Deutscher Bundestag **Drucksache 20/6018**

20. Wahlperiode 15.03.2023

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP – Drucksache 20/5548 –

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 20/5799, 20/5912 –

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem

Zu den Buchstaben a und b

Es soll ein digitales, deutschlandweit gültiges Nahverkehrsticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement eingeführt werden. Das Recht und die Pflicht, den öffentlichen Personennahverkehr zu betreiben, ist Sache der Länder; der Bund unterstützt sie dabei unter anderem über die Regionalisierungsmittel. Den Ländern sollen für ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt werden.

B. Lösung

Zu den Buchstaben a und b

Erhöhung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2024 bis 2025 um jeweils 1,5 Milliarden Euro. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen. Die Regionalisierungsmittel werden bereits im Jahr 2023 unabhängig von

der verspäteten Einführung des digitalen, deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets bereits um 1,5 Milliarden Euro im Sinne einer Abschlagszahlung erhöht. Die tatsächlichen Mindereinnahmen im Jahr 2023 werden im Jahr 2024 festgestellt. Insbesondere reduziert sich der Nachteilsausgleich, wenn durch die spätere Einführung Mindereinnahmen unterhalb von 3 Milliarden Euro anfallen. Nach erfolgter Auswertung der verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen des Deutschlandtickets in den Jahren 2023 und 2024 ist im Jahr 2025 ein erneutes Gesetzgebungsverfahren erforderlich, um auf der Grundlage der dann erfolgten Regelungen zum Nachteilsausgleich die weitere Finanzierung des bundesweit gültigen Nahverkehrstickets dauerhaft zu sichern.

Bei der befristeten Abweichung von § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes wird die Befristung nun auf die Jahre 2024 und 2025 erweitert und damit die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte für die Jahre 2023 bis 2025 bei 1,8 Prozent festgeschrieben. Zur Gewährleistung des einheitlichen Starts des Deutschlandtickets wird in § 9 Absatz 1 Satz 4 eine vorläufige Tarifanwendung bis zum Erlass entsprechender Vorschriften durch die Aufgabenträger, längstens bis zum 30. September 2023, geregelt. Es sind außerdem Regelungen zum Ausgleich entgangener Fahrgeldeinnahmen sowie der den Unternehmen entstandenen Mehrkosten vorgesehen.

Zu Buchstabe a

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/5548 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Zu Buchstabe b

Einstimmige Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 20/5799, 20/5912 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 20/5912.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Gesetzentwurfs bzw. Annahme mit abweichenden Änderungen.

Zu Buchstabe b

Keine.

D. Kosten

Zu den Buchstaben a und b

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5548 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:

,1. § 5 Absatz 10 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes erhöhen sich die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und für die Nutzung von Personenbahnhöfen in den Jahren 2023 bis 2025 um 1,8 Prozent.“ ‘

2. Die bisherigen Nummern 1 bis 3 werden die Nummern 2 bis 4.

3. Nummer 2 § 9 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Der Tarif ist bis zum Erlass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30. September 2023 vorläufig anzuwenden. Der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird von den Ländern beziehungsweise den zuständigen Behörden abgewickelt.“

b) Absatz 2 Satz 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

„Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile. Für das Jahr 2023 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen der Absätze 7 und 8 ausgeglichen.“

c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3 verantwortlich und weisen dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2023, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8 bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nach. Nachzuweisen sind die dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnenden finanziellen Nachteile, unabhängig davon, in welchem Jahr diese haushaltswirksam geworden sind. Bei der Erstellung des Verwendungsnachweises sind Veränderungen der Werte der Vorjahre kenntlich zu machen und zu erläutern. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.“

d) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für das Kalenderjahr 2023 ist nach Vorlage der endgültigen Daten gemäß Anlage 8 zu prüfen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile im

Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3, die im Jahr 2023 entstanden sind, hälftig auszugleichen.“

4. Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

,4. Folgende Anlage 8 wird angefügt:

„Anlage 8

(zu § 9 Absatz 6)

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel nach § 9 Absatz 3

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das Bundesland: im Jahr: zum Stichtag 30. Juni des Folgejahres					
	Bereich	**Landeshaushalt (Kapitel/Titel)**	**Verwendungszweck**	**Betrag (in EUR)**	**Betrag Vorjahr (in EUR)**
1	1.1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 9 RegG		
	1.2		Minderung/Aufstockung aufgrund Länderausgleich		
	1.3		Landesmittel		
	1.4		verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.1 bis 1.3)		
2	2.1	Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr	Hochgerechnete Fahrgeldeinnahmen (Soll-Wert)		
	2.2		Ist-Einnahmen		
	2.3		finanzielle Nachteile aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen durch das Deutschlandticket (Differenz 2.1 und 2.2)		
	2.4		finanzielle Nachteile aufgrund der Erstattung von Mehrkosten der Einführung		

