

Tourismuspolitische Leitlinien der Bundesregierung

- Stellungnahme des Deutschen Städtetages -

I. Vorbemerkung

Die Tourismuspolitischen Leitlinien der Bundesregierung (Bt-Drs. 16/11504) werden von den Städten grundsätzlich unterstützt. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Aussagen zum Wirtschaftsfaktor Tourismus, zu den Rahmenbedingungen, zur Nachhaltigkeit, zum demographischen Wandel, zur Qualität und Qualifizierung, zum Marketing sowie zur Teilhabe als auch der Verbesserung der Zusammenarbeit von Tourismuspolitik und Tourismuswirtschaft.

Der Tourismus ist für die Städte ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Aktuelle Zahlen des Deutschen Tourismusverbandes zeigen, dass im Städtetourismus jährlich Umsätze in Höhe von 82 Mrd. Euro erwirtschaftet werden. Neben den Reise- und Tourismusunternehmen profitieren insbesondere das Gastgewerbe sowie der Einzelhandel in starkem Maße von diesen Umsätzen. Darüber hinaus zeigen aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes, dass rund 2,8 Mio. Beschäftigte in der Tourismusbranche tätig sind. Somit trägt der Tourismus in erheblichem Maße zur Arbeitsplatzsicherung bei.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die aktuellen Rahmenbedingungen für den Städtetourismus stets zu hinterfragen und nach Möglichkeiten zu suchen, in einzelnen Politikfeldern die Voraussetzungen für ein stetiges Wachstum dieser Branche zu schaffen.

II. Vorschläge zur Umsetzung

1. Stadtentwicklung und Verkehr

Die Städte als Magneten des Tourismus müssen durch eine umweltorientierte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik in ihrer Attraktivität weiter gestärkt werden. Deshalb sollten zur Umsetzung der tourismuspolitischen Leitlinien der Bundesregierung folgende Forderungen berücksichtigt werden:

a) Nationale Stadtentwicklungspolitik für integrierte Stadtentwicklung nutzen

Die gemeinsam von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden betriebene ressortübergreifende Initiative sollte stärker als bisher die einzelnen Fachpolitiken und damit die jeweils betroffenen Ministerien auf der Bundes- und der Länderebene stärker aufeinander orientieren, um die Probleme der Stadtentwicklung (Klimaveränderung, demographischer Wandel, Globalisierung) mit einer integrierten und nachhaltigen Strategie bewältigen zu können.

b) Innenstädte stärken – Umlandzersiedlung vermeiden

Die städtischen Zentren, die sich bisher durch Urbanität, Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit auszeichnen, sind in ihrer politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung aktuellen Gefährdungen ausgesetzt und stehen vor großen Herausforderungen. Um den sich abzeichnenden bedrohlichen Trend zur Verödung aufzuhalten, muss deshalb wesentlich stärker als bisher versucht werden, ihre Vitalisierung bzw. Revitalisierung zu Hauptzielen stadtpolitischen Handelns zu machen.

Dazu ist eine stärkere Verbindung städtebaulicher Maßnahmen zur Erhaltung und Schaffung gemischter Strukturen mit arbeitsmarkt- und wirtschaftsfördernden sowie steuerlichen Maßnahmen erforderlich.

Die zur Steuerung und Ordnung des großflächigen Einzelhandels vorgesehenen Instrumente sind konsequent anzuwenden, das zentralörtliche System in der Raumordnung ist zu sichern. Factory-Outlet-Center müssen als großflächige Einzelhandelsbetriebe behandelt und dürfen nur an integrierten Standorten und in stadtverträglichen Größenordnungen zugelassen werden.

Anreize zur Zersiedlung wie bisherige flächendeckende und räumlich undifferenzierte Kfz-Wohneigentumsförderung sollten vermieden werden; die sog. Entfernung- bzw. Pendlerpauschale sollte abgeschafft werden.

