Stand: 30.01.2023, 19.30 Uhr

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Im Jahr 2022 hat der Bund 2,5 Milliarden Euro zur Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens 9-Euro-Ticket zusätzlich bereitgestellt. Aufgrund des großen Erfolges des zeitlich befristeten 9-Euro-Tickets für die Monate Juni bis August 2022, das von den Bürgerinnen und Bürgern gut angenommen wurde und ihre Ausgaben für Mobilität deutlich gedämpft hat, sowie aufgrund der weiterhin steigenden Lebenshaltungskosten soll ein preislich attraktives bundesweit gültiges Nahverkehrsticket eingeführt werden. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder haben mit Beschluss vom 2. November 2022 begrüßt, dass die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern ein digitales, deutschlandweit gültiges Deutschlandticket für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement vorgesehen haben. Nach einem weiteren Beschluss vom 8. Dezember 2022 stellen Bund und Länder sicher, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet ist. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen. In den Folgejahren vereinbaren Bund und Länder gemeinsam, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und die vereinbarten Zuschüsse in Höhe von je 1,5 Milliarden Euro sichergestellt wird.

Das Recht und die Pflicht, den öffentlichen Personennahverkehr zu betreiben, ist Sache der Länder. Der Bund unterstützt sie dabei u.a. über die Regionalisierungsmittel. Die Bundesregierung stellt daher den Ländern für ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket 1,5 Milliarden Euro jeweils für die Jahre 2023 bis 2025 zusätzlich zur Verfügung. Da das Ticket später als zum 1. Januar 2023 eingeführt wird, verringert sich der für Fahrgeldeinnahmeverluste notwendige Ausgleichsbetrag anteilig. Nach der Systematik des Regionalisierungsgesetzes werden die den Ländern zustehenden Beträge für das jeweilige Kalenderjahr festgeschrieben. Ergibt eine Überprüfung, dass die Mittel in Höhe von 3 Milliarden Euro für den Ausgleich der finanziellen Nachteile durch das bundesweit gültige Nahverkehrsticket im Einführungsjahr

2023 nicht ausgereicht haben, wird der Bund die Mehrkosten zur Hälfte tragen. Sofern geringere Belastungen entstanden sind, wird der hälftige Anteil des Bundes reduziert.

Die Bundesregierung fördert damit die dauerhafte Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV durch die Länder und setzt einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV sowie zur Energieeinsparung. Außerdem trägt das Deutschlandticket zum Erreichen der Klimaziele des Bundes im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 bei und soll die Bürgerinnen und Bürger finanziell entlasten.

B. Lösung

Um die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu erhöhen, wird ein digitales, deutschlandweit gültiges Nahverkehrsticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement vorgesehen.
Die Regionalisierungsmittel werden hierfür in den Jahren 2024 bis 2025 um jeweils 1,5 Milliarden Euro erhöht. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen. Daher werden die Regionalisierungsmittel bereits im Jahr 2023 unabhängig von der verspäteten Einführung ebenfalls 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 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.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben des Bundes

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2023 eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen in Höhe von insgesamt 1,5 Milliarden Euro.

Für das Jahr 2024 ergibt sich eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro. Ergibt eine Überprüfung, dass der hälftige Bundesanteil für den Ausgleich der finanziellen Nachteile durch das bundesweit gültige Nahverkehrsticket im Einführungsjahr 2023 nicht ausgereicht hat, wird der Bund im Jahr 2025 die Mehrkosten zur Hälfte ausgleichen. Gleiches gilt, wenn die finanziellen Nachteile geringer sind. Hier werden die Länder den überschüssigen Betrag durch eine entsprechende Verrechnung mit den Regionalisierungsmitteln für das Jahr 2025 ausgleichen. Für die Prüfung und Ermittlung des Nachschussbedarfs ist die Beauftragung eines Wirtschaftsprüfers vorgesehen, für die weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen.
Für das Jahr 2025 ergibt sich eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro.

