

Antwort **der Bundesregierung**

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Bachmaier, Müntefering, Lohmann (Witten), Dr. Hauff, Bernrath, Frau Blunck, Büchler (Hof), Duve, Egert, Frau Dr. Hartenstein, Dr. Hauchler, Ibrügger, Purps, Immer (Altenkirchen), Jansen, Kiehm, Dr. Klejdzinski, Kißlinger, Dr. Kübler, Lambinus, Lennartz, Frau Dr. Martiny-Glotz, Meininghaus, Menzel, Müller (Düsseldorf), Müller (Schweinfurt), Reschke, Reuter, Schäfer (Offenburg), Frau Schmidt (Nürnberg), Stahl (Kempen), Steiner, Stiegler, Frau Terborg, Urbaniak, Wartenberg (Berlin), Frau Weyel, Wolfram (Recklinghausen), Frau Zutt, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/3012 —

Stadtökologie – Umweltschutz in Städten und Gemeinden

Der Bundesminister des Innern – U IV 3 – 98/1 – hat mit Schreiben vom 11. November 1985 die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die Bundesregierung hat den Schutz der Umwelt zu einem Schwerpunkt ihrer Politik gemacht. Die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, der Schutz der Tier- und Pflanzenwelt, von Boden, Wasser, Luft und Klima sind unerläßliche Voraussetzungen für das Überleben unserer Industriegesellschaft und Daseinsvorsorge für die kommenden Generationen. Dabei nimmt der Umweltschutz in den Städten und Gemeinden einen hervorragenden Platz ein. In der Stadt vereinigen sich die vielfältigsten Nutzungsansprüche wie Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr für den überwiegenden Teil der Bevölkerung auf vergleichsweise engem Raum. Daraus können schwerwiegende Belastungen für den Menschen und seine Umwelt entstehen. Deshalb müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche so aufeinander abgestimmt werden, daß die Stadt ihre vielfältigen Funktionen in einer möglichst umweltverträglichen Weise entfalten kann.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, daß in der Vergangenheit nicht alle erforderlichen Maßnahmen für eine Verbesserung der Umweltsituation in den Städten und Gemeinden und für eine ökologisch orientierte Stadtentwicklung genutzt worden sind. Sie weist aber den Vorwurf zurück, daß dies eine Folge der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes oder seiner Finanzpolitik gegenüber den Kommunen sei.

Die Bundesregierung hat vielmehr seit Übernahme der Regierungsverantwortung im Oktober 1982 den Umweltschutz national und international entscheidend vorangetrieben. Dies gilt vor allem für den Bereich der Luftreinhaltung. Der Erlass der Großfeuerungsanlagen-Verordnung, die Novellierungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Emissions- und Immissionsvorschriften der TA Luft sowie die EG-weite Verringerung der Kfz-Abgase werden die Umweltsituation auch in den Städten und Gemeinden nachhaltig verbessern. Dies gilt aber auch für andere Bereiche. Die Lärmgrenzwerte für neuzugelassene Kraftfahrzeuge sind verschärft worden, für Lärmschutzmaßnahmen an den Autobahnen und Bundesstraßen werden jährlich ca. 250 Mio. DM zur Verfügung gestellt. Mit der Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung vom 6. Februar 1985 (Drucksache 10/2977) ist ein übergreifender Ansatz zu einem wirkungsvollen Schutz des Bodens eingeleitet worden, der insbesondere ökologischen Aspekten des Bodenschutzes Rechnung trägt. Entsprechend dem Forschungsbedarf zum Schutze des Bodens hat der Bundesminister für Forschung und Technologie den Forschungsschwerpunkt „Bodenbelastung und Wasserhaushalt“ bekanntgegeben. Ziel dieses Schwerpunktes ist es, die Grenzen der ökologischen Belastbarkeit, insbesondere auch urbaner Systeme durch Flächeninanspruchnahme und Schadstoffeintrag in den Boden und das Wasser zu ermitteln. Die mittelfristige Finanzplanung geht von einem jährlichen Ansatz von ca. 10 bis 12 Mio. DM aus. Außerdem werden die Novellierungen des Wasserhaushalts- und Abfallbeseitigungs- und des Waschmittelgesetzes weitere Verbesserungen der Umweltsituation in den Gemeinden und Städten bringen.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung durch die Erhöhung der Mittel nach dem Städtebauförderungsgesetz und die Anhebung der European Recovery Program-Kredite die Voraussetzungen für Umweltinvestitionen der Kommunen verbessert und durch ihre Wirtschaftspolitik zu einer Erweiterung des finanziellen Spielraums vieler Gemeinden beigetragen.

Die Verantwortung für eine ökologische Stadterneuerung liegt aufgrund des föderativen Aufbaus der Bundesrepublik Deutschland und der verfassungsmäßigen Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern sowie der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie vor allem bei den Ländern und den Gemeinden selbst. Ebenso sind für die kommunale Finanzausstattung nach dem Grundgesetz in erster Linie die Länder verantwortlich. Die Bundesregierung hat eine Verbesserung der Umweltgesetzgebung des Bundes durchgesetzt. Diese Gesetze müssen jetzt – hier sind vor allem die Länder, aber auch die Kommunen ange-

sprochen – wirksam vollzogen werden. Ferner hat die Bundesregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten Modellvorhaben wie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Stadtsanierung, zur naturnahen Gestaltung von Grünflächen oder zum ökologischen Bauen gefördert, um den Kommunen bei der Zukunftsaufgabe einer ökologischen Stadterneuerung zu helfen. Das geltende Bauplanungsrecht ist hierfür bereits ein geeignetes rechtliches Instrument. Dies haben Erneuerungsmaßnahmen in vielen Gemeinden belegt. Gleichwohl wird die Bundesregierung bei dem Entwurf des geplanten Baugesetzbuches dafür Sorge tragen, daß Umweltschutzgesichtspunkten in den Kommunen verstärkt Rechnung getragen wird.

1. Ökologische Stadtgestaltung

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Umweltbelastungen in den Städten und Gemeinden, und welche hält sie für besonders problematisch?

Die Bundesregierung teilt, wie in der Vorbemerkung dargelegt, die Auffassung, daß diese Umweltbelastungen in vielen Städten und Gemeinden schwerwiegend sind. Die Belastungen sind aber regional und lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt. So treten in den Ballungsräumen allein wegen des höheren Verkehrsaufkommens andere Probleme in den Vordergrund als in den ländlichen Gebieten. Hinzu kommen klimatische oder topographische Besonderheiten oder Vorbelastungen aufgrund industrieller Nutzungen in der Vergangenheit, die eine vergleichende oder verallgemeinernde Bewertung der stadtökologischen Situation als wenig sinnvoll oder sogar irreführend erscheinen lassen. Entsprechend der jeweiligen Situation der einzelnen Kommunen können daher Luftverunreinigungen in smoggefährdeten Ballungsräumen, Bodenbelastungen infolge der Ablagerung industrieller Abfälle, Lärmbelästigungen bei hohem Verkehrsaufkommen oder in der Nähe von Flughäfen, die Verschmutzung der Oberflächengewässer durch unzulänglich behandelte Abwässer oder andere Umweltbelastungen besonders problematisch sein.

2. Gibt es auffällige Unterschiede in den Umweltbelastungen in den Städten und Regionen, und worauf sind solche Unterschiede zurückzuführen?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, kann die Umweltbelastung aus den dort genannten Gründen sehr unterschiedlich sein. Soweit diese Unterschiede nicht auf naturräumlichen Gegebenheiten beruhen, die besonders bei der Entstehung von Smogwetterlagen oder der Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers eine Rolle spielen, sind sie vor allem auf Unterschiede in der Emittentenstruktur und der Einwohnerdichte zurückzuführen. Der Anteil von umweltbelastenden Industrien,

der Hausbrand und die Dichte des Kraftfahrzeugverkehrs sind dabei von besonderer Bedeutung. Auch sind die Gemeinden in der Vergangenheit bei der kommunalen Entwicklungsplanung, der Bauleitplanung und der örtlichen Landschaftsplanung verschiedene Wege gegangen, haben in unterschiedlichem Umfang Freiräume geschützt und in verschiedener Weise von den Möglichkeiten umweltfreundlicher Technologien, z. B. durch den Einsatz von Fernwärme, den Ausbau spurgebundenen Nahverkehrs sowie von den Möglichkeiten der Errichtung verkehrsberuhigter Wohnbereiche oder des Aufbaus eines Radwegnetzes Gebrauch gemacht.

3. Welche planerischen, rechtlichen und tatsächlichen Instrumente für eine ökologische Stadtgestaltung, z. B. für eine ausreichende Durchgrünung und Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse, werden von den Städten, Gemeinden und Kreisen über die vorhandenen Instrumente hinaus benötigt?
4. Welche Instrumente für eine ökologische Stadtgestaltung wird die Bundesregierung fortentwickeln?
5. Will die Bundesregierung die ökologische Orientierung in der Baugesetzgebung verstärken, z. B. im Hinblick auf allgemeine Durchgrünung, ökologische Freiräume und Kleingartenanlagen und Einschränkung der Zulässigkeit von Bauvorhaben im Außenbereich?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3, 4 und 5 zusammen beantwortet.

