

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Zweiten Gesetzes **zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

A. Zielsetzung

Der größte Teil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist – ebenso wie die Deutsche Bundesbahn und die meisten Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs – nicht in der Lage, seine Schienenverkehrsleistungen kostendeckend zu betreiben. Besonders ungünstige Betriebsergebnisse bringt die Beförderung von Auszubildenden und Berufstätigen. Dennoch erfordert das öffentliche Verkehrsinteresse häufig eine Aufrechterhaltung oder Erweiterung dieser Leistungen. Die aus diesen Aufgaben entstehenden Belastungen können die Eisenbahnen nicht durch entsprechende Tarifmaßnahmen auffangen.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen tragen ferner eine Reihe von Belastungen, die in der übrigen Wirtschaft vom Staat getragen werden oder die von ihnen unter anderen Bedingungen, als sie für Unternehmen der übrigen Verkehrsarten gelten, zu tragen sind.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht einen Ausgleich für die Eisenbahnen bei nicht kostendeckenden Beförderungsentgelten für Auszubildende und Berufstätige sowie bei den genannten betriebsfremden Lasten vor.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Das Gesetz begründet gesetzliche Ausgleichsverpflichtungen von insgesamt rd. 45 Mio DM (Stand: 1972). Die auf die Länder entfallende effektive zusätzliche Belastung beträgt jedoch nur bis zu 18 Mio DM (Stand: 1972), weil die derzeitigen Verluste der Verkehrsbetriebe, die der Verwaltungskompetenz der Länder unterliegen, bereits zum überwiegenden Teil von den Ländern und Gemeinden abgedeckt werden.

Bundesrepublik Deutschland
der Bundeskanzler
I/4 (III/4) – 911 00 – Ei 9/74

Bonn, den 22. April 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 401. Sitzung am 15. Februar 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Brandt

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225), zuletzt geändert durch Artikel 141 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 erhalten Überschrift und Absatz 1 folgende Fassung:

„Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen, Neubau

(1) Zu den Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen gehört es, unter Wahrung wirtschaftlicher Grundsätze und in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Wohl und dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis

- ihren Reise- und Güterverkehr zu bedienen und auszugestalten,
- ihr Netz auszubauen und der Entwicklung anzupassen.“

2. § 6 Abs. 2 wird durch folgenden Satz 2 ergänzt:

„Hierbei sowie bei der Änderung und Aufhebung solcher Tarife haben sich die Eisenbahnen gegenseitig anzuhören.“

3. § 6 Absatz 6 wird gestrichen.

4. Nach § 6 werden folgende §§ 6 a bis f eingefügt:

„§ 6 a

Ausgleichspflicht

(1) Der Eisenbahn ist für die Beförderung von Inhabern von Zeitfahrausweisen, insbesondere von Auszubildenden und Berufstätigen auf Antrag ein Ausgleich zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht,
2. die Eisenbahn innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Änderung der von ihr erhobenen Beförderungsentgelte beantragt hat und
3. die Betriebsrechnung für den Schienenpersonenverkehr sowie für die von der Eisenbahn außerdem noch betriebenen Verkehrsarten

im Sinne von § 45 a Abs. 1 Nr. 3 Personenbeförderungsgesetz insgesamt keinen Überschuß ausweist.

(2) Als Ausgleich wird gewährt der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ertrag, der für Beförderungen nach Abs. 1 erzielt worden ist, und dem Produkt aus den für diese Beförderungen geleisteten Personen-Kilometern und den im nachstehenden Sinne durchschnittlichen Kosten. Als Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden jeweils für ein Jahr durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden.

(3) Über den Ausgleich entscheidet die Verkehrsbehörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der Verkehrsleistungen zu verbessern.

§ 6 b

Ausgleich für betriebsfremde Aufwendungen

Unbeschadet von § 6 a sind der Eisenbahn Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus folgenden Tatbeständen ergeben:

- a) Aufwendungen für auferlegte Kindergeldzulagen für Arbeitnehmer, die andere Verkehrsunternehmen nicht zu tragen haben,
- b) Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von der Eisenbahn unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind,
- c) Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

§ 6 c

Ausgleichspflichtiger

Den Ausgleich nach §§ 6 a und 6 b gewährt das Land, in dem der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr oder Betrieb auch auf das Gebiet eines anderen Bundeslandes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrundegelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

§ 6 d

Unentgeltliche Beförderung von Beschädigten

Die Vorschriften des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderter im Nahverkehr vom 27. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 978) in der Fassung des Artikels 1 des Gesetzes zur Sicherung des Haushaltsausgleichs vom 20. Dezember 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 2065) bleiben unberührt.

§ 6 e

Ermittlung des Ausgleichs, Verfahren

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, wer Auszubildender im Sinne dieses Gesetzes ist, welche Kostenbestandteile bei der Ausgleichsberechnung zu berücksichtigen sind, welches Verfahren zur Gewährung des Ausgleichs nach § 6 a anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Ausgleich enthalten muß und wie die Personen-Kilometer zu ermitteln sind.

(2) Auf die Ermittlung des Ausgleichs nach § 6 b und auf das Verfahren zur Gewährung dieses Ausgleichs finden die Artikel 5 bis 10 und die Anhänge I, III und IV der Verordnung (EWG)

Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8 ff.) entsprechende Anwendung. Zuständige Behörde im Sinne dieser Vorschriften ist die nach Landesrecht zuständige Verkehrsbehörde.

