

Verkehrspolitik in der 13. Wahlperiode

Bericht

Seite 1

Anhang

- Daten zur Tätigkeit
des Ausschusses für Verkehr

Seite 20

- Mitgliederverzeichnis

Seite 25

Verkehrspolitik in der 13. Wahlperiode

Die Verkehrspolitik hat die fünf Verkehrsträger - Schiene, Straße, Luftverkehr, Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt - zum Gegenstand. Die Lage und Entwicklung dieser einzelnen Verkehrsträger, aber auch die Verbindung mehrerer Verkehrsträger oder über Einzelbereiche hinaus gehende konzeptionelle Fragen werden in der Verkehrspolitik behandelt, um bei Bedarf ordnungs- und investitionspolitische Konsequenzen zu ziehen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem, eine wettbewerbsfähige Verkehrswirtschaft und eine hohe Mobilität von Menschen und Gütern waren in der 13. Wahlperiode die wichtigsten verkehrspolitischen Ziele der Regierungskoalition aus CDU/CSU und F.D.P.

Vor diesem Hintergrund betrug die Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen in der abgelaufenen Wahlperiode etwa 20 Mrd. DM pro Jahr. Ein überproportionaler Anteil entfiel dabei jeweils auf die Grunderneuerung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet der neuen Bundesländer einschließlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Seit 1990 wurden rund 76 Mrd. DM in die ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur investiert, davon allein rund 26 Mrd. DM in die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Im Schienenwegeausbau hatte der Abbau von Kapazitätsengpässen im bestehenden Schienennetz sowie der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes, wie die Verbindungen Köln/Rhein-Main oder Hannover/Berlin zeigen, Vorrang. Weitere Schwerpunkte lagen im bedarfsgerechten Ausbau des Bundesfernstraßennetzes auf dem Gebiet der alten Bundesländer, in der Vernetzung der Verkehrsträger durch die Förderung von Güterverkehrszentralen, im weiteren Ausbau der Bundeswasserstraßen sowie in der Realisierung moderner Leit- und Informationssysteme.

Der Schienenverkehr war von der konsequenten Umsetzung der Bahnreform durch die Aufteilung der privatisierten Deutschen Bahn AG in fünf Einzelaktiengesellschaften unter dem Dach einer Holding geprägt. Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs zum 1. Januar 1996 wurden die Aufgaben- und Finanzverantwortung des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr auf die Länder übertragen.

Im Straßenverkehr wurde mit der Novelle des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Transportrechtes ein neuer Ordnungsrahmen gesteckt, um dem deutschen Transportgewerbe im liberalisierten europäischen Binnenmarkt faire Wettbewerbsbedingungen zu verschaffen. Konkrete Auswirkungen für jedermann hat die Umsetzung

der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht haben, die Anfang 1999 in Kraft tritt.

Im Bereich des Luftverkehrs lag der Beratungsschwerpunkt auf der vollständigen Privatisierung der Lufthansa und der Novellierung des Luftverkehrsgesetzes. Durch dieses Gesetz sowie durch weitere Maßnahmen wurde die Luftverkehrs-Sicherheit weiter verbessert.

Die Seeschifffahrt profitierte von den Maßnahmen zur Sicherung des maritimen Standorts Deutschland. Eine einfache und niedrige Besteuerung nach der Tragfähigkeit der Schiffe, ein 40%iger Lohnsteuereinbehalt für deutsche Seeleute, die Flexibilisierung der Schiffsbesetzung und die Anpassung der Schiffssicherheitsvorschriften an den internationalen Standard sollen die deutsche Seeschifffahrt wettbewerbsfähig machen. Aber auch die Binnenschifffahrt wurde u.a. durch das „Aktionsprogramm Binnenschifffahrt“ in ihrer schwierigen wirtschaftlichen Situation unterstützt.

Mit der Verabschiedung der Transrapidgesetze wurde die Voraussetzung für den Bau der Magnetschnellbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg geschaffen

Straßenverkehr

- Einer der Schwerpunkte der verkehrspolitischen Gesetzgebungsarbeit in der 13. Wahlperiode war die Umsetzung der **Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie** in nationales Recht durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. 04. 1998 (BGBl. I, S. 747).

Mit der Gesetzesnovelle werden neue europäische Fahrerlaubnisklassen eingeführt (Klasse A- Motorräder, Klasse B- Pkw, Klasse C- Lkw, Klasse D- Busse, Klasse E- Kraftfahrzeuge mit Anhänger). Ein neues fälschungssicheres europäisches Führerscheinmuster in Scheckkartenformat, das in der gesamten europäischen Union ohne Umtausch benutzt werden kann, fördert die Freizügigkeit der Bürger. Für Alt-Führerscheinbesitzer gilt volle Besitzstandswahrung. Darüber hinaus wird das Punktesystem neu gefaßt. Es soll nicht mehr nur der Feststellung von Defiziten dienen, sondern auch Angebot und Hilfestellung enthalten, diese Defizite zu beheben. Es wird deshalb ein „Bonussystem“ für die Teilnahme an freiwilligen Schulungsmaßnahmen eingeführt. Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) als wichtiges Instrument zur Eignungsbeurteilung für die Erteilung des Führerscheins wird beibehalten.

Die Probezeit von Fahranfängern verlängert sich nach dem Gesetz von zwei auf vier Jahre, wenn sie während der ersten beiden Jahre nach Erwerb der Fahrerlaubnis auffällig werden. Diese Verlängerung der Probezeit wird nach einem schweren bzw. zwei leichten Verstößen im Straßenverkehr fällig. Darüber hinaus sollen diese Fahrer - wie bisher - einer obligatorischen Nachschulung unterzogen werden, um offenbar gewordene Eignungsdefizite aufzuarbeiten. Derzeit werden etwa 14 % aller Fahranfänger innerhalb der Probezeit auffällig. Die Ausgestaltung der Probezeit wurde bei der Gesetzesberatung im Verkehrsausschuß kontrovers diskutiert. Im Gegensatz zur Gesetz gewordenen Regelung, die die Linie der CDU/CSU-Fraktion wiedergibt trat die Fraktion der SPD für eine generelle Verlängerung der Probezeit für alle Fahranfänger auf vier Jahre ein, mit Abkürzungsmöglichkeit auf zwei Jahre bei freiwilliger Teilnahme an einem Fortbildungsseminar (hierzu ausführlich: Beschlußempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses, Drucksache 13/7888).