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel

für das Bundesland: im Jahr:

zum Stichtag 30. Juni des Folgejahres

	Bereich	**Landeshaushalt (Kapitel/Titel)**	**Verwendungszweck**	**Betrag (in EUR)**	**Betrag Vorjahr (in EUR)**
	2.5		Gesamtsumme (2.3 und 2.4)		
3	Differenz verfügbare Mittel/Ausgaben		(Differenz aus 1.4 und 2.5)		

Zu den einzelnen Punkten werden geeignete inhaltliche Erläuterungen sowie Hinweise zur Validität (z. B. endgültige Testierung) beigefügt. Die Vorjahreswerte sind zu aktualisieren.

“.‘;

b) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/5799, 20/5912 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 20/5912 für erledigt zu erklären.

Berlin, den 15. März 2023

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Michael Donth
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5548 in seiner 85. Sitzung am 9. Februar 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Digitales und an den Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er ihn zusätzlich gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Er hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5799 in seiner 88. Sitzung am 2. März 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie sowie an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Digitales und an den Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er ihn zusätzlich gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes – 20/5799 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf Drucksache 20/5912 hat der Deutsche Bundestag in seiner 90. Sitzung 15. März 2023 beraten und hat sie an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Digitales und an den Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu den Buchstaben a und b

Die gleichlautenden Gesetzentwürfe auf Drucksache 20/5548 sowie Drucksachen 20/5799, 20/5912 beinhalten im Wesentlichen eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2024 bis 2025 um jeweils 1,5 Milliarden Euro. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, sollen nachdem Bund und Länder je zur Hälfte tragen. Die Regionalisierungsmittel sollen im Sinne einer Abschlagszahlung bereits im Jahr 2023 unabhängig von der verspäteten Einführung des digitalen, deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets um 1,5 Milliarden Euro erhöht werden. Die tatsächlichen Mindereinnahmen im Jahr 2023 sollen im Jahr 2024 festgestellt werden. Insbesondere soll sich der Nachteilsausgleich reduzieren, wenn durch die spätere Einführung Mindereinnahmen unterhalb von 3 Milliarden Euro anfallen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/5548 in seiner 44. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme in der durch Ausschussdrucksache 20(8)3643 (identisch mit Ausschussdrucksache 20(15)148) geänderten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Der **Ausschuss für Digitales** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5548 in seiner 32. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)148 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)146 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5548 in seiner 37. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5799 in seiner 44. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Digitales** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5799 in seiner 32. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5799 in seiner 37. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 27. Sitzung am 1. März 2023 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5799 befasst. Er hat mitgeteilt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung plausibel ist und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist (Ausschussdrucksache 20(26)40-1).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5548 in seiner 32. Sitzung am 8. Februar 2023 beraten und hat unter dem Vorbehalt der Überweisung die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu diesem Gesetzentwurf am 1. März 2023 beschlossen.

Er hat die öffentliche Anhörung in seiner 34. Sitzung am 1. März 2023 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Carry Buchholz, Geschäftsführende Gesellschafterin der LVL Jäger GmbH und Mitglied im Vorstand des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen; Dr. Claudia Hille, Fachhochschule Erfurt; Anna-Theresa Korbutt, Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV); Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (BDO); Norbert Mauren, Leiter Politische Planung im Hauptstadtbüro des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Matthias Pippert, Gewerkschaftssekretär bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG); Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr; Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende des VCD Verkehrsclub Deutschland und Dr. Markus Brohm vom Deutschen Landkreistag für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände bekundete, sie teile die Zielsetzungen, sehe aber bei dem Gesetzentwurf erhebliche Regelungsdefizite. Das feinjustierte Tarifsystem im deutschen ÖPNV lasse sich vor allem nicht ohne eine langfristig tragfähige, ausfinanzierte Tarifierung, eine allgemeinverbindliche und flächendeckende Einführung des Tarifs und vergabe- und europarechtliche Klärungen revidieren. Hier weise der Gesetzentwurf eine unzulässige Vereinfachung auf, die ein Scheitern der Einführung des Tickets befürchten lasse und seinen langfristigen Bestand in Frage stelle. Mit dem Gesetzentwurf werde eine dauerhafte Ausfinanzierung des Deutschlandtickets nicht gewährleistet. Das beihilferechtliche Risiko belaste die Verkehrsunternehmen und die kommunalen Aufgabenträger. Eine flächendeckende Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtarifs sei nicht sichergestellt.

Carry Buchholz hob die Bedeutung der Fahrgeldeinnahmen für die eigenwirtschaftlichen Verkehre hervor. Sie forderte eine Lösung der sich ergebenden Finanzierungsprobleme, wenn man das Deutschlandticket beschließe. Sie kritisierte, dass derzeit niemand Verantwortung für die Finanzierung der vollen Kosten übernehmen wolle.

