

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Die COVID-19-Pandemie hat im Jahr 2020 zu erheblichen finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geführt. Der Bund hat daher die Länder durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Milliarden Euro zusätzlich bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützt (vgl. Artikel 5 des Gesetzes über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets vom 14. Juli 2020, BGBl. I S. 1683). Aufgrund des Andauerns der COVID-19-Pandemie wird auch im Jahr 2021 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet. Für die Jahre 2020 und 2021 ist laut den Prognosen der Branche von finanziellen Nachteilen in Höhe von insgesamt bis zu 7 Milliarden Euro auszugehen.

Unabhängig hiervon hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass die Länder das Regionalisierungsgesetz (RegG) nicht einheitlich interpretieren und anwenden. Es besteht gesetzgeberischer Klarstellungsbedarf.

B. Lösung

Die Regionalisierungsmittel werden im Jahr 2021 nochmals um insgesamt 1 Milliarde Euro erhöht.

Die Verteilung der zusätzlichen Mittel erfolgt gemäß dem Schlüssel, der nach dem vorläufigen Mittelausgleich der Länder untereinander bzgl. der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 entstanden ist.

Die Länder nehmen einen nachträglichen Mittelausgleich entsprechend den in den Jahren 2020 und 2021 tatsächlich eingetretenen finanziellen Nachteilen vor. Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an der Finanzierung der zum jetzigen Zeitpunkt absehbaren finanziellen Nachteile im ÖPNV. Die erneute Bundeshilfe wird in zwei Tranchen ausgezahlt. Damit soll gewährleistet werden, dass die Länder ihre zugesagten Finanzierungsbeiträge zeitgerecht erbringen und der Bund nicht – wie im Jahr 2020 geschehen – in eine Vorfinanzierung tritt. Die Länder weisen dem Bund die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nach. Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln, die auf der Grundlage von § 5 des Regionalisierungsgesetzes ausgezahlt worden sind oder noch werden, ist nicht zulässig.

Zudem werden § 5 Absatz 1 und § 6 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes um klarstellende Regelungen ergänzt, die ein einheitliches Verständnis bei der Verwendung und Nachweisung von Regionalisierungsmitteln gewährleisten.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben des Bundes

Für den Bund ergibt sich für die Jahre 2021 bis 2023 eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von insgesamt 1 Milliarde Euro.

Beim Bund entsteht in den Jahren 2021 bis 2023 ein jährlicher Erfüllungsaufwand von ca. 11 000 Euro. Die durch das Gesetz entstehenden Mehrausgaben an Personal- und Sachmitteln werden im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Haushaltsausgaben der Länder

Für die Länder ergibt sich für die Jahre 2021 bis 2023 eine Haushaltsentlastung durch Steuermehrereinnahmen von insgesamt 1 Milliarde Euro.

Haushaltsausgaben der Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch das Gesetz ergibt sich ein geringer Erfüllungsaufwand sowohl beim Bund als auch bei den Ländern. Der Erfüllungsaufwand fällt jeweils in den Jahren 2021, 2022 und 2023 an.

Beim Bund beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf ca. 11 000 Euro, bei den Ländern auf insgesamt ca. 21 000 Euro.

F. Weitere Kosten

Keine.

Entwurf eines Sechsten 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 2 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 5 Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Damit leistet der Bund einen Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe. Die Länder leisten im Rahmen ihrer Haushaltsautonomie jedes Jahr angemessene eigene Beiträge zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.“

2. Dem § 6 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Mittel dürfen nicht dazu verwendet werden, um in Vorjahren für den öffentlichen Personennahverkehr geleistete eigene Finanzierungsbeiträge der Länder, Aufgabenträger und Kommunen nachträglich zu erstatten.“

3. In § 7 werden die Absätze 4 bis 6 durch die folgenden Absätze 4 bis 10 ersetzt:

„(4) Den Ländern steht für den Ausgleich der im Jahr 2021 durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Betrag wird auf 1 000 000 000,00 Euro festgesetzt.

