

## Flächenverbrauch wirksam begrenzen

Fraktionsbeschluss vom 28. Juni 2005

Auf der Grundlage der Empfehlung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie haben SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Koalitionsvertrag eine Initiative zur Senkung des Flächenverbrauchs verabredet. Die Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen soll bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag reduziert werden. Von diesem Ziel sind wir noch weit entfernt. Das vorliegende Eckpunktepapier beschreibt zunächst die wesentlichen flächenverbrauchstreibenden Faktoren, zieht Bilanz, was zur Reduzierung des Flächenverbrauchs in dieser Legislaturperiode erreicht wurde und diskutiert weitere Instrumente zur Erreichung des 30-ha-Ziels.

### Zu hoher Flächenverbrauch und seine kostspieligen Folgewirkungen

Der Siedlungs- und Verkehrsflächenzuwachs schreitet nicht nur in den wirtschaftsstarke Regionen fort, sondern auch da, wo wirtschaftliche Strukturschwäche, stagnierende oder rückläufige Bevölkerungsentwicklung zu beobachten sind. Heute wachsen allein die Verkehrsflächen um 23 Hektar täglich. Der gesamte Zuwachs von Siedlungs- und Verkehrsflächen ist rückläufig: Hatte sich die Zunahme zwischen 1993 und 2000 von 120 ha/Tag auf 131 ha/Tag beschleunigt, so waren es 2003 noch 93 ha/Tag. Der Zuwachs hat sich aufgrund der stagnierenden wirtschaftlichen Entwicklung zwar deutlich verlangsamt, liegt aber immer noch um das Dreifache über der Zielgröße für das Jahr 2020.

Die ökologische Problematik des Flächenverbrauchs ist vielfältig. Der Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsflächen führt zu einem dauerhaften Verlust der natürlichen Bodenfunktionen. Der Boden steht außerdem nicht mehr als notwendige Ressource für Land- und Forstwirtschaft und als Potenzial für eine multifunktionale, nachhaltige Nutzung zur Verfügung. Flächenversiegelung und Art der Flächennutzung bedeuten zudem einen Eingriff in den Wasserhaushalt (Grundwasserneubildung, Gefahr von Kontamination). Viele großräumige Verkehrswege zerschneiden zusätzlich weitgehend unberührte Naturräume, verändern das Landschaftsbild oder stellen massive Eingriffe in schützenswerte Flora und Fauna dar.

Der Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen ist ebenso eine zunehmende volkswirtschaftliche Belastung. Kommunen müssen immer mehr Erschließung und Infrastruktur pro Einwohner bereitstellen. Dies ist gleichermaßen ein Problem für schrumpfende Gemeinden, die gleich bleibende Infrastrukturkosten bei sinkenden Steuereinnahmen finanzieren müssen, wie auch für wachsende Umlandgemeinden. Selbst bei der Erreichung des 30ha-Ziels steigen in Zukunft der pro Kopf-Verbrauch an Siedlungsfläche und damit die Kosten an. Denn der „Ansiedlungserfolg“ von Familien in Eigenheimgebieten oder Gewerbegebieten auf der grünen Wiese erzeugt Folgekosten für neue Straßen, Kindergärten und Schulen, die die kommunalen Haushalte vielfach überfordern. Während in vielen Städten Flächen brach fallen, nimmt der Flächenfraß insbesondere im Umland der Zentren ungemindert zu. Jüngere Studien zeigen, dass sich neue Wohngebiete in Umlandgemeinden und die damit verbundenen Steuereinnahmen vor dem Hintergrund des Baus und des Unterhalts der technischen (z.B. Straßen, Leitungen) und sozialen Infrastrukturen (z.B. Kindergärten, Schulen) bestenfalls fiskalisch neutral erweisen. Häufig haben die Gemeinden langfristig gesehen höhere Belastungen als neue Steuereinnahmen, und dies trotz des kommunalen Finanzausgleichs, der eher flächenverbrauchsbegünstigend wirkt.

