

Gesetzentwurf

der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem und Ziel

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 einmaligen Erhöhungen der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Milliarden Euro (vgl. Artikel 5 des Gesetzes über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets vom 14. Juli 2020, BGBl. I S. 1683) und im Jahr 2021 um 1 Milliarde Euro (vgl. Sechstes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 16. Juli 2021, BGBl. I S. 3011) zusätzlich bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützt. Aufgrund des Andauerns der COVID-19-Pandemie wird auch im Jahr 2022 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet. Der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine hat die ohnehin angespannte Lage auf den Energiemärkten drastisch verschärft. Die stark steigenden Kosten für Strom, Lebensmittel, Heizung und Mobilität sind für viele Bürgerinnen und Bürger zu einer großen Belastung geworden. Manche der Kosten sind unmittelbar spürbar, andere werden sich durch höhere monatliche Vorauszahlungen oder Nachzahlungen erst verzögert bemerkbar machen. Um diese Belastungen kurzfristig abzufedern, hat die Regierungskoalition Ende März ein Entlastungspaket geschnürt, das u. a. eine dreimonatige Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe auf das europäische Mindestmaß, eine Energiepreispauschale und ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket für drei Monate beinhaltet. Mit dem verbilligten ÖPNV-Ticket („9 für 90“-Ticket bzw. 9-Euro-Ticket) sollen die Bürgerinnen und Bürger unmittelbar entlastet werden. Für den Zeitraum Juni bis August 2022 wird ein Tarif angeboten, der für ein Entgelt von 9 Euro pro Kalendermonat die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht. Neben der finanziellen Entlastung der Bürgerinnen und Bürger setzt die Maßnahme einen Anreiz zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zur Energieeinsparung. Die Regionalisierungsmittel sollen so erhöht werden, dass die Länder in die Lage versetzt werden, das Vorhaben umzusetzen. Die Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe soll gleichzeitig wirksam werden.

B. Lösung

Die Regionalisierungsmittel werden im Jahr 2022 nochmals um insgesamt 3,7 Milliarden Euro erhöht. Die Summe setzt sich zusammen aus 1,2 Milliarden Euro für den Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile und 2,5 Milliarden

Euro für die Umsetzung des „9 für 90“-Tickets. Die Verteilung der zusätzlichen Mittel zum Ausgleich der pandemiebedingten finanziellen Nachteile auf die Länder erfolgt auf der Basis der bislang in den Jahren 2020 und 2021 eingetretenen finanziellen Nachteile. Die Länder nehmen einen nachträglichen Mittelausgleich entsprechend den in den Jahren 2020, 2021 und 2022 tatsächlich eingetretenen finanziellen Nachteilen vor. Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an der Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile im ÖPNV. Die Länder weisen dem Bund die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nach. Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln, die auf der Grundlage von § 5 des Regionalisierungsgesetzes ausgezahlt worden sind oder noch werden, ist nicht zulässig. Für die Umsetzung des im Koalitionsausschuss am 24. März 2022 beschlossenen 9-Euro-Tickets werden den Ländern zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung des 9-Euro-Tickets erfolgt in der Zuständigkeit der Länder, wobei der Bund zu diesem Zweck eine pauschale Summe zur Abgeltung aller damit verbundenen Kosten zur Verfügung stellt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben des Bundes

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2022 eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von insgesamt 3,7 Milliarden Euro. Durch die Verschiebung der Schlussrechnung für den Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile verschieben sich Steuermindereinnahmen von 500 Millionen Euro vom Jahr 2023 in das Jahr 2024. Beim Bund entsteht durch die Fortführung des Rettungsschirms im Jahr 2022 und die Verschiebung der Schlussrechnung in das Jahr 2024 ein Erfüllungsaufwand von ca. 11 000 Euro im Jahr 2024. Die durch das Gesetz entstehenden Mehrausgaben an Personal- und Sachmitteln werden im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Haushaltsausgaben der Länder

Für die Länder ergibt sich für das Jahr 2022 eine Haushaltsentlastung durch Steuermehreinnahmen von insgesamt 3,7 Milliarden Euro. Bei den Ländern beläuft sich der Erfüllungsaufwand aufgrund der Fortführung des Rettungsschirms im Jahr 2022 und der Verschiebung der Schlussrechnung in das Jahr 2024 auf insgesamt ca. 21 000 Euro.