Die Vertreterin des BDO beklagte unter anderem, dass eine Tarifvorgabe durch Bund oder Länder fehle, ohne die es aber keine beihilferechtlich sichere Finanzierung gebe.

Der Vertreter des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erklärte, man halte die in Paragraf 9 des Gesetzentwurfs enthaltene Genehmigungsfiktion für ausreichend. Die Sorge vor einem „Flickenteppich“ teile man nicht, denn die Länder seien aktuell dabei, sich auf einheitliche Tarifbestimmungen zu verständigen. Der Preis von 49 Euro solle im Hinblick auf weiterhin steigende Personalkosten und Energiepreise keinesfalls dauerhaft eingefroren oder gar gesenkt werden.

Die Bundesvorsitzende des VCD beklagte, dass ein Preis von 49 Euro für viele Menschen aus einkommensschwachen Haushalten nicht erschwinglich sei. Man spreche sich daher für einen bundesweit einheitlichen Ermäßigungstarif aus. Sie kritisierte, es fehle auch eine Perspektive für den ÖPNV-Ausbau. Sie sprach sich für finanzielle Planungssicherheit für die Aufgabenträger aus, welche eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfordere.

Claudia Hille von der Fachhochschule Erfurt erklärte, der Aussage, dass es hier um eine „Revolution im ÖPNV“ gehe, stimme sie zu, aber es gebe trotzdem Schwächen. Sie bemängelte das Fehlen eines bundesweit einheitlichen Angebots für ein vergünstigtes Sozialticket. In Bezug auf die vorgesehene Höhe der Regionalisierungsmittel stellte sie fest, für den benötigten ÖPNV-Ausbau würden höhere finanzieller Mittel benötigt.

Anna-Theresa Korbutt von der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) konstatierte, dass in Deutschland bei der Vereinheitlichung des Tarifsystems Nachholbedarf bestehe. Sie begrüßte, dass es mit der Einführung des Deutschlandtickets einen ersten Schritt zur Konsolidierung von Tarifsystemen und Vertriebslandschaften gebe. Das Neun-Euro-Ticket habe zu einer signifikanten Verlagerung der Nachfrage vom Pkw zu Bussen und Bahnen geführt, wovon auch die Menschen im ländlichen Raum profitiert hätten.

Matthias Stoffregen, Geschäftsführer von mofair, dem Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr forderte unter anderem Lösungen für die Fälschungssicherheit des Deutschlandtickets. Verbundübergreifende Möglichkeiten zur Kontrolle der Tickets müssten schnell geschaffen werden.

Matthias Pippert von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) kritisierte, dass der Erfolg des Neun-Euro-Tickets zu Lasten der Beschäftigten erreicht worden sei und forderte, dass sich das beim Deutschlandticket nicht wiederholen dürfe. Durch das Deutschlandticket werde die Auslastung des ÖPNV steigen, worauf man sich angemessen vorbereiten müsse.

Im Übrigen wird bezüglich des Ergebnisses der Anhörung auf das – auch im Internet abrufbare – Wortprotokoll der 34. Sitzung verwiesen.

In seiner 35. Sitzung am 15. März 2023 hat der Verkehrsausschuss die Gesetzentwürfe auf Drucksachen 20/5548 und 20/5799, 20/5912 abschließend beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)148) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung zu Buchstabe a und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion der AfD hat den folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)146):

Änderungsantrag

der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Erhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft

zum Gesetzentwurfs der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP – Drucksache 20/5548 – Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Ausschuss wolle beschließen:

§ 9 wird wie folgt neu gefasst:

„(1) Ab dem 1. Januar 2024 wird ein Tarif angeboten, der zu einer bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Es soll in digitaler Form erhältlich sein und für ein Entgelt zum

Zeitpunkt der Einführung von mindestens 147 Euro je Quartal in einem zum Quartalsende kündbaren Abonnement angeboten werden, vorbehaltlich der erforderlichen Zustimmungen nach § 39 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes sowie der Genehmigung nach § 12 Absatz 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Der Vertrieb des Deutschlandtickets erfolgt ausschließlich über eine von den Verkehrsverbünden in der Bundesrepublik Deutschland zu gründenden gemeinsamen Vertriebsorganisation oder im Auftrag dieser. Die Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsverbünden erfolgt auf Grundlage eines Gesetzes, das der Zustimmung des Bundesrats bedarf.

(2) Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2024 und 2025 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung der in Absatz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1.500.000.000,00 Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen.“

(3) unverändert

„(4) Von den für die Jahre 2024 und 2025 jeweils zur Verfügung zu stellenden Beträgen ist je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats zu überweisen.“

(5) unverändert

„(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3 verantwortlich und haben dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2024, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8 bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nachzuweisen. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel nach § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.