c) Nachhaltige Flächenpolitik stützen

Zur Erreichung eines sachgerechten Ressourcenschutzes unterstützt der DST seit längerem ein nachhaltiges Flächenmanagement und einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden in den Städten und Gemeinden. Das Ziel der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die Verminderung der Flächenneuanspruchnahme für Siedlung und Verkehr von derzeit 113 ha/Tag (Trend 2004 bis 2007) auf 30 ha/Tag bis zum Jahr 2020 sollte dabei, um einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit zu vermeiden, nicht als konkrete Obergrenze, sondern als Richtwert verstanden werden. Grundsätzlich soll eine notwendige Flächenneuanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke – wo möglich – in bereits

besiedelte Gebiete umgelenkt werden (Innenentwicklung vor Außenentwicklung). Der Baukasten für eine Begrenzung der Flächenneuanspruchnahme für Siedlungs- und Infrastrukturzwecke besteht aus ökonomischen und fiskalischen sowie planerischen Instrumenten und den damit verbundenen Anreizwirkungen. Das vorhandene planerische Instrumentarium kann dabei in sachgerechter Art und Weise einen effektiven Ressourcenschutz bewirken.

Für eine effektive Verringerung der Flächenneuanspruchnahme sind jedoch verstärkte Anstrengungen von Bund, Ländern und Kommunen erforderlich. Die Aufgabe des Bundes ist vornehmlich in der Ausrichtung finanzpolitischer Rahmenbedingungen auf eine sparsame Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen zu sehen. Staatlich gesetzte ökonomische und steuerrechtliche Rahmenbedingungen, die derzeit noch direkt oder indirekt auf die Flächenanspruchnahme wirken, sind ebenso kritisch zu prüfen wie bestehende öffentliche Fördermaßnahmen mit Auswirkungen auf die Flächenneuanspruchnahme. Dazu gehört eine Reform der Grundsteuer mit dem Ziel, zur Unterstützung der bodenpolitischen Ziele der Städte eine erhöhte Besteuerung erschlossener, aber unbebauter Grundstücke zu ermöglichen.

Eine modernisierte, einheitliche Bemessungsgrundlage sollte - auch im Hinblick auf verfassungsrechtliche Risiken - in einem möglichst einfachen und rechtssicheren Verfahren ermittelbar sowie für den Bürger nachvollziehbar sein. Die vielfältige Durchlöcherung der Befugnis zur Grundsteuererhebung durch diverse Befreiungstatbestände muss beendet statt immer weiter ausgedehnt werden. Eine etwaige vollständige Kommunalisierung der Grundsteuererhebung ist nur unter strikter Wahrung des Konnexitätsprinzips und somit nur durch Landesgesetz denkbar.

d) Städtebauförderung verstetigen

Die Städtebauförderung gilt unbestritten als eines der erfolgreichsten Förderprogramme. Ihre Aufgabe ist es, dazu beizutragen, dass die städtischen Räume im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung konkurrenzfähig und lebenswert bleiben. Eine Verstetigung der Städtebauförderung im Sinne einer nachhaltigen Programmpolitik ist – auch in Zeiten angespannter öffentlicher Haushalte – eine bedeutsame strategische Aufgabe.

Um der zentralen Bedeutung der Städtebauförderung und der Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau“ gerecht zu werden und den Erfolg einer zukünftigen Städtebaupolitik in diesen Aufgabenbereichen sicherzustellen, ist eine ausreichende und dauerhafte finanzielle Ausstattung der Städtebauförderung sowie eine stärkere Öffnung der Städtebauförderung für nichtinvestive Maßnahmen dringend erforderlich.

Um Planungs- und Investitionssicherheit in der Stadterneuerung zu schaffen, müssen zudem die Bundesfinanzhilfen auf der Basis mehrjähriger Verwaltungsvereinbarungen bereit gestellt werden und starre Regelungen und formalisierte Verfahren zugunsten der Flexibilität vor Ort entfallen.

e) Stadtumbau vorantreiben

Der Stadtumbauprozess muss auch in den kommenden Jahren durch Fortführung und praxisorientierte Weiterentwicklung integrierter Stadtumbauprogramme in den

von Bevölkerungsrückgang und wirtschaftlichem Strukturwandel betroffenen Regionen auch künftig finanziell angemessen unterstützt werden. Dabei ist eine Vereinheitlichung der Programme Stadtumbau Ost und Stadtumbau West mittelfristig anzustreben. Zunächst sind jedoch wegen der weiterhin gravierenden Unterschiede hinsichtlich der Bevölkerungs- und Leerstandsentwicklung und der wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen besondere Fördermaßnahmen in den neuen Ländern, insbesondere eine Rückbauförderung ohne kommunalen Eigenanteil notwendig. Sowohl im Stadtumbau Ost als auch im Stadtumbau West ist darüber hinaus eine deutliche Senkung des kommunalen Eigenanteils erforderlich, da ansonsten gerade die am meisten von Schrumpfung und Strukturwandel betroffenen Städte wegen fehlender Eigenmittel an einer Inanspruchnahme der Fördermittel gehindert sind.

