

26.03.93

R - Fz - In - VP

18 Seiten

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf soll die verfassungsrechtlichen Grundlagen für eine Neuordnung des Eisenbahnwesens des Bundes und der Länder, insbesondere für die Umwandlung der Bundeseisenbahnen in handelsrechtliche Gesellschaften, schaffen. Dabei sollen, auch unter Berücksichtigung des Rechtes der Europäischen Gemeinschaften,

- die Führung der bisherigen Bundeseisenbahnen als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form,
- die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der bisherigen Bundeseisenbahnen auf die Länder sowie
- die Verwaltungszuständigkeit des Bundes für den Eisenbahnverkehr der bisherigen Bundeseisenbahnen sowie ausländischer Eisenbahnen auf den Schienennetzen deutscher Eisenbahnen,
- die gesetzliche Zuweisung von Beamten der Deutschen Bundesbahn zu privat-rechtlich organisierten Eisenbahnen des Bundes

im Grundgesetz verankert werden.

B. Lösung

Das Grundgesetz wird durch die Einfügung der neuen Artikel 87 e und 143 a sowie durch Streichungen und Ergänzungen in den Artikeln 73, 74, 80 und 87 geändert.

Fristablauf: 07.05.93

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine. Die finanziellen Auswirkungen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen werden im Rahmen des Entwurfes eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens dargestellt.

Bundesrat

Drucksache 130/93

26.03.93

R - Fz - In - VP

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) - 910 04 - Gr 1/93

Bonn, den 26. März 1993

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von
der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, connected strokes.

Fristablauf: 07.05.93

Entwurf eines
Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes
Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen; Artikel 79 Abs. 2 des Grundgesetzes ist eingehalten:

Artikel 1

Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. I S. 1) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungs-Nr. 100 - 1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2086), wird wie folgt geändert:

1. Artikel 73 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 6 werden die Wörter "die Bundeseisenbahnen und" gestrichen.
- b) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 6a eingefügt:
"6a. den Verkehr von Eisenbahnen, die ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen (Eisenbahnen des Bundes), den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie die Erhebung von Entgelten für die Benutzung dieser Schienenwege;"

2. Artikel 74 Nr. 23 wird wie folgt gefaßt:
"23. die Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, mit Ausnahme der Bergbahnen;"
3. In Artikel 80 Abs. 2 werden nach dem Wort "Einrichtungen" die Wörter "der Bundeseisenbahnen und" gestrichen.
4. In Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter "die Bundeseisenbahnen," gestrichen.
5. Nach Artikel 87d wird folgender Artikel eingefügt:

"Artikel 87 e
(Eisenbahnverkehrsverwaltung)

(1) Die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes wird in bundeseigener Verwaltung geführt. Durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, können Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung den Ländern übertragen werden.

(2) Der Bund nimmt die über den Bereich der Eisenbahnen des Bundes hinausgehenden Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung wahr, die ihm durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, übertragen werden.

(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt."

6. Nach Artikel 143 wird folgender Artikel eingefügt:

"Artikel 143 a

(Übergangsrecht für die bisherigen Bundeseisenbahnen)

(1) Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebung über alle Angelegenheiten, die sich aus der Umwandlung der in bundeseigener Verwaltung geführten Bundeseisenbahnen in Wirtschaftsunternehmen ergeben. Beamte der Bundeseisenbahnen können durch Gesetz unter Wahrung ihrer Rechtsstellung und der Verantwortung des Dienstherrn einer privat-rechtlich organisierten Eisenbahn des Bundes zur Dienstleistung zugewiesen werden.

(2) Gesetze nach Absatz 1 führt der Bund aus.

(3) Abweichend von Artikel 30 ist die Erfüllung staatlicher Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der bisherigen Bundeseisenbahnen bis zum 31. Dezember 1994 Sache des Bundes. Dies gilt auch für die entsprechenden Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf."

