt und bis Ende 2022 umgesetzt werden soll und des Datennutzungsgesetzes, das die weitere Nutzung von Daten des öffentlichen Sektors regelt. Zum anderen gilt es, eigene Strategien umzusetzen, die Städte, Gemeinden und Kreise smarter machen und von Kommune zu Kommune sehr unterschiedlich sein können. Diese Strategien in der „kommunalen Welt“ sollten sich daher an den analogen Zielsetzungen der Stadt- und Gemeindeentwicklung orientieren. Insbesondere für kleinere und mittlere Kommunen bedeutet die Bewältigung dieser Anforderungen einen hohen Aufwand.

Vor dem Hintergrund dieser Prozesse ist es wichtig die Souveränität, das heißt vor allem die kommunale Entscheidungsfreiheit zu bewahren, die neuen Technologien sinnvoll einzusetzen und auch für die einzelnen Bürgerinnen und Bürger Teilhabegerechtigkeit – digital und auch analog - herzustellen.

#### **1. Gemeinwohlorientierung und Digitalisierung**

Kommunen und ihre öffentlichen Unternehmen verfügen über eine große Zahl personenbezogener und sonstiger Daten. Die Nutzung von Datensammlungen in öffentlicher Hand ist anspruchsvoll und sollte dem Wohle aller dienen. Letztendlich steckt hinter dem Wunsch nach einfacher Verfügbarkeit aber tatsächlich eine ernsthafte Anforderung an den Nutzen von Digitalisierung. Sie soll das Leben der Menschen einfacher, besser und sicherer machen. Kommunen sind dem Gemeinwohl verpflichtet und wollen nicht nur verwalten sondern auch gestalten. Gemeinwohlorientierung ist ohne weitgehende Unabhängigkeit von privaten unternehmerischen Interessen kaum zu gewährleisten. Dies gilt für unsere Verwaltungen, Bildungseinrichtungen wie auch den Gesundheits-, Mobilitäts- und Energiesektor.

#### **2. Digitale Souveränität von Kommunen**

Je weiter einzelne Städte und Gemeinden mit ihren Digitalisierungsbemühungen voranschreiten, umso wichtiger wird es, die entwickelten Fähigkeiten und Lösungen in die Breite bzw. in die Fläche zu bringen, um eine digitale Spaltung zwischen den Kommunen zu

verhindern und die Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger zu sichern. Patentlösungen jedoch sind bei der Vielfalt der Kommunen kaum denkbar und auch nicht wünschenswert. Gute Beispiele durch die Förderung von Modellen wie dies auch heute in den Ländern schon praktiziert wird, können jedoch eine Hilfe bei eigenen Bemühungen sein und als strategische Blaupausen dienen. Gewonnene Erkenntnisse müssen zusammengebracht werden, so entstehen Lerneffekte.

Die Bundes-SGK begrüßt daher das vom Bund neu gegründete **Zentrum für Digitale Souveränität der öffentlichen Verwaltung**. Es könnte eine wichtige Rolle spielen, um die Abhängigkeit der öffentlichen Verwaltung von bestimmten Technologieanbietern und damit einen Kontrollverlust zu verhindern. Digitale Souveränität wird in der entsprechenden Strategie definiert als „die Fähigkeiten und Möglichkeiten von Individuen und Institutionen, ihre Rolle(n) in der digitalen Welt selbstständig, selbstbestimmt und sicher ausüben zu können“. Um die Digitale Souveränität der Öffentlichen Verwaltung zu stärken, wollen Bund, Länder und Kommunen enger zusammenarbeiten. Der Wechsel von IT-Anbietern und Produkten als auch die Gestaltungsfähigkeit von Angeboten soll leichter, die Einflussmöglichkeiten auf Anbieter besser werden. Besonders die Nutzung von Open-Source-Produkten wird dabei zentral sein.

### 3. Digitalisierung der Verwaltung

Auch die Verwaltungsdigitalisierung dient dem Gemeinwesen. Das OZG war nur der Einstieg. Eine konsequente Prozessorientierung ist technologisch möglich, gleichzeitig werden überkommene analoge Verfahren ersetzt. Dies befördert einen Kulturwandel in den Verwaltungen, Kompetenz und Kommunikation rücken in den Vordergrund während Vorstellungen von Hierarchie und Formalismen in den Hintergrund treten. So entstehen Chancen für Bürger:innen und Mitarbeiter:innen zur Teilhabe und Gestaltung des Gemeinwesens und ihrer Arbeit. Die Nutzung digitaler Technologien wird in Zukunft die Arbeitsroutinen in den kommunalen Verwaltungen weiter verändern. Das Personal muss entsprechend aus- und weitergebildet werden. Diese Entwicklungen müssen wir mehr in den Blick nehmen.

Um Unabhängigkeit und Gemeinwohlorientierung in Zukunft zu gewährleisten, müssen folgende Anforderungen an die weitere Digitalisierungsstrategie erfüllt werden.

#### Forderungen:

- **Telekommunikationsdienste sollten zur öffentlichen Daseinsvorsorge gehören.** Um gleichwertige Lebensverhältnisse zu verwirklichen, braucht es den flächendeckenden 5G- Ausbau überall und Glasfaser an jedes Haus und in jede Wohnung!
- Städte, Gemeinden und Kreise brauchen **finanziellen Spielraum** für die digitale Transformation. Modellregionen und Projekte sowie die Nachnutzung von Lösungen allein reichen nicht aus, um einen flächendeckenden Wandel zu erreichen.
- Die **Digitalisierung von Verwaltungsprozessen** muss geordnet, fokussiert und stärker an den Erfordernissen der Kommunen ausgerichtet werden. Die Länder sollten die Bundesmittel des Konjunkturpakets zur Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes den Kommunen für ihre erhöhten Sach- und Personalaufwendungen flächendeckend zur Verfügung stellen. Dies würde auch Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen.

- Mittelfristig ist das Verhältnis von Bürger:innen und Verwaltung umzudrehen: die digitale Verwaltung macht den Bürger:innen Angebote und erfüllt berechnigte Ansprüche automatisiert; bei voller Souveränität der Bürger:innen über ihre Daten.
- Kommunen sollen in der digitalen Welt unabhängig entscheiden und handeln können. Die kommunale Familie mit ihren fachspezifischen Verbänden und Dienstleistern ist initiativ beim Einsatz von Open Source Software. Besonders **kleine und mittlere Gemeinden brauchen Unterstützung**, um dieses Ziel zu erreichen.
- Mit der fortschreitenden Digitalisierung wird auch die Abhängigkeit von deren technischer Funktionsfähigkeit deutlicher. **Kritische Infrastruktur** (Gesundheit, Energie, Ernährung, Wasser, usw.) muss besser geschützt werden. Dazu gehören auch die Kommunen selbst, die dabei finanziell von Bund und Ländern ausreichend unterstützt werden müssen. Daher müssen die Themen Sicherheit und Resilienz deutlich stärker in den Fokus rücken.
- Die **Datensouveränität von Gebietskörperschaften** und öffentlichen Unternehmen im Interesse des Gemeinwohls muss gewährleistet sein. Die Analyse, Auswertung und Verknüpfung kommunaler Daten bildet eine wichtige Grundlage für die Verbesserung der Daseinsvorsorge.
- Städte und Gemeinden müssen Zugang zu den **Daten** haben, die im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Dienste entstehen. Dieser Zugang muss auch in Verträgen mit privaten Anbietern explizit sichergestellt werden. Dabei sollte sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Sektor der Grundsatz gelten: „Daten teilen statt besitzen“. Das **Datennutzungsgesetz** sollte auf diese Anforderungen hin überprüft werden.

## Beschluss 6

### **Kindergrundsicherung – ein Meilenstein im Kampf gegen Kinderarmut.**

Die Schaffung sozial gerechter Ausgangsbedingungen für alle Kinder und Jugendlichen stellt eine große und gesamtgesellschaftliche Aufgabe dar. Eine Zusammenführung wichtiger kindsbezogener monetärer Leistungen hin zu einer Kindergrundsicherung ist ein großer und wichtiger Schritt zur Bekämpfung der Kinderarmut. Eine Kindergrundsicherung muss so ausgestaltet werden, dass sie vor allem von Armut bedrohten Familien hilft.

1. Die geplante Kindergrundsicherung als sozial gerechte Unterstützung für Familien und Alleinerziehende muss bestimmten Anforderungen genügen:
  - Kindergrundsicherung soll eine eigenständige Leistung für jedes Kind sein. Kinder als Träger eines eigenen Rechtsanspruchs anzuerkennen ist auch Grundlage der UN-Kinderrechtskonvention. Durch einen eigenen Rechtsanspruch auf eine Absicherung, die sich an dem konkreten Bedarf von Kindern und Jugendlichen orientiert, können deren Entwicklungschancen deutlich verbessert werden.
  - Zur wirksamen Vermeidung von Kinderarmut muss für alle Kinder ein Existenzminimum neu und realistisch berechnet werden. Dazu gehören neben notwendigen Ausgaben für den Lebensunterhalt auch Ausgaben für Bildung und Teilhabe. Kinder und Jugendliche sollen nicht weiter auf Transferleistungen nach dem SGB II und XII verwiesen werden. Zur Feststellung des Existenzminimums sollte eine Orientierung an den Ausgaben von Haushalten mit mittlerem Einkommen für Kinder und Jugendliche erfolgen.
  - Durch das Aufgehen des Kindergelds, der Hartz -IV-Leistungen für Kinder und Jugendliche und der pauschalen Leistungen des Bildungs- und Teilhabepakets in der Grundsicherung entsteht für Familien Transparenz und Vereinfachung.
  - Die sozial gerechte Ausgestaltung der Kindergrundsicherung muss Kinder in allen Familienformen erreichen. Die Anrechnung von Einkommen muss so gestaltet werden, dass Erwerbstätigkeit ausreichend wertgeschätzt und honoriert wird. Eine gute Abstimmung der Schnittstellen zu anderen Leistungen (z.B. Unterhaltsvorschuss etc.) ist unabdingbar. Die am stärksten von Armut betroffenen Kinder und Jugendlichen müssen deutlich bessergestellt werden, aber bei steigendem Einkommen der Eltern ist die Leistung zu reduzieren.
  - Die Kindergrundsicherung muss über eine einzige Anlaufstelle einfach und unbürokratisch zu beantragen und auszuzahlen sein
  - Ziel einer Kindergrundsicherung muss es sein, dass niemand Aufgrund seiner Elternschaft dazu gezwungen ist grundsichernde Leistung in Anspruch nehmen zu müssen.
2. Die existenzsichernde Kindergrundsicherung erfordert ein erhebliches Finanzvolumen. Für diese gesamtgesellschaftliche Herausforderung müssen Bund und Länder einstehen. Die als Bundesleistung einzuführende Kindergrundsicherung darf die Kommunen nicht zusätzlich finanziell und bürokratisch belasten.

## **Beschluss 7**

### **Rolle der Kommunen in einer zukunftsfähigen Pflege stärken.**

Der demographische Wandel zählt zu den zentralen sozioökonomischen Herausforderungen der kommunalen Politik der nächsten Jahrzehnte. Seine Auswirkungen betreffen fast alle kommunalen Politikfelder. Antworten können nicht mehr sektoral, sondern nur in einer Querschnittsperspektive erarbeitet werden.

Für eine mindestens bis zum Jahr 2050 kontinuierlich steigende Zahl an Pflegebedürftigen gilt es, bundesweit eine bedürfnisorientierte Versorgung zu gewährleisten. Ende 2016 erhielten knapp 3 Mio. Menschen Leistungen der Pflegeversicherung. Nach der Umsetzung des neuen Pflegebedürftigkeitsbegriffs und der damit einhergehenden Ausweitung des Leistungsanspruchs waren Ende 2019 rund 4,25 Mio. Menschen pflegebedürftig.

Die meisten Pflegebedürftigen (ca. 81 Prozent, also rund 3,31 Mio.) wurden auch im Jahr 2019 zu Hause gepflegt, hiervon der weit überwiegende Teil (ca. 70 Prozent, rund 2,33 Mio.) allein durch Angehörige. Über 70 Prozent der pflegenden Angehörigen sind Frauen. Daneben hat die Pflegeversicherung aber auch zur Entwicklung eines breiten Angebots an professioneller Unterstützung für die häusliche und stationäre Pflege beigetragen. Ende des Jahres 2019 waren rund 14 700 ambulante Pflege- und Betreuungsdienste zugelassen, die insgesamt knapp 1 Mio. Pflegebedürftige versorgten und rund 422 000 Beschäftigte hatten (rund 288 000 Vollzeitäquivalente). Zugelassene Pflegeheime gab es bundesweit Ende des Jahres 2019 rund 15 400. Dort wurden rund 818 000 Pflegebedürftige versorgt. In den Pflegeheimen waren insgesamt rund 796 000 Personen beschäftigt (rund 577 000 Vollzeitäquivalente).

Wie die amtliche Sozialhilfestatistik zeigt, hat die Anzahl der Leistungsempfänger der Hilfe zur Pflege geringfügig zugenommen (2018 rund 299 000 und 2019 rund 302 000; Zahlen zum Jahresende). Dieser Anstieg ist aber geringer als vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und den Leistungsausweitungen (insbes. Einführung des neuen Pflegebedürftigkeitsbegriffs) zu erwarten gewesen wäre. Bezogen auf alle Pflegebedürftigen nahm der Anteil der Leistungsempfänger der Hilfe zur Pflege hingegen weiter ab (2018 rund 7,6 Prozent und 2019 7,3 Prozent) und ist damit deutlich niedriger als 2016 mit rund 11,8 Prozent. Im Jahr 2019 benötigten nur rund 1,6 Prozent der im häuslichen Bereich versorgten pflegebedürftigen Menschen und etwa 32 Prozent der stationär versorgten Pflegebedürftigen zusätzliche Leistungen der Sozialhilfe.

