

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)139-F**

27. Februar 2023

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 01.03.2023

Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Siehe Anlage

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Lennéstr. 11, 10785 Berlin

24.2.2023

Aktenzeichen
66.06.20 (DST)
III/830-02-10 (DLT)
IV/723-22 (DStGB)

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes – Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 1. März 2023 –

Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Das Deutschland-Ticket verspricht in der politischen Kommunikation und Außenwahrnehmung, das Tarifwesen im deutschen Nah- und Regionalverkehr zu vereinfachen, große Kundenfreundlichkeit und die Chance auf einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV.

Die Kommunalen Spitzenverbände teilen die Zielsetzungen, **sehen** aber **unverändert** und auch im vorliegenden Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes **erhebliche Regelungsdefizite**. Denn es wird mit Blick auf die Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 übersehen, dass das feinjustierte Tarifsystem im deutschen ÖPNV sich nicht ohne Weiteres revidieren lässt, vor allem nicht ohne eine langfristig tragfähige, ausfinanzierte Tarifierung, eine allgemeinverbindliche und flächendeckende Einführung des Tarifs und vergabe- und europarechtliche Klärungen. Hier weist der Gesetzesentwurf unseres Erachtens unzulässige Vereinfachung auf, die ein Scheitern der Einführung des Tickets befürchten lassen und seinen langfristigen Bestand deutlich in Frage stellen.

Der vorliegende Gesetzesentwurf verpflichtet die Länder zur Einführung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets zum Einführungspreis von 49 € pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement zum 1.5.2023. Die Gesetzesänderung soll auf Basis der Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) vom 02.11.2022 und 08.12.2022 die Grundlagen für die Einführung, Anwendung und den Ausgleich der damit verbundenen Fahrgeldmindereinnahmen schaffen.

Beantwortet werden mit dem Gesetzentwurf allerdings nur einzelne Aspekte der Umsetzung. **Wesentliche Fragen**, die bei einer Einführung eines bundesweit gültigen Deutschlandtickets zwingend geklärt werden müssen, **bleiben** durch das Gesetz **weiterhin offen**. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Mit dem Gesetzentwurf wird eine **dauerhafte Ausfinanzierung des Deutschlandtickets nicht gewährleistet**. Lediglich für das Restjahr 2023 ist ein vollständiger Ausgleich der Einnahme- und

Anlaufverluste durch den rabattierten Ticketpreis vorgesehen. Bereits ab dem 1.1.2024 ist ein Ausgleich etwaiger Mehrbelastungen über den gesetzlich vorgesehenen Betrag hinaus nicht mehr gesichert, da eine Nachschusspflicht eben nur für 2023 vorgesehen ist. Wird der Ticketpreis in einer solchen Situation nicht angepasst, belasten die Mehrkosten allein die Verkehrsunternehmen und die kommunalen Aufgabenträger, wenn Bund und Länder nicht zumindest nachträglich für entsprechenden Ausgleich sorgen. Die absehbare Mehrkostenentwicklung, die bereits für sich ein gravierendes Problem ist, wird dabei noch gar nicht adressiert. Die Abwälzung etwaiger Mehrkosten des Deutschlandtickets auf Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände ein unhaltbarer Zustand. Dies auch vor dem Hintergrund, dass derzeit eine Vielzahl an tariflichen Folgeänderungen auf Länder- und Verbündeebene vorbereitet werden (z.B. Schüler-, Sozial-, Studierendentickets, Vereinfachung von Tarifsystemen, Entfall von Tarifen etc.), die nur mit erheblichen Problemen für die Tarifgeber und die Fahrgäste zurückgedreht werden können. Für den Zeitraum ab 2026 gibt es derzeit noch keinerlei Regelung und keine belastbare Finanzausgaben für die entstehenden Einnahmeverluste.

