

Verkehrspolitik in der 12. Wahlperiode

Verkehrspolitik

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 sowie über die Einzelbereiche hinausreichende konzeptionelle Fragen werden in der Verkehrspolitik behandelt, um bei Bedarf ordnungs- und investitionspolitische Konsequenzen zu ziehen.

Zu den Zielen der Verkehrspolitik in der 12. Wahlperiode, die durch die Erlangung der deutschen Einheit geprägt war, zählte insbesondere die Sicherung eines modernen Verkehrsnetzes, das alle Regionen verbindet und vorhandene Lücken schließt. Weiterhin stand im Vordergrund die Stärkung des Schienenverkehrs und die Reform der Bahn. Weitere wichtige Ziele stellten die Weiterentwicklung eines liberalisierten und harmonisierten Ordnungsrahmens für die Verkehrswirtschaft in Europa, die Sicherung eines funktionierenden Wettbewerbs der Verkehrsträger, der Abbau verkehrsbedingter Umweltbelastungen und die Verbesserung der Sicherheit in allen Verkehrsbereichen dar.

Schwerpunkte der Verkehrspolitik

Um in den neuen Bundesländern eine moderne Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, wurden durch das **Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16.12.1991** (BGBl. I S.2174) die Planungsverfahren für den Neu- und Ausbau der Verkehrswege vereinfacht und beschleunigt. Die gesetzliche Regelung, die auch Berlin erfaßte, war zunächst für Schienenwege bis Ende 1999 und für andere Planungsvorhaben bis Ende 1995 befristet.

In Anknüpfung an dieses Gesetz, aber ohne zeitliche oder räumliche Beschränkung, sind die Planungen für Schienenwege, Autobahnen und Bundesstraßen, Bundeswasserstraßen, Flughäfen und Verkehrswege von U-Bahn und Straßenbahn im gesamten Bundesgebiet durch das **Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993** (BGBl.I S.2123) vereinfacht und beschleunigt worden.

Als Grundlage für den Ausbau der Verkehrswege wurde der **Bundesverkehrswegeplan** durch das **4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 15.11.1993** (BGBl. I S.1877) sowie das **Bundesschienenwegeausbaugesetz vom selben Tage** (BGBl IS 1874) verabschiedet. Der Bundesverkehrswegeplan sieht bis zum Jahr 2012 insgesamt 453,5 Mrd. DM an Investitionen für Straße, Schiene und Wasserstraße vor. Hiervon entfallen 242,6 Mrd. DM auf den Aus- und Neubau von Verkehrswegen sowie 210,9 Mrd. DM auf deren Substanzerhaltung und -erneuerung. Zum ersten Mal liegen die für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene vorgesehenen Investitionen (213,6 Mrd. DM) über denjenigen für die Bundesfernstraßen (206,6 Mrd. DM). Für die Wasserstraßen sind 30,3 Mrd. DM eingeplant.

-
 Eine besondere Bedeutung bei den Verkehrsvorhaben kommt den „**Verkehrsprojekten Deutsche Einheit**“ zu. Sie umfassen neun Schienen- und sieben Straßenprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt, um den wirtschaftlichen Aufbau in den neuen Bundesländern zu fördern, Wirtschaftszentren in Ost und West zu verbinden, die Verkehrsinfrastruktur in Mitteleuropa auch im Hinblick auf die europäische Integration zu stärken und zugleich örtliche oder regionale Verkehrsverbindungen zu entlasten.

Für jeweils einen Teilabschnitt von zwei Verkehrsprojekten ist die Bauzulassung zur Verkürzung des ansonsten zu erwartenden längeren Zeitraumes einer Planfeststellung durch folgende **Investitionsmaßnahmegesetze** erteilt worden: **Gesetz über den Bau der „Südumfahrung Stendal“ der Eisenbahnstrecke Berlin - Oebisfelde** vom 29.10.1993 (BGBl. I S. 1906) und **Gesetz über den Bau des Abschnitts Wismar West - Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck - Bundesgrenze (A 11)** vom 2.3.1994 (BGBl. I S. 734).