Haushaltsausgaben der Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das Gesetz ergeben sich keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger. Ein Erfüllungsaufwand ergibt sich daher insoweit nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das Gesetz ergeben sich keine Informationspflichten und daher kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch das Gesetz ergibt sich ein geringer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung bei der Nachweisung der Mittel. Der Erfüllungsaufwand in den Jahren 2021, 2022 und 2023 war bereits Gegenstand des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Beim Bund beläuft sich der Erfüllungsaufwand insbesondere aufgrund der Fortführung des Rettungsschirms im Jahr 2022 und der Verschiebung der Schlussrechnung in das Jahr 2024 auf ca. 11 000 Euro in 2024, bei den Ländern auf insgesamt ca. 21 000 Euro in 2024. Der Erfüllungsaufwand des Bundes hinsichtlich der Zurverfügungstellung weiterer Mittel ist auf die einmalige Auszahlung begrenzt und so gering, dass er nicht gesondert beziffert wird.

F. Weitere Kosten

Keine.

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Vom ...

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

Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3011) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 7 werden die Absätze 6 bis 10 durch die folgenden Absätze 6 bis 13 ersetzt:

„(6) Den Ländern steht für den Ausgleich der im Jahr 2022 durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Betrag wird auf 1 200 000 000,00 Euro festgesetzt.

(7) Der Betrag nach Absatz 6 wird wie folgt auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	140 900 000,00 Euro
Bayern	254 000 000,00 Euro
Berlin	108 500 000,00 Euro
Brandenburg	26 300 000,00 Euro
Bremen	16 200 000,00 Euro
Hamburg	69 000 000,00 Euro
Hessen	88 500 000,00 Euro
Mecklenburg-Vorpommern	16 400 000,00 Euro
Niedersachsen	96 000 000,00 Euro
Nordrhein-Westfalen	224 700 000,00 Euro
Rheinland-Pfalz	41 700 000,00 Euro
Saarland	8 200 000,00 Euro
Sachsen	34 400 000,00 Euro
Sachsen-Anhalt	17 400 000,00 Euro
Schleswig-Holstein	41 900 000,00 Euro
Thüringen	15 900 000,00 Euro

(8) Die Beträge nach den Absätzen 1, 4 und 6 sind zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang

mit dem Ausbruch von COVID-19 in den Jahren 2020 bis 2022 zu verwenden. Mit diesen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile des ÖPNV-Sektors der Jahre 2020 bis 2022. Ermäßigt sich der erwartete finanzielle Nachteil des ÖPNV-Sektors, ermäßigt sich der hälftige Finanzierungsbetrag des Bundes anteilig. Dies gilt auch, wenn andere Deckungsmittel hinzutreten, die die Finanzierungslasten des Landes reduzieren. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet.

(9) Die Länder passen einvernehmlich die in den Absätzen 2, 5 und 7 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die in den Jahren 2020 bis 2022 tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung an. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.

(10) Der Betrag nach den Absätzen 4 und 5 wird zur Hälfte ausgezahlt, sobald das betreffende Land gegenüber dem Bund in einer Bedarfsmeldung nach Absatz 12 Satz 1 Nummer 1 betragsmäßig nachgewiesen hat, dass es die im Jahr 2020 erhaltenen Bundesmittel sowie eigene Mittel in gleichem Umfang zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen des ÖPNV-Sektors bereits verwendet hat. Die Schlusszahlung leistet der Bund auf der Grundlage des vom Land vorgelegten abschließenden Nachweises nach Absatz 12 Satz 1 Nummer 4, mit der die zweckgerechte Verwendung der Mittel nachgewiesen wird.

(11) Der Betrag nach den Absätzen 6 und 7 wird spätestens am ... [einsetzen: 10 Tage nach dem Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes] ausgezahlt.