(5) Der Betrag nach Absatz 4 wird wie folgt auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	103 300 000,00 Euro
Bayern	203 600 000,00 Euro
Berlin	70 800 000,00 Euro
Brandenburg	27 800 000,00 Euro
Bremen	7 500 000,00 Euro
Hamburg	50 400 000,00 Euro
Hessen	91 400 000,00 Euro
Mecklenburg-Vorpommern	21 100 000,00 Euro
Niedersachsen	79 900 000,00 Euro
Nordrhein-Westfalen	185 400 000,00 Euro
Rheinland-Pfalz	31 500 000,00 Euro

Saarland	7 600 000,00 Euro
Sachsen	36 400 000,00 Euro
Sachsen-Anhalt	23 700 000,00 Euro
Schleswig-Holstein	35 400 000,00 Euro
Thüringen	24 200 000,00 Euro

(6) Die Beträge nach den Absätzen 1 und 4 sind zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in den Jahren 2020 und 2021 zu verwenden. Mit diesen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile des ÖPNV-Sektors der Jahre 2020 und 2021. Eine Nachschusspflicht besteht nicht. Ermäßigt sich der erwartete finanzielle Nachteil des ÖPNV-Sektors, ermäßigt sich der hälftige Finanzierungsbeitrag des Bundes anteilig. Dies gilt auch, wenn andere Deckungsmittel hinzutreten, die die Finanzierungslasten des Landes reduzieren. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet.

(7) Die Länder passen einvernehmlich die in den Absätzen 2 und 5 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die in den Jahren 2020 und 2021 tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung an. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.

(8) Der Betrag nach den Absätzen 4 und 5 wird zur Hälfte ausgezahlt, sobald das betreffende Land gegenüber dem Bund in einer Bedarfsmeldung nach Absatz 9 Satz 1 Nummer 1 betragsmäßig nachgewiesen hat, dass es die im Jahr 2020 erhaltenen Bundesmittel sowie eigene Mittel in gleichem Umfang zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen des ÖPNV-Sektors bereits verwendet hat. Die Schlusszahlung leistet der Bund auf der Grundlage des vom Land vorgelegten abschließenden Nachweises nach Absatz 9 Satz 1 Nummer 4, mit der die zweckgerechte Verwendung der Mittel nachgewiesen wird.

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

1. als Bedarfsmeldung je Land nach Absatz 8 Satz 1 unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Mittelumverteilungen der Länder;
2. bis zum 31. Dezember 2021 erfolgt je Land der Nachweis der Verwendung der Mittel nach Absatz 1 unter Berücksichtigung von bereits erfolgten Mittelumverteilungen der Länder;
3. bis zum 31. Dezember 2022 erfolgt je Land eine Zusammenstellung aller finanziellen Nachteile der Jahre 2020 und 2021, die ausgeglichen worden sind bzw. noch ausgeglichen werden sollen;
4. bis zum 30. Juni 2023 erfolgt je Land ein Nachweis der gemäß den nach Landesrecht erlassenen Maßgaben geprüften finanziellen Nachteile der Jahre 2020 und 2021 und eine Darlegung, mit welchen Mitteln diese gedeckt wurden.

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

(10) Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag jeweils zum Ende des Jahres 2021 und 2022 über den aktuellen Sachstand. Darüber hinaus erstellt die Bundesregierung aus den von den Ländern gemäß Absatz 9 Satz 1 Nummer 4 vorgelegten Nachweisen einen Gesamtbericht, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.“

4. Anlage 5 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 5
(zu § 7 Absatz 9)

Bedarfsmeldung/Nachweis über die Verwendung
der zusätzlichen Regionalisierungsmittel
nach § 7 Absatz 1 und 4

Bedarfsmeldung/Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel						
für das Bundesland			zum Stichtag			
	Bereich	Landeshaushalt (Kapitel/Titel)	Verwendungszweck	Summe 2021 und 2020 (in EUR)	2021 (in EUR)	2020 (in EUR)
1	1.1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 7 Absatz 1 RegG			
	1.2		Zuweisung nach § 7 Absatz 4 RegG			
	1.3		Minderung/Aufstockung aufgrund des Länderausgleichs			
	1.4		Zwischensumme (Summe 1.1 bis 1.3)			
	1.5		Landesmittel			
	1.6		weitere Mittel			
	1.7		verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.4, 1.5 und 1.6)			
2	2.1	Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr	aufgrund geringerer Ausgleichsleistungen			
	2.2		aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen			
	2.3		aufgrund des Rückgangs von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften			
	2.4		aufgrund erhöhter Aufwendungen für Infektionsschutz			
	2.5		Summe (2.1 bis 2.4)			
3	Differenz verfügbare Mittel/Ausgaben		(Differenz aus 1.7 und 2.5)			„

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 8. Juni 2021

**Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion
Dr. Rolf Mützenich und Fraktion**

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

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

Aktuellen Prognosen der Branche zufolge ist für das Jahr 2020 mit Schäden in Höhe von rd. 3,3 Milliarden Euro und für das Jahr 2021 in Höhe von rd. 3,6 Milliarden Euro zu rechnen, so dass sich für die Jahre 2020 und 2021 insgesamt ein Schaden in Höhe von bis zu 7 Milliarden Euro ergeben kann. Über Artikel 5 des Gesetzes über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683) hat der Bund den Ländern im Jahr 2020 bereits zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt.