Die neuen Bundesländer und Berlin erhielten durch das **Haushaltsbegleitgesetz 1991** vom 24.6.1991 (BGBl. I S. 1314) für den kommunalen Straßenbau für das Jahr 1991 800 Mio., für 1992 1.400 Mio. DM und für ÖPNV-Vorhaben für beide Jahre jeweils 400 Mio. DM zusätzlich zur Verfügung gestellt. Die Finanzmittel aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wurden durch das **Steueränderungsgesetz 1992** vom 25.2.1992 (BGBl. I S. 297) von 3,28 Mrd. DM für 1992 um 1,5 Mrd. DM und für die Jahre 1993 bis 1995 um 3,0 Mrd. DM aufgestockt. Zugleich wurde die gesetzliche Regelung in einer Vielzahl von Einzelheiten modifiziert und die Programmkompetenz für den ÖPNV-Bereich weitgehend auf die Länder übertragen.

Da in den neuen Bundesländern die Sanierung der kommunalen Straßen und die Modernisierung des öffentlichen Personennahverkehrs auch nach dem 1992 endenden Gemeinschaftswerks „Aufschwung Ost“ höhere Investitionen erforderte, wurden durch das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** vom 13.8.1993 (BGBl. I S. 1448) Finanzhilfen von jeweils rund 1 Mrd. DM für die Jahre 1993 und 1994 von den alten auf die neuen Bundesländer umgeschichtet.

Einzelne Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (z. B. Eisenbahnhochgeschwindigkeitsstrecken, Autobahnabschnitte, Flughäfen, Kanäle) wurden häufig sowohl im federführenden Ausschuß für Verkehr wie im Plenum des Deutschen Bundestages aufgrund entsprechender Anträge, Anfragen oder Fragestunden behandelt.

Durch die seit längerer Zeit diskutierte **Bahnreform** soll die Leistungsfähigkeit der Bahn erhöht und zugleich die finanzielle Belastung des Bundeshaushalts abgebaut werden. Ohne die Reform hätte für die Jahre 1994-2003 von einem Finanzbedarf von 569 Mrd. DM und einem Anstieg der Bahnschulden auf 380 Mrd. DM ausgegangen werden müssen. Durch die Bahnreform soll zugleich mehr Verkehr auf die Schiene verlagert und eine wettbewerbsfähige

ge Alternative zum Straßenverkehr geboten werden. Schließlich war Anforderungen des EG-Rechts auf unternehmerische Unabhängigkeit der Bahn, auf Trennung zwischen Infrastruktur und Bahnverkehr, auf finanzielle Sanierung und auf Zugang Dritter zum Schienennetz Rechnung zu tragen.

Die Reform ist durch das **Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes** vom 20.12.1993 (BGBl. I S.2089) und das **Eisenbahnneuordnungsgesetz** vom 27.12.1993 (BGBl. I S.2378) verwirklicht worden. Die bisherigen Sondervermögen Deutsche Bahn und Deutsche Reichsbahn wurden zu einem einheitlichen Bundeseisenbahnvermögen unter gleichzeitiger Aufteilung in einen unternehmerischen und einen hoheitlichen Bereich zusammengefaßt. Der unternehmerische Bereich wird in die Deutsche Bahn AG mit den Sparten Fahrweg, Personennahverkehr, Personenfernverkehr und Güterverkehr umgewandelt, wobei diese Sparten nach frühestens drei, spätestens fünf Jahren selbständige Aktiengesellschaften werden sollen. Die Bahn AG wird von den bisherigen Altschulden befreit.