Prognosen zeigen, dass allein im Jahr 2050 bis zu 5,1 Millionen Pflegebedürftige erwartet werden. Gleichzeitig ist das familiäre Pflegepotenzial einem langfristigen Rückgang unterworfen. Dies wird insgesamt zu einem deutlich steigenden Bedarf an professioneller Pflege führen. Vor diesem Hintergrund haben Politik und Gesellschaft in der Altenpflege große Herausforderungen zu meistern.

Allerdings stehen den Kommunen im Bereich Pflege nur begrenzte Gestaltungsmöglichkeiten in Planung, Beratung und Steuerung zur Verfügung, da mit der Einführung der Pflegeversicherung die Steuerungskompetenzen im Pflegesystem auf Bundes- und Landesebene zentralisiert wurden.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen werden durch das SGB XI und in den einzelnen Landespflege- und Landesheimgesetzen festgelegt. Kommunale Pflichtaufgaben ergeben sich lediglich aus der Trägerschaft für die Hilfen zur Pflege (HzP) als einer Sozialhilfeleistung sowie der Zuständigkeit für die Heimaufsicht, sofern diese Aufgaben im Landesgesetz den Kommunen übertragen wurden. Einzelne Landesgesetze sehen darüber hinaus konkrete Pflegeplanungs-, Vernetzungs- oder

Beratungspflichten für die Kommunen vor. In den SGB XI und XII werden den Kommunen zusätzlich eine Mitverantwortung für die pflegerische Versorgung der Bevölkerung sowie nicht weiter spezifizierte Aufgaben der Altenhilfe zugewiesen.

Immer mehr Kommunen beschäftigen sich in den letzten Jahren trotz dieser insgesamt beschränkten rechtlichen Verantwortung verstärkt mit der Pflege thematik, weil die Bürger hier zunehmend Unterstützung erwarten und in vielen Kommunen zudem die Ausgaben für die Hilfen zur Pflege stark ansteigen.

Kommunen sind jedoch aufgrund ihrer Kenntnisse und aufgrund ihrer originären Zuständigkeiten gut geeignet in diesem Feld der Versorgung für ihrer Bürger:innen eine starke Rolle zu übernehmen.

Um die Pflege zukunftsfähig zu gestalten sollte daher die Rolle der Kommunen weiter gestärkt werden. Daher erachten wir es als notwendig, dass:

- Stationäre und ambulante Pflege enger verzahnt werden und damit eine moderne sektorenübergreifende Pflegepolitik für die Bürgerinnen und Bürger möglich wird.
- Kommunen mehr Kompetenz in der Planung, Steuerung, Beratung und Entscheidung im Bereich Pflege und Pflegevermeidung erhalten. Nur so kann eine sozialräumlich orientierte Pflegeinfrastruktur erreicht werden, die auf dem Land anders aussehen muss als in der Stadt. Dies kann z.B. durch die verpflichtende Berücksichtigung der kommunalen Pflegeplanung bei der Zulassung von Pflegeeinrichtungen realisiert werden.
- Kommunen finanziell so auskömmlich ausgestattet werden, dass Gesundheitsförderung und Prävention vor Ort adäquat umgesetzt werden können, denn diese können wirkungsvoll Pflegebedürftigkeit vermeiden, verhindern oder hinauszögern.
- Bund und Länder gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen mit den Pflegekassen und Kommunen in die Lage versetzt werden gemeinsame, aufeinander abgestimmte und integrierte Beratungsstrukturen zu schaffen und zu unterhalten.
- Kommunen verstärkt in die Prozesse zur Anerkennung von niedrigschwelligen Angeboten zu Pflege eingebunden werden.
- Pflegebedürftige und ihre Angehörigen mehr als bisher von steigenden Eigenanteilen in der Pflege durch eine veränderte Pflegeversicherung entlastet werden. Die Pflegeversicherung sollte die pflegebedingten Aufwendungen vollständig abdecken. Insoweit sind die Überlegungen zu einer Pflegevollversicherung zu begrüßen.

## Beschluss 8

### Schaffung einer inklusiven Welt.

#### 1. Allgemeiner Teil

Demokratie braucht Inklusion. Mit der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ist die Achtung gleicher Rechte von Menschen mit Behinderungen zur Verpflichtung geworden. Insgesamt haben über 177 Staaten das Abkommen ratifiziert und damit über 90 Prozent der Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen. In Deutschland ist die UN-BRK zum 26. März 2009 in Kraft getreten. Aufgrund des ihm zugrunde liegenden weiterentwickelten Verständnisses von Behinderung, seiner Ausrichtung auf den radikalen Abbau von Barrieren in allen Lebensbereichen, aufgrund seines Fokus auf die Autonomie, Selbstbestimmung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen sowie der Einführung des Menschenrechtsansatzes in ein national wie international vernachlässigtes Politikfeld kann dem ersten Menschenrechtsübereinkommen des 21. Jahrhunderts ein beträchtliches Innovationspotenzial zugeschrieben werden.

Die UN-BRK beruht auf der Erkenntnis, dass das Verständnis von Behinderung sich ständig weiterentwickelt und dass Behinderung aus der Wechselwirkung zwischen Menschen mit Beeinträchtigungen und einstellungs- und umweltbedingten Barrieren entsteht. Nach der UN-BRK zählen zu den Menschen mit Behinderungen Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können. Mit diesem Hinweis macht die Konvention deutlich, dass Behinderung nicht allein durch eine Beeinträchtigung entsteht, sondern erst durch die Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren. Wie sehr eine körperliche, geistige, seelische oder Sinnesbeeinträchtigung sich behindernd auswirkt, hängt also entscheidend auch von den gesellschaftlichen Bedingungen ab, auf die ein Mensch mit einer Beeinträchtigung stößt.

Auch wenn die UN-BRK keine ausdrückliche Definition des Begriffs Inklusion enthält, lässt sich aus ihr ermitteln, was unter „Inklusion“ zu verstehen ist. Sie konkretisiert die allgemeinen Menschenrechte für die Lebenssituation von Menschen mit Behinderung. Sie verbietet die Diskriminierung von Menschen mit Behinderung in allen Lebensbereichen. Hierbei lassen folgende Grundsätze festmachen:

- die Achtung der dem Menschen innewohnenden Würde, seiner individuellen Autonomie, einschließlich der Freiheit, eigene Entscheidungen zu treffen, sowie seiner Unabhängigkeit;
- die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft und Einbeziehung in die Gesellschaft;
- die Achtung vor der Unterschiedlichkeit von Menschen mit Behinderungen und die Akzeptanz dieser Menschen als Teil der menschlichen Vielfalt und der Menschheit;
- die Zugänglichkeit;
- die Gleichberechtigung von Mann und Frau;
- die Achtung vor den sich entwickelnden Fähigkeiten von Kindern mit Behinderungen und die Achtung ihres Rechts auf Wahrung ihrer Identität.

Schlüsselbegriffe mit Blick auf Inklusion sind dabei „die Nichtdiskriminierung“ sowie „die volle und wirksame Teilhabe Aller an der Gesellschaft und deren Einbeziehung in die Gesellschaft“. Inklusion kann damit als „die volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe Aller an der Gesellschaft“ definiert werden. Sie muss als gesamtgesellschaftliche Aufgabe begriffen werden.

## **2. Lebenswelten**

Nach Erhebungen der Bundesregierung im ‚Sozialbericht 2021‘ und dem ‚Dritten Teilhabebericht über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen‘ lebten in Deutschland im Jahr 2017 rund 13 Mio. Menschen mit Beeinträchtigungen in Privathaushalten und Einrichtungen. Dies bedeutet einen Anstieg um 9 Prozent seit 2009. Die Anzahl der Menschen mit anerkannter Schwerbehinderung und einem Grad der Behinderung von mindestens 50 stieg dabei um 9 Prozent stark an, bei Frauen stärker als bei Männern.

Der Anteil der Menschen mit Beeinträchtigungen an der Gesamtbevölkerung ist nach wie vor in der Gruppe der über 80-jährigen mit 50 Prozent am höchsten. In der Altersgruppe der 65- bis 79-jährigen betrug der Anteil 33,7 Prozent. Von den 45- bis 64-jährigen hatten ca. 19,1 Prozent eine Beeinträchtigung. Von Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren waren 1,8 Prozent beeinträchtigt. Parallel zu den Verschiebungen des demographischen Wandels, bei der die Anzahl der Älteren steigt, steigt auch die Anzahl der Seniorinnen und Senioren mit Beeinträchtigungen.

Die Zahl der Menschen mit Beeinträchtigungen und Migrationshintergrund ist seit 2009 um 30 Prozent gestiegen und lag im Jahr 2017 bei 1,87 Mio. Personen. Die Zahl der Frauen stieg hierbei um 35 Prozent, die der Männer um 25 Prozent.

Ein besonders hoher Anstieg der Zahlen von Menschen mit einer anerkannten Schwerbehinderung verzeichnete im Zeitraum von 2009 bis 2017 die Gruppe der Menschen mit einer psychischen Beeinträchtigung. Die Zahl erhöhte sich um 47 Prozent von 433 000 auf 644 000 Personen.

### **a. Mobilität**

Eine gleichberechtigte Teilhabe umfasst die Möglichkeit ungehinderter Mobilität in allen Lebensbereichen. Voraussetzungen hierfür sind zum einen gleichberechtigte Zugänge zu öffentlichen Transportmitteln aller Art und zum anderen die private Mobilität sowie die hierfür bereitzustellenden Hilfsmittel. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) regelt unter anderem die Barrierefreiheit im Bereich Verkehr. Öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind barrierefrei zu gestalten. Das BGG hat zur Novellierung zahlreicher nationaler Gesetzgebungen im Bereich der Mobilität wie z.B. dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) mit Blick auf einen inklusiven Mobilitätsbegriff geführt. Diese Gesetze enthalten nun Regelungen, die auf die Herstellung einer möglichst weitreichenden – im Bereich des straßengebundenen ÖPNV auf eine vollständige – Barrierefreiheit abzielen. Auch die Beteiligungsrechte von Menschen mit Behinderungen wurden im Zuge der Gesetzesänderungen gestärkt.

#### **Inklusive Kommunen setzen sich ein für:**

- einen barrierefreien Verkehrsraum (ausreichend breite und sichere Fuß- und Radwege; barrierefreie Bus- und Bahnhaltstellen; abgesenkte Bordsteine und Leitsysteme für Menschen mit Beeinträchtigungen)
- einen barrierefreien öffentlichen Nahverkehr
- ausreichend barrierefreie Infrastruktur für individuelle Mobilität (behindertengerechte und familienfreundliche Parkplätze)

## **b. Wohnen**

Im Jahr 2017 hatten 14,5 Prozent (beziehungsweise 11,9 Millionen Personen) der in Privathaushalten lebenden Menschen Beeinträchtigungen, darunter 12,1 Prozent eine anerkannte Behinderung (8,8 Prozent eine Schwerbehinderung). Eine wichtige Voraussetzung dafür, trotz bestehender Beeinträchtigungen und/oder Pflegebedarf eigenständig in einem Privathaushalt zu wohnen, ist in vielen Fällen das Vorhandensein von barrierefreiem Wohnraum, einem barrierefreien Wohnumfeld sowie bedarfsgerechter Unterstützungs-, Assistenz- oder Pflegeleistungen. 2018 befanden sich 10,3 Prozent aller bewohnten Wohnungen in Gebäuden, die sowohl schwellenlos zugänglich sind als auch genügend breite Haustüren und Flure haben, um sie etwa mit einem Rollstuhl befahren zu können. Betrachtet man nur diejenigen Gebäude, die ab dem Jahr 2011 errichtet wurden, so verbessert sich das Bild deutlich gegenüber dem Wohnungsbestand insgesamt: Von diesen neueren Gebäuden sind gut die Hälfte (50,7 Prozent) schwellenlos zugänglich und 43,9 Prozent sind zusätzlich mit genügend breiten Haustüren und Fluren ausgestattet, bieten also die baulichen Voraussetzungen für eine weitgehende Barrierefreiheit. Wie bei den Gebäuden zeigt die separate Betrachtung von Wohnungen, die im Jahr 2011 oder später gebaut wurden, dass sie wesentlich häufiger Merkmale des Barrierenabbaus erfüllen. Hier bieten 18,1 Prozent die Voraussetzungen für eine vollständige Barrierefreiheit.

Insgesamt zeigt sich, dass nur ein sehr kleiner Teil des Wohnungsbestands alle erforderlichen Merkmale der Barrierenreduzierung erfüllt. Dadurch wird das Recht, den eigenen Aufenthaltsort frei zu wählen und frei zu entscheiden, wo und mit wem man leben möchte, durch bauliche Barrieren stark eingeschränkt. Höhere Standards beim Neubau sorgen für eine positive Entwicklung, die allerdings wegen eines häufig fehlenden ganzheitlichen Konzepts, das alle Aspekte der Barrierenreduzierung berücksichtigt, unter den Möglichkeiten bleibt.