Zersiedlung erzeugt zudem mehr Verkehr. Die Wege zu Arbeit, Schule, Einkauf und Freizeitzielen werden länger und sie sind häufig nicht mehr oder nicht mehr zu vertretbaren Kosten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen. Die Folge: Mit dem Umzug wird häufig ein Zweitwagen angeschafft. Die Verkehrsspirale dreht sich weiter, der zunehmende Autoverkehr von Pendlern ist ein Grund, der die Innenstädte als Wohnort unattraktiver macht und somit den Wunsch nach Wegzug der verbliebenen Bewohner verstärkt.

Zersiedlung ist gleichzeitig Motor einer wachsenden sozialräumlichen und ethnischen Segregation. Denn wer finanziell besser gestellt ist und Kinder hat zieht an den Stadtrand oder ins Umland. Zurück in den häufig problematischen Innenstadtquartieren bleiben sozial unterprivilegierte Gruppen und Migranten.

In letzter Zeit hat die Abwanderung an den Stadtrand etwas nachgelassen, da die Zahl der Haushalte mit Kindern rückläufig ist. Insbesondere bei jüngeren Singles und Doubles gibt es aktuell verstärkte Trends zurück zum Wohnen und Leben in Innenstädten. Dies stellt aber noch keine allgemeine Trendumkehr dar.

Trotz wachsenden Flächenverbrauchs und Zersiedlung haben wir es in vielen Regionen gleichzeitig mit Schrumpfungprozessen zu tun, insbesondere wenn auch nicht ausschließlich in Ostdeutschland. Laut Raumordnungsprognose des Bundesamts für Bauwesen und Raumentwicklung werden bis zum Jahr 2020 drei Viertel aller kreisfreien Städte und jeder zweite Landkreis von Bevölkerungsrückgängen betroffen sein. Die Folge ist häufig, dass die Gebühren für die vorhandene Infrastruktur für die verbliebenen Bewohner stark ansteigen und Kommunen jegliche fiskalische Handlungsfähigkeit verlieren ("Instandhaltungskrise"), so dass weiterer Wegzug die Folge ist. Eine aktive Städtebauförderung, die auch den Rückbau von Teilen städtischer Infrastruktur mit einschließt, ist daher ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung des Flächenverbrauchs.

## **Was hat Rot-Grün bisher erreicht?**

### **Verbessertes Planungsrecht: Novellierung des Baugesetzbuchs**

Mit Verabschiedung des Europaanpassungsgesetzes Bau (EAG Bau) ist die Einführung einer Umweltprüfung für alle Pläne für das Städtebau- und Raumplanungsrecht Gesetz geworden. Alternativenprüfung und Monitoring werden zu mehr Transparenz im Umgang mit dem Flächenhaushalt einer Gemeinde führen. Die Bodenschutzklausel wurde präzisiert. Zudem wird der Außenbereich besser geschützt. Bauvorhaben, die nicht innerhalb von ausgewiesenen Baugebieten geplant sind, unterliegen strengeren Auflagen bis hin zur Rückbauverpflichtung.

### **Subventionsabbau bei Entfernungspauschale und Eigenheimzulage**

Entfernungspauschale und Eigenheimzulage setzen falsche Anreize für den Bau von Eigenheimen im Grünen, die zum Flächenverbrauch beitragen und Verkehr erzeugen. Die Grünen fordern seit langem einen Abbau dieser Zersiedlungsprämien.

Die Entfernungspauschale wurde zum 01.01.2004 auf einheitlich 30 ct/km abgesenkt. Diese Einigung im Vermittlungsausschuss bleibt allerdings weit hinter dem vorausgegangenen Beschluss des Deutschen Bundestages zurück, die Entfernungspauschale auf 15 ct/km zu senken. Zu einem solchen mutigen Subventionsabbau waren die unionsregierten Länder, die die Mehrheit im Bundesrat stellen, nicht bereit.

Die Eigenheimzulage konnte im gleichen Vermittlungsverfahren um 30% abgesenkt werden. Neubau und Bestandserwerb werden seit dem 01.01.2004 in gleicher Höhe gefördert, Ausbau und Erweiterungen sind von der Förderung ausgeschlossen. Von dem Einsparvolumen in Höhe von insgesamt 4,7 Milliarden Euro bis 2011 investiert die rot-grüne Bundesregierung 25 Prozent, das entspricht rund 1,1 Milliarden Euro, in die Stärkung der Städtebauförderung, den Stadtumbau und die Altschuldenhilfe.

