

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Zielsetzung

Anpassung des Regionalisierungsgesetzes.

B. Lösung

Aufnahme einer weiteren Revision in das Regionalisierungsgesetz, mit der geprüft wird, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vereinbaren zu können. Anpassung des Regionalisierungsgesetzes im Hinblick auf das Untersuchungsergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA für den Zeitraum 1998 bis 2001.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bei Bund und Ländern entsteht kein Vollzugsaufwand. Für die Finanzbelastung des Bundeshaushalts ergeben sich keine Veränderungen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 910 00 – Ba 14/98

Bonn, den 27. Mai 1998

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 725. Sitzung am 8. Mai 1998 beschlossenen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes
mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

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

Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des Gesetzes wird nach dem Wort „Regionalisierungsgesetz“ die Angabe „RegG“ eingefügt.

2. § 6 wird wie folgt gefaßt:

„§ 6

(1) Zum 31. Dezember 2001 wird geprüft, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Umfang von jährlich 510 Millionen Zugkilometern vereinbaren zu können. Weiter wird festgestellt, in welchem Umfang im Jahr 2000 Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Ländern erbracht werden und in welchem Umfang diese Betriebsleistungen nach einheitlichen Maßstäben bedarfsgerecht sind. Als Grundlage hierzu dienen die Zahl der Einwohner zum Stichtag 31. Dezember 1999, die unterschiedlichen Raumstrukturen und die Verkehrsstruktur in den einzelnen Ländern. Schließlich wird geprüft, welche Durchschnittsbeträge im Jahr 2000 für bestellte Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr bundesweit und in den einzelnen Ländern, getrennt nach Ballungsräumen und Fläche, notwendig sind.

(2) Die der Prüfung nach Absatz 1 zugrunde zu legenden Verkehrsleistungen werden ergänzt, soweit in den Ländern Berlin und Brandenburg nach dem 31. Dezember 2001 Verkehrsleistungen auf Strecken erbracht werden, die wegen der besonderen geographischen Lage Berlins sowie durch die Teilung von 1961 für den Schienenpersonennahverkehr unterbrochen waren (Lückenschlußstrecken).

(3) Nach Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit den nach Absatz 1 für die Prüfungen erforderlichen Untersuchungen.“

3. § 8 Abs. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Von den in § 5 festgelegten Beträgen erhalten die Länder von 1998 bis 2001 für Verkehrsleistungen entsprechend dem Fahrplan 1993/1994, ergänzt durch die Verkehrsleistungen auf Lückenschlußstrecken in den Ländern Berlin und Brandenburg, jährlich insgesamt 7 865,90 Millionen Deutsche Mark, die sich folgendermaßen verteilen:

	Mio. DM
Baden-Württemberg	641,07
Bayern	1 148,42
Berlin	503,42
Brandenburg	543,53
Bremen	24,38
Hamburg	133,72
Hessen	504,99
Mecklenburg-Vorpommern	318,57
Niedersachsen	683,55
Nordrhein-Westfalen	1 114,60
Rheinland-Pfalz	372,84
Saarland	87,31
Sachsen	691,41
Sachsen-Anhalt	499,49
Schleswig-Holstein	251,71
Thüringen	346,89

(2) Von den in § 5 Abs. 2 festgelegten Beträgen erhalten ab dem Jahr 2002 die Länder den nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ermittelten Betrag. Dieser Betrag wird auf die einzelnen Länder nach Maßgabe der in § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 ermittelten bedarfsgerechten Betriebsleistungen und der in § 6 Abs. 1 Satz 4 ermittelten anteiligen Durchschnittsbeträge verteilt.“

4. § 8 Abs. 2 wird zu § 8 Abs. 3.

5. § 8 Abs. 3 wird aufgehoben.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Regionalisierungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am ... in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Mit der Änderung des Artikels 87 Abs. 1 GG durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2089) ist die staatliche Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes nach Artikel 30 GG auf die Länder übergegangen. Dies wird durch das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) konkretisiert.

