

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
– Drucksache 20/4684 –**

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem

Zur Abfederung von Preissteigerungen infolge des Ukrainekriegs und um den Ausbau vor allem des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter voranzutreiben, wurde am 2. November 2022 zwischen dem Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vereinbart, die Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 um 1 Milliarde Euro zu erhöhen und ab dem Jahr 2023 um jährlich 3 Prozent zu dynamisieren. So sollen dem System notwendige finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit der ÖPNV mindestens auf dem bestehenden Niveau seinen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten kann.

Mit Artikel 5 des Jahressteuergesetzes 2022 (Drucksache 20/4729) wird die Sonderzuständigkeit für die Familienkasse des Bundesnachrichtendienstes ebenso wie für alle anderen Familienkassen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Bundes zum 28. Februar 2023 aufgehoben. Ab dem 1. März 2023 soll danach die Bearbeitung dieser Kindergeldfälle ausschließlich durch die Bundesagentur für Arbeit erfolgen.

B. Lösung

Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 um 1 Milliarde Euro und Erhöhung der jährlichen Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2023 von 1,8 Prozent auf 3 Prozent. Unter Berücksichtigung der Dynamisierung und der zusätzlichen Erhöhung um 1 Milliarde Euro im Jahr 2022 belaufen sich die zusätzlichen Mittel im Zeitraum von 2022 bis 2031 auf rund 17,3 Milliarden Euro.

Um den Bedürfnissen der Angehörigen des Bundesnachrichtendienstes Rechnung zu tragen, wird die für die beim Bundesnachrichtendienst beschäftigten Kindergeldberechtigten geltende Sonderzuständigkeit für die Familienkasse des Bundes-

nachrichtendienstes beibehalten und die entsprechende Regelung des Jahressteuergesetzes 2022 revidiert. Damit soll die Familienkasse des Bundesnachrichtendienstes über den 28. Februar 2023 hinaus fortbestehen.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4684 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird wie folgt gefasst:

„Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes sowie zur Änderung des
Einkommensteuergesetzes“.

2. In Artikel 1 wird die Artikelüberschrift wie folgt gefasst:

„Artikel 1

Änderung des Regionalisierungsgesetzes“.

3. Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 2 eingefügt:

,Artikel 2

Änderung des Einkommensteuergesetzes

§ 72 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung des Artikels 5 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) [*einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle des Jahressteuergesetzes 2022*], wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. von einem Dienstherrn oder Arbeitgeber im Bereich des Bundes mit Ausnahme des Bundesnachrichtendienstes“.

2. Dem Absatz 8 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 sind auf Kindergeldansprüche von Angehörigen des Bundesnachrichtendienstes nicht anzuwenden.“ ‘

4. Der bisherige Artikel 2 wird Artikel 3 und wird wie folgt gefasst:

,Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 21. Dezember 2022 in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt am 1. März 2023 in Kraft.‘

Berlin, den 13. Dezember 2022

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4684 in seiner 73. Sitzung am 1. Dezember 2022 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er ihn zur Mitberatung und nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 um 1 Milliarde Euro und eine Erhöhung der jährlichen Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2023 von 1,8 Prozent auf 3 Prozent.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4684 in seiner 38. Sitzung am 13. Dezember 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 20(8)3489neu.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat zu dem Gesetzentwurf bereits in seiner 23. Sitzung am 9. November 2022 beraten und hat dazu vorbehaltlich der Einbringung und Überweisung eine öffentliche Anhörung im Rahmen einer Sondersitzung am 28. November 2022 beschlossen. Da die Bedingungen der Einbringung und der Überweisung bis zum 28. November 2022 nicht erfüllt waren, wurde die Anhörung an diesem Tag nicht durchgeführt. In seiner 25. Sitzung am 30. November 2022 hat der Verkehrsausschuss zu dem Gesetzentwurf vorbehaltlich der Überweisung eine öffentliche Anhörung im Rahmen einer Sondersitzung am 12. Dezember 2022 beschlossen. Die Fraktionen verständigten sich, auch einen Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände über die Quotierung hinaus einzuladen, obwohl die Bedingungen für eine nach der Geschäftsordnung verpflichtenden Einladung an die kommunalen Spitzenverbände nicht erfüllt waren.