### **Inklusive Kommunen setzen sich ein für:**

- Rollstuhlgerechten, barrierearmen und / -freien Wohnraum
- barrierefreie Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Institutionen des täglichen Bedarfs
- öffentliche Ort der Begegnung für Menschen mit und ohne Beeinträchtigung

## **c. Teilhabe am gesellschaftlichen Leben**

In Deutschland engagiert sich knapp ein Viertel (24,2 %) der Menschen mit Beeinträchtigungen regelmäßig oder gelegentlich in Vereinen oder Verbänden, in sozialen Diensten oder Selbsthilfegruppen. Menschen ohne Beeinträchtigungen engagieren sich häufiger (33,5 %) – in den letzten Jahren vergrößerte sich der Abstand eher. Strukturen der Interessenvertretung von Menschen mit Beeinträchtigungen gibt es auf unterschiedlichen Ebenen. Sie reichen von informellen Initiativen und Selbsthilfeorganisationen bis zu formalen Vertretungsorganen auf der politischen Ebene. Die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen an allen Bereichen des politischen und öffentlichen Lebens ist explizit Gegenstand der UN-BRK. Diese enthält die staatliche Verpflichtung, sicherzustellen, dass alle Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen unmittelbar oder durch Vertretungspersonen vermittelt am politischen und öffentlichen Leben teilhaben können. Dies schließt das Recht und die Möglichkeit ein, selbst zu wählen und sich wählen zu lassen. Es muss ein Umfeld gefördert werden, in dem Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt und ohne Diskriminierung umfassend an der Gestaltung öffentlicher Angelegenheiten mitwirken können. Hierzu gehört z. B. das zivilgesellschaftliche Engagement, also die Mitarbeit in nicht staatlichen Organisationen und Vereinigungen, die sich mit dem öffentlichen und politischen Leben ihres Landes befassen. Ebenso gehört die Bildung und Mitwirkung in Organisationen dazu, die die Interessen von Menschen mit Beeinträchtigungen auf allen Ebenen vertreten.

### **Inklusive Kommunen setzen sich ein für:**

- die Schaffung von Inklusionsbeiräten
- die Auf- und Umsetzung von Teilhabeplanungen
- barrierefreie Kommunikation mit ihren Bürger:innen (z.B. durch Einfache und Leichte Sprache auf ihren Webseiten oder in ihren Broschüren)
- die Stärkung und Ermutigung von Menschen die sich für ihr Gemeinwohl engagieren und Projekte und Initiativen voranbringen wollen

### **d. Betreuung und Bildung**

Durch den umfassenden Erwerb von Fähigkeiten und Fertigkeiten, von Wissen und Handlungskompetenzen sowie von schulischen und beruflichen Abschlüssen ist Bildung eine Ressource für gesellschaftliche Teilhabe in jeder Lebensphase.

Immer mehr Kinder mit Beeinträchtigungen werden aufgrund einer festgestellten Beeinträchtigung in Bildungseinrichtungen speziell gefördert. Allerdings ergeben sich damit nicht automatisch bessere Perspektiven für die Teilhabe an Bildung und Ausbildung. 91,5 Prozent der Kinder unter acht Jahren mit festgestelltem Förderbedarf wurden im Jahr 2018 in einer regulären Tageseinrichtung betreut, d. h. lediglich 8,5 Prozent dieser Kinder besuchten eine spezielle Tageseinrichtung für Kinder mit Behinderung.

Im schulischen Bildungssystem ist der Anteil regelbesuchter Kinder und Jugendlicher mit Beeinträchtigungen zwischen 2014 und 2017 deutschlandweit um 7,6 Prozentpunkte auf 41,7 Prozent angestiegen, die Inklusionsquote von 2,36 auf 2,98 Prozent. Gleichwohl führt mehr Inklusion kaum zu weniger Exklusion. So sank die Zahl der Förderschülerinnen und Förderschüler im gleichen Zeitraum nur um rund 5 Prozent, die Sonderschulbesuchsquote lag im Jahr 2017 bei 4,2 Prozent.

Deutliche Unterschiede bestehen weiterhin hinsichtlich der Schulabschlüsse von Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen. Im Jahr 2017 hatten unter den 20- bis 64-jährigen Menschen mit Beeinträchtigungen 8 Prozent (noch) keinen Abschluss (Menschen ohne Beeinträchtigungen: 4,1 Prozent) und 38,3 Prozent einen Hauptschulabschluss (Menschen ohne Beeinträchtigungen: 22,7 Prozent). Im Jahr 2016 verließen 71,1 Prozent der Schülerinnen und Schüler an Förderschulen diese ohne Hauptschulabschluss, darunter 58 Prozent aus dem Förderschwerpunkt Lernen. Rund 71 Prozent der Jugendlichen ohne Hauptschulabschluss wechseln laut aktuellem Bildungsbericht nach Verlassen der Schule in das Übergangssystem berufsvorbereitender Bildungsmaßnahmen. Im Vergleich zu Menschen ohne Beeinträchtigungen (15,0 Prozent) verfügten Menschen mit Beeinträchtigungen (20,5 Prozent) im Jahr 2017 zu höheren Anteilen über keinen beruflichen Abschluss.

Gleichzeitig hatten Menschen mit Beeinträchtigungen (10,3 Prozent) zu einem geringeren Anteil einen akademischen Abschluss als Menschen ohne Beeinträchtigungen (23,3 Prozent). Im Jahr 2016 waren bundesweit 23 Prozent der Studierenden beeinträchtigt, bei 11 Prozent wirkten sich die gesundheitlichen Beeinträchtigungen studienerschwerend aus. Ursache der Studienschwierigkeiten waren mehrheitlich psychische Beeinträchtigungen beziehungsweise seelische Erkrankungen.

### **Inklusive Kommunen setzen sich ein für:**

- Inklusive und barrierefreie Kindertagesstätten und Schulen
- ausreichend qualifizierte Erzieher:innen und Lehrer:innen zur Förderung aller Schüler:innen
- einen auskömmlichen Personalschlüssel zur Förderung aller Schüler:innen

- gleichberechtigte Bildungschancen für Kinder und Jugendliche mit oder ohne Beeinträchtigung unabhängig ihrer sozialen Herkunft
- eine kindswohlorientierte Bildung von Kindern mit und ohne Beeinträchtigung

#### **e. Arbeitswelt**

Die Anzahl der erwerbstätigen Menschen mit Beeinträchtigungen ist gegenüber dem Jahr 2009 um 4 Prozent gestiegen. Allerdings ist die Erwerbsbeteiligung von Menschen mit Beeinträchtigungen noch immer erheblich geringer als diejenige von Menschen ohne Beeinträchtigungen. Die Arbeitslosenquote von Menschen mit anerkannter Schwerbehinderung ist zwar kontinuierlich von 13,4 Prozent im Jahr 2015 auf 11,2 Prozent im Jahr 2019 gesunken. Damit lag sie jedoch nach wie vor deutlich über der allgemeinen Arbeitslosenquote von 6,5 Prozent im Jahr 2019. Die Anzahl der Auszubildenden mit anerkannter Schwerbehinderung ist seit 2014 um 7,7 Prozent gestiegen. Ihr Anteil an allen Auszubildenden blieb jedoch unverändert und lag im Jahr 2017 bei 0,7 Prozent.

#### **Inklusive Kommunen setzen sich ein für:**

- gleichberechtigte Teilhabe am Arbeitsmarkt von Menschen mit oder ohne Beeinträchtigung
- gleichberechtigte Teilhabe am Arbeitsmarkt von Jung und Alt
- Förderung von Integrations- und Inklusionsbetrieben aus der Ausgleichsabgabe

### **3. Kommune inklusiv**

Kommunen stehen wie kein anderer Ort für das Zusammenleben von Menschen ob mit oder ohne Beeinträchtigungen. Gelingt Inklusion, wird die Gesellschaft durch ihre Vielfalt bereichert. Es besteht weniger Anpassungsdruck, Solidarität wird gelebt. Diese Erkenntnis ist gleichzeitig ein wichtiger Schritt für die Weiterentwicklung der Inklusion in den Kommunen. Beispielhaft sei hier auf die durch die Kommunalen Spitzenverbände und die Aktion Mensch unterstützte Initiative „Kommune inklusiv“ verwiesen.

Für die erfolgreiche Umsetzung von Inklusion in der Kommune bedarf es unterschiedlicher Rahmenbedingungen. Das Gemeinwesen muss bereit und fähig dazu sein, die Inklusionsbedarfe und menschenrechtsrelevanten Fragestellungen gemeinsam mit den Menschen mit besonderen Bedarfen zu bearbeiten. Inklusion beginnt im Kopf. Sie gelingt, wenn Alt und Jung, Menschen mit und ohne Beeinträchtigung, Menschen mit und ohne Migrationshintergrund sich mit den jeweils anderen Lebenswelten auseinandersetzen.

Inklusion in der Kommune kann nur gelingen, wenn die Verwaltung sie mitträgt. Sie muss sich mit dem Vorhaben identifizieren und davon überzeugt sein, dass mehr Inklusion die Gesellschaft voranbringt. Wenn die Verwaltung den Inklusionsprozess von oben stützt und motiviert so trägt sie dafür Sorge, dass sich auch die Menschen vor Ort aktiv am Prozess beteiligen. Die Verwaltung kann sich auf unterschiedliche Weise an diesem Prozess beteiligen: mit Personal, Ideen oder Geld. Sie kann auch Räume oder Plätze für Veranstaltungen zur Verfügung stellen. Wichtig ist auch, dass sich die Verwaltung zu einem weiten Inklusionsbegriff bekennt.

Erfolgreiche Inklusion ist auf starke Akteur:innen vor Ort angewiesen wie z.B. Vertreter:innen von gemeinnützigen Vereinen, Wohlfahrtsverbänden oder Wirtschaftsunternehmen, engagierte Bürger:innen, Menschen aus den Zielgruppen als Expert:innen in eigener Sache. Haupt- und ehrenamtliche Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene können all diese verschiedenen Akteure zusammenführen, mit ihnen auf Augenhöhe kommunizieren, in einem gemeinsamen Netzwerk für die Umsetzung von Projekten und Maßnahmen sorgen.

Die öffentlichen Akteure (Bund, Länder und Kommunen), aber auch die Sozialversicherungsträger stehen in der Verantwortung, entsprechende Rahmenbedingungen und Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Es reicht nicht aus, von Kommunen die Umsetzung inklusiver Strukturen und Prozesse zu fordern. Die Implementierung der erforderlichen Strukturen kostet Zeit und Geld. Wer Inklusion will, der muss letztlich auch Geld in die Hand nehmen. Ausschließlich an die Kommunen gerichtete Forderungen, z.B. vonseiten der Bundesländer, sind ohne finanzielle Beteiligungszusagen jedenfalls nicht glaubwürdig. Kommunen müssen finanziell durch Bund und Länder in die Lage versetzt werden die an sie gestellten Anforderungen an eine inklusive Gestaltung der Gesellschaft zu realisieren.

## Beschluss 10

### Zukunft der Innenstädte und Ortszentren – Innenstadt ist Gemeingut

Überall wird die Frage thematisiert, wie es mit der Zukunft der Zentren in den Städten und Gemeinden künftig aussieht. Nicht nur der ohnehin sich vollziehende Strukturwandel im Einzelhandel und die Entwicklung in der Immobilienwirtschaft bieten dafür Anlass. Die Folgen der Corona-Pandemie bringen bestehende Fragestellungen in besonderer Weise zur Geltung. Und es betrifft nicht nur die Citylagen, sondern auch die Nebenzentren in Stadt- und Ortsteilen genauso wie die Frage der Entwicklung von Dorfkernen im ländlichen Raum.

Die **Corona-Pandemie** und ihre wirtschaftliche Auswirkungen auf Unternehmen genauso wie veränderte Verhaltensweisen, nämlich der Bedeutungszuwachs des Online-Handels und die noch nicht abschätzbaren Folgen durch den Bedeutungszuwachs des Home-Office werfen grundsätzliche Fragen im Hinblick auf die Märkte von Büroflächen- und Handelsimmobilien in den innerstädtischen Zentren auf.

**Die neu thematisierte Krise der Innenstädte** greift dabei ein altes Thema auf. Äußere Zeichen dieser Krise sind Leerstände und Niveauverluste im Einzelhandel (anspruchlose Kettenläden, Wettgeschäfte mit verklebten Scheiben, Ein-Euro-Shops, Spielhallen). Vielerorts müssen kleine, inhabergeführte Geschäfte und Handwerkerbetriebe schließen, da der Vermieter oder die Vermieterin auf einer Mieterhöhung besteht. Mit dem Kaufhaussterben verlieren die Stadtzentren wichtige Besucher- und Käufermagneten. Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Zonen kommen häufig in die Jahre. Traditionsreiche Gastronomie wird durch Systemgastronomie verdrängt. Zu den augenfälligen Problemen der Innenstädte gehören wachsende Gestaltungsdefizite. Vielfach wird eine Verwahrlosung des öffentlichen Raumes, ein unzureichender Pflegezustand von Grün- und Freiflächen sowie die Durchkommerzialisierung der Stadtzentren beklagt. Auch der Verkehr in den Innenstädten wird zunehmend als belastend wahrgenommen. Der motorisierte Individualverkehr stößt beim ruhenden Verkehr, bei den Emissionen und bei der Flächenbeanspruchung an Belastungsgrenzen.