Der Schienenpersonennahverkehr wird ab 1996 von Ländern und Kommunen in eigener Verantwortung wahrgenommen Für diese Regionalisierung leistet der Bund den Ländern 1996 8,7 Mrd. DM, ab 1997 12 Mrd. DM jährlich, wobei dieser Betrag ab 1998 nach der Wachstumsrate der Steuern vom Umsatz dynamisiert wird. Zusätzliche Mittel werden aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geleistet (1995 und 1996 je 6,28 Mrd. DM, ab 1997 3,28 Mrd. DM), wobei die früher bis 1995 beschränkte Aufstockung der Finanzmittel auf 6,28 Mrd. DM um ein Jahr verlängert wurde.

Straßenverkehr

Der Straßengüterverkehr nahm bei den Beratungen breiten Raum ein. Durch das **Güterkraftverkehrsgesetz** vom 21.2.1992 (BGBl. I S.287) wurde - neben Verwaltungsvereinfachungen bei der Bestimmung der Nahzonen - die Nahzone des Güterkraftverkehrs von 50 auf 75 km erweitert. Die Tarifbindung, d h die staatliche Festsetzung von Frachttarifen, für den nationalen Straßengüterverkehr - ebenso für den Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr - ist durch das **Tarifaufhebungsgesetz** vom 13.8.1993 (BGBl. I S.1489) mit Wirkung vom 1.1.1994 aufgehoben worden, um den inländischen Verkehr an die Gegebenheiten des bereits liberalisierten grenzüberschreitenden Verkehrs anzupassen.

Die Lage des deutschen Güterkraftverkehrs ist mehrfach ausführlich behandelt worden, z B bei der Beratung der von der Bundesregierung angestrebten Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsstellung des deutschen Güterkraftverkehrs und der Spedition. Dabei war man sich im Verkehrsausschuß einig, daß die Lage des Gewerbes vor allem hinsichtlich einer fortschreitenden Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa verbessert werden müßte, deutsche Unternehmen nicht mit weiteren kostenwirksamen Vorleistungen be-

lastet, das Maß der Betriebskontrollen auf EU-Standard angeglichen, Straßenkontrollen unter gleichgewichtiger Einbeziehung ausländischer Fahrzeuge verstärkt und im Rahmen der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik besonderer Wert auf einen deutlich höheren Qualitätsstandard beim Berufszugang gelegt werden müsse.

In Ausführung einer **EG-Richtlinie über die Abgabeharmonisierung im Straßengüterverkehr** wurden die Kfz-Steuer für Lkw durch das **Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetz** vom 1.12.1993 (BGBl. I S.2310) auf ein mittleres europäisches Niveau mit Wirkung zum 1. April 1994 abgesenkt. Danach sinkt bei einem 40-t-Lastzug die Kfz-Steuer von bisher 10.505 DM auf jährlich 5.250, bei Erfüllung der ab 1.10.1996 gültigen Geräuschnormen auf 4.750, bei Einstufung als Euro I-Fahrzeug (ab 1.10.1993 geltende Schadstoffnorm) auf 3.750 DM und bei Einstufung als Euro II (gültig ab 1.10.1996) auf 3.050 DM. Zugleich wurde die Mineralölsteuer zum 1. Januar 1994 für Diesel um 7 Pf auf 62 Pf und für Benzin um 16 Pf auf 108 (verbleit) bzw. 98 Pf (unverbleit) erhöht.

Die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren als Einstieg in eine Anlastung der Wegekosten ist auf nationaler wie auf EG-Ebene intensiv verhandelt worden mit dem im Verkehrsministerrat erzielten Ergebnis, daß zeitabhängige Benutzungsgebühren ab 1. Januar 1995 für die Benutzung von Autobahnen durch Lkw mit einem Betrag von höchstens 1.250 ECU eingeführt werden dürfen. Zugleich wurde die Schaffung eines Road-Pricing-Systems, das die Gebühren in Abhängigkeit von der benutzten Strecke, also nicht in Abhängigkeit von einem bestimmten Zeitraum (Tag, Woche, Monat oder Jahr) bemißt, ab 1998 als Zielsetzung genannt. Nachdem sich Deutschland, Dänemark und die Benelux-Staaten auf gemeinsame zeitabhängige Benutzungsgebühren vertraglich geeinigt hatten, ist dies durch das **Gesetz zum Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen** vom 30.8.1994 (BGBl. II S.1765) in deutsches Recht umgesetzt worden. Danach wird die Gebühr einschließlich Verwaltungskosten für Lkw bis zu 3 Achsen (bzw. 4 oder mehr) für ein Jahr rd. 1.500 (bzw. 2.500), für einen Monat rd. 150 (bzw. rd. 250), für eine Woche rd. 40 (bzw. rd. 66) oder für einen Tag - unabhängig von der Anzahl der Achsen - einheitlich rd. 12 DM betragen.