- Mit der Einführung eines Deutschlandtickets entsteht ein immenser **Koordinierungsbedarf**, um einen bundesweiten „**Deutschlandticket-Tarifverbund**“ zu etablieren, der u.a. für eine bedarfs- und leistungsgerechte Zuteilung der Verkaufserlöse (Einnahmenaufteilung), die Weiterentwicklung der Tarifbestimmungen, erforderliche Tarifanpassungen und weiteres mehr Sorge trägt. Für diese Fragen, die weitreichende unternehmerische Bedeutung haben und zugleich den öffentlichen Zuschussbedarf für den ÖPNV bestimmen, müssen **Strukturen, Gremien und Verfahren** geschaffen werden, die rechtlich verankert und für solche weitreichenden Entscheidungen hinreichend rechtlich legitimiert sein müssen. Entsprechende Regelungen sind derzeit nicht absehbar.
- Der im Gesetzentwurf **vorgesehene Ausgleich für die Einnahmeverluste** ist im derzeitigen Stand europarechtlich noch nicht abgesichert. So ist der **beihilferechtlich** zulässige Ausgleichsmechanismus noch **nicht abschließend geklärt**, so dass weder die Verkehrsunternehmen noch die kommunalen Aufgabenträger zum jetzigen Zeitpunkt wissen, auf welchem Wege und mit welchen Ausgestaltungen sie die Ausgleichszahlungen erhalten sollen. Dies ist ein Problem, da unbedingt einer Lösung bedarf, da die Unternehmen und die Aufgabenträger vor Ort verlässliche Kalkulations- und Planungsgrundlagen brauchen. Zudem müssen nicht europarechtskonforme Beihilfen vom Empfänger in vollem Umfang und mit Zins ohne Anwendung möglicher Vertrauensschutz- oder Entreicherungsstatbestände zurückgezahlt werden. Das **beihilferechtliche Risiko belastet** damit ebenfalls die **Verkehrsunternehmen** (ggf. sogar existenziell: Insolvenzrisiko) **und die kommunalen Aufgabenträger**. Hier ist der Bund in der Pflicht, **vor Einführung des Deutschlandtickets** mit der EU-Kommission eine **belastbare beihilferechtliche Klärung herbeizuführen**.
- In der jetzigen Konstruktion ist eine **flächendeckende Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtarifs nicht sichergestellt**. Der Bund trifft aus verfassungsrechtlich nachvollziehbaren Gründen selbst keinen Anwendungsbefehl unter Verweis auf seine fehlende Regelungskompetenz. Entsprechende Änderungen in den jeweiligen ÖPNV-Gesetzen der Länder sind nachzeitigem Stand ebenfalls nicht vorgesehen. Damit korrespondiert die Ausschussempfehlung Nr. 1 b) aa) der BR-Drs. 40/1/33, wonach § 9 Abs. 1 Satz 1 des RegG nicht lauten soll: „Die Länder führen ab 1. Mai 2023 ein Ticket ein,...“, sondern: „Ab dem 1. Mai 2023 wird ein Tarif angeboten, der zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket).“ Stattdessen soll der Deutschlandtarif **freiwillig durch Antrag der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen** eingeführt und angewandt werden. Aufgrund der oben geschilderten Problematik besteht das Risiko, dass Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger davon Abstand nehmen, den Tarif umzusetzen. Damit ist auch nicht sichergestellt, dass nicht einzelne Verkehrsunternehmen in Folgejahren aus dem Deutschlandticket wieder „aussteigen“. Dies kann wiederum zur Folge haben, dass sich Anbieter des Deutschlandtickets ggf. **Schadenersatzansprüchen von Kunden** (§§ 633, 634, 636 BGB i.V.m. §§ 280, 281, 283, 284, 311a, 323 und 326 Abs. 5 BGB) gegenübersehen oder sich dem **Vorwurf unlauteren Wettbewerbs** (§ 3 Abs. 1 UWG i.V.m. § 5 und § 5a UWG) wegen falscher oder irreführender Informationen aussetzen, weil sie „eine Fahrtberechtigung für alle

Nahverkehrsprodukte der Bundesrepublik“ versprechen, ohne dieses Leistungsversprechen tatsächlich einlösen können.

Die vorgesehene **Tarifgenehmigungsfiktion** (in § 9 Abs. 1 S. 3 RegG-E; im Einzelnen unten) löst diese Problematik nicht. Sie ist eine verfahrensmäßige Erleichterung für die Tