

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist derzeit nur für die Jahre 2023 bis 2025 geregelt. Mit dem Gesetzentwurf wird die im Koalitionsvertrag verankerte Fortsetzung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus für das Jahr 2026 umgesetzt.

B. Lösung/Nutzen

Die Einführung des Deutschlandticktes hat zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV geführt, es soll daher fortgesetzt werden.

Es wird eine gesetzliche Regelung der Finanzierung des Deutschlandtickets für das Jahr 2026 geschaffen.

C. Alternativen

Keine. Ohne Fortschreibung der Finanzierung im Wege einer Festlegung der Höhe des Zuschusses des Bundes und infolgedessen der Mittelbereitstellung durch die Länder wäre der Fortbestand des Deutschlandtickets gefährdet.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es sind finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und die Länderhaushalte zu erwarten. Bund und Länder finanzieren das Deutschlandticket mit jeweils 1,5 Milliarden Euro im Jahr 2026.

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

Es entsteht kein weiterer Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Elften 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. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 441) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Es soll in digitaler Form erhältlich sein und in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „2025“ durch die Angabe „2026“ ersetzt.

bb) Nach Satz 4 wird der folgende Satz eingefügt:

„Für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2026 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7a ausgeglichen.“

c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „wird“ die Wörter „in den Jahren 2023 bis 2025“ eingefügt.

d) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Der Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird im Jahr 2026 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.“

e) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt. „(4) Von den für die Jahre 2024 bis 2026 jeweils zur Verfügung zu stellenden Beträgen ist je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats zu überweisen.“

f) Absatz 5 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die Länder haben einvernehmlich die in den Absätzen 3 und 3a jeweils festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung anzupassen.“

g) Absatz 6 Satz 4 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„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.“

h) Nach Absatz 7 wird der folgender Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3a verantwortlich und weisen dem Bund dies nach Maßgabe der Anlage 9 bis zum 30. Juni 2027 erstmalig nach. Nach Vorlage der endgültigen Daten für das Kalenderjahr 2026 ist gemäß Anlage 9 durch das Land bis zum 30. Juni 2028 zu bestätigen, dass der Betrag nach Absatz 3a für den Ausgleich finanzieller Nachteile im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2026 verwendet wurde. Nachzuweisen sind die dem Kalenderjahr 2026 zuzurechnenden finanziellen Nachteile, unabhängig davon, in welchem Jahr diese haushaltswirksam geworden sind, ergänzt um die bereits im Kalenderjahr 2026 für diesen Zweck verausgabten Mittel. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund unverzüglich nach Bekanntwerden zu erstatten. Absatz 6 Satz 4 gilt entsprechend.“

2. Nach Anlage 8 wird die folgende Anlage 9 eingefügt:

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

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel					Anlage 9
für das Bundesland:		im Jahr 2026 zum Stichtag 30. Juni ...			
	Bereich	Landes-haushalt (Kapitel / Titel)	Verwendungszweck	Für die in 2026 verursachten Nachteile ein- gesetzter Be- trag (in EUR)	
1	1.1	Verfügbare Mit- tel	Zuweisung nach § 9 Abs. 3a RegG		
	1.2		Minderung/Aufstockung auf- grund Länderausgleich		
	1.3		Landesmittel		
	1.4		verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.1 bis 1.3)		
2	2.1	Ausgleich von fi- nanziellen Nach- teilen im öffentli- chen Personen- nahverkehr	geleistete Zahlungen für ent- gangene Fahrgeldeinnah- men		
			davon bereits in 2026 ver- ausgabt		
	2.2		geleistete Zahlungen für wei- tere finanzielle Nachteile		
			davon bereits in 2026 ver- ausgabt		
2.3	Summe (2.1 und 2.2)				
3	Differenz verfüg- bare Mittel / Ausgaben		(Differenz aus 1.4 und 2.3)		

Zu den einzelnen Punkten werden geeignete inhaltliche Erläuterungen sowie Hinweise zur Validität (z. B. endgültige Testierung) beigefügt. Die im Jahr 2027 gemeldeten Werte sind im Jahr 2028 zu finalisieren.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist derzeit nur für die Jahre 2023 bis 2025 geregelt. Mit dem Gesetzentwurf wird die im Koalitionsvertrag verankerte Fortsetzung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus umgesetzt. Die Mittelbereitstellung im Jahr 2026 erfordert eine Änderung des § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG).