(12) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach den Absätzen 1, 4 und 6 verantwortlich und weisen dem Bund die Verwendung dieser Mittel nach Maßgabe der Anlage 5 wie folgt nach:

1. als Bedarfsmeldung je Land nach Absatz 10 Satz 1 unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Mittelumverteilungen der Länder;
2. bis zum 31. Dezember 2021 erfolgt je Land der Nachweis der Verwendung der Mittel nach Absatz 1 unter Berücksichtigung von bereits erfolgten Mittelumverteilungen der Länder;
3. bis zum 31. Dezember 2022 erfolgt je Land der Nachweis der Verwendung der Mittel nach Absatz 1 und 4 unter Berücksichtigung von bereits erfolgten Mittelumverteilungen der Länder, die vorläufige Verwendung der Mittel nach Absatz 6 wird mit angezeigt;
4. bis zum 30. Juni 2024 erfolgt je Land ein Nachweis der gemäß den nach Landesrecht erlassenen Maßgaben geprüften finanziellen Nachteile der Jahre 2020 bis 2022 und eine Darlegung, mit welchen Mitteln diese gedeckt wurden.

Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.“

2. Folgender § 8 wird angefügt:

„§ 8

Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens 9-Euro-Ticket

(1) Für den Zeitraum Juni bis August 2022 wird ein Tarif angeboten, der für ein Entgelt von 9 Euro pro Kalendermonat die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht. Die für die Umsetzung der in Satz 1 genannten Maßnahme erforderliche Zustimmung nach § 39 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Genehmigung nach § 12 Absatz 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten als erteilt.

(2) Den Ländern steht im Jahr 2022 für den Ausgleich der durch die Einführung und die Umsetzung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Betrag wird auf 2 500 000 000,00 Euro festgesetzt.

(3) Der Betrag nach Absatz 2 wird wie folgt auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	293 600 000,00 Euro
Bayern	529 200 000,00 Euro
Berlin	226 100 000,00 Euro
Brandenburg	54 700 000,00 Euro
Bremen	33 800 000,00 Euro
Hamburg	143 800 000,00 Euro
Hessen	184 300 000,00 Euro
Mecklenburg-Vorpommern	34 100 000,00 Euro
Niedersachsen	200 100 000,00 Euro
Nordrhein-Westfalen	468 100 000,00 Euro
Rheinland-Pfalz	86 800 000,00 Euro
Saarland	17 100 000,00 Euro
Sachsen	71 700 000,00 Euro
Sachsen-Anhalt	36 200 000,00 Euro
Schleswig-Holstein	87 300 000,00 Euro
Thüringen	33 100 000,00 Euro

(4) Der Betrag nach Absatz 3 wird spätestens am ... [einsetzen: 10 Tage nach dem Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes] ausgezahlt.

(5) Die Länder passen einvernehmlich die in Absatz 3 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die in diesem Zeitraum tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung an. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.

(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3 verantwortlich und weisen dem Bund die Verwendung dieser Mittel bis zum 30. Juni 2024 gemäß Anlage 6 nach. Nicht im Jahr 2022 verwendete Mittel werden in den Folgejahren über die Anlage 4 nachgewiesen, indem diese Regionalisierungsmittel der Summe der verfügbaren Mittel zugerechnet werden.“

3. Die Anlage 5 wird durch die folgenden Anlagen 5 und 6 ersetzt:

„Anlage 5
(zu § 7 Absatz 12)

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel
nach § 7 Absatz 1, 4 und 6

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel							
für das Bundesland		zum Stichtag					
	Bereich	Landeshaushalt (Kapitel/Titel)	Verwendungszweck	Summe (in EUR)	2022 (in EUR)	2021 (in EUR)	2020 (in EUR)
1	1.1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 7 RegG				
	1.2		Minderung/Aufstockung aufgrund des Länderausgleichs				
	1.3		Zwischensumme (Summe 1.1 bis 1.2)				
	1.4		Landesmittel				
	1.5		Weitere Mittel				
	1.6		verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.3, 1.4 und 1.5)				
2	2.1		Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr	aufgrund geringerer Ausgleichsleistungen			
	2.2	aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen					
	2.3	aufgrund des Rückgangs von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften					
	2.4	abzgl. ersparter Aufwendungen					
	2.5	Summe (2.1 bis 2.3, abzgl. 2.4)					
3	Differenz verfügbare Mittel/Ausgaben		(Differenz aus 1.6 und 2.5)				
4	Nachrichtlich		Ausgleich aufgrund erhöhter Aufwendungen für Infektionsschutz (vollständig aus Landesmitteln)				

