

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

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

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD  
– Drucksache 19/30400 –**

### **Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**

#### **A. Problem**

Die COVID-19-Pandemie hat im Jahr 2020 zu erheblichen finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geführt. Der Bund hat daher die Länder durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 mit 2,5 Milliarden Euro zusätzlich bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützt. Aufgrund des Andauerns der COVID-19-Pandemie wird auch im Jahr 2021 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet. Für die Jahre 2020 und 2021 ist laut den Prognosen der Branche von finanziellen Nachteilen in Höhe von insgesamt bis zu 7 Milliarden Euro auszugehen.

Unabhängig hiervon hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass die Länder das Regionalisierungsgesetz nicht einheitlich interpretieren und anwenden. Es besteht daher gesetzgeberischer Klarstellungsbedarf.

#### **B. Lösung**

Die Regionalisierungsmittel werden im Jahr 2021 nochmals um insgesamt 1 Milliarde Euro erhöht. Die Verteilung der zusätzlichen Mittel erfolgt gemäß dem Schlüssel, der nach dem vorläufigen Mittelausgleich der Länder untereinander bezüglich der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 entstanden ist.

Die Länder nehmen einen nachträglichen Mittelausgleich entsprechend den in den Jahren 2020 und 2021 tatsächlich eingetretenen finanziellen Nachteilen vor. Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an der Finanzierung der zum jetzigen Zeitpunkt absehbaren finanziellen Nachteile im ÖPNV. Die erneute Bundeshilfe wird in zwei Tranchen ausgezahlt. Damit soll gewährleistet werden, dass die Länder ihre zugesagten Finanzierungsbeiträge zeitgerecht erbringen und der Bund nicht – wie im Jahr 2020 geschehen – in eine Vorfinanzierung tritt. Die Länder weisen dem

Bund die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nach. Zudem werden Regelungen vorgenommen, die ein einheitliches Verständnis bei der Verwendung und Nachweisung von Regionalisierungsmitteln gewährleisten.

**Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE.**

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

### **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/30400 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 22. Juni 2021

### **Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Torsten Herbst**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Torsten Herbst

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/30400** in seiner 233. Sitzung am 10. Juni 2021 beraten und hat ihn an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zusätzlich nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen, dass die Regionalisierungsmittel im Jahr 2021 nochmals um insgesamt 1 Milliarde Euro erhöht werden sollen. Hintergrund ist, dass die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 zu erheblichen finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geführt hat, der Bund daher die Länder durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 mit 2,5 Milliarden Euro zusätzlich bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützt hat und dass aufgrund des Andauerns der COVID-19-Pandemie auch im Jahr 2021 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet wird.

Die Verteilung der zusätzlichen Mittel soll gemäß dem Schlüssel, der nach dem vorläufigen Mittelausgleich der Länder untereinander bezüglich der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 entstanden ist, erfolgen. Die Länder sollen einen nachträglichen Mittelausgleich entsprechend den in den Jahren 2020 und 2021 tatsächlich eingetretenen finanziellen Nachteilen vornehmen. Der Bund soll sich zur Hälfte an der Finanzierung der zum jetzigen Zeitpunkt absehbaren finanziellen Nachteile im ÖPNV beteiligen, aber die erneute Bundeshilfe soll in zwei Tranchen ausgezahlt werden. Damit soll gewährleistet werden, dass die Länder ihre zugesagten Finanzierungsbeiträge zeitgerecht erbringen und der Bund nicht – wie im Jahr 2020 geschehen – in eine Vorfinanzierung tritt. Die Länder sollen dem Bund die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nachweisen. Zudem soll § 5 Absatz 1 und § 6 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes um klarstellende Regelungen ergänzt werden, die ein einheitliches Verständnis bei der Verwendung und Nachweisung von Regionalisierungsmitteln gewährleisten sollen.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/30400 in seiner 81. Sitzung am 22. Juni 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen der AfD und FDP bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 101. Sitzung am 22. Juni 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung.