f) Baukultur pflegen

Stadterneuerung und Stadtbildpflege sind wesentliche Elemente, die Städte als ökonomisches System zu stabilisieren und sie gleichzeitig als lebenswertes und identitätsstiftendes Umfeld für die Bewohnerinnen und Bewohner zu gestalten. Dabei gilt es, die wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung, der Immobilienwirtschaft und der Investoren mit den kulturellen Belangen im Hinblick auf eine Verbesserung der Baukultur und der Bewahrung des bauhistorischen Erbes zu verzahnen. Die Instrumente, die der öffentlichen Verwaltung in planerischer, denkmalpflegerischer und fördertechnischer Hinsicht zur Verfügung stehen, sind vom Bund bzw. den Ländern zu erhalten und auszubauen. Der Bund selbst sollte sich weiterhin in der gemeinschaftlichen Initiative Baukultur engagieren.

g) Finanzierungsgrundlagen für die städtische Verkehrsinfrastruktur verbessern

Unter der immer dramatischeren Lage der Kommunalfinzen leidet auch die städtische Verkehrspolitik. Dies gilt nicht nur für den vielerorts schon beklagenswerten Zustand der Stadtstraßen, sondern auch und gerade für die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Daher müssen die grundgesetzlich garantierten Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sowie nach dem Regionalisierungsgesetz für die Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf dem bisherigen Niveau erhalten bleiben. Darüber hinaus wäre eine Ausweitung der bisherigen Zweckbindung für Neu- und Ausbauinvestitionen auf Erneuerungsinvestitionen und investitionsfördernde Maßnahmen wie Planungskosten und Investitionen Privater wünschenswert.

Probleme:

- wachsende Finanzierungslasten im Bereich Grundsanie rung
- wachsender Bedarf durch Anpassung an Vorgaben zum Klimaschutz, Barrierefreiheit
- Ende der Zweckbindung der GVFG-Mittel 2013

h) Kommunale Aufgabenträger im ÖPNV stärken – Personenbeförderungsrecht an EU-Verordnung anpassen

Im Zuge der von der Europäischen Kommission betriebenen Öffnung der europäischen Nahverkehrsmärkte werden auch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbe-

dingungen für den deutschen ÖPNV angepasst werden müssen. Damit die Städte auch in Zukunft einen qualitativ hochwertigen ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger gewährleisten können, ist es nicht nur erforderlich, das bisherige Niveau öffentlicher Förderung aufrecht zu erhalten, sondern diese Mittel vielmehr noch effizienter als bisher einzusetzen. Dies setzt die Zusammenführung der unterschiedlichen Finanzierungstöcke (Fahrzeugförderung, Ausgleichleistungen für die rabattierte Schüler- und Auszubildendenbeförderung sowie Schwerbehindertenfreifahrt) in den Händen der kommunalen Aufgabenträger voraus, die die Mittel ihrerseits auf der Grundlage von Leistungskriterien verwenden.

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

Hier sollte im Mittelpunkt der kommunalen Forderungen die deutliche Abgrenzung sogenannten kommerzieller Verkehre zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans, die Möglichkeit zur Direktvergabe an interne Betreiber sowie generell die Schaffung von Rechtssicherheit durch widerspruchsfreie Genehmigungsverfahren und Zuständigkeitsregelungen (öffentlicher Dienstleistungsauftrag ersetzt PBefG-Liniengenehmigung) stehen.

i) Schwerlastabgabe auf dem gesamten Straßennetz einführen

Die zum 1. Januar 2005 wirksam gewordene Schwerlastabgabe für Bundesautobahnen hat bereits nachweislich zu Verdrängungs- und Verlagerungseffekten zu Lasten der Anwohner an Bundes-, Landes- und vor allem Kommunalstraßen geführt. Sie sollte daher auf das übrige Straßennetz von Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen ausgeweitet werden als Voraussetzung dafür, dass alle Straßenbaulastträger entsprechend dem Nutzungsgrad ihrer Verkehrswege durch den Schwerlastverkehr am Aufkommen an der Lkw-Maut beteiligt werden. Nur so können die zum Erhalt bzw. Sanierung und ggfs. Erweiterung dieser Straßen notwendigen Mittel aufgebracht werden. Die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe sollten – wie vom Europäischen Parlament gefordert – in erster Linie zur Sanierung und Bestandspflege der vorhandenen Verkehrswege sowie zur Schaffung verkehrlicher Alternativen eingesetzt werden und deshalb allen Baulastträgern zur Verfügung stehen - gerade auch in den städtischen Ballungsräumen.