Anlage 6
(zu § 8 Absatz 6)

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel nach § 8 Absatz 2

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel				
für das Bundesland		zum Stichtag 30.06.2024		
	Bereich	Landeshaushalt (Kapitel/ Titel)	Verwendungszweck	Betrag (in EUR)
1	1.1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 8 RegG	
	1.2		Minderung/Aufstockung aufgrund des Länderausgleichs	
	1.3		verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.1 und 1.2)	
2	2.1	Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personenverkehr	aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen einschließlich dadurch bedingter Rückgänge von Ausgleichszahlungen	
	2.2		aufgrund der Erstattung administrativer Aufwendungen	
	2.3		Summe (2.1 und 2.2)	
3	Differenz verfügbare Mittel/Ausgaben		(Differenz aus 1.3 und 2.3)	
4	Nachrichtlich		Sonstige Ausgaben ÖPNV/SPNV	“.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Juni 2022 in Kraft.

Berlin, den 10. Mai 2022

Dr. Rolf Mützenich und Fraktion
Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion
Christian Dürr und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die COVID-19-Pandemie hat bei den Verkehrsunternehmen in den Jahren 2020 und 2021 zu erheblichen Einnahmenausfällen geführt, die sich im Jahr 2022 fortsetzen werden. Der ÖPNV ist systemrelevant und erfüllt unabdingbare Aufgaben der Daseinsvorsorge. Ein kostendeckender Vollbetrieb ist aufgrund sinkender Fahrgastzahlen und der verminderten Fahrgeldeinnahmen durch die COVID-19-Pandemie jedoch überwiegend nicht möglich.

Prognosen der Branche zufolge ist mit Schäden in Höhe von bis zu 7 Milliarden Euro für die Jahre 2020 bis 2021 auszugehen. Für das Jahr 2022 ist mit Fahrgeldausfällen in Höhe von rd. 3,2 Milliarden Euro zu rechnen, so dass sich für die Jahre 2020, 2021 und 2022 insgesamt ein Schaden in Höhe von bis zu 10,2 Milliarden Euro ergeben kann. Über Artikel 5 des Gesetzes über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683) und durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3011) hat der Bund den Ländern in den Jahren 2020 und 2021 bereits zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 3,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt.

Der Bund wird die Länder im Jahr 2022 erneut bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützen. Durch die zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel unterstützt der Bund die Länder, die aufgrund der COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile abzufedern und dafür zu sorgen, dass das ÖPNV-Angebot in Umfang und Qualität aufrechterhalten werden kann. Die Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 werden daher um 1,2 Milliarden Euro erhöht. Bei dieser Summe wurde die gleichzeitig erfolgende Erhöhung der Regionalisierungsmittel bereits berücksichtigt.

Darüber hinaus ermöglicht der Bund über eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel die kurzfristige Umsetzung des 9-Euro-Tickets für die Monate Juni, Juli und August 2022. Hierdurch soll ein Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Energieeinsparung gesetzt werden. Die Regionalisierungsmittel sollen so erhöht werden, dass die Länder in die Lage versetzt werden, das Vorhaben umzusetzen. Die Mittel werden daher um weitere 2,5 Milliarden Euro erhöht und zunächst gemäß des in § 7 Absatz 7 ermittelten schadensbasierten Schlüssels verteilt. Da es sich um eine neuartige Maßnahme mit bundeseinheitlicher Wirkung handelt, kann die notwendige Verteilung auf die Länder erst im Nachhinein ermittelt werden. Daher wird den Ländern eine interne Mittelumverteilung ermöglicht.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel betragen im Jahr 2022 insgesamt 3,7 Milliarden Euro.

Zum Ausgleich der pandemiebedingten finanziellen Nachteile wird das in den Jahren 2020 und 2021 entwickelte Verfahren mit geringfügigen Anpassungen fortgesetzt.