Neben dem Straßenverkehrsgesetz wurde auch das Fahrlehrergesetz novelliert, um Qualifikation, Ausbildung und Fortbildung der Fahrlehrer zu verbessern. Die Einbeziehung eines pädagogischen Elementes in die Fahrlehrerausbildung ist insbesondere deshalb von Bedeutung, weil heute nahezu jeder Jugendliche eine Fahrschule besucht. Neben der theoretischen und praktischen Fahrausbildung ist von zentraler Bedeutung, daß dem Fahrschüler zusätzlich auch Verantwortungs-

bewußtsein, Sensibilität für Risiken und Gefahren des modernen Straßenverkehrs sowie die richtige Einstellung zum Führen eines Kraftfahrzeugs vermittelt werden.

- **Das Gesetz zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts** vom 22.06.1998 (BGBl. I, S. 1485) trägt dazu bei, dem deutschen Transportgewerbe gleiche Wettbewerbschancen auf dem europäischen Verkehrsmarkt einzuräumen, insbesondere im Hinblick auf die vollständige Freigabe der Kabotage zum 1. Juli 1998. Seit diesem Zeitpunkt kann jeder im europäischen Wirtschaftsraum ansässige Unternehmer innerhalb dieser Grenzen unbegrenzt Kabotage betreiben. Unter Kabotage ist das Recht zur Beförderung von Gütern und Personen durch Ausländer innerhalb eines anderen Staates oder Hoheitsgebietes zu verstehen. Mit dem Gesetz wurde die bis dahin geltende Kontingentierung des Güterfernverkehrs auf ca. 60.000 Genehmigungen und die Bindung des Nahverkehrs an ein Gebiet innerhalb eines Kreises von 75 Kilometern um den Standort aufgehoben. Die Beibehaltung des seinerzeitigen deutschen Rechtszustandes hätte dazu geführt, daß sich Transportunternehmer aus anderen EU-Ländern in Deutschland volle Marktanteile hätten sichern können, während deutsche Transportunternehmer durch die Kontingentierung und die Beschränkung auf die Nahverkehrszonen daran gehindert worden wären. Insgesamt bezweckt das Gesetz auch eine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung, damit einhergehend den Abbau administrativer und kostenverursachender Pflichten für die Unternehmer sowie eine Stärkung des Datenschutzes. Die Aufhebung der Kontingentierung führt insbesondere zu einem vereinfachtem Erlaubniserteilungsverfahren, zum Wegfall schwieriger Genehmigungsverfahren bei Betriebsfortführungen sowie der Pflicht zur Mitführung von Fahrtenbüchern und Standortbescheinigungen. An gestiegene Datenschutzerfordernisse werden vor allem die vom Bundesamt für Güterverkehr geführten Dateien angepaßt.

Diese Rechtsänderung wurde von einer Änderung des Handelsgesetzbuches (**Transportrechtsreformgesetz**) begleitet, die eine umfassende Überarbeitung des bisherigen Land- und Binnenschiffahrtsrechts, des Umzugs-, Speditions- und Lagerrechts zum Inhalt hatte (federführend: Rechtsausschuß).

- Um das Fahren unter Alkohol stärker zu bekämpfen, wurde zum 1. Mai 1998 die **Promille-Regelung** geändert (Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 27.04.1998, BGBl. I, S. 795). Seitdem ist bei einer Grenze von 0,5 Promille eine Zwischenstufe eingezogen und das Führen eines Kraftfahrzeuges mit einem Blutalkohol ab 0,5 bis unter 0,8 Promille wird mit zwei Punkten in Flensburg und einem Bußgeld von 200 DM geahndet. Wer sich mit einem Blutalkohol von 0,8 Promille ans Steuer setzt, dem drohen weiterhin ein einmonatiges Fahrverbot,

500 DM Geldbuße sowie vier Punkte in der Flensburger Kartei. Gleichzeitig wurde die Atemalkoholanalyse als gerichtsgerechtes Beweismittel eingeführt. Vorher war allein die Blutprobe gerichtlich verwertbares Beweismittel. Durch die direkte Durchführung der Atemalkoholanalyse vor Ort können jetzt erheblich mehr Autofahrer kontrolliert werden.

Im Zuge der Neueinführung der 0,5-Promillegrenze wurde auch das **Fahren unter Drogen** sanktioniert (Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28.04.1998, BGBl. I S. 810). Künftig kann jeder, der sich nach der Einnahme von Drogen ans Steuer setzt, unabhängig von der Menge der konsumierten Substanzen wegen einer Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 3000 DM und einem Fahrverbot belangt werden. Auf den schwierigen Nachweis der individuellen Fahruntüchtigkeit kommt es dabei nicht mehr an, sondern alleine auf den Nachweis des Drogenkonsums.

- Zum 1. Juli 1997 ist eine neue Regelung zur **Kfz-Steuer für Pkw** in Kraft getreten (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz vom 18.04.1997, BGBl. I, S. 805), die emissionsbezogen ausgestaltet ist. Ziel des Gesetzes ist es, zum Schutz der Umwelt deutliche Anreize zur schnelleren Erneuerung der Fahrzeugflotte zu geben sowie positive Impulse für die Automobilkonjunktur in den kommenden Jahren zu setzen. Nach den Berechnungen des Zentralverbandes des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) wurden in den ersten Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes etwa 200.000 Benzin-Pkw mit einem Katalysator nachgerüstet. Ende 1997 erfüllten bereits etwa 50 % der neu zugelassenen Pkw, das sind rund 125.000 Pkw pro Monat, das sogenannte Euro-3-Niveau. Im Rahmen der Umstellung ist mit dem Oldtimer-Kennzeichen eine Ausnahmeregelung für solche Fahrzeuge getroffen worden, die von Gutachtern als kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut anerkannt werden
- Das Verfahren zur **Privatisierung der Autobahnnebenbetriebe** wurde unter parlamentarischer Begleitung fortgesetzt. Erster Schritt auf diesem Weg war in der 12. Wahlperiode die Organisationsprivatisierung durch Umwandlung der Autobahnnebenbetriebe in die Autobahn Tank & Rast AG mit dem Bund als hundertprozentigem Eigentümer. Durch das somit ermöglichte marktorientierte Verhalten wurden die Unternehmensdaten so verbessert, daß das Unternehmen überhaupt privatisierungsfähig wurde. Unabhängig von der Art der Privatisierung - Börsengang oder Investorenlösung - soll auch nach dem Willen der Mitglieder des Verkehrsausschusses einer Beibehaltung der mittelständischen Pächterstruktur voll Rechnung getragen werden.

- Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Einführung eines **Tempolimits** von 30 km/h in geschlossenen Ortschaften bzw. 80 km/h auf Landstraßen und 100 km/h auf Autobahnen wurden mehrheitlich abgelehnt. Die Bündnisgrünen hatten zur Begründung ihrer Initiativen darauf verwiesen, daß in der Bundesrepublik bei Verkehrsunfällen jährlich die Einwohnerschaft einer Kleinstadt getötet werde. Die Koalitionsfraktionen begründeten ihre ablehnende Haltung unter anderem damit, auf 98 % der deutschen Straßen gebe es bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. Tempo 100 auf Autobahnen in verkehrsarmen Zeiten würden die Autofahrer nicht akzeptieren. Was geschlossene Ortschaften angehe, so dürfe man den Menschen und gerade besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmern wie Kindern und Senioren keine „Scheinsicherheit“ bieten. Das wäre aber dann der Fall, wenn Tempo-30-Regelungen nicht durch entsprechende bauliche Maßnahmen unterstützt würden. Die SPD-Fraktion sprach sich ebenfalls grundsätzlich für Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften aus, um die Unfallzahlen senken zu helfen.

Schiienenverkehr

- Der im Jahr 1993 beschlossene rechtliche Rahmen für die Strukturreform der Bundeseisenbahnen war einer der verkehrspolitischen Schwerpunkte der 12. Wahlperiode. Nach intensiven Verhandlungen insbesondere zwischen Bund und Ländern und Beratungen in den parlamentarischen Gremien hat am 2. Dezember 1993 der Deutsche Bundestag und am 17. Dezember 1993 der Deutsche Bundesrat den Gesetzer zur Reform der Bundeseisenbahnen zugestimmt. Die Gesetze zur Änderung des Grundgesetzes und das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens sind am 23. Dezember 1993 bzw. am 1. Januar 1994 in Kraft getreten.

In Bezug auf das Eisenbahnwesen hat sich die Verkehrspolitik in der 13. Wahlperiode im wesentlichen darauf beschränkt, den **Fortgang der Bahnreform** kritisch zu begleiten. So haben die jeweiligen Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG (bis 30. April 1997 Heinz Dürr, danach Dr. Johannes Ludewig) dem Verkehrsausschuß mehrmals Rede und Antwort zur Fragen der Bahnpolitik und zur Umsetzung der Bahnreform gestanden. Vier Jahre nach Verabschiedung des Gesetzespaketes zur Bahnreform läßt sich eine erste Bilanz ziehen.

Ausgeglichenen Geschäftsergebnisse und steigende Konzernumsätze von 1994 28,9 Mrd. DM - 1997 30,5 Mrd. DM, wobei zu berücksichtigen ist, daß Aufgabenbereiche ausgegliedert wurden) verbesserte Produktivität und steigende Fahrgastzahlen zeigen, daß sich die Wettbewerbssituation der Bahn entscheidend verbessert hat.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) betätigt sich als Eisenbahnverkehrsunternehmen und derzeit noch gleichzeitig als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Staat hat - wie auch bei anderen Verkehrsträgern - weiterhin die Verantwortung für eine ausreichende Infrastruktur. Einschließlich der Finanzbeiträge der DB AG ergibt sich für den Zeitraum seit Beginn der Bahnreform eine Investitionssumme von insgesamt rund 35 Mrd. DM (Stand 30. Juni 1998). Einen wesentlichen Schwerpunkt der Investitionen in das Schienennetz bildeten die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit-Schiene“. Seit Herbst 1996 befinden sich alle neuen VDE-Schiienenverkehrsprojekte in der Ausführungs- oder Fertigstellungsphase. Besonders umstritten war der Neu- und Ausbau der Eisenbahnstrecke von Nürnberg über Erfurt, Halle/Leipzig nach Berlin (VDE-Nr. 8). Anträge der Oppositionsfractionen auf alternative Streckenführungen wurden mit der Mehrheit der Koalitionsfractionen abgelehnt. Von den rund 40 Mrd. DM, die der Bund von Mitte 1990 bis Ende 1997 in

die ostdeutsche Schieneninfrastruktur investiert hat entfallen rund 17 Mrd. DM auf die neuen VDE-Schienenprojekte.

Zum 1. Januar 1996 wurde die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) umgesetzt. Die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den SPNV der Eisenbahnen des Bundes ging damit auf die Länder über, die zum Beispiel im Jahre 1997 hierfür Finanzmittel in Höhe von insgesamt rund 15,4 Mrd. DM (ca. 12,1 Mrd. DM Regionalisierungsmittel zuzüglich ca. 3,3 Mrd. DM Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) von Seiten des Bundes erhalten haben und nunmehr den gesamten öffentlichen Personennahverkehr neu regeln können. Ziel ist eine wirtschaftlichere und leistungsfähigere Gestaltung der öffentlichen Nahverkehrsbedienung.

Anfang Dezember 1997 hat der Aufsichtsrat der DB AG eine Neustrukturierung des Konzerns, die sogenannte zweite Stufe der Bahnreform beschlossen. Zum 1. Januar 1999 werden die fünf Geschäftsbereiche Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Güterverkehr, Fahrweg und Personenbahnhöfe in eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach einer gemeinsamen Holding ausgegliedert. Diesen Unternehmen werden auch die zu ihrem Bereich gehörenden Beteiligungsgesellschaften übertragen. Damit entstehen Teilkonzerne, die gleichzeitig die Sparten des Konzerns repräsentieren. Einen späteren Wegfall der Holding hat sich der Gesetzgeber als Option auf jeden Fall vorbehalten.