Dabei betreffen diese Strukturprobleme und Funktionsverluste Städte und Gemeinden unabhängig von ihrer Größe und Lage, die Zentren der großen Städte ebenso wie Stadtteil- und Ortszentren auch ländlicher Siedlungen und Dörfer. Die konkrete Ausprägung der Probleme ist regional unterschiedlich. Deswegen gibt es kein Patentrezept, keine Blaupause für eine zukunftsweisende Innenstadtentwicklung. Erforderlich sind passgenaue Lösungen für die Situation vor Ort.

#### 1. Neue Innenstadtbilder entwickeln

Die Nutzungs- und Funktionserweiterung der zentralen Lagen auf Dienstleistungen und Gastronomie und ein verstärkter Fokus auf innerstädtisches Wohnen stellen gute Ansätze dar, erscheinen vor dem Hintergrund der massiven Veränderungsprozesse und Herausforderungen häufig jedoch nicht ausreichend. Die innerstädtischen Lagen müssen in Gänze neu gedacht werden. **Was ist das Stadtversprechen, die Identität der Innenstadt der Zukunft?** Was macht die innerstädtischen Lagen aus? Welche Nutzungen werden kombiniert? Hier müssen innovative Nutzungsmischungen zwischen zentralen und dezentralen Bildungs- und Sozialangeboten (**dritte Orte**), Kultur, Gastronomie, Wohnen, Einzelhandel, urbaner Produktion etc. entwickelt werden. Die Ansiedlung von kommunalen Einrichtungen mit hohem Besucherverkehr kann zur Belebung und Frequenzsteigerung führen. Nutzungsmischung ist ein Leitgedanke der Leipzig-Charta im Städtebau und greift die Situation vieler der innenstadtnahen Stadterweiterungsgebiete aus der Gründerzeit im vorletzten Jahrhundert auf.

Der Übergang von den Citylagen in diese Gebiete wird immer fließender und fördert ein neues Zusammenwachsen der Stadt. Dabei muss der Klimaanpassungsgedanke, die blaue und grüne Stadt, also die Freiraumentwicklung immer mitgedacht werden, um die Städte für die Zukunft lebenswert und resilient zu gestalten.

## **2. Vermietbarkeit von Ladenlokalen und sozialverträglichen Wohnungsbau fördern**

Die rechtlichen Grundlagen für privat getragene Entwicklungen wie Business-Improvement-Districts sollten überdacht werden. Es sollten Modelle entwickelt werden, die einen Ausgleich zwischen starken Mietern - die aber oft nicht zur Urbanität der Innenstadt beitragen - und schwachen Mietern aus Kultur, Kleinhandwerk, Bildung, gemeinwohlorientierten Nutzungen - die sehr wohl zur Urbanität und Diversität der Innenstadt beitragen – bieten.

Es könnte Fonds oder eine städtische **Gesellschaft zur gemeinsamen Vermietung der Ladenlokale in den innerstädtischen Lagen** geben, dabei werden **sozial gestaffelte Mieten** erhoben, nicht an 1A-Lage oder 1B-Lage orientierte Mieten. Damit wäre beiden Mietergruppen geholfen: den finanzstarken, weil ihr Standortumfeld verbessert wird und den finanzschwachen, weil sie so in die Lage versetzt werden, mieten zu können.

Eine Alternative wäre ein **Ladenlokalraumfördermodell** in Anlehnung an die öffentliche Wohnraumförderung. Ziel sollte es sein, den Eigentümern die Erkenntnis, dass bisherige Ladenmieten des Einzelhandels und der Gastronomie zukünftig nicht mehr zu erzielen sind, zu erleichtern und diese Erkenntnis zur Vermeidung von Leerstand und zu vielen Billigläden auch zu beschleunigen. Gleichzeitig könnten hierüber Instrumente entwickelt werden, die den Kommunen eine (ggf. unterschiedlich starke) Mitsprachemöglichkeit bei der Auswahl der Nutzer zugestehen. Dadurch könnte Einfluss auf die Attraktivität der Erdgeschosszonen genommen werden. In der Praxis geschieht dies schon heute in finanzstarken Kommunen, die vermehrt Eigentum in den Zentren besitzen oder erwerben und so zu 100 % entscheiden können, welche Nutzer zu welchen Konditionen ihre Ladenlokale bespielen. Über eine dauerhaft angelegte öffentliche Ladenlokalraumförderung in Anlehnung an das Instrument der öffentlichen Wohnraumförderung, ggf. in Verbindung mit diversen Steuererleichterungen (Stichwort Sonderabschreibungen) könnte dies auch nachhaltig gelingen.

Unabhängig hiervon bedarf es einer Initiative zur Stärkung weniger zahlungskräftiger, inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte und Handwerksbetriebe im Gewerbemietrecht. Damit kann die weitere Verdrängung von Kleingewerbetreibenden wie auch sozialer und kultureller Projekte aus den innerstädtischen Lagen gebremst werden. Insoweit gilt es zu prüfen, ob Regelungen des sozialen Mietrechts wie Kündigungsschutz, Mietspiegel und Mietpreisbegrenzung auf den Gewerbebereich übertragbar sind.

Wenn **zur** Belebung der Innenstädte künftig auch vermehrt **die zentrale Ansiedlung von Wohnnutzung** verfolgt werden soll, ist es essenziell auch in den Innenstädten verstärkt auf öffentlich geförderte Wohnraum zu setzen. Jedoch bedarf es auch hier Sonderregelungen und Ausnahmen, z.B. für die Notwendigkeit wohnungsnaher Freiräume in einigen Förderrichtlinien. Diese verhindert nämlich teilweise, dass geförderte Wohnungen entstehen können. Nur mit einem angemessenen Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen in den Zentren kann bezahlbares Wohnen auch dort dauerhaft bereitgestellt werden.

### 3. Bodenpolitik verändern

Die öffentliche Hand als demokratisch organisierte und legitimierte Struktur muss größere Handlungsoptionen auf städtischem Boden erhalten. Insbesondere ärmere Kommunen haben diesen Handlungsspielraum oft nicht. In dem Moment, in dem Eigentum an Boden und Gebäuden das Wohl der Allgemeinheit im Sinne einer geordneten städtebaulichen, sozialen und ökonomischen Entwicklung in Frage stellt, muss die öffentliche Hand Möglichkeiten zum Eingriff erhalten. Aus diesem Grund sollte der Einfluss der öffentlichen Hand auf Grundstückspreise erhöht werden. Hierfür sollte die **Bodenbevorratung** durch Kommunen gefördert werden, da gerade ärmere Kommunen nicht dazu in der Lage sind aktiv in den Grundstücksmarkt einzugreifen. Auch die Schaffung von **Innenstadtfonds**, die der eigenen Bürgerschaft zusammen mit politisch legitimierten Vertretungen die Möglichkeit der Investition in die eigene Stadt ermöglichen (siehe sozial, ökologisch, ökonomisch nachhaltige Geldanlagen), könnte demokratisches Engagement, Gestaltungsmöglichkeit und gleichzeitig Investition in die Innenstädte fördern. Die **Vergabe von Erbbaurechten** durch die Städte unter Zuhilfenahme von **Konzeptvergaben** (das für die Stadt inhaltlich überzeugendste und den stadtentwicklungspolitischen Zielen am ehesten entsprechende Konzept erhält den Zuschlag) ist ein weiterer Aspekt zur aktiven Gestaltung der Innenstädte. Die **teilweise Abschöpfung der Werterhöhung** durch Schaffung von Planungsrecht ist ein weiterer Aspekt, der diskutiert werden muss. Dies kann der öffentlichen Hand mehr Spielraum für öffentliche Investitionen geben.

### 4. Planungsrecht anpassen

Das mit dem Baulandmobilisierungsgesetz eingeführte **Innenentwicklungsgebiet** (§176a BauGB) sollte sich nicht nur auf Wohnen, sondern auch auf Funktionsverluste innerstädtischer Lagen beziehen. Dieses oder auch die Schaffung **innerstädtischer Sanierungsgebiete** aufgrund von Funktionsverlusten kann dann die Grundlage für die **Anwendung eines preislimitierten Vorkaufsrechtes werden**. Den Kommunen muss die Möglichkeit erleichtert werden, in zentralen Lagen über den Erwerb zum Verkehrswert oder darunter den Zugriff auf die Grundstücke zu bekommen. Insgesamt ist es zur Stärkung der planungsrechtlichen Kompetenzen der Kommunen erforderlich die begrenzte Gültigkeit der im BauGB mit dem Baulandmobilisierungsgesetz eingeführten Instrumente durch die Aufhebung der Voraussetzungen des § 201a aufzulösen.

Durch die gezielte Vereinfachung von **Befreiungen von Festsetzungen der B-Pläne** können Nutzungsänderungen erleichtert werden. In Innenstädten liegen häufig Kerngebiete vor, die keine, oder nur ausnahmsweise Wohnungen ermöglichen. Eine Aufhebung oder Änderung der geltenden Bebauungspläne ist ein extrem zeit- und personalintensives Vorhaben, das viele Städte überfordert.

Die Städte, Gemeinden und Kreise sind zur **Genehmigung von Nutzungsänderungen** an die Beurteilung der Zulässigkeit der geltenden B-Pläne gebunden. Hier muss durch Befreiungsmöglichkeiten, Empfehlungen zur Anwendung temporärer Nutzungsänderungen u. ä. agileres Handeln der Kommunen gestützt und gefördert werden.

Im Rahmen von innerstädtischen Sanierungs-, Stadtumbau- oder Entwicklungsmaßnahmen sollten verstärkt **Baugebote (§176 BauGB) und Modernisierungs- und Instandsetzungsgebote (§177)**

durchgesetzt werden. Dies können Kommunen aber nur dann tun, wenn sie Mittel haben, um bei wirtschaftlicher Unzumutbarkeit einem Übernahmeanspruch des Eigentümers zu entsprechen. Auch der Personalaufwand bei Liegenschaftsbehörden, Sanierungsstellen und der Wertermittlung in den Kommunen muss in diesem Fall aufgestockt werden, da der Mehraufwand sonst nicht realistisch leistbar ist. Hier ist dementsprechend zu prüfen, ob auch eine Förderung von Personalkosten durch Bund und Land ermöglicht werden kann.

### **5. Immissionsschutz anpassen**

Die Zulässigkeit von Vorhaben in innerstädtischen Lagen ist auch an die Vorschriften des Immissionsschutzes gekoppelt. Die vorgeschlagene **Experimentierklausel der TA Lärm** sollte vorangebracht werden. Insbesondere im städtischen Bestand sollte unter Berücksichtigung gesunder Wohn- und Lebensbedingungen das **Miteinander von Wohnen, Arbeiten und Leben** gefördert werden. Auch technische und städtebauliche Innovationen im Wohnungs- und Gewerbebau, könnten hier Erleichterung schaffen. Die Förderung der Suche nach Innovationen könnte hier wieder ein Fördergegenstand von *ExWoSt* sein. Auch ortsspezifische Sonderregelungen für durch die Kommunen definierte „Freiheiten“ an denen die Systematik der bestehenden Immissionsschutzgesetzgebung modifiziert werden kann, könnten helfen, um die Idee der europäischen Stadt in den Zentren wirklich leben zu können. Die Einführung des „urbanen Gebietes“ hat hier leider nicht den entscheidenden Durchbruch gebracht. Wo buntes Leben ist, ist auch mehr Lärm... Die gesunden Wohnverhältnisse müssen natürlich gewahrt bleiben!

### **6. Fördermitteleinsatz besser an die Möglichkeiten der Kommunen anpassen**

Im Rahmen der oben genannten Vorschläge wird vielfach ein zugehöriger Mittelaufwand angesprochen. Die aktuelle Förderrealität der Städtebauförderung trägt der sehr schwierigen Abschätzbarkeit, wann Mittel eingesetzt werden können, oft keine Rechnung. Beim Land oder beim Bund sollte deshalb ein **Förderfonds** geschaffen werden, bei dem man den Mittelbedarf z.B. für den Ankauf von Grundstücken vormelden kann, diese aber erst bei Konkretisierung des Bedarfs in einen Zuwendungsbescheid münden. Die Erfahrungen aus dem Modellvorhaben Problemimmobilien zeigen, dass es sehr schwer abzuschätzen ist, wann der Zugriff auf ein Gebäude erfolgen kann (Terminierung Zwangsversteigerungen, vorhergehende Instandsetzungsgebote vor Durchsetzung des Kaufes, etc.). Die Aufhäufung von Ausgaberesten zur Sicherung von Fördermitteln bei den Kommunen ist unter diesen Bedingungen vorprogrammiert. Der Einsatz von Fördermitteln ist für die Kommunen oft unabdingbar, um überhaupt handlungsfähig zu sein, sollte aber flexibler gehandhabt werden, um den innerstädtischen Herausforderungen agiler entgegenzutreten zu können. So würden Fördergeber wie Fördernehmer die Mittel erfolgreicher und schneller einsetzen können.

Durch die **Förderung von sog. „Reallaboren“** zum Ausprobieren von neuen Platzgestaltungen, temporärer Begrünung und innovativen, klimaresilienten Straßenraumgestaltungen und neugedachten Straßenraumaufteilungen, könnten viele Erkenntnisse für eine nachhaltige Gestaltung des öffentlichen Raumes gewonnen werden. Zugleich könnte kurzfristig ein Reiz und Fokus gesetzt werden, es würde einfach „etwas passieren“ und dadurch die Aufmerksamkeit auf die Zentren gelenkt. Die Bürger könnten bei vielen Formaten „mitmachen“ und „mitgestalten“, sich dadurch wieder stärker mit ihrer Stadt und ihrem Zentrum identifizieren.