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Die im Zuge eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vorgesehene Umwandlung der gemäß Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) in Behördenform geführten Bundeseisenbahnen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) in (ein oder mehrere) privat-rechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen (Strukturreform) setzt eine Änderung des Grundgesetzes, insbesondere des Artikel 87 Abs. 1, voraus.

Dies ist vor allem erforderlich, weil - über eine reine Organisationsprivatisierung hinaus - die bisherigen Sondervermögen DB und DR von der ihnen gesetzlich obliegenden Aufgabe entbunden werden sollen, als nach kaufmännischen Grundsätzen zu führende Wirtschaftsunternehmen zugleich einen Gemeinwohlauftrag auszuführen (§ 28 des geltenden Bundesbahngesetzes - BbG -). Weil ein Gemeinwohlauftrag grundsätzlich von staatlichen Funktionsträgern wahrgenommen wird, soll für den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes im Zuge der Strukturreform die Aufgaben- und Finanzverantwortung für diesen Verkehr, die nach vorherrschendem Verfassungsverständnis bisher ebenfalls dem Bund zugerechnet wurde, eindeutig den Ländern zugeordnet werden (Regionalisierung = Zusammenführung von Aufgaben- und Finanzverantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr - nach Maßgabe des Landesrechts - auf regionaler Ebene). Die Länder sind schon heute für den öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene, ausgenommen den Schienenpersonennahverkehr der Bundeseisenbahnen, verantwortlich (Artikel 30 und 83 GG i.V.m. § 2 Abs. 2, § 4 Abs. 2, § 6 Abs. 4 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetz - AEG -

bzw. i.V.m. §§ 2, 11, 13, 29, 39, 40 des Personenbeförderungsgesetzes - PBefG; vgl. auch § 2 Abs. 2 der Kommunalverfassung in den neuen Ländern).

Zur rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Notwendigkeit und zu den Zielen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird auf die Begründung zum Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) - Allgemeiner Teil - Bezug genommen, welches die Bundesregierung zusammen mit diesem Gesetz eingebracht hat.

Auch die Vorgaben des Rechtes der Europäischen Gemeinschaften (EG), insbesondere die bis zum 1. Januar 1993 in nationales Recht zu überführende Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, sind bei den Änderungen des Grundgesetzes zu berücksichtigen.

Die Änderung des Grundgesetzes als solche hat keine preislichen Auswirkungen. Sie ist die verfassungsmäßige Grundlage für die Neuordnung des Eisenbahnwesens, das in der durch die speziellen Gesetze bewirkten neuen Struktur, insbesondere der Bundeseisenbahnen, Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau haben kann.

II. Zu den einzelnen Vorschriften:

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1 a): (Artikel 73 GG)

Redaktionelle Folge der beabsichtigten Einfügung einer Nummer 6 a in den Katalog der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes unterliegenden Gegenstände.

Zu Nummer 1 b):

Die neu eingefügte Bestimmung beschreibt den Gegenstand der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Bereich des Eisenbahnwesens ausführlicher und gegliederter, als dies bisher in Nummer 6 durch Verwendung des Begriffes "Bundeseisenbahnen" der Fall ist. Von einer Beibehaltung dieses Begriffes im Grundgesetz wird abgesehen, um auch durch die Begriffswahl zu verdeutlichen, daß es sich bei den künftig im Grundgesetz und in den darauf gestützten Bundesgesetzen verwendeten Begriff "Eisenbahnen des Bundes" um rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch andere Rechtssubjekte handelt als die bisherigen, in Form von Behörden als Bestandteil der bundeseigenen Verwaltung geführten Bundeseisenbahnen. Dabei wird der das Gesamtsystem "Rad/Schiene" umfassende Begriff "Eisenbahn" beibehalten, um auch künftig die Gesetzgebungskompetenz des Bundes eindeutig abzugrenzen. Dies ermöglicht auch eine einfachere Gesetzessprache. Die im Recht der EG verwendete begriffliche Trennung in "Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen" (Transportunternehmen), und "Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben", hat eine besondere Funktion: Sie dient - wie es in den auf Artikel 73 Nr. 6 a und Artikel 74 Nr. 23 gestützten Bundesgesetzen zur Strukturreform der Bundeseisenbahnen aufgegriffen wird - der Aus- bzw. Umgestaltung der bisherigen Staatseisenbahnen in den Mitgliedstaaten der EG in Wirtschaftsunternehmen bei gleichzeitiger organisatorischer und rechnerischer Trennung der Bereiche Transport und Fahrwegbetrieb vor dem Hintergrund der Öffnung der Eisenbahninfrastruktur für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der in Artikel 73 Nr. 6 a und in den übrigen Artikeln des Grundgesetzes verwendete Begriff "Eisenbahnen" soll beide Bereiche des Rad/Schiene-Systems (Transport und Fahrwegbetrieb) erfassen.