- Um künftig deutlich mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu können, ist der weitere Ausbau des **Kombinierten Verkehrs (KV)** weiterhin unverzichtbar. Die Verkehrsleistung des KV ist 1997 gegenüber 1996 um 8,2 % gestiegen. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch die Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel. Zwei seit 1996 für den Bau von insgesamt 13 Terminals abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG sehen Investitionen in Höhe von rund 570 Mio. DM vor. Außerdem können seit Anfang 1998 erstmals private Dritte bei Terminalinvestitionen gefördert werden.
- Im internationalen Verkehr stellt die Schaffung von „**Schienengüterfreeways**“ einen wichtigen praktischen Schritt auf dem Weg zu einer Öffnung der internationalen Schienennetze in der EU dar (siehe Mitteilung der Kommission über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr, KOM (97) 242 endg). Als erstes Ergebnis haben die Verkehrsminister Deutschlands, der Niederlande, Österreichs, Italiens, Dänemarks, Schwedens und Finnlands am 11. Dezember 1997 ihre Zustimmung zu einem Pilot-Projekt mit drei Routen zwischen den deutschen bzw. niederländischen Nordseehäfen und den italienischen Mittelmeerhä-

fen und Wien gegeben. Eine Erweiterung der Routen auf die skandinavischen Länder ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen. Auf diesen Routen können Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugtrassen erstmals zentral einkaufen und grenzüberschreitende Güterverkehre unter eigener Regie anbieten und durchführen.

Luftverkehr

- Der Luftverkehr in Deutschland befindet sich seit Jahren in einer stetigen Aufwärtsentwicklung. Ende 1997 wurden erstmals über 120 Millionen Fluggäste befördert. Das Luftfrachtaufkommen lag 1996 bei knapp 2 Millionen Tonnen. Für das Passagier- wie für das Luftfrachtaufkommen wird mit jährlichen Zuwachsraten von rund 5 % gerechnet. Mehr Verkehr bedeutet gleichzeitig die Zunahme von Sicherheitsrisiken im Luftverkehr. Das **Elfte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes** vom 28. August 1998 (BGBl. I, S. 2432) legt daher seinen Schwerpunkt auf die Erhaltung und Verbesserung der Luftverkehrssicherheit:
- Die Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland wird ausdrücklich normiert. Es wird bestimmt, welche Flugzeuge den deutschen Luftraum benutzen dürfen.
 - Für Vertreter der nach dem Birgen-Air-Unglück beim Luftfahrtbundesamt eingerichteten Luftverkehrs-Sicherheitsgruppe („Task Force“) wird im Gesetz ein Betretungs- und Untersuchungsrecht festgeschrieben, um Luftfahrzeuge auf ihre erkennbare - Lufttüchtigkeit (Verkehrssicherheit) kontrollieren zu können. Die Task Force besteht aus Experten für Flugbetrieb und Technik und hat die Aufgabe, insbesondere bei Charterunternehmen aus Drittländern intensive flugbetriebliche und technische Sicherheitskontrollen, sogenannte „ramp checks,“ auf deutschen Flughäfen durchzuführen. Bis Sommer 1998 hat die Task Force bereits mehr als 900 Vorfeldkontrollen von ausländischen Luftfahrzeugen auf deutschen Flughäfen durchgeführt. Bis Januar 1998 wurden bei 125 Flugzeugen keine Beanstandungen festgestellt. Bei mehr als 700 Flugzeugen wurden leichte bis gravierende Defizite gefunden. Sechs Maschinen wurde Startverbot erteilt.
 - Im Gesetz wird klargestellt, daß bestimmte deutsche Luftverkehrsvorschriften auch außerhalb des deutschen Hoheitsbereichs Geltung haben, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten.

Weiter gibt die Elfte Novelle des Luftverkehrsgesetzes nunmehr der nach einer Organisationsprivatisierung zu 100 % im Eigentum des Bundes befindlichen Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) die Möglichkeit, sich an anderen Unternehmen zu beteiligen beziehungsweise neue Unternehmen mit Partnern, insbesondere mit anderen Flugsicherungsunternehmen, zu gründen. Dies räumt der DFS gerade bei der Neugestaltung der europäischen Flugsicherungslandschaft einen größeren Handlungs- und Gestaltungsspielraum ein und schafft den Rahmen für eine bessere Ausnutzung von Synergie-Effekten und eine günstigere Kostenentwicklung. In einem Entschließungsantrag (Drucksache 13/10530) wird die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, inwieweit die rechtlichen Rahmen-

bedingungen geändert werden müssen, damit neben dem Bund auch andere Gesellschafter Anteile an der DFS halten können.

- Die EU-Richtlinie über den Zugang zum Markt der **Bodenabfertigungsdienste** auf den Flugplätzen der Gemeinschaft ist durch das Gesetz über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADG) vom 11. November 1997 (BGBl. I, S. 2694) und eine entsprechende Verordnung in deutsches Recht umgesetzt worden. Nach der neuen Rechtslage hat ein Flugplatzunternehmer nunmehr Luftfahrtunternehmen und Dienstleistern die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten (Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste, Fracht- und Postabfertigung) zu ermöglichen. In Frankfurt wird ab Januar 1999 neben dem Flughafen ein zweiter Dienstleister tätig. Weitere große deutsche Flughäfen werden folgen.
- Das Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz vom 05.06.1997 (BGBl. I, S. 1322) schaffte die Grundlage für die Vollendung der **Privatisierung** des gegenwärtig einzigen deutschen börsennotierten Luftfahrtunternehmens, der **Deutsche Lufthansa AG**. Durch das Gesetz wird generell für börsennotierte Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit des jederzeitigen Nachweises über die Zusammensetzung des Aktionärskreises einschließlich seiner Zuordnung nach Staatsangehörigkeit sowie der Abwehr einer Stimmenmehrheit oder einer beherrschenden Beteiligung von solchen Aktionären eröffnet, deren Aktienbesitz der Erfüllung der Anforderungen nach EG-Recht und der bilateralen Luftverkehrsabkommen entgegensteht. Zu diesem Zweck sieht das Gesetz unter anderem vor, die Ausgaben vinkulierter Namensaktien mit Angabe der Staatsangehörigkeit/Nationalität, die Möglichkeit des Erwerbs eigener Aktien durch das Luftfahrtunternehmen sowie die Ermächtigung einzelner Aktionäre zur Veräußerung ihrer Aktien aufzufordern. Im Oktober 1997 wurde der im Eigentum der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) stehende ehemalige Lufthansa-Aktienanteil des Bundes in Höhe von knapp 36 % an der Börse platziert und die Vollprivatisierung des Unternehmens abgeschlossen. Die Veräußerung der Aktienpakete bedeutete für den Bundeshaushalt Einnahmen in Höhe von insgesamt 4,7 Mrd. DM.
- Mit dem Wachstum des Luftverkehrs ist eine Zunahme der Umweltbelastungen, insbesondere des Lärms, verbunden. Der Ausschuß für Verkehr hat daher auf der Grundlage eines Antrages der Fraktion der SPD und eines Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine öffentliche Sachverständigenanhörung zum Thema **Fluglärm** durchgeführt. Die Sachverständigen sprachen eine Reihe von Problempunkten an, namentlich die Nachtflugproblematik, die einer eingehenden Prüfung bedürfen. Einig war man sich darin, daß für den Gesetzgeber

