

20.05.22**Beschluss**
des Bundesrates

Siebtes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**A**

Der Bundesrat hat in seiner 1021. Sitzung am 20. Mai 2022 beschlossen, dem vom Deutschen Bundestag am 19. Mai 2022 verabschiedeten Gesetz gemäß Artikel 106a Satz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende EntschlieÙung gefasst:

1. Der Bundesrat erkennt die Bemühungen des Bundes an, durch das Gesetz eine Entlastung der Bürgerinnen und Bürger bei der Nutzung des ÖPNV durch die Einführung eines vergünstigten Monatstickets für Juni, Juli und August 2022 („9-Euro-Ticket“) herbeizuführen und durch die anteiligen Ausgleichszahlungen mithilfe der Erhöhung der Regionalisierungsmittel die Kompensation der aufgrund der COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile („ÖPNV-Rettungsschirm“) zu unterstützen.

2. Der Bundesrat hebt hervor, dass sich die Länder, ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in den vergangenen Wochen mit großem Engagement und unter hohem Zeitdruck dafür eingesetzt haben, dass das vom Bund beschlossene 9-Euro-Ticket zum 1. Juni 2022 bundesweit umgesetzt werden kann. Die Länder haben dies mit der Erwartung vorangetrieben, dass der Bund im Gegenzug zu seiner Zusage steht und die Kosten für Organisation und Umsetzung des von ihm beschlossenen 9-Euro-Tickets vollumfänglich finanziert.
3. Der Bundesrat stellt fest, dass mit dem günstigen Ticket eine temporäre finanzielle Entlastung verbunden ist und mit der öffentlichen Ankündigung des Startdatums der Ticketaktion zum 1. Juni 2022 eine große Erwartungshaltung sowohl der Bestands- als auch der Neukundinnen und -kunden des ÖPNV geweckt wurde, der Bund, Länder und Verkehrsunternehmen gerecht werden müssen.
4. Nach Auffassung des Bundesrats sind die mit dem Gesetz zur Verfügung gestellten Mittel des Bundes schon für ein dreimonatiges Sonderangebot möglicherweise nicht ausreichend, um alle mit dem Ticket erwarteten Aufwendungen zu kompensieren. Mit dem 9-Euro-Ticket entstehen im ÖPNV kurzfristig Mehrkosten für zusätzliche Leistungsausweitungen und damit verbundene Kosten für Personal. Der Bundesrat erwartet, dass der Bund das Prognoserisiko für die Ticketkosten nicht den Ländern und Verkehrsunternehmen überlässt, sondern (mit einer Nachschusspflicht) selbst übernimmt, wenn die erwarteten Einnahmeausfälle höher ausfallen als bisher prognostiziert.
5. Der Bundesrat weist auf die Zusage des Bundes hin, sich insgesamt hälftig am Ausgleich der durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile im ÖPNV zu beteiligen. Für den Fall, dass die im Regionalisierungsgesetz festgelegten Beträge insgesamt nicht für eine hälftige finanzielle Beteiligung des Bundes ausreichen, erwartet der Bundesrat, dass der Bund den Ländern weitere Mittel in entsprechender Höhe bereitstellt.
6. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Bundesmittel für das 9-Euro-Ticket den Ländern mehrere Tage vor Inkrafttreten des Tarifs am 1. Juni 2022 zur Verfügung stehen müssen, um die Liquidität auf Seiten der Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