Die durch die Ausführung des Gesetzes entstehenden Mehrausgaben an Personal- und Sachmitteln sind finanziell und stellenmäßig innerhalb der bestehenden Ansätze im Einzelplan 12 auszugleichen. Die Sachmittel für die Prüfung der finanziellen Nachteile im Einführungsjahr entstehen im Jahr 2024 und werden im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Haushaltsausgaben der Länder

Für die Länder ergibt sich für das Jahr 2023 eine Haushaltsentlastung durch Steuermehreinnahmen von 1,5 Milliarden Euro. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen.
Für die Jahre 2024 und 2025 ergibt sich eine Haushaltsentlastung durch Steuermehreinnahmen in Höhe von jeweils 1,5 Milliarden Euro. Je nach Ergebnis der tatsächlichen finanziellen Nachteile im Jahr 2023 entstehen den Ländern Mehr- bzw. Mindereinnahmen durch den entsprechenden Ausgleich der Zahlung für das Jahr 2023.

Haushaltsausgaben der Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Insbesondere werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch das Gesetz ergibt sich ein geringer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung bei der Nachweisung der Mittel. Beim Bund beläuft sich der Erfüllungsaufwand insbesondere für die Prüfung der tatsächlich für das Jahr 2023 erforderlichen Mittel und die Prüfung der Verwendungsnachweise auf rd. 11 000 Euro jährlich. Bei den Ländern ergibt sich ein Erfüllungsaufwand bei der Erstellung der Nachweise über die Mittelverwendung in Höhe von rd. 21 000 Euro.

Der Erfüllungsaufwand beim Bund für die Zurverfügungstellung der Mittel ist auf die Auszahlung der Mittel begrenzt und so gering, dass er nicht gesondert beziffert wird. Die Prüfung der Nachschusspflicht für das Kalenderjahr 2023 erfordert weitere Sachmittel zur Beauftragung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers im Jahr 2024.

F. Weitere Kosten

Keine.

Stand: 30.01.2023, 19.30 Uhr

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Neunten 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. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2052) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Es wird folgender § 9 angefügt:

„§ 9 Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket

(1) Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Es soll in digitaler Form erhältlich und für ein Entgelt von 49 Euro je Monat in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden. 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 für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 als erteilt.

(2) Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2023 bis 2025 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1 500 000 000,00 Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Betrag des Steueraufkommens 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. Die tatsächlich entstandenen Kosten im Einführungsjahr 2023 sind jeweils für den Bund oder die Länder auszugleichen.

(3) Der jährliche Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	176 200 000,00 Euro

Bayern	317 500 000,00 Euro
Berlin	135 700 000,00 Euro
Brandenburg	32 800 000,00 Euro
Bremen	20 300 000,00 Euro
Hamburg	86 300 000,00 Euro
Hessen	110 600 000,00 Euro
Mecklenburg-Vorpommern	20 400 000,00 Euro
Niedersachsen	120 000 000,00 Euro
Nordrhein-Westfalen	280 800 000,00 Euro
Rheinland-Pfalz	52 100 000,00 Euro
Saarland	10 300 000,00 Euro
Sachsen	43 000 000,00 Euro
Sachsen-Anhalt	21 700 000,00 Euro
Schleswig-Holstein	52 400 000,00 Euro
Thüringen	19 900 000,00 Euro.

(4) Der Betrag für das Jahr 2023 ist zum … [einsetzen: 15. Tag des Folgemonats nach Inkrafttreten] zu überweisen. 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) Die Länder haben einvernehmlich die in Absatz 3 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die je Kalenderjahr tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung anzupassen. 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 haben dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2023, 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) Für das Kalenderjahr 2023 ist bis zum 31. Oktober 2024 zu prüfen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 3 und 4, die im Jahr 2023 entstanden sind, hälftig auszugleichen. 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 auf Grund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 für das Jahr 2023 nicht ausgereicht hat, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 3 und 4 hälftig auszugleichen, steht den Ländern nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung ein Betrag entsprechend dem Ergebnis der Prüfung mit Wirkung zum Jahr 2025 in dem Umfang zu, wie die finanziellen Nachteile den Betrag von 1,5 Milliarden Euro übersteigen. Sollte die Prüfung auf Grund von Absatz 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 im Jahr 2023 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 mit Wirkung zum Jahr 2025 zu.