Dieses Verständnis liegt dem im Grundgesetz verwendeten Begriff "Eisenbahn" zugrunde. Hinsichtlich der Magnetschwebbahnen besteht folglich nur eine konkurrierende und damit eine als ausreichend angesehene Gesetzgebungskompetenz des Bundes, auch wenn sich das eine solche Bahn betreibende Unternehmen vollständig oder mehrheitlich im Bundeseigentum befindet. Soweit Magnetschwebbahnen bisher den "Eisenbahnen" rechtlich zugeordnet worden sind und dieser Begriff damit historisch belegt war, wird hieran nicht festgehalten. Wenn Straßenbahnen, die technisch und im Betriebsablauf den herkömmlichen Eisenbahnen wesentlich ähnlicher sind, schon nach der bisherigen, vom Gesetzgeber in verfassungskonformer Weise vorgenommenen Begriffsdefinition (vgl. § 1 des geltenden AEG) keine Eisenbahnen sind, wird dies für die insoweit den klassischen Rad/Schiene-Systemen weit weniger verwandte Magnetschwebbahn zumindest ebenso gelten können. Insofern erfolgt eine neue authentische Interpretation des Begriffs "Eisenbahn" durch den Verfassungsgesetzgeber.

In Nummer 6 a wird die dem Recht der EG entsprechende Begriffsaufgliederung lediglich inhaltlich aufgegriffen, indem differenziert wird zwischen Verkehr von Eisenbahnen (Eisenbahntransport) sowie Bau, Unterhaltung und Betrieb der Schienenwege (Eisenbahninfrastruktur). Dies entspricht im wesentlichen auch der Struktur und der Terminologie von Artikel 74 Nr. 22.

Darüber hinaus ist es zumindest zweckmäßig, wegen der im Recht der EG vorgesehenen Öffnung der Schienenwege der nationalen Eisenbahnen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Benutzung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausdrücklich zu normieren. Die Formulierung folgt auch insoweit der des Artikels 74 Nr. 22.

Die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Bereich des Eisenbahnwesens bleibt auf Eisenbahnen des Bundes, d. h. Eisenbahnen, die sich ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes befinden, beschränkt. Das Grundgesetz enthält damit eine Legaldefinition des Begriffs "Eisenbahnen des Bundes". Das bedeutet, rechtliche Anknüpfungspunkte für die Frage der ausschließlichen oder konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes sind einerseits das Rad/Schiene-System und andererseits das Eigentum an der jeweiligen Eisenbahn.

Zu Nummer 2: (Artikel 74 Nr. 23)

Der Wortlaut dieser Bestimmung bleibt bis auf die Ersetzung des Wortes "Bundeseisenbahnen" durch die Wörter "Eisenbahnen des Bundes" unverändert. Der Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz entspricht trotz verkürzter Formulierung ("Schienenbahnen") der des Artikels 73 Nr. 6a (Verkehr, Bau, Benutzungsentgelte).

