Entwurf einer Formulierungshilfe für die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für einen aus der Mitte des Deutschen Bundestages einzubringenden

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetzentwurf wird der Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 umgesetzt. Ergänzend wird die Überjährigkeit auf das Jahr 2025 ausgedehnt. Die gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge der Jahre 2023 bis 2025 erfordert eine Änderung des § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG).

Darüber hinaus wird mit dem Entwurf eine haushaltskonsolidierende Maßnahme umgesetzt.

B. Lösung/Nutzen

Die Einführung des Deutschlandticktes hat zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV geführt. Zur Absicherung der Finanzierung im Jahr 2024 haben die Regierungschefinnen und -chefs der Länder mit dem Bundeskanzler Beschlüsse gefasst, die mit dem Gesetzentwurf rechtlich abgesichert werden.

Die notwendige Unterstützung der Konsolidierung des Bundeshaushalts erfolgt über eine Kürzung der Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG im Haushaltsjahr 2025. Diese Mittel werden den Ländern im Jahr 2026 nach Vorlage der Nachweise über die Verwendung der Mittel zur Verfügung gestellt.

C. Alternativen

Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Gesetzentwurf führt zu finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt oder die Länderhaushalte.

Haushaltsausgaben des Bundes

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsentlastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von jeweils 350 Millionen Euro.

Haushaltsausgaben der Länder

Für die Länder ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsbelastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsentlastung von jeweils 350 Millionen Euro.

Haushaltsausgaben der Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Veränderung des Abrechnungsmodus für das Deutschlandticket kann es zu geringfügigen Entlastungen bei den zuständigen Bundes- und Landesbehörden kommen, die durch eine leicht veränderte Nachweisführung aufgewogen werden.

Die ursprünglich vorgesehene Überprüfung der Abrechnung des Deutschlandtickets durch einen Wirtschaftsprüfer, eine Wirtschaftsprüferin oder eine Wirtschaftsprüfergesellschaft im Jahr 2025 verschiebt sich durch die nun vorgesehene Gesamt-Abrechnung der finanziellen Nachteile der Jahre 2023 bis 2025. Da von den Bewilligungsbehörden endgültig geprüfte Antragsdaten bis einschließlich 2025 erst im Jahr 2027 vorliegen werden, muss die Beauftragung im Jahr 2027 erfolgen. Somit entsteht im Jahr 2027 weiterer Aufwand für weitere Sachmittel zur Beauftragung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers im Jahr 2027, die sich vsl. auf rd. 448 000 Euro belaufen werden.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

Entwurf einer Formulierungshilfe für die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für einen aus der Mitte des Deutschen Bundestages einzubringenden

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 5 wird folgender Absatz 15 angefügt

„(15) Der den Ländern zustehende Gesamtbetrag für das Jahr 2025 wird abzüglich einer Summe von 350 000 000 Euro zur Auszahlung gebracht. Die Auszahlung der vorgenannt einbehaltenen Summe erfolgt unter der Bedingung einer fristgerechten und vollständigen Vorlage der Nachweise gemäß § 6 Absatz 2 über die Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2025.“

2. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden die Sätze 3 und 4 gestrichen. Satz 5 wird Satz 3.

   b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 2 werden die Wörter „zur Hälfte“ gestrichen.

      bb) Folgender Satz 3 wird eingefügt: „Die Länder beteiligen sich mindestens in gleicher Höhe“.

      cc) Satz 3 wird Satz 4 und wie folgt gefasst:

      „Für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7 ausgeglichen.“

   c) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „je Kalenderjahr“ gestrichen.

   d) Absatz 6 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

      „Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln gemäß § 5 für den Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket oder für weitere aus dem

Deutschlandticket abgeleitete Tarifangebote sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet.“

e) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Nach Vorlage der endgültigen Daten gemäß Anlage 8 für die Kalenderjahre 2023, 2024 und 2025 ist nachzuweisen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3, die im Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 entstanden sind, auszugleichen und wie sich dieser auf die einzelnen Länder verteilt.“

f) Absatz 8 wird gestrichen.

3. Anlage 8 wird wie folgt gefasst:

„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	Landes-haushalt (Kapitel / Titel)	Verwendungszweck	Betrag (in EUR)	Betrajahr (in E
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 aus 2.1 und 2.2)		
	2.4			finanzielle Nachteile aufgrund der Gewährung von Umstellungspauschalen bzw. anteilige Deckung von Vertriebsmehrkosten		
	2.5			finanzielle Nachteile aufgrund der Erstattung von Mehrkosten der Einführung		
	2.6			Gesamtsumme (2.3 bis 2.5)		

3		Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben		(Differenz aus 1.4 und 2.6)		

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

Artikel 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 2 tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2024 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Bund unterstützt die Länder bei der Umsetzung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets (Deutschlandticket). 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.