Wir wollen die Eigenheimzulage ganz streichen, die Bund, Länder und Gemeinden allein in 2004 Steuermindereinnahmen in Höhe von 11 Milliarden Euro beschert. Der Deutsche Bundestag hat die Streichung mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen 2004 bekräftigt. Nun ist der Bundesrat am Zug.

### **Aktive Städtebauförderung: Soziale Stadt, Stadtumbau Ost und West**

Aktive Städtebauförderung leistet einen wichtigen Beitrag, um das Wohnen in der Stadt attraktiv zu halten. Es ist somit auch eine präventive Maßnahme gegen den Wegzug ins Umland, der mit neuem Flächenverbrauch verbunden ist.

Das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ ist seit seiner Einführung 1999 zu einem sehr wichtigen und unverzichtbaren Instrument zur Stabilisierung benachteiligter Quartiere geworden. Gefördert werden heute ca. 330 Projekte in ganz Deutschland. In den Jahren von 1999 – 2002 haben Bund, Länder und Kommunen rund 770 Mio. Euro im Rahmen dieses Programms investiert. Der Bundesanteil wurde 2003 auf 80 Mio. Euro jährlich erhöht.

Für Rückbau und Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen sollen im Rahmen des Programms "Stadtumbau Ost" im Zeitraum 2002 – 2009 insgesamt 2,5 Mrd. Euro ausgegeben werden, von denen der Bund rund 1 Mrd. Euro zur Verfügung stellt. Aber auch einige Kommunen in Westdeutschland sind von Schrumpfungen betroffen, die städtebaulichen Anpassungsbedarf erfordern. Für den Stadtumbau West sollen im Zeitraum 2004 – 2011 rund 1,2 Mrd. Euro zur Verfügung stehen, von denen der Bund rund ein Drittel trägt.

### **Flächenrecycling: Ungenutzte Bahnflächen schneller aktivieren**

In vielen Städten gibt es zentral gelegene Bahnflächen, die brach gefallen sind, aber bisher nicht für neue Nutzungen zur Verfügung standen. Rot-Grün hat die Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur im Rahmen einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erleichtert. Für die Einleitung der Entwidmung haben nun auch die Kommunen ein Antragsrecht, so dass diese ihre städtebaulichen Vorstellungen in Zukunft aktiver vorantreiben können als bisher (§ 23 AEG)

### **Forschungsvorhaben im Bereich Verminderung der Flächeninanspruchnahme**

Zur Reduzierung des Flächenverbrauchs werden durch das BBR Modellprojekte der Raumordnung (MORO) mit dem Schwerpunkt kooperatives regionales Flächenmanagement sowie Modellprojekte des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) mit dem Fokus Kreislaufwirtschaft in der städtischen Flächennutzung erprobt. Auch das BMBF hat ein Forschungsprojekt zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und für ein nachhaltiges Flächenmanagement (Refina) ausgeschrieben.

### **Flächenverbrauchsminimierung in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie**

Im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurde die Verminderung der Flächeninanspruchnahme als eines von vier Schwerpunktthemen benannt. Der von der Bundesregierung eingesetzte Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) hat zu diesem Thema eine Arbeitsgruppe eingerichtet und den "Dialog Fläche" mit Fachleuten, Politikern und einer breiten Öffentlichkeit ins Leben gerufen.

### **Städtisches Wohnen attraktiver machen: Mehr Grün und Landschaft in die Stadt holen**

Ohne intensive Leitbilddiskussion „Wie wollen wir wohnen und leben?“ ist die Diskussion über Instrumente zur Senkung des Flächenverbrauchs kontraproduktiv. Jede Bausparkassenzeitschrift wirbt monatlich und millionenfach mit dem Traum vom Eigenheim im Grünen. Die Städte und die Eigentümer des Wohnungsbestandes müssen die Sehnsucht nach dem Häuschen im Grünen ernst nehmen und etwas tun, damit Wohnungsbestände, Wohnumfeld und Infrastrukturen in den städtischen Quartieren zumindest einen Teil der Qualitäten erreichen, die in den Vororten gesucht werden.