§ 6 f

Sonderregelung

Die Vorschriften der §§ 6 a bis e finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung.“

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Allgemeine Eisenbahngesetz neu bekannt zu machen und Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1975 in Kraft. Die in Artikel 1 Ziff. 4 §§ 6 a Abs. 2 Satz 2 und 6 e Abs. 1 enthaltenen Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen treten am Tage der Verkündung in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 1 Ziff. 4 §§ 6 b, 6 c und 6 e Abs. 2 am 1. Januar 1973 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Der öffentliche Personennahverkehr ist wegen seines raumsparenden und umweltfreundlichen Charakters am besten geeignet, große Verkehrsmengen zu bewältigen, sowie eine geordnete Stadtentwicklung und einen Umweltschutz gleichzeitig zu ermöglichen. Die Gleichheit der Lebensverhältnisse im Bundesgebiet setzt außerdem voraus, daß in der Fläche eine den Bedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung vorgehalten wird. Der öffentliche Personennahverkehr, zu dem auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen gehören, trägt damit wesentlich dazu bei, die Lebensbedingungen in Stadt und Land zu verbessern.

Die Bundesregierung hat wiederholt u. a. im Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 bis 1972, im Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung und vor allem in der Regierungserklärung vom 18. Januar 1973 darauf hingewiesen, daß der öffentliche Personennahverkehr attraktiv gestaltet werden muß.

Die wirtschaftliche Lage der meisten nichtbundeseigenen Eisenbahnen hat sich in den letzten Jahren so verschlechtert, daß den im Interesse der Allgemeinheit zu stellenden Anforderungen nicht mehr entsprochen werden kann. Bei rd. 2/3 der nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs ist seit langem die Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr gewährleistet, d. h. die Abschreibungen konnten nicht verdient, die notwendigen Erhaltungs- und Rationalisierungsinvestitionen nicht ausreichend finanziert werden. Diese Entwicklung ließ sich auch nicht durch die Reduzierung des im Eisenbahnverkehr eingesetzten Personals um rd. 30 v. H. und durch die Stilllegung von rd. 1500 km Eisenbahnstrecken in den letzten 10 Jahren verhindern. Wesentliche Ursachen für die ungünstige Entwicklung der wirtschaftlichen Lage sind – neben der durch die Expansion des Individualverkehrs bestimmten strukturellen Entwicklung – die Aufrechterhaltung von bestimmten Verkehrsdiensten im Interesse der öffentlichen Verkehrsbedienung, insbesondere im Ausbildungs- und Berufsverkehr, die seit Jahren ständig steigenden Personalkosten und die bekannten Hindernisse, insbesondere im Personenverkehr Tarifierhöhungen durchzusetzen. Die Erfolgsrechnung der Unternehmen ist weiterhin mit betriebsfremden Aufwendungen (z. B. mit den vollen Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen) belastet.

Für derartige betriebsfremde Aufwendungen und für Belastungen und Nachteile, die sich aus Auflagen des öffentlichen Dienstes (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht) ergeben, erhält die Deutsche Bundesbahn vom Bund aufgrund des § 28 a des Bundesbahngesetzes und der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69

und Nr. 1192/69 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 1 ff., 8 ff.) Ausgleichszahlungen.

Inzwischen hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften aufgrund der in den Verordnungen (EWG) 1191/69 und 1192/69 vorgesehenen Regelungen sowohl einen Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Ergänzung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (BT-Drucksache 7/47) als auch einen Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Ergänzung der Verordnung (EWG) 1192/69 (BT-Drucksache 7/59) vorgelegt, mit denen auch Eisenbahnunternehmen in den Anwendungsbereich dieser Verordnungen einbezogen werden sollen, die nicht Staatsbahnen sind. Der unter den gleichen Bedingungen vorgesehene Ausgleich soll frühestens vom 1. Januar 1975 an erfolgen können. Die Kategorien von Lasten und Vorteilen nach den Absätzen 2 und 3 des Artikels 4 der Verordnung (EWG) 1192/69 sind bis spätestens 1. Januar 1976 zu beseitigen. Die geschilderte, schlechte Wirtschaftslage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie die daraus drohende Verschlechterung des Verkehrsangebots einerseits und die sich aus dem Fehlen einer umfassenden Ausgleichsregelung ergebenden Wettbewerbsverzerrungen andererseits gebieten jedoch ein rasches Handeln, zumal auch noch Verzögerungen eintreten können und die Ergänzungsverordnungen der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Durchführung nationaler Ausführungsvorschriften in den betroffenen Mitgliedstaaten bedürfen. Bei der vorgesehenen nationalen Regelung handelt es sich demnach um eine Übergangsregelung, die gegebenenfalls an das Gemeinschaftsrecht anzupassen ist.

Der Gesetzentwurf sieht vor, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen – wie den vergleichbaren Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs – einen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen zu gewähren, die sie bei den Beförderungen im tarifbegünstigten Berufs- und Ausbildungsverkehr erbringen. Außerdem werden die bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen auftretenden betriebsfremden Aufwendungen erstattet.