(7) Im Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund eine Wirtschaftsprüferin, einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der für die Prüfung erforderlichen Untersuchung der finanziellen Nachteile durch das Deutschlandticket.

(8) Sollte die Prüfung aufgrund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 für die Jahre 2024 und 2026 nicht ausgereicht hat, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3 hälftig auszugleichen, steht den Ländern nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung ein Betrag in Höhe der Hälfte des Betrages zu, den die finanziellen Nachteile den Betrag von 3 Milliarden Euro übersteigen. Sollte die Prüfung aufgrund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 im Jahr 2024 und im Jahr 2025 zu hoch war, um die finanziellen Nachteile, die auf das Deutschlandticket zurückzuführen sind, hälftig auszugleichen, steht dem Bund nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung ein Betrag entsprechend dem Ergebnis der Prüfung zu.

(9) Die Bundesregierung hat jährlich aus den Nachweisen der Länder einen Gesamtbericht zu erstellen, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.“

Berlin, den 14. März 2023

Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek

Begründung

Die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestag am 1. März 2023 zum Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP – Drucksache 20/5548 – hat erhebliche Kritik an Zeitplan und Vorbereitung des Vorhabens Deutschlandticket offenkundig werden lassen. Insbesondere auf den Vortrag der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund) sei hingewiesen (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)139). Der Entwurf der Bundesregierung – Drucksache 20/5799 – ist textgleich.

Es steht der Eindruck im Raum, der geplante Einführungstermin schon zum 1. Mai 2023 stehe in einem Zusammenhang mit der Bürgerschaftswahl in Bremen am 14. Mai 2023, zumal die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz von diesem Bundesland benannt ist.

Auf die öffentlichen Gesellschafter oder Träger von öffentlichen Nahverkehrsgesellschaften kommen erhebliche wirtschaftliche Risiken zu. Bei einem Start bereits zum 1. Mai 2023 drohen Liquiditätsengpässe, da traditionelle Abonnement-Kunden zum Deutschland-Ticket wechseln werden, das zudem bei vielen Anbieter deutschlandweit ohne regionalem Bezug erhältlich ist. Bereits vor Inkrafttreten hat ein Vertriebswettbewerb zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen eingesetzt. Da auch deutsche Tochterunternehmen europäischer Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket vertreiben, drohen Kapitalabflüsse ohne zusätzliche Leistungserbringung. Eine deutschlandweite Einnahmeaufteilungsregelung besteht bislang nicht. Diese ist aber unverzichtbar, soll ein wirtschaftlicher Schade abgewendet und ein beihilferechtlich konformes Gesetz beschlossen werden (vgl. Bundestagsdrucksache 20/5789).

Der seitens der genannten Fraktion vorgelegte Gesetzentwurf sieht Ausgleichszahlungen für das Jahr 2023 auf Basis eines erst bis zum 31. Oktober 2024 zu prüfenden Bedarfs vor (§ 9 Abs. 7 Satz 1); ein Nachweis der Mittelverwendung durch die Länder ist jedoch bereits zum 30. Juni 2024 zu erfolgen, wobei Zahlungen gemäß § 9 Abs. 4 Satz 1 bereits in Monatsabschlägen zum 15. des Folgemonats zu erfolgen haben. Seitens der Länder werden somit Zahlungen an Verkehrsunternehmen ohne Nachweis zu erfolgen haben. Es besteht das hohe Risiko der ‚übermäßigen Ausgleichszahlung' und der Rückzahlungsverpflichtung durch die Unternehmen, da es sich im Ergebnis ansonsten um unzulässig gewährte Subventionen handelt.

Die Laufzeit eines Abonnements – statt monatsweise wie vorgeschlagen quartalsweise – soll Mitnahmeeffekte unterbinden und den Vertriebsaufwand reduzieren und folgt somit den Interessen der Verkehrsunternehmen. Aus diesem Grund ist ein Mindestvertriebspreis von 147 Euro pro Quartal (- das entspricht 49 Euro pro Monat -) durch das Gesetz festgelegt. Ob dieser Mindestvertriebspreis für die Verkehrsunternehmen auskömmlich ist, muss in Folge geprüft werden.

