

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

#### **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**

#### **– Drucksache 19/17289 –**

### **Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

#### **A. Problem**

Nach der bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Rechtslage bestand unter bestimmten Voraussetzungen für alle öffentlichen Eisenbahnen ein Anspruch auf Ausgleichszahlungen für betriebsfremde Leistungen (dazu zählen u. a. Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen). Im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Kommission ist die Rechtsgrundlage für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen für bundeseigene Eisenbahnen entfallen. Es soll aber auch weiterhin ermöglicht werden, den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen zu gewähren. Zudem soll eine einheitliche Rechtsgrundlage für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen geschaffen werden.

Bislang leisten die Länder Ausgleichszahlungen an anspruchsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) anteilig entsprechend der Verkehrsleistung des EVU in den betroffenen Ländern. Für EVU, die volatile Verkehrsleistungen über mehrere Landesgrenzen hinweg erbringen, ist die Aufschlüsselung sehr aufwändig und von den betroffenen Ländern zugleich nicht verifizierbar.

Durch den im bisherigen § 37 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) festgelegten inhaltlichen Zusammenhang zwischen der absoluten Höhe der Regionalisierungsmittel sowie den zu zahlenden Trassen- und Stationsentgelten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) würde die erfolgte Erhöhung der Regionalisierungsmittel den Ländern nicht im vollen Umfang zur Erreichung der Klimaschutzziele zur Verfügung stehen. Vielmehr würde ein großer Teil der Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch die gleichzeitige Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte aufgezehrt und könnte damit nicht von den Ländern zur Bestellung der durch die Maßnahme gewünschten Mehrverkehre genutzt werden.

**B. Lösung**

Um entsprechende Zahlungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen auch weiterhin an den Betreiber der bundeseigenen Schieneninfrastruktur leisten zu können, werden die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs von § 16 AEG auf alle öffentlichen Eisenbahnen geschaffen. § 16 AEG soll zukünftig die Gewährung von Ausgleichszahlungen sowohl für bundeseigene als auch für nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen regeln.

Es soll durch eine Änderung des AEG eine Verknüpfung der Ausgleichspflicht mit einer in der Vergangenheit erfolgten Auferlegung erreicht werden.

Um die Länder in vollem Umfang von der zusätzlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel profitieren zu lassen, ist der Zusammenhang zwischen der absoluten Höhe der Regionalisierungsmittel und den zu zahlenden Trassen- und Stationsentgelten im SPNV auf den in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgelegten Wert der Dynamisierungsrate von 1,8 % zu begrenzen. Dies entspricht der bisherigen jährlichen Änderungsrate. Durch die Festlegung einer bestimmten Rate, anstelle der bisher in § 37 Absatz 2 Satz 2 ERegG durch Vergleich zu ermittelnden Rate, haben Erhöhungen der Regionalisierungsmittel, wie die jetzt im Rahmen des Klimapakets erfolgten Erhöhungen, somit keine Auswirkungen auf die Trassen- und Stationsentgelte des SPNV.

**Einstimmige Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.**

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17289 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird wie folgt gefasst:  
„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und weiterer eisenbahnrechtlicher Vorschriften“.
2. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1  
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“.
  - b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:  
„Für Aufwendungen ab ... [einsetzen: 1. Januar des Jahres, das auf die Verkündung des Gesetzes folgt] gewährt den Ausgleich nach Absatz 1 das Land, das die Aufwendungen auferlegt hat.““
  - c) Nummer 4 wird wie folgt geändert:
    - aa) In den Nummern 1 und 2 wird jeweils das Wort „öffentlichen“ gestrichen.
    - bb) In Nummer 2 Buchstabe b werden die Wörter „der Verkehr betrieben wird“ durch die Wörter „die Kreuzung liegt“ ersetzt.
3. Artikel 2 wird durch die folgenden Artikel 2 und 3 ersetzt:

„Artikel 2

Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

In § 37 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040) geändert worden ist, werden die Wörter „mit der gleichen“ durch die Wörter „mit der in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 mit Wirkung vom 1. Januar 2018 in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2020 in Kraft.‘

Berlin, den 11. März 2020

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Sabine Leidig**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Sabine Leidig