Die Gewährung solcher Ausgleichsleistungen ist notwendig, um bei den Eisenbahnen die finanziellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß ihre Nahverkehrsleistungen attraktiver werden. Nur auf diese Weise kann zu einem ausgewogeneren Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr beigetragen werden.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen arbeiten grundsätzlich nach eigenwirtschaftlichen Prinzipien. Die tatsächliche Entwicklung hat jedoch in den vergangenen Jahren zunehmend dazu geführt, daß von den Eisenbahnen und Genehmigungsbehörden bei der Tarifbildung für den Ausbildungs- und Berufsverkehr bildungs-, sozial- und strukturpolitische Ziel-

setzungen berücksichtigt werden. Diese öffentlichen Zielsetzungen stehen heute sogar bei den genannten Verkehrsarten im Vordergrund und werden künftig voraussichtlich noch stärker die Tariffbildung in diesem Bereich bestimmen. Aus diesen Gründen ist davon abgesehen worden, die Gewährung von Ausgleichsleistungen von einer behördlichen Auflage abhängig zu machen, wie dies bei den einschlägigen Ausgleichsvorschriften des Gemeinschaftsrechts vorgesehen ist. Abgesehen davon, daß es kaum möglich ist, die eigenwirtschaftlichen und öffentlichen Komponenten bei der Tariffbildung ausreichend zu quantifizieren, würde ein solches Vorgehen auf einen Formalismus hinauslaufen.

Statt dessen hängt die Ausgleichsgewährung davon ab, daß die Eisenbahnen innerhalb eines angemessenen Zeitraums Änderungen der von ihnen erhobenen Beförderungsentgelte beantragen. Dadurch wird eine angemessene Fortbildung der Tarife sichergestellt und gewährleistet, daß der Umfang der Ausgleichsleistungen so gering wie möglich gehalten wird.

Die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 23 GG. Die nach dem Entwurf zu erbringenden Ausgleichszahlungen haben die Länder zu tragen. Das folgt aus Artikel 104 a Abs. 1 GG, wonach die Ausgabenverantwortung der Aufgabenverantwortung entspricht. Nach dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Juli 1969 – 2 BvF 1/64 – ist bei der Entscheidung der Frage, ob eine Aufgabe des Bundes oder der Länder im Sinne des Artikels 104 a Abs. 1 GG vorliegt, an die Verwaltungskompetenz anzuknüpfen. Diese liegt für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach der Regelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz und in den Landeseisenbahngesetzen bei den Ländern.

Das Gesetz begründet gesetzliche Ausgleichsverpflichtungen der Länder in Höhe von ca. 45 Mio DM (Stand: 1972). Davon sind in Abzug zu bringen diejenigen Zuwendungen, die den Eisenbahnen bereits jetzt von den Ländern ohne gesetzliche Verpflichtung gezahlt werden. Diese Zuwendungen werden für das Jahr 1972 auf etwa 27 Mio DM geschätzt. Die voraussichtliche effektive Belastung der Länder beträgt demnach etwa 18 Mio DM (Stand: 1972).

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1:

Die Vorschrift präzisiert die bei der Aufgabenerfüllung von den öffentlichen Eisenbahnen zu beachtenden Grundsätze. Die verkehrspolitische Entwicklung hat gezeigt, daß es notwendig ist, hierbei nicht nur dem Wohl der Allgemeinheit und dem Verkehrsbedürfnis, sondern ebenso auch wirtschaftlichen Grundsätzen Rechnung zu tragen. Die neue Vorschrift des § 4 Abs. 1 berücksichtigt diese Entwicklung und regelt im übrigen die Grundsätze für die Aufgabenerfüllung in einer redaktionell überarbeiteten Fassung.

Zu Artikel 1 Nr. 2:

Die Ergänzung von § 6 Abs. 2 berücksichtigt die gegenwärtige Praxis und stellt im Interesse der Tarifeinheit eine möglichst enge Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs sicher.

Zu Artikel 1 Nr. 3:

Der Absatz 6 ist zu streichen, weil er durch die Entwicklung überholt ist.

Zu Artikel 1 Nr. 4:

Zu § 6 a:

Absatz 1 enthält den Grundsatz, daß der Eisenbahn ein Ausgleich für tarifbegünstigte Zeitkarten im Ausbildungs- und Berufsverkehr zusteht, wenn und soweit der Ertrag zur Deckung der aus diesen Beförderungen entstehenden Kosten nicht ausreicht.

Durch die Einschränkungen in Absatz 1 Nr. 1–3 wird sichergestellt, daß nicht schlechthin für die Einnahmeminderungen, die durch tarifbegünstigte Zeitkarten im Ausbildungs- und Berufsverkehr entstehen, ein Ausgleich zu zahlen ist. Die Eisenbahn soll vielmehr dazu angehalten werden, auch die Entgelte für diese Beförderungen der allgemeinen Preisentwicklung anzupassen, wie das bei den Regeltarifen erforderlich ist. Ein Ausgleichsanspruch besteht weiterhin nur, soweit das Betriebsergebnis des gesamten Schienenpersonenverkehrs oder der anderen in § 45 a Personenbeförderungsgesetz genannten Verkehrsarten einen Fehlbetrag ausweist; nur dieser Fehlbetrag ist auszugleichen. Damit wird ausgeschlossen, daß der aus öffentlichen Mitteln zu leistende Ausgleich zu einem Gewinn führt.