Diese Anhörung wurde in der 26. Sitzung am 12. Dezember 2022 im Rahmen einer von der Präsidentin des Deutschen Bundestages genehmigten Sondersitzung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: José Luis Castrillo, Vorstand des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr AöR; Ralf Damde, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates der DB Regio; Marion Jungbluth, Leiterin Team Mobilität und Reisen des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e. V. (vzbv); Thomas Kiel d'Aragnon, Referat Verkehr des Deutschen Städtetags (als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände); Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO); Andreas Schackert, Bundesfachgruppenleiter Busse und Bahnen, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Rechtsanwalt Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V. – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr.

Die Anhörung ergab Folgendes:

Ralf Damde, der Vorsitzende des **Gesamtbetriebsrates der DB Regio** beschrieb Probleme mit einem Mangel in Bezug auf Personal und Material bei hoch frequentierten Strecken, weil Fahrzeuge und Personaldecke nur für die Normallast ausgelegt seien. Er betonte die Notwendigkeit der Nutzung der zusätzlichen Mittel für dringend benötigtes Personal sowie die Notwendigkeit einer deutlichen Ausweitung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum. Er forderte, Verkehrsunternehmen müssten bei Ausschreibungen verpflichtet werden, ausreichend Personal und Ersatzteile vorzuhalten. Eine überzogene Fokussierung auf den niedrigsten Preis bei Ausschreibungen müsse der Vergangenheit angehören.

Die Vertreterin des **Verbraucherzentrale Bundesverbandes** Marion Jungbluth forderte, das geplante Deutschlandticket dürfe nicht zu einer „Mogelpackung“ werden. Sie äußerte, für einkommensschwache Haushalte sei ein Preis von 49 Euro im Monat zu hoch und forderte ein Sozialticket für 19 Euro, welches parallel zum Deutschlandticket eingeführt werden solle, um den ÖPNV dauerhaft für alle Einkommensgruppen nutzbar zu machen. Gleichzeitig sprach sie sich dafür aus, das Deutschlandticket ohne Verpflichtung für ein Abonnement und ohne die Notwendigkeit der Nutzung eines Smartphones erwerbbar zu machen. Sie sprach sich zudem dafür aus, neben der Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Sicherstellung des laufenden Angebotes auch eine Finanzierungsstrategie zur Ausweitung des Angebots im ÖPNV zu schaffen.

Christiane Leonard vom **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO)** vertrat die Auffassung, dass die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, um die Kostensteigerungen für die Verkehrsunternehmen auszugleichen. Die Busunternehmen belaste der aktuelle Dieselpreis mit hohen Kosten. Ihr Verband setze sich daher dafür ein, dass die Busunternehmen durch die Härtefallregelung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds abgesichert werden sollten, um kurzfristig entlastet zu werden.

Andreas Schackert von der **Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di** kritisierte, dass beim vorgesehenen Ausgleich der Preissteigerungen die Personalkosten nicht berücksichtigt seien. Er setzte sich für attraktivere Arbeitsbedingungen ein, um zumindest die demographisch bedingt hohe Zahl von Abgängen von Mitarbeitern ausgleichen zu können. Zudem vertrat er die Auffassung, die fehlende Berücksichtigung der hier entstehenden Kosten erhöhe den Druck auf die ÖPNV-Unternehmen. Das führe bereits heute zu Ausfällen von Fahrten und einer Ausdünnung von Fahrplänen.

Dr. Jan Schilling vom **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** begrüßte die Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Er sprach sich dafür aus, dass auch die Länder ihren Beitrag zu einem modernen ÖPNV leisteten, um eine Vollfinanzierung der Kosten sicherzustellen. Er hob hervor, dass es sich beim ÖPNV um eine Länderaufgabe handle, zu deren Finanzierung der Bund bereits heute einen unverzichtbaren Beitrag leiste. Aus Sicht seines Verbandes sei im Hinblick auf die Klimaschutzziele eine verlässliche Perspektive für den Ausbau des ÖPNV erforderlich. Er kritisierte die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern, über die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel für die Zeit ab dem Jahr 2025 erst Ende des Jahres 2024 zu sprechen. Es fehle damit langfristige Planungssicherheit.