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/17289** in seiner 149. Sitzung am 5. März 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung und nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Hintergrund der in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Regelung ist es, dass durch eine Rechtsbereinigung im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets die Rechtsgrundlage für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen für bundeseigene Eisenbahnen (zu denen unter anderem Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen zählen) entfallen ist. Es soll aber auch weiterhin ermöglicht werden, den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen zu gewähren und zudem soll eine einheitliche Rechtsgrundlage für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen geschaffen werden. Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Schaffung der erforderlichen rechtlichen Grundlagen für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs von § 16 AEG auf alle öffentlichen Eisenbahnen. § 16 AEG soll zukünftig die Gewährung von Ausgleichszahlungen sowohl für bundeseigene als auch für nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen regeln.

#### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17289 in seiner 58. Sitzung am 11. März 2020 beraten und empfiehlt einstimmig dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(8)5703 (entsprechend der Ausschussdrucksache des federführenden Ausschusses 19(15)337neu).

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17289 folgende gutachtliche Stellungnahme abgegeben (Ausschussdrucksache 19(26)57-4):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) am 5. März 2020 mit dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (BR/BT-Drs. 19/17290) befasst. (BR/BT-Drs. 19/17290) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität wird positiv berührt, da die vorgesehene Rechtsanpassung sicherstellt, dass Ausgleichszahlungen im Interesse des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene weiterhin an alle öffentlichen Eisenbahnen geleistet werden können.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatorenbereiche:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden,
- Indikatorenbereich 11.2 – Mobilität

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 67. Sitzung am 11. März 2020 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)337neu), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, die rechtstechnischen Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes seien unstrittig. Zur Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes führte sie aus, auf Befürchtungen, der große Mittelaufwuchs bei den Regionalisierungsmitteln werde zu einer erheblichen Steigerung der Trassenpreise führen, habe die Koalition seinerzeit mit einem Entschließungsantrag mit dem Ziel einer schnellen Evaluierung und Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes reagiert. Das deutsche Eisenbahnregulierungsrecht sei sehr vielschichtig, so dass man die Ergebnisse einer Evaluierung und etwaige Änderungen sehr sorgfältig prüfen müsse. Unter dem Zeitbedarf für eine Evaluierung sollten aber nicht die Bundesländer leiden und die angestrebte Steigerung des Schienenverkehrs solle nicht am Bund scheitern. Dieses Ziel unterstütze man mit dem vorgelegten Änderungsantrag. Man wolle die weitere Entwicklung beobachten und müsse gegebenenfalls nachsteuern.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass durch die vorgesehene Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine Klärung herbeigeführt werde. Zu der Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes führte sie aus, dass es nach dem von den Koalitionsfraktionen zum Regionalisierungsgesetz eingebrachten Entschließungsantrag eine Vereinbarung mit den Bundesländern gegeben habe, in der eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes zugesagt worden sei. Sie finde es richtig, sich an diese Vereinbarung zu halten und diese durch die in dem Änderungsantrag vorgeschlagene Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes umzusetzen. Die bisherige Evaluierung habe noch kein Ergebnis erbracht und es sei problematisch, nun erst wieder vier Jahre auf ein Ergebnis der Evaluierung zu warten. Sie warf dabei auch die Frage eines kürzeren Zeitraums auf, nach dem man die Situation wieder prüfe und gegebenenfalls über Möglichkeiten zur Gegensteuerung diskutiere.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, sie begrüße die Schließung der Regelungslücke im Allgemeinen Eisenbahngesetz, die sich durch die Änderung europäischen Rechts ergeben habe. Dass es jetzt einige Zeit für die bundeseigenen Eisenbahnen gar keine Regelung mehr gegeben habe, sei ein Zeichen für die zunehmende Komplexität des Rechts, welche dazu führen könne, dass Regelungslücken übersehen würden. Man sehe das als Mahnung, die Komplexität des Rechts im Blick zu behalten und zu vermeiden, dass dieses auch für Experten nicht mehr überschaubar sei. Man unterstütze auch die vorgesehene Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Die Richtung stimme hier sicher, aber man sei aber schon verwundert, dass man die Ergebnisse der vorgesehenen Evaluierung nicht abgewartet habe.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, sie halte die Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die vor allem rechtstechnischen Charakter habe, für sehr sinnvoll. Bei der vorgesehenen Kappung der Dynamisierung der Trassenpreise durch die Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes könne man sich über die rechtliche Umsetzung streiten. Man stimme jedoch mit dem Ziel der Regelung überein. Schon bei der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes habe man auf die Gefahr hingewiesen, dass ein Teil der erhöhten Regionalisierungsmittel nicht für

Mehrverkehre zur Verfügung stehen könnte, sondern in eine Erhöhung der Trassenpreise fließe. Durch eine Senkung der Trassenpreise hätte man sich allerdings die jetzt vorgesehene Änderung ersparen können.