Der Begriff "Schienenbahnen" umfaßt als technisch ausgefüllter Oberbegriff alle spurgebundenen Verkehrssysteme, bei deren Spur es sich um eine Schiene im weitesten Wortsinne handelt, wie Eisenbahnen, Straßenbahnen, Magnetschwebbahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart (z. B. Zahnradbahnen). Die begriffliche Abgrenzung zwischen Eisenbahnen, Straßenbahnen und anderen Schienenbahnen mit rechtlicher Folgewirkung (anwendbares Recht, Zuständigkeiten) wurde bisher im einfachgesetzlichen Bundesrecht vorgenommen. Dies geschieht auch künftig im Allgemeinen Eisenbahngesetz, das im Rahmen der Gesetzgebung zur Strukturreform der Bundeseisenbahnen neugefaßt wird (vgl. Artikel 5 ENeuOG).

Zu Nummer 3: (Artikel 80 Abs. 2)

Bei den "Einrichtungen der (bisherigen) Bundeseisenbahnen" handelt es sich um den Fahrweg mit dazugehörigen Anlagen und um Bahnhöfe (im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauchs) für den Güter- oder Personenverkehr.

Von der bisherigen Möglichkeit, im Rahmen der Verordnungsermächtigungen im geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetz eine Rechtsverordnung über "Grundsätze und Gebühren für die Benutzung der Einrichtungen der Bundeseisenbahnen" zu erlassen, die nach Artikel 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates bedurft hätte, haben bisher weder die Bundesregierung noch der Bundesminister für Verkehr Gebrauch gemacht. Ein solches Zustimmungserfordernis kann künftig auch deshalb nicht mehr in Betracht kommen, weil die genannten "Einrichtungen" nach Vollzug der Strukturreform der Bundeseisenbahnen im Eigentum eines privat-rechtlich organisierten Unternehmens stehen, für das grundsätzlich die allgemeinen Gesetze wie das Aktiengesetz gelten.

Zu Nummer 4: (Artikel 87 Abs. 1)

Die Streichung ist eine redaktionelle Folge der Einfügung eines neuen Artikels 87 e (vgl. Nr. 5).

Zu Nummer 5: (Artikel 87 e)

Mit der Änderung des Artikels 87 Abs. 1 und der Einfügung eines inhaltlich und systematisch an den Artikeln 87 d und 89 orientierten Artikels 87 e wird, der Systematik des VIII. Abschnittes des Grundgesetzes entsprechend, das Verhältnis zwischen Bund und Ländern hinsichtlich der Ausführung von Bundesgesetzen geregelt. Im Bereich des Eisenbahnwesens wird die

Verwaltungskompetenz des Bundes auf seine hoheitlichen Aufgaben beschränkt. Die Verwaltungskompetenz des Bundes beinhaltet also nicht die staatliche Aufgabe, Eisenbahnverkehr zu betreiben. Auch in anderen Verkehrsbereichen, z. B. im Luftverkehr (Artikel 87 d), bei den Bundeswasserstraßen (Artikel 89) oder den Bundesfernstraßen (Artikel 90), ist der Bund zwar für die "Verwaltung" (im Sinne des Gesetzvollzuges) der jeweiligen Infrastruktur und - im Falle der Luftfahrt - auch des Verkehrs zuständig. Er betreibt aber nicht selbst (unmittelbar oder durch staatliche Unternehmen) den Verkehr in diesen Bereichen. Dies ist seit jeher - dem Grundsatz des Wettbewerbs in einer der sozialen Marktwirtschaft verpflichteten Wirtschaftsordnung entsprechend - freien und eigenverantwortlich handelnden Unternehmen vorbehalten.

Die Neuregelung trägt der überwiegend vorgenommenen Interpretation des geltenden Artikels 87 Abs. 1 als einer umfassenden Aufgabennorm Rechnung, die selbst eine Verkehrsbedienungs-pflicht des Bundes im Eisenbahnbereich beinhaltete. Die dieser Interpretation nicht folgende Neuregelung bedeutet ferner einen Verzicht auf einen auch den Eisenbahnverkehr erfassenden Sicherstellungsauftrag des Bundes im Sinne des § 4 Nr. 2 des Bundesbeamtengesetzes.