Die Städte, Gemeinden und Kreise haben bereits nach geltendem Recht weitreichende Möglichkeiten, bei der Stadtgestaltung ökologischen Belangen Rechnung zu tragen. Die Bauleitplanung, die Landschaftsplanung und die Möglichkeit, besondere naturschutzrechtliche Regelungen zu erlassen, wie z. B. Baumschutzsatzungen sowie die Landesbauordnungen und das Bundeskleingartengesetz, geben ihnen ein umfangreiches planerisches und rechtliches Instrumentarium zur Verwirklichung dieses Zieles. Die Gemeinden nutzen diese Möglichkeiten auch in zunehmendem Maße. Aufgrund der Verwaltungszuständigkeit der Länder und Gemeinden kann die Bundesregierung auf die Anwendung dieser Instrumente keinen unmittelbaren Einfluß nehmen. Sie unterstützt die Bemühungen der Gemeinden jedoch unter anderem durch Bereitstellung von öffentlichen Mitteln, etwa im Rahmen der Städtebauförderung; die entsprechenden Maßnahmen sind in der Antwort zu Frage 7 erläutert. Grundlegend neue Instrumente hält die Bundesregierung nicht für erforderlich.

Sie strebt mit dem neuen Baugesetzbuch jedoch eine Verbesserung des Städtebaurechtes an, die auch zu einer verstärkten Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Stadtentwicklung führen soll. So wird beispielsweise überlegt, in das Baugesetzbuch Vorschriften über einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, und ergänzende Regelungen zur Sicherung von Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen aufzunehmen. Die Bundesregierung wird ihre Vorstellungen hierzu in den

für Ende des Jahres vorgesehenen Regierungsentwurf zum Baugesetzbuch darlegen.

Im übrigen wird auf den dem Deutschen Bundestag zugeleiteten Bericht „Programmatische Schwerpunkte der Raumordnung“ der Bundesregierung hingewiesen (Drucksache 10/3146). In diesem Bericht hat die Bundesregierung die Bedeutung der Umweltvorsorge für diesen Bereich besonders hervorgehoben; als wichtige umweltrelevante Maßnahmen im Rahmen der Stadterneuerung hat sie u. a. die Schaffung von Grün- und Freiflächen sowie die Anwendung umwelt- und ressourcenschonender Baukonzepte genannt.

Auf europäischer Ebene hat die Verabschiedung der EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten eine verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange zum Ziel. Die Bundesregierung prüft derzeit, wie die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen ist.

6. Wie groß ist die Zahl und Fläche der unbebauten baureifen Grundstücke, und sollte die Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich erschwert werden?

Zahl und Fläche von unbebauten baureifen Grundstücken sind nicht bundesweit erfaßt. Jedoch lassen sich aufgrund von Einzelinformationen aus Städten, Gemeinden, Kreisen, Umland- und Regionalverbänden Rückschlüsse auf die Fläche der Baulandreserven ziehen. Wie die Bundesregierung bereits in der Antwort auf die Fragen 1, 3 und 6 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD zur Baulandsituation, Entwicklung der Baulandpreise, des Bodenrechts und der Bodensteuern (Drucksache 10/3690) ausgeführt hat, stehen Wohnbauland und Flächen für gewerbliche Zwecke im Geltungsbereich von Bauleitplänen sowie in Form von Baulücken in ausreichendem Maße zur Verfügung. Das gilt auch für hochverdichtete Siedlungsräume mit angespannten Baulandmärkten. Zahlenmäßige Angaben enthält die bereits erwähnte Antwort der Bundesregierung.

Zur Gewährleistung des notwendigen Freiraumschutzes wird in zahlreichen Fällen der innerörtlichen baulichen Entwicklung der Vorzug vor der Neuausweisung von Baugebieten zu geben sein. Die Entscheidung darüber kann jedoch nur aufgrund der konkreten Verhältnisse von den Gemeinden im Rahmen der Bauleitplanung und ggf. durch die Raumordnung und Landesplanung getroffen werden. Um dem anhaltenden Landschaftsverbrauch entgegenwirken zu können, wird bei den Arbeiten zum Baugesetzbuch – wie in der Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5 dargestellt – geprüft, wie der Beitrag der planungsrechtlichen Vorschriften zu einem sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden verstärkt werden kann.

7. Durch welche konkreten Maßnahmen und in welchem finanziellen Umfang fördert der Bund eine ökologisch orientierte Stadtgestaltung, z. B. die Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung, das flächensparende, energiesparende und ökologische Bauen? Wird die Bundesregierung hierzu verstärkt Mittel einsetzen?

Die Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Stadtgestaltung zeigt sich zunehmend im Rahmen städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen; dabei handelt es sich um originäre Aufgaben der Länder und Gemeinden. Der Bund fördert gemeindliche Stadterneuerungsmaßnahmen durch Finanzhilfen gemäß Artikel 104 a Abs. 4 GG nach Maßgabe des Städtebauförderungsgesetzes in förmlich festgelegten Sanierungs-, Entwicklungs- und Untersuchungsgebieten.

Stadterneuerungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz dienen der Behebung städtebaulicher Mißstände und damit vorrangig der Verbesserung der innerstädtischen Wohn-, Arbeits- und Lebensbedingungen. Die meisten der zur Zeit vom Bund geförderten Maßnahmen haben in diesem Rahmen auch zugleich konkrete ökologische Zielsetzungen. Entsprechend den von den Gemeinden bestimmten Sanierungs-/Entwicklungszielen und Gebietsabgrenzungen können z. B. folgende ökologisch wirksame Einzelmaßnahmen in Betracht kommen und gefördert werden, soweit sie von den Ländern und Gemeinden in ihre Programme aufgenommen sind:

- Verbesserung des Wohnumfeldes, Verkehrsberuhigung, Grünanlagen, Spielplätze, Baumpflanzungen, Innenhofentkernungen und -begrünungen, Freilegung und Anlegen von Wasserläufen, Teichen, ortstypischen Vegetationen,
- Neubau, Verbesserung, Änderung oder Rückbau von Erschließungsanlagen, Platzgestaltung, Parkplätze, Radwege,
- Maßnahmen zur Beseitigung von Bodenkontaminationen (Altlastenbeseitigung) mit dem Ziel neuer städtebaulicher Nutzung,
- Umnutzung von Industrie-, Gewerbe- und Brachflächen,
- Umnutzung funktionslos gewordener Gebäude zu Wohnzwecken oder zur öffentlichen Nutzung,
- Modernisierung und Instandsetzung historisch und stadtgestalterisch besonders wertvoller Gebäude, Maßnahmen der Stadtbildpflege,
- Ersatzwohnungsbau unter Berücksichtigung ökologischer Planungs- und Baukonzeptionen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen in städtebaulichen Gemengelagen (Immissionsschutz, Grünzonen) einschließlich Änderung an und in den Betriebsgebäuden,
- Auslagerung störender gewerblicher und landwirtschaftlicher Betriebe,
- Gemeindebedarfseinrichtungen (Grünflächen, Parkanlagen, Kleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze).

Im Zuge der Stadterneuerung leisten Maßnahmen dieser Art einen hervorragenden Beitrag zur Verbesserung der Innenent-

wicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Eindämmung des Landschaftsverbrauchs und zum Umweltschutz.

Die Bundesregierung hat die Städtebauförderungsmittel bereits in erheblichem Maße verstärkt; sie wurden von 220 Mio. DM im Jahre 1982 um 50 % auf 330 Mio. DM im Jahre 1985 erhöht. 1985 werden 599 Sanierungs- und 22 Entwicklungsmaßnahmen gefördert. Für die Programmjahre 1986 und 1987 hat die Bundesregierung eine Verdreifachung ihrer Städtebauförderungsmittel auf je 1 Mrd. DM beschlossen; Länder und Gemeinden werden ihre Komplementärmittel insgesamt jährlich auf 1,3 Mrd. DM anheben. Damit wird sich nach Maßgabe der Ländervorschläge auch die Zahl der künftig zu fördernden Maßnahmen erheblich erhöhen.

Die Modernisierung und Instandhaltung von Gebäuden, die in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet oder städtebaulichen Entwicklungsbereich liegen, sowie Baumaßnahmen zur Erhaltung und sinnvollen Nutzung von Baudenkmälern werden auch steuerlich durch erhöhte Absetzungen nach den §§ 82 g und 82 i der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung gefördert.

Im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ fördern Bund und Länder den Ausbau der kommunalen Infrastruktur, soweit sie der Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft dient. Unter Umweltgesichtspunkten kommt hierbei vor allem der Wiedernutzbarmachung brachliegender Industrieflächen sowie der Errichtung von Anlagen zur Beseitigung von industriellem Abwasser und Abfall besondere Bedeutung zu.

Daneben finanziert der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau Modellvorhaben, Versuchs- und Vergleichsbauvorhaben zu aktuellen Forschungsthemen, die für die Erfüllung der Ressortaufgaben in der Wohnungs- und Städtebaupolitik erforderlich sind. Diese Vorhaben des experimentellen Wohnungs- und Städtebaues dienen insbesondere der Vorbereitung und Überprüfung von Entscheidungen bei der Gesetzgebung; durch praktische Anwendung von Forschungsergebnissen sollen sie gesicherte Erkenntnisse liefern.

Dabei wurden in den letzten Jahren zunehmend auch Fragen untersucht, die im Zusammenhang mit der Stadtökologie stehen, beispielsweise die Möglichkeiten flächensparenden Bauens, des ökologischen Planens und Bauens, der Energieeinsparung im Wohnungs- und Städtebau vor allem im Hinblick auf örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte, die Möglichkeiten der Wohnumfeldverbesserung, der flächenhaften Verkehrsberuhigung, einfacher und kostensparender Stadterneuerung sowie städtebaulicher Lösungen zur Nachbesserung von Neubausiedlungen der 60er und 70er Jahre.