### **7. Entwicklung von Ortsmitten in Dörfern und kleineren Gemeinden und Städten**

Auch in dünn besiedelten ländlichen Räumen müssen notwendige Einrichtungen der Daseinsvorsorge für die Menschen erreichbar bleiben. Entsprechend gilt es die Erreichbarkeit und Mobilität, insbesondere auf der letzten Meile deutlich zu verbessern. Die gemäß dem Prinzip der zentralen Orte in der Landes- und Regionalplanung ausgewiesenen Klein- und Unterzentren übernehmen in Räumen

mit dünner Besiedlung und sinkender Bevölkerungszahl eine wichtige Ankerfunktion. Hier muss sichergestellt werden, dass ein Zugang zum Gesundheitswesen, Einrichtungen der Pflege, haushaltsnahen Dienstleistungen, Bürgerdiensten und Digitallotsen, Sportstätten und Schwimmbädern gewährleistet ist. Diese Zentren gehören ans Schienennetz angeschlossen. Ihre Angebote müssen durch mobile und flexible Angebote ergänzt werden.

In den Ortszentren der kleinen Siedlungen und Dörfer sind die **Nahversorgungsstrukturen** ein wesentliches Element der Daseinsvorsorge und sozialen Teilhabe. Das Erreichen der nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeit ist häufig jedoch beschwerlich und zeitraubend. So erfolgt der Einkauf in vielen Fällen nicht mehr am Wohnort, sondern in entfernten Discountern und Supermärkten. Kleinere Läden vor Ort können dadurch häufig nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Dies ist zum einen auf Verbraucherseite durch Veränderungen der Bevölkerungsstruktur und des Einkaufsverhaltens begründet, zum anderen auf Anbieterseite zum Beispiel durch die Konzentration auf größere Orte oder Gewerbegebiete.

Deshalb ist es sinnvoll, **neue Treffpunkte z.B. in leerstehenden Gebäuden** in bestehenden Ortskernen zu entwickeln und hierfür bestehende Initiativen zu unterstützen. Hier können ärztliche Versorgung, Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und vieles mehr flexibel organisiert und zurück ins Dorf geholt werden. Integrierte Mehrzweckräume können turnusmäßig unterschiedlich genutzt werden: So können beispielsweise an einem Tag in der Woche ein Handelsgeschäft aus der Kreisstadt und regionale Produzenten ihre Lebensmittel verkaufen, an einem anderen Tag kann der mobile Friseursalon gastieren und an einem dritten eine Reha-Sportgruppe unter fachkundiger Anleitung trainieren.

Diese sogenannten „**Mehrfunktionshäuser**“ bringen nicht nur die Grundversorgung zurück in die Ortschaften. Vielfach nehmen Vereine, Initiativen und andere Gruppen die Häuser gerne als attraktive Begegnungsorte wahr. Bildungsangebote wie Computer- oder Sprachkurse finden in ihnen einen guten Platz. In vielen Mehrfunktionshäusern gibt es regelmäßige Kaffee- und Erzählrunden für Bürgerinnen und Bürger, die den Austausch suchen. Und wenn schnelles W-LAN angeboten wird, ist auch die Jugend nicht weit. Und nicht nur die: Zunehmend entdecken auch Firmen oder Selbstständige Räume als moderne Co-Working-Spaces für gemeinschaftliches Arbeiten. So entwickeln sich die Mehrfunktionshäuser zu neuen Zentren des dörflichen Lebens und stärken die Gemeinschaft.

Insgesamt besteht die Notwendigkeit **des Erhalts der Bausubstanz alter Wohn- und Wirtschaftsgebäude**. Wie lässt sich alte Bausubstanz für die heutigen Bedürfnisse des Wohnens umbauen und nutzen. Wie lässt sich die Innenentwicklung in den Dörfern und Weilern organisieren? Wie könne die Konflikte mit Durchgangsverkehren durch bessere Mobilitätskonzepte entschärft werden. Ländliche Entwicklung und Städtebauförderung müssen sich diesen Themen annehmen. Viele gute Beispiele machen bereits Schule. Nutzen wir die Chancen der zunehmenden Digitalisierung für eine vielfältige Entwicklung der zentralen Funktionen in der Peripherie.

Mit der **Entwicklung einer ubiquitäre Versorgung mit Telekommunikationsdienstleistungen** und der Entwicklung neuer Formen der Digitalisierung der Arbeitswelten wächst das Bedürfnis nach Co-Working-Spaces. Standorte im ländlichen Raum können bei geeigneter Anbindung bessere Standorte sein, sowohl für die Arbeitskräfte als auch in Bezug auf Güterproduktion und -verteilung. Hier liegen weitere Chancen zur wirtschaftlichen Stärkung des ländlichen Raumes neben seinen traditionellen Stärken der Erholungsfunktion und des Tourismus.

## Beschluss 11

### Wir wollen ein Zukunftsbild für unsere Innenstädte zeichnen

#### **Wiederbelebung und Stärkung unserer Innenstädte sichern!**

Unsere Innenstädte befinden sich u.a. durch die Digitalisierung, die Verkehrswende und den zunehmenden Online-Handel mitten in einem grundlegenden Wandel, wie wir ihn in der Geschwindigkeit und Breite in unseren teilweise Jahrhunderte alten Innenstädten noch nie erlebt haben. Die neue Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, möglichst gemeinsam mit den Ländern dauerhafte Programme zur Begleitung dieses Wandels mit dem Ziel der Stärkung unserer Innenstädte und Zentren als Nukleus unseres sozialen, kulturellen und gesellschaftlichen Gemeinwesens aufzulegen. Unsere Innenstädte müssen lebendige Zentren unserer Städte bleiben, sie müssen sich zu Wohlfühlräumen für alle Generationen entwickeln können und Mittelpunkt für Wohnen, Dienstleistung und Einzelhandel der Zukunft werden. Dafür bedarf es einer großen gesellschaftlichen Verständigung vor Ort und der Schaffung einer Aufbruchsstimmung. Diese zusätzliche Aufgabe den Wandel der Innenstädte zu begleiten und zu organisieren, vorzudenken und mit der Bevölkerung und den Stakeholdern der Kommune zu kommunizieren, ist der überwiegenden Mehrheit der Kommunen ohne zusätzliche finanzielle Unterstützung nicht möglich. Nicht nur die Kommunen, die noch unter teilweise erheblichen Schulden leiden, sondern auch nahezu alle anderen sind durch die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie in den kommenden Jahren nicht in der Lage diese herausragende Zukunftsaufgabe ohne zusätzliche Mittel zu bewältigen. Es bedarf deshalb auch der langfristigen Unterstützung des Bundes und der Länder.

Ein Bundesförderprogramm in Milliardenhöhe sollte eine Laufzeit von mindestens 5 Jahren haben.

Die *Bundes-SGK* kann sich dabei folgende Förderschwerpunkte vorstellen:

- 1.** Förderung und Ermöglichung einer vorübergehenden Anmietung leerstehender Ladenlokale durch die Kommunen zur Etablierung neuer Nutzungen im Rahmen eines Verfügungsfonds um kleinteiligen Leerständen entgegenwirken.
- 2.** Stärkung der aktuell von Filialschließungen großer Warenhäuser betroffenen Städte und Gemeinden, um durch die Konzentration von Immobilien-Knowhow gegenüber den Eigentümern auf Augenhöhe agieren und Nachnutzungsperspektiven entwickeln zu können.
- 3.** Ermöglichung eines Zwischenerwerbs von Gebäuden durch die Kommunen, um die Verfügungsgewalt über die Objekte zu erlangen, da leerstehende
- 4.** Einzelhandelsimmobilien oft Gegenstand von Immobilienspekulationen werden.
- 5.** In Folge von massivem Leerstand müssen die Kommunen in die Lage versetzt werden mit einem ggf. erforderlichen Aufbau eines Verfügungsfonds ein Leerstands- und Zentrenmanagement anzustoßen und Standortgemeinschaften aufzubauen. Die privaten und öffentlichen Akteurinnen und Akteure gehören vor Ort an einen Tisch.
- 6.** Neben Handel und Dienstleistung soll Wohnen und Leben und kulturelle immaterielle Angebote in den Innenstädten wieder verstärkt ermöglicht und gefördert werden. Innovative Lösungen können die Bausteine für einen neuen gesellschaftlichen Mittelpunkt in den Kommunen darstellen.
- 7.** Das Programm muss mit dem kürzlich verabschiedeten, mit 25 Mio. Euro dotierten Programm (Städtebauförderung) des Bundes für zukunftsfähige Innenstädte kompatibel (additiv)

gestaltet werden. Modellprojekte können dem drohenden Niedergang der Zentren und Ortskerne beispielgebend entgegengesetzt werden.

- Öffentliche Dienstleistungen gehören in die Innenstädte. Mit innovativen Ansätzen der Digitalisierung können Stadtverwaltung Frequenz in die Innenstädte bringen.
  - Das "Rund-um-die-Uhr" mögliche Abholen von Personalausweisen und Reisepässen stellt ein Beispiel dar. Die Anschaffung der sog. "Ausweis-Automaten" stellt viele Städte vor hohe finanzielle Anforderungen. Ein Förderprogramm könnte helfen.
  - Moderne Formen der Beteiligung an Bauleitplanverfahren können die Akzeptanz von öffentlichen Vorhaben stärken. Niedrigschwellige digitale Beteiligungsformate in Bürgerbüros, Stadtmuseen, Stadthallen und Standesämtern könnten Menschen in die Innenstädte locken.
- 8.** In leerstehenden Gebäuden können temporäre oder dauerhafte Betreuungsangebote für Kinder entstehen und so einen Beitrag zum Erlebniseinkauf für die ganze Familie leisten. Sofern Kindertageseinrichtungen in leerstehenden Gebäude errichtet werden, wird die Förderkulisse für derartige Projekte verbessert.
  - 9.** Die Wochenmärkte in unseren Innenstädten müssen zu Zentren der Nachhaltigkeit und der regionalen Produktion werden. Sie sind schon immer Orte der Kommunikation, der Lebensfreude, des Genusses und der Innovation und müssen beispielgebend für die Innenstadt der Zukunft sein. Eine Verankerung von regionalen Anbietern und Produkten könnte ein wichtiger Ansatz sein.
  - 10.** Attraktive Wohnangebote stärken die Versorgungsfunktion und die Belebung der Innenstadt. Während sich Handel, Dienstleistungen, Gastronomie und ergänzende Nutzungen in den Kernzonen konzentrieren können, bieten insbesondere die Innenstadtradlagen hohes Potential für attraktive Wohnangebote. Bestehende Bebauungspläne sind daher auf ihre Aktualität zu prüfen und erforderlichenfalls zu ändern. In einem ersten Schritt hilft es jedoch auch, Ermessensspielräume auszuschöpfen oder mit Hilfe von Experimentierklauseln Befreiungen zu ermöglichen.
  - 11.** Mit der Umsetzung eines städtebaulichen Rahmenplans kann die Aufenthaltsqualität für die verschiedenen Zielgruppen kontinuierlich erhöht werden. Dabei geht es auch um die Etablierung und den Ausbau von Spiel- und Erlebnismöglichkeiten für Kinder. Etablierte Events, die Stadtführungen und die Kulturevents leisten einen herausragenden Beitrag zur Frequentierung der Innenstadt.
  - 12.** Kreative und nachhaltige Mobilitätskonzepte müssen die Ideen unserer Innenstadt der Zukunft ergänzen.

**Begründung:**

Der Wandel im Handel ist durch den Corona-bedingten mehrfachen Lockdown flächendeckend in unseren Kommunen sichtbar geworden und hat sich durch die pandemischen Folgen vielfach beschleunigt. Die Innenstädte und Ortskerne sind aber das Herz unserer Städte, sie sind die „guten Stuben“ unserer Städte! Dieses Herz darf nicht stehen bleiben! Viele Städte haben sich bereits vor der Pandemie auf den Weg begeben, ihre Innenstädte in die Zukunft zu führen, bspw. im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms "Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne". Aber die Städtebaufördermittel und erforderliche Innenstadt-Förderprogramme dürfen sich nicht im Weg stehen und müssen aufeinander abgestimmt werden

Wenngleich wir den Online-Handel nicht zurückdrehen können und wollen, wehren wir uns dagegen, dass der Online-Handel für seine Expansion die von den Kommunen geschaffene und aufrechterhaltene Infrastruktur in der Regel ohne irgendeinen Ausgleich nutzt und zudem den stationären (Einzel-) Handel schädigt, der diese Infrastruktur solidarisch durch Steuern und Abgaben mitfinanziert. Viele Einzelhändlerinnen und -händler bangen um die Zukunft ihrer Beschäftigten und um ihre eigene Existenz. Handel, Begegnung, Kommunikation, Kunst und Kultur, Aufenthaltsqualitäten, Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung und vieles mehr prägen seit Jahrhunderten unsere Innenstädte und Ortskerne. Dem Wandel in der Einkaufskultur wollen und werden wir uns nicht entgegenstellen (können), aber wir fordern eine gesamtgesellschaftliche Mitwirkung an den erforderlichen Transformationsprozessen, der alle unsere Städte in unterschiedlicher Weise und Geschwindigkeit treffen wird. Es geht uns daher darum, *den Wandel in unseren* Innenstädten und Zentren pro-aktiv, innovativ und mutig zu begleiten.