Absatz 2 legt fest, daß bei der Ausgleichsrechnung nicht die tatsächlichen Kosten der Eisenbahn, sondern nur diejenigen Kosten berücksichtigt werden, die sich auf Grund der geleisteten Personen-Kilometer und der von den Ländern zu bestimmenden Kostensätze je Personen-Kilometer ergeben. Eine Abrechnung nach den tatsächlichen Kosten würde bei der Vielzahl und der Verschiedenartigkeit der Unternehmen zu erheblichen Schwierigkeiten und zu einem nicht vertretbaren Verwaltungsaufwand führen. Die der Ausgleichsberechnung zugrunde zu legenden Kosten sollen deshalb mit Hilfe der vorgesehenen Kostensätze, die in der Regel auf Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen beruhen werden, pauschal ermittelt werden. Es soll sich dabei um Unternehmen handeln, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind [vgl. § 4 (1) KHG]. Diese Berechnungsmethode hat ferner den Vorteil, daß betriebsindividuelle Unwirtschaftlichkeiten in Form überhöhter Kosten nicht zu einer Erhöhung der Ausgleichszahlungen führen und andererseits das Eigeninteresse der Eisenbahn an kosten senkenden Rationalisierungsmaßnahmen erhalten bleibt.

Absatz 3 gibt der Verkehrsbehörde die Möglichkeit, ihre Entscheidung mit Auflagen zu verbinden, die geeignet sind, den Ertrag der Leistung zu verbessern. Dabei ist insbesondere an Maßnahmen gedacht, die kostenmindernd wirken.

Zu § 6 b:

Die Vorschrift enthält in Anlehnung an die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 die Tatbestände, aus denen sich für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen betriebsfremde Belastungen ergeben. Die Bestimmung über auferlegte Kindergeldzulagen ist im Hinblick auf § 7 des Bundeskindergeldgesetzes erforderlich, da die Arbeitnehmer eines Teiles der nichtbundeseigenen Eisenbahnen aufgrund dieser Vorschrift kein gesetzliches Kindergeld erhalten, die betreffenden Bahnen jedoch zur Zahlung des tariflichen Kindergeldzuschlages verpflichtet sind. Die von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu erbringenden Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten beruhen auf Auflagen der alten Konzessionen, die teilweise die Gründung eigener Pensions- oder Versorgungskassen zur Folge hatte, an die Beiträge zu anderen als sonst geltenden Bedingungen abzuführen sind. Bei höhengleichen Kreuzungen sollen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen von den für die Erhaltung und den Betrieb dieser Kreuzungen zu zahlenden Aufwendungen freigestellt werden, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt, weil die Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs an Bahnübergängen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine gemeinsame Aufgabe von Straße und Schiene ist. Für den Fall der Ersetzung einer höhengleichen Kreuzung durch ein Über- oder Unterführungsbauwerk wird ein Ausgleichstatbestand nicht vorgesehen, da die Belastung der Eisenbahnen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit einem Drittel der Änderungskosten ihrem eigenen Interesse an solchen Maßnahmen entspricht.

Zu § 6 c:

Durch die Vorschrift wird eine Ausgleichspflicht für das Land (die Länder) begründet, in dem (in denen) der Verkehr betrieben wird. Die Länder sind jedoch frei, eine abweichende Regelung über den Ausgleichspflichtigen zu treffen.

Zu § 6 d:

Die Vorschrift stellt klar, daß die nach dem UnBefG zu gewährende Abgeltung für die unentgeltliche Beförderung bestimmter Gruppen von Behinderten von dem nach §§ 6 a und b zu gewährenden Ausgleich unberührt bleibt.

Zu § 6 e:

Durch Absatz 1 wird dem Bundesminister für Verkehr die Ermächtigung verliehen, mit Zustimmung des Bundesrates die Auszubildenden im Sinne dieses Gesetzes, die zu berücksichtigenden Kostenbestandteile, das Verfahren, die Angaben im Ausgleichsantrag, sowie die Ermittlung der Personen-Kilometer zu bestimmen.

Für die Fälle des § 6 b ist es nicht erforderlich, eine dem Absatz 1 entsprechende Ermächtigung vorzusehen, da die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 eine geeignete und erschöpfende Regelung über die Ermittlung des Ausgleichs bei betriebsfremden Aufwendungen und das dabei anzuwendende Verfahren enthält. Absatz 2 bestimmt daher, daß die Artikel 5 bis 10 sowie die Anhänge I, III und IV dieser Verordnung entsprechende Anwendung finden.

Zu § 6 f:

Die Vorschriften der §§ 6 a bis e finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung, da § 28 a BbG und die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1192/69 für den Bereich der Deutschen Bundesbahn eine abschließende Regelung enthalten.

Zu Artikel 2:

Es erscheint zweckmäßig, in einer Neubekanntmachung, die seit Inkrafttreten des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorgenommenen Änderungen zu berücksichtigen und zugleich Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Zu Artikel 3:

Das Gesetz soll am 1. Januar 1975 in Kraft treten. Die im Gesetz vorgesehenen Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen müssen jedoch schon am Tage der Verkündung in Kraft treten, damit die zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen weiteren Vorschriften rechtzeitig in Kraft gesetzt werden können.