Dr. Matthias Stoffregen von **mofair** stellte fest, dass die vorgesehene Anpassung der Regionalisierungsmittel den Aufgabenträgern im SPNV nur eine „Atempause“ von maximal zwei Jahren gewähre, ehe erneut über Leistungskürzungen zu reden sei. Er sprach sich dafür aus, die Dynamisierungsraten von Regionalisierungsmitteln und Trassen- und Stationsgebühren nicht nur für 2023 einmalig zu entkoppeln, sondern dauerhaft.

José Luis Castrillo vom **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr** forderte eine umfassende und nachhaltige Finanzierungsregelung für den ÖPNV. Benötigt würden eine Bestandssicherung des Angebots, der Ausbau des Nahverkehrs, eine Antriebswende sowie die Umsetzung des Deutschlandtickets und zugleich ein Ausbau der Kundenservices. Ohne entsprechende Finanzierungsregelungen seien Diskussionen über eine Verringerung des Leistungsangebots unausweichlich, was Verkehrswende und Klimaschutz negativ beeinflusse.

Thomas Kiel d'Aragon vom Deutschen Städtetag, der die **Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände** vertrat, stellte fest, die Länder sorgten derzeit dafür, dass der ÖPNV und der SPNV nicht zusammenbrächen, aber die daraus entstandenen Kosten würden mit dem zusätzlichen Betrag von 1 Milliarde Euro an Regionalisierungsmitteln nicht abgedeckt. Eine Aufstockung auf 1,65 Milliarden Euro sei zur Aufrechterhaltung der bisherigen ÖPNV-Angebote unabdingbar. Er sprach sich dafür aus, die gesetzliche Dynamisierung an die tatsächliche Kostenentwicklung anzupassen, denn die Dynamisierungsraten von drei Prozent bleibe deutlich hinter der

tatsächlichen Inflationsrate und den zu erwartenden Preisentwicklungen zurück. Die Länder gingen für den Zeitraum von 2022 bis 2031 von durchschnittlichen jährlichen Kostensteigerungen von 4,8 Prozent aus.

In seiner 28. Sitzung am 13. Dezember 2022 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf im Rahmen einer von der Präsidentin des Deutschen Bundestages genehmigten Sondersitzung abschließend beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)118neu) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, man erhöhe die Regionalisierungsmittel um 1 Milliarde Euro und hebe die Dynamisierung auf 3 Prozent an. Sie habe die Anhörung nicht so wahrgenommen, dass die Erhöhung überwiegend als nicht ausreichend gesehen worden sei. Nicht nachvollziehen könne sie, dass einerseits auch die unionsgeführten Länder fortlaufend eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel forderten, die CDU/CSU-Fraktion aber hier erkläre, dass sie dem nicht zustimmen könne. Man stelle hier über 1 Milliarde Euro mehr an Steuermitteln zur Verfügung, um die Länder bei der Finanzierung des ÖPNV und insbesondere des SPNV zu unterstützen und um erste Schritte in Richtung auf einen Ausbau zu unternehmen. Wenn die Fraktion der CDU/CSU beklage, dass Konzepte fehlten, so sei darauf zu erwidern, dass man Konzepte erarbeite, was aber nur gemeinsam mit den Ländern möglich sei. Man sei hier auch auf einem guten Weg. Mit der 1 Milliarde Euro, die man jetzt zusätzlich zur Verfügung stelle, gehe man in die richtige Richtung. Wenn man den ÖPNV weiter ausbauen wolle, müsse man sich aber auch künftig Gedanken über die Finanzierung machen. Sie trete jedoch Forderungen entgegen, dass der Bund das alleine finanzieren solle. Man benötige Absprachen mit den Ländern, die es wegen einer Blockade durch die Union aber noch nicht gebe.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen werde das Gesetz zu einem sogenannten Omnibusgesetz. Sie bedauerte die Hektik, mit der der Gesetzentwurf in dieser Woche verabschiedet werden solle, damit das Gesetz noch rechtzeitig in Kraft treten könne. In der gestrigen Anhörung hätten die Sachverständigen darauf hingewiesen, dass auch die nun zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichten, um den Bestand im ÖPNV zu sichern und den Unternehmen zu helfen, vor allem den für den ÖPNV wichtigen Busunternehmen, die massiv unter Druck stünden. Ver.di habe in der Anhörung auch die fehlende Berücksichtigung der Personalkosten kritisiert. Aus der Anhörung habe man entnehmen können, dass die Abbestellung von Nahverkehrsleistungen akut drohe, mit der Folge einer Reduzierung des ÖPNV-Angebotes. Das widerspreche den Zielen in Bezug auf den ÖPNV, die alle gemeinsam verfolgten. Sie beklagte das Fehlen eines Gesamtkonzepts für den ÖPNV, weshalb man im Plenum einen Entschließungsantrag vorlege, der unter anderem zusätzliche Regionalisierungsmittel, Transparenz bei der Mittelverwendung, einen zielgenauen Mitteleinsatz, ein ganzheitliches Konzept für die Attraktivitätssteigerung und eine Evaluierung fordere. In der Gesamtabwägung sei man zu dem Schluss gekommen, dass man dem Gesetzentwurf nicht zustimmen könne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, die erhöhten Regionalisierungsmittel fingen nicht die erhöhten Energiepreise auf. Dafür sei die Strompreispbremse vorgesehen, die man demnächst im Deutschen Bundestag beschließen werde. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfolge auch nicht alleine vor dem Hintergrund des Ukraine-Krieges, sondern sie sei bereits im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2021 vorgesehen. Es sei auch nicht konsequent, wenn Fraktionen hier einerseits bekundeten, dass höhere Regionalisierungsmittel benötigt würden, sie dann aber den vorliegenden Gesetzentwurf ablehnen wollten. Sie betonte, die Kritik an der Transparenz bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel habe der Bundesrechnungshof in den letzten Jahren nicht mehr aufrechterhalten. In seinem kürzlich vorgelegten Bericht beuge sich der Bundesrechnungshof aus der Rolle der nachlaufenden Kontrolle der ordnungsgemäßen Mittelverwendung heraus und äußere sich zu politischen Zielsetzungen. Es stelle sich die Frage, ob man das als Bundesrechnungshof so machen solle. Sie betonte, sie habe der gestrigen Anhörung entnommen, dass die zusätzlichen Regionalisierungsmittel wirklich benötigt würden und auch zusätzlich Mittel für das Jahr 2022 ausdrücklich begrüßt würden, weshalb sie dem Gesetzentwurf auch zustimmen werde. Inwieweit darüber hinaus weitere Mittel benötigt würden, werde man erörtern.