Gleichzeitig steht den Ländern durch Artikel 106a GG und § 5 Regionalisierungsgesetz (RegG) ein Anteil an dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs – insbesondere des SPNV – zu.

Der Anteil beträgt im Jahr 1996 8,7 Mrd. DM und ab dem Jahr 1997 jährlich 12 Mrd. DM, ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz steigend. Davon sind 7 799,09 Mio. DM dazu bestimmt, Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang bestellen zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 von der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn erbracht worden sind. Dieser Betrag wird gemäß § 8 Abs. 1 RegG mit festen Beträgen auf die Länder verteilt.

Die Verteilung der übrigen Mittel erfolgt gemäß § 8 Abs. 2 RegG nach festen Vomhundertsätzen.

Gemäß § 6 RegG ist bis zum 31. Dezember 1997 zu prüfen, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind.

Dabei bleiben bereits eingetretene oder geplante Angebotsverbesserungen unberücksichtigt. Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 1994 auf den sogenannten Lückenschlüssen in den Ländern Berlin und Brandenburg erbracht werden, sind dagegen einzubeziehen.

Gemäß § 6 Abs. 3 RegG ist im Einvernehmen mit den Ländern eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einer Untersuchung der Kosten- und Ertragslage für die Verkehrsleistungen im SPNV entsprechend dem Fahrplan 1993/1994 beauftragt worden. Die Untersuchung hat ergeben, daß die in § 8 Abs. 1 festgelegten Beträge nicht in allen Ländern ausreichen, um im Zeitraum 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr nach der Quantität des Fahrplans 1993/1994 vereinbaren zu können.

Es ist deshalb eine Anpassung des Regionalisierungsgesetzes erforderlich. Der Vorschlag stützt sich auf das Untersuchungsergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA (WIBERA II), das nach Aussagen der DB AG es jedem Land ermöglicht, im

Zeitraum von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang wie nach dem Fahrplan 1993/1994 und nach der Qualität des Jahres 1997 – in den Ländern Berlin und Brandenburg ergänzt durch die Verkehrsleistungen auf den in Betrieb genommenen Lückenschlußstrecken – mit insgesamt 7865,90 Mio. DM vereinbaren zu können.

Die Mittelverteilung ist wesentlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Effizienz des SPNV unterschiedlich ist und zum Teil ein Nachholbedarf im Hinblick auf Rationalisierung und Angebotsstruktur besteht. Für das Jahr 2001 ist daher eine weitere Revision in das Regionalisierungsgesetz aufzunehmen, die von einer weitgehenden Angleichung des Bestellvolumens für den SPNV im Bundesgebiet ausgeht und darauf aufbauend eine Mittelverteilung anhand von Durchschnittssätzen vorsieht. Grundlage soll das bedarfsgerechte Bestellvolumen in den einzelnen Ländern sein. Für die Feststellung des gerechten Bedarfs wird auf die Einwohnerzahl und die unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen abgestellt. Zusätzlich werden Regelungen aufgenommen, die den unterschiedlichen Finanzbedarf für den Verkehr in Ballungsräumen und in der Fläche berücksichtigen.

Das Regionalisierungsgesetz ist daher in den §§ 6 und 8 zu ändern.

Bei Bund und Ländern entsteht kein Vollzugsaufwand. Für die Finanzierung des Bundeshaushalts ergeben sich gegenüber den bisherigen Festlegungen im Regionalisierungsgesetz keine Veränderungen; der entsprechende § 5 bleibt unverändert.

Gemäß Artikel 106a GG ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) erhält die Abkürzung „RegG“.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Änderung § 6 Abs. 1

Nach der bisher gültigen Fassung ist mit der durchgeführten Revision geprüft worden, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM ausreicht, um in den einzelnen Jahren bis zum Jahr 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind. Diese Prüfung hat ergeben, daß der Betrag zwar für die Gesamtheit der Länder, nicht jedoch aufgrund der Verteilung der

Beträge nach § 8 Abs. 1 in jedem einzelnen Land, ausreicht. Die durch die Untersuchung (WIBERA II) vorgeschlagene Neuverteilung der Mittel in Höhe von 7865,90 Mio. DM auf die einzelnen Länder findet im neu gefaßten § 8 Abs. 1 ihren Niederschlag.