Darüber hinaus ist auf EG-Ebene vereinbart worden, die Kabotage im Straßengüterverkehr, d.h. den Transport zwischen zwei inländischen Bestimmungsorten durch einen ausländischen Unternehmer, zunächst schrittweise und endgültig ab 1. Juli 1998 in den Mitgliedstaaten der EU freizugeben.

Der Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private ist durch das **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz** vom 30.8.1994 (BGBl. I S.2243) ermöglicht worden, um durch den Einsatz von Privatkapital Projekte früher als sonst möglich durchführen zu können. Der private Betreiber darf zur Refinanzierung Benutzungsgebühren (Maut) erheben, die sich auf die Benutzung von neu errichteten Brücken, Tunneln und Gebirgspässen im Zu-

ge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie von mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr erstrecken.

Neben diesem sog. Betreibermodell ist zur Einschaltung privaten Kapitals im Haushaltsgesetz 1994 vorgesehen, bei 12 Pilotprojekten die Kosten für die Baudurchführung - ohne den Grunderwerb - privat zu finanzieren. Bei den Projekten handelt es sich um Tunnel, Brücken und Ortsumgehungen im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Bei diesem sog. Konzessionsmodell soll erst nach Fertigstellung der jeweiligen Maßnahme aus dem Bundeshaushalt in 15 Jahresraten refinanziert werden, sofern nicht bis zu diesem Zeitpunkt zusätzliche Einnahmen, z. B aus Benutzungsgebühren, herangezogen werden können.

Zur Privatisierung der Autobahnnebenbetriebe, wozu der Verkehrsausschuß einen eigenen Unterausschuß eingesetzt hatte, wurde durch das **Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes** vom 25.3.1994 (BGBl. I S.673) festgelegt, daß Nebenbetriebe künftig auch von Dritten, insbesondere der nur noch zu 51 % im Bundeseigentum befindlichen Autobahn Tank und Rast AG, gebaut und betrieben werden können.

Binnenschifffahrt

Ebenso wie die Lage anderer Verkehrsträger, ist die Situation der Binnenschifffahrt mit großer Aufmerksamkeit auch im Hinblick auf die ungleiche Wettbewerbslage im Verhältnis zur Konkurrenz aus dem Ausland parlamentarisch behandelt worden. Ein Vorstoß der SPD-Fraktion, das Inkrafttreten des **Tarifaufhebungsgesetzes** zum 1. Januar 1994 für die Binnenschifffahrt bis zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen auszusetzen, fand keine parlamentarische Mehrheit. Zugleich wurde die Bundesregierung aber zu verschiedenen Maßnahmen aufgefordert, um die Wettbewerbssituation der deutschen Binnenschifffahrt auch durch entsprechende Bemühungen auf europäischer Ebene zu verbessern, wie z B auf Beseitigung des in den Niederlanden Belgien und Frankreich praktizierten sog Tour-de-Rôle-Systems hinzuwirken, das die Zuteilung von Ladungen und bestimmte Festfrachten umfaßt, sowie die Verschiebung der für den 1. Januar 1995 vorgesehenen Kabotagefreigabe bis zur Abschaffung des Tour-de-Rôle-Systems zu erreichen.