j) Alle Verkehrsträger steuerlich gleichbehandeln, Subventionen abbauen

Die steuerliche Entfernungspauschale muss hinsichtlich ihrer Höhe mit dem Ziel überprüft werden, negative Folgen für Siedlungsentwicklung (Stadt-Umland-Wanderung, Flächenverbrauch), Finanzausstattung der Städte (Verlust von Einkommenssteueranteilen) und städtische Umwelt (Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Individualverkehr) zu verringern. Außerdem führt die ungleiche Steu-

erbelastung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere von Bus und Bahn gegenüber dem PKW, aber auch der Bahn gegenüber dem Flugzeug zu Wettbewerbsverzerrungen auf Kosten der Umwelt und zu Lasten der Städte. Sie ist daher abzubauen.

k) Verkehrslärmschutz verbessern

Der durch den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr verursachte Lärm ist das größte Immissionsschutzproblem in den Städten. Wirksame Lärminderungsmaßnahmen können aufgrund der hohen Kosten von den Städten kaum in Angriff genommen werden. Deshalb müssen die notwendigen gesetzlichen und finanziellen Grundlagen auf der Bundesebene geschaffen werden. Hierzu gehören vor allem Lärmschutzmaßnahmen „an der Quelle“, aber auch die Bereitstellung von ausreichenden Finanzmitteln für Lärmsanierungsmaßnahmen in den Städten.

Dringend notwendig ist auch eine Verbesserung des Lärmschutzes an innerörtlichen Autobahnen

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden zwar die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten; es fehlt allerdings hinsichtlich des zumutbaren Verkehrslärms an gesetzlich bestimmten Grenzwerten. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidungen hat der Einzelne aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO aber erst, wenn die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen einer Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach einer Kostenbeteiligung von Bund und Ländern für die Erstellung von Lärmkarten sowie Maßnahmen der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie.

Das bereits seit 1999 bestehende und in der zu Ende gehenden Legislaturperiode aufgestockte Sonderprogramm für Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen ist auf dem bisherigen Niveau aufrecht zu erhalten und nach Möglichkeit weiter finanziell aufzustocken. Nur so lässt sich die für die politisch gewollte Stärkung des Schienenverkehrs notwendige Akzeptanz der Anwohner von Schienenstrecken sicherstellen bzw. schaffen.

Daneben halten die Städte eine weitere Verbesserung des Fluglärmschutzes der Bevölkerung für dringend erforderlich. Im Rahmen eines solchen Gesetzgebungsverfahrens muss auch eine kommunale Beteiligung bei der Flugroutenfestlegung gesichert werden, da die Bevölkerung gerade in dicht besiedelten Gebieten durch eine häufige Änderung der Flugrouten unter einer zunehmenden Lärmbelastung leidet.

l) Begrenzung des Schadstoffausstoßes bei Kraftfahrzeugen durch technische Vorgaben

Die Städte sind einerseits für die Umsetzung der europäischen Richtlinien zur Luftreinhaltung vor Ort verantwortlich, verfügen andererseits jedoch nur über sehr begrenzte Möglichkeiten, auf die Verbesserung der Luftsituation mit planerischen und

behördlichen Maßnahmen Einfluss zu nehmen. Vor allem aber können die Kommunen keinen Einfluss nehmen auf die Formulierung der technischen Vorgaben zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes bei Kraftfahrzeugen.