Versuchs- und Vergleichsbauvorhaben zum ökologischen Bauen werden derzeit u. a. in Hamburg-Allermöhe und in Gladenbach-Friebertshausen durchgeführt. Mit diesen Vorhaben wird insbesondere untersucht, ob bestehende rechtliche Regelungen sich als

Hemmnisse für ökologische Baumaßnahmen und ihre städtebauliche Einbindung erweisen bzw. ob sich Hemmnisse dieser Art auf dem Befreiungswege ausräumen lassen oder künftig durch Änderung von Vorschriften zu beseitigen sind. Einbezogen werden auch Fragen der Wirtschaftlichkeit und des Nutzerverhaltens, um die mögliche Breitenwirkung des ökologischen Bauens und damit den entstehenden Regelungsbedarf abschätzen zu können. Im Vorfeld des Versuchs- und Vergleichsbauvorhabens Gladenbach-Friebertshausen wurde eine vom Umweltbundesamt geförderte Untersuchung zum Bauleitplanverfahren durchgeführt. Die Studie ist für dieses Vorhaben zu dem Ergebnis gekommen, daß – jedenfalls bei Zusammenwirken einer Reihe begünstigender Voraussetzungen – das rechtliche Instrumentarium den Gemeinden Spielräume für ökologisch orientierte Siedlungsprojekte bietet. Mit dem geplanten Bauvorhaben ist nunmehr zu überprüfen, ob die bauliche Umsetzung und die Nutzung diese Feststellungen bestätigen.

Die Bundesregierung hat den verstärkten Bau von Ortsumgehungen sichergestellt. Dadurch können die Umweltbedingungen in den Kommunen mit stark befahrenen Ortsdurchfahrten verbessert werden. Die Mittel für den Bau von Ortsumgehungen entsprechen z. Z. etwa 80 % der Investitionsmittel für den Bundesstraßenneubau. 1985 sind dies ca. 930 Mio. DM.

Der Bundesminister des Innern fördert Forschungs- und Entwicklungsvorhaben sowie Demonstrationsvorhaben zur ökologisch orientierten Stadtgestaltung in verschiedenen Ländern. Untersuchungen über Grundsatzfragen und Querschnittsaufgaben werden zu gesellschaftlichen, rechtlichen und planerischen Fragen der Umweltpolitik durchgeführt.

Mit den ökologischen Demonstrationsvorhaben wird vorhandenes oder zu entwickelndes theoretisches und planerisches Grundlagenwissen für die Lösung konkreter Umweltprobleme genutzt; eine angemessene Beteiligung der Träger der Vorhaben (Länder und Kommunen) wird dabei vorausgesetzt. Darüber hinaus sind Planungs- und Entscheidungshilfen für Fachplanungen, räumliche Entwicklungsplanungen und die kommunale Umweltplanung entwickelt worden.

In den Bereichen Stadtökologie und kommunale Umweltplanung hat der Bundesminister des Innern durch das Umweltbundesamt bisher 32 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gefördert, wie z. B.:

- Ermittlung von Grundlagen für eine umweltgerechte kommunale Bauleitplanung und Erstellung eines Planungshandbuchs,
- Planerische Möglichkeiten des Immissionsschutzes durch die Ausweisung von Regenerationsflächen in Ballungsgebieten,
- Stadtökologische Modelluntersuchung (Hamburg),
- Untersuchungen zum Schallschutz im Städtebau, Auswirkungen der DIN-Vorschrift 18 005,

- Untersuchungen zu Ursachen und Lösungsmöglichkeiten von Umweltproblemen kleiner und mittlerer Betriebe in Gemengelagen,
- Muster zur Aufstellung von Umweltberichten in den Kommunen,
- Sanierungskonzepte der ökologischen Stadterneuerung – Konzeptstudie zum Fallbeispiel Nürnberg-Gostenhof.

Die Ergebnisse der geförderten Vorhaben stellen eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Ressortaufgaben des Bundesministers des Innern dar. Die Berichte abgeschlossener Vorhaben sind jedermann zugänglich. Insgesamt liegen bisher 26 entsprechende Publikationen des Umweltbundesamtes vor.

Im Bereich des Naturschutzes in der Stadt fördert der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. Sie erstrecken sich insbesondere auf die naturnahe Gestaltung von Grünflächen in verschiedenen Großstädten sowie von Hofflächen. Besondere Untersuchungen sollen auch der Erhaltung von Tier- und Pflanzenarten in historischen Parkanlagen dienen.

Außerdem beteiligt sich die Bundesregierung aktiv im nationalen und internationalen Rahmen an Bemühungen, umweltfreundliche Verkehrstechnologien auch durch Untersuchungen zu alternativen Antrieben bei Straßenfahrzeugen zu entwickeln, deren Schadstoff- oder Lärmarmut eine Verringerung der Belastungen durch den Straßenverkehr gerade in den Städten verspricht.

8. Ist die Bundesregierung bereit, mit einem Sondervermögen Arbeit und Umwelt stadtökologisch bedeutsame Maßnahmen zu fördern?

Nein. Das hierfür bereits zur Verfügung stehende Instrument ist das Städtebauförderungsgesetz. Mit der beschlossenen Verdreifachung der Bundesmittel können weitere kommunale Umweltschutzinvestitionen finanziert werden. Ferner hat die Bundesregierung mit dem Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 1985 das zinsgünstige Kreditvolumen des ERP-Sondervermögens und der Kreditanstalt für Wiederaufbau für bauwirtschaftlich besonders wirksame Umweltschutzinvestitionen deutlich aufgestockt.

Auch aus Gründen der Förderung stadtökologisch bedeutsamer Maßnahmen bedarf es daher nicht der Schaffung eines Sondervermögens „Arbeit und Umwelt“.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit und die Möglichkeiten, besonders belasteten Städte und Regionen bei einer schnellen und durchgreifenden Verbesserung der Umweltsituation zu helfen, und wie könnte dies geschehen?

Die Bundesregierung bejaht die Notwendigkeit einer durchgreifenden Verbesserung der Umweltsituation. Sie hat die dafür erforder-

derlichen Maßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeit ergriffen und eingeleitet. Sie warnt jedoch vor der Illusion, eine schnelle Verbesserung der jetzigen Situation sei möglich. Was in Jahrzehnten an Umweltbelastungen entstanden ist und an Umweltschutzmaßnahmen versäumt wurde, kann nicht von heute auf morgen beseitigt werden. 90 % der Stadt des Jahres 2000 sind bereits heute gebaut. Es kommt daher entscheidend darauf an, die moderne Umweltgesetzgebung des Bundes und der Länder konsequent in der Praxis umzusetzen und die bereits heute bestehenden Instrumente für eine Sanierung der Städte und Gemeinden auch zur verstärkten Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes zu nutzen. Parallel dazu wird die Bundesregierung das dafür erforderliche rechtliche Instrumentarium des Bundes fortentwickeln und die Länder und Kommunen durch die Förderung von ökologischen Demonstrationsvorhaben in ihren Aufgaben unterstützen.

10. Welche besonderen rechtlichen Instrumente zur ökologischen Stadtgestaltung gibt es in den einzelnen Bundesländern und inwieweit werden diese Instrumente genutzt? Sind in allen Bundesländern Landschaftspläne verbindlich vorgeschrieben?

Über die bereits genannten Handlungsmöglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung, der Landschaftsplanung, des Naturschutzes und der Landesbauordnungen hinaus, gibt es in den Ländern keine besonderen rechtlichen Instrumente zur ökologischen Stadtgestaltung.

Die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind gemäß § 6 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Landschaftsplänen darzustellen, sobald und soweit dies aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Darüber hinaus haben Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Hamburg, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz in ihren Landesnaturschutzgesetzen die Möglichkeit geschaffen, speziell für den Siedlungsbereich Grünordnungspläne aufzustellen. Die Regelung der Einzelheiten der Landschaftsplanung, insbesondere das Verfahren und die Verbindlichkeit, obliegt den Ländern (§ 6 Abs. 4 BNatSchG). Davon haben alle Länder Gebrauch gemacht, jedoch – insbesondere im Verhältnis zur Bauleitplanung – in sehr unterschiedlicher Weise. In der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktionen der SPD und FDP vom 26. Februar 1982 (Drucksache 9/1385) sind die Rechtswirkungen der Landschaftsplanung ausführlich dargelegt.

11. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, das Flurbereinigungsgesetz zu novellieren, um Naturschutz und ökologische Belange stärker als bisher zu berücksichtigen, und sind bei Flurbereinigungsverfahren verbesserte Mitbestimmungsmöglichkeiten der Kommunen vorzusehen?

Die Flurbereinigung hat mit dem Änderungsgesetz von 1976 einen besonderen landespflegerischen Erhaltungs-, Gestaltungs- und Ordnungsauftrag erhalten. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen und die hierzu von den Ländern erlassenen Verwaltungsvorschriften reichen bei angemessener Finanzausstattung und einem ökologisch orientierten Vollzug grundsätzlich aus, um den gestiegenen Ansprüchen auf Berücksichtigung und Verwirklichung von Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Berücksichtigung aktueller Ergebnisse ökologischer Forschungen Rechnung zu tragen.

