

**Bundesrat**

**Drucksache** 130/1/93

27.04.93

R - Fz - In - VP

*22 Seiten*

**Empfehlungen**

**der Ausschüsse**

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

Punkt 1a der 656. Sitzung des Bundesrates 7. Mai 1993

Der federführende Rechtsausschuß (R),  
der Finanzausschuß (Fz),  
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und  
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)  
empfehlen dem Bundesrat,  
zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes  
wie folgt Stellung zu nehmen:

**Ausgeliefert am 27. APR. 1993**

- Fz  
In  
VP
1. Zum Gesetzentwurf insgesamt
- Der Bundesrat begrüßt die Grundkonzeption der Bundesregierung für eine Strukturreform der Bundeseisenbahnen [und trägt die damit verbundene Regionalisierung grundsätzlich mit].
2. [In, VP]
- Fz  
(Bei Annahme entfällt Ziffer 4)
3. Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, daß eine Zustimmung zu der mit der Bahnstrukturreform verbundenen Änderung des Grundgesetzes nicht erfolgen kann, wenn im weiteren Gesetzgebungsverfahren nicht die folgenden Bedingungen erfüllt werden:
- In  
VP  
(Entfällt bei Annahme von Ziffer 3)
4. Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, daß eine Zustimmung zu der mit der Bahnstrukturreform verbundenen Änderung des Grundgesetzes nur dann erfolgen kann, wenn im weiteren Gesetzgebungsverfahren die folgenden Bedingungen erfüllt werden:
- In  
VP
5. - Der Bund muß weiterhin die volle Verantwortung für die Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes tragen. Er bleibt in der Pflicht zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben im Schienenverkehr.
- Fz  
In  
VP
6. - Die künftig noch engere Interessen- und Zuständigkeitsverflechtung zwischen Bund und Ländern im Bereich der Eisenbahnen erfordert erweiterte Beteiligungsrechte für die Länder.
- In  
VP
7. - Eine Regionalisierung muß sich auf den gesamten öffentlichen Personennahverkehr - nicht nur den Schienenpersonennahverkehr - erstrecken. Sie soll durch ein umfassendes Regionalisierungsgesetz des Bundes erfolgen.

Fz  
In  
VP

8. - Für die mit der Regionalisierung verbundenen Lasten ist den Ländern durch gesetzliche Absicherung der volle Finanzausgleich zu gewähren. Dieser Ausgleich muß [für jedes Land] dauerhaft sein, die entstehenden Defizite voll abdecken, der künftigen Kostenentwicklung angepaßt werden und darüber hinaus bislang unterlassene notwendige Investitionen umfassen. Der Bundesrat hält hierfür einen dynamisierten Betrag von rd. 14 Mrd. DM jährlich (Basisjahr 1993) für erforderlich.
9. [Fz, VP] (Nur bei Annahme von Ziffer 8)

- Der Bundesrat stellt fest, daß der bei der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefs der Länder am 17. Dezember 1992 vom Bundesminister für Verkehr zugesagte Finanzansatz von 6,8 Mrd. DM bei weitem nicht ausreicht. Die Länder können im übrigen weitere Verhandlungen über die Regionalisierung erst dann zum Abschluß bringen, wenn Klarheit über die streckenbezogenen Kosten des Schienenpersonennahverkehrs und die finanziellen Auswirkungen einer umfassenden Regionalisierung besteht.

- Zur dauerhaften Sicherung des Kostenausgleichs fordert der Bundesrat die Beteiligung der Länder am Aufkommen der Mineralölsteuer, die als Gemeinschaftsteuer im Sinne von Artikel 106 Abs. 3 des Grundgesetzes umgestaltet wird. Diese Einnahmen der Länder dürfen nicht in den finanzkraftorientierten Länderfinanzausgleich einbezogen werden.

10. Die Verteilung der

[zweckgebundenen]

Mittel auf die Länder ist sach- und aufgabengerecht durch ein zustimmungsbedürftiges Bundesgesetz zu regeln.

Fz  
In

11. [In]  
(nur bei Annahme von Ziffer 10)

Fz  
In  
VP

12.- Neben den Regionalisierungskosten von rd. 14 Mrd. DM müssen die derzeit vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 6,3 Mrd. DM/Jahr mindestens in dieser Höhe über das Jahr 1995 hinaus bereitgestellt werden.