Auch die Gleichung: ‚Innenstadtverdichtung sei Urbanität sei attraktives Wohnen sei Flächensparen am Stadtrand‘ trägt nicht mehr. Statt weiter zu verdichten, müssen die Städte mehr Grün und Landschaft in die Stadt holen. Dies ist angesichts von Industrie- und Infrastrukturbrachen an vielen Orten auch machbar. Vielerorts kann Verdichtung, die Nutzung von Brachen und Lücken als Bauland und eine höhere Grundstücksausnutzung sinnvoll und notwendig sein. Dies ist auch ökonomisch sinnvoll, da die langfristigen Infrastrukturkosten für die Gemeinde bei Ausweisungen von Siedlungserweiterungen im Innenbereich um 75–90 Prozent unter den Infrastrukturkosten für das Ausweisen neuer Wohngebiete auf der grünen Wiese liegen (Angabe aus: Schroerer, W. (1999): The Transportation an Environmental Impacts of Infill Versus Greenfield Development). Das Stoppzeichen muss aber immer dann aufgestellt werden, wenn dadurch die vorhandene Bausubstanz in ihrer Wohn- und Wohnumfeldqualität verschlechtert wird und zum weiteren Anlass für Stadtfucht wird.

Attraktive Städte zeichnen sich aber auch durch ihre Mobilitätskultur aus. Städte mit einem hohen Fahrrad- und Fußgängeranteil tragen unmittelbar zur Wohn- und Lebensqualität bei. Ein moderner und qualitativ hochwertiger Öffentlicher Personennahverkehr, der auch die geteilte Autonutzung (Car Sharing) und bedarfsorientierte Angebote (z.B. Anrufsammeltaxis) einschließt, bewegt immer mehr Autofahrer zum Umsteigen. Für eine flächensparende Siedlungsentwicklung und die städtische Lebensqualität ist ein nachhaltiges städtisches Nahverkehrskonzept zwingend erforderlich.

Schließlich muss auch die Auseinandersetzung um sozial benachteiligte Stadtviertel, um Schulen mit hohem Anteil an Migrantenkindern und um die Angst vor Kriminalität offensiv geführt werden. Hier gibt es aber auch viele ermutigende Beispiele von Quartieren, die mit moderner Städtebauförderung wie dem

Programm "Soziale Stadt" im aktiven Dialog mit den Bewohnerinnen und Bewohnern stabilisiert werden könnten.

Der demografische Wandel bedeutet, dass unsere Gesellschaft älter wird, dass sie langfristig schrumpfen wird und dass sie durch Zuwanderung ethnisch vielfältiger wird. Gleichzeitig vollzieht sich auch ein raumstruktureller Wandel. Neben wenigen Wachstumsregionen wird der Trend zur Entleerung ländlicher Räume vor allem in weiten Teilen Ostdeutschlands anhalten. Dies alles wird auch erheblichen Einfluss auf die zukünftige Flächennutzung haben. Hierin liegt eine große Herausforderung für alle gesellschaftlichen Akteure. Bei sinkender Nachfrage ist ein Wertverlust der Immobilien und Infrastrukturbauten vorprogrammiert. So sollten z.B. große Verkehrsneubauvorhaben nicht nur auf der Basis von Prognosen für das Jahr 2015 bewertet werden, sondern auch die längerfristige Entwicklung der betreffenden Region berücksichtigen. Der teure Neubau des Jahres 2005 könnte sonst vielfach zum teuren Rückbau des Jahres 2030 werden.

## **Viele Wege führen nach Rom: mit Instrumentenmix 30-ha-Ziel erreichen**

Zur weiteren Verminderung des Flächenverbrauchs ist eine Vielzahl von Instrumenten in der Diskussion. Da die Ursachen für Flächenverbrauch nicht monokausal sondern sehr vielschichtig sind, gibt es keinen Königsweg zur Umsetzung des Ziels 30-ha.

Fast alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind fiskalisch. Sie betreffen entweder das Streichen flächenverbrauchsfördernder Subventionen und Steuervergünstigungen (Eigenheimzulage, Entfernungspauschale) oder setzen direkt bei der Besteuerung oder Abgaben von Grund und Boden an (Grund-, Grunderwerbssteuer, Neuerschließungsabgabe). Teilweise wurde von grüner Seite der Versuch gemacht, bestimmte Maßnahmen bei der letzten Baugesetzbuchnovelle mitaufzunehmen. Dafür gab es aber keine Mehrheit.