Mit dem Gesetzentwurf wird der Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 umgesetzt. Die vereinbarte gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge erfordert eine Änderung des § 9 Regionalisierungsgesetz.

Darüber hinaus ist im Zuge der notwendigen Haushaltskonsolidierung des Bundeshaushalts eine temporäre Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2025 umzusetzen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Regionalisierungsgesetz werden die erforderlichen Anpassungen vorgenommen, um die Beschlusslage vom 6. November 2023 umzusetzen. Geschaffen wird eine rechtliche Grundlage, die eine gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge in den Jahren 2023 bis 2025 ermöglicht. Dies ermöglicht die Steuerung des Ausgleichsbedarfes über diesen Zeitraum.

Darüber hinaus erfolgt aufgrund der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushalts eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um 350 Millionen Euro im Jahr 2025. Diese Mittel werden den Ländern im Haushaltsjahr 2026 zusätzlich zur Verfügung gestellt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 106a des Grundgesetzes (GG) zu.

Dieser vermittelt den Ländern einen Rechtsanspruch auf einen Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zur Mitfinanzierung des ÖPNV. 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 Länder haben durch die gemeinsamen Beschlüsse des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 2. November 2022 und 8. Dezember 2022 die Einführung eines bundesweiten Nahverkehrstickets beschlossen und damit Einfluss auf den Inhalt der bundesgesetzlichen Regelung genommen. Damit ist gewährleistet, dass die Gewährung der Bundesmittel für das Deutschlandticket die Länder nicht in der Freiheit der Erfüllung ihrer eigenen Aufgaben beschränkt.

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 in den Jahren 2023 bis 2025 eine gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge für das Deutschlandticket ermöglicht wird. Dadurch wird das Deutschlandticket finanziell abgesichert.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

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

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung (eNAP) wurde durchgeführt.

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

Insbesondere der Indikatorenbereich „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird durch den Gesetzentwurf positiv beeinflusst.

Die Verbesserung der Finanzierung durch den Gesetzentwurf bewirkt, dass der umweltfreundliche 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.

So dient das Regelungsvorhaben dem Ziel des Indikators 3.2.a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, indem die Stärkung des ÖPNV und seine vermehrte Nutzung zur Reduktion von Schadstoffen beiträgt. In gleicher Weise gilt dies für den Indikator 3.2.b (Anteil der Bevölkerung mit erhöhter PM10-Feinstaubexposition)

Da eine Stärkung des ÖPNV auch zunehmend mit dem Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge, sei es auf der Schiene, sei es auf der Straße einhergeht und hierbei mehr und mehr Ökostrom genutzt wird, trägt dies, insbesondere weil Bus und Bahn Massentransportmittel sind, zu einem Anstieg des Anteils erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch (Indikator 7.2.a) bei.

Außerdem dient das Regelungsvorhaben der Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr (Indikator 11.2 b), weil der Transport einer großen Zahl von Personen auf Schiene und Straße mittels Massentransportmitteln erfolgt.

Schließlich berührt das Gesetzesvorhaben positiv den Indikator 13.1.a, indem es dazu beiträgt, über die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsentlastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von jeweils 350 Millionen Euro.

Für die Länder ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsbelastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsentlastung durch Steuermindereinnahmen von jeweils 350 Millionen Euro.

4. Erfüllungsaufwand

Es entsteht weiterer Aufwand für weitere Sachmittel zur Beauftragung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers im Jahr 2027. Die Überprüfung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile bezieht sich nun auf die Kalenderjahre 2023 bis 2025. Unter Berücksichtigung eines geschätzten Lohnkostensatzes von ca. 400 Euro pro Arbeitsstunde und einem veranschlagten Zeitaufwand von 8 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. 448 000 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.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Evaluierung ist aufgrund des Regelungsinhalts nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)

Zu Nummer 1

§ 5 Absatz 15 regelt das Auszahlungsverfahren für einen Teil der den Ländern für das Jahr 2025 zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel neu. Ein Betrag in Höhe von 350 Millionen Euro wird nicht im Jahr 2025 zur Auszahlung gebracht. Der Betrag für das

jeweilige Land wird entsprechend des Gesamtverteilungsschlüssels des Jahres 2025 gekürzt. Sobald der Nachweis des jeweiligen Landes gemäß § 6 Absatz 2 (Anlage 5 zum RegG) vollständig und fristgerecht bis zum 30. September 2026 vorliegt, wird die Auszahlung an das jeweilige Land zeitnah nach diesem Termin eingeleitet.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die für einen Übergangszeitraum getroffenen Regelungen zur Tarifgenehmigungsfiktion und zur vorläufigen Anwendung des Tarifs waren zeitlich befristet und werden nun gestrichen. Sie haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Streichung in Satz 2 vollzieht den Verzicht auf eine Nachschusspflicht von Bund und Ländern nach. Dies entspricht den Beschlüssen des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und – chefs der Länder vom 6. November 2023.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der neue Satz 3 vollzieht ebenfalls den Verzicht auf eine Nachschusspflicht nach und weist den Ländern eine Finanzierungsverantwortung zu.