Fz  
In  
(Bei Annahme  
entfällt  
Ziffer 14)

13.- Der Bundesrat geht davon aus, daß der hohe, bisher nur teilweise erfaßte Nachholbedarf der neuen Länder aus dem Bundeshaushalt finanziert wird, bis die Deutsche Reichsbahn den Standard der Deutschen Bundesbahn erreicht hat.

VP  
(Entfällt  
bei An-  
nahme von  
Ziffer 13)

14.- Der hohe, bisher nur teilweise erfaßte Nachholbedarf der neuen Länder und des Landes Berlin muß sowohl bei der Ermittlung der Regionalisierungskosten als auch bei der Verteilung der Mineralölsteuer besonders berücksichtigt werden.

R

15. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b (Artikel 73 Nr. 6 a GG)

Nach Auffassung des Bundesrates wird es dem föderativen Gebot der klaren Zuordnung staatlicher Aufgaben an die jeweiligen Träger der Staatsgewalt im Bundesstaat nicht gerecht, daß für die Definition des Begriffs "Eisenbahnen des Bundes" in der neuen Nummer 6 a darauf abgehoben wird, ob die Eisenbahnen ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen. Nach Ansicht des Bundesrates muß an eisenbahnspezifische oder sonstige verkehrsrelevante Kriterien wie etwa die unterschiedlichen Funktionen (einerseits Befriedigung eines überregionalen Verkehrsbedürfnisses durch den Fernverkehr und andererseits die Erbringung lediglich regionaler Verkehrsleistungen durch den Nahverkehr) oder die dementsprechend unterschiedliche Verkehrsbedeutung der in Frage stehenden beiden Bereiche angeknüpft werden. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren, etwa in Anlehnung an die Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes, eine entsprechende Definition des Begriffs "Eisenbahnen des Bundes" vorzunehmen.

(noch Ziff. 15)

Im übrigen ist die vorgesehene Definition des Begriffs "Eisenbahnen des Bundes" auch terminologisch mangelhaft. Indem auf das "Eigentum" des Bundes abgehoben wird, wird gerade der Umstand außer Acht gelassen, daß die Eisenbahnen des Bundes künftig gemäß Artikel 87 e Abs. 3 Satz 1 GG "in privat-rechtlicher Form" geführt werden. Als Eigentümer einer Eisenbahn des Bundes kommt daher künftig nur eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts (Deutsche Bahn AG oder eine der aus ihr ausgegliederten Gesellschaften) in Betracht. Insofern muß maßgebend sein, ob sich die Gesellschaftsanteile ganz oder mehrheitlich in der Hand des Bundes befinden.

Fz  
R  
VP

16. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b - neu - (Artikel 73 Abs. 2  
- neu - GG)

Artikel 1 Nr. 1 ist wie folgt zu fassen:

'1. Artikel 73 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Text wird Absatz 1 und wie folgt geändert:

aa) - Text wie Nummer 1 Buchstabe a der Vorlage -.

bb) - Text wie Nummer 1 Buchstabe b der Vorlage -.\*

---

\* Vgl. hierzu jedoch auch die Empfehlung in Ziffer 15.

(noch Ziff. 16)

b) Es wird folgender Absatz 2 angefügt:

"(2) Gesetze nach Absatz 1 Nr. 6 a bedürfen der Zustimmung des Bundesrates."\*

Fz  
VP

17.

Begründung:

(Bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 18)

Die im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen erfolgende Verlagerung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder führt zu einer wesentlich engeren Verknüpfung der Aufgaben- und Zuständigkeitsbereiche von Bund und Ländern als bisher. Regelungen des Bundesgesetzgebers aufgrund der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz in Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6a bestimmen den Rahmen wie auch die Kosten, zu denen die Aufgabe SPNV von den Ländern erfüllt werden kann. Wegen der großen Bedeutung des SPNV im Leistungsangebot der Eisenbahnen des Bundes sind damit kaum Regelungen im Bereich des Eisenbahnwesens denkbar, die keine Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung durch die Länder haben. Es erscheint daher aus föderativen Gründen erforderlich, für diese Gesetze das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates vorzuschreiben.

---

\* vgl. auch die Empfehlung in Ziffer 30

R

18.

Begründung:

(Entfällt bei Annahme von Ziffer 17).