Die **Fraktion der FDP** betonte, die vorgesehene Erhöhung der Regionalisierungsmittel sei wichtig und sie sei auch erforderlich. Man setze damit nicht nur die Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag um, sondern Sorge auch dafür, dass den aktuellen Kostensteigerungen Rechnung getragen werde. Sie hob hervor, man verfolge beim ÖPNV ehrgeizige Ziele, die man aber nur erreiche, wenn man dort den ÖPNV stärke, wo bislang Angebote fehl-

ten, insbesondere in den ländlichen Räumen. Daher sei es besonders wichtig, mit den zusätzlichen Regionalisierungsmitteln und deren Dynamisierung dafür zu sorgen, dass Verkehre nicht abbestellt würden und zugleich neue flexible Angebote geschaffen werden könnten, um die Nutzung des ÖPNV auszuweiten. Mehr Geld alleine reiche aber nicht, sondern die Länder müssten auch ihren Beitrag leisten, indem sie die Effizienz des Systems steigerten und Mehrfachstrukturen abschafften. Hier wünsche sie sich vor allem mehr Engagement seitens der Union in den Ländern, um das System ÖPNV als Ganzes zu stärken. Natürlich müsse man in der Zukunft auch wieder über die Höhe der Regionalisierungsmittel sprechen, aber Effizienzsteigerungen im System seien jedenfalls erforderlich.

Die **Fraktion der AfD** hob hervor, es gebe seit Jahren ein Problem mit seitens der Länder nicht verausgabten Regionalisierungsmitteln und mangelnder Transparenz bei der Mittelverwendung. Die Regionalisierungsmittel könnten von den Ländern zwar auch für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden, dienten aber in erster Linie für Bestellungen im SPNV. Sie beklagte ein historisch gewachsenes Durcheinander bei der Förderung des ÖPNV. Das Problem der gestiegenen Energiepreise sei hausgemacht, wenn man die Folgen der Ukraine-Krise nicht einbeziehe. Nur deshalb müsse man heute überhaupt über eine weitere Änderung des Regionalisierungsgesetzes entscheiden. Die Erhöhung werde zwar mit den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs begründet, beziehe sich aber auf einen Zeitraum bis zum Jahr 2031. Das 49-Euro-Ticket sei bei der jetzigen Änderung noch gar nicht berücksichtigt und es werde voraussichtlich mit einer weiteren Erhöhung der Mittel verbunden sein. Mit dem Gesetzentwurf schwäche der Bund zudem seine Verhandlungsposition gegenüber den Ländern ohne Gegenleistung, wie der Bundesrechnungshof festgestellt habe. Den Gesetzentwurf lehne sie daher ab und bei dem Änderungsantrag werde man sich wegen des mangelnden Sachzusammenhangs enthalten.