Durch das **Gesetz zur Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes** vom 8.3.1994 (BGBl. I S.494) wurden Regelungen geschaffen, um die Einhaltung der auf der Grundlage bilateraler Binnenschifffahrtsabkommen mit den Donauanliegerstaaten und Polen festgesetzten Mindest-/Höchstfrachten im Wechselverkehr zu überwachen. Durch das **Gesetz zur Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes** vom 26.4.1994 (BGBl. I S.886) wurden - ebenso wie in den Niederlanden Belgien und der Schweiz - dispositive d.h. durch die Vereinbarung ersetzbare Regelungen über die Höhe von Liegegeldern bei der Überschreitung festgelegter oder vereinbarter Lade- und Löschzeiten getroffen. In einer Rechtsverord-

nung, die dem Verkehrsausschuß vorab wie alle Verordnungsentwürfe aufgrund entsprechender Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr zur informatorischen Beratung vorgelegen hatte, wurden Lade- und Löschzeiten festgelegt. Als ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Wettbewerbslage der deutschen Binnenschifffahrt wird - auch mit Blick auf die deutsche EU-Ratspräsidentschaft - eine Verlängerung und Verbesserung der EG-Abwrackaktion erwartet.

Seeschifffahrt

Wichtige Regelungen für die Seeschifffahrt sind durch das **Gesetz zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt** vom 15.7.1994 (BGBl. I S.1554) angepaßt worden, um z B durch Rechtsverordnungsermächtigungen die Umsetzung internationaler Sicherheits- und Umweltstandards zu beschleunigen, deutsche Rechtsvorschriften an Bestimmungen der Europäischen Union anzupassen sowie notwendige Deregulierungen und Rechtsbereinigungen vorzunehmen.

Angesichts der Häufung von Tankerunfällen ist 1993 auf der Grundlage von Anträgen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, der SPD und der Gruppe PDS/Linke Liste eine **öffentliche Anhörung zum Thema „Tankerunfälle, Schiffs- und Küstensicherheit“** durchgeführt worden. Eine vom Plenum am 21. April 1994 angenommene Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses enthält einen detaillierten Katalog an Forderungen an die Bundesregierung zu notwendigen Maßnahmen auf nationaler wie internationaler Ebene zur Vermeidung und Bekämpfung von Öltankerunfällen.

In diesen Themenbereich gehören auch die beratenen EG-Vorlagen zu einer gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, zu Vorschriften für die Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisation und zu Mindestanforderungen für die Ausbildung in Berufen des Seeverkehrs.

Für die Zusammenarbeit in der Seeschifffahrt war die Verabschiedung von **Ratifikationsgesetzen zu Schiffahrtsabkommen** mit der damaligen UdSSR sowie mit Litauen, Lettland, Ukraine, Vietnam und Brasilien bedeutsam.

Luftverkehr

Die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung, die in der 11. Wahlperiode daran gescheitert war, daß der Bundespräsident ein von Bundestag und Bundesrat angenommenes Gesetz wegen verfassungsrechtlicher Bedenken nicht ausgefertigt hatte, wurde durch **Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes** vom 14.7.1992 (BGBl. I S.1254) und das **Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes** vom 23.7.1992 (BGBl. I S.1370) verwirk-

licht. Die Aufgabe der Flugsicherung konnte damit von einer Bundesanstalt auf eine unternehmerisch flexibler handelnde Deutsche Flugsicherung GmbH übergehen. Zudem wurden die Haftungshöchstgrenzen für Schaden im Luftverkehr deutlich angehoben.

Mit zwei weiteren Gesetzen wurden wegen eines Bedarfs an Fluglotsen die **Altersgrenze für Fluglotsen** vom 53. auf das 55. Lebensjahr angehoben und auf der anderen Seite für bestimmte Flugsicherungsbeamte eine Vorruhestandsregelung ab dem 56. Lebensjahr geschaffen.

Bei der **Deutschen Lufthansa AG** entfällt 1994 die bisherige Mehrheitsbeteiligung des Bundes, da sich der Bund an der Kapitalerhöhung nicht beteiligt. Das diesem Privatisierungsschritt entgegenstehende Problem der Zusatzversorgung der jetzigen und früheren Lufthansa-Mitarbeiter bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) konnte einvernehmlich gelöst werden.