Die im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen erfolgende Verlagerung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr auf die Länder führt zu einer wesentlich engeren Verknüpfung der Aufgaben- und Zuständigkeitsbereiche von Bund und Ländern als bisher. Regelungen des Bundesgesetzgebers auf Grund der neuen Nummer 6 a sind insbesondere hinsichtlich der Erhebung von Entgelten für die Benutzung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes für die Länder von großer Bedeutung. Es erscheint daher aus föderativen Gründen erforderlich, für diese Gesetze das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates vorzuschreiben.

VP

19. \* Zu Artikel 1 Nr. 2 a - neu - (Artikel 80 Abs. 2 GG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

'2a. In Artikel 80 Abs. 2 wird das Wort  
"Gebühren"  
durch das Wort  
"Entgelte"  
ersetzt.'

Begründung:

Nach der Strukturreform der Bundeseisenbahnen sowie im Post- und Fernmeldewesen werden die Bedingungen für die Benutzung von Einrichtungen in diesen Bereichen in privatrechtlichen Handlungsformen vereinbart. Dabei werden Entgelte als Gegenleistungen an die Stelle von Gebühren treten. Die Formulierung in Artikel 80 Abs. 2 ist entsprechend anzupassen.

---

\* Bei Annahme von Ziffer 19 und Ziffer 20 werden diese redaktionell zusammengeführt.

VP 20.\* Zu Artikel 1 Nr. 3 (Artikel 80 Abs. 2 GG)

Artikel 1 Nr. 3 ist wie folgt zu fassen:

'3. In Artikel 80 Abs. 2 wird das Wort  
"Bundeseisenbahnen"  
durch die Wörter  
"Eisenbahnen des Bundes"  
ersetzt.'

Begründung:

Die Ersetzung des Begriffs "Bundeseisenbahnen" durch "Eisenbahnen des Bundes" ist eine redaktionelle Angleichung an Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6a.

Für eine Streichung der Wörter "der Bundeseisenbahnen und" nach dem Wort "Einrichtungen" in Artikel 80 Abs. 2 besteht keine Rechtfertigung. Wegen der mit der Bahnstrukturreform verbundenen Regionalisierung des SPNV werden sich künftig Aufgabenträger in den Ländern zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben der Leistungen der Eisenbahnen des Bundes bedienen müssen. Anders als bisher kann dabei die Notwendigkeit auftreten, bundeseinheitlich durch Rechtsverordnung Regelungen über Grundsätze und Entgelte für die Benutzung der Einrichtungen der Eisenbahnen des Bundes zu treffen. Entsprechend der Ergänzung in Artikel 73 Abs. 2 ist hierfür die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

---

\* Bei Annahme von Ziffer 19 und Ziffer 20 werden diese redaktionell zusammengeführt.

R 21. Zu Artikel 1 Nr. 5 (Artikel 87 e Abs. 1 GG)

Der Bundesrat weist darauf hin, daß die mangelhafte Definition des Begriffs "Eisenbahnen des Bundes" im Anwendungsbereich des Artikels 87 e Abs. 1 zu dem nicht hinnehmbaren Ergebnis führt, daß anstelle der bundeseigenen Verwaltung die Eisenbahnverkehrsverwaltung eines Landes tritt, wenn eine Eisenbahn nicht mehr mehrheitlich im Eigentum des Bundes steht. Andererseits müßte wohl wieder die Eisenbahnverwaltung des Bundes zuständig werden, wenn die Eisenbahn wieder mehrheitlich im Eigentum des Bundes steht. Solche Auswirkungen von Änderungen der Eigentumsverhältnisse an Eisenbahnen auf verfassungsrechtliche Kompetenzen begegnen erheblichen verfassungspolitischen Bedenken.

R VP 22. Zu Artikel 1 Nr. 5 (Artikel 87 e Abs. 3 Satz 2 GG)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in Artikel 87 e Abs. 3 Satz 2 nach dem Wort "Bundesgesetz" die Wörter ", das der Zustimmung des Bundesrates bedarf," einzufügen.