Die Bundesregierung ist daher aufgefordert, im Ministerrat auf eine konsistente und abgestimmte Formulierung der EU-Luftreinhalteziele einerseits sowie der technischen Vorgaben zum Schadstoffausstoß andererseits zu drängen und sollte ihrerseits durch die verbindliche Anordnung von Partikelfilter die rechtlichen Voraussetzungen für Luftreinhaltemaßnahmen an der Quelle schaffen.

m) Anbindung der Städte an das IC-Netz

Vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit der Diskussion um die Teilprivatisierung der DB AG geäußerten Befürchtungen, dass aufgrund von Rentabilitätsabwägungen weitere Mittel- und Oberzentren vom Fernverkehrsnetz und hier insbesondere dem IC-Netz abgehängt werden, erhebt sich die Forderung nach einer Sicherstellung der Schienenfernverkehrserschließung von Mittel- und Oberzentren. Ob hierzu eine Erweiterung des Gewährleistungsauftrages des Bundes nach Art. 87e Abs. 4 GG auch auf Mindeststandards für die Bedienung erforderlich ist oder wie bspw. in der Schweiz im Rahmen eines sogenannten Deutschland-Taktes eine entsprechende Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren sichergestellt wird, gilt es im Einzelfall noch zu klären.

n) Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Verbesserung der Qualität des Taxiverkehrs

Die einschlägigen Rechtsgrundlagen im Hinblick auf die Qualität der Taxibeförderung (Personenbeförderungsgesetz, Fahrerlaubnis-Verordnung, Betriebsordnung für Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr) enthalten mit Ausnahme der vorgeschriebenen Ortskundeprüfung keine Anforderungen an berufsspezifische Qualifikation der Fahrer und nur verhältnismäßig geringe Anforderungen an Ausstattung und Zustand der Fahrzeuge. Darüber hinaus fehlt es an einer gesetzlichen Legitimation für die Städte, die Taxifahrer zum Mitführen von Lichtbildausweisen zwecks Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste zu bewegen. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts bedarf es hierzu einer bundesrechtlichen Rechtsgrundlage, die bislang fehlt.

2. Klimawandel und Anpassungsstrategien

Die Städte werden in ihrer touristischen Attraktivität nur dann erhalten werden können, wenn sie sich aktiv den Herausforderungen des Klimawandels und der damit verbundenen Anpassung an die steigenden Temperaturen stellen. Ein großer Teil des Treibhauseffektes und des damit verbundenen Klimawandels wird in den städtischen Ballungsräumen verursacht. Deshalb wird auch von den Städten erwartet, nachhaltige urbane Zukunftsmodelle mit dem Ziel einer Verringerung der klimarelevanten Spurengase Kohlendioxid, Methan und Stickstoffdioxid zu entwickeln.

Der Klimawandel führt darüber hinaus zu Veränderungen, die bei den Städten zu großen Herausforderungen führen. Risiken für die Bewohner, die kommunale Infrastruktur, oder das Stadtgrün werden durch starke Niederschläge, Dürreperioden und Stürme weiter steigen. Dies erfordert zusätzliche Anpassungen beim Betrieb und beim Ausbau der Infrastruktur. Diese

zusätzlichen Investitionen können durch die Städte allein nicht bewältigt werden. Deshalb müssen Bund und Länder zukünftig die Städte bei ihren Investitionen noch stärker unterstützen. Auch die wissenschaftliche Begleitforschung durch den Bund muss noch intensiviert werden. Neben dem Hochwasserschutz, der Wasserver- und Abwasserentsorgung betrifft dies vor allem eine effiziente und CO₂-arme Energieversorgung. Die Anstrengungen zur Energieeinsparung müssen beibehalten und insbesondere im Verkehrsbereich verstärkt werden. Ein Schwerpunkt der kommunalen Aktivitäten wird weiterhin auf der Reduzierung des Energieverbrauchs liegen.

Der Wettbewerb „Bundeshauptstadt im Klimaschutz“, den die Deutsche Umwelthilfe in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag im Jahr 2006 ausgeschrieben und durchgeführt hat, zeigt, dass sich viele Städte seit langem für den Klimaschutz einsetzen. Neben der Energieeinsparung und dem Einsatz Erneuerbarer Energien stehen hierbei sowohl die energetische Gebäudesanierung als auch die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger im Vordergrund. Zunehmend finden jedoch auch Klimaschutzkriterien in der kommunalen Bauleitplanung Berücksichtigung. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen in den Städten. Die wesentlichen Ergebnisse des Wettbewerbs sind in der Broschüre „Städte und Gemeinden aktiv für den Klimaschutz“ enthalten (<http://www.deutscherstaedtetag.de/imperia/md/content/schwerpunkte/fachinfos/2007/21.pdf>).