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

2. In Anlage 5 werden in der Kopfzeile der Tabelle die Wörter „an BMVI“ gestrichen.

3. 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 Jahr				
für das Bundesland:		zum Stichtag 30. Juni des Folgejahres		
	Bereich		**Verwendungszweck**	**Betrag (in EUR)**

			Landes-haushalt (Kapitel / Titel)		
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 gemäß Musterrichtlinie		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	
	2.5			Gesamtsumme (2.3 und 2.4)	
3		Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben		(Differenz aus 1.3 und 2.5)	

Zu den einzelnen Punkten werden geeignete inhaltliche Erläuterungen sowie Hinweise zur Validität (z. B. endgültige Testierung) beigefügt.
“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelung

Der Bund unterstützt die Länder bei der Umsetzung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets (Deutschlandticket) über eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Hierdurch wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht und ein Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Energieeinsparung gesetzt. Der Bund fördert damit die dauerhafte Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV durch die verbundübergreifende, deutschlandweite Gültigkeit des Tickets.
Im Verbund mit anderen Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV ist eine signifikante Treibhausgas-Minderung zu erwarten. Das Deutschlandticket trägt somit wirksam zum Erreichen der Klimaziele des Bundes im Verkehrssektor bei.
Gleichzeitig wird das Deutschlandticket dazu beitragen, die Bürgerinnen und Bürger finanziell zu entlasten. Die Regionalisierungsmittel sollen so erhöht werden, dass die Länder bei der Umsetzung des Vorhabens unterstützt werden. Die Mittel werden daher um 1,5 Milliarden Euro jeweils für die Jahre 2023 bis 2025 erhöht und zunächst gemäß des in § 7 Absatz 7 ermittelten schadensbasierten Schlüssels verteilt. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen. Daher werden die Regionalisierungsmittel bereits im Jahr 2023 unabhängig von der verspäteten Einführung bereits um 1,5 Milliarden Euro im Sinne einer Abschlagszahlung erhöht. Da es sich um eine neuartige Maßnahme mit bundeseinheitlicher Wirkung handelt, kann die notwendige Verteilung auf die Länder erst im Nachhinein ermittelt werden. Daher ist eine Mittelumverteilung unter den Ländern erforderlich.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel betragen in den Jahren 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr, insgesamt 4,5 Milliarden Euro.
Die tatsächlichen Nachteile, die durch das Deutschlandticket im Einführungsjahr 2023 entstehen, werden im Rahmen einer Überprüfung ermittelt. Sollte der Bundesanteil in Höhe von 1,5

Milliarden Euro und der Länderanteil in gleicher Höhe nicht ausreichen, um die Kosten zu decken, wird der Bund den Mehrbedarf hälftig ausgleichen (Nachschusspflicht). 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.
Für die Jahre ab 2024 haben Bund und Länder die Erwartung, gemeinsam zu vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und die vereinbarten Zuschüsse von je 1,5 Milliarden Euro, also 3 Milliarden Euro insgesamt, sichergestellt wird. Eine Nachschusspflicht des Bundes besteht nur für das Jahr 2023.
Die Umsetzung des Deutschlandtickets erfolgt in der Zuständigkeit der Länder.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für die gesetzliche Regelung eines den Ländern für den ÖPNV zustehenden Betrages aus dem Steueraufkommen des Bundes steht dem Bund die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 106a des Grundgesetzes (GG) zu.
Dem Bundesgesetzgeber obliegt dabei die Einschätzung der aufgabenbezogenen Bedarfe, die Festlegung der Höhe der Regionalisierungsmittel, die horizontale Verteilung auf die Länder und die Nachweisführung. Die anteilige Finanzierung der Einführung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets versetzt die Länder in die Lage, bei der Gestaltung des ÖPNV auf die Möglichkeiten der Digitalisierung, das Bedürfnis der Fahrgäste nach Tarifvereinfachung und die sich aus dem Klimawandel ergebenden veränderten Anforderungen an den ÖPNV einzugehen. Die regulären Regionalisierungsmittel nach § 5 bleiben davon unberührt.
Die Gesetzgebungskompetenz für die Erteilung der für die Umsetzung der in § 9 Absatz 1 Satz 1 des Regionalisierungsgesetzes 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 ergibt sich 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 Verkehrsverbünden, die in der Regel auch die Beförderungsentgelte festlegen und häufig länderübergreifend tätig sind. Über die Festlegungen zur hälftigen Teilung der finanziellen Nachteile durch Bund und Länder und zur Nachweisführung wirkt der Bund auf bundesweit einheitliche Bedingungen hin. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden die Akzeptanz und damit die beabsichtigte Lenkungswirkung des bundesweit gültigen Tarifs erheblich beeinträchtigen. Es würde zu Schwierigkeiten im Vollzug kommen und Verkehrsverbünde 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 Deutschlandticket einzuführen.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die bestehenden Verfahrensgrundsätze und -regeln werden genutzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand.