Die Verteilung dieser zusätzlichen Mittel auf die Länder erfolgt auf der Basis der bislang in den Jahren 2020 und 2021 eingetretenen und beantragten finanziellen Nachteile.

Die Länder nehmen einen nachträglichen Mittelausgleich entsprechend der in den Jahren 2020, 2021 und 2022 tatsächlich eingetretenen finanziellen Nachteile vor.

Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an der Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile im ÖPNV. Die Länder weisen dem Bund die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nach einer Schlussrechnung im Jahr 2024 nach. Ein Ersatz des Landesanteils aus Regionalisierungsmitteln, die auf der Grundlage von § 5 RegG ausgezahlt worden sind oder noch werden, ist nicht zulässig. Nicht zweckgerecht verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.

Die Umsetzung des 9-Euro-Tickets erfolgt in der Zuständigkeit der Länder, wobei der Bund die Kosten übernimmt.

Diese besondere Tarifmaßnahme erfolgt in bundeseinheitlicher Umsetzung in den Monaten Juni bis August 2022 und soll anschließend in ihren Wirkungen evaluiert werden.

Die pauschal ausgezahlte Summe von 2,5 Milliarden Euro wird nach dem schadensbasierten Schlüssel, der sich aus dem bisherigen Antragsgeschehen der Mittel nach § 7 ergibt, verteilt und die Verwendung gemäß Absatz 6 gegenüber dem Bund einmalig zum 30. Juni 2024 nachgewiesen. Nicht verwendete Mittel verbleiben zur weiteren zweckentsprechenden Verwendung bei den Ländern und werden dem Nachweis nach Anlage 4 zugeführt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 106a des Grundgesetzes (GG) zu. Hinsichtlich der Bezugnahme auf das Personenbeförderungsgesetz und das Allgemeine Eisenbahngesetz ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG i. V. m. Artikel 72 Absatz 2 GG sowie aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG.

Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr, unter anderem auch für den ÖPNV. Organisiert wird der ÖPNV meist von Verkehrsverbänden, die in der Regel auch die Beförderungsentgelte festlegen und häufig länderübergreifend tätig sind. Unterschiedliche Tarif-Regelungen durch einzelne Länder würden die Akzeptanz und damit die beabsichtigte Lenkungswirkung des zeitlich begrenzten und bundesweit gültigen Tarifs erheblich beeinträchtigen. Es würde zu Schwierigkeiten im Vollzug kommen und Verkehrsverbände und ÖPNV-Unternehmen erheblich belasten. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb nach Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar, völkerrechtliche Verträge sind nicht betroffen.

VI. Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf führt dazu, dass den Ländern für den ÖPNV zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Dadurch wird die Grundlage geschaffen, das Verkehrsangebot im ÖPNV aufrechtzuerhalten.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die bestehenden Verfahrensgrundsätze und -regeln werden genutzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand, sondern lediglich ein Mehraufwand beim Nachweis der Verwendung der zusätzlichen Mittel.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator II „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ (11a) wird durch den Gesetzentwurf positiv beeinflusst.

Die Verbesserung der Finanzierung durch den Gesetzentwurf bewirkt, dass der umweltfreundliche ÖPNV trotz der Fahrgeldausfälle durch die COVID-19-Pandemie gestärkt wird und wettbewerbsfähig bleibt. Die Sicherung des ÖPNV-Angebots soll eine mögliche Rückverlagerung von Verkehren vom ÖPNV auf die Straße verhindern,

wodurch Umweltschutz und Klimaschutz gefördert werden. Eine schonende Ressourcennutzung wird gefördert, auch den Energieverbrauch betreffend. Das Gesetz leistet einen Beitrag zur Reduktion der Emission von Treibhausgasen. Gleichzeitig wird bundesweit ein verbilligtes ÖPNV-Ticket erprobt. Die Wirkung soll im Anschluss evaluiert werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2022 eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von insgesamt 3,7 Milliarden Euro. Durch die Verschiebung der Schlussrechnung für den Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile verschieben sich Steuermindereinnahmen von 500 Millionen Euro vom Jahr 2023 in das Jahr 2024.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Änderungsgesetz begründet keine Pflichten für Bürgerinnen und Bürger. Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich daher nicht.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das Änderungsgesetz begründet keine Pflichten für die Wirtschaft. Ein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich daher nicht.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch das Gesetz ergibt sich ein geringer Erfüllungsaufwand sowohl beim Bund als auch bei den Ländern. Bzgl. der Nachweisung der Mittel entsteht dieser bei den Ländern, bzgl. der Prüfung und der Berichtspflicht an den Deutschen Bundestag entsteht dieser in der Bundesverwaltung.