Handlungsbedarf besteht. Auf Empfehlung des Verkehrsausschusses (Drucksache 13/11140) hat der Deutsche Bundestag die beiden Anträge jedoch mehrheitlich abgelehnt. Für die Koalitionsfraktionen war bei der Ablehnung entscheidend, daß die Zeit zwischen der Beratung der Anhörungsergebnisse im Ausschuß und dem Ende der Legislaturperiode zu gering gewesen wäre, um die Anregungen der Sachverständigen in einem geregelten Gesetzgebungsverfahren umzusetzen. Das Plenum faßte daher mehrheitlich eine EntschlieÙung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, das Ergebnis der Anhörung eingehend zu analysieren und dem Deutschen Bundestag zu Beginn der nächsten Wahlperiode Vorschläge für Verbesserungen im Bereich des Schutzes vor Fluglärm vorzulegen. Sozialdemokraten und Bündnisgrüne sprachen sich dafür aus, sich zu den vorliegenden Anträgen zu bekennen und im Sinne der Anträge gleich mit der Arbeit an einer Gesetzesnovelle zu beginnen.

- Für den reibungslosen Ablauf des internationalen Flugverkehrs war die Verabschiedung von Ratifikationsgesetzen zu **Luftverkehrsabkommen** mit Bosnien und Herzegowina, Hongkong, Kasachstan, Katar, Kirgisistan, Litauen, Macau, Malta, den Malediven, Namibia, der russischen Föderation, Sambia, Simbabwe, Turkmenistan, der Ukraine, Usbekistan den Vereinigten Arabischen Emiraten und Vietnam, bedeutsam.

Seeverkehr

- Das Gesetz zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (**Seeschifffahrtsanpassungsgesetz**) vom 09.09.1998 (BGBl. I, S. 2860) soll durch eine Anpassung der nationalen Gesetzeslage an die internationalen Rahmenbedingungen dazu beitragen, daß die deutsche Seeschifffahrt ihre Stellung auf den Weltmärkten behaupten und ihre Chancen auch unter sich verändernden Wettbewerbsbedingungen weiter nutzen kann. Der maritime Standort Deutschland soll gestärkt und so attraktiv gemacht werden, daß die Bundesrepublik auch in Zukunft über eine leistungsfähige Seeschifffahrt mit Arbeits- und Ausbildungsplätzen für deutsche Seeleute verfügt.

Demzufolge sieht das schiffahrtspolitische Konzept neben steuerlichen Maßnahmen zugunsten der Seeschifffahrt die Flexibilisierung der Schiffsbesetzung und die Anpassung der Schiffssicherheitsvorschriften an internationale Standards vor. Zu den steuerlichen Maßnahmen gehören die Einführung einer Tonnagesteuer und die Nichtabführung von 40 % der von den Seeleuten einzubehaltenden Lohnsteuer. Die Tonnagesteuer ermöglicht es den Reedereien, den Gewinn aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr, die in ein deutsches Seeschifffahrtsregister eingetragen sind, sowie den Gewinn aus der mit dem Schiffsbetrieb unmittelbar zusammenhängenden Hilfgeschäften nach Pauschsätzen je Nettotonne des Schiffes zu ermitteln. Die Änderung des Einkommenssteuergesetzes erlaubt es Arbeitgebern, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, 40 % von der abzuführenden Lohnsteuer der auf solchen Schiffen tätigen Seeleute einzubehalten. Die Handelsschiffe müssen in einem inländischen Schifffahrtsregister eingetragen sein, die deutsche Flagge führen und im internationalen Seeverkehr betrieben werden.

Bei der Schiffssicherheit wird eine konsequente Internationalisierung angestrebt. In diesem Bereich zielt das Gesetz insbesondere auf die Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung durch Aktivierung des Schiffssicherheits-Managements ab. Da die Standards sich bereits auf sehr hohem Niveau bewegen und auf deutsche Zusatzvorschriften, wo immer dies aus Sicht der Schiffssicherheit möglich ist, verzichtet werden soll, faßt das Gesetz alle für Schiffsbetreiber in Deutschland gültigen internationalen Vorschriften an einer Stelle zusammen. Ziel der Neuordnung der Schiffsbesetzung ist eine Flexibilisierung und Entbürokratisierung. An Stelle der bisher vorgeschriebenen Regelbesetzung entsprechend der Schiffsgröße soll den Reedereien eine größere Freiheit bei der Besetzung der Schiffe je nach Schiffstyp, technischer Ausstattung und Fahrtgebiet ein-

geräumt werden. Unabhängig von der Größe der Schiffe bleibt der Kapitän jedoch immer Deutscher.