VP

(Bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 24)

23. Begründung:

Die Ausfüllung des Absatzes 3 kann der Bundesgesetzgebung (Einfachgesetzgebung) überlassen bleiben. Dies geschieht im Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft als Bestandteil des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens. Da die Erfüllung der den Ländern obliegenden Aufgaben in bezug auf den SPNV ganz überwiegend nur durch Einschaltung der Eisenbahnen des Bundes gewährleistet werden kann, muß den Ländern wegen der besonderen Betroffenheit von Länderinteressen bei konkretisierenden Regelungen nach Absatz 3 ein Mitwirkungsrecht durch das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates gegeben werden.

R

(Entfällt  
bei An-  
nahme von  
Ziffer 23)

24. Begründung:

Da die Erfüllung der den Ländern in bezug auf den Schienenpersonenverkehr obliegenden Aufgaben ganz überwiegend nur durch Einschaltung der Eisenbahnen des Bundes gewährleistet werden kann, erscheint es erforderlich, wegen der besonderen Betroffenheit von Länderinteressen für konkretisierende Regelungen nach Absatz 3 das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates aufzustellen.

VP 25. Zu Artikel 1 Nr. 5 (Artikel 87 e Abs. 4 - neu - GG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in Artikel 87 e nach Absatz 3 folgender Absatz 4 anzufügen:

"(4) Der Bund ist Eigentümer der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Er stellt sicher, daß den Verkehrsbedürfnissen und dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und bei der Vorhaltung dieses Schienennetzes sowie bei den Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz Rechnung getragen wird."

Begründung:

Das Schienennetz der bisherigen Bundeseisenbahnen ist ein bundesweites Infrastruktursystem von erheblicher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Der größte Teil dieses Netzes wird für überregionale Verkehrsleistungen genutzt. Aufgrund dieser Bedeutung soll das Eigentum an den Schienenwegen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes im Eigentum der Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn stehen, sowie an künftig zu erstellenden Ergänzungen oder Erweiterungen dieses Schienennetzes generell beim Bund belassen werden. Bei einer Übertragung des Eigentums auf ein privat-rechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen würde nicht die erforderliche Sicherheit bestehen, daß dieses Schienennetz zumindest in seinen wesentlichen Bestandteilen erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut wird, zumal die heutige Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsträgern keine Kostendeckung bei Vorhaltung und Betrieb eines solchen Netzes ermöglicht.

(noch Ziff. 25)

Der Bund als Eigentümer ist dadurch nicht gehindert, entsprechend der Regelung in Absatz 3 ein privat-rechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen mit Bau, Nutzung und Betrieb dieses Schienennetzes zu beauftragen. Der Infrastrukturauftrag in Absatz 4 bedeutet jedoch, daß Vorhaltung und Ausbau des Schienennetzes - insbesondere durch Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel - als staatliche Aufgabe des Bundes unter Beachtung der Verkehrsbedürfnisse und des Wohls der Allgemeinheit zu erfüllen ist. Ferner dürfen die Stilllegung oder die Abgabe von Schienenstrecken aus dem Schienennetz des Bundes nur nach einem geregelten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage erfolgen.

Die Überführung der bisherigen Bundeseisenbahnen in privat-rechtlich organisierte Unternehmen sowie die Öffnung des Schienennetzes für Dritte werden jedenfalls kurzfristig nicht dazu führen, daß durch Marktmechanismen und Wettbewerb im Eisenbahnwesen die verkehrs-, umwelt- und strukturpolitischen Ziele, insbesondere die erwünschte Stärkung der Rolle der Eisenbahnen, verwirklicht werden. Ein sofortiger Rückzug des Bundes aus seiner Verantwortung im Eisenbahnwesen würde bei den heutigen Konstellationen auf den Verkehrsmärkten die Gefahr von sprunghaften Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger und damit von gesamtwirtschaftlich unerwünschten Veränderungen mit sich bringen.

Der Bund bleibt deshalb verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß insbesondere während des Übergangs hin zu der vorgesehenen Neuordnung des Eisenbahnwesens Belange des Gemeinwohls gewahrt bleiben. Der in Absatz 4 enthaltene Sicherstellungsauftrag gibt dem Bund Vorgaben für die Ausfüllung seiner Eigentümerfunktion bei den Eisenbahnen des Bundes. Er stellt ferner Ziele auf, die der Bund bei der Wahrnehmung seiner gesamtstaatlichen Aufgaben, insbesondere im Bereich der Verkehrspolitik, zu beachten hat. Schließlich stellt er klar, daß der Bund ggf. auch künftig bei besonders im öffentlichen Interesse liegenden Verkehrsangeboten der Eisenbahnen des Bundes (z. B. Kombiniertes Ladungsverkehr) als Besteller im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 auftreten kann. Unberührt bleiben die künftig den Ländern obliegenden Aufgaben in bezug auf den SPNV.