Das in Absatz 2 für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen vorgesehene Inkrafttreten am 1. Januar 1973 ist notwendig, um im Rahmen des Möglichen eine Anpassung der Lage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen an die für die Deutsche Bundesbahn geltenden Regelungen sicherzustellen.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Der Bundesrat stimmt mit der Bundesregierung darin überein, daß die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs finanziell entlastet werden müssen, um im öffentlichen Interesse die Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu erhalten. Er begrüßt daher grundsätzlich die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, weist aber gleichzeitig darauf hin, daß die Länder und Gemeinden (GV) bei ihrer derzeitigen Finanzausstattung die für den vorgesehenen Ausgleich erforderlichen Mittel nicht aufbringen können, wenn nicht der dringend notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich beeinträchtigt werden soll.

Die Ausgleichsregelung reicht – insbesondere in den schwächer strukturierten Gebieten – allein noch nicht aus, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern und den weiteren Ausbau zu ermöglichen. Der Bundesrat hält daher zusätzliche Maßnahmen für notwendig. Dazu gehören

1. weitere Entlastungen bei der Umsatzsteuer;
2. verstärkte Investitionshilfen aus dem Mineralölsteueraufkommen;
3. weiterer Ausbau von Verkehrsverbünden, insbesondere mit Bundesbahn und Bundespost;
4. weitere verkehrsordnende und -lenkende Maßnahmen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die dafür erforderlichen Schritte einzuleiten.

Die defizitäre Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wirkt sich bedrohlich auf die kommunale Haushaltswirtschaft aus. In steigendem Maße sind Gemeinden (GV) gezwungen, Verluste ihrer Nahverkehrsunternehmen aus ihren ohnehin überforderten Haushalten abzudecken oder jährlich steigende, auf Vertrag beruhende Betriebskostenzuschüsse an in anderer Trägerschaft stehende Nahverkehrsunternehmen zu leisten. Dadurch werden nicht nur die kommunalen Haushalte unverträglich belastet und Mittel beansprucht, die für dringende Investitionen fehlen; es wird vielmehr auch der aus struktur-, verkehrs- und energiepolitischen Gründen (insbesondere auch im ländlichen Raum) dringend notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und die Verbesserung des Verkehrsangebots verhindert.

Es ist daher zu begrüßen, daß mit der Vorlage der Entwürfe eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Maßnahmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten durch Gewährung eines Ausgleichsanspruchs bei nicht kostendeckenden Beförderungsentgelten eingeleitet werden. Die Kosten für die Ausgleichsansprüche können von den Ländern allerdings weder einzelnen Gemeinden (GV) noch ihrer Gesamtheit auferlegt werden, wenn nicht der dringend notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich beeinträchtigt werden soll.

2. Artikel 1 Nr. 4 (§§ 6 a bis g)

- a) Nummer 4 ist wie folgt zu fassen:

„4. Nach § 6 werden folgende §§ 6 a bis g eingefügt:“

Begründung

Folge der Einfügung eines neuen § 6 f.

- b) In § 6 a ist Absatz 1 eingangs wie folgt zu fassen:

„(1) Der Eisenbahn ist für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit“.

Begründung

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß dem öffentlichen Personennahverkehr eine wesentliche verkehrs- und gesellschaftspolitische Bedeutung zukommt. Angesichts der wirtschaftlichen Schwierigkeiten mancher Verkehrsunternehmen wird auch eine gesetzliche Regelung der Materie, jedenfalls für einen Teil der gemeinwirtschaftlichen Lasten für erforderlich gehalten.

Jedoch kann der von der Bundesregierung konzipierten Form in den Gesetzentwürfen nicht zugestimmt werden. Ohne Abstimmung mit den finanziellen Möglichkeiten der Haushalte und Finanzplanungen der Länder sehen die Gesetzentwürfe neue Belastungen für die Länder von anfangs rd. 1 Milliarde DM jährlich vor, die aller Wahrscheinlichkeit nach in den kommenden Jahren noch erheblich steigen werden. Demgegenüber übernimmt der

Bund nur Ausgleichsverpflichtungen gegenüber Bundesbahn und Bundespost, d. h. nur etwa 13 v. H. der Gesamtlasten.

Die Belastung der Länder mit Ausgleichszahlungen für den ÖPNV stellt die Zuweisung einer neuen Aufgabe dar. Diese Aufgabe ist bei der Erhöhung der Umsatzsteueranteile der Länder um 2 v. H. in den Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern nicht berücksichtigt worden.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausgleichsregelung für die Beförderung von Reisenden mit Zeitkarten – insbesondere von Auszubildenden und Berufstätigen – bürdet den Ländern gemeinwirtschaftliche Leistungen auf, die diese finanziell überfordern würden. Ein höherer Ausgleich als 50 v. H. der Tariflasten des Ausbildungsverkehrs erscheint nicht tragbar.

Entsprechend dem Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. April 1973 kommt eine Zustimmung des Bundesrates nur für Ausgleichszahlungen für defizitäre Ausbildungsverkehre in Betracht und das auch nur, wenn die Lastenverteilung durch eine Neufestsetzung der Umsatzsteueranteile berücksichtigt würde und auf dieser Basis die Lasten gleichermaßen auf Bund und Länder verteilt würden.