- Als Folge aus den Unglücken der Fährschiffe „Herald of Free Enterprise“, „Scandinavian Star“ und „Estonia“ wurde zur Verbesserung der Sicherheit sogenannter **Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe** (Roll-on/Roll-off) auf europäischer Ebene die Einführung einer gezielten Überprüfung dieser Fährschiffe vor Betriebsaufnahme vereinbart. Auf Vorschlag des Verkehrsausschusses (Drucksache 13/11056) hat das Plenum in seiner Sitzung vom 24.06.1998 die Bestrebungen der europäischen Kommission zur Verbesserung der Sicherheit der Fährschiffahrt in der Gemeinschaft grundsätzlich begrüßt.

- Mit der Einberufung eines „runden Tisches der Praktiker“ wurde der **Strategie „From Road to Sea“** neue Impulse gegeben. Ziel ist, daß Güterverkehrsströme, die heute noch über lange Entfernungen quer durch Europa zumeist auf der Straße abgewickelt werden, überall dort, wo dies technisch möglich und wirtschaftlich vernünftig ist, in Zukunft mit der Küstenschiffahrt entlang der europäischen Küsten und die Flüsse hinauf auf dem umweltfreundlichen Wasserweg ablaufen. Allein für Deutschland wird das Potential für eine Verlagerung von der Straße auf das Wasser auf mindestens 14 Millionen Tonnen/Jahr geschätzt.

- Zum Zwecke der Schaffung der für den Seeverkehr notwendigen ordnungspolitischen und technischen Regelungen sowie zur Vertiefung und Ausweitung wirtschaftlicher Kontakte wurden die zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Regierungen von Algerien, Chile, China, Estland, Polen, Indonesien und Kuba vereinbarten **Seeverkehrsabkommen** ratifiziert.

Binnenschifffahrt

- Das Gesetz zur **Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt** vom 25.08.1998 (BGBl. I, S. 2489), das federführend im Rechtsausschuß beraten wurde, hat erheblichen Einfluß auf die deutsche Binnenschifffahrt. Mit dem Gesetz, das das Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) umsetzt, wird das bisherige System der dinglich beschränkten Haftung des Schiffseigners durch eine persönliche aber summenmäßig beschränkte Haftung ersetzt und damit dem internationalen Einheitsrecht angepaßt. Der Ausschuß für Verkehr hat sich bei seiner Mitberatung besonders dafür eingesetzt, daß auch Ansprüche wegen Schäden, die durch die Beförderung gefährlicher Güter entstehen, abweichend vom Regierungsentwurf vorerst nicht von der Haftungsbeschränkung ausgenommen werden. Dadurch soll vermieden werden, daß die gewerbliche Binnenschifffahrt, die heute nur mit Schiff und Fracht haftet, ohne einen Übergang mit einer äußerst scharfen Haftung konfrontiert wird. Dies schließt allerdings nicht aus, daß - etwa im Zusammenhang mit einer verkehrsträgerübergreifenden Regelung - die Haftung für Gefahrgutschäden auch im Binnenschifffahrtsbereich verschärft wird.
- Die Lage der Binnenschifffahrt spielte auf parlamentarischer Ebene auch eine Rolle bei der informatorischen Beratung einschlägiger Rechtsverordnungen im Ausschuß für Verkehr. In der abgelaufenen Wahlperiode wurden einige wichtige Verordnungen beraten, die einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt leisten und der Rechtsvereinheitlichung sowie der Verwaltungvereinfachung dienen. Im einzelnen sind dies:

 - Die Einführungsverordnung zur Rheinpatentverordnung, die die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossene Rheinpatentverordnung in nationales Recht umsetzt.
 - Die Binnenschifferpatentverordnung, die in wesentlichen Teilen der Umsetzung der EWG-Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft und einer Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft.
 - Die dritte Verordnung zur Änderung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften führt das für die vorgenannten Verordnungen erforderliche neue Schifferdienstbuch ein und paßt in dem erforderlichen Umfang die Besatzungsvorschriften an.

Sonstige Themen

□ Der Deutsche Bundestag schuf am 9. Mai 1996 die rechtlichen Voraussetzungen für, den Bau der **Transrapid-Strecke** zwischen Hamburg und Berlin. Das Plenum verabschiedete das Magnetschwebebahnbedarfsgesetz vom 19.07.1996 (BGBl. I S. 1018) und das Allgemeine Magnetschwebebahngesetz vom 19.07.1996 (BGBl. I S. 1019) auf der Basis einer Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses (Drucksache 13/4527) mit der Mehrheit von CDU/CSU und F.D.P. Die Bundestagsmehrheit befürwortete den Transrapid als eine leistungsfähige und umweltfreundliche Alternative, die dem politischen Ziel, Verkehr von der Straße und aus der Luft auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern, Rechnung trage. Zugleich werde der große Technologievorsprung der deutschen Industrie unter Beweis gestellt und der Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert. Die SPD-Fraktion hatte sich dafür eingesetzt, sich zwischen Hamburg und Berlin auf die Schiene zu konzentrieren und eine ICE-Verbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden. Um dem Transrapid dennoch eine Chance zu geben, plädierten die Sozialdemokraten für eine rein privatwirtschaftlich finanzierte, kürzere Demonstrationsstrecke, die nicht in Konkurrenz zu einer ICE-Strecke stehen sollte. Nach Ansicht der Bündnisgrünen gibt es überhaupt keinen Bedarf für eine Magnetschwebebahn. Die Fraktion forderte daher den vollständigen Verzicht auf das Projekt und wollte statt dessen wie die SPD-Fraktion eine ICE-Verbindung durchsetzen.

Die Kosten für die knapp 300 km lange Strecke wurden nach dem Preisstand von 1993 zunächst mit 5,6 Mrd. DM angegeben. 1997 wurde dieser Betrag auf 6,1 Mrd. DM nach oben korrigiert. Auf der Grundlage der Planungsgesetze sowie der 1997 erlassenen Magnetschwebebahnverordnung wurden die Planungen für die Strecke aufgenommen bzw. fortgeführt. Die Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin haben die Raumordnungsverfahren durchgeführt; das erste Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet. Abweichend vom ursprünglichen Konzept tritt die DB AG künftig als Besteller des Fahrwegs auf und betreibt und vermarktet das Gesamtsystem.