Der Deutsche Städtetag hat vor dem Hintergrund der weltweiten Debatte ein Positionspapier zum Klimaschutz erarbeitet, in dem sowohl Empfehlungen für lokale Aktivitäten zur Begrenzung des Klimawandels dargelegt als auch Forderungen der Städte gegenüber Bund und Ländern formuliert werden. Das Positionspapier trifft insbesondere Aussagen zu folgenden Schwerpunktthemen:

- Energieerzeugung
 - Energieeinsparung / Energieeffizienz
 - Entsorgungsinfrastruktur
 - Stadtentwicklung
 - Bauleitplanung
 - Wohnungswesen
 - Verkehr
 - Öffentlichkeitsarbeit
- (Positionspapier „Klimaschutz in den Städten“
<http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/beschlsse/8.pdf>)

Die Bundesregierung hat am 17. Dezember 2008 die „Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel“ (DAS) beschlossen. Mit dieser Strategie sollen die Gefahren und Risiken des Klimawandels beschrieben, Akteure sensibilisiert und Handlungsmöglichkeiten zur Verminderung der Folgen des Klimawandels aufgezeigt werden. Die Strategie beschreibt Auswirkungen und Handlungsoptionen für die Bereiche Gesundheit, Bauwesen, Wasserhaushalt, Wasserwirtschaft, Küsten- und Meeresschutz, Boden, biologische Vielfalt, Landwirtschaft, Wald- und Forstwirtschaft, Fischerei, Energiewirtschaft, Finanzwirtschaft, Verkehr, Industrie- und Gewerbe, Tourismuswirtschaft, Raum- und Siedlungsentwicklung sowie dem Bevölkerungsschutz. Die Bundesregierung will bis zum Frühjahr 2011 einen „Aktionsplan Anpassung“ erarbeiten, der konkrete Maßnahmen und Schritte des Bundes sowie „anderer Akteure“ festlegt und auch Aussagen zur Finanzierung der DAS trifft.

Die Städte unterstützen diese Bemühungen und werden sich an der Erarbeitung des „Aktionsplans Anpassung“ intensiv beteiligen.

3. Kulturtourismus

Das lokale Kulturangebot stellt durch sein besonderes Profil, durch seine Präsenz, durch die Vertrautheiten mit den Objekten, Akteuren und Orten den spezifischen Charakter einer Stadt her. Einerseits prägt die Vielfalt der lokalen Kultur das Gesicht einer Stadt, andererseits ermöglicht das Kunst- und Kulturangebot auch das unmittelbare Erleben von überregionaler und internationaler Kultur aller Sparten. Kultur in der Stadt und damit auch der Kulturtourismus leben von beidem: Der einmaligen lokalen Kulturlandschaft und der sich in seiner Vielfalt präsentierenden Weltkultur.

Kultur ist Lebensqualität und bringt Lebensqualität in die Stadt. Mehr denn je steht die sinnvolle Nutzung der arbeitsfreien Zeit im Mittelpunkt individueller Lebensplanung. Eine plurale Gesellschaft braucht ein vielfältiges Kulturangebot, das ermöglicht, eigene und individuelle kulturelle Ausdrucksformen und entsprechende Kulturangebote zu entwickeln.

Die Kulturpolitik trägt in immer stärkerem Maße auch zum Städtetourismus bei. Diese Chancen müssen weiterhin genutzt werden. Hierbei kommt dem sog. „Eventcharakter“ von Kultur aus Sicht des Städtetourismus eine immer stärkere Bedeutung zu. Er erzeugt öffentliche Wahrnehmung und macht für den Touristen den Besuch einer Stadt attraktiv. Altstadt-, Hafen-, Film-, Museums-, Musik- oder auch Sportfeste werden von den Städten zunehmend genutzt, um auch für auswärtige Besucher die touristische Attraktivität einer Stadt zu steigern.