Dennoch wird die Bundesregierung in enger Zusammenarbeit mit den Ländern bei der Umsetzung der Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung prüfen, ob und gegebenenfalls wie der Beitrag des Flurbereinigungsgesetzes und sein Vollzug durch die Länder im Sinne dieser Konzeption verbessert werden kann.

Eine Erweiterung des Mitbestimmungsrechts der Kommunen ist nicht erforderlich. Das geltende Flurbereinigungsgesetz und die Verwaltungspraxis der für die Durchführung der Flurbereinigung zuständigen Länder stellen sicher, daß die Gemeinden in jedem Stadium des Flurbereinigungsverfahrens umfassend informiert und bei allen ihren Aufgabenbereich betreffenden Entscheidungen beteiligt werden.

12. Welche Forschungsergebnisse liegen der Bundesregierung zum Thema Sportstätten und Umwelt vor, und welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Umweltverträglichkeit von Sporteinrichtungen weiter zu verbessern?

Der Bundesregierung liegen als neuere Forschungsergebnisse Studien des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zum Thema „Umweltverträgliche Reitwegeplanung“ vor. Weitere Arbeiten sind z. B. „Skilanglauf und Wildtiere, Konflikte und Lösungsmöglichkeiten“ und zum Teil bereits länger zurückliegende Forschungsergebnisse des Alpeninstituts sowie von Prof. Bach und Dr. Schemel zu den Themen „Umweltbeeinträchtigung des Wintersports“, „Umweltgerechte Anlage von Campingplätzen“ und „Sportstättenentwicklungsplanung“. Im Rahmen des UNESCO-Programms „Man and Biosphere“ wird z. Z. ein Beitrag zu den voraussichtlichen Auswirkungen – auch auf die Umwelt – von olympischen Winterspielen am Beispiel Berchtesgadens modellhaft erarbeitet. Außer diesen vereinzelt und eher Teilaspekte der Thematik aufgreifenden Forschungsvorhaben liegen der Bundesregierung keine weiteren Arbeiten vor.

Der Bundesminister des Innern war deshalb bereit, eine Initiative des Deutschen Sportbundes im Jahre 1983 aufzugreifen, im Rahmen eines Forschungsvorhabens „Sportstätten und Umweltbeziehungen“ Hilfen für die Bewertung von Umweltauswirkungen bei Sportstätten zu erarbeiten. Insoweit wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Sicherung des Sports als Teil einer lebenswerten

Umwelt“ (Drucksache 10/1169) zu Frage 5, letzter Absatz, hingewiesen. Der Deutsche Sportbund (DSB) und der Vorsitzende der Sportministerkonferenz haben im Jahre 1984 jedoch gebeten, diesen Forschungsauftrag vorerst nicht zu vergeben. Der Bundesminister des Innern ist zur Prüfung einer ggf. erneut vorgetragenen Initiative des DSB für ein derartiges Vorhaben bereit.

Auf Veranlassung des Bundesministers des Innern sind drei Rechtsgutachten erstellt worden, die der Öffentlichkeit seit Mitte 1984 unter dem Titel „Umwelteinwirkungen durch Sportanlagen“ (Werner-Verlag, Düsseldorf) zugänglich sind. Darin wird das Spannungsverhältnis zwischen öffentlichem Baugenehmigungs- und Planungsrecht einerseits und privatrechtlichen (nachbarrechtlichen) Abwehransprüchen andererseits behandelt. Diese Gutachten geben wertvolle Anregungen für die Bewältigung dieser Problematik. Die Gutachten sind u. a. auch Gegenstand von Beratungen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von Umweltministerkonferenz und Sportministerkonferenz, die 1984 ihre Arbeit aufgenommen hat. In drei Arbeitskreisen werden die Themen „Sport und Lärm bzw. Umweltschutz“, „Sport und Planung“ sowie „Sport und Naturschutz“ erarbeitet. Ergebnisse sollen im Frühjahr 1986 vorliegen.

Zu den für die Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Sporteinrichtungen erforderlichen Maßnahmen hat sich die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die o. a. Kleine Anfrage ausführlich geäußert und dabei ausgeführt, daß bei der Planung neuer Sportanlagen wegen der unterschiedlich berührten Belange naturgemäß die Gefahr von kollidierenden Interessen bestehe. Weil dies, vor allem bei der Beanspruchung derselben knappen Ressourcen, für den Planer vorhersehbar ist, ist es in einigen Staaten üblich, auch die Umweltauswirkungen geplanter Sportanlagen systematisch und unter Öffentlichkeitsbeteiligung zu analysieren und zu bewerten, d. h. Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen. Dies gilt selbst für große Flächenstaaten wie die USA, Australien und Kanada. Das umweltrechtliche Instrumentarium vorsorgender Planung in der Bundesrepublik Deutschland ist – wie in der Antwort auf die Fragen 6 und 7 der o. a. Kleinen Anfrage dargelegt – inzwischen so vervollkommen, daß Lösungen gefunden werden können, die sowohl dem Umweltschutz als auch dem Sport gerecht werden. Die EG-Richtlinie über die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben (z. B. größeren städtebaulichen Infrastrukturvorhaben) vom 25. Juni 1985 wird das Instrumentarium nach ihrer Umsetzung weiter verbessern. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß alle öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Rahmenbedingungen des Lebensraumes, für den sie wirken, in ihrem Zusammenwirken berücksichtigen müssen.

13. Welche planerischen und rechtlichen Instrumente bestehen für eine umweltschonende Flächennutzung in den Fremdenverkehrs- und Erholungsgebieten? Hält die Bundesregierung Änderungen

dieses Instrumentariums für erforderlich? Wird sie den Gemeinden einen Genehmigungsvorbehalt für die Umwandlung von Wohnhäusern oder Ferienhäusern in Zweitwohnungshäuser geben?

Neben den in der Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5 erwähnten Instrumenten sind für eine umweltschonende Flächennutzung in den Fremdenverkehrs- und Erholungsgemeinden auch die Instrumente des Landesplanungsrechts von Bedeutung. In diesem Rahmen können – bei frühzeitiger und alle Belange umfassender Koordinierung – überörtliche landesplanerische Ziele mit Bindungswirkung für die Bauleitplanung der Gemeinden festgelegt werden.

Zu den im Bereich der Bauleitplanung in Betracht kommenden Änderungen der Instrumente wird ebenfalls auf die Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5 verwiesen. Bei den Arbeiten am Baugesetzbuch prüft die Bundesregierung auch den Vorschlag, in Fremdenverkehrsgemeinden einen städtebaulich begründeten Genehmigungsvorbehalt bei der Bildung von Wohnungseigentum einzuführen.

II. Umweltfreundliche Verkehrsgestaltung

14. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und andere umweltfreundliche Verkehrsarten, wie z. B. Radfahren stärker als bisher zu fördern?

Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist es, eine möglichst optimale Abstimmung der einzelnen Verkehrsbereiche untereinander herzustellen und öffentliche Verkehrsmittel und andere umweltfreundliche Verkehrsarten dort zu fördern, wo sie ihre ökologischen, ökonomischen, städtebaulichen und sozialen Vorteile am besten entfalten können. In diesem Rahmen ist der Umweltschutz fester Bestandteil der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Auf allen Ebenen der Planung und Verwirklichung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sowie bei Regelungen zur Vermeidung der vom Verkehr ausgehenden Umweltbelästigungen wird den Belangen des Umweltschutzes ein hoher Stellenwert eingeräumt. Bei Planungen im Bereich der Bundesfernstraßen sind Interdependenzen zu vorhandenen oder geplanten Schienennahverkehrsstrecken zu berücksichtigen.

Im Bereich des Nahverkehrs sind die Kompetenzen der Bundesregierung begrenzt. Hier kommt den Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften ein hohes Maß an Eigenverantwortung zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen in ihrem Bereich zu.

Die Bundesregierung unterstützt den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Gemeinden weiterhin im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Für das Engagement der Deutschen Bundesbahn im öffentlichen Personennahverkehr sowohl in Ballungsräumen wie in der Fläche hat die Bundesregierung in den „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ die

notwendigen Beschlüsse gefaßt. Sie erwartet, daß die Länder und kommunalen Gebietskörperschaften ihrer Verantwortung ebenfalls Rechnung tragen.

Außerdem ist die Bundesregierung bemüht, durch Unterstützung technologischer Neu- und Weiterentwicklung die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität der öffentlichen Personen-Nahverkehrssysteme (ÖPNV) zu steigern.