Die Abschaffung der **Eigenheimzulage** ist vom Deutschen Bundestag erneut beschlossen worden. Eine bau- und wohnungspolitische Notwendigkeit für dieses teure Förderinstrument wird auch von den Finanzpolitikern der Union und einigen CDU-Ministerpräsidenten nicht mehr gesehen!

Wir wollen auch weiterhin eine Absenkung der **Entfernungspauschale**. Dies ist u.a. Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Koalitionsfraktionen zur ökologischen Finanzreform. Angesichts der Vorfestlegung von Franz Müntefering und anderer führender Sozialdemokraten in dieser Frage wird es aber sehr schwer werden, hier zu einer Einigung zu kommen.

Das Thema **Grundsteuerreform** kann einen neuen Schub bekommen, sobald das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) über die Immobilienbewertung bei der Erbschafts- und Schenkungssteuer entscheidet. Einig sind sich alle Experten, dass die Einheitswerte als Bemessungsgrundlage veraltet sind. Die Einheitswerte, die der Erhebung der Grundsteuer zugrunde liegen, sind seit bereits 1997 nicht mehr Bemessungsgrundlage für die Erhebung der Erbschafts- und Schenkungssteuer. Verlangt das Urteil des BVerfG die Schaffung einer neuen Bemessungsgrundlage, wird dies auch Bewegung in die Diskussion um eine Reform der Grundsteuer bringen.

Aktuell stehen vier Grundsteuermodelle zur Diskussion, die alle in unterschiedlicher Weise den Reformzielen (Einfachheit, Steuergerechtigkeit, Berücksichtigung bodenpolitischer Gesichtspunkte und finanzielle Stärkung der Kommunen) gerecht werden. Die reine Bodenwertsteuer besteuert die Fläche anhand von Bodenrichtwerten und ist dadurch einfach zu verwalten. Das Difu-Modell führt neben der Bodenwertkomponente eine Flächenkomponente ein, so dass große Grundstücke mit niedrigem Bodenwert höher, kleine Grundstücke mit hohem Bodenwert niedriger besteuert werden. Das Modell von Bayern-Rheinland-Pfalz führt eine kombinierte Boden- und Gebäudewertsteuer ein. Durch die Einführung unterschiedlicher pauschalisierter Gebäudewertwerte versucht das Modell verschiedene Nutzungsarten wie Hotels, Einfamilienhäuser und Mietwohnungen unterschiedlich zu besteuern. Das Modell von Bizer und Ewringmann schlägt eine Flächennutzungssteuer nach Versiegelungsgrad vor.

Wir favorisieren das Difu-Modell, denn es steigert die Grundsteuerbelastung von flächenintensiven Siedlungsformen und entlastet den innerstädtischen Mietwohnungsbau.

Die Festsetzung der **Grunderwerbssteuer** sollte als Ergebnis der Föderalismuskommission in die alleinige Hoheit der Länder fallen, denen schon heute das Aufkommen dieser Steuer zukommt, das sie aber an die Kommunen weiterleiten können. Damit entfielen die Möglichkeit einer bundeseinheitlichen Regelung. Nach dem Scheitern der Föderalismuskommission bleibt zunächst alles beim Alten.

Wir sind dafür, in einem ersten Schritt den Zwischenerwerb brachgefallener Grundstücke von der Grunderwerbssteuer auszunehmen. In einem zweiten Schritt sollte sie wieder reduziert oder ganz

abgeschafft werden, weil Umzüge, z.B. in die Nähe eines neuen Arbeitsplatzes, damit steuerlich bestraft werden.

Die **Städtebauförderung** leistet, wie bereits ausgeführt, durch die konsequente Innenentwicklung einen wichtigen Beitrag für die Reduzierung des Flächenverbrauchs. Sie muss daher auf hohem Niveau weitergeführt werden. Dass sich Niedersachsen und Brandenburg aus der Städtebauförderung zurückziehen wollen, weil sie nicht mehr bereit sind, die Ko-Finanzierung aufzubringen, halten wir für falsch.