Die **Fraktion DIE LINKE** kündigte an, entgegen dem Votum der beiden anderen Oppositionsfraktionen werde sie dem Gesetzentwurf zustimmen. Sie bekundete, dass sie hier insbesondere die Haltung der CDU/CSU-Fraktion nicht nachvollziehen könne. Sie frage, was die Alternative sei, denn wenn der Gesetzentwurf im Deutschen Bundestag abgelehnt werde, gebe es die zusätzlichen Mittel in Höhe von 1 Milliarde Euro nicht, mit den entsprechenden Konsequenzen. Klar sei, dass es Kritikpunkte gebe. Die Zahl der „Baustellen“, die in diesem Bereich bestünden, habe man der gestrigen Anhörung entnehmen können. Gleichwohl sei es überhaupt nicht nachvollziehbar, wenn man den Gesetzentwurf hier ablehnen wolle und dann auch die 1 Milliarde Euro nicht zur Verfügung stünde. Sie plädiere hingegen dafür, die offenen Fragen im kommenden Jahr auf die Tagesordnung zu setzen, um klar festzustellen, welche Zuständigkeiten und welche Finanzierungsverantwortungen gegeben seien. Trotz Mängel im Verfahren und beim Inhalt werde sie unter den gegebenen Umständen dem Gesetzentwurf zustimmen.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)118neu mit einer mündlichen Ergänzung in Bezug auf die Begründung zu den Nummern 1 und 2 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/4684 in der geänderten Fassung.

B. Besonderer Teil

Zu den Nummern 1 und 2

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 3 – Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

§ 72 Absatz 3 Nummer 3 und Absatz 8 Satz 3 – neu –

Mit Artikel 5 des Jahressteuergesetzes 2022 (Drucksache 20/4729) wird die Sonderzuständigkeit für die Familienkasse des Bundesnachrichtendienstes ebenso wie für alle anderen Familienkassen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Bundes zum 28. Februar 2023 aufgehoben. Ab dem 1. März 2023 soll die Bearbeitung dieser Kindergeldfälle ausschließlich durch die Bundesagentur für Arbeit erfolgen.

Um den Bedürfnissen der Angehörigen des Bundesnachrichtendienstes Rechnung zu tragen, wird die für die beim Bundesnachrichtendienst beschäftigten Kindergeldberechtigten geltende Sonderzuständigkeit beibehalten und die

entsprechende Regelung des Jahressteuergesetzes 2022 revidiert. Damit besteht die Familienkasse des Bundesnachrichtendienstes über den 28. Februar 2023 hinaus fort.

Artikel 6 Nummer 1 und 5 des Jahressteuergesetzes 2022 (Drucksache 20/4729) sieht eine vollständige Aufhebung der in § 72 EStG geregelten Sonderzuständigkeiten zum 31. Dezember 2023 vor.

Hinsichtlich der Fortführung der Sonderzuständigkeit für die Familienkasse des Bundesnachrichtendienstes über den 31. Dezember 2023 hinaus soll – soweit erforderlich – in einem gesonderten Gesetzgebungsverfahren eine Regelung aufgenommen werden, da dafür eine Neufassung des ab dem 1. Januar 2024 bereits aufgehobenen § 72 EStG erforderlich wäre.

Zu Nummer 4 – Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 5 des Jahressteuergesetzes 2022 sah die Beendigung der Sonderzuständigkeit für die Familienkasse des Bundesnachrichtendienstes zum 28. Februar 2023 vor. Durch Absatz 2 dieses Artikels wird die Sonderzuständigkeit über den 28. Februar 2023 hinaus beibehalten.

Berlin, den 13. Dezember 2022

Michael Donth
Berichterstatter