Absatz 1:

Die Formulierung des Satzes 1 lehnt sich an Artikel 87 d Abs. 1 an. Der Begriff "Eisenbahnverkehrsverwaltung" ist bislang im Grundgesetz nicht enthalten. Er ist so zu verstehen und auszulegen wie der in Artikel 87 d verwendete Begriff "Luftverkehrsverwaltung". Dies bedeutet, daß das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht durch eine Eisenbahnbehörde erfolgt oder erfolgen muß; materiell ist deren Tätigkeit vielmehr auf "Ver-

waltung" im traditionellen Rechtsverständnis beschränkt. Den Behörden der Eisenbahnverkehrsverwaltung in Bund und Ländern obliegt danach im Rahmen des Gesetzesvollzuges u. a. die Aufsicht über die Beachtung des Rechts im Bereich des Eisenbahnwesens durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Satz 2 enthält eine fakultative Aufgabenübertragungsermächtigung zugunsten des einfachen Gesetzgebers. Mit ihrer Hilfe soll im Hinblick auf die im Rahmen der Strukturreform der Bundesbahn vorgesehene Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs auf die Länder diesen insoweit Aufsichts- und Genehmigungsbefugnisse, also Teile des Gesetzesvollzuges als eigene Angelegenheit, übertragen werden können.

Absatz 2:

Die Verwaltungskompetenz des Bundes soll - wie bisher - beschränkt bleiben vor allem auf Eisenbahnen des Bundes, also Unternehmen, die sich ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes befinden.

Dieser Anknüpfungspunkt für die Abgrenzung der Verwaltungskompetenz von Bund und Ländern kann zur Folge haben, daß im Falle einer Minderheitsbeteiligung des Bundes an einem "seiner" privat-rechtlich organisierten Eisenbahnen Kompetenzänderungen entsprechend den grundgesetzlichen Regelungen in Artikeln 30, 70, 83 GG eintreten. An die Stelle einer ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes träte dann im Bereich der Gesetzgebungskompetenz die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes (Artikel 74 Nr. 23)

In Anlehnung an Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 sieht Absatz 2 die Möglichkeit der Begründung einer Verwaltungskompetenz des Bundes durch zustimmungsbedürftiges Bundesgesetz vor, damit verkehrspolitisch sinnvolle Aufgabenübertragungen im Bereich der Eisenbahnverkehrsverwaltung, die über den Bereich von Eisenbahnen des Bundes hinausgehen, gleichwohl vorgenommen werden können (z.B. Aufsicht über den Eisenbahnverkehr anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland auf dem Schienennetz deutscher Eisenbahnen). Absatz 2 würde es außerdem (u.a.) ermöglichen, die aus der Eisenbahnverkehrsverwaltungskompetenz des Bundes abgeleitete Bundeskompetenz für die Bahnpolizei, deren Aufgaben seit 1992 vom Bundesgrenzschutz wahrgenommen werden (vgl. Gesetz vom 31. Januar 1992, BGBl. I, S. 178), ggf. auch dann auszuüben, wenn infolge Änderung der Eigentumsverhältnisse die Eisenbahnverkehrsverwaltungskompetenz des Bundes nach Absatz 1 entfällt.

Die Übertragung von Aufgaben der Eisenbahnverkehrswaltung im Sinne des Absatzes 2 kann durch Festlegungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz, welches ohnehin zustimmungsbedürftig ist, erfolgen.

Zu Absatz 3:

Die Führung der Eisenbahnen des Bundes (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben) als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form soll im Grundgesetz verankert werden, um diese für wirtschaftende Unternehmen gebotene Organisationsform verfassungsrechtlich abzusichern und festzuschreiben.