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

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/30400 in seiner 115. Sitzung am 22. Juni 2021 beraten. Es handelte sich bei der 115. Sitzung um eine Sondersitzung auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, welche vom Präsidenten des Deutschen Bundestages am 18. Juni 2021 gemäß § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung genehmigt wurde.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, der ÖPNV benötige die zusätzlichen Hilfen für durch die COVID-19-Pandemie bedingte Ausfälle, welche man mit dem Gesetzentwurf beschließe, dringend. Insgesamt umfassten die Hilfen nun, einschließlich des Länderanteils, 7 Milliarden Euro. Mit dem Gesetz würden die Bundesländer auch stärker in die Pflicht genommen, etwa in Bezug auf die Dokumentation der Mittelverwendung, was man begrüße. Eine wichtige Neuerung beinhalte das Gesetz auch im Hinblick auf den vorgesehenen horizontalen Ausgleich zwischen den Ländern. Eine wesentliche Frage in der nächsten Wahlperiode werde die Sicherstellung der Verwendung der Regionalisierungsmittel für eine wirkliche Verbesserung des Nahverkehrsangebots sein. Das vorliegende Gesetz regle das nicht, sende aber ein eindeutiges Signal.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass der Bund erneut die Bereitschaft zeige, einen Beitrag zu leisten, um in der COVID-19-Krise Schaden vom ÖPNV abzuwenden. Mit einem Volumen von 2,5 Milliarden Euro habe man sich bereits im vergangenen Jahr bereits klar zum ÖPNV bekannt und man werde das aus in diesem Jahr tun. Der Bundesrechnungshof habe zurecht die Schiefelage kritisiert, die sich bislang daraus ergeben habe, dass der Bund in Vorleistung gegangen sei und nicht sichergestellt sei, dass die Länder den Kompensationsbedarf des ÖPNV zu gleichen Teilen trügen. Es müsse nun sichergestellt sein, dass der Bund nur für Schäden aus der COVID-19-Pandemie aufkomme und diese auch nur zur Hälfte trage. Die nun im Gesetzentwurf enthaltene Konditionierung werde diesen Anforderungen gerecht. Man begrüße daher den Gesetzentwurf.

Die **Fraktion der AfD** bemerkte, Instrumente wie Bruttoanreizverträge und Schaffung landeseigener Fahrzeugpools hätten sich bewährt, da sie einen adäquaten Ausschreibungswettbewerb ermöglichten. Dadurch entstünden aber auch hohe Fixkosten für die Aufgabenträger. Unter normalen Bedingungen erschienen solche Instrumente als „Königsweg“, da infolge des Ausschreibungswettbewerbs geringere Kosten für die öffentlichen Haushalte entstünden. Wichtig sei es, in künftigen Verkehrsverträgen vorzusehen, dass Verkehrsleistungen auch abbestellt werden könnten, wenn sich vergleichbare Ereignisse wie die COVID-19-Pandemie wiederholen sollten, sonst bestehe das Risiko, dass der Bund erneut finanziell massiv in die Pflicht genommen werde. Man sehe also Reformbedarf, erkenne aber an, dass es derzeit den Bedarf für die zusätzlichen Mittel des Bundes gebe.

Die **Fraktion der FDP** hob hervor, es sei unstrittig, dass die Hilfen für den ÖPNV generell notwendig seien. Irritierend sei aber, dass die Länder ihre Zusagen aus dem ersten Hilfspaket noch nicht eingehalten hätten. Laut einem Bericht des Bundesrechnungshofes hätten die Länder erst ein Fünftel der zugesagten Mittel bereitgestellt. Sie bedauerte, dass nicht bereits mit dem ersten Rettungspaket gegenüber den Ländern verbindlichere Regelungen und eine bessere Berichterstattung über die Verwendung der Regionalisierungsmittel eingefordert worden seien. Bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel fehle es allgemein an Transparenz. Sie warf die Frage auf, auf welcher Grundlage die Bundesregierung die Defizite im ÖPNV, die sich durch die COVID-19-Pandemie ergeben hätten, berechne. Es kursierten dazu sehr unterschiedliche Zahlen.

Die **Fraktion DIE LINKE**. erklärte, auch sie finde es kritikwürdig, dass die Länder die Mittel des Bundes in Höhe von 2,5 Milliarden Euro im letzten Jahr aufgebraucht hätten, sie aber selbst nur 600 bis 800 Millionen Euro beigesteuert hätten. Sie sehe aber den Bund in der Pflicht, im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und den Klimaschutz, einen gut ausgebauten und resilienten ÖPNV in ganz Deutschland zu ermöglichen. Dazu solle der Bund jenseits der Rettungsschirme die regulären Regionalisierungsmittel erhöhen. Wenn man mit dem Gesetzentwurf die Auszahlung neuer Hilfen an die Länder davon abhängig mache, dass die Länder belegten, dass sie ihren Eigenanteil zu den Mitteln für 2020 erbracht hätten, sei zu befürchten, dass die ÖPNV-Unternehmen auf die dringend benötigten Mittel noch länger warten müssten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, es bestehe Einigkeit, dass die Zuschüsse der Bundesebene für den ÖPNV gerechtfertigt und notwendig seien. Der vom Bundesrechnungshof gegenüber der Bundesregierung geübten Kritik im Hinblick auf die Gewährleistung der gleichmäßigen Verwendung der Mittel von Bund und Ländern schließe sie sich nicht an; die Mittel würden vollständig für den ÖPNV verwendet und die

Bundesländer würden sich im weiteren Verlauf auch mit der Hälfte der Mittel beteiligen. Sie kritisierte, die im Gesetzentwurf – trotz besserer Alternativen – gewählte Lösung zur Sicherstellung der Erbringung des Länderanteils führe dazu, dass die zweite Tranche der Bundesmittel erst mit der Spitzabrechnung 2023 komplett ausgezahlt sein werde, obwohl auch 2022 noch pandemiebedingte Defizite im ÖPNV zu befürchten seien.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung.

Berlin, den 22. Juni 2021

**Torsten Herbst**  
Berichtersteller