Viele Verkehrsunternehmen in Deutschland gelten bisher nach Art. 2 j) der EU-Verordnung 1370/2007 i.d.F. der EU-Verordnung 2016/2338 als „interne Betreiber"; dieses setzt aber voraus, dass diese ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen. Mit dem Eintritt dieser Unternehmen in einem bundesweiten Vertriebswettbewerb ist zumindest zweifelhaft, ob bislang regional operierende Verkehrsunternehmen weiterhin als „interne Betreiber" im Sinne des Art. 5 b) dieser EU-Verordnung gelten können. Wenn nicht, kann dies zur Folge haben, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge (also auch bislang vor Ausschreibungen geschützte öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen oder Straßenbahnen) europaweit ausgeschrieben werden müssen. Um sich dieses Risikos nicht auszusetzen, dürften kommunale Nahverkehrsunternehmen als „interne Betreiber" Deutschlandtickets nur innerhalb ihrer Gebietskörperschaft vertreiben. Bereits der Zusammenschluss verschiedener regionaler Verkehrsunternehmen in einer überregionalen Vertriebsplattform dürfte der durch die EU-Verordnung vorgegebenen Legaldefinition eines „internen Betreibers" zuwiderlaufen. Auch aus diesen Gründen darf ein Vertrieb nur durch die Verbünde oder in deren Auftrag erfolgen.

Eine Verschiebung einer Einführung des Deutschlandtickets auf einen Zeitpunkt nach Klärung der Einnahmeaufteilung sowie der tatsächlichen Umsatzeinbußen, der beihilferechtlichen Fragen wie einer einheitlichen Vertriebsorganisation ist unerlässlich. Ein bundesweiter Vertrieb des Deutschlandtickets durch regionale Verkehrsgesellschaften kann nicht gewollte Auswirkungen auf die übliche Praxis der Direktvergabe nach § 8a Abs. 3 PBefG haben.

Eine gesetzliche Festlegung einer Fiktionsgenehmigung einer Tarifmaßnahme kann keinen Tarifantrag ersetzen. Es ist somit zweifelhaft, ob der Bundesgesetzgeber eine befristete Genehmigungsfiktion für eine Tarifmaßnahme aussprechen kann (Abs. 1 Satz 3), die er selbst festlegt. Eine Genehmigung – auch eine fiktive – erfordert eine Beantragung. Zudem wird die gesetzliche Kontrollpflicht von Aufsichtsräten von Verkehrsgesellschaften überspielt. Dieses verstößt sowohl gegen die Subsidiaritätsrechte von Städten und Landkreisen als Eigentümer oder Gewährträger von Verkehrsgesellschaften als auch gegen die betriebliche Mitbestimmung, da die Mitbestimmungsrechte der Beschäftigten durch die Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsräten gewahrt werden. Die Mitbestimmungsrechte der Beschäftigten der öffentlichen Verkehrsunternehmen werden angesichts nicht auszuschließender Liquiditätsprobleme der Unternehmen verletzt.

Die Auswirkungen auf die eigenwirtschaftliche Erbringung von durch nach § 42a PBefG genehmigten Fernbusverkehre und mögliche Entschädigungsansprüche von geschädigten innerdeutschen oder europäischen Fernbus-

betreibern durch Einführung eines deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets, insbesondere der daraus resultierende Erfüllungsaufwand und weiterer Kosten, ist nicht ausreichend dargelegt. Der Bundesgesetzgeber greift in die Rechte von Fernbusunternehmen ein, da das geplante Deutschlandticket faktisch (auch) ein Fernverkehrsticket ist, da es für Reiseweiten von über 50 km genutzt werden kann und somit nicht mehr in den gesetzlichen Rahmen des Nahverkehrs gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 PBefG fällt, auch wenn Produkte des ÖPNV für Fernreisen genutzt werden.

Dass für das Jahr 2023 – also für acht Monate Deutschlandticket – ein gleicher Betrag wie für die Jahre 2024 und 2025 mit jeweils 12 Monaten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt werden wird, zeigt, dass die den Gesetzentwurf einbringenden Fraktionen und die Bundesregierung sich über den tatsächlichen Mittelbedarf völlig in unklaren sind, was ein Indiz für übermäßige Ausgleichszahlungen und damit unionsrechtswidrige Subventionen ist. Auch aus diesem Grund kann frühester Start des Deutschlandtickets der 1. Januar 2024 sein.

Der Verkehrsausschuss hat die Gesetzentwürfe zusammen mit dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Null-Euro-Ticket für Studierende, Auszubildende und Schülerinnen und Schüler“ auf Drucksache 20/5785 beraten.