Das zunehmende Umwelt- und Energiebewußtsein verleiht dem Fahrrad als Individualverkehrsmittel – neben der Freizeitbenutzung – eine wachsende Bedeutung. Für die möglichst sichere Nutzung des Fahrrads ist es notwendig, daß – insbesondere in den Gemeinden – ein zusammenhängendes, vom motorisierten Verkehr weitgehend getrenntes Radwegenetz aufgebaut wird. Dies kann jedoch aus Gründen knapper Verkehrsflächen nicht immer realisiert werden, so daß eine Mischung der unterschiedlichen Verkehrsarten zwingend ist. Auch in diesen Fällen können jedoch bei sinnvoller Planung und Ausführung positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und das städtische Wohnumfeld sowie die Stadtökologie insgesamt erzielt werden. Erforderlich ist auch, daß die Sensibilität aller Verkehrsteilnehmer für die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr verbessert wird und insbesondere der Autofahrer als der stärkere Verkehrsteilnehmer, aber auch der Radfahrer, die Verkehrsregeln beachten. Der Beitrag der Bundesregierung zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur sieht mit dem Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ den Neubau von weiteren 2 000 km Radwegen in den Jahren 1984 bis 1990 vor. Als weitere Aktivitäten der Bundesregierung sind zu nennen:

- Einbeziehung land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie von Betriebswegen an Schiffsstraßen in das Radwegenetz, soweit sie Bundesstraßen vom Radverkehr entlasten.
- Das auf fünfjährige Dauer angelegte Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“ stellt den Modellstädten Detmold und Rosenheim durch drei vom Umweltbundesamt vergebene Forschungs- und Entwicklungsvorhaben Konzeptionen für eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs, Beiträge zur Öffentlichkeitsarbeit sowie eine eingehende Beratung zur Verfügung.
- In dem ebenfalls mehrjährigen Modellvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ wird ganz generell nichtmotorisiertem Verkehr und damit auch den Belangen des Radverkehrs besondere Bedeutung beigemessen. Dabei kommt auch dem ÖPNV eine besondere Rolle zu.
- Wie im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 angekündigt, wird u. a. neben Maßnahmen der Verkehrsaufklärung das Straßenverkehrsrecht überarbeitet und der Schutz der Radfahrer erhöht werden.
- Der Bundesminister für Verkehr fördert im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Bundesfernstraßengesetzes den Bau bestimmter Radwege in den Gemeinden.

- Die Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung sieht einen Beitrag zum Bodenschutz u. a. in einer systematischen Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs durch die Einrichtung annehmbarer Verkehrsverbindungen und -netze.

Im einzelnen wird hierzu auf die Beantwortung der Kleinen Anfragen der Fraktion DIE GRÜNEN (Drucksachen 10/1041 und 10/1438) verwiesen.

15. Hält die Bundesregierung es für ausreichend, die finanzielle Förderung des ÖPNV durch den Bund alleine von der Höhe des Treibstoffverbrauchs abhängig zu machen?

Schwerpunkt der finanziellen Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Bund ist die Gewährung von Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Seit 1967 hat der Bund für diese Zwecke über 33 Mrd. DM zur Verfügung gestellt. Davon entfielen weit über 17 Mrd. DM auf den öffentlichen Personennahverkehr. Auch von der Förderung des kommunalen Straßenbaus profitierte der öffentliche Personennahverkehr, vor allem außerhalb der Ballungsgebiete, in denen der Bus das Hauptverkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs darstellt. Die aktuellen Steuerzuschätzungen lassen derzeit jährlich über 2,6 Mrd. DM an Finanzhilfen erwarten, die etwa je zur Hälfte dem öffentlichen Personennahverkehr und dem kommunalen Straßenbau zugute kommen werden. Die Länder haben die Möglichkeit, bis zu 15 % ihres Anteils für den kommunalen Straßenbau zugunsten von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs umzuschichten. Die Jahresbeträge zeigen eine steigende Tendenz.

Vor diesem Hintergrund hält die Bundesregierung die Förderung von Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mittels eines festen Anteils des Mineralölsteueraufkommens für ausreichend. Die zweckgebundenen Bundesfinanzhilfen ermöglichen den Gemeinden eine stetige Investitionspolitik zur Verbesserung ihrer Verkehrsinfrastruktur.

16. Wird die Bundesregierung und, wenn ja, mit welchen Mitteln in den nächsten Jahren den Ausbau und Aufbau von schienengebundenen Verkehrsmitteln in den Ballungsgebieten weiter fördern? Wie will die Bundesregierung den öffentlichen Verkehr in den Städten und dem Stadtumlandbereich außerhalb der Ballungsräume verbessern?

Die Bundesregierung unterstützt die Gemeinden bei ihren Bemühungen um eine Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse durch Finanzhilfen an die Länder zur Förderung entsprechender Investitionen. Damit wird auch in Zukunft der Ausbau von schienengebundenen Verkehrswegen in den Verdichtungsräumen im

Rahmen der von den Leitlinien der Bundesregierung zur Deutschen Bundesbahn festgelegten Bedingungen kontinuierlich fortgesetzt. In dem nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen vom Bundesminister für Verkehr aufzustellenden Programm für die Jahre 1985 bis 1989 sind im Fünfjahreszeitraum allein hierfür insgesamt Finanzhilfen des Bundes in Höhe von rd. 5,66 Mrd. DM eingeplant. Bei der Verkehrsausgestaltung im ländlichen Raum ist dem nachfragegerechteren und wirtschaftlicheren Verkehrsmittel der Vorrang zu geben. Das kann im Nahbereich die Schiene, der Bus oder eine Kombination von beiden sein. Eine Entscheidung hierüber kann nur nach Prüfung des Einzelfalls getroffen werden. Mit dem Straßenbauanteil des GVFG fördert der Bund dessen Verkehrsweginvestitionen, d. h. den notwendigen Ausbau der kommunalen Straßennetze. Dem Anteil des GVFG für den öffentlichen Personennahverkehr werden darüber hinaus die Finanzhilfen des Bundes für Omnibusbetriebshöfe, zentrale Werkstätten und Omnibusbahnhöfe entnommen. Insgesamt kommt der Investitionspolitik für den ÖPNV im ländlichen Raum jedoch eine mehr flankierende Rolle zu.

Von dem jährlich vom Bund auszugleichenden Gesamtdefizit des Schienenpersonennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn in Höhe von ca. 4,2 Mrd. DM (1984) entfallen allein über zwei Drittel (2,9 Mrd. DM) auf den ländlichen Raum. Hinzu kommen die Ausgleichszahlungen des Bundes für ermäßigte Fahrkarten von Schülern, Studenten und Auszubildenden, die seit 1977 insgesamt etwa 1,2 Mrd. DM betragen. Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs hält die Bundesregierung eine engere Kooperation der Verkehrsunternehmen für erforderlich. Hier sollten sowohl die Unternehmer als auch die kommunalen Gebietskörperschaften ihre Anstrengungen verstärken, um eine optimale Verkehrsbedienung auf dem Lande zu erreichen. Die dazu notwendigen Entscheidungen kann nicht die Bundesregierung treffen, sondern sie müssen vor Ort von den Beteiligten gefällt werden. Dabei müssen wirtschaftliche Organisationsformen die regionalen Bedürfnisse und Besonderheiten berücksichtigen und alle Verkehrsträger einbeziehen. Die Deutsche Bundesbahn wird sich nach Maßgabe der Leitlinien der Bundesregierung auch weiterhin an sinnvollen Kooperationen beteiligen und mit anderen Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten. Bereits heute ist die Deutsche Bundesbahn Partner von ca. 200 Kooperationen.

Darüber hinaus fördert der Bund Modellvorhaben mit dem Ziel, engere Kooperations- und wirtschaftlichere Organisationsformen zu finden. Hierbei sollen praxisorientierte Lösungsansätze gefunden werden, wie der öffentliche Personennahverkehr in ländlichen Gebieten und mittleren Verdichtungsräumen den jeweiligen regionalen Erfordernissen entsprechend verbessert werden kann.

Im Rahmen eines Demonstrationsvorhabens in Lübeck soll außerdem erprobt werden, mit welchen Maßnahmen das Busverkehrssystem besonders wirksam verbessert werden kann.

17. Will die Bundesregierung die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und weitere verkehrsrelevante Verordnungen und Richtlinien mit dem Ziel einer umweltfreundlicheren Verkehrsgestaltung ändern, damit insbesondere der Flächenbedarf und die Lärmbelastung verringert werden?

Die Straßenverkehrsbehörden können nach § 45 StVO bereits heute die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken auch zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten oder aus diesem Grund den Verkehr umleiten. Hierzu hat der Bundesminister für Verkehr am 6. November 1981 „Vorläufige Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) erlassen. Diese Richtlinien werden in Zusammenarbeit mit den Ländern auf ihre Praktikabilität und Effizienz überprüft. Ob es insoweit zu Änderungen kommen wird, läßt sich z. Z. noch nicht absehen. Mit der „Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung“ vom 19. Februar 1985 ist ein weiteres Instrument geschaffen worden, den Verkehr in Wohngebieten zu beruhigen.

In ihrer Bodenschutzkonzeption vom 6. Februar 1985 hat die Bundesregierung Lösungen für eine Verringerung des Flächenbedarfs im Nahverkehrsbereich aufgezeigt (Drucksache 10/2977 vom 7. März 1985, Seite 34).

18. Hält die Bundesregierung weitere Maßnahmen für notwendig, um den aktiven und passiven Lärmschutz zu verbessern?

Die Bundesregierung mißt der Minderung des Straßenverkehrslärms große Bedeutung bei. Sie hält es für notwendig, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die diesem Ziel dienen. Die Bundesregierung wird hierzu weiterhin neue Methoden entwickeln und erproben.

Dabei steht die Lärminderung an der Quelle, d. h. am Fahrzeug selbst, an erster Stelle. Auf Drängen der Bundesregierung haben die Europäischen Gemeinschaften Richtlinien verabschiedet, die eine stufenweise Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Personenkraftwagen, Omnibusse und Lastkraftwagen bis 1990 vorschreiben. So werden z. B. die Anforderungen an die besonders lästigen Geräusche der Lastkraftwagen und Omnibusse in weniger als einem Jahrzehnt um etwa 10 dB (A) verschärft; ein entscheidender Schritt wird bereits durch die am 1. Oktober 1985 in Kraft tretende deutliche Verschärfung des Meßverfahrens erreicht.