Die Regelung entspricht den tatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen im Bereich anderer Verkehrsträger. So sind weder Luftfahrtunternehmen noch Unternehmen, die Flughäfen betrei-

ben, Bestandteil der Luftverkehrsverwaltung. Sie werden seit Einfügung des Artikels 87 d in das Grundgesetz (1955) als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt (vgl. Deutsche Lufthansa AG, Flughafen Frankfurt AG u.a.). Das Gleiche gilt für die privat-rechtlich organisierten bzw. privatwirtschaftlich betriebenen Unternehmen des Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrsgewerbes bzw. der gewerblichen Binnenschifffahrt im Verhältnis zur Bundesfernstraßen- bzw. Bundeswasserstraßen-"Verwaltung".

Absatz 3 beinhaltet keine institutionelle Garantie in dem Sinne, daß der Bund dauerhaft Eigentümer einer Eisenbahn sein und diese betreiben muß.

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 Entwurfes eines Eisenbahnneuordnungsgesetzes.

Zu Nummer 6: (Artikel 143 a)

Die Umwandlung der bisher in bundeseigener Verwaltung als Behörden geführten Bundeseisenbahnen in privat-rechtlich organisierte Unternehmen verändert entsprechend den vorgesehenen Regelungen in Artikel 73 Nr. 6 a und in Artikel 87 e den Gegenstand der Bundeskompetenz im Bereich der Gesetzgebung und der Verwaltung. Es ist daher erforderlich, eine nicht ausschließende Lücke zwischen dem Gegenstand der bisherigen Bundeskompetenz und dem Gegenstand der neugeregelten Bundeskompetenz zu schließen. Auch diesem formalen Zweck dient die vorgesehene Einfügung eines Artikels 143 a.

Absatz 1:

Als Übergangsrecht soll sich die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf alle Angelegenheiten erstrecken, die sich aus der Umwandlung der bisherigen Bundeseisenbahnen in Wirtschaftsunternehmen ergeben. Im Zuge dieser Umwandlung wird es erforderlich sein, das vorhandene Personal der Bundeseisenbahnen (Beamte und Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes) den neu gebildeten Eisenbahn-Wirtschaftsunternehmen des Bundes durch gesetzliche Regelungen zur Verfügung zu stellen.

In Artikel 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft) ist vorgesehen, Beamte, die sich nicht auf eigenen Antrag zu einer privat-rechtlich organisierten Eisenbahn des Bundes beurlauben lassen, kraft Gesetzes unbefristet einer privat-rechtlich organisierten Eisenbahn des Bundes zuzuweisen.

Um diese Regelung verfassungsrechtlich abzusichern, wird das Personal-Überleitungsinstrument der gesetzlichen Zuweisung im Grundgesetz verankert. Dies dient auch der Rechtssicherheit. Die Zuweisung durch Gesetz auch gegen den Willen der Betroffenen sollen deren Rechtsstellung nicht schmälern. Beamte behalten ihren Status. Auch insoweit bleibt die Gesamtverantwortung des Dienstherrn Bund gewahrt. Hinsichtlich des übertragenen Amtes und der wahrgenommenen Tätigkeit sind allerdings Veränderungen für die betroffenen Beamten nicht ausgeschlossen, wie dies auch für Fälle tiefgreifender Organisationsänderungen von Behörden oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften in den Beamtengesetzen vorgesehen ist. Die durch die betriebliche Einbindung der zugewiesenen Beamten in ein privat-rechtlich organisiertes Unternehmen notwendigen Modifikationen hinsichtlich der betrieblichen Interessenvertretung lassen die grundsätzliche Rechtsstellung der Beamten unberührt.

Absatz 2:

Die Regelung in Absatz 2 weist Gegenstände, die sich aus der Strukturreform-Gesetzgebung ergeben und auszuführen sind, eindeutig der Verwaltungskompetenz des Bundes zu.