Der Bund wird die Länder im Jahr 2021 erneut bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützen. Dies soll durch die weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2021 um 1 Milliarde Euro erfolgen. Durch die zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel unterstützt der Bund die Länder, die bei den Verkehrsunternehmen entstandenen finanziellen Nachteile abzufedern und dafür zu sorgen, dass das ÖPNV-Angebot in Umfang und Qualität aufrechterhalten werden kann. Die erneute Bundeshilfe wird in zwei Tranchen ausgezahlt. Damit soll gewährleistet werden, dass die Länder ihre zugesagten Finanzierungsbeiträge zeitgerecht erbringen und der Bund nicht – wie im Jahr 2020 geschehen – in eine Vorfinanzierung tritt.

Zur Abgrenzung der besonderen Zweckbestimmung der Mittel, wird der im Regionalisierungsgesetz eingefügte § 7 ergänzt.

Darüber hinaus wird die Gelegenheit genutzt, um durch klarstellende Regelungen eine einheitliche Interpretation des übrigen Regionalisierungsgesetzes, insbesondere zur Finanzierungszuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr, der Verwendung von Regionalisierungsmitteln und den Nachweis der Verwendung sicherzustellen.

Hierzu werden §§ 5 Absatz 1 und 6 Absatz 1 ergänzt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel betragen für Bedarfe des Jahres 2021 insgesamt 1 Milliarde Euro.

Die Verteilung der zusätzlichen Mittel erfolgt gemäß dem Schlüssel, der nach dem vorläufigen Mittelausgleich der Länder untereinander bzgl. der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 entstanden ist.

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

Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an der Finanzierung der zum jetzigen Zeitpunkt abschbaren finanziellen Nachteile im ÖPNV. Dabei erfolgt die Auszahlung eines ersten Teilbetrags auf der Grundlage einer Bedarfsmeldung des jeweiligen Landes. Das Land weist damit nach, dass es in den Jahren 2020 und 2021 bereits eigene Landesmittel in gleichem Umfang wie die im Jahr 2020 erhaltenen Bundesmittel zum Nachteilsausgleich eingesetzt hat. Die Länder weisen dem Bund im weiteren Verfahren die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nach. Die Schlusszahlung erfolgt auf der Grundlage des abschließenden Nachweises. Ermäßigt sich der erwartete finanzielle Nachteil des ÖPNV-Sektors, ermäßigt sich der hälftige Finanzierungsbeitrag des Bundes anteilig. Dies gilt auch,

wenn andere Deckungsmittel hinzutreten, die die Finanzierungslasten des Landes reduzieren. Ein Ersatz des Bundesanteils aus Regionalisierungsmitteln, die auf der Grundlage von § 5 RegG ausgezahlt worden sind oder noch werden, ist nicht zulässig. Nicht oder nicht zweckgerecht verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.

Darüber hinaus werden unabhängig von der COVID-19-Pandemie klarstellende Ergänzungen am bestehenden Regelwerk vorgenommen:

In § 5 Absatz 1 Regionalisierungsgesetz wird klargestellt, dass die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs eine Länderaufgabe ist und auch die Länder jedes Jahr im Rahmen ihrer Haushaltsautonomie angemessene eigene Beiträge leisten.

In § 6 Absatz 1 Regionalisierungsgesetz wird klargestellt, dass die Länder die Regionalisierungsmittel nicht dazu verwenden dürfen, in Vorjahren geleistete eigene Finanzierungsbeiträge aus dem Landeshaushalt oder den Haushalten von Aufgabenträgern und Kommunen nachträglich zu erstatten. Denn eine solche Praxis würde im Ergebnis der verfassungsrechtlichen Aufgabenverteilung zuwiderlaufen und die Transparenz über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs beeinträchtigen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

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

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

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

VI. Gesetzesfolgen

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

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Regelungen zur gestaffelten Auszahlung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel sind erforderlich, um die finanzpolitischen Interessen des Bundes zu wahren. Vorfinanzierungen – wie im Jahr 2020 – sollen damit verhindert werden.