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 Verkehrsträger ÖPNV gestärkt wird und attraktiv bleibt. Die Bezahlbarkeit des ÖPNV-Angebots soll eine mögliche Rückverlagerung von Verkehren vom ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr verhindern, wodurch Umweltschutz und Klimaschutz gefördert werden. Eine schonende Ressourcennutzung wird gefördert, auch den Energieverbrauch betreffend. Das Gesetz liefert einen Beitrag zur Reduktion der Emission von Treibhausgasen im Verkehrssektor. Gleichzeitig wird bundesweit eine Tarifvereinfachung im ÖPNV gefördert.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2023 eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von 1,5 Milliarden Euro.
Für das Jahr 2024 ergibt sich eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro. Ergibt eine Überprüfung, dass der hälftige Bundesanteil für den Ausgleich der finanziellen Nachteile durch das bundesweit gültige Nahverkehrsticket im Einführungsjahr 2023 nicht ausgereicht hat, wird der Bund die Mehrkosten zur Hälfte ausgleichen. Gleiches gilt, wenn die finanziellen Nachteile geringer sind. Hier werden die Länder den überschüssigen Betrag durch eine entsprechende Verrechnung mit den Regionalisierungsmitteln für das Jahr 2025 ausgleichen. Entsprechend dem Ergebnis der Prüfung steht den Ländern ein Betrag in entsprechender Höhe zu bzw. wird eine Rückerstattung fällig. Für das Verfahren der Erstattung oder Verrechnung kann ein weiteres Gesetzgebungsverfahren vorgesehen werden.
Für das Jahr 2025 ergibt sich eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro.

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.

Beim Bund beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf ca. 11 000 Euro pro Jahr. Für die Berechnung wurde davon ausgegangen, dass pro Land ein Verwendungsnachweis zur Prüfung eingereicht wird. Aufgrund von Erfahrungswerten wird von einer Bearbeitungszeit von 2 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 2 Tagen bei einer Erledigung durch den gehobenen Dienst ausgegangen. Für die Mittelverteilung untereinander und die Unterrichtung des Bundes hierüber wird ein weiterer Arbeitsaufwand von 2 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 jährliche Erfüllungsaufwand auf ca. 21 000 Euro.

Die durch die Ausführung des Gesetzes in der Bundesverwaltung entstehenden Mehrausgaben an Personal- und Sachmitteln sind finanziell und stellenmäßig innerhalb der bestehenden Ansätze im Einzelplan 12 auszugleichen. Die Sachmittel für die Prüfung der finanziellen Nachteile im Einführungsjahr entstehen im Jahr 2024 und werden im Einzelplan 12 ausgeglichen. Unter Berücksichtigung eines geschätzten Lohnkostensatzes von ca. 300,00 Euro pro Arbeitsstunde und einem veranschlagten Zeitaufwand von 3 Arbeitstagen pro Land unter zusätzlicher Berücksichtigung weiterer, aus der von den Ländern vorgesehenen Evaluation gewonnenen

Informationen einschließlich den Vertriebsdaten (pauschale Annahme: 12 Arbeitstage) belaufen sich diese auf rd. 144 000 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. Das Gesetz dient auch dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse zu erreichen.

Auswirkungen auf die Trassen- und Stationspreise des Schienenpersonennahverkehrs ergeben sich durch die Verlängerung der befristeten Regelung in § 5 Absatz 10 RegG.