Somit ist die Kultur ein touristischer Standort- und Wirtschaftsfaktor. Sie verbessert die Qualität touristischer Angebote und kann zur Auslastung von Übernachtungskapazitäten, wie zur Saisonverlängerung, beitragen. Überregionale bedeutende Kulturereignisse können ein Zielpublikum mit hoher Kaufkraft ansprechen. Besonders für den Tagungstourismus ist eine attraktive kulturelle Infrastruktur, wie z.B. besondere kulturelle Ereignisse, ein wichtiger Marketingfaktor. Gleichzeitig kann der Tourismus die Besucherzahlen und Kapazitätsauslastungen von kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen steigern und damit die Einnahmesituation der Kultureinrichtungen verbessern. Nachhaltiger Tourismus muss deshalb die Erhaltung von Bau- und Kulturdenkmälern unterstützen. Die Erhaltung und neue Nutzung alter Industrieanlagen bis hin zu ganzen Industrielandschaften kann als touristischer Anziehungspunkt große Attraktivität entfalten.

Darüber hinaus fördert die Begegnung mit anderen Kulturen das Verstehen der eigenen Kultur, unterstützt ein regionales Selbstbewusstsein in einem Europa der Regionen, das ein Europa der kulturellen Vielfalt bleiben soll. Zugleich wächst mit der kulturellen Begegnung das Bewusstsein einer kulturellen Einheit Europas. Über die regionalen Identitäten hinaus entsteht Zusammengehörigkeitsgefühl. In diesem Sinne kann Tourismus auch einen Beitrag zur Überwindung der „Fremdheit“ innerhalb Europas leisten, wenn Verschiedenheit und gemeinsame Wurzeln gezeigt werden.

Kulturelles Leben in der Stadt lebt vom Engagement der Bürgerinnen und Bürger. Kulturförderung muss vorrangig auf deren Bedürfnisse und Möglichkeiten eingehen. Touristische Aktivitäten dürfen die kulturelle Identität der Stadt jedoch nicht gefährden. Die Beachtung dieses Grundsatzes dient letztendlich auch dem Tourismus, dessen dauerhafter Erfolg von der Individualität einer Stadt abhängt.

Das „kulturelle Event“, das um Touristen wirbt, sollte in einem angemessenem Verhältnis zur dauerhaften kulturellen Infrastruktur einer Stadt stehen. Ziel der Zusammenarbeit von Stadt-

kultur und Tourismus sollte sein, längerfristige Bindungen zwischen den Bewohnern einer Stadt und ihren Gästen herzustellen. Die Vermittlung kultureller Angebote sollte deshalb nie ausschließlich auf Touristen, sondern immer auf Einheimische und Gäste abzielen. Deshalb sollten z.B.

- die Bürgerinnen und Bürger der Stadt an der Entwicklung touristischer Angebote beteiligt werden,
- die Selbstdarstellung der Stadt in der Tourismuswerbung im Einklang mit dem Bild stehen, dass die Bürgerinnen und Bürger von sich selbst und ihrer Stadt haben,
- kulturelle Einrichtungen, wie Museen, aber auch die Denkmalpflege an der Stellung touristischer Angebote und der Werbung für sie beteiligt werden,

- touristische „Möblierungen“ historischer Bauten und Ensembles unterbleiben, Wegweiser, Denkmalbeschriftungen aber auch Stadtführungen nicht nur den Touristen dienen, sondern so gestaltet sein, dass sie auch der eigenen Bevölkerung Sehenswürdigkeiten und die Geschichte der Stadt nahe bringen,

- Alltagsgeschichte und Alltagskultur als Bindeglied zwischen Gästen und Einheimischen gefördert und verantwortungsvoll in die touristischen Angebote einbezogen werden,

- Gästeführer qualifiziert und fortgebildet werden, sodass sie nicht nur den Touristen Geschichte und Kultur der Stadt vermitteln können, sondern auch als Ansprechpartner für die eigene Bevölkerung sich verstehen.

Eine solche Politik verlangt eine enge Kooperation zwischen der Tourismuswirtschaft und den Kulturverantwortlichen in der Stadt.

Bund und Länder bleiben aufgefordert, auch aus touristischen Gründen die finanzielle Förderung der Kultur in der Stadt dauerhaft auf höherem Niveau als bisher fortzuführen. Jede Förderung in die städtische Kultur ist nicht nur wegen der o.a. identitätsstiftenden Wirkung und somit der Verbundenheit der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt erforderlich, sondern hat auch positive tourismus- und damit wirtschaftspolitische Auswirkungen.

Die Länder werden aufgefordert, die Entwicklung der Kulturwirtschaft in den Städten strukturell und finanziell mit eigenen Maßnahmen, Förderprogrammen sowie weiteren Leistungen zu unterstützen.