Die **Fraktion DIE LINKE**. begrüßte die geplante Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes, die von ihr seit längerem gefordert worden sei. Auch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sei richtig und notwendig. Nicht nachvollziehbar sei, warum die Bundesregierung für diese bereits im Jahr 2017 erforderliche Anpassung so lange gebraucht habe. Problematisch sei, dass man – trotz eines entsprechenden Änderungswunsches des Bundesrates – eine Kostenerstattung für derzeit nicht befahrene Eisenbahnkreuzungen ablehnen wolle. Auf diesen Kreuzungen könne ja später wieder Eisenbahnverkehr stattfinden. Sie müssten daher auch unterhalten werden, um die Option für die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zu wahren. Man benötige schließlich mehr Eisenbahnverkehr, um die Klimaschutzziele und die Verkehrswende zu erreichen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** kündigte an, beiden Teilen der geplanten Änderungen zuzustimmen. Die Unterhaltung niveaugleicher Schienenübergänge sei eine gemeinschaftliche Aufgabe von Straße und Schiene, so dass die Ausgleichszahlungen dafür nach wie vor gerechtfertigt seien. Die Regelung dieser Ausgleichszahlungen über das Allgemeine Eisenbahngesetz stelle eine adäquate Lösung dar, die man unterstütze. Mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen werde ein auch von ihr befürchteter Anstieg der Trassenpreise, mit dem keine Mehrleistung verbunden sei, vermieden. Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung erhöhe man sozusagen die Kaufkraft der Regionalisierungsmittel.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)337neu) einstimmig angenommen. Der Ausschuss empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17289 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)337neu) anzunehmen.

## B. Besonderer Teil

### Begründung zu den Änderungen

#### Zu Nummer 1

Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird geändert, um der Aufnahme des neuen Artikels zur Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) Rechnung zu tragen.

#### Zu Nummer 2 Buchstabe a

Artikel 1 beinhaltet die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und erhält dementsprechend eine Überschrift.

#### Zu Nummer 2 Buchstabe b

Der Änderungsvorschlag 1 des Bundesrates in der Stellungnahme BR-Drs. 10/20 (Beschluss) vom 14. Februar 2020 zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird aufgegriffen. Bislang leisten die Länder Ausgleichszahlungen an anspruchsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) anteilig entsprechend der Verkehrsleistung des EVU in den betroffenen Ländern. Für EVU, die volatile Verkehrsleistungen über mehrere Landesgrenzen hinweg erbringen, ist die Aufschlüsselung sehr aufwändig und von den betroffenen Ländern zugleich nicht verifizierbar. Denn insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Transitverkehren auf bundeseigenen Schienenwegen haben die Länder keine Kenntnis davon, welche Verkehre tatsächlich auf ihrem Gebiet stattfinden. Zudem können die Ausgleichsbeträge für die einzelnen Länder bei sehr volatilen Verkehrsleistungen entsprechend starken jährlichen Schwankungen unterliegen, was die haushälterische Einplanung erschwert.

Die mit der Änderung einhergehende Verknüpfung der Ausgleichspflicht an eine in der Vergangenheit erfolgte Auferlegung führt zu einer deutlichen Verwaltungsvereinfachung für die Eisenbahnen. Die einzuplanenden Haushaltsmittel verstetigen sich und die Zahlungen können auf der Grundlage prüfbarer Nachweisunterlagen erfolgen. Zudem wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen für den Fall, dass ein EVU seinen Sitz von einem Land in ein anderes Land verlegt und ausschließlich im neuen Sitzland Verkehrsleistungen erbringt. Das Land, das die

betriebsfremden Aufwendungen für das EVU durch Auflagen begründet hat, sollte dafür finanziell verantwortlich bleiben. Dies vor dem Hintergrund unterschiedlicher Auferlegungspraktiken der einzelnen Länder.