Gegen lärm erhöhende Manipulationen an motorisierten Zweirädern hat die Bundesregierung Vorkehrungen getroffen. Im Januar 1983 hat der Bundesminister für Verkehr den sogenannten Antimanipulationskatalog veröffentlicht. Inzwischen wurde eine entsprechende Vorschrift in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 30a StVZO) übernommen. Danach dürfen ab 1. Januar 1986 nur noch Fahrzeuge in den Verkehr gelangen, die

spätere Manipulationen weitgehend ausschließen oder zumindest wesentlich erschweren. Darüber hinaus wird mit den am 1. Oktober 1985 in Kraft getretenen „Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Ausbildung von Bewerbern um die Mofa-Prüfbescheinigung“ die Unterrichtung über die Auswirkungen technischer Manipulationen am Mofa auf die Sicherheit und die Umwelt sowie die damit verbundenen Rechtsfolgen für den Fahrer verpflichtender Teil der Ausbildung für Mofafahrer.

Die Bundesregierung hält eine deutliche Verbesserung der Lärmvorschriften für Motorräder für dringend geboten. Sie wird auf eine Verschärfung der entsprechenden EG-Richtlinie drängen und sich dabei auf die Ergebnisse der von ihr eingeleiteten Forschungsarbeiten stützen.

Mit der 8. Verordnung zur Änderung der StVZO wurden der Begriff und die Kriterien des „lärmarmen Lastkraftwagen“ in die StVZO übernommen. Diese Kriterien stellen weltweit die strengsten Geräuschanforderungen an Lkw. Sie sind zwar – im Gegensatz zu den EG-Grenzwerten – nicht von allen Lkw-Typen einhaltbar, aber von der Vielzahl jener Lkw-Typen, die vor allem im Stadtverkehr eingesetzt werden. Der vermehrte Einsatz von „lärmarmen Lastkraftwagen“ kann sowohl örtlich als auch überregional den Straßenverkehrslärm deutlich mindern und zugleich zahlreiche Problemfälle des Gewerbelärms lösen, die insbesondere durch An- und Abfahrten sowie Fahrten auf Betriebsgeländen verursacht werden. Die Bundesregierung hält es für notwendig, daß die Lkw-Industrie das Angebot lärmarmen Lkw-Typen zügig erweitert und daß die Kommunen solche Fahrzeuge anschaffen und auch bei privaten Betreibern, die gemeindliche Aufgaben wahrnehmen, auf den Erwerb solcher Fahrzeuge hinwirken. Die Bundesregierung prüft zur Zeit verschiedene Möglichkeiten, durch Benutzervorteile Anreize zur Produktion und zum Erwerb „lärmarmen Kraftfahrzeuge“ zu schaffen.

Die Bundesregierung sieht in einer lärmarmen Fahrweise einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung in Städten und Gemeinden. Sie wird ihre Bemühungen fortsetzen, die lärmarme Fahrweise dem Bürger nahezubringen. Sie hält es für notwendig, daß die Medien und auch die Automobilindustrie entsprechende Aufklärungsarbeit leisten.

Lärmschutz in Kommunen kann auch durch verkehrsplanende, verkehrslenkende und verkehrsordnende Maßnahmen erfolgen. Hier ist den örtlich zuständigen Behörden ein weiterer Handlungsspielraum gegeben, der zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm genutzt werden kann. Näheres hierzu siehe Antwort zu Frage 17.

Eine besonders wirksame Lärmschutzmaßnahme besteht darin, den Durchgangsverkehr aus den Wohnbereichen herauszunehmen. Diesem Ziel dient auch der vorrangig von der Bundesregierung betriebene Bau von Ortsumgehungen bei Bundesfernstraßen.

Bauliche Lärmschutzeinrichtungen an Straßen und/oder an Gebäuden (Lärmschutzwälle, Lärmschutzfenster) bleiben ein

wichtiges Mittel der Verkehrslärmbekämpfung. Die hierzu erlassenen „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ vom 6. Juli 1983 haben sich im allgemeinen bewährt und richtungweisenden Einfluß auf die Handhabung des Verkehrslärmschutzes bei anderen Baulastträgern genommen. Bei Vorliegen neuer technisch-wissenschaftlicher Erkenntnisse oder neuer Rahmenbedingungen werden auch diese Richtlinien zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm angepaßt werden.

Die Bundesregierung hält es für notwendig, durch Förderung der Forschung und Entwicklung die Lärminderung im Straßenverkehr voranzutreiben. Hierzu gehören auch:

- Erfahrungssammlung mit flächenhafter Verkehrsberuhigung und geschwindigkeitsbeschränkten Zonen,
- Entwicklung und Erprobung leiserer Fahrzeuge, Reifen und Fahrbahnen,
- Beeinflussung des Fahrverhaltens durch straßenbauliche und straßengestalterische Maßnahmen.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, daß auch der schienengebundene Verkehr zu erheblichen Lärmbelastungen der Wohnbevölkerung in Städten und Gemeinden führen kann. Konkrete Maßnahmen zur Lärminderung an bestehenden Schienenwegen sind bisher gegenüber den Aktivitäten bei der Straße zurückgestellt worden. Die Bundesregierung wird Konzepte erarbeiten, um den aus anderen umweltrelevanten Gesichtspunkten besonders förderungswürdigen Schienenverkehr auch insoweit umweltfreundlicher zu gestalten.

III. Umweltfreundliche Energiewirtschaft

19. Wird die Bundesregierung den Auf- und Ausbau von örtlich angepaßten Energiekonzepten unter Nutzung neuester Technologien fördern, u. a. zur Einsparung von Primärenergie und Verminderung der Luftbelastung? Wird sie dafür die notwendigen Investitionen durch Finanzierungshilfen unterstützen?

Die Bundesregierung hat in der Dritten Fortschreibung des Energieprogramms (Drucksache 9/983) Energieversorgungsunternehmen und Gemeinden aufgefordert, örtliche und regionale Versorgungskonzepte aufzustellen, um hierdurch die Planung und Verwirklichung optimaler Versorgungsstrukturen zu unterstützen. Dabei ist eine möglichst umfassende Ermittlung und Koordinierung der unterschiedlichen Belange notwendig, um Fehlplanungen zu vermeiden.

Die Bundesregierung hat in einem Forschungsprogramm „Örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte“ Parameterstudien, konkrete Planstudien mit Modellcharakter und Siedlungsstrukturuntersuchungen erarbeiten lassen, die Versorgungsunternehmen, Städten und Gemeinden Hilfen für die Entwicklung solcher Konzepte bieten. Ein wesentlicher Teil dieser Unter-

suchungen ist fertiggestellt. Die erarbeiteten Studien werden – auch in zusammenfassender Form – veröffentlicht.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die in den Studien und konkreten Projekten gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen künftig im Rahmen der Energieversorgung berücksichtigt werden.

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, über die Modellvorhaben und Parameterstudien hinaus weitere spezifische Umsetzungsmaßnahmen zu treffen. Die bestehenden Förderinstrumente sind auch auf Maßnahmen im Zuge von Energieversorgungskonzepten anwendbar.

Daneben besteht grundsätzlich die Möglichkeit, einzelne Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung von Versorgungskonzepten mit verschiedenen Förderungsinstrumenten zu unterstützen (Städtebauförderung, Fernwärmeausbauprogramm, Investitionszulagengesetz, erhöhte Absetzungen von Anschaffungs- oder Herstellungskosten).

20. In welchem Maße will die Bundesregierung umweltschützende Energiesparmaßnahmen wie z.B. Wärmedämmung und Umstellung auf moderne Heizkessel in Zukunft fördern?

Die Bundesregierung fördert seit Jahren durch erhöhte Absetzungen nach § 82 a der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung den Einbau energiesparender Techniken in Gebäuden, wie Wärmepumpen, Solar-, Windkraft- und Wärmerückgewinnungsanlagen sowie den Anschluß an Fernwärmeversorgungen, die überwiegend aus Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung, zur Verbrennung von Müll oder zur Verwertung von Abwärme gespeist werden. Sie hat beschlossen, diese Förderung fortzuführen. Darüber hinaus hat sie der Auffassung zugestimmt, daß insbesondere auch aus umweltpolitischen Gründen der Einbau neuer Heizungs- und Warmwasseranlagen in mindestens zehn Jahre alte Gebäude in die Steuervergünstigung nach § 82 a der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung einbezogen werden sollte.

Die Bundesregierung hat im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 1986 auch Maßnahmen zur Stützung der Bauwirtschaft beschlossen. Ein beträchtlicher Teil der betreffenden Mittel wird für die Modernisierung von Gebäuden eingesetzt und kommt damit auch der Verbesserung der Wärmedämmung und der Umstellung auf moderne Heizkessel zugute.

Im übrigen wird durch die Wärmeschutzverordnung erreicht, daß Wärmeverluste in Wohngebäuden im Vergleich zu 1977 heute bei Neubauten um rd. 50 % reduziert sind.

IV. Umweltfreundliche Wasserwirtschaft

21. Durch welche finanziellen und rechtlichen Maßnahmen wird die Bundesregierung die Kommunen in ihren Bemühungen um eine umweltverträgliche sichere Versorgung mit Trinkwasser und beim Schutz des Grundwassers vor gesundheitsgefährdenden Substanzen unterstützen? Wann wird sie die Einbeziehung der Indirekteileiter und verschärfte wasserrechtliche Bestimmungen regeln, und durch welche Maßnahmen will sie die Wassereinsparung fördern?