Zu Doppelbuchstabe cc

Mit der Änderung des Satzes 4 (alter Satz 3) wird der Zeitraum der Abrechnung spezifiziert. Die gemeinsame Abrechnung der Jahre 2023 bis 2025 beginnt mit dem Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets und endet mit Ablauf des Kalenderjahres 2025. Dies ermöglicht den Ländern ein flexibleres Nachsteuern der Ausgleichsbedarfe. So kann eine mögliche Preisanpassung im Jahr 2024 auch für den Ausgleichsbedarf im Jahr 2025 angerechnet werden.

Zu Buchstabe c

Bedingt durch die gemeinsame Abrechnung der Jahre 2023 bis 2025 erfolgt eine Endabrechnung erst auf der Basis der endgültigen Daten. Den Verwendungsnachweisen für die einzelnen Jahre kommt dennoch eine hohe Bedeutung zu, weil diese die Grundlage für die Steuerung des Mittelbedarfes bilden. Die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile und die endgültige Mittelverteilung zwischen den Ländern ergeben sich erst nach der gemeinsamen Abrechnung.

Zu Buchstabe d

Die Änderung des Satzes 4 stellt klar, dass der Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket sowie Tarifmaßnahmen der Länder, die in Verbindung mit dem Deutschlandticket stehen, nicht aus Regionalisierungsmitteln nach § 5 finanziert werden dürfen. Dies betrifft u. a. den zusätzlichen Ausgleich für im Preis reduzierte Deutschlandtickets für Personengruppen wie Schüler, Auszubildende, Studierende, Senioren und Geringverdienende. Diese Maßnahmen sind vom jeweiligen Land aus eigenen Landesmitteln zu finanzieren.

Sofern das Deutschlandticket in Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs anerkannt wird, dürfen die betreffenden Ausgleichsleistungen ebenfalls nicht aus Mitteln nach § 5 RegG finanziert werden.

Zu Buchstabe e

Gemäß dem Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 werden die Jahre 2023 und 2024 gemeinsam abgerechnet. Darüber hinaus wird die Überjährigkeit auf das Jahr 2025 ausgedehnt. Der Zeitraum bestimmt sich ab Einführung des Deutschlandtickets. Die endgültigen Daten für die Jahre 2023 bis 2025 werden vsl. erst zum 30. Juni 2027 vorliegen, wenn das Antragsverfahren in den Ländern für das Jahr 2025 vollständig abgeschlossen ist.

Zu Buchstabe f

Die Streichung des Absatzes 8 erfolgt, da mit dem o. g. Beschluss eine Nachschusspflicht des Bundes und der Länder explizit ausgeschlossen wurde. Die Überprüfung dient damit lediglich dem Nachweis der sachgerechten Mittelverwendung, nicht der Feststellung einer Zahlungsverpflichtung von Bund oder Ländern.

Sofern der Betrag den gesetzten Rahmen von 9 Milliarden Euro (je 1,5 Milliarden Euro von Bund und Ländern für die Jahre 2023, 2024 und 2025) überschreitet, müssen die Länder geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Zuschussbedarf ohne Rückgriff auf die nach § 5 zur Verfügung gestellten Mittel zu decken. Dabei kommt auch eine Preisanpassung des Deutschlandtickets in Betracht.

Zu Nummer 2

Es erfolgt eine Präzisierung der Anlage 8. Hierbei werden nun auch explizit in einer neuen Zeile 2.4 die Umstellungspauschalen für bestehende Abonnements und die Anschaffung bzw. Umrüstung von Kontrollgeräten (im Jahr 2023) sowie die anteilige Deckung von Vertriebsmehrkosten (im Jahr 2024) erfasst.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Zu Absatz 1

Um schnellstmögliche Rechtssicherheit zu schaffen, wird das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Zu Absatz 2

Die Regelungen des § 5 Regionalisierungsgesetz treten rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft, um die Wirkung für das gesamte Jahr 2024 abzusichern.