Darüber hinaus müssen weitergehende Instrumente entwickelt und geprüft werden. Als sich teilweise ergänzende Alternativen stehen folgende Modelle zur Debatte:

Ein **Flächenausweisungszertifikathandel** müsste in seiner Ausgestaltung zunächst so geklärt werden, dass er keine negativen Effekte für die Raumplanung hervorbrächte. Auf interkommunaler Ebene sollen Modellprojekte zu einer Kontingentierung der Flächenausweisrechte erfolgen. Sind die Kontingente ausgeschöpft, müssen die Kommunen miteinander handeln. Dieses Modell erscheint sehr kompliziert und schwer zu überprüfen.

Eine **Neuerschließungsabgabe** müsste im Baurecht verankert werden. Ein grüner Vorstoß in dieser Richtung bei der 2004 erfolgten Novellierung des Baugesetzbuchs wurde von der SPD abgelehnt. Das **Erschließungsbeitragsrecht** liegt bei den Ländern, so dass der Bund hierauf keinen Einfluss nehmen kann. Dies gilt im gleichen Maße für die Speisung eines Flächenrecyclingfonds aus einer solchen Abgabe.

Die **Neuerschließungsabgabe an einen Flächenrecyclingfonds** zu koppeln halten wir für sehr sinnvoll. Der Flächenrecyclingfonds würde durch eine Abgabe bei Neuerschließungen aufgefüllt werden und die Länder könnten die Mittel für das Recycling von Flächen einsetzen. Solche Fonds müssen transparent sein, d.h., es muss nachvollziehbar sein, welche Flächen in welcher Qualität recycelt werden. Hierbei ist auch die Möglichkeit einer Zertifizierungspflicht von Fondsanbietern zu prüfen. Zertifizierungsstelle könnte das Bundesamt für Naturschutz sein.

Die **Ausweitung der naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Ausgleichsregelung** im Hinblick auf einen verbesserten Bodenschutz durch das zusätzliche Gebot, für neue Flächeninanspruchnahme andere Flächen zu entsiegeln ist ein Vorschlag, dessen Ausgestaltung noch geprüft werden muss. Hierbei muss ein pauschales Maß für einen durchschnittlichen Versiegelungsgrad unterschiedlicher Bebauungsdichten bzw. Baugebietstypen (z.B. Einfamilienhäuser, Gewerbe) entwickelt werden, das angibt, wie viel Fläche im Rahmen der erweiterten Eingriffs- und Ausgleichsregelung zu entsiegeln ist. Kleinere Eingriffe sollten durch das Einzahlen in einen Flächenrecyclingfonds (s.o.) ausgeglichen werden können. Wir werden diesen Vorschlag weiter qualifizieren und zur Diskussion stellen.

Eine **versiegelungsabhängige Abwassergebühr** wurde erfolgreich in Nordrhein-Westfalen eingeführt. Sie bietet Anreize, bereits versiegelte Flächen zu entsiegeln und beim Neubau auf umfangreiche Versiegelung zu verzichten. Da Abwassergesetzgebung in die Kompetenz der Länder fällt, besteht hier kein bundesrechtlicher Handlungsbedarf. Das Modell der "Regenwassergebühr" in NRW sollte aus unserer Sicht aber von anderen Bundesländern aufgegriffen werden.

Die Gewährung **steuerlicher Vorteile bei der Wiedernutzung** von Recyclingflächen ist ein u.a. in den USA erfolgreich praktiziertes Modell. Überlegenswert wäre, ob es nicht auch in Deutschland möglich wäre, steuerliche Freistellungen für Bauherren auf Recyclingflächen zu erwirken. Wenn es zu einem Programm mit steuerlichen Erleichterungen für kleine und mittlere Unternehmen kommt, sollte dieses Instrument – auch für die Wohnungswirtschaft – mit Berücksichtigung finden.

Die **Ökologisierung des kommunalen Finanzausgleichs** fällt in die Zuständigkeit der Länder und ist daher kein Instrument, das durch Bundesgesetz gesteuert werden kann, sollte aber in den politischen Debatten auf Landesebene aufgegriffen werden. Dies gilt ebenfalls für interkommunale Kooperationen, z.B. bei der Ausweisung gemeinsamer Gewerbeflächen, die ein Mittel sein können, Flächenverbrauch zu begrenzen.