Für die Gestaltung des Luftverkehrs mit dem Ausland war die Verabschiedung der **Ratifikationsgesetze zu elf Luftverkehrsabkommen**, hierunter vier mit Staaten des früheren Ostblocks (Albanien, Georgien, Lettland und Ungarn), bedeutsam. Die Neuregelung der deutsch-amerikanischen Luftverkehrsbeziehungen, die deutschen Luftfahrtunternehmen im Nordatlantikbereich eine bessere Position verschafft und eine Kooperation mit US-Gesellschaften ermöglicht, wurde intensiv parlamentarisch begleitet.

Sonstige Themen

Für die Planung einer Transrapid-Strecke ist mit dem **Magnetschwebebahnplanungsgesetz** vom 23.11.1994 (BGBl. I S.3486) eine gesetzliche Grundlage geschaffen worden, die sich an den Regelungen des Planungsvereinfachungsgesetzes orientiert. Zur Realisierung einer Transrapidverbindung zwischen Berlin und Hamburg sieht ein Finanzierungskonzept vor, daß der Bund die erforderlichen Mittel für den Bau der Strecke trägt und die Privatwirtschaft die für den Betrieb erforderlichen Investitionen aufbringt. Bezogen jeweils auf den Preisstand 1993 betragen demnach die kalkulierten Kosten für die Errichtung des Fahrwegs mit Bundesmitteln 5,6 Mrd. DM, diejenigen für die zum Betrieb erforderlichen Wirtschaftsgüter 3,3 Mrd. DM. Alleiniger Gesellschafter der zu gründenden Fahrweggesellschaft soll der Bund sein. Die von der Privatwirtschaft zu gründende Betriebsgesellschaft soll an die Fahrweggesellschaft ein Nutzungsentgelt entrichten, das sich mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den Fahrweg bemißt und sich je nach Betriebserfolg erhöht.

Unter dem Stichwort „**Telematik**“ wird die Schaffung moderner Systeme zur Datenerfassung, zur Kommunikation und zur Leit- und Informationstechnik im Verkehr angestrebt. Dadurch sollen die gegebene Infrastruktur und die vorhandenen Verkehrsträger besser genutzt, die verschiedenen Verkehrsträger insbesondere zur Verlagerung auf umweltfreundliche Ver-

kehrsmittel verbunden, das weiter steigende Verkehrsaufkommen bewältigt, Umweltbelastungen vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Förderung der Telematik auf europäischer Ebene stellt eines der Themen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft in der zweiten Jahreshälfte 1994 dar.

Zur sonstigen **Ausschußarbeit**: Die Sicherheit aller Verkehrsmittel und die Vermeidung von Unfällen im Interesse der Verkehrsteilnehmer und der im Verkehrssektor Tätigen, aber auch für Dritte und die Umwelt setzen voraus, daß fortwährend Risiken analysiert und Konsequenzen z. B. durch Rechtsänderung, technische Anpassungen oder Vorstöße auf internationaler wie EG-Ebene gezogen werden. Der Ausschuß für Verkehr hat sich über Unfälle bei der Bahn, im Straßenverkehr, in der Zivilluftfahrt und in der Seeschifffahrt berichten lassen. Weitere einschlägige Beratungsthemen in Gestalt von Anträgen, Unterrichtungen durch die Bundesregierung, Entwürfen für Rechtsverordnungen und EG-Vorlagen waren die Kontrolle von Gefahrguttransporten im Straßenverkehr, die Reduzierung von Omnibusunfällen, der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmte Fahrzeuge, die Sicherung von Kindern in Pkw sowie an Schulbushaltstellen.

Keinen Abschluß fand die Beratung von **Vorlagen zur Herabsetzung der Promille-Grenze, zur Einführung einer Atemalkohol-Analyse und zu einem generellen Tempolimit auf Autobahnen.**