- c) In § 6 a Abs. 1 ist Nr. 2 wie folgt zu fassen:

„2. die Eisenbahn innerhalb eines angemessenen Zeitraumes die Zustimmung zu einer Anpassung der von ihr erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenslage beantragt hat und“.

Begründung

Der Ausgleichsanspruch sollte nicht von einer Änderung abhängig gemacht werden, weil sonst selbst der Antrag genügen würde, den Tarif um einen Pfennig zu verändern. Es wäre sinnvoller, eine Anpassung an die Ertrags- und Kostenlage zu fordern.

- d) In § 6 a Abs. 1 Nr. 3 sind nach dem Wort „Schienenpersonenverkehr“ die Worte, „ausgenommen Bergbahnen,“ einzufügen.

Begründung

Zum Schienenpersonenverkehr gehören auch die Bergbahnen, deren Ertrag in die Betriebsrechnung nicht einbezogen werden sollte; andernfalls müßte auch der Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen herangezogen werden.

- e) In § 6 a ist Absatz 2 eingangs wie folgt zu fassen:

„(2) Als Ausgleich werden 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages gewährt zwischen dem Ertrag, der . . .“.

Begründung

Anpassung an die Änderung des § 6 a Abs. 1.

- f) In § 6 a Abs. 3 ist das Wort „Verkehrsbehörde“ durch die Worte „oberste Landesverkehrsbehörde“ zu ersetzen.

Begründung

Anpassung an die Terminologie des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

- g) In § 6 a Abs. 3 sind folgende Sätze 3 und 4 anzufügen:

„Kommt die Eisenbahn einer Auflage nach Satz 2 nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist der Ausgleich in dem Umfang zu ändern, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.“

Begründung

Mit Satz 3 soll verhindert werden, daß die Eisenbahn bei Nichtbeachtung von Auflagen ungerechtfertigt hohe Ausgleichsbeträge erhält.

Verstöße gegen eine Auflage sollten als adäquate Maßnahme nicht nur die Genehmigungsrücknahme, sondern auch den Entzug der Ausgleichsleistung nach sich ziehen können.

- h) In § 6 b Buchstabe c ist folgender Satz anzufügen:

„Ein Ausgleich für höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen scheidet aus.“

Begründung

Der Bund bezahlt derzeit zwar 50 vom Hundert der Kosten für höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen. Dazu ist er jedoch rechtlich nicht verpflichtet. Sofern er die Zahlungen einstellt oder auch nur einschränkt, könnte in diesen Fällen die Ausgleichspflicht der Länder ausgelöst werden. Das wird durch den angefügten Satz ausgeschlossen.

- i) In § 6 b ist folgender Buchstabe d anzufügen:

„d) Aufwendungen für den Kapitaldienst aus Darlehen des Bundes nach Abschnitt VI des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166).“

Begründung

Zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und aus Gründen der Gleichbehandlung

sollten den nichtbundeseigenen Eisenbahnen – ebenso wie dies bei der Deutschen Bundesbahn geschehen ist – die aus Darlehen des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 noch vorhandenen Restschuldbeträge in Zuschüsse umgewandelt werden.

- j) § 6 c ist wie folgt zu fassen:

„§ 6 c

Ausgleichspflichtiger

den Ausgleich nach §§ 6 a und 6 b Buchstaben a bis c gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird; den Ausgleich nach § 6 b Buchstabe d gewährt der Bund. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrundegelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

Begründung

Der Bund ist für Kriegsfolgelasten ausgleichspflichtig (Artikel 120 Abs. 1 GG).

- k) In § 6 e Abs. 2 sind die Worte „und IV“ durch die Worte „IV und VIII“ und die Worte „nach Landesrecht zuständige Verkehrsbehörde“ durch die Worte „oberste Landesverkehrsbehörde“ zu ersetzen.

Begründung

Folge der Einfügung von Buchstabe d in § 6 b. Im übrigen Anpassung an die Terminologie des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

- l) Folgender neuer § 6 f ist einzufügen:

„§ 6 f

Prüfungsbefugnisse

Die nach § 6 a Abs. 2 zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,
2. von den im Geschäftsbetrieb der Eisenbahn tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu den im Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Die im Geschäftsbetrieb der Eisenbahn tätigen Personen haben den Beauftragten bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.“

Begründung

Die zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde muß ermächtigt werden, die erforderlichen Überprüfungen im Geschäftsbetrieb der Eisenbahn durchführen und die notwendigen Auskünfte verlangen zu können.

- m) Der bisherige § 6 f wird § 6 g und ist wie folgt zu fassen:

„§ 6 g

Sonderregelung

Die Vorschriften der §§ 6 a bis f finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung.“

Begründung

Folge der Änderung von Artikel 1 Nr. 4

3. Artikel 1 neue Nummer 5 (§ 8 a)

Folgende Nummer 5 ist anzufügen:

- „5. § 8 a Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- a) einer Vorschrift einer aufgrund des § 3 Abs. 1 Buchstabe c erlassenen Rechtsverordnung oder einer aufgrund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen Anordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder
- b) einer vollziehbaren Auflage nach § 6 a Abs. 3 Satz 2 zuwiderhandelt.“

Begründung

Anpassung an die entsprechende Regelung im Personenbeförderungsgesetz.