Die **Fraktion der SPD** erinnerte an die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket. Dieses sei sehr gut angenommen worden und es habe eine große Zahl von Menschen auf einmal erreicht. Es sei daher ein Erfolgsmodell. Sie begrüße, dass man hier nun auch eine Lösung für die Zukunft gefunden habe. Die Kritik an der Finanzierung könne man nicht nachvollziehen. Sie erwarte, dass die Mittel ausreichen würden. Die Finanzierung sei bis zum Jahr 2025 geregelt und bei Mehrkosten im Jahr 2023 werde man Geld zuschießen. Sofern sich Laufe des Jahres ergebe, dass die Mittel nicht reichten, werde man prüfen, wie man mit dieser Situation umgehe. Eine Festschreibung bis zum Jahr 2025, ohne Rücksicht auf die Kosten, hätte sicherlich zu dem Vorwurf der Verschwendung von Steuermitteln geführt. Tatsache sei, dass man es geschafft habe, sich gemeinsam mit 16 Bundesländern auf ein Projekt zu einigen und man beteilige sich hälftig an den Kosten, obwohl der Bund im Grunde nicht zuständig sei, er aber die Maßnahme im Hinblick auf die Wünsche der Bevölkerung und die unübersichtlichen Tarifstrukturen als notwendig erkannt habe. Sie forderte, man solle honorieren, dass man hier eine Lösung suche. Auch eine klare Nachweispflicht der Länder für die Verwendung der Mittel habe man erreicht.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, sie kritisiere wesentliche Inhalte des Gesetzentwurfs. Zu begrüßen sei aber, dass die Koalitionsfraktionen nun endlich die Tarifvorgabe aufgenommen hätten, die sie bereits seit längerem fordere. Offenbar habe sich die EU-Kommission gegen eine Regelung über beihilferechtliche Vorschriften ausgesprochen. Damit werde gewährleistet, dass die Unternehmen, welche die Leistungen erbrächten, auch ihre Ausgleichszahlungen erhielten und das Ticket somit in ganz Deutschland angewandt werden könne. Sie kritisiere aber, dass somit in jedem Jahr mindestens 3 Milliarden Euro in die Subventionierung des Tickets flössen, statt für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots zur Verfügung zu stehen. Ungeklärt sei nach wie vor die Ausfinanzierung des Tickets. Der Bund stelle nur zeitlich begrenzt Mittel für das Ticket zur Verfügung. Die Erwartungshaltung der Länder in Bezug auf eine Nachschusspflicht nehme die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung lediglich zur Kenntnis. Dass die Bundesregierung eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel ablehne, werde unweigerlich zu einer Verschlechterung des Angebotes führen. Auch die Aufteilung der Einnahmen sei noch nicht geklärt. Sie plädiere dafür, dass kleinere Unternehmen nicht benachteiligt würden. Auch die Barrierefreiheit sei derzeit nicht gewährleistet.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, was man hier mit einer großen Kraftanstrengung mit 16 Bundesländern gemeinsam geschafft habe. Man sehe jetzt eine Tarifvorgabe bis zum 30. September vor und habe damit in der öffentlichen Anhörung geäußerten Bedenken Rechnung getragen. Die Länder hätten somit Zeit, eigene beihilferechtskonforme Regelung auf den Weg zu bringen. Für den Fall preislicher Veränderungen bei dem Ticket wünsche man sich als Bundestag, beteiligt zu werden. Auch in Bezug auf die Frage der Trassenpreise sei man den Wünschen der Länder mit dem Änderungsantrag entgegengekommen. Sie betonte, man gebe nicht nur Mittel für die Subventionierung von Tickets, sondern man stelle jetzt insgesamt wesentlich mehr Geld bei den Regionalisierungsmitteln zur Verfügung. Es sei beides erforderlich: Geld für den Ausbau des ÖPNV und für ein attraktives Ticketangebot für die Menschen. Sie kritisierte, dass die Fraktion der CDU/CSU das Deutschlandticket klein zu reden versuche. Sie wies darauf hin, dass auch viele Landesregierungen mit Beteiligung der Union an den Vereinbarungen zu dem Ticket beteiligt seien. Es sei also ein gemeinsames Projekt, das keine Parteifarbe habe. Die Politik habe hier Handlungsfähigkeit über Parteigrenzen hinweg bewiesen.

Die **Fraktion der FDP** warf der Fraktion der AfD vor, Forderungen zu stellen, die nicht umsetzbar seien. Sie hob hervor, dass man die Regionalisierungsmittel auch unabhängig von dem Deutschlandticket erhöht und dynamisiert habe. Man werde diese Mittel auch weiter anpassen, damit der ÖPNV in der Breite ausgebaut werden könne. Man sei auch nicht dagegen, für bestimmte Gruppen beim Deutschlandticket günstigere Preise zu finden, aber Regelungen müssten sich in die verfassungsmäßigen Zuständigkeiten einfügen. Sie hob hervor, welche Leistung mit der Erreichung des Deutschlandtickets verbunden gewesen sei und wie viele Ebenen dabei zu beteiligen gewesen seien. Es sei eine große Leistung, die rechtssichere Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai ermöglicht zu haben. Man „lichte damit den Tarifdschungel“ und führe ein Ticket ein, welches sich an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer orientiere, was eine große Chance beinhalte, den ÖPNV in Deutschland attraktiver zu machen. Mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen nehme man an wesentlichen Punkten Ergänzungen vor, damit sowohl die kommunalen wie die eigenwirtschaftlichen Verkehre durch das Ticket nicht schlechter gestellt würden.