Ein Sofortprogramm des Bundes und der Länder an dem sich auch die Kommunen im gleichen Umfang beteiligen sollten, muss diesen Wandel begleiten und zur Stärkung und ggf. teilweiser Neuausrichtung unserer Innenstädte und Zentren beitragen. Dieser Wandel wird sich über mehrere Jahre hinziehen und sicher auch länger als ein Jahrzehnt andauern. Es wird darum gehen neue Wege in den Innenstädten zu gehen, um diese dauerhaft zu stabilisieren. Bund und Länder können dabei und mit einer entsprechenden Förderung die Zukunft unserer Städte vorbildhaft und frühzeitig entwickeln und positiv beeinflussen.

## **Beschluss des Vorstandes der Bundes-SGK vom 26. Februar 2021**

### **Mobilitätswende für das gute Leben von Morgen**

#### **Unsere Zukunftsmission: Wir werden bis 2030 das modernste Mobilitätssystem Europas aufbauen.**

Der SPD-Parteivorstand hat am 7. Februar 2021 bei seiner Jahresauftaktklausur einen Beschluss über vier Zukunftsmissionen für unser Land gefasst, die ausführlich von Kanzlerkandidat Olaf Scholz erläutert wurden. Er erklärte den Begriff der Zukunftsmission, abgeleitet von einer Studie der renommierten Londoner Ökonomin Mariana Mazzucato „Missionsorientierte Wirtschaftspolitik – Ein neuer Rahmen für Deutschland“.

„Der Grundgedanke: größere Umwälzungen etwa hin zur Klimaneutralität der Wirtschaft brauchen dringend auch ein größeres Konzept – eine staatlich mitgeprägte Mission, wie einst die Mond-Mission, die in den USA über viele Jahre mit staatlichem Impuls zu immer neuen privaten Investitionen und Innovationen führte.“ (Marc Adam am 08.02.2021; <https://newforum.org/the-state/olaf-scholz-und-die-zukunftsmissionen/>)

Eine der Zukunftsmissionen richtet sich an unser Mobilitätssystem: Nicht nur der Klimaschutz erfordert eine drastischere Verkehrs- und Mobilitätswende, es ist auch der damit zwangsläufig verbundene Umstieg in der Automobilindustrie auf klimafreundliche Antriebe. Hier müssen für beide Seiten in den kommenden zehn Jahren die entscheidenden Weichen gestellt werden und zwar so, dass alle Menschen schnell, zuverlässig, barriere- und diskriminierungsfrei von A nach B gelangen (können), in der Stadt und auf dem Land.

#### **1. Notwendigkeit der Verkehrs- und Mobilitätswende**

Ende des zweiten Jahrzehnts im 21. Jahrhundert ist festzustellen, dass eine Verkehrswende bisher vor allem in den Städten, dort aber wiederum auch nur in Ansätzen, erkennbar ist. Außerhalb der Städte bleibt das Auto der Verkehrsträger Nummer eins. Der motorisierte Individualverkehr beherrscht nach wie vor die Szenerie in der Stadt und mehr noch auf dem Land. Der Verkehrs- und Mobilitätswende wird zwar das Wort geredet, gegenwärtig sind ihr aber durch die teilweise seit Jahrhunderten gewachsenen Strukturen in den Kommunen, bestehende Infrastrukturen, rechtliche Regelungen und nicht zuletzt unsere Gewohnheiten gewisse Grenzen gesetzt.

Eine gegenwärtig immer noch wachsende Anzahl von individuell genutzten Fahrzeugen führt zu mehr Staus, die vorhandene Infrastruktur ist schon jetzt überfordert, hinzu kommen ein hoher Schadstoffausstoß, mehr Lärm, weniger Verkehrssicherheit und ein wachsender Flächenverbrauch.

Es gibt also viele gute Gründe für eine Verkehrs- und Mobilitätswende: Klimaschutz, eine bessere Luftqualität, mehr Raum für andere Arten der Mobilität und die Rückgewinnung des öffentlichen Raums, um mehr Möglichkeiten für soziale Begegnung und Aktivitäten zu schaffen. Kurzum wir wollen lebenswerte Städte und Gemeinden - weniger Verkehr ohne die Mobilität einzuschränken. Die Digitalisierung eröffnet uns neue Möglichkeiten bei der Planung unserer Wege. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn die Mobilität - der Verkehr neu organisiert wird.

An diesen Zielen hat auch die Corona-Pandemie nichts geändert. Auch wenn sich Mobilität und Verkehr in der Pandemie innerhalb kürzester Zeit grundlegend verändert haben, weil Pendelverkehre, Schulverkehr und auch der Freizeitverkehr nahezu auf Null heruntergefahren wurden. In der Lockerungsphase im Sommer 2020 gab es eine schrittweise Normalisierung.

Die Pandemie hat dazu geführt, dass die individuelle der kollektiven Mobilität vorgezogen wird, was mit der vermehrten Nutzung von Autos aber auch von Fahrrädern einhergeht. Wir sollten unbedingt verhindern, dass die sich abzeichnende Tendenz noch verstärkt und der ÖPNV lediglich zum

Ausfallbürgen für all jene wird, die aus Alters-, gesundheitlichen oder sozialen Gründen kein eigenes Auto nutzen können. Damit wäre ein Scheitern der Mobilitätswende vorprogrammiert. Umso wichtiger werden Strategien zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

Die Luftreinhaltung bleibt ein Treiber für Veränderung. Druck auf die Automobilindustrie kommt durch die bestehenden Grenzwerte für Verkehrsemissionen an den Fahrzeugen. Andererseits kam es insbesondere bei den NOx-Immissionsbelastungen in vielen Städten zu regelmäßigen Grenzwertüberschreitungen, die beispielsweise in Stuttgart Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge nach sich zogen. Die neue EU-Kommission hat einen „European Green Deal“ und am 9. Dezember 2020 eine entsprechende „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“, beschlossen. Diese enthält einen Aktionsplan für den Verkehr. Damit soll eine Grundlage für den „ökologischen und digitalen Umbruch im EU-Verkehrssystem und seine Widerstandsfähigkeit gegenüber künftigen Krisen“ gelegt werden. Die verkehrsbedingten Emissionen sollen bis 2050 durch ein intelligentes, wettbewerbsfähiges, sicheres, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem um 90 % verringert werden. Dies wird weiteren Druck auf die europäischen Nationalstaaten und damit auf die politischen Ebenen in Bund, Ländern und Gemeinden ausüben.

Viele Erfordernisse für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung könnten mit der Verbreitung neuer klimafreundlicher Antriebe auf Basis der Elektromobilität oder von Wasserstoff erfüllt werden. Dies gilt insbesondere für ländliche Regionen, wo das Auto bis auf weiteres kaum ersetzt werden kann. Der Anspruch einer Mobilitätswende ist aber weitergehend. Die oben beschriebenen Problemlagen lassen sich durch einen Wechsel vom Verbrennungs- zum Elektromotor allein nicht beheben.

## 2. Leitlinien einer nachhaltigen Mobilitätswende

Ein integrierter Ansatz zur Verkehrsplanung und für mehr Klimaschutz besteht aus einer Kombination von restriktiven Regelungen beim PKW-Stellplatzangebot und Mobilitätsangeboten. Maßnahmen, die allein auf Energieeffizienz und Verkehrsoptimierung gerichtet sind, können durch ein Mengenwachstum an (Straßen-) Verkehren wieder aufgezehrt werden. Diese sogenannten „Rebound-Effekte“ sind z.B. bei der Entwicklung immer effizienterer Automotoren zu beobachten - der theoretisch eingesparte Kraftstoff wird faktisch durch die wachsende Größe und PS-Stärke von Fahrzeugen verbraucht. Ein anderes Beispiel für einen „Rebound-Effekt“ sind die Nebenwirkungen einer effizienten Verkehrslenkung, die dazu führt, noch mehr Autos auf die Straße zu locken, weil die Staus sich aufgelöst haben.

Eine Strategie für nachhaltige Mobilität muss mehrere Ziele zugleich verfolgen:

- **Soziale Ziele:** Als Daseinsvorsorge die Bereitstellung und den Zugang zu einem barriere- und diskriminierungsfreien, verkehrssicheren, guten und bezahlbaren Verkehrsangebot zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen.
- **Ökonomische Ziele:** Zum einen geht es um die Schaffung eines wirtschaftlich vertretbaren Angebots an Verkehrsträgern, zum anderen geht es auch um die Sicherung und Verbesserung der Standortbedingungen der Kommune; mitgedacht werden müssen auch die Wertschöpfung der mit dem Verkehr verbundenen Industrien sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen.
- **Ökologische Ziele:** Alternativangebote zum motorisierten Individualverkehr zur Entlastung der Umwelt durch Ressourcen-, Lärm-, Klimaschutz und Luftreinhaltung.

Die Prinzipien einer Verkehrs- und Mobilitätswende müssen sein: Nutzung von mehr kollektiven gegenüber individuellen Verkehrsmitteln und Umrüstung bzw. Umstieg von konventionellen auf alternative Antriebe, Verkehrsvermeidung und Verlagerung statt weiterer Ausbau der

„autogerechten Stadt“. Wir wollen das planerische Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ und Lösungen für die ländlichen Räume umsetzen.

### 3. Ansatzpunkte zur Erreichung der Ziele einer Verkehrs- und Mobilitätswende

- 3.1 Fußverkehr:** Potentiale für kurze Strecken erkennen und nutzen! Sicherheit und Attraktivität verbessern. „Viele kurze Fahrten mit dem PKW ließen sich durch aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad ersetzen. Fast 50% aller mit dem PKW zurückgelegten Wege sind unter fünf Kilometer lang; jede zehnte Autofahrt ist sogar kürzer als ein Kilometer.“ (UBA 2018: Geht doch! Grundzüge einer bundesweitern Fußverkehrsstrategie, Berlin, S.8).
- 3.2 Radverkehr:** Potentiale für längere Strecken erkennen und nutzen! Sicherheit und Attraktivität verbessern. Die zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad sind länger geworden. Insgesamt steigern sich die Personenkilometer gegenüber 2002 um ca. ein Viertel (BMVI 2019: Mobilität in Deutschland. Kurzreport, Berlin). Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, werden innovative Modellvorhaben des Radverkehrs, der Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ und das bestehende Finanzhilfeprogramm „Radschnellwege“ gefördert.
- 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr:** Der ÖPNV in Deutschland hat in der Verkehrsleistung zugelegt. Im Vergleich zu 2002 um die Hälfte. Er wird vor allem von Berufspendler:innen und Schüler:innen genutzt. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat den Qualitätsfaktor Erreichbarkeit geprüft. Dabei zeigt sich, dass vor allem für den ländlichen Raum ein deutlicher Verbesserungsbedarf besteht. Wir brauchen sowohl einen noch viel stärkeren Ausbau des ÖPNV als auch seine qualitative Verbesserung. Dazu gehören u.a. folgende Aspekte:
- Definition der örtlichen Erfordernisse als Leitbild,
  - Mobility as a service (MaaS),
  - Getaktete Netze,
  - Einbeziehung von on-demand-Verkehren,
  - Gemeinsame Beförderung von Personen und Gütern,
  - Anschaffung von umweltfreundlichen Antrieben.

Die Anschaffung neuer umweltfreundlicher Fahrzeuge darf nicht auf Kosten des ÖPNV-Angebots gehen, denn neben den gegenwärtig krisenbedingten Mindereinnahmen bildet die Umrüstung von Fuhrparks eine finanzielle Belastung für die Kommunen. Ohne Gegenfinanzierung, insbesondere durch eine dauerhaft verankerte Förderung durch den Bund und die Länder, können die Zielvorgaben der so genannten Clean Vehicles Directive der EU nicht erreicht werden.

- 3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Der PKW-Bestand in privaten Haushalten ist weiter gewachsen zu Beginn des Jahres 2020 lag er bei 47,7 Mio. Fahrzeugen. Dies lässt sich auch auf das Aufholen der ostdeutschen Länder und auf das Wachstum in ländlichen Regionen zurückführen. Außerhalb der Städte verfügen 90 Prozent der Haushalte über ein Auto. Bundesweit sind 23 Prozent autofrei. Es gibt jedoch immer mehr Haushalte mit mehr als einem PKW. (BMVI 2019: Mobilität in Deutschland. Kurzreport, Berlin)

Wesentliches Ziel ist die Reduzierung des MIV durch Sharing, Pooling und Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- oder Radverkehr. Die Ziele können nur mit einer Umgestaltung der Straßenräume mit der Rückgewinnung des öffentlichen Raums und einer Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen erreicht werden. Wir benötigen eine den stadtplanerischen Erfordernissen angepasste Parkraumbewirtschaftung. Tempolimits können für mehr Verkehrssicherheit, Lärminderung und zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses sorgen.