4. Artikel 3

Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 1 Ziffer 4 §§ 6 b, 6 c, 6 e Abs. 2 und § 6 f am 1. Januar 1974 in Kraft.“

Begründung

Eine Rückdatierung auf den 1. Januar 1973 ist aus Haushaltsgründen unzweckmäßig. Im übrigen Folge der Einfügung von § 6 f.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates**Zu 1.**

Die Bundesregierung begrüßt die grundsätzliche Zustimmung des Bundesrates zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten im Personennahverkehr, wie er in dem Dritten Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beabsichtigt ist. Die Bundesregierung wird die vom Bundesrat angeregten zusätzlichen Maßnahmen der Verwirklichung des vom Bundesminister für Verkehr entwickelten „Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ prüfen, soweit dies nicht schon geschehen ist.

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen unter Nummer 2 Buchstaben a, c, d, f, g, l, m und Nummer 3 zu

Im übrigen nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

zu 2. b)

Die Bundesregierung stimmt der Einschränkung der Ausgleichspflicht auf den Ausbildungsverkehr nicht zu.

Diese Beschränkung steht nicht mit dem Ziel der Gesetzentwürfe, durch eine Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs deren Beförderungsleistungen qualitativ und quantitativ zu verbessern, in Einklang. Nicht nur im Ausbildungsverkehr, sondern auch im Berufsverkehr sind zunehmend verkehrs- und sozialpolitische Gründe bei der Tarifgestaltung der Nahverkehrsunternehmen maßgebend. Auch künftig werden diese Gründe die Preisbildung für die Beförderungen im Berufsverkehr beeinflussen. Eine unterschiedliche Behandlung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs würde daher gleiche oder ähnlich gelagerte Tatbestände ungleich behandeln.

Die von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwürfe stellen bereits einen Kompromiß zwischen den ursprünglich weitergehenden Vorstellungen des Bundesministers für Verkehr und denen der Länderverkehrsministerkonferenz dar. Durch die weitere Einschränkung der Ausgleichspflicht nur auf den Ausbildungsverkehr sowie die vom Bundesrat unter 2. e) vorgeschlagene Begrenzung auf nur 50 v. H. der gemeinwirtschaftlichen Lasten in diesem Verkehr wird das auch vom Bundesrat anerkannte Ziel der Gesetzentwürfe nicht erreicht.

Die Regelung des Ausgleiches gemeinwirtschaftlicher Lasten im öffentlichen Personennahverkehr durch ein Bundesgesetz ist für die Länder faktisch

keine „neue Aufgabe“. Würde nämlich der Bundesgesetzgeber von seinen Gesetzgebungskompetenzen keinen Gebrauch machen, müßten die Länder, ohne daß eine bundesgesetzliche Regelung zugrunde liegt, diese Aufgaben erfüllen und die sich daraus ergebenden Kosten tragen (Artikel 30, 104 a Abs. 1 GG). Die bundesgesetzliche Regelung vermeidet unterschiedliche Durchführungen in den Ländern; sie ist vom Vertreter des Bundesrates in der Sitzung des Deutschen Bundestages am 3. März 1971 – insbesondere für den Berufs- und Ausbildungsverkehr – nachdrücklich gefordert worden. Im übrigen bewirken die Gesetzentwürfe eine Angleichung der Bedingungen der anderen Verkehrsunternehmen an die bei der Deutschen Bundesbahn gegebenen Voraussetzungen.

Es trifft nicht zu, daß die Gesetzentwürfe den Ländern neue Belastungen in Höhe von 1 Mrd. DM bringen. Der weitaus überwiegende Teil der Ausgleichsverpflichtungen wird schon bisher von den Kommunen bzw. Ländern getragen. Nur bis zu 130 Mio DM stellen eine effektive Mehrbelastung der Länder dar. Bei der Bewertung der Belastung der Länder muß die Bundesregierung von der aus der Verfassungslage abzuleitenden Tatsache ausgehen, daß in finanzpolitischer Hinsicht für den Bund die Gemeinden in den Bereich der Länder gehören. Diese Auffassung wird auch stets von den Ländern in den Verhandlungen über die Verteilung des Steueraufkommens vertreten. Die Länder können jedoch landesrechtlich einen anderen Ausgleichspflichtigen bestimmen. Von der Möglichkeit, im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs eine Verlagerung der finanziellen Belastungen aus einer Abgeltungsregelung vorzunehmen, macht z. B. das Land Baden-Württemberg in seinem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich vom 21. Dezember 1973 Gebrauch.

Grundlage der am 30. November 1973 zwischen Bund und Ländern erzielten Vereinbarung über die Festsetzung des Beteiligungsverhältnisses an der Umsatzsteuer für die Jahre 1974 bis 1976 waren die verfassungsrechtlichen Kriterien des Artikels 106 Abs. 3 GG. Danach haben der Bund und die Länder gleichmäßig Anspruch auf Deckung ihrer notwendigen Ausgaben. Die Anteile von Bund und Ländern an der Umsatzsteuer sind neu festzusetzen, wenn sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bundes und der Länder wesentlich anders entwickelt.

