

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtner, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meinel, Norbert Otto (Erfurt), Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

A. Problem

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 privatrechtlicher Form,
- die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der bisherigen Bundeseisenbahnen auf die Länder,
- 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 privatrechtlich 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.

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.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

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, Gliederungsnummer 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 Bundes-eisenbahnen 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 87 d wird folgender Artikel eingefügt:

„Artikel 87 e

Eisenbahnverkehrsverwaltung

(1) Die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes wird in bundeseigener Verwal-

tung 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 privatrechtlicher 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 privatrechtlich 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.

Bonn, den 23. März 1993

Dirk Fischer (Hamburg)
Dr. Dionys Jobst
Horst Gibtner
Heinz-Günter Bargfrede
Dr. Wolf Bauer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Georg Brunnhuber
Claus-Peter Grotz
Manfred Heise
Ernst Hinsken
Michael Jung (Limburg)
Klaus-Heiner Lehne
Theo Magin
Rudolf Meinel
Norbert Otto (Erfurt)
Gerhard O. Pfeiffermann
Helmut Rode (Wietzen)
Ferdi Tillmann
Ulrich Adam
Meinrad Belle
Klaus Brähmig

Paul Breuer
Klaus Bühler (Bruchsal)
Albert Deß
Ilse Falk
Hans-Joachim Fuchtel
Martin Götsching
Joachim Gres
Elisabeth Grochtmann
Rainer Haungs
Dr. Renate Hellwig
Dr. h. c. Adolf Herkenrath
Karin Jeltsch
Dr.-Ing. Rainer Jork
Dr. Egon Jüttner
Dr. Harald Kahl
Steffen Kampeter
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Christian Lenzer
Dr. Dietrich Mahlo
Erwin Marschewski
Johannes Nitsch
Dr. Rolf Olderog

Eduard Oswald
Dr. Peter Paziorek
Rosemarie Priebus
Dr. Bernd Protzner
Kurt J. Rossmannith
Dr.-Ing. Joachim Schmidt
(Halsbrücke)
Clemens Schwalbe
Dr. Hermann Schwörer
Simon Wittmann (Tännesberg)
Michael Wonneberger
Wolfgang Zeitlmann
Dr. Wolfgang Schäuble,
Michael Glos und Fraktion

Ekkehard Gries
Horst Friedrich
Roland Kohn
Manfred Richter (Bremerhaven)
Dr. Klaus Röhl
Dr. Hermann Otto Solms
und Fraktion

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) privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen (Strukturreform) setzt eine Änderung des Grundgesetzes, insbesondere des Artikels 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 Eisenbahngesetzes — 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 Eisenbahn-

wesens, 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 Buchstabe a (Artikel 73 GG)*

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

Zu Nummer 1 Buchstabe 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. 6a 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. 6a 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 6a 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 Ver-

kehrssysteme, 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 neu gefaßt 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 privatrechtlich 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. Nummer. 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 Gesetzesvollzuges) der jeweiligen Infrastruktur und — im Falle der Luftfahrt — auch des Verkehrs zustän-

dig. 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 Verkehrsbedienungspflicht des Bundes im Eisenbahnbereich beinhaltet. 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.

Zu 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 „Verwaltung“ 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 Bundeseisenbahnen 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.

Zu 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“ privatrechtlich 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 Gesetzgebungskompe-

tenz 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 Eisenbahnverkehrsverwaltung 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 privatrechtlicher 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 betreiben, Bestandteil der Luftverkehrsverwaltung. Sie werden seit Einfügung des Artikels 87 d in das Grundgesetz (1955) als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt (vgl. Deutsche Lufthansa AG, Flughafen Frankfurt AG u. a.). Das gleiche gilt für die privatrechtlich 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 Eisenbahnneurechtsgesetzes.

Zu Nummer 6 (Artikel 143 a)

Die Umwandlung der bisher in bundeseigener Verwaltung als Behörden geführten Bundeseisenbahnen in privatrechtlich 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 auszuschließende 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.

Zu 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 neugebildeten 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 privatrechtlich organisierten Eisenbahn des Bundes beurlauben lassen, kraft Gesetzes unbefristet einer privatrechtlich 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 Beamtenengesetzen vorgesehen ist. Die durch die betriebliche Einbindung der zugewiesenen Beamten in ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen notwendigen Modifika-

tionen hinsichtlich der betrieblichen Interessenvertretung lassen die grundsätzliche Rechtsstellung der Beamten unberührt.

Zu 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.

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. Die Befristung zum 31. Dezember 1994 ist abgestimmt auf die zum 1. Januar 1995 vorgesehene Neufestsetzung des Schlüssels zur Verteilung des Umsatzsteueraufkommens zwischen Bund und Ländern, in dessen Rahmen der Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern hinsichtlich der auf die Länder übergehenden staatlichen Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der bisherigen Bundeseisenbahnen erfolgen soll. Der Übergangszeitraum berücksichtigt ferner das Auslaufen der Verordnungen zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenverkehr vom 31. Juli 1992 (BGBl. I S. 1442) sowie im Eisenbahnverkehr vom 31. Juli 1992 (BGBl. I S. 1443) zum 31. Dezember 1994.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.