VP

(Bei Annahme entfallen Ziffer 27 und 29)

26. Zu Artikel 1 Nr. 5a - neu - (Artikel 106 Abs. 3 Satz 1 und 3 bis 5 - neu - GG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5a einzufügen:

'5a. Artikel 106 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach dem Wort  
"Körperschaftsteuer"  
die Wörter  
", der Mineralölsteuer"  
eingefügt.

b) Nach Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

"Die Höhe des Länderanteils an der Mineralölsteuer wird durch Bundesgesetz geregelt, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Die Länder haben Anspruch darauf, daß ihre notwendigen Ausgaben zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr durch den Anteil an der Mineralölsteuer gedeckt werden. Insoweit dürfen die Einnahmen der Länder aus dem Anteil an der Mineralölsteuer nur für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs verwendet werden; sie bleiben insoweit im Rahmen des Artikels 107 Abs. 2 unberücksichtigt."

Begründung:

Im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird die bislang vom Bund wahrzunehmende Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den SPNV der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder verlagert (Regionalisierung). Die Regionalisierung des SPNV steht im Gesamtzusammenhang einer Regionalisierung des gesamten ÖPNV, die eine bessere und effizientere Gestaltung des ÖPNV durch Abstimmung von Verkehrsangeboten auf regionaler oder kommunaler Ebene ermöglichen soll.

(noch Ziff. 26)

Den Ländern ist für diese Aufgabenverlagerung ein finanzieller Ausgleich zu gewähren, der dauerhaft sein, die entstehenden Defizite voll abdecken, der künftigen Kostenentwicklung angepaßt werden und darüber hinaus bislang unterlassene notwendige Investitionen umfassen muß. Zu diesem Zweck erhalten die Länder als originäre und verfassungsrechtlich abgesicherte Finanzierungsquelle eine Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer. Sie werden hierdurch in die Lage versetzt, eigenverantwortlich über die Mittelverteilung zu entscheiden.

Diese grundgesetzliche Verankerung stellt das notwendige Äquivalent für die Grundgesetzänderung zur Verlagerung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV auf die Länder dar.

Die näheren Einzelheiten werden in einem zustimmungsbedürftigen Ausführungsgesetz des Bundes geregelt. Bei der Bemessung des Länderanteils an der Mineralölsteuer ist sicherzustellen, daß mit dem zu verlagernden Mittelaufkommen die Finanzierungszwecke erfüllt werden können.

Die Beteiligung der Länder an der Mineralölsteuer kann nur dann zu einer Defizitabdeckung beim ÖPNV führen, wenn diese zusätzlichen Steuereinnahmen im Rahmen des Länderfinanzausgleichs nicht in die Finanzkraft der Länder einfließen und zu Lasten der finanzstarken Länder abgeschöpft werden.

Fz

27. Zu Artikel 1 Nr. 5a - neu - (Artikel 106 Abs. 3 Satz 1, 3 und 4 GG)

(Entfällt bei Annahme von Ziffer 26; bei Nichtannahme entfallen Ziffer 28, 29 und 35)

In Artikel 1 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5a einzufügen:

'5a. Artikel 106 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach dem Wort "Körperschaftsteuer" die Wörter ", der Mineralölsteuer" eingefügt.

b) Satz 3 erhält folgende Fassung:

"Die Anteile von Bund und Ländern an der Umsatzsteuer und der Mineralölsteuer werden durch Bundesgesetze, die der Zustimmung des Bundesrates bedürften, festgesetzt."

c) In Satz 4 werden nach dem Wort "Festsetzung" die Wörter "der Anteile von Bund und Ländern an der Umsatzsteuer" eingefügt.'

Begründung:

Im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird die bislang vom Bund wahrzunehmende Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den SPNV der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder verlagert (Regionalisierung). Die Regionalisierung des SPNV steht im Gesamtzusammenhang mit einer Regionalisierung des gesamten ÖPNV, die eine bessere und effizientere Gestaltung des ÖPNV durch Abstimmung von Verkehrsangeboten auf regionaler oder kommunaler Ebene ermöglichen soll.

