

03.03.23

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 1031. Sitzung am 3. März 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu –,
Nummer 1 (§ 5 Absatz 10 Satz 2,
§ 9 Absatz 1 Satz 1,
Satz 2a – neu –,
Absatz 2 Satz 2,
Absatz 4 Satz 1 RegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Der Nummer 1 ist folgende Nummer voranzustellen:

„01. In § 5 Absatz 10 Satz 2 werden die Wörter „im Jahr 2023 um 1,8 Prozent“ durch die Wörter „ab dem Jahr 2023 bis einschließlich des Jahres 2031 um jährlich 1,8 Prozent“ ersetzt.“

- b) In Nummer 1 ist § 9 wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aaa) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Ab dem 1. Mai 2023 wird ein Tarif angeboten, der zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket).“

bbb) Nach Satz 2 ist folgender Satz einzufügen:

„Der Preis wird in Abstimmung von Bund und Ländern jährlich festgeschrieben.“

bb) In Absatz 2 Satz 2 sind die Wörter „aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen“ zu streichen.

cc) In Absatz 4 Satz 1 sind die Wörter „15. Tag des Folgemonats“ durch die Wörter „14. Tag“ zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Änderung zielt darauf ab, dass die bereits beschlossene Erhöhung der Dynamisierung vollständig bei den Ländern ankommt. Dies ist nicht der Fall, wenn die Infrastrukturentgelte nach § 37 Absatz 2 Eisenbahnregulierungsgesetz ebenfalls stärker dynamisiert werden. Aus diesem Grund muss die bereits beschlossene Erhöhung um 1,2 Prozentpunkte von der Inanspruchnahme von Infrastrukturentgelten auch über das Jahr 2023 hinaus befreit werden.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa:

Mit der ursprünglichen Formulierung besteht der Eindruck, dass die Länder verpflichtet werden, einen solchen Tarif verpflichtend mittels landesweiter Allgemeiner Vorschrift einzuführen. Um auch andere Wege (mit den kommunalen Aufgabenträgern) prüfen zu können, sollte die Regelung offen formuliert werden, analog zu § 8 Absatz 2 RegG der Einführung des 9-Euro-Tickets mit dem Siebten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes.

Zu Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe bbb:

In der MPK am 8. Dezember 2022 wurde beschlossen, dass das Deutschlandticket im Jahr 2023 zu einem Einführungspreis in Höhe von 49 Euro angeboten wird. In den Folgejahren sollten dem MPK-Beschluss folgend Bund und Länder gemeinsam vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und die vereinbarten Zuschüsse in Höhe von je 1,5 Milliarden Euro sichergestellt wird. Dieses Ziel intendiert die Möglichkeit oder auch die Notwendigkeit, den Preis des Deutschlandtickets anzupassen, was mit der Ergänzung verdeutlicht wird.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Mit der Streichung wird sichergestellt, dass der Bund sich auch in den Jahren 2024 und 2025 hälftig an allen finanziellen Nachteilen, die durch das Deutschlandticket entstehen, beteiligen kann. Dies schließt unter anderem die Kosten für die Einnahmeverteilung und die Evaluation des Tickets ein.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Für die Branche ist es wichtig, von Beginn an die Liquidität herzustellen. Daher sollte zumindest für den Start eine kurze Frist zur Anweisung der Bundesmittel an die Länder vorgesehen werden.

2. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass zeitnah ein Entwurf vorgelegt wurde, in dem die Einigung der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder mit dem Bundeskanzler vom 2. November 2022 und 8. Dezember 2022 zur hälftigen Beteiligung des Bundes an den Kosten, welche mit der Einführung eines Deutschlandtickets entstehen, umgesetzt werden soll. Hierzu zählen neben den finanziellen Nachteilen aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen auch die aus der Einführung des Deutschlandtickets unmittelbar resultierenden Umsetzungskosten.
- b) Der Bundesrat weist allerdings nachdrücklich darauf hin, dass entgegen den Ausführungen der Bundesregierung bei den Ländern im Ergebnis keine Haushaltsentlastung, sondern eine gravierende Dauerbelastung der Länderhaushalte eintritt.
- c) Der Bund bewirtschaftet die Regionalisierungsmittel im Bundeshaushalt mit Verweis auf Artikel 106a des Grundgesetzes als Steuerminder-einnahme. Dies führt im Gegenzug nicht dazu, dass die Regionalisierungsmittel bei den Ländern als Steuermehreinnahme angesetzt werden können. Vielmehr werden die Länder verpflichtet, zur Umsetzung des geplanten Deutschlandtickets Landesmittel in gleicher Höhe zur Verfügung zu stellen.
- d) Der Bundesrat begrüßt die im Gesetzentwurf enthaltene hälftige Nachschusspflicht des Bundes, sofern der finanzielle Beitrag des Bundes am Deutschlandticket im Jahr 2023 nicht ausreicht. Der Bundesrat erwartet, dass der Bund auch in den Jahren 2024 und 2025 einen mindestens hälftigen Nachschuss leistet, sofern die tatsächlichen Kosten des Deutschlandtickets höher sind, als vom Bund angenommen und die Kosten nicht durch Erhöhung der Ticketeinnahmen ausgeglichen werden können.

- e) Der Bundesrat stellt fest, dass die Einführung des Deutschlandtickets eine gesetzliche Verpflichtung der Länder gemäß § 9 Absatz 1 des Gesetzesentwurfs darstellt. Dies entspricht auch der Konzeption des Deutschlandtickets, welches die beabsichtigten Effekte nur erzielen kann, wenn sich alle Länder gleichermaßen daran beteiligen. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes ist dagegen nach dem Entwurf nur bis zum Jahr 2025 vorgesehen.
- f) Der Gesetzesentwurf sieht die unbefristete Einführung des Deutschlandtickets durch die Länder vor. Die Kostenbeteiligung des Bundes dagegen ist auf die Jahre 2023 bis 2025 begrenzt. Der Bundesrat erwartet, dass der Bund in das Gesetz eine Regelung zur dauerhaften hälftigen Mitfinanzierung des Bundes aufnimmt oder die Einführung des Deutschlandtickets analog zu dem Geltungszeitraum der Kostenbeteiligung des Bundes auf die Jahre 2023 bis 2025 begrenzt.
- g) Im Übrigen stellt der Bundesrat fest, dass die Einführung des Deutschlandtickets zwar einen wichtigen Baustein auf dem Weg hin zu einem attraktiven und ressourcenschonenden Personennahverkehr darstellt. Darüber hinaus bedarf es allerdings weiterer Infrastrukturmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr, um die positiven Wirkungen des Deutschlandtickets mit Blick auf die erforderlichen Energieeinsparungen sowie die Klimaziele des Bundes und der Länder zu optimieren. Der Bundesrat erwartet eine angemessene Beteiligung des Bundes an den hierfür benötigten Mitteln und bittet um die zeitnahe Aufnahme von Gesprächen mit den Ländern.