Der Erfüllungsaufwand in den Jahren 2021, 2022 und 2023 war bereits Gegenstand des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes.

Beim Bund beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf ca. 11 000 Euro in 2024. Für die Berechnung wurde davon ausgegangen, dass pro Land ein Verwendungsnachweis zur Prüfung eingereicht wird. Aufgrund von Erfahrungswerten wird von einer Bearbeitungszeit von zwei Arbeitstagen (insg. 16 Stunden) ausgegangen. Die Prüfung der Verwendungsnachweise erfolgt durch Beschäftigte im gehobenen Dienst. Die durch das Gesetz entstehenden Mehrausgaben an Personal- und Sachmitteln werden im Einzelplan 12 ausgeglichen. Bei den Ländern entsteht Erfüllungsaufwand durch die Erstellung der Verwendungsnachweise, durch die Anpassung der Mittelverteilung untereinander und die Unterrichtung des Bundes hierüber. Für die Erstellung der Verwendungsnachweise wird pro Land von einem geschätzten Arbeitsaufwand von zwei Tagen bei einer Erledigung durch den gehobenen Dienst ausgegangen. Für die Mittelverteilung untereinander und die Unterrichtung des Bundes hierüber wird ein weiterer Arbeitsaufwand von zwei Tagen geschätzt und zugrunde gelegt. Pro Land entsteht folgender, geschätzter Erfüllungsaufwand: 32 Arbeitsstunden x 40,80 Euro Lohnkostensatz für den gehobenen Dienst/Land = 1 305,60 Euro. Für alle Länder zusammen beläuft sich der Erfüllungsaufwand im Jahr 2024 auf ca. 21 000 Euro.

5. Weitere Kosten

Durch das Änderungsgesetz ergeben sich keine Kosten für Bürgerinnen und Bürger. Ebenso entstehen keine Kosten für die Wirtschaft.

Es sind keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz richtet sich nur an die staatlichen Stellen im Bund und in den Ländern.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten. Da im Zusammenhang mit der unterschiedlichen demografischen Entwicklung in Regionen (z. B. Zu- oder Wegzug von Arbeitskräften und

Familien) die Anbindung an den ÖPNV eine große Rolle spielt und das Gesetz dazu dient, die Mobilität auch während der COVID-19-Pandemie zu gewährleisten, sind von dem Gesetz positive demografische Auswirkungen zu erwarten. Das Gesetz dient auch dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse zu erreichen.

Auswirkungen auf die Trassen- und Stationspreise des Schienenpersonennahverkehrs sind ausgeschlossen.

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet. Eine Evaluierung des Gesetzes selbst ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 7)

§ 7 Absatz 6 enthält die Summe der für alle Länder zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel für das Jahr 2022.

Absatz 7 regelt die Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf die Länder. Die Verteilung wurde aus den bislang in den Jahren 2020 und 2021 eingetretenen und beantragten finanziellen Nachteilen abgeleitet. Die entsprechenden Informationen haben die Länder dem Bund gegenüber mit den Verwendungsnachweisen nach § 7 Absatz 9 Nummer 2 RegG bereits übermittelt. Die Summen wurden zur besseren Handhabbarkeit der Auszahlungen gerundet.