Die **Fraktion der AfD** kritisierte, dass die Frage der Einnahmeaufteilung Mitte März immer noch nicht geklärt sei. Damit sei unklar, wie insbesondere kleinere Verkehrsunternehmen letztlich ihr Geld erhielten. Das Gesetz solle also beschlossen werden, obwohl wesentliche wirtschaftliche Fragen ungeklärt seien. Sie fordere in ihrem Änderungsantrag, dass zunächst eine Regelung zur Einnahmeaufteilung erfolgen müsse, um Liquiditätsengpässe bei den Unternehmen zu vermeiden. Zudem fordere sie, dass der Vertrieb der Tickets in die Hände der Verkehrsverbünde gelegt werde. Sie fordere außerdem eine quartalsweise statt monatsweise Bestellung des Abonnements und eine Verschiebung der Einführung auf den 1. Januar 2024. Sie wies auf rechtliche Risiken im Hinblick auf das europäische Recht hin. Das begründe das Risiko der Rückzahlung von Beihilfen. Das geplante Gesetz verletze die Rechte der Gebietskörperschaften als Träger der Verkehrsunternehmen sowie Arbeitnehmerrechte. Statt eines einheitlichen Tarifes werde es regionale „Flickenteppiche“ mit unterschiedlichen Mitnahmeregelungen und Sozialregelungen geben.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, aus ihrer Sicht gehörten der Ausbau des ÖPNV und geringere Ticketpreise zusammen. Sie wende sich gegen die Vorstellung, man müsse den Ausbau abwarten, bevor man über die Ticketpreise sprechen könne. Hier laufe die Zeit davon; man benötige dringend eine Mobilitätswende. Daher begrüße man das 49-Euro-Ticket als Schritt in die richtige Richtung. Gewünscht habe man aber eine Fortsetzung des 9-Euro-Tickets, um Zeit für eine Nachfolgeregelung zu haben. Für die aktuellen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV werde das 49-Euro-Ticket von Vorteil sei, offen sei aber, wie viele von anderen Verkehrsmitteln auf den ÖPNV umsteigen würden. Wichtig sei ein Umstieg vom PKW auf den ÖPNV in großem Umfang, wofür das 49-Euro-Ticket aber zu weit vom 9-Euro-Ticket entfernt sei. Ein 29-Euro-Ticket biete einen viel größeren Anreiz zum Umstieg. Außerdem bemängele sie fehlende soziale Regelungen für bestimmte Gruppen. Man verpasse hier auch die Chance, junge Leute an den ÖPNV heranzuführen. Gerade bei Studenten seien Semesterticket und 49-Euro-Ticket nicht kompatibel, wofür eine bundeseinheitliche Regelung zu bevorzugen sei. Zu kritisieren sei auch die mangelnde Geschwindigkeit beim Ausbau von ÖPNV und Bahn und die viel zu geringen Mittel, die dafür bereitgestellt würden.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)146 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt. Er hat den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)148 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt er die Annahme des dementsprechend geänderten Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/5548. Er empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/5799, 20/5912 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 20/5192 für erledigt zu erklären.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Artikel 1 Nummer 1 – neu –

§ 5 Absatz 10 Satz 2 regelt bislang eine für das Jahr 2023 befristete Abweichung von § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Die von den bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhobenen Trassen- und Stationsentgelte im SPNV sind grundsätzlich an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel gekoppelt. Die Befristung wird nun auf die Jahre 2024 und 2025 erweitert und damit die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte für die Jahre 2023 bis 2025 bei 1,8 Prozent festgeschrieben.

Damit wird die bereits im Bundesrat am 16. Dezember 2022 von den Ländern erhobene Forderung einer Begrenzung der Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf 1,8 Prozent für die Jahre bis einschließlich 2025, nicht aber bis einschließlich des Jahres 2031, umgesetzt. Die Sonderregelungen für die Trassen- und Stationspreise im SPNV werden im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes unter Berücksichtigung des bis Ende des Jahres 2023 von der Bundesnetzagentur vorzulegenden Kostendeckungsberichts überprüft und angepasst.

Zu Artikel 1 Nummer 3

Die Umsetzung des Deutschlandtickets erfolgt in der Zuständigkeit der Länder. Diese organisieren das Verfahren und regeln in geeigneter Weise die Bereitstellung der um den Länderanteil ergänzten Mittel an die Aufgabenträger sowie an gemeinwirtschaftlich und eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen.