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt zunächst befristet für drei Jahre. Eine Evaluierung des Gesetzes selbst ist nicht vorgesehen. Es ist jedoch eine Evaluation des Deutschlandtickets, insbesondere seiner verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen für die Jahre 2023 und 2024 beabsichtigt. Diese erfolgt in der Zuständigkeit der Länder.
Sobald eine dauerhafte Finanzierungsystematik für das Deutschlandticket entwickelt worden ist, muss ein erneutes Gesetzgebungsverfahren angestoßen werden, in dem die erforderlichen Regelungen für den Zeitraum ab 2026 getroffen werden. Die Haushaltsausgaben des Bundes für das Deutschlandticket sollen nach den Beschlüssen des Bundeskanzlers und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder auch für die Jahre ab 2024 auf 1,5 Milliarden Euro jährlich begrenzt werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 9)

Mit § 9 Absatz 1 Satz 1 und 2 wird deklaratorisch an die in den politischen Beschlüssen der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Länder sowie in den Beschlüssen von Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 2. November 2022 und 8. Dezember 2022 getroffenen Vereinbarungen hinsichtlich der Einführung des Deutschlandtickets angeknüpft. Die Umsetzung dieser Tarifmaßnahme erfolgt in der Zuständigkeit der Länder. Diese organisieren das Verfahren und stellen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die um den Länderanteil ergänzten 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 beihilferechtskonform ausgeglichen.

Bund und Länder werden sich über weitere Details und Rahmenbedingungen einschließlich Einführungskosten im Sinne der o. g. Beschlüsse verständigen und diese in geeigneter Form politisch vereinbaren.

Für diese besondere Tarifmaßnahme wird mit Satz 3 eine für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 befristete Genehmigungsfiktion ausgesprochen, um die kurzfristige und bundeseinheitliche Umsetzung des Deutschlandtickets zu gewährleisten. Für den Zeitraum ab 1. Januar 2024 haben die Länder dies sicherzustellen. Die Genehmigungsfiktion in Satz 3 bezieht sich auf alle notwendigen Tarifänderungen mit Bezug nach § 9 Absatz 1 Satz 1 und Satz 2. Die Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung der Tarife bleibt davon unberührt. Die befristet eingeführte Tarifgenehmigungsfiktion verändert nicht die bestehende Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern. Insbesondere handelt es sich hierbei nicht um eine Tarifvorgabe. Der Bund ist keine zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die Länder vollziehen das Bundesrecht als eigene Angelegenheit.

In Absatz 2 Satz 1 wird den Ländern zur Umsetzung des Deutschlandtickets ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zuerkannt. Den Ländern werden in den Jahren 2023 bis 2025 Regionalisierungsmittel in Höhe von jeweils 1,5 Milliarden Euro im Jahr zur Verfügung gestellt. Die bundesweite Gültigkeit von auf Dauer angelegten Tarifen bzw. Abonnements im ÖPNV ist ein Novum. Daher ist eine Überprüfung der Regionalisierungsmittel nach einem angemessenen Zeitraum erforderlich. Über die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel für das Deutschlandticket für die Zeit ab 2024 wird der Bund mit den Ländern beraten. Damit