#### **Übergeordnete Handlungsfelder in den Kommunen:**

- 3.5 Digitalisierung:** Die Digitalisierung bietet Daten in Echtzeit vor Ort für den Verkehr „vor der Tür“. Sie schafft die Möglichkeit der verbesserten Organisation von Multi- und intermodaler Mobilität – d.h. die Planung des Wegs mit der richtigen Mobilitätskette und die Wahl des entsprechenden Verkehrsmittels für den zurückzulegenden Weg. So entsteht Flexibilität und nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Die Verkehre von Morgen werden darüber hinaus auch digital gesteuert und gelenkt werden können.
- 3.6 Elektromobilität:** Elektrobetriebener Verkehr kann ein Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung sein, wenn er Strom aus erneuerbaren Energiequellen nutzt. Um z.B. E-Mobilität zu etablieren, muss die entsprechende Ladeinfrastruktur auf- und ausgebaut werden. Elektromobilität sollte nicht nur der Austausch des Antriebsstrangs sein, sondern vor allem auch eine Tendenz zu kleineren dafür vielfältiger einsetzbaren Fahrzeugen mit sich bringen. Elektrisch angetriebene Zweiräder können die Reichweite im Vergleich zum konventionellen Zweirad erweitern. Grundsätzlich sollte die Mobilitätswende aber technologieoffen angegangen werden und sich nicht allein auf batteriebezogene Elektromobilität verlassen.
- 3.7 Stadt und Verkehrsplanung:** In einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung für mehr Lebensqualität in Stadt und Land liegen wesentliche Möglichkeiten zur grundsätzlichen Verkehrsvermeidung und einer Orientierung an der Nutzbarkeit des ÖPNV. Die Prinzipien der „Leipzig Charta“ orientieren sich am Leitbild einer Stadt der kurzen Wege, und einer funktionsdurchmischten sozialen Stadt. Ziel ist eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung, die zu einer verkehrsvermeidenden Siedlungsstruktur in Stadtregionen und ländlichen Räumen beiträgt.
- 4. Forderungen an die Politik**
- 4.1 Jede Bürgerin und jeder Bürger soll einen wohnortnahen Anschluss an den ÖPNV haben.** Hier sind auch innovative und flexible digitale Angebote als Verkehre auf Nachfrage erforderlich. Eine solche **Mobilitätsgarantie**, wie sie auch das Land Rheinland-Pfalz in seinem ÖPNV-Gesetz verankert hat, verpflichtet die kommunalen Aufgabenträger ein entsprechendes Angebot zu organisieren und die Länder für eine entsprechende Finanzierung zu sorgen.
- 4.2 Schaffung eines flächendeckenden Schnellladenetzes für Elektromobile in der Stadt und auf dem Land.** Hier müssen private Anbieter genauso aktiv werden wie z.B. kommunale Unternehmen, insbesondere die Stadtwerke als Stromverteilnetzbetreiber. Es gilt innovative Lösungen für die dicht bebauten inneren Städte zu finden, die nicht über ausreichende Flächen für Ladestationen verfügen. Das Bundeskabinett hat im Februar hierzu einen Gesetzentwurf beschlossen, der den Aufbau von 1000 Ladepunkten bis zum Jahr 2023 zum Ziel hat, diese Initiative muss nun konsequent umgesetzt werden.

- 4.3 Die Schieneninfrastruktur muss weiter ausgebaut und stillgelegte Trassen reaktiviert werden.** Mit dem Deutschlandtakt sollen auch alle Großstädte wieder ans **Fernverkehrsnetz** angeschlossen und neue schnelle Zug- und Nachtzugverbindungen in unsere Nachbarländer etabliert werden. Vor allem geht es aber um eine **Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs** mit engeren Taktungen, nutzerfreundlichen Anschlussverbindungen, komfortableren Zügen, flächendeckendem W-LAN und Reservierungsmöglichkeiten für Sitzplätze.
- 4.4 Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** ist dringend erforderlich. Hierzu müssen die entsprechende Infrastruktur ausgebaut und moderne lärmärmere Fahrzeuge eingesetzt werden. Um die **negativen Auswirkungen des Güter- und Lieferverkehrs in den Städten und Gemeinden auf der letzten Meile zu reduzieren**, bedarf es des Einsatzes alternativer Transportmittel, wie dem Lastenfahrrad und die vordringliche Elektrifizierung der Lieferfahrzeuge.
- 4.5** Jenseits der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern zur Verkehrsfinanzierung bedarf es einer grundsätzlichen Lösung für eine dauerhaft bedarfsgerechte Verkehrsfinanzierung. **Es braucht eine Investitionsoffensive**, die für die nächsten zehn Jahre auf einem bedarfsgerechten Niveau eine auskömmliche Finanzierung der Transformation zu nachhaltiger Mobilität in Städten und im Verbund mit den Regionen ermöglicht.
- 4.6** Bund und Länder müssen eine **ebenen- und ressortübergreifende Förderpolitik der nachhaltigen Mobilität** entwickeln, die alle relevanten Handlungsfelder ineinandergreifen lässt. Dazu zählen:
- Infrastrukturerhalt, -erneuerung und -ausbau,
  - Förderung des Umweltverbundes,
  - Einführung integrierter und übergreifender elektronischer Ticketing-Systeme,
  - Umstellung auf lärm- und schadstoffarme/-freie Antriebstechnologien,
  - Beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren.
- 4.7** Um die wirtschaftlich negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Transportsektor auszugleichen bedarf es **auch in 2021 eines Rettungsschirms für die betroffenen Nahverkehrsunternehmen**. Dementsprechend müssen auch in 2021 zusätzliche Regionalisierungsmittel spätestens im April zur Verfügung gestellt werden.
- 4.8** Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert das im November 2019 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Verkehrsminister:innenkonferenz der Länder und den drei kommunalen Spitzenverbänden vereinbarte **Bündnis für moderne Mobilität umzusetzen** und damit seitens der öffentlichen Hand die Voraussetzungen für eine gelingende Verkehrs- und Mobilitätswende zu schaffen.

## **Resolution der „PES LOCAL – Sozialdemokratische Kommunalpolitiker:innen Europas“, beschlossen in der Videokonferenz des Vorstandes am 2. Dezember 2021**

### **Für ein Europa mit menschlichem Antlitz: Das Fundament und den Zusammenhalt Europas festigen mit starken Städten, Gemeinden und Regionen**

**Die sozialdemokratischen KommunalpolitikerInnen Europas begrüßen die von Europäischer Kommission, Rat Europäischen der Europäischen Union und Europäischem Parlament initiierten Konferenz zur Zukunft Europas. Diese Konferenz muss die Europäische Union handlungsfähiger machen.** Sie muss die Lehren aus den Krisen der letzten Jahre ziehen und Wege für ein besseres gemeinsames Handeln der Europäischen Union finden und dort, wo die Mitgliedsstaaten die Zuständigkeit besitzen, eine effektivere Koordinierung nationalstaatlicher Maßnahmen auf europäischer Ebene ermöglichen. Aufgrund ihrer Nähe zu den Bürger:innen, ihrer hervorragenden Bedeutung für viele zukunftsweisende Politiken der EU sowie ihrer bedeutenden Rolle als Stabilitätsanker in Krisen fordert PES Local eine stärkere und direkte Beteiligung der kommunalen Ebene an der Weichenstellung für unsere gemeinsame Zukunft in der Europäischen Union.

**Durch eine Reihe von Entwicklungen und Herausforderungen muss sich unsere Europäische Union neu aufstellen.** Mit den Erweiterungen von 1995, 2004, 2007 und 2013 hat sich die Europäische Union auf nunmehr 27 Mitglieder vergrößert. Entscheidungsprozesse sind komplexer geworden. Eingeleitete Reformprozesse haben diese Situation nicht entscheidend verbessern können. Viele Menschen haben das Vertrauen in Politik und in die Europäische Union verloren. Populisten, Nationalisten und europafeindliche Parteien schüren Ängste und verführen mit vermeintlich einfachen Lösungen für komplexe Herausforderungen. In einigen Ländern sind solche Kräfte in Regierungsverantwortung und stellen demokratische Grundwerte in Frage.

Im Januar 2020 ist mit Großbritannien das drittbevölkerungsreichste Mitgliedsland und die zweitgrößte Volkswirtschaft aus der Europäischen Union ausgeschieden. Dies ist ein großer Verlust für unsere Gemeinschaft. Die wirtschaftliche Lage nach der Finanz- und der Staatsschuldenkrise und der andauernden Covid-19-Krise bleibt in vielen Regionen angespannt. Vielerorts in Europa ist die Schere zwischen Arm und Reich weiter auseinandergegangen. Die Höhe der Jugendarbeitslosigkeit und die Zahl der Menschen, die in Armut leben, sind für einen der reichsten Teile der Welt völlig inakzeptabel. **Viele Menschen in Europa fühlen ihren Wohlstand und ihre Sicherheit bedroht.** Dazu haben im letzten Jahrzehnt auch die instabile Lage im Osten der Ukraine, die politische Entwicklung in der Türkei sowie Terroranschläge in europäischen Städten beigetragen. Die kriegerischen Konflikte sowie Armut und Perspektivlosigkeit in vielen Regionen in Europas Nachbarschaft haben eine Flüchtlingsbewegung ausgelöst, die im Jahr 2015 ihren bisherigen Höhepunkt erreicht hat und weiter anhält. Seit Anfang 2020 bedroht die Covid-19-Pandemie die Gesundheit der Menschen in Europa und der restlichen Welt mit weitreichenden Folgen auf ihren Alltag sowie tiefgreifenden sozialen und wirtschaftlichen Konsequenzen. **Die Auswirkungen der Krisen der vergangenen Jahre sind insbesondere in unseren Kommunen deutlich spürbar.**

**Wir sozialdemokratische KommunalpolitikerInnen Europas bekräftigen, dass Europa die Antwort auf die Herausforderungen unserer Zeit ist und bleibt.** Denn es gibt Vieles, was wir eben nicht national lösen können: vom Klimaschutz über die Asyl- und Einwanderungs- bis hin zur Sicherheits- und Friedenspolitik. In vielen Bereichen können wir gemeinsam bessere Ergebnisse erzielen wie in der Wirtschafts- und der Gesundheitspolitik und bei der Digitalisierung.

**Die europäische Integration ist ein Erfolgsmodell: Sie ist Grundlage für ein Leben in Frieden, Sicherheit, Wohlstand und Fortschritt in Europa. Nur mit einer starken und geschlossenen Europäischen Union können wir gemeinsam mit unseren europäischen Nachbarn die Herausforderungen unserer Zeit meistern.** Aber die Europäische Union muss sich noch stärker auf seine Grundwerte und Ziele fokussieren, den europäischen Zusammenhalt stärken sowie effizienter werden und seine Potenziale besser nutzen.

## **1. Europa muss am Fundament gefestigt werden mit starken Kommunen**

### **Ein Europa der Demokratie und mit menschlichem Antlitz**

„Die Werte, auf die sich die Union gründet, sind die Achtung der Menschenwürde, Freiheit, Demokratie, Gleichheit, Rechtsstaatlichkeit und die Wahrung der Menschenrechte einschließlich der Rechte der Personen, die Minderheiten angehören. Diese Werte sind allen Mitgliedstaaten in einer Gesellschaft gemeinsam, die sich durch Pluralismus, Nichtdiskriminierung, Toleranz, Gerechtigkeit, Solidarität und die Gleichheit von Frauen und Männern auszeichnet“ (Art. 3 EUV). **Die im Vertrag von Lissabon festgeschriebenen Werte, zu denen sich alle Mitgliedsstaaten explizit verpflichtet haben, stellen die Grundlage der Europäischen Union dar.** Die Europäische Kommission muss noch entschiedener ihr Augenmerk darauf richten, dass diese Werte in allen Mitgliedsstaaten beachtet werden. Jegliche Form der Diskriminierung von Minderheiten, gesellschaftlicher Ausgrenzung und Fremdenfeindlichkeit sind inakzeptabel in unserer Wertegemeinschaft. Eklatante Verstöße gegen die Grundwerte der Europäischen Union wie z.B. die der über 100 polnischen Kommunen, die sich zu sogenannten „LGBTIQ-freien-Zonen“ erklärt haben, dürfen in unserer Wertegemeinschaft nicht geduldet werden! **Die Europäische Union muss entschiedener Schritte unternehmen, um die Gleichstellung voran zu bringen. Zudem sollten Europäische Kommission und Rat eine EU-weite Ratifizierung der Istanbul-Konvention des Europarats in allen Mitgliedsstaaten befördern, als verbindliche Rechtsnormen gegen Gewalt an Frauen. Ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der Demokratie in der Europäischen Union wäre es, dem Europäischen Parlament ein legislatives Initiativrecht zu geben.**

**Die Europäische Union braucht dringend eine humanitäre und solidarische Asyl- und Flüchtlingspolitik, die in der Praxis funktionsfähig ist und den Herausforderungen unserer Zeit gerecht wird.** Die Aufnahme von Flüchtlingen, die schutzbedürftig sind, ist ein Gebot der Menschlichkeit und der Solidarität. Bei der Versorgung und Unterbringung von Flüchtlingen vor Ort wie auch bei der Integration von Flüchtlingen, die dauerhaft in der EU bleiben, spielen die Kommunen eine wichtige Rolle. Europäischen Städte, Gemeinden und Regionen müssen für ihren humanitären und integrationspolitischen Einsatz von der EU unterstützt werden. Kommunen, die hier zu einem besonderen Engagement bereit sind, sollten eine zusätzliche Förderung erhalten.

### **Städte und Gemeinden sind das Fundament Europas**

**Durch ihre Nähe zu den Bürgerinnen und Bürgern stellen die Kommunen das Fundament der europäischen Demokratie dar und sind der zentrale Gestaltungsort der europäischen Gesellschaft.** Auf der kommunalen Ebene können die ausländischen Unionsbürgerinnen und Unionsbürger durch das Kommunalwahlrecht auf die Gestaltung ihres unmittelbaren Lebensumfeldes direkten Einfluss nehmen. Dadurch leistet die kommunale Ebene einen wesentlichen Beitrag zur Integration und zum Zusammenwachsen Europas.