(noch Ziff. 27)

Den Ländern ist für diese Aufgabenverlagerung ein finanzieller Ausgleich zu gewähren, der dauerhaft sein, die entstehenden Defizite voll abdecken, der künftigen Kostenentwicklung angepaßt werden und darüber hinaus bislang unterlassene notwendige Investitionen umfassen muß. Zu diesem Zweck erhalten die Länder als originäre und verfassungsrechtlich abgesicherte Finanzierungsquelle eine Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer.

Wenn die Länder die Aufgabe einer ausreichenden Verkehrsbedien-  
nung im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich Schienenpersonennahverkehr übernehmen, steht ihnen nach den Prinzipien der Finanzverfassung auch der dafür notwendige Anteil an den staatlichen Einnahmen zu. Einer zusätzlichen Begründung für die Übertragung des Mineralölsteueranteils vom Bund auf die Länder bedarf es daher in Artikel 106 Abs. 3 nicht. Hierfür ist ausreichend, daß in der Aufgabenverantwortung von Bund und Ländern die Verantwortung des Bundes auf die überregionalen Eisenbahnverkehre beschränkt wird.

Eine ausschließliche Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr ist haushaltsrechtlich systemfremd. Es gilt das Gesamtdeckungsprinzip, wonach alle Einnahmen zur Deckung aller Ausgaben zur Verfügung stehen.

Die Frage, in welchem Umfang die Länder Mittel zur Finanzierung des ÖPNV einsetzen, ist keine Frage der Bundesverfassung, sondern eine Frage der Entscheidungshoheit des Landesgesetzgebers. Eine vorab erfolgende grundgesetzliche Bindung des Landesgesetzgebers in einer rein haushaltsrechtlich und finanzpolitisch relevanten Frage ist abzulehnen. Rechenschaftspflichtig über die Verwendung von Landesmitteln ist die Landesregierung allein dem Landesgesetzgeber.

Zu Artikel 1 Nr. 5b - neu - (Artikel 107 Abs. 1 Satz 4 - neu -  
und Abs. 2 Satz 2 - neu - GG)

Fz 28. Nach Artikel 1 Nr. 5a - neu - ist folgende Nummer 5b einzufügen:  
(Nur bei  
Annahme  
von Ziffer 26  
oder 27)

'5b. Artikel 107 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

"Die Verteilung der Länderanteile an der Mineralölsteuer wird durch Bundesgesetz geregelt, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf."

Fz 29. b) In Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

(Entfällt  
bei An-  
nahme von  
Ziffer 26  
oder bei  
Nichtannahme  
von Ziffer 27)

"Der Länderanteil an der Mineralölsteuer bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft unberücksichtigt."

Begründung:

zu a): Änderung des Artikels 107 Abs. 1 GG \*

Artikel 107 regelt u. a. die Verteilung der Länderanteile an Gemeinschaftsteuern. Die dort genannten Kriterien wie örtliches Aufkommen und Zerlegung können für die Mineralölsteuerbeteiligung der Länder nicht gelten. Daher ist die Verteilung des Mineralölsteueraufkommens gesondert zu regeln und einem zustimmungsbedürftigen Bundesgesetz vorzubehalten.

---

\* nur bei Annahme von Ziffer 28

(noch Ziff. 29)

zu b): Änderung des Artikels 107 Abs. 2 GG \*

Die Nichtberücksichtigung des Mineralölsteueranteils der Länder im horizontalen Finanzausgleich gehört systematisch in Artikel 107 des Grundgesetzes. Die Frage, was begrifflich im System des Finanzausgleichs als anrechenbare Finanzkraft der Länder zu verstehen ist, ergibt sich aus Artikel 107; Artikel 106 regelt lediglich Fragen der Ertragshoheit.