Bund und Länder werden sich über Rahmenbedingungen einschließlich Preisgestaltung und Einführungskosten im Sinne der Beschlüsse von Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 2. November 2022 und 8. Dezember 2022 verständigen und diese in geeigneter Form unter parlamentarischer Beteiligung politisch vereinbaren. Dies gilt insbesondere dahingehend, dass sich Bund und Länder rechtzeitig ins Benehmen setzen müssen, sollte absehbar sein, dass die Finanzierung nicht auskömmlich ist und daher zusätzliche Mittel notwendig sind.

Die Länder haben zeitliche Schwierigkeiten bei der gesetzlichen Umsetzung der Vorgabe in den ÖPNV-Gesetzen. Zur Gewährleistung des einheitlichen Starts des Deutschlandtickets wird in § 9 Absatz 1 Satz 4 eine vorläufige Tarifanwendung bis zum Erlass entsprechender Vorschriften durch die Aufgabenträger, längstens bis zum 30. September 2023, geregelt. Darüber hinaus wird durch Satz 5 klargestellt, dass das notwendige Ausgleichsverfahren für gesamten Zeitraum von den Ländern bzw. deren zuständigen Behörden abgewickelt wird.

§ 9 Absatz 2 Satz 2 ist dahingehend zu präzisieren, als dass ein Ausgleich der entgangenen Fahrgeldeinnahmen sowie der den Unternehmen entstandenen Mehrkosten gewährt wird. Die Anpassung des Satzes 3 erfolgt im Sinne der Rechtsklarheit und der Verwendung einheitlicher Begriffe.

Absatz 6 und die neue Anlage 8 bilden den Rahmen für die erforderliche Nachweisführung der Länder über die Verwendung der zur Verfügung gestellten Bundesmittel und die eingesetzten Landesmittel. Die Länder haben den Verwendungsnachweis bis zum 30. Juni des Folgejahres zu erbringen. Eine Aufschlüsselung der Einzelpositionen und weitergehende inhaltliche Erläuterungen sollen die Überprüfbarkeit und die Transparenz sicherstellen, ob der Bundesanteil 50 Prozent an den gesamten finanziellen Nachteilen betragen hat. Nachzuweisen ist gemäß Satz 2 der dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnende finanzielle Nachteil, auch wenn der Ausgleich oder eine Verrechnung nicht in dem betreffenden Haushaltsjahr stattgefunden hat. Es ist davon auszugehen, dass bis zum 30. Juni des Folgejahres noch keine endgültigen Daten vorliegen werden. Daher regelt Satz 3, dass bei nachfolgenden Verwendungsnachweisen die Vorjahreswerte anzupassen sind. Es wird davon ausgegangen, dass damit bis spätestens 30. Juni 2025 die notwendigen endgültigen Daten vorliegen werden, die eine Prüfung der Nachschusspflicht für das Kalenderjahr 2023 entsprechend § 9 Absatz 7 und 8 ermöglicht.

Die Länder sind aufgrund der gefassten Beschlüsse des Bundeskanzlers und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder gehalten, den notwendigen hälftigen Finanzierungsanteil aus eigenen Landesmitteln zu

erbringen. Absatz 6 Satz 4 untersagt daher den Ländern, den hälftigen Bundesanteil durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 zu ergänzen, ebenso werden Verrechnungen, die dies bewirken, nicht gestattet. Die Verantwortung für die korrekte Verwendung der Mittel liegt bei den Ländern. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund gemäß Satz 5 zu erstatten.

Die in § 9 Absatz 7 festgelegte Prüfung der Nachschuss- bzw. Rückerstattungsverpflichtung muss sich auf endgültige Daten der Länder stützen. Dazu ist es erforderlich, frühzeitig die Endabrechnung und Testierung der von den Ausgleichsempfängern erhaltenen Mittel vorzusehen und länderweise nach Anlage 8 für die Prüfung aufzubereiten. Die bundesweite Einnahmeaufteilung sowie die Einnahmeaufteilungen der Verkehrsverbünde müssen bis dahin abgeschlossen sein, damit deren Ergebnisse berücksichtigt werden können. Daher werden die endgültigen Daten von den Ländern vsl. erst zum 30. Juni 2025 vorgelegt werden können. Es wird angestrebt, das Verfahren der Prüfung zügig abzuschließen. Eine Verrechnung des Rückerstattungs- bzw. Nachschussbetrages erfolgt dann vsl. mit Wirkung zum Jahr 2026.

Zu Artikel 1 Nummer 4

Die Anlage wurde redaktionell angepasst, um entsprechend der in § 9 Absatz 6 erfolgten Präzisierung die Qualität der Verwendungsnachweise abzusichern.

Berlin, den 15. März 2023

Michael Donth
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333