Absatz 3:

Im vorgesehenen Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes und des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (1. Januar 1994) sind voraussichtlich nicht alle Länder so vorbereitet, daß sie die auf sie übergehenden staatlichen Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der bisherigen Bundeseisenbahnen übernehmen und erfüllen können. Es bedarf in fast allen Ländern einer Vielzahl rechtlicher und organisatorischer Vorbereitungsmaßnahmen, z.B. des Erlasses von Gesetzen über den Öffentlichen Personennahverkehr, in denen die Aufgabenträger innerhalb des jeweiligen Landes bestimmt und mit den notwendigen Finanzmitteln ausgestattet werden. Deshalb ist eine Regelung erforderlich, die - auch im Interesse der Angebotserhaltung des Schienenpersonennahverkehrs - die Aufgabenwahrnehmung befristet weiter beim Bund beläßt. Der Bund beabsichtigt, den Ländern für die Übernahme der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs einen zweckgerechten finanziellen Ausgleich im Rahmen der Umsatzsteuerverteilung zu gewähren.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 656. Sitzung am 7. Mai 1993 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat begrüßt die Grundkonzeption der Bundesregierung für eine Strukturreform der Bundeseisenbahnen und trägt die damit verbundene Regionalisierung grundsätzlich mit.

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:

- 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.
- Die künftig noch engere Interessen- und Zuständigkeitsverflechtung zwischen Bund und Ländern im Bereich der Eisenbahnen erfordert erweiterte Beteiligungsrechte für die Länder.
- Eine Regionalisierung muß sich auf den gesamten öffentlichen Personennahverkehr - nicht nur den Schienenpersonennahverkehr - erstrecken. Sie soll durch ein umfassendes Regionalisierungsgesetz des Bundes erfolgen.
- 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.
- 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. Die Verteilung der Mittel auf die Länder ist sach- und aufgabengerecht durch ein zustimmungsbedürftiges Bundesgesetz zu regeln.

- 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.

- 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.

2. 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.

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 privatrechtlicher 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. Insoweit muß maßgebend sein, ob sich die Gesellschaftsanteile ganz oder mehrheitlich in der Hand des Bundes befinden.

3. 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 -.

b) Es wird folgender Absatz 2 angefügt:

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

Begründung:

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.

4. 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 werden das Wort "Gebühren" durch das Wort "Entgelte" und das Wort "Bundeseisenbahnen" durch die Wörter "Eisenbahnen des Bundes" ersetzt.'

Begründung:

- a) 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.

- b) 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.

5. 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.

6. 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.

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.

7. 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.

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.

8. Zu Artikel 1 Nr. 5a - neu - (Artikel 106 Abs. 3 Satz 1, 3 und 4
und Abs. 7 Satz 1 GG)

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

'5a. Artikel 106 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

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

bb) Satz 3 erhält folgende Fassung:

"Die Anteile von Bund und Ländern an der Umsatzsteuer und der Mineralölsteuer werden durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, festgesetzt."

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

b) In Absatz 7 Satz 1 werden nach dem Wort "Gemeinschaftsteuern" die Wörter "mit Ausnahme der Mineralölsteuer" eingefügt.'

Begründung:

zu a):

Im Zuge der Strukturreform der Bundesbahn 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.

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 Verkehrsbedienung 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 b):

Wenn den Ländern als finanzieller Ausgleich für die Aufgabenverlagerung beim SPNV eine Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer gewährt wird, müssen über Artikel 106 Abs. 7 Satz 1 GG die Gemeinden und Gemeindeverbände im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs an diesem Länderanteil beteiligt werden. Dies wird jedoch dem Vorhaben der Länder nicht gerecht, die vom Bund erhaltenen Mineralölsteueranteile nach Maßgabe von noch zu erlassenden Landesgesetzen an die künftigen Aufgabenträger des SPNV weiterzuleiten, um die dort entstehenden Defizite abzudecken. Aus diesem Grund muß der Länderanteil am Aufkommen der Mineralölsteuer aus der Verbundgrundlage des Artikel 106 Absatz 7 Satz 1 GG ausgeklammert werden.

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

In Artikel 1 ist nach Nummer 5a - neu - folgende Nummer 5b einzufügen:

'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, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, geregelt."

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

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

Begründung:

zu a):

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.

zu b):

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.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

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.

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

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.