Die durchgeführte Revision zeigte weiter, daß die Effizienz des Schienenpersonennahverkehrs unterschiedlich ist und in einigen Ländern ein Nachholbedarf hinsichtlich Rationalisierung und Verbesserung des Kostendeckungsgrades im Schienenpersonennahverkehr besteht. Nach einer Übergangszeit bis zum Jahr 2001 sollte dieser Nachholbedarf weitgehend gedeckt sein, so daß eine Neuverteilung der Mittel auf die Länder ab dem Jahr 2002 erforderlich erscheint.

Durch eine zweite Revision zum 31. Dezember 2001 soll zuerst festgestellt werden, mit welchem Betrag sich die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr ab dem Jahr 2002 vereinbaren lassen, die einerseits auf dem Umfang des Fahrplans 1993/1994 beruhen und andererseits die Verkehrsentwicklung entsprechend berücksichtigen. Dabei wird davon ausgegangen, daß diese Verkehrsleistungen in Höhe von 495,3 Millionen Zugkilometern im Jahr 1997 einschließlich der bis zum Jahr 2001 zu realisierenden Lückenschlüsse zwischen Berlin und Brandenburg mit der bis 2001 gültigen Aufteilung bestellt werden können. Ab 2002 wird der Schienenpersonennahverkehr entsprechend dem durchschnittlichen, verkehrsträgerunabhängigen Wachstum des Personenverkehrs jährlich um 1 % fortentwickelt. Der Durchschnittswert für die Jahre 2002 bis einschließlich 2006 liegt bei 510 Millionen Zugkilometern. Über die Revision ist zunächst festzustellen, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit solche Verkehrsleistungen vereinbaren zu können.

Dieser Betrag ist die Grundlage für die ab dem Jahr 2002 anzupassende Regelung eines Verteilungsschlüssels, der auf den in den einzelnen Ländern bedarfsgerechten Verkehrsleistungen im Jahr 2000 aufbaut. Eine bedarfsgerechte Bestellung bemißt sich zunächst an der Einwohnerzahl der jeweiligen Länder und wird durch Kriterien, die die Verhältnisse in den einzelnen Ländern berücksichtigen, ergänzt.

Wichtige länderbezogene Kriterien sind die unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen. Im Zuge der Revision im Jahr 2001 sollen Kriterien für die sich unterscheidenden Verhältnisse in den Ländern entwickelt werden. Unterschiedliche Raumstrukturen haben die notwendige mittlere Reiseweite zu den Mittel- und Oberzentren sowie die Anteile der Ballungsräume und der Fläche in den einzelnen Ländern zu berücksichtigen. Das Kriterium Verkehrsstruktur soll dem individuellen Bedarf an SPNV-Leistungen in den einzelnen Ländern Rechnung tragen. Maßgeblich hierfür ist beispielsweise ein hoher Durchgangsverkehr oder der Zulauf zu einem außerhalb des jeweiligen Landes liegenden Zentrum.

Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die in den einzelnen Ländern z. B. aus Gründen der Erschließung bestellt werden und über die bedarfs-

gerechte Bestellung hinausgehen, sollen aus den Beträgen gemäß § 8 Abs. 3 RegG in der künftig gültigen Fassung bezahlt werden.

Die bundesdurchschnittliche Unterdeckung pro Zugkilometer für die im Jahr 2000 bestellten SPNV-Leistungen wird getrennt nach Ballungsräumen und Fläche mit der unterschiedlichen Situation in den einzelnen Ländern bewertet. Diese jeweiligen Durchschnittsbeträge werden mit den bedarfsgerechten Betriebsleistungen multipliziert und ergeben so den Verteilungsschlüssel für die ab 2002 vorgesehene Aufteilung der Mittel.