□ Auch in der 13. Wahlperiode nahm die Befassung mit der **Sicherheit aller Verkehrsträger** in der Verkehrspolitik eine zentrale Rolle ein. Im Interesse aller Verkehrsteilnehmer und der im Verkehrssektor Tätigen, aber auch für Dritte und die Umwelt müssen fortwährend Sicherheitsrisiken analysiert und Konsequenzen zum Beispiel durch Rechtsänderung, technische Anpassungen oder Vorstöße auf internationaler wie auf EU-Ebene gezogen werden.

Der Ausschuß für Verkehr hat sich über Unfälle bei der Bahn (zum Beispiel ICE-Unglück bei Eschede), im Straßenverkehr, in der Zivilluftfahrt (z. B. Absturz einer Birgen-Air Maschine vor der Dominikanischen Republik) und in der Seeschifffahrt berichten lassen.

Im Bereich des Luftverkehrs hat sich ein Informationsverbund als wichtiges Instrument für die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr herausgestellt. Auch die Einrichtung einer Task Force beim Luftfahrtbundesamt sowie die weitere Steigerung der Sicherheitsstandards durch die Änderung des Luftverkehrsgesetzes (siehe unten) haben sich als effektiv erwiesen. Die Eisenbahnunfälle der letzten Jahre sind umfassend untersucht worden, um die Beförderung mit dem sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsträger Eisenbahn weiter zu optimieren. Der Untersuchungsbericht zum Eisenbahnunglück von Eschede steht noch aus. Für die Seeschifffahrt leistet der ISM-Code (Internationaler Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs) einen wesentlichen Beitrag für einen sicheren Schiffsverkehr. Der ISM-Code gilt seit dem 1. Juli 1998 verbindlich für Fahrgastschiffe, Öl-, Gas- und Chemiekalientankschiffe, Massengutschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1998 (BGBl. I, S. 2037) werden die für den Gefahrguttransport geltenden grundsätzlichen Regelungen in den Richtlinien der EU in deutsches Recht umgesetzt.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr sind in den letzten Jahren wichtige Entscheidungen gefallen:

- Seit dem 1. Januar 1995 müssen alle Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen und Omnibusse, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein. Inzwischen müssen auch die im innerstaatlichen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet sein.
- Zum Schutz vor allem der Kinder, im Straßenverkehr wurde die StVO dahingehend geändert, daß Schul- und Linienbusse an besonders gefährlichen Haltestellen Warnblinklicht einschalten müssen. Blinkende Busse dürfen während der Anfahrt an die Haltestelle nicht, während sie stehen nur im Schrittempo überholt werden.
- Seit 1. Oktober 1997 müssen insbesondere dank deutscher Initiative neue Typen von Reiseomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen europaweit mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, kleinere Reisebusse bis zu 3,5 Tonnen ab 1. Oktober 1999.
- Zur Verbesserung der passiven Sicherheit von Pkw und des Schutzes der Fahrzeuginsassen wurde eine EU-Richtlinie zur Widerstandsfähigkeit eines Seitenaufpralls verabschiedet, die zum 1. Oktober 1998 für neue Pkw-Typen

in Kraft treten soll. Auch zum besseren Schutz von Frontalunfällen zeichnet sich eine europäische Regelung ab.

- Zur Änderung der Promille-Regelung bzw. zur Sanktionierung des Drogengebrauchs im Straßenverkehr wird auf die Ausführungen im Kapitel Straßenverkehr verwiesen.

□ Deutschland hat im Rahmen seiner EU-Präsidentschaft die **Verkehrstelematik** zu einem Schwerpunktthema gemacht und durch Ratsentschlüsse zur europäischen Einführung der Verkehrstelematik die europäischen Aktivitäten angestoßen (vergleiche hierzu Beschlußempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung über Telematikanwendungen im europäischen Verkehrswesen, Drucksache 13/1602). Informations-, Kommunikations- und Leittechniken (Telematik) im Straßenverkehr sind wesentliche Voraussetzungen zur effizienten Nutzung der Straßeninfrastruktur, zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, zur Verringerung von Umweltbelastungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zahlreiche kollektive Verkehrstelematiksysteme und -dienste, wie zum Beispiel Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den BAB oder Verkehrsleitsysteme in den Städten, sind bereits im Straßenverkehr eingeführt und haben in der Praxis ihren verkehrlichen Nutzen unter Beweis gestellt. Auch die Deutsche Bahn AG verbessert durch rechnergestützte Zugüberwachung auf allen Hauptstrecken den Verkehrsablauf; sie setzt elektronische Buchungs- und Auskunftssysteme ein. Wichtigste Aufgabe auf EU-Ebene ist die Förderung interoperabler Telematikanwendungen und die Schaffung der hierzu erforderlichen europäischen Rahmenbedingungen, um Verkehrstelematik in Europa - insbesondere auf den transeuropäischen Verkehrsnetzen - grenzüberschreitend nutzbar zu machen.

□ Das Ziel des Gesetzes über den **Deutschen Wetterdienst (DWD)** vom 10.09.1998 BGBl. I, S.2871 ist die Reform und Anpassung des DWD an den europäischen Markt für wetterdienstliche Leistungen und eine geringere Belastung des Bundeshaushaltes. Das Aufkommen privater Anbieter, die ihrerseits Leistungen der europäischen Wetterdienste beziehen und darauf aufbauende Dienstleistungen anbieten, sowie die damit verbundenen veränderten Anforderungen an den DWD machten die Reform notwendig. Mit dem Gesetz wurde eine geeignete Ausgangslage geschaffen, die privaten Anbietern wetterdienstlicher Leistungen ermöglicht, auf Basis der Vorleistungen des staatlichen Wetterdienstes oder Kooperation mit ihm eigene Dienstleistungen anzubieten. Gleichzeitig wurde aber dem DWD die Möglichkeit eröffnet, den Aufwand, der zur Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben ohnehin erforderlich ist,

auch für solche Dienstleistungen zu nutzen, die auf dem freien Markt nachgefragt werden. Um auf die geänderten Anforderungen des Marktes flexibler reagieren zu können, wird der DWD seine Aufgaben künftig in Form einer teilrechtsfähigen Anstalt des öffentlichen Rechts wahrnehmen. Dies läßt die Möglichkeit zu, daß sich der DWD künftig bei Bedarf an internationalen oder nationalen Zusammenschlüssen oder Unternehmen im eigenen Namen beteiligen kann.