diese die Ergebnisse der von den Ländern vorgesehenen Evaluation der Jahre 2023 und 2024 berücksichtigen können, werden die Beträge für drei Kalenderjahre festgelegt. Dies sichert zunächst die Bereitstellung der Mittel auch für das Jahr 2025 ab, schließt aber Gesetzgebungsverfahren auch zu einem früheren Zeitpunkt nicht aus.
Bei dem Betrag nach Absatz 2 Satz 1 handelt es sich um zusätzliche Regionalisierungsmittel, die zu den regulären Regionalisierungsmitteln nach § 5 mit Zweckbindung an den ÖPNV nach § 6 hinzutreten und die hinsichtlich ihrer Verwendung an die Einführung des Deutschlandtickets als Maßnahme des ÖPNV gebunden sind. Eine Verringerung der regulären Regionalisierungsmittel ist damit nicht verbunden. Mit dem Betrag nach Absatz 2 Satz 1 finanzieren die Länder das Deutschlandticket anteilig. Die Länder beteiligen sich nach den Beschlüssen von Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 2. November 2022 und 8. Dezember 2022 in gleicher Höhe. Eine Verwendung von Regionalisierungsmitteln nach § 5 für diese Maßnahme wird ausgeschlossen.
Die Beträge nach Satz 1 sind zweckgebunden für das Vorhaben Deutschlandticket zu verwenden. Damit sind die Nachteile hälftig auszugleichen, die den Aufgabenträgern bzw. Unternehmen dadurch entstehen, dass ein bundesweit gültiges Ticket zu einem günstigen Preis angeboten wird.
Mit dem Betrag für das Jahr 2023 beteiligt sich der Bund zur Hälfte an den tatsächlichen Nachteilen durch das Deutschlandticket im Einführungsjahr. Die tatsächlichen Nachteile durch das Deutschlandticket sowie die Kosten der Einführung sind zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes nicht bekannt. Ergibt eine spätere Überprüfung, dass die Mittel nicht ausgereicht haben, um die Nachteile hälftig zu finanzieren, steht den Ländern ein weiterer Betrag zu. Dieser beträgt die Hälfte des die Summe aus Bundesanteil und Länderanteil i.H.v. 3 Milliarden Euro übersteigenden Betrages im Jahr 2023.
Diese Nachschusspflicht des Bundes ist auf das Einführungsjahr begrenzt, die Höhe des Betrages des Nachschusses bzw. der Rückerstattung wird durch die vorgesehene Prüfung im Jahr 2024 bestimmt.

Absatz 3 regelt die Verteilung der Mittel auf die Länder. Zur Auszahlung wird der in § 7 Absatz 7 verwendete Schlüssel vorgesehen, der das bisherige Antragsgeschehen der für den Ausgleich coronabedingter finanzieller Nachteile weitgehend abbildet.

Absatz 4 regelt die Auszahlung der Mittel.

Die Mittel nach § 9 sind von den Ländern gemäß Absatz 5 einvernehmlich entsprechend der Verteilung der eingetretenen finanziellen Nachteile aus der besonderen Tarifmaßnahme umzuverteilen. Dieser Mittelausgleich stellt sicher, dass die endgültige Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel bedarfsgerecht und angemessen ist. Der Bund ist über den länderinternen Mittelausgleich zeitnah zu unterrichten.

Absatz 6 und die neue Anlage 8 bilden den Rahmen für die erforderliche Nachweisführung der Länder über die Verwendung der zur Verfügung gestellten Bundesmittel. 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.
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 2 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 3 zu erstatten.

Die in Absatz 7 festgelegte Prüfung der Nachschuss- bzw. Rückerstattungsverpflichtung soll sich nicht nur auf die Verwendungsnachweise der Länder stützen, sondern auch alle weiteren verfügbaren Informationen u. a. aus der von den Ländern vorgesehenen Evaluation der verkehrlichen und finanziellen Wirkungen des Deutschlandtickets berücksichtigen. Aufgrund des Datenumfangs und der Auswirkungen auf den Bundeshaushalt ist der Einsatz eines externen Wirtschaftsprüfers gerechtfertigt. Die Prüfung orientiert sich hinsichtlich Zweck und Regelungserfordernis an der im Jahr 1993 festgelegten Revisionsklausel für die Ermittlung der Beträge ab dem Jahr 1998 (vgl. Eisenbahnneuordnungsgesetz, Artikel 4 (Regionalisierungsgesetz), dort § 6).

Gemäß Absatz 8 wird der den Ländern bzw. dem Bund im Ergebnis der Prüfung nach Absatz 7 zustehende Betrag als Beschlussvorschlag ermittelt und durch ein Gesetzgebungsverfahren festgestellt.

Absatz 9 regelt die Berichtspflicht des Bundes. Auf der Grundlage der Nachweise der Länder über die geprüften Daten 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 entsprechend der Regelung in Absatz 6 Satz 3 zu erstatten.

Zu Artikel 1 Nummer 2

Die Bezeichnung im Titel der Anlage wird angepasst, da die Ministeriumsbezeichnung BMVI nicht mehr aktuell ist.

Zu Artikel 1 Nummer 3

Die neu hinzugefügte Anlage 8 regelt in Verbindung mit Absatz 6 Satz 1 den Umfang der Nachweispflicht der Länder.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Um eine zügige Auszahlung der Mittel für das Kalenderjahr 2023 an die Länder zu ermöglichen, tritt das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.