Es ist grundsätzlich Aufgabe der Länder, Maßnahmen der Kommunen im Bereich der Wasserwirtschaft zu fördern. Nur in besonderen Fällen können auch Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden. So wird insbesondere im Rahmen der vom Bund mitfinanzierten Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ die öffentliche Wasserversorgung im ländlichen Bereich gefördert. Darüber hinaus werden die Kommunen durch die Bereitstellung von Mitteln für Forschungsvorhaben zur Lösung fachlicher Fragen der Trinkwasserversorgung und zum Schutz des Grundwassers unterstützt. Schwerpunkte sind hierbei die Einsparung von Wasser im häuslichen und gewerblichen Bereich sowie das Verhalten von Stoffen im Untergrund und Grundwasser als Voraussetzung für die Bemessung von Wasserschutzgebieten. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden laufend allen daran Interessierten und den zuständigen Stellen zur Verfügung gestellt.

Durch die in Vorbereitung befindliche Novelle der Trinkwasserverordnung wird die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 15. Juli 1980 über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch in nationales Recht umgesetzt und der erforderliche Untersuchungsumfang erheblich erweitert.

Einer Verbesserung des Grundwasserschutzes und damit der Sicherung der Trinkwasserversorgung dient auch der von der Bundesregierung beschlossene Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Mit der vorgesehenen Neufassung des § 1 a Abs. 2 WHG soll die Anwendung von wassersparenden Maßnahmen gefördert werden. Dem Schutz des Grundwassers dient die Einbeziehung von Anlagen zum Herstellen, Behandeln und Verwenden wassergefährdender Stoffe in die Gewässerschutzregelung des § 19 g Abs. 1 WHG. Auch diese Anlagen sollen künftig entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik so beschaffen sein und eingebaut, aufgestellt, unterhalten und betrieben werden, daß eine Verunreinigung der Gewässer nicht zu besorgen ist. Damit werden die Vorschriften der §§ 19 g ff. WHG zukünftig auf den gesamten anlagenbezogenen Bereich des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen erweitert.

Eine weitere wesentliche Verbesserung des Grundwasserschutzes stellt die vorgesehene Möglichkeit dar, nach § 19 Abs. 1 Nr. 3 WHG Wasserschutzgebiete auch unabhängig von bestehenden oder geplanten Trinkwassergewinnungsanlagen auszuweisen, um z. B. den Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln zu verhüten. Daneben ist als Ziel bei der Aufstellung von Bewirtschaftungsplänen gemäß § 36 b WHG die Schonung der Grundwasservorräte neu aufgenommen worden.

Der Gesetzentwurf sieht ferner in § 7 a WHG zur Reduzierung gefährlicher Stoffe bei der Einleitung in Gewässer die Anwendung von Verfahren nach dem Stand der Technik vor. Die Länder werden verpflichtet, auch bei den sogenannten Indirekteinleitern für diese Stoffe Anforderungen nach dem Stand der Technik zu stellen.

Durch diese im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehenen Neuregelungen werden die Kommunen in ihren Bemühungen um eine Sicherstellung der Trinkwasserversorgung nachhaltig unterstützt.

22. Wird die Bundesregierung den Bau von kommunalen Abwasserreinigungsanlagen durch Finanzierungshilfen fördern helfen? Wann wird sie eine wirksamere Ausgestaltung des Abwasserabgabengesetzes vorlegen?

Im Rahmen der vom Bund mitfinanzierten Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ ist in den letzten Jahren ein erheblicher Teil der Mittel für wasserwirtschaftliche und kulturbautechnische Maßnahmen für den Gewässerschutz verwendet worden. Dies wird von der Bundesregierung sehr begrüßt und daher auch künftig gefördert werden.

Darüber hinaus werden erhebliche Mittel zur Erleichterung der erforderlichen Investitionen als zinsgünstige Kredite aus dem ERP-Abwasserreinigungsprogramm insbesondere für Maßnahmen im kommunalen und gewerblichen Bereich gewährt. Aus dem Aufkommen nach dem Abwasserabgabengesetz, das den Ländern aufgrund ihrer Zuständigkeit für den Vollzug zufließt, erhalten die Kommunen ferner jährlich erhebliche Fördermittel für Abwasseranlagen.

Schwerpunkt der gegenwärtigen und zukünftigen Gewässerschutzaktivitäten ist für die Bundesregierung die Verringerung der Gewässerbelastung durch gefährliche Stoffe. In der vorgesehenen Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes wird bei gefährlichen Stoffen der Stand der Technik bei den Gewässerschutzmaßnahmen zugrunde gelegt und werden für sogenannte Indirekteinleiter entsprechende Anforderungen gestellt. Flankierend hat die Bundesregierung zusätzliche Mittel für Modellvorhaben zur Verringerung der Gewässerbelastung durch gefährliche Stoffe bereitgestellt, um die Voraussetzungen für eine rasche Umsetzung der neuen gesetzlichen Anforderungen zu schaffen. Die Aufgaben der Gemeinden werden damit erweitert und konkretisiert.

Der Bundesminister des Innern hat einen Referentenentwurf zur Novellierung des Abwasserabgabengesetzes zur Stellungnahme an die Länder, die kommunalen Spitzenverbände und die beteiligten Kreise übersandt. Da der Entwurf grundlegende Änderungen der für die Abgabenerhebung entscheidenden Regelungen vorsieht, die teilweise zu erheblichen Mehrkosten bei bestehenden Einleitungen führen können, wird mit einer intensiven Dis-

kussion bei den Betroffenen gerechnet. Die Bundesregierung beabsichtigt, Anfang nächsten Jahres einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.

V. Umweltfreundliche Abfallwirtschaft

23. Mit welchen bundesrechtlichen Regelungen wird die Bundesregierung die Entstehung von Abfall begrenzen und den Ersatz von umweltgefährdenden Stoffen vorantreiben?

Die verstärkte Verwertung von Abfällen und damit die Verringerung des Abfallaufkommens ist das wesentliche Anliegen des vom Bundeskabinett beschlossenen Entwurfs einer 4. Novelle zum Abfallbeseitigungsgesetz (AbfG). Gemäß § 2 a Abs. 2 des Entwurfs sind alle Phasen der Abfallbeseitigung – Einsammeln, Befördern, Behandeln, Lagern oder Ablagern von Abfällen – so auszuführen, daß dabei bestehende Verwertungsmöglichkeiten genutzt werden können. Der Entwurf sieht ferner vor, daß die Abfallverwertung vorrangig vor allen hergebrachten Formen der Abfallbeseitigung durchzuführen ist, wenn die dabei entstehenden Mehrkosten im Vergleich zu anderen Verfahren vertretbar sind und für die zurückgewonnenen Stoffe ein Markt vorhanden ist oder durch sinnvolles Zusammenwirken der zuständigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften mit privaten Unternehmen geschaffen werden kann.

§ 4 Abs. 1 Satz 2 des Entwurfs enthält die Ermächtigung für den Erlass einer technischen Anleitung zur Abfallbeseitigung (TA Abfall). Darin soll festgelegt werden, nach welchen Verfahren und Maßstäben Abfälle in Abfallbeseitigungsanlagen jeweils behandelt, gelagert oder abgelagert werden dürfen. Damit wird neben der Verbesserung der Beseitigungsqualität vor allem auch die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen gefördert. Außerdem kann damit dem „Abfalltourismus“ und fragwürdigen Formen der Billigbeseitigung begegnet werden.

Die bisher in § 14 AbfG enthaltene Verordnungsermächtigung soll erweitert werden. Danach kann die Bundesregierung, soweit es zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Abfallbeseitigung, zur Verringerung der in Abfällen enthaltenen Schadstoffe oder zur Verminderung des Abfallaufkommens erforderlich ist, und insbesondere Maßnahmen der beteiligten Wirtschaftskreise nicht ausreichen, nach Anhörung der beteiligten Kreise durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates bestimmen, daß

- „1. Abfälle, die wegen ihres Schadstoffgehalts oder zu ihrer Verwertung einer besonderen Behandlung bedürfen, von anderen Abfällen getrennt gehalten, eingesammelt und befördert werden müssen und entsprechende Nachweise zu erbringen sind,
2. die Hersteller oder Vertreiber bestimmter Erzeugnisse verpflichtet sind, diese wegen des Gehalts an Schadstoffen

nach Gebrauch zurückzunehmen und entsprechende Nachweise zu erbringen,

3. bestimmte Erzeugnisse nur mit einer Kennzeichnung in Verkehr gebracht werden dürfen, die auf eine geordnete Beseitigung, Verwertung oder Rückgabe an den Hersteller oder Vertreiber hinweist,
4. bestimmte Verpackungen und Behältnisse
 - a) nur für bestimmte Zwecke oder nicht in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn bei ihrer Beseitigung Schadstoffe freigesetzt werden oder an ihrer Stelle andere Verpackungen zu zumutbaren Bedingungen verwendet werden können,
 - b) nur bei Verpflichtung zur Rücknahme nach Gebrauch oder bei Erhebung eines Pfandes in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie wiederverwendbar sind oder ihre Verwertung außerhalb der Abfallbeseitigung nicht möglich ist.

Die Auswirkungen auf die Qualität der verpackten Erzeugnisse sind zu berücksichtigen."