- Die Privatisierung an Bundesautobahnen des Fernmeldenetzes der Notrufsäulen ist ein weiterer wichtiger Beitrag, Aufgaben, die bisher von der öffentlichen Hand wahrgenommen wurden, zur Verschlankung des Staates und zur Entlastung des Steuerzahlers in private Hände zu überführen. Betrieb und Unterhalt des Notrufsystems, das jährlich ca. 1,5 Millionen Mal in Anspruch genommen wird, schlagen mit rund 150 Mio. DM jährlich zu Buche. Qualität und Zuverlässigkeit der Notrufabfrage an den 12.000 Notrufsäulen entlang der Autobahnen werden auch künftig sichergestellt.

Daten
zur Tätigkeit des Ausschusses für Verkehr
in der 13. Wahlperiode

1.	Ausschußsitzungen	gesamt: 74
	davon	
1.1	Auswärtige Sitzungen	4
	10.05.1995: Brüssel (Europäisches Parlament)	
	21.11.1995: München (Hotel München Park Hilton)	
	22.11.1995 München (Forschungs- und Ingenieur zentrum (FIZ) der BMW AG	
	29.10.1997 Brüssel (Europäisches Parlament)	
1.2	Anhörungen	6
	17.01.1996: Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen (13/1042)	
	07.02.1996: Transrapid (13/2345, 13/2346, 13/2570, 13/2573, 13/3056)	
	25.09.1996: Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen (13/4139)	
	13.11.1996: Unfallhäufigkeit bei jungen Fahrern	
	19.02.1997: Drogen im Straßenverkehr (13/3764)	
	12.11.1997 Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (13/6346, 13/7498)	
2.	Gesetzentwürfe, Anträge, Unterrichtungen	
2.1	Insgesamt überwiesen:	359
	davon abschließend behandelt:	348

2.2 Abschließend behandelte Gesetzentwürfe

gesamt: 122

federführend: 76
mitberatend: 46

z. B.

- Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter
- Gesetz zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes
- Magnetschwebebahnbedarfsgesetz
- Verkehrsvorsorgegesetz
- Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Drogen im Straßenverkehr)
- Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz
- Gesetz über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen
- Gesetz zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts
- Gesetz über den Deutschen Wetterdienst (DWD-Gesetz)
- Elftes Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

2.3 Abschließend behandelte Anträge

gesamt: 162

federführend: 72
mitberatend: 90

z. B.

- Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen
- Telematik im Verkehr
- Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr
- Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm
- Weißbuch über Harmonisierungsdefizite bei Verkehrsleistungen
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und sonstigen Straßen außerorts
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in geschlossenen Ortschaften

2.4 Abschließend behandelte Unterrichtungen durch die Bundesregierung

gesamt: 57

federführend: 17
mitberatend: 40

z. B.

- Unfallverhütungsberichte
- Bericht über die Vorsorge und Bekämpfung von Ölunfällen vor deutschen Küsten
- Straßenbauberichte
- Bericht über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See
- Berichte zum Ausbau der Schienenwege
- Bericht zur Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland

3. Verordnungen

3.1 Vom BMV zugeleitete
Verordnungsentwürfe gesamt: 240

3.2 In Ausschußsitzung behandelte
Verordnungsentwürfe 116

z. B.

- Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinie
- Schiffsbesetzungsverordnung
- Gurtanlegepflicht in Bussen
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen
- Binnenschifferpatentverordnung
- Bodenabfertigungsdienstverordnung
- BAB-Konzessionsabgabenverordnung
- Gefahrgutverordnung Eisenbahn

4. EU-Vorlagen

4.1 Insgesamt überwiesen 282
davon abschließend behandelt 251

4.2 Vorlagen der EU-Kommission und des Rates 216

federführend: 112

mitberatend: 104

z. B.

- Grünbuch – Faire und effiziente Preise im Verkehr

- Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie über den Führerschein
- Weißbuch zum Flugverkehrsmanagement
- Richtlinienvorschlag zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen in Drittländern
- Richtlinienvorschlag über die Bedingungen für den Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen
- Mitteilung der Kommission über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr
- Gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes
- Richtlinienvorschlag über Flughafengebühren
- Weißbuch über eine Strategie zur Privatisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft

4.3 Unterrichtungen durch das Europäische Parlament 35

federführend.	11
mitberatend	24

z. B.

- Entschließung zur gesamteuropäischen Verkehrspolitik
- Entschließung zur Mitteilung „Auf dem Weg zu einer neuen Seeverkehrsstrategie“
- Entschließung zu Telematikanwendungen im Europäischen Verkehrswesen
- Entschließung zum Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“
- Entschließung zum Weißbuch über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr

5. Schriftliche Berichte des BMV gesamt: 104

z. B.

- Bericht zum Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 – 1997
- Berichte über den Stand der Privatisierung der Autobahn Tank & Rast AG
- Bericht über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Verkehrsunfälle – Projekt Care
- Bericht zur Lage der Binnenschifffahrt
- Bericht zum Stand der Umsetzung der „Elbe-Erklärung“ vom 5. September 1996

- Bericht zum Stand der Umsetzung der Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft
- Bericht über die notwendigen und geplanten Schritte zur Aufhebung der Steuerbefreiung für in der Luftfahrt verwendete Mineralöle
- Bericht zum Absturz eines Birgen-Air-Jets bei der Dominikanischen Republik
- Bericht zu dem Eisenbahnunglück von Eschede am 23. Juni 1998
- Regelmäßige Berichte über die jeweiligen Tagungen des EU-Verkehrsministerrates

- 6. Reisen

6.1 Delegationsreisen gesamt: 9

1995:	Wien, USA, Russische Föderation
1996:	Paris/Lille/London, Japan/Vietnam, Finnland/Schweden/Dänemark
1997:	Saudi-Arabien/Ägypten, Frankreich
1998:	Chile/Brasilien

6.2. Berichterstatteureisen

1995:	Brüssel
1996:	Berlin
1997:	Helsinki, Nürnberg