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Bund unterstützt die Länder auch im Jahr 2026 mit einem Betrag in Höhe von 1,5 Milliarden Euro zum Ausgleich der durch das Deutschlandticket bei den Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr entstehenden Mindereinnahmen. Die Länder reichen diese Mittel im Rahmen ihrer Zuständigkeit an die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr und diese an die Verkehrsunternehmen weiter. Für das Jahr 2026 wird ein angepasster Verwendungsnachweis eingeführt, der eine Nachweisführung unabhängig von der von den Ländern noch zu bestimmenden Ausgleichssystematik sicherstellt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

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

Das Deutschlandticket wird im Jahr 2026 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

Bund und Länder finanzieren das Deutschlandticket im Jahr 2026 mit jeweils 1,5 Mrd. Euro.

4. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Es entsteht kein weiterer Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Keine. 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

Zu Buchstabe a

Die Regelung zur Höhe des Ticketpreises war nur zum Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets erforderlich. Sie war daher zu streichen.

Zu Buchstabe b

Der den Ländern zur Verfügung stehende Betrag wird auch für das Kalenderjahr 2026 auf 1,5 Milliarden Euro festgesetzt. Die Jahresangabe war daher zu ersetzen. Klarstellend wird außerdem auf Absatz 7a verwiesen.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderung. Es handelt sich um eine Klarstellung, dass sich diese Mittelverteilung nur auf die Jahre 2023 bis 2025 bezieht.

Zu Buchstabe d

Der neue Absatz 3a regelt die Mittelverteilung im Jahr 2026. Für das Jahr 2026 ergibt sich aufgrund der zwischenzeitlich gemäß § 9 Absatz 5 Satz 1 erfolgten länderinternen Mittelumverteilung eine von den Vorjahren abweichende Mittelverteilung.

Der Bund erwartet, dass die Länder entsprechend § 9 Absatz 1 Satz 1 das Deutschlandticket verpflichtend einführen und dies durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, beispielsweise durch einen Anwendungsbefehl in den ÖPNV-Gesetzen der Länder.

Zu Buchstabe e

Die Auszahlungsmodalitäten werden für das Kalenderjahr 2026 analog zu denen der Jahre 2024 bis 2025 geregelt.

Zu Buchstabe f

Die Notwendigkeit der länderinternen Mittelumverteilung entsprechend den entstandenen finanziellen Nachteilen betrifft auch die für das Jahr 2026 zur Verfügung gestellten Beträge. Daher wird die bereits bestehende Regelung auf den neuen Absatz 3a ausgedehnt.

Zu Buchstabe g

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 Geringverdie-

nende. Diese Maßnahmen sind vom jeweiligen Land aus eigenen Landesmitteln zu finanzieren.

Zu Buchstabe h

Für den Nachweis der Verwendung der Mittel nach Absatz 3a wird ein angepasster Verwendungsnachweis eingeführt, der unabhängig von der von den Ländern noch zu bestimmenden Ausgleichssystematik die Nachweisführung gewährleistet. Dieser ist dem Bund gemäß Satz 1 erstmalig zum 30. Juni 2027 vorzulegen und gemäß Satz 2 zum 30. Juni 2028 zu finalisieren. Der Nachweis erfolgt für die dem Kalenderjahr zuzurechnenden finanziellen Nachteile. Dabei geben die Länder zusätzlich an, in welcher Höhe bereits Zahlungen im Haushaltsjahr 2026 geleistet worden sind.

Die bestehende Regelung, dass der Landesanteil nicht aus den Ländern nach § 5 zur Verfügung gestellten Mittel geleistet werden darf, wird auf das Jahr 2026 ausgeweitet. Dies gilt auch für mögliche Verrechnungen, die diesen Effekt hätten.

Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel werden dem Bund im Anschluss an die finalisierte Verwendungsnachweisführung erstattet.

Zu Nummer 2

Für den Nachweis der Verwendung der im Kalenderjahr 2026 zur Verfügung gestellten Mittel wird eine angepasste Form des Verwendungsnachweises als Anlage 9 eingeführt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Das Inkrafttreten der Regelungen erfolgt zum 1. Januar 2026.