Absatz 8 Satz 1 legt den Verwendungszweck der zusätzlichen Mittel fest, indem auf den Ausgleich von finanziellen Nachteilen im ÖPNV im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in den Jahren 2020, 2021 und 2022 abgestellt wird. Satz 2 setzt die unter anderem in den Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenzen vom 15./16. April 2021 und vom 26. Februar 2021 zugesagte hälftige Übernahme der pandemiebedingten finanziellen Nachteile für die Jahre 2020 und 2021 durch die Länder um. Für das Jahr 2022 haben die Länder die hälftige Finanzierung durch Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Dezember 2021 bestätigt. Dazu wird der Anteil des Bundes bestimmt. Die finanziellen Nachteile im ÖPNV werden sich den aktuellen Prognosen zufolge in einer Größenordnung von bis zu 10,2 Milliarden Euro, gerechnet über die Jahre 2020, 2021 und 2022 bewegen. Mit Satz 6 wird klargestellt, dass Regionalisierungsmittel gemäß § 5 nicht zur Finanzierung der finanziellen Nachteile des ÖPNV herangezogen werden dürfen. Dies ist Ausfluss der Tatsache, dass der Bund die zusätzlichen Mittel zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im ÖPNV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 über das Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stellt, diese zusätzlichen Mittel aber aufgrund der getroffenen politischen Vereinbarungen eine Sonderstellung einnehmen. Gleichzeitig wird mit dieser gesetzlichen Regelung dem Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 24. Februar 2021 (Haushaltsausschussdrucksache 19(8)8434) Rechnung getragen, welcher eine angemessene Beteiligung mit eigenen Mitteln der Länder an der Finanzierung des ÖPNV fordert.

Gemäß Absatz 9 hat ein interner Mittelausgleich der Länder untereinander einvernehmlich auf der Grundlage der tatsächlich in den Jahren 2020, 2021 und 2022 entstandenen finanziellen Nachteile im ÖPNV zu erfolgen. Dieser Mittelausgleich stellt sicher, dass die endgültige Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel bedarfsgerecht und angemessen ist.

Absätze 10 und 11 regeln die Auszahlung der Mittel an die Länder. Diese soll zeitnah nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass es nicht zu Liquiditätsengpässen bei den Verkehrsunternehmen kommt.

Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel unterliegen einer besonderen Nachweis- und Berichtspflicht. Daher wird in Absatz 12 bestimmt, auf welche Weise die Länder dem Bund die zweckentsprechende Verwendung der Mittel nachweisen. Da es sich um zusätzliche Mittel handelt, die dem konkreten Verwendungszweck (vgl. § 7 Absatz 8) dienen, erfolgt der Nachweis über die Verwendung in einem gesonderten Verfahren und entsprechend den in den Nummern 1 bis 4 festgelegten Anforderungen und Fristen gemäß dem in Anlage 5 vorgesehenen Schema.

Absatz 13 regelt die Berichtspflicht des Bundes. Auf der Grundlage der Nachweise der Länder über die geprüften Daten (vgl. Absatz 9 Nummer 3) erstellt der Bund einen Bericht und legt diesen dem Deutschen Bundestag vor.

Sofern bei dieser Überprüfung festgestellt wird, dass Mittel des Bundes nicht oder nicht zweckgerecht verwendet wurden, sind diese dem Bund zu erstatten.

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 8)

Über den § 8 werden den Ländern zusätzliche Mittel für die Umsetzung des 9-Euro-Tickets zur Verfügung gestellt. Die Mittel nach § 8 unterliegen im Gegensatz zu den Mitteln nach § 7 keiner Schlussrechnung und Rück-erstattungspflicht. Gleichwohl wird die Möglichkeit der länderinternen Umverteilung der Bundesmittel vorgese-hen.

§ 8 Absatz 1 Satz 1 beschreibt die besondere Tarifmaßnahme, die mit den Mitteln umgesetzt werden soll. Ziel ist ein allgemeines, für den Endkunden verbilligtes ÖPNV-Ticket, welches in den Monaten Juni bis August 2022 einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Energieeinsparung setzen soll. Für diese besondere Tarifmaß-nahme wird mit Satz 2 eine Genehmigungsfiktion ausgesprochen, um die kurzfristige und bundeseinheitliche Umsetzung dieser Maßnahme zu gewährleisten. Die Genehmigungsfiktion in Satz 2 bezieht sich auf alle notwen-digen Tarifänderungen zur Erfüllung der Verpflichtung nach § 8 Absatz 1 Satz 1.