Änderung § 6 Abs. 2 und 3

Da die Schieneninfrastruktur in den Ländern Berlin und Brandenburg nur schrittweise wiederhergestellt werden kann, ist es nicht möglich, alle teilungsbedingten Lückenschlußstrecken schon bis zum Jahr 2001 in Betrieb zu nehmen. Die Ergänzung des § 6 im Sinne einer Fortgeltung der bisherigen Regelung war somit erforderlich.

Der Untersuchungsauftrag gemäß § 6 Abs. 3 RegG in der bislang gültigen Fassung wird entsprechend der Neuregelung in § 6 Abs. 1 RegG angepaßt. Die Festlegung in § 6 Abs. 4 RegG in der bislang gültigen Fassung ist durch die Neuregelung hinfällig geworden.

Änderung § 8 Abs. 1

Der für die Verkehrsleistung nach dem Fahrplan 1993/1994 und die Inbetriebnahme von Lückenschlußstrecken in den Ländern Berlin und Brandenburg in der Qualität des Jahres 1997 notwendige Finanzbetrag wurde in der Untersuchung WIBERA II ermittelt und auf die Länder nach dieser Untersuchung verteilt.

§ 8 Abs. 2

In einer erneuten Prüfung nach § 6 Abs. 1 RegG wird der für die angepaßten Verkehrsleistungen notwendige Betrag ermittelt und auf die Länder verteilt. Die Ausführungen zur Änderung des § 6 Abs. 1 gelten entsprechend.

Änderung § 8 Abs. 2 und 3

Der bisherige Absatz 2 wird aufgrund der Einführung einer neuen Verteilungsregelung ab dem Jahr 2002 zu Absatz 3. Der bisherige Absatz 3 ist nach der durchgeführten Prüfung gemäß § 6 RegG in der bislang gültigen Fassung hinfällig.

Zu Artikel 2

Zur leichteren Lesbarkeit und zum besseren Verständnis soll im Bundesgesetzblatt auch die vom Inkrafttreten des Gesetzes an geltende Fassung des Regionalisierungsgesetzes veröffentlicht werden.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Allgemeiner Teil

Die gemäß § 6 Abs. 3 RegG im Einvernehmen mit den Ländern von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft durchgeführte Untersuchung hat ergeben, daß der Finanzbedarf der Länder für die Vereinbarung von Verkehrsleistungen, die in Qualität und Quantität dem Fahrplan 1993/1994 entsprechen, sich wie folgt verändert:

1998	1999	2000	2001
- in Mio. DM -			
7 866	7 695	7 522	7 387
Veränderung gegenüber der geltenden Regelung - in Mio. DM -			
+67	-104	-277	-412

Diese Beträge steigen noch entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz (Dynamisierung).

Die Gesetzesvorlage des Bundesrates läßt die sich daraus ergebende Entlastung des Bundeshaushalts unberücksichtigt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung – insbesondere der ermittelte bundesweite Finanzbedarf – können aber nicht einfach ignoriert werden, sondern müssen nach Auffassung der Bundesregierung interessengerecht umgesetzt werden. Ein gangbar erscheinender Weg ist, den Beginn der Dynamisierung so zu verschieben, daß dadurch die von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Zeitraum 1998 bis 2001 errechnete Entlastung des Bundeshaushalts in Höhe von rund 800 Mio. DM (dynamisiert) erreicht wird.

Die Bereitschaft der Bundesregierung, die Änderungsvorschläge der Länder (Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder; erneute Revision dieser Verteilung im Jahr 2001) weitgehend zu akzeptieren, gilt nur unter der Voraussetzung, daß eine Entlastungswirkung in der genannten Höhe gewährleistet wird. Sie schlägt nachfolgende Änderungen vor, um dieses Ziel zu erreichen.