Die klarstellenden Regelungen zu §§ 5 und 6 des Regionalisierungsgesetzes sind notwendig, um eine einheitliche Anwendung der unabhängig von der COVID-19-Pandemie geltenden Regelungen zu ermöglichen.

Der damit verbundene Verwaltungsaufwand ist gering. Dies gilt auch für den Mehraufwand beim Nachweis der Verwendung der zusätzlichen Mittel.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

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

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

verhindern, wodurch Umweltschutz und Klimaschutz gefördert werden. Eine schonende Ressourcennutzung wird gefördert, auch den Energieverbrauch betreffend. Das Gesetz liefert einen Beitrag zur Reduktion der Emission von Treibhausgasen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergibt sich für die Jahre 2021 bis 2023 eine Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von insgesamt 1 Milliarde 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. Der Erfüllungsaufwand fällt jeweils in den Jahren 2021, 2022 und 2023 an.

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 Erfüllungsaufwand auf ca. 21 000 Euro pro Jahr.

5. Weitere Kosten

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

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

6. Weitere Gesetzesfolgen

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

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten. Da im Zusammenhang mit der unterschiedlichen demografischen Entwicklung in Regionen (z. B. Zu- oder Wegzug von Arbeitskräften und Familien) die Anbindung an den ÖPNV eine große Rolle spielt und das Gesetz dazu dient, die Mobilität auch während der COVID-19-Pandemie zu gewährleisten, sind von dem Gesetz positive demografische Auswirkungen zu erwarten. Das Gesetz dient auch dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse zu erreichen.

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

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet. Eine Evaluierung ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 5 Absatz 1)

Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs eine Länderaufgabe ist und auch die Länder jedes Jahr im Rahmen ihrer Haushaltsautonomie angemessene eigene Beiträge leisten.

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 6 Absatz 1)

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass die Länder die Regionalisierungsmittel nicht dazu verwenden dürfen, in Vorjahren geleistete eigene Finanzierungsbeiträge aus dem Landeshaushalt oder den Haushalten von Aufgabenträgern und Kommunen nachträglich zu erstatten. Denn eine solche Praxis würde im Ergebnis der verfassungsrechtlichen Aufgabenverteilung zuwiderlaufen und die Transparenz über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs beeinträchtigen.

Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 7)

§ 7 Absatz 4 enthält die Summe der für alle Länder zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel für den Ausgleich der im Jahr 2021 entstandenen Nachteile.

Absatz 5 regelt die Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf die Länder. Die Verteilung der Mittel erfolgt gemäß dem Schlüssel, der nach dem vorläufigen Mittelausgleich der Länder untereinander bzgl. der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 entstanden ist, die entstandenen Summen wurden zur besseren Handhabbarkeit der Auszahlungen gerundet. Der vorläufige Mittelausgleich war Gegenstand einer Verwaltungsvereinbarung der Länder im Herbst 2020 (Vereinbarung zur operativen Umsetzung der einvernehmlichen Anpassung der Beträge nach § 7 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes) und setzte auf den zu diesem Zeitpunkt absehbaren Schadenssummen auf. Die endgültige Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel erfolgt auf der Grundlage des Absatzes 8.

Absatz 6 Satz 1 legt den Verwendungszweck der zusätzlichen Mittel fest, indem auf den Ausgleich von finanziellen Nachteilen im ÖPNV im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in den Jahren 2020 und 2021 abgestellt wird. Satz 2 setzt die unter anderem in den Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenzen vom 15./16. April 2021 sowie vom 26. Februar 2021 zugesagte hälftige Übernahme der pandemiebedingten finanziellen Nachteile für die Jahre 2020 und 2021 durch die Länder um. Dazu wird der Anteil des Bundes bestimmt und auf die derzeit absehbaren finanziellen Nachteile im ÖPNV begrenzt. Diese werden sich den aktuellen Prognosen zufolge in einer Größenordnung von bis zu 7 Milliarden Euro, gerechnet über die Jahre 2020 und 2021 bewegen. Mit Satz 3 wird klargestellt, dass Regionalisierungsmittel gemäß § 5 nicht zur Finanzierung der finanziellen Nachteile des ÖPNV herangezogen werden dürfen. Dies ist Ausfluss der Tatsache, dass der Bund die zusätzlichen Mittel zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im ÖPNV in den Jahren 2020 und 2021 über das Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stellt, diese zusätzlichen Mittel aber aufgrund der getroffenen politischen Vereinbarungen eine Sonderstellung einnehmen. Gleichzeitig wird mit dieser gesetzlichen Regelung dem Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 24. Februar 2021 (Haushaltsausschussdrucksache 19(8)8434) Rechnung getragen, welcher eine angemessene Beteiligung mit eigenen Mitteln der Länder an der Finanzierung des ÖPNV fordert.