Die Bedingungen für die Nutzung des 9-Euro-Tickets legen die Länder im Beschlussweg fest. Diese Beschluss-fassung stellt sicher, dass einheitliche Bedingungen für die Nutzung des Tickets zugrunde gelegt werden. Diese vereinbarten Bedingungen bilden die Grundlage für die im Gesetz vorgesehene Genehmigungsfiktion, welche ansonsten inhaltlich nicht bestimmbar ist. Diese Bedingungen gelten auch für bestehende Abonnement-Zeitkar-ten.

Absatz 2 weist die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel aus.

Absatz 3 regelt die Verteilung der Mittel auf die Länder. Zur Auszahlung wird der schadensbasierte Schlüssel verwendet, der sich aus dem bisherigen Antragsgeschehen der Mittel nach § 7 ergibt.

Absatz 4 regelt die Auszahlung dieser Mittel, was zur Sicherung der Liquidität der Branche kurzfristig nach In-krafttreten des Gesetzes erfolgen soll. Die Umsetzung der Tarifmaßnahme erfolgt in der Zuständigkeit der Länder. Diese organisieren das Antrags- und Bewilligungsverfahren und stellen den Aufgabenträgern und Verkehrsunter-nehmen die Mittel in Höhe der entgangenen Fahrgeldeinnahmen und der Umsetzungskosten zur Verfügung. Der Nachteilsausgleich unterliegt, wie auch der pandemiebedingte Nachteilsausgleich, nicht der Umsatzsteuer. Die finanziellen Nachteile des Aufgabenträgers bzw. des Verkehrsunternehmens werden so ausgeglichen, dass die Maßnahme im Ergebnis nur dem Endkunden in Form eines verbilligten ÖPNV-Tickets zugute kommt. Unter diesen Umständen stellt die Maßnahme keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar.

Die Mittel nach § 8 sind von den Ländern gemäß Absatz 5 einvernehmlich entsprechend der Verteilung der ein-getretenen finanziellen Nachteile aus der besonderen Tarifmaßnahme umzuverteilen. Der Bund ist über den län-derinternen Mittelausgleich zeitnah zu unterrichten.

Der Nachweis der Verwendung der Mittel erfolgt gemäß Absatz 6 gegenüber dem Bund einmalig zum 30. Juni 2024. Nicht verwendete Mittel verbleiben zur weiteren zweckentsprechenden Verwendung bei den Ländern und werden mit dem Nachweis nach Anlage 4 in den Folgejahren nachgewiesen.

Zu Artikel 1 Nummer 3

Anlage 5 enthält das Formblatt für den Nachweis der Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel, der von jedem Land zum 31. Dezember 2022 sowie endgültig zum 30. Juni 2024 zu erbringen ist. Die Nachweise zum 31. Dezember 2021 wurden von den Ländern bereits erbracht.

Das Schema zeigt dabei sowohl die Höhe der Mittel und deren Quellen (Regionalisierungsmittel gemäß § 7 sowie Landesmittel und weitere Mittel) als auch den Verwendungszweck.

Die Nachweisung zum 30. Juni 2024 soll ein möglichst vollständiges Bild der Corona-Schäden im ÖPNV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 geben.

In der Anlage 5 wurde eine Spalte für das Jahr 2022 ergänzt sowie eine zusätzliche Zeile zur Angabe der ersparten Aufwendungen eingefügt. Die aufgrund der erfolgten Vorfestlegungen vollständig aus Landesmitteln zu tragen-den Ausgleichs aufgrund von Aufwendungen zum erhöhten Infektionsschutz wurden in eine nachrichtlich zu erfassende Angabe umgewandelt.

Anlage 6 enthält das Formblatt für den Nachweis der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das 9-Euro-Ticket, welcher einmalig je Bundesland in zeitlicher Verbindung zur Schlussrechnung der Mittel nach § 7 zu erbringen ist. Darin werden je Land die ausgezahlten, umverteilten und am Ende zur Verfügung stehenden Mittel ausgewiesen sowie die Aufwendungen aus der Umsetzung der besonderen Tarifmaßnahme deutlich gemacht. Verbleibende Mittel werden in den Nachweis der Anlage 4 überführt und in den Folgejahren nachgewiesen.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Um eine zügige Auszahlung der Mittel an die Länder zu ermöglichen, tritt das Gesetz am 1. Juni 2022 in Kraft.