Zu den einzelnen Vorschriften

1. Zu Artikel 1

a) Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:

- „2. In § 5 Abs. 2 Satz 1 wird die Jahreszahl „1998“ durch die Angabe „dem 1. März 1999“ ersetzt.“

Begründung

Die für die Prüfung nach § 6 RegG durchgeführte Untersuchung weist aus, daß die Länder rund 800 Mio. DM weniger benötigen, um im Zeitraum 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind. Der Beginn der Dynamisierung entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz ist so zu verschieben, daß die von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft errechnete Entlastungswirkung erreicht wird.

b) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a) § 6 wird aufgehoben.“

Begründung

Der Prüfungsauftrag nach § 6 RegG ist gegenstandslos geworden. Die in der Gesetzesvorlage des Bundesrates unter Artikel 1 Nr. 2 vorgeschlagene Änderung des § 6 sieht eine erneute Prüfung der Verteilung nach § 8 Abs. 1 vor. Die vorgeschlagene Regelung wird daher bei der Änderung des § 8 berücksichtigt.

c) Nummer 3 wird wie folgt gefaßt:

„3. § 8 wird wie folgt gefaßt:

„§ 8
Verteilung

(1) Von dem in § 5 festgelegten Betrag erhalten die Länder von 1998 bis 2001 für Verkehrsleistungen entsprechend dem Fahrplan 1993/1994, ergänzt durch die Verkehrsleistungen auf Lückenschlußstrecken in den Ländern Berlin und Brandenburg, jährlich insgesamt 7 865,90 Millionen Deutsche Mark, die sich folgendermaßen verteilen:

	Mio. DM
Baden-Württemberg	641,07,
Bayern	1 148,42,
Berlin	503,42,
Brandenburg	543,53,
Bremen	24,38,
Hamburg	133,72,
Hessen	504,99,
Mecklenburg-Vorpommern	318,57,
Niedersachsen	683,55,
Nordrhein-Westfalen	1 114,60,
Rheinland-Pfalz	372,84,
Saarland	87,31,
Sachsen	691,41,
Sachsen-Anhalt	499,49,
Schleswig-Holstein	251,71,
Thüringen	346,89.

(2) Zum 31. Dezember 2001 wird geprüft, wieviel von dem in § 5 festgelegten Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Umfang von jährlich 510 Millionen Zugkilometern vereinbaren zu können. Weiter wird festgestellt, in welchem Umfang im Jahr 2000 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Ländern erbracht werden und in welchem Umfang diese Verkehrsleistungen nach einheitlichen Maßstäben bedarfsgerecht sind. Als Grundlage hierzu dienen die Zahl der Einwohner zum Stichtag 31. Dezember 1999, die unterschiedlichen Raumstrukturen und die Verkehrsstruktur in den einzelnen Ländern. Schließlich wird geprüft, welche Durchschnittsbeträge im Jahr 2000 für bestellte Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr bundesweit und in den einzelnen Ländern, getrennt nach Ballungsräumen und Fläche, notwendig sind.

(3) Die der Prüfung nach Absatz 2 zugrunde zu legenden Verkehrsleistungen werden ergänzt, soweit in den Ländern Berlin und Brandenburg erst nach dem 31. Dezember 2001 Verkehrsleistungen auf Strecken erbracht werden, die wegen der besonderen geographischen Lage Berlins sowie durch die Teilung von 1961 für den Schienenpersonennahverkehr unterbrochen waren (Lückenschlußstrecken).

(4) Die Länder beauftragen einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit den für die Prüfungen nach Absatz 2 erforderlichen Untersuchungen. Sie finanzieren die Untersuchungen entsprechend der Vomhundertsätze nach Absatz 6.

(5) Von dem in § 5 festgelegten Betrag erhalten ab dem Jahr 2002 die Länder den nach Absatz 2 Satz 1 ermittelten Betrag. Dieser Betrag wird auf die einzelnen Länder nach Maßgabe der in Absatz 2 Satz 2 und 3 ermittelten bedarfsgerechten Verkehrsleistungen und der in Absatz 2 Satz 4 ermittelten anteiligen Durchschnittsbeträge verteilt. Die Verteilungsregelung des Absatzes 1 wird mit Wirkung ab dem Jahr 2002 entsprechend angepaßt.