Nach geltender Fassung des § 14 AbfG sind staatliche Eingriffe erst zulässig, wenn der Anfall von Abfällen durch Verpackungen und Behältnisse „einen zu hohen Aufwand“ bei der Abfallbeseitigung erfordert. Das Vorliegen dieser Voraussetzung ist jedoch bundesweit nicht konkretisierbar. Durch die neue Fassung soll der Umweltvorsorge besonders Rechnung getragen werden.

Der Gesetzentwurf sieht gleichzeitig Änderungen zum Altölgesetz vor. Zur Absicherung der Altölverwertung sollen künftig nur noch gebrauchte Verbrennungsmotoren- und Getriebeöle sowie gebrauchte mineralische Maschinen-, Turbinen- und Hydrauliköle unter das Altölgesetz fallen. Nur wer diese wiederverwertbaren Öle von anderen Altölen getrennt hält, hat künftig einen Anspruch auf kostenlose Abholung. Die übrigen Altöle sind als Sonderabfall zu beseitigen, sofern nicht die umweltverträgliche Verwertung oder Wiederverwendung als Wirtschaftsgut möglich ist.

Die Bundesregierung hat weiterhin den Entwurf der Gefahrstoffverordnung nach dem Chemikaliengesetz der EG-Kommission notifiziert. Dieser Entwurf sieht u. a. Verbote bzw. scharfe Grenzwerte vor für Asbest, polychlorierte Dibenzodioxine und -furane und für Formaldehyd als Emittent in Aufenthaltsräumen. Auf Vorschlag der Bundesregierung hat der Umweltrat der EG auf seiner Sitzung am 27. Juni 1985 mit der sogenannten 2. PCB-Richtlinie ein Verwendungsverbot von PCB in neuen Geräten und Anlagen beschlossen. Diese Richtlinie soll bis zum 30. Juni 1986 in nationales Recht umgesetzt werden.

Ergänzend zur Einführung des schadstoffarmen Personenkraftwagens hat das Bundeskabinett ein Gesamtkonzept des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers des Innern verabschiedet, welches eine Minderung des Schadstoffausstoßes auch

für die übrigen Fahrzeuge – insbesondere schwere Nutzfahrzeuge – beinhaltet.

Das Bundeskabinett hat im September 1984 einen vom BMI vorgelegten Verordnungsentwurf beschlossen, der die Herabsetzung des Schwefelgehalts im leichten Heizöl und Dieselkraftstoff von zur Zeit 0,3 % auf 0,15 % vorsieht. Da der Schwefelgehalt von leichtem Heizöl und Dieselkraftstoff durch die EG-Richtlinie 75/716 geregelt ist, ist ein gemeinschaftsweit abgestimmtes Vorgehen notwendig. Die Verordnung soll daher auf der Grundlage einer entsprechenden EG-Richtlinienänderung erlassen werden. Inzwischen hat die EG-Kommission einen Änderungsvorschlag vorgelegt, der nun in den zuständigen Gremien beraten werden muß.

Neben staatlichen Ge- und Verboten tragen zunehmend freiwillige Beschränkungsmaßnahmen der Industrie zu einem Ersatz umweltbelastender Stoffe bei. Diese Form der Kooperation hat sich bisher nicht nur bewährt, sie hat sich sogar als Modell zur Lösung schwieriger Probleme im Bereich des Umweltschutzes erwiesen. Auf Initiative der Bundesregierung hat die Industrie folgende Zusagen gemacht, die für eine Verbesserung der städtischen Immissionsbelastungen von besonderer Bedeutung sind:

- Die Asbestzement-Industrie will bis Ende 1990 alle Hochbauprodukte asbestfrei herstellen.
Bereits 1984 konnte der Asbesteintrag im Schnitt der Hochbauprodukte um 33,4 % gegenüber 1981 gesenkt werden. Für 1985 ist eine Verringerung um 40 % vorgesehen.
- Bis Januar 1988 werden voraussichtlich alle von Herstellern in der Bundesrepublik Deutschland neu in den Verkehr kommenden Pkw asbestfreie Bremsbeläge haben.
Die Automobilindustrie hat versichert, daß bereits jetzt fast 60 % der in den Verkehr kommenden Pkw inländischer Hersteller zumindest an einer Achse mit asbestfreien Bremsbelägen ausgerüstet sind.
Spätestens ab Juli 1990 werden darüber hinaus alle erstmals in den Verkehr kommenden Pkw inländischer Hersteller auch mit asbestfreien Kupplungsbelägen ausgerüstet sein.
Für Lkw werden asbestfreie Bremsbeläge in großem Umfang erprobt. Sie sind für einige Fahrzeugtypen bereits freigegeben.
- Die Lackindustrie hat im vergangenen Jahr zugesagt, den Anteil an organischen Lösemitteln in Lacken bis 1989 um 20 bis 25 % zu vermindern. Daneben soll auch der Einsatz von Schwermetallen, insbesondere von Blei und Chromaten in Lacken, weiterhin vermindert werden.
- Der Industrieverband Kunststoffbahnen hat mitgeteilt, daß in seinem Bereich inzwischen fast vollständig auf die Verwendung cadmiumhaltiger Stabilisatoren und Pigmente verzichtet wird.

Die steuerliche Förderung des Anschlusses von Gebäudeheizungen an bestimmte umweltfreundliche Fernwärmeversorgungen nach § 82 a der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, auf die bereits in der Antwort zu Frage 20 hingewiesen worden ist, wirkt sich bei verstärkter Nachfrage nach derartigen Fernwärmeanschlüssen mittelbar auch auf die Errichtung neuer Anlagen zur Verbrennung von Müll aus.

24. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung die Kommunen bei der Einführung und Anwendung einer umweltschonenden Abfallverwertung (Rohstoffrückgewinnung) zur Vermeidung des weiteren Anstiegs der zu deponierenden Abfallmengen und zur Schonung der Ressourcen unterstützen?

Die in der Antwort zu Frage 23 dargestellten abfallrechtlichen Neuregelungen werden die Kommunen bei ihren Bemühungen zur umweltschonenden Abfallverwertung unterstützen. Dies gilt insbesondere für die rechtliche Verankerung der Abfallverwertung, ihres Vorranges vor der bloßen Ablagerung und die vorgesehenen Verordnungsermächtigungen über die produktbezogene Kennzeichnung, getrennte Haltung und die Rückführung bestimmter Abfälle.

Ergänzend hierzu stellt die Bundesregierung erhebliche finanzielle Mittel zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf dem Gebiet der Abfallverwertung bereit. Beispielsweise sei auf folgende Forschungsschwerpunkte hingewiesen:

- Entwicklung von Technologien, Organisationsformen und Vermarktungsstrategien der Abfallverwertung,
- Erprobung und Demonstration von Verwertungstechnologien in kleineren dezentralen Einheiten einschließlich Technologieoptimierung und Technologieminifizierung,
- Weiterentwicklung von Technologien und Systemen der separaten Erfassung/getrennte Sammlung,
- Steigerung der Einsatzmöglichkeiten von Sekundärrohstoffen und Energieträgern aus Abfall,
- Vermeidung, Verminderung, Verwertung von Produktionsrückständen.

25. Wie und in welchem Umfang will die Bundesregierung die Kommunen bei der Erforschung, Überprüfung und Sanierung von Altlasten u. a. auch finanziell entlasten?

Wie die Bundesregierung bereits in ihrer Bodenschutzkonzeption vom 6. Februar 1985 (Drucksache 10/2977) dargelegt hat, fällt die Erfassung von Altlasten, insbesondere von Sondermüll- und Industriemülldeponien im wesentlichen in die Zuständigkeit der Länder. Sofern die Länder zur Erfassung von Altlasten nach einheit-

lichen Kriterien und mit einheitlichen Instrumenten eine Beteiligung des Bundes im Rahmen einer umfassenden Aufarbeitung der Altlastenprobleme wünschen, ist die Bundesregierung bereit, sich an einem gemeinsam mit den Ländern zu entwickelnden Konzept zur Erfassung der Altlasten zu beteiligen.

Bereits jetzt fördert die Bundesregierung im erheblichen Umfang einschlägige Forschungs- und Entwicklungsvorhaben und arbeitet eng mit anderen Staaten zusammen, die teilweise vor ähnlichen Problemen stehen. Die Bundesregierung ist bereit, zusammen mit den Ländern auch einheitliche Kriterien für Sanierungsmaßnahmen zu erarbeiten. Die Durchführung entsprechender Maßnahmen liegt jedoch bei den Ländern.

Im übrigen leistet die Bundesregierung – wie bereits in der Antwort zu Frage 8 deutlich gemacht wurde – zur Verstärkung der Investitionstätigkeit auch im Rahmen stadtökologisch bedeutsamer Maßnahmen konkrete Hilfe. Die vom Bundeskabinett am 1. Juli 1985 beschlossene Initiative zur Verstärkung vor allem der kommunalen Investitionstätigkeit wird sich auch hier positiv auswirken. Insbesondere aufgrund der dort beschlossenen Verdreifachung der Bundesmittel für die Städtebauförderung können auch kommunale Maßnahmen zur Altlastensanierung verstärkt mitfinanziert werden.

Daneben hat die Kreditanstalt für Wiederaufbau auf Wunsch der Bundesregierung in diesem Jahr ein neues allgemeines Kommunalprogramm mit einem Kreditrahmen von 2 Mrd. DM eingerichtet, aus dem zinsgünstige Kredite unter anderem auch für kommunale Umweltschutzinvestitionen (z. B. Altlastensanierung) bereitgestellt werden können.