---

\* nur bei Annahme von Ziffer 29

Fz

30. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Artikel 143 a Abs. 1 Satz 2 - neu - GG)

In Artikel 1 Nr. 6 ist in Artikel 143 a Abs. 1 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Gesetze nach Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6 a bedürfen der Zustimmung des Bundesrates." \*

Begründung:

In Artikel 143 a Abs. 1 Satz 1 ist vorgesehen, daß der Bund die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für alle Angelegenheiten hat, die sich aus der Umwandlung der in bundeseigener Verwaltung geführten Bundeseisenbahnen in Wirtschaftsunternehmen ergeben. Die im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen erfolgende Verlagerung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder führt zu einer wesentlich engeren Verknüpfung der Aufgaben- und Zuständigkeitsbereiche von Bund und Ländern als bisher. Regelungen des Bundes aufgrund der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz in Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6 a bestimmen den Rahmen wie auch die Kosten, zu denen die Aufgabe SPNV von den Ländern erfüllt werden kann. Wegen der großen Bedeutung des SPNV im Leistungsangebot der Eisenbahnen des Bundes sind damit kaum Regelungen im Bereich des Eisenbahnwesens denkbar, die keine Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung durch die Länder haben.

Auch in der Übergangsphase soll Artikel 143 a Abs. 1 deshalb den Erlaß von Gesetzen nach Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6 a generell an die Zustimmung des Bundesrates binden.

---

\*) vgl. auch die Empfehlung in Ziffer 16

In 31. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Artikel 143 a Abs. 1 Satz 2 GG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 6 (Artikel 143 a GG) angesprochenen Veränderungen hinsichtlich des dem Beamten übertragenen Amtes und der wahrgenommenen Tätigkeit die Rechtsstellung des Beamten nicht beeinträchtigen.

Begründung:

- Die Rechtsstellung des Beamten wird durch das statusrechtliche Amt festgelegt. Das statusrechtliche Amt wird durch die Amtsbezeichnung, die Laufbahngruppe und das Endgrundgehalt der Besoldungsgruppe bestimmt. Nach der Begründung zu Artikel 1 Nr. 6 (Artikel 143 a Abs. 1 GG) sind Veränderungen hinsichtlich des übertragenen Amtes und der wahrgenommenen Tätigkeit für die Beamten, die der privatrechtlich organisierten Eisenbahn des Bundes zur Dienstleistung zugewiesen werden, nicht ausgeschlossen. Gemeint sind Veränderungen, wie sie auch für Fälle tiefgreifender Organisationsveränderungen von Behörden oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften in den Beamtengesetzen vorgesehen sind. Nach § 19 BRRG gehört dazu die Versetzung in ein anderes Amt mit geringerem Endgrundgehalt. Eine Zuweisung mit einer vergleichbaren Rechtsfolge greift in die Rechtsstellung des Beamten ein.

R 32. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Artikel 143 a Abs. 3 Satz 1 GG)

In Artikel 1 Nr. 6 ist Artikel 143 a Abs. 3 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Die Erfüllung der Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der bisherigen Bundeseisenbahnen ist bis zum 31. Dezember 1994 Sache des Bundes."

Begründung:

Die besondere Erwähnung der Abweichung von Artikel 30 GG erscheint überflüssig. Sofern mit der im Entwurf vorgesehenen Formulierung jedoch inzident zum Ausdruck gebracht werden sollte, daß das Erbringen von Verkehrsleistungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs von Bundesverfassungswegen eine staatliche Aufgabe der Länder sein soll, wäre eine derartige Festlegung abzulehnen.

VP  
R33. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Artikel 143 a Abs. 3 Satz 1 GG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob es erforderlich ist, vorsorglich eine verfassungsrechtliche Regelung für den Fall zu treffen, daß einzelne Länder nach Ablauf der in Artikel 143 a Abs. 3 Satz 1 genannten Frist noch nicht alle Voraussetzungen dafür geschaffen haben, um die künftig ihnen obliegenden Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs erfüllen zu können.

VP

34. Begründung:

Die vorgesehene Frist für den Übergang der Aufgaben- und Finanzverantwortung auf die Länder ist zu kurz. Es muß für den Fall eine Regelung getroffen werden, daß einige Länder die Voraussetzungen erst zu einem späteren Zeitpunkt geschaffen haben.

VP

35. Zu Artikel 2 Abs. 2 - neu - (Inkrafttreten)

(Entfällt bei Nichtannahme von Ziffer 26 und 27)

Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

## "Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 5a tritt am 1. Januar 1995 in Kraft."

Begründung:

Die Beteiligung der Länder am Aufkommen der Mineralölsteuer ist zeitgleich mit der tatsächlichen Verlagerung staatlicher Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder in Kraft zu setzen. Artikel 2 Abs. 2 dient damit als Bindeglied zu Artikel 143 a Abs. 3 des Grundgesetzes.