Gemäß Absatz 7 hat ein interner Mittelausgleich der Länder untereinander einvernehmlich auf der Grundlage der tatsächlich in den Jahren 2020 und 2021 entstandenen finanziellen Nachteile im ÖPNV zu erfolgen. Dieser Mittelausgleich stellt sicher, dass die endgültige Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel bedarfsgerecht und angemessen ist.

Absatz 8 regelt das Verfahren für die Auszahlung der zusätzlichen Bundeshilfen zum Ausgleich der im Jahr 2021 entstehenden Nachteile des ÖPNV-Sektors. Das Auszahlungsverfahren im Jahr 2020 hat sich nicht bewährt. Der

Umfang der prognostizierten Nachteile sank von 5 Mrd. Euro auf 3,3 Mrd. Euro. Durch die Auszahlungssystematik des Absatzes 2 zahlte der Bund im Jahr 2020 rund 1,1 Mrd. Euro vorzeitig aus dem Bundeshaushalt. Die Länder beteiligten sich am Nachteilsausgleich im Durchschnitt nur mit 21 % eigenen Mitteln. Deshalb soll ein Teilbetrag der neuen Bundesmittel erst auf der Grundlage einer Bedarfsmeldung des jeweiligen Landes ausgezahlt werden. In der Bedarfsmeldung weist das Land nach, dass es die im Jahr 2020 erhaltenen Bundesmittel sowie eigene Mittel in gleichem Umfang zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen des ÖPNV-Sektors bereits verwendet hat. Die Schlusszahlung des Bundes erfolgt auf der Grundlage des abschließenden Nachweises des Landes. Zugleich wird klargestellt, dass eine Ermäßigung des Bedarfs oder das Hinzutreten weiterer Deckungsmittel den Umfang der zusätzlichen Bundeshilfen anteilig reduziert.

Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel unterliegen einer besonderen Nachweis- und Berichtspflicht. Daher wird in Absatz 9 bestimmt, auf welche Weise die Länder dem Bund die zweckentsprechende Verwendung der Mittel nachweisen. Da es sich um zusätzliche Mittel handelt, die dem konkreten Verwendungszweck (vgl. § 7 Absatz 6) dienen, erfolgt der Nachweis über die Verwendung in einem gesonderten Verfahren und entsprechend den in den Nummern 1 bis 4 festgelegten Anforderungen und Fristen gemäß dem in Anlage 5 vorgesehenen Schema. Absatz 9 Satz 2 regelt die Erstattungspflicht der Länder von nicht oder nicht zweckgerecht verwendeten Mitteln an den Bund.

Absatz 10 regelt die Berichtspflicht des Bundes. Die Bundesregierung hat dem Deutschen Bundestag jeweils zum Ende der Jahre 2021 und 2022 über den Sachstand zu berichten. Damit wird eine kontinuierliche Budgetkontrolle ermöglicht. Auf der Grundlage der Nachweise der Länder über die geprüften Daten (vgl. Absatz 9 Satz 1 Nummer 4) erstellt der Bund einen Bericht und legt diesen dem Deutschen Bundestag vor.

Zu Artikel 1 Nummer 4 (Anlage 5)

Anlage 5 enthält das Formblatt für die Bedarfsmeldung und den Nachweis der Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel, der von jedem Land zum 31. Dezember 2021, zum 31. Dezember 2022 sowie endgültig zum 30. Juni 2023 zu erbringen ist.

Das Schema zeigt dabei sowohl die Höhe der Mittel und deren Quellen (Regionalisierungsmittel gemäß § 7 Absatz 1 und Absatz 4, Landesmittel sowie weitere Mittel) als auch den Verwendungszweck.

Die Nachweisung zum 30. Juni 2023 soll ein möglichst vollständiges Bild der Corona-Schäden im ÖPNV in den Jahren 2020 und 2021 geben.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