7. Der Bundesrat betont, dass neben der im Gesetz geregelten Finanzierung des 9-Euro-Tickets und des Ausgleichs der Pandemiekosten weitere über die derzeit vorhandenen Regionalisierungsmittel hinausgehende Mittel erforderlich sind, um das derzeitige Verkehrsangebot langfristig zu gewährleisten sowie notwendige Angebotsausweitungen zur Erreichung der Klimaschutzziele vornehmen zu können. Dafür ist eine zusätzliche strukturelle und dauerhafte Erhöhung der Regionalisierungsmittel bereits ab 2022 erforderlich. Der gegenüber dem Bund mehrfach begründete Mittelbedarf besteht akut und völlig unabhängig von der Einführung des 9-Euro-Tickets. Der Finanzbedarf ergibt sich aus Einnahmeausfällen auf Grund des seit 2019 nicht eingetretenen Fahrgastzuwachses, aus den allgemeinen inflationsbedingten Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten im ÖPNV sowie durch die zusätzlich gestiegenen Energiekosten in Folge des Ukrainekrieges.
8. Die vom Bund jenseits der für die Finanzierung des 9-Euro-Tickets und zur Pandemiefolgenbeseitigung bereit gestellten Regionalisierungsmittel reichen bei weitem nicht aus, um die strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV zu beenden und eine nachhaltige Verbesserung des gesamten ÖPNV-Angebots zu sichern. Der Bundesrat fordert den Bund daher auf, den Ländern in 2022 gemäß der Ankündigung im Koalitionsvertrag auf Bundesebene eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Verfügung zu stellen.
9. Der Bundesrat sieht die Gefahr, dass ohne eine strukturelle und verlässliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel die 9-Euro-Ticket-Aktion keine anhaltende Wirkung entfalten wird. Es wird den Ländern und ÖPNV-Aufgabenträgern nach Ablauf der drei Monate nicht möglich sein, die ÖPNV-Tarife trotz massiv gestiegener Kosten zumindest stabil zu halten, attraktive Verkehrsangebote uneingeschränkt aufrecht zu erhalten oder langfristige Angebotsausweitungen vorzubereiten. Das Gesetz leistet damit keinen Beitrag, um die enormen Kostensteigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten im ÖPNV abzufangen. Auch die Auswirkungen der befristeten Tankrabattierungen für drei Monate im ÖPNV schließen diese Finanzlücke nicht. Aus Sicht des Bundesrates muss verhindert werden, dass die Verkehrsunternehmen die aktuelle Finanzierungslücke, die auch nach drei Monaten 9-Euro-Ticket besteht, durch Reduktion von Verkehrsleistungen schließen müssen oder die Verbände die Ticketpreise deutlich anheben. Beides wäre nicht nur kontraproduktiv für die Attraktivität des ÖPNV und die Erreichung der Klimaschutzziele im Ver-

- kehrssektor. Es wäre erst recht nicht mit dem Ziel vereinbar, mit dem 9-Euro-Ticket die Fahrgastzahlen dauerhaft zu steigern.
10. Der Bundesrat verweist darauf, dass den Ländern gemäß Artikel 106a Grundgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr ein Anteil aus dem Steueraufkommen des Bundes zusteht. Mit dem im Zuge der Bahnreform zum 1. Januar 1996 in Kraft getretenen Regionalisierungsgesetz ist die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder übergegangen, die Verantwortung für eine auskömmliche Finanzierung des bundesweiten Schienenpersonennahverkehrs liegt jedoch allein beim Bund.
 11. Der Bundesrat hebt schon in seiner Stellungnahme vom 11. Mai 2022 zur Ergänzung des Entwurfs eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2022 hervor, dass die im Entwurf des Ergänzungshaushalts 2022 vorgesehene Erhöhung der Regionalisierungsmittel in einem Umfang von 2,5 Milliarden Euro nicht ausreichen wird, um Länder und Kommunen hinreichend zu entlasten (BR-Drucksache 175/22 (Beschluss)).
 12. Der Bundesrat bekennt sich zum Ziel des Bundes und der Länder, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Personenverkehrs zu steigern und bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln. Um die im Bundes-Klimaschutzgesetz verankerten Klimaziele im Verkehr zu erreichen, ist neben einer erhöhten Mittelausstattung bei den Ländern mit Regionalisierungsmitteln eine gemeinsame strategische Ausrichtung des Bundes und der Länder für ein gutes Verkehrsangebot, für mehr digitale Tarifangebote und eine solide und verlässliche Ausbauperspektive des ÖPNV dringend erforderlich. Diesen Zielen dient der im Koalitionsvertrag verankerte Ausbau- und Modernisierungspakt ÖPNV, der zurzeit von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe vorbereitet wird.
 13. Der Bundesrat begrüßt die geplante Evaluierung des 9-Euro-Tickets. Hierbei sollten insbesondere Erkenntnisse über die Nutzung durch Personen gewonnen werden, die den ÖPNV bisher kaum oder gar nicht genutzt haben. Der Evaluierungsbericht sollte daher Aussagen darüber treffen, von welchem Verkehrsmittel diese neu gewonnenen Fahrgäste umgestiegen sind und welche CO₂-Emissionseffekte damit verbunden sind. Weiterhin sollten auch Aussagen über zusätzlich induzierte Verkehre getroffen werden, also solche Verkehre, die ohne das preislich attraktive Angebot unterblieben wären.