**In Krisen hat sich immer wieder gezeigt: Die kommunale Ebene sichert Stabilität.** Ohne handlungs- und leistungsfähige Städte und Gemeinden werden wir die aktuelle und kommende Krisen nicht bewältigen können. Die Europäische Union und Nationalstaaten müssen daher die Leistungsfähigkeit der Kommunen und ihrer Dienste, Verwaltung und kommunalen Einrichtungen sichern und stärken. Nur mit starken Kommunen kann die Resilienz Europas verbessert werden.

**Eine wesentliche Grundlage für ein resilientes Europa, das auf den Grundsätzen von Solidarität, Bürgernähe und Subsidiarität beruht, ist die Sicherung und Verbesserung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse ebenso wie der Erhalt und die Verbesserung von Infrastruktur. Diese Dienstleistungen von allgemeinem Interesse werden zumeist durch Kommunen sichergestellt** und sind ein entscheidender Faktor bei der Gewährleistung der sozialen Teilhabe der Menschen und Sie sichern die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Lebens, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft ebenso wie die natürlichen Lebensgrundlagen für künftige Generationen und stellen eine

wesentliche Entwicklungsgrundlage für den sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU und die Schaffung von Arbeitsplätzen dar. Speziell in strukturschwachen ländlichen Gebieten muss die Grundversorgung der Bevölkerung, d.h. eine Mindestausstattung mit Infrastruktur und ein Mindestangebot von Gütern und Dienstleistungen sichergestellt werden. Bei der Gestaltung der Politiken der Europäischen Union sollte die hervorragende Rolle der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse stets berücksichtigt werden.

## **2. Europas Zusammenhalt stärken – Kommunen als Stimme der Bürger:innen besser beteiligen**

**Eine stärkere kommunale Beteiligung an europäischen Entscheidungsprozessen ist eine grundlegende Voraussetzung des oft proklamierten „Europa der Bürgerinnen und Bürger“.**

Die kommunale Ebene kann durch ihre Kenntnis lokaler Bedingungen und Problemstellungen einen wichtigen Beitrag bei der Vorbereitung und Umsetzung europäischer Gesetzgebung und Maßnahmen leisten. Durch ihren Sachverstand ist sie ein unverzichtbarer Partner bei der Gestaltung einer bürger-nahen Politik, aber auch beispielsweise bei der Vorbereitung und Durchführung strukturpolitischer Maßnahmen. Sie kann eine genauere Einschätzung darüber treffen, inwieweit Gesetzesvorhaben und Projekte den Bedürfnissen der Menschen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld entsprechen. **Das Kommunale Selbstverwaltungsrecht in Europa muss – wie es der Vertrag von Lissabon und die Europäische Charta der kommunalen Selbstverwaltung des Europarates vorsehen – beachtet und gestärkt werden. In der Vielfalt der Städte und Gemeinden liegt die große Stärke Europas.**

Mit dem Ausschuss der Regionen (AdR) haben die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften eine Institution in der Europäischen Union, die bei Gesetzesvorhaben mit Auswirkungen auf Kommunen und Regionen im Gesetzgebungsprozess angehört werden muss. **Die Beteiligungsmöglichkeiten des AdR müssen weiter verbessert werden, damit die Anliegen der Kommunen und Regionen im europäischen Gesetzgebungsprozess wirksamer Eingang finden.** Zudem muss die Subsidiaritätskontrolle verbessert werden – auch für die nationalen Parlamente.

**Die Urban Agenda der EU (Pakt von Amsterdam) mit ihren Zielsetzungen der einer „besseren Rechtssetzung“, „besserer Förderbedingungen“ und dem „besseren Austausch und Aufbau von Fachwissen“ sind ein erfolgversprechender Ansatz um die Städte stärker an der Gestaltung der EU-Politiken einzubeziehen.** Dieser Weg muss konsequent weiter beschritten werden. **Ebenso müssen die Ziele und Prinzipien der Neuen Leipzig-Charta der EU und der Territorialen Agenda der EU konsequent umgesetzt werden** um eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklungspolitik voranzubringen und eine „ausgewogene und harmonische Raumentwicklung zwischen und innerhalb von Ländern, Regionen, Städten und Gemeinden sowie die Sicherung einer Zukunft für alle Orte und Menschen in Europa auf der Grundlage der Vielfalt der Orte und der Subsidiarität zu fördern und eine bessere Chancengleichheit einschließlich des Zugangs zu öffentlichen Dienstleistungen für Menschen und Unternehmen zu ermöglichen, wo immer sie sich befinden [TAEU, I Präambel (6)].

### **Europas Zusammenhalt stärken**

**Im Vertrag von Lissabon verpflichtet sich die Europäische Union zu einer sozialen Marktwirtschaft. Die soziale Dimension in der Europäischen Union muss daher weiter gestärkt werden.** Ziel muss es sein, mehr sozialen Schutz der Menschen in Europa und soziale Gerechtigkeit im Binnenmarkt sicher zu stellen. Wir benötigen festgelegte soziale Mindeststandards in der EU für gute Arbeitsbedingungen und Sicherheit am Arbeitsplatz, mit existenzsichernden Mindestlöhnen in allen EU-Mitgliedsstaaten sowie eine auskömmliche soziale Absicherung für alle Menschen, die in Armut leben. **Eine Verbesserung von Sozialstandards in EU-Mitgliedsländern mit weniger gut ausgebauten sozialen Sicherungssystemen befördert die Angleichung der Lebensverhältnisse innerhalb der EU und stärkt damit den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt.** In einem Europa, dass auf Solidarität und sozialen Zusammenhalt gründet, in der soziale Gerechtigkeit und Gleichstellung der

Geschlechter wesentliche Grundpfeiler sind, müssen Europäische Politiken und Programme auch immer zur Umsetzung der Ziele der Europäischen Säule sozialer Rechte beitragen. **Faire Löhne und guten Arbeitsbedingungen sowie „equal pay“ und „equal pension“ sind ein wichtiger Schritt für mehr soziale Gerechtigkeit und Gleichstellung.**

**Eine solidarische und nachhaltige EU-Förderung strukturschwacher Stadtteile und ländlicher Gebiete stärkt den territorialen und sozialen Zusammenhalt Europas und zeigt den Menschen den Mehrwert unserer Europäischen Union auf.** Die ärmeren und benachteiligten Regionen und Städte benötigen die Solidarität der europäischen Familie. Mit Mitteln aus der Kohäsionspolitik unterstützt die EU z.B. den Ausbau von Infrastruktur, die Unterstützung des Strukturwandels in alten Industrieregionen, die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Qualifizierung von Arbeitslosen, die Sanierung von Stadtvierteln oder Projekte im ländlichen Raum. Wir benötigen auch in Zukunft eine nachhaltige EU-Förderung strukturschwacher Städte und Quartiere und ländlicher Gebiete. Wie derzeit vorgesehen müssen dabei auch künftig grundsätzlich alle Regionen in der EU förderfähig bleiben. Die Kohäsionspolitik muss dafür stets finanziell angemessen ausgestattet, weniger bürokratisch und flexibler sein und die lokalen und regionalen Partner stärker einbeziehen.

**Kommunale Partnerschaften sowie grenzübergreifende und transnationale Kooperationen müssen stärker genutzt werden, um das Zusammenwachsen Europas weiter voran zu bringen.** Gerade in Zeiten, in denen das europäische Integrationsprojekt von vielen Bürgerinnen und Bürgern in Frage gestellt wird, sollten mehr Mittel für die Begegnung von Menschen innerhalb der EU bereit gestellt werden, um Europa stärker erfahrbar zu machen und das Verständnis für die Lebensumstände in anderen Teilen Europas zu befördern. Damit können Schüleraustausche, Bürgerbegegnungen und viele weitere Formen kommunaler Partnerschaftsarbeit in Europa stärker unterstützt werden und sehr konkret zur Schaffung eines europäischen Bewusstseins beitragen.

Während der Covid-19-Pandemie hat es viele Beispiele für solidarische Hilfe von Kommunen über Grenzen hinweg gegeben ebenso durch nationale Stellen bei Waldbränden. Solche **praktische grenzübergreifende Hilfsaktionen sind von hohem Wert in Krisen und fördern den Zusammenhalt Europas.** Die Europäische Union sollte daher Maßnahmen und Instrumente schaffen, um solche Aktionen finanziell und bei Bedarf auch bei der Koordination der Hilfen zu unterstützen.

### **3. Herausforderungen gemeinsam begegnen: Kommunen leisten einen entscheidenden Beitrag bei der Bewältigung von Zukunftsfragen**

**Eine Klimaschutzpolitik, die eine nachhaltige Mobilität und den Umbau der Energieversorgung auf Basis erneuerbarer Energieträger sicherstellt, ist eine Priorität. Die Kommunen sind entscheidende Akteure bei der Umsetzung des Green Deals.** Zu den Maßnahmen, die von Kommunen getroffen werden, zählen vor allem die Erzeugung und der Einsatz erneuerbarer Energien, die energetische Gebäudesanierung wie auch die Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge. Weitere Maßnahmen bestehen in einer nachhaltigen regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Dazu gehören Mobilitätskonzepte, die Verkehrsvermeidung und den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, wie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), befördern. Zudem fördern Kommunen die Klimaresilienz, beispielsweise durch die Schaffung klimafester Wasserinfrastruktur oder Entsiegelungsprojekten. Kommunen wissen am besten, wie notwendige Maßnahmen für den Klimaschutz und eine nachhaltige Umweltpolitik mit den örtlichen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden können. Beim Klimaschutz ist ein integrierter Ansatz notwendig, der auf Kooperation und eine Koordination der Politiken und Maßnahmen der EU und der nationalen sowie der regionalen und kommunalen Ebenen beruhen muss.

Die Digitalisierung schneller voranzubringen, ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Zeit. Durch die Covid-19-Pandemie sind hier in vielen EU-Ländern Defizite nochmals deutlicher geworden. **Die Digitalisierung ist ein entscheidender Faktor für eine erfolgreiche Modernisierung von Wirtschaft und Verwaltung und Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche sozial-ökologische Transformation. Die Kommunen spielen in diesem Transformationsprozess eine wichtige Rolle.** Sie verantworten neben der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung auch die Modernisierung zukunftsrelevanter Bereiche wie etwa die digitale Transformation der Daseinsvorsorge mit den Bereichen Mobilität, Energie, Gesundheit und Bildung. Die digitale Transformation von Kommunen zu Smart Cities und Smart Regions ist auch ein zentraler Beitrag zum Klimaschutz. Die Digitalisierung ist auch im Bereich der Bürgerbeteiligung, der Bereitstellung öffentlicher Dienste für die Bürger:innen und ansässiger Unternehmen von großer Bedeutung. **Die Kommunen müssen sicherstellen, dass in diesem Prozess keiner zurückgelassen wird und die digitale Kompetenz (Digital Literacy) der Bürger:innen fördern. Die Europäische Union und die Nationalstaaten müssen die Kommunen bei der Umsetzung der in ihrer Zuständigkeit liegenden Aufgaben der Digitalisierung unterstützen und ausreichend finanzieren sowie eine Verbesserung der Infrastruktur der Mobilfunk- und Datennetze, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Sicherheit des Datennetzes gewährleisten.**

**Zuwanderung und Migration ist eines der großen Themen unserer Zeit.** Der Bedarf an Arbeitskräften wird in den nächsten Jahren aufgrund des demografischen Wandels zunehmen. In einer gelungenen Integration von Zuwander:innen liegt die Chance, unsere Gesellschaft zu bereichern und unsere wirtschaftliche Entwicklung langfristig zu sichern. Die Integration zuwandernder Menschen findet vor Ort in den Kommunen statt. Dabei liegen die maßgeblichen Rahmenbedingungen außerhalb der örtlichen Gestaltungsmacht. Integration muss daher als gesamteuropäische Aufgabe begriffen und getragen werden. Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Integration sofort vor Ort beginnen kann und die dafür benötigten Ressourcen zur Verfügung stehen. **Die Europäische Union und die Mitgliedsstaaten müssen eine gemeinsame Zuwanderungspolitik entwickeln, die den Anforderungen und den Realitäten unserer Zeit gerecht wird. Dabei stehen sie auch in der Verantwortung, die Kommunen zu unterstützen, damit die Städte und Gemeinden ihrer wirtschafts- und integrationspolitisch wichtigen Aufgabe nachkommen können.**

**Kommunale Entwicklungszusammenarbeit kann die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) unterstützen und damit einen wichtigen europäischen Beitrag zur Internationalen Solidarität leisten.** Zudem stellt Entwicklungszusammenarbeit auch ein wirksames Instrument zur Bekämpfung von Fluchtursachen. Zahlreiche europäische Kommunen engagieren sich in der Entwicklungszusammenarbeit und tragen damit zur Verbesserung der Lebensgrundlagen der Menschen in Entwicklungsländern bei. Kommunale Partnerschaften spielen hierbei eine wichtige Rolle. Um das Potenzial der Kommunen für die Entwicklungszusammenarbeit noch besser zu nutzen, sollten die Europäische Union und die Mitgliedsstaaten die Kommunen als Akteure einer effektiven Entwicklungszusammenarbeit noch stärker berücksichtigen und weitere Programme und Mittel zur Verfügung stellen.

## **Impressum**

### **Herausgeber:**

Bundes-SGK e.V.  
Stresemannstr. 30  
10963 Berlin  
Tel.: (030) 25993-960  
Fax: (030) 25993-970  
E-Mail: [info@bundes-sgk.de](mailto:info@bundes-sgk.de)  
Internet: [www.bundes-sgk.de](http://www.bundes-sgk.de)

Dr. Manfred Sternberg (verantwortlich)