Oftmals wird möglicherweise keine Auferlegung mehr nachweisbar sein, obwohl bereits seit vielen Jahren entsprechende Ausgleichsleistungen gewährt worden sind, die in der Regel das Sitzland übernommen hat. In diesen Fällen ist somit von einer in der Vergangenheit erfolgten Auferlegung auszugehen, wenn das betreffende Bundesland – in der Regel das Bundesland, in dem das EVU seinen Sitz hat – entsprechende Ausgleichszahlungen nach § 16 AEG geleistet hat.

### **Zu Nummer 2 Buchstabe c**

Redaktionelle Neufassung zur Straffung und Klarstellung der Norm.

Dass lediglich öffentliche Eisenbahnen Ausgleichsansprüche haben können, ergibt sich bereits aus den Absätzen 1 und 1a.

Höhengleichen Eisenbahnkreuzungen (Bahnübergänge) sind ortsfeste Anlagen und werden von Unternehmen betrieben und erhalten, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, EIU). Das EIU erbringt nicht notwendigerweise selbst Verkehrsleistungen. Daher stellt die erbrachte Verkehrsleistung keinen geeigneten Anknüpfungspunkt für eine Ausgleichsregelung dar. Für ortsfeste Anlagen sachgerecht und schon bisher in der Praxis so gehandhabt ist ein Ausgleich durch das Land, in dem der Bahnübergang liegt.

#### Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand:

Die Änderungen in Nummer 2 des Änderungsantrags haben keine Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben bei Bund, Ländern und Kommunen.

#### Erfüllungsaufwand:

Die Änderungen in Nummer 2 des Änderungsantrags führen nicht zu einer Mehrung oder Minderung des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft oder Verwaltung.

### **Zu Nummer 3**

Der Änderungsvorschlag 1 des Bundesrates in der Stellungnahme BR-Drs. 580/19 (Beschluss) vom 20. Dezember 2019 zum Fünften Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wird aufgegriffen.

Durch den im bisherigen § 37 Absatz 2 Satz 2 des ERegG festgelegten inhaltlichen Zusammenhang zwischen der absoluten Höhe der Regionalisierungsmittel sowie den zu zahlenden Trassen- und Stationsentgelten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) würde die Erhöhung der Regionalisierungsmittel den Ländern nicht im vollen Umfang zur Erreichung der Klimaschutzziele zur Verfügung stehen. Vielmehr würde ein großer Teil der Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch die gleichzeitige Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte aufgezehrt und könnte damit nicht von den Ländern zur Bestellung der durch die Maßnahme gewünschten Mehrverkehre genutzt werden.

Um die Länder in vollem Umfang von der zusätzlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel profitieren zu lassen, ist der Zusammenhang zwischen der absoluten Höhe der Regionalisierungsmittel und den zu zahlenden Trassen- und Stationsentgelten im SPNV auf den in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgelegten Wert der Dynamisierungsrate von 1,8 % zu begrenzen. Dies entspricht der bisherigen jährlichen Änderungsrate. Durch die Festlegung einer bestimmten Rate, anstelle der bisher in § 37 Absatz 2 Satz 2 ERegG durch Vergleich zu ermittelnden Rate, haben Erhöhungen der Regionalisierungsmittel, wie die jetzt im Rahmen des Klimapaketes erfolgten Erhöhungen, somit keine Auswirkungen auf die Trassen- und Stationsentgelte des SPNV.

Die Änderung des § 37 Absatz 2 ERegG soll rückwirkend, zum gleichen Zeitpunkt wie das Fünfte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, in Kraft treten. Dies ist erforderlich, um Rechtssicherheit für die bestehenden und künftig zu erteilenden Entgeltgenehmigungen zu schaffen.

#### Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand:

Die Änderungen in Nummer 3 des Änderungsantrags haben keine Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben bei Bund, Ländern und Kommunen.



Erfüllungsaufwand:

Die Änderungen in Nummer 3 des Änderungsantrags führen nicht zu einer Mehrung oder Minderung des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft oder Verwaltung.

Berlin, den 11. März 2020

**Sabine Leidig**  
Berichterstatterin