Abweichend von der Auffassung des Bundesrates kann dementsprechend das Ergebnis der Vereinbarung der Regierungschefs des Bundes und der Länder vom 30. November 1973 nicht so interpre-

tiert werden, daß die kostenmäßigen Auswirkungen einzelner Gesetzesvorhaben in diesem Ergebnis berücksichtigt oder nicht berücksichtigt worden sind.

Bei den Verhandlungen über die Neuregelung des Beteiligungsverhältnisses an der Umsatzsteuer und dem schließlich für die Jahre 1974 bis 1976 gefundenen Kompromiß wurde vielmehr von der insgesamt für die verschiedenen Ebenen sich abzeichnenden finanziellen Entwicklung und deren finanzwirtschaftlicher Leistungsfähigkeit in den kommenden Jahren ausgegangen.

Wenn schließlich der Bundesrat in Absatz 4 seiner Begründung bemerkt, daß der Bund Ausgleichsverpflichtungen für die Busdienste von Bahn und Post in Höhe von nur etwa 13 v. H. der Gesamtkosten übernehme, ist dem entgegenzuhalten, daß ein Vergleich der Lasten der beteiligten Gebietskörperschaften allein auf der Grundlage der Gesetzentwürfe unvollständig ist und ein verzerrtes Bild vermittelt. Der Bund trägt nämlich schon jetzt rd. 3,5 Mrd. DM (Stand 1972) für den Ausgleich der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr der DB auf der Schiene. Dieser Betrag muß daher in eine Gegenüberstellung der finanziellen Lasten von Bund, Ländern und Gemeinden für den öffentlichen Nahverkehr einbezogen werden.

Die Gesetzentwürfe sehen die Möglichkeit von Auflagen durch die Genehmigungsbehörden mit dem Ziel der Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Unternehmen vor. Damit wird den Ländern eine größere Einwirkungsmöglichkeit auf die Kostenentwicklung und insbesondere auf die Tarifgestaltung eingeräumt. Dadurch besteht für die Länder die Möglichkeit, die Höhe der Ausgleichsverpflichtungen zu beeinflussen.

Zu 2. e)

Die Bundesregierung kann dem Vorschlag des Bundesrates aus den zu Nr. 2m genannten Gründen nicht zustimmen.

zu 2 h)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Ein Ausschluß des Ausgleichs für höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen ist mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz nicht zu vereinbaren (Artikel 3 Abs. 1 GG). Bei den in § 6 b genannten Tatbeständen soll eine „Normalisierung der Konten“ der nichtbundeseigenen Eisenbahnen gewährleistet werden, wie sie bei der Deutschen Bundesbahn bereits aufgrund der VO (EWG) Nr. 1192/69 durchgeführt worden ist. Die Kontennormalisierung bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist nach Artikel 104 a Abs. 1 GG aber Aufgabe der

Länder (vgl. Ausführungen zu 2. b). Zur Zeit ist allerdings nicht beabsichtigt, die vom Bund gewährten freiwilligen Zahlungen in Höhe von rd. 1 Mio DM an die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs einzustellen.

Zu 2. i) und j)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu, soweit der Bund den Ausgleich nach § 6 b Buchstabe d gewähren soll.

Die Darlehen nach dem Verkehrsfinanzgesetz (VFG 1955) vom 6. April 1955 sind nicht zur Beseitigung von Kriegsfolgelasten, sondern den Ländern zur Verwendung als Finanzhilfen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen „zur Verbesserung von Verkehrsanlagen“ und „zur Beschaffung von rollendem Material“ bewilligt worden. Wenn der Bundesrat die Einbeziehung dieser Finanzhilfen in die Ausgleichsregelung des § 6 b für erforderlich hält, so hat dies zwangsläufig zur Folge, daß die Länder die daraus resultierenden finanziellen Lasten übernehmen müssen (Artikel 104 a Abs. 1 GG). Aufgrund seiner Verwaltungskompetenz für die Bundeseisenbahnen (Artikel 87 Abs. 1 GG) ist dementsprechend der Bund gegenüber der Deutschen Bundesbahn verfahren.

Im übrigen könnte auch aus Artikel 120 GG keine Verpflichtung des Bundes zur Übernahme von Kriegsfolgelasten hergeleitet werden. Diese Auffassung vertritt auch der Rechtsausschuß des Bundesrates (vgl. Niederschrift über seine 403. Sitzung). Das VFG 1955 kann auch nicht als gesetzliche Regelung im Sinne von Artikel 120 Abs. 1 Satz 2 GG angesehen werden, da dieses Gesetz weder die Verteilung von Lasten, noch die Voraussetzungen für Leistungen und ihre Höhe regelt.

zu 2. k)

Einer Änderung der Worte „und IV“ in die Worte „IV und VIII“ kann die Bundesregierung nicht zustimmen. Sie verweist auf die Stellungnahme zu 2. i) und j).

Im übrigen stimmt die Bundesregierung zu.

zu 4.

Die Bundesregierung stimmt dem Zeitpunkt 1. Januar 1974 zu.

Da in die Rückdatierung auch § 6 g einbezogen werden muß, ist Artikel 3 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

„(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 1 Ziffer 4 §§ 6 b, 6 c, 6 e Abs. 2, §§ 6 f und 6 g am 1. Januar 1974 in Kraft.“