(6) Soweit die in § 5 festgelegten Beträge nicht durch die Verteilungsregelung des Absatzes 1 erfaßt sind, werden diese nach folgenden Vomhundertsätzen auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	11,59,
Bayern	14,69,
Berlin	4,03,
Brandenburg	5,00,
Bremen	0,81,
Hamburg	1,95,
Hessen	7,01,
Mecklenburg-Vorpommern	3,33,
Niedersachsen	9,04,

Nordrhein-Westfalen	17,99,
Rheinland-Pfalz	4,74,
Saarland	1,30,
Sachsen	6,83,
Sachsen-Anhalt	4,60,
Schleswig-Holstein	3,14,
Thüringen	3,95. "

Begründung

Zu Absatz 1

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Fassung des § 8 Abs. 1 zu.

Zu Absatz 2

§ 6 Abs. 1 der Gesetzesvorlage des Bundesrates wird zu § 8 Abs. 2. Die Eingliederung der vorgeschlagenen Regelung in § 8 soll klarstellen, daß sich die zum 31. Dezember 2001 durchzuführende Prüfung ausschließlich auf die Mittelverteilung zwischen den Ländern bezieht und keine Auswirkungen auf den Finanzrahmen gemäß § 5 hat. Dem dient auch die redaktionelle Ergänzung des Satzes 1.

Zu Absatz 3

§ 6 Abs. 1 a der Gesetzesvorlage des Bundesrates wird zu § 8 Abs. 3. Diese Regelung bezieht sich unmittelbar auf die Prüfung gemäß § 8 Abs. 2.

Zu Absatz 4

§ 6 Abs. 2 der Gesetzesvorlage des Bundesrates wird § 8 Abs. 4. Die Verantwortung für die Vergabe der Untersuchungen wird neu geregelt, da Ziel der von den Ländern vorgeschlagenen Prüfungen und Untersuchungen eine Neuverteilung der Mittel auf die Länder ist. Auswirkungen auf die Finanzleistungen des Bundes insgesamt ergeben sich nicht. Die Vergabe und Finanzierung der Untersuchungen bleibt deshalb den Ländern überlassen.

Zu Absatz 5

Der in Artikel 1 Nr. 3 der Gesetzesvorlage des Bundesrates genannte § 8 Abs. 2 wird zu § 8 Abs. 5. Die Sätze 1 und 2 werden redaktionell angepaßt. Der neue Satz 3 soll die Verteilung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2002 gesetzlich regeln.

Zu Absatz 6

§ 8 Abs. 2 wird zu § 8 Abs. 6.

d) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

4. Nach § 8 wird folgender § 9 eingefügt:

„§ 9

Übergangsregelung

(1) Die Beträge, die den Ländern für 1998 nach § 5 Abs. 2 in der bis zum (einsetzen: Datum Inkrafttreten) geltenden Fassung gezahlt wurden, werden im Jahr 1999 verrechnet.

(2) Im übrigen stehen den Ländern für 1998 die Beträge in der bis zum (einsetzen: Datum Inkrafttreten) geltenden Fassung dieses Gesetzes monatlich anteilig zu. Dies gilt auch für die den Ländern ab dem (einsetzen: Datum Inkrafttreten) zustehenden Beträge."

Begründung

Zu Absatz 1

Nach der bisher gültigen Fassung des Gesetzes werden die den Ländern zustehenden Beträge gemäß § 5 Abs. 2 ab dem 1. Januar 1998 dynamisiert. Durch die Verschiebung des Beginns der Dynamisierung ist eine Regelung für die abweichend von § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes gezahlten Dynamisierungsbeträge erforderlich.

Zu Absatz 2

Mit dieser Regelung soll klargestellt werden, daß für das Jahr 1998 als Beträge nach § 5

Abs. 1 und § 8 insgesamt nicht mehr als 12 Mrd. DM vom Bund an die Länder zu zahlen sind.

e) Nummer 5 entfällt.

Begründung

Redaktionelle Anpassung.

2. Zu Artikel 3

Artikel 3 wird wie folgt gefaßt:

„Dieses Gesetz tritt am ... (einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft.“

Begründung

Im Interesse einer einfacheren und übersichtlicheren Berechnung der jedem Land zustehenden Beträge soll das Änderungsgesetz zum RegG am nächsten Monatsersten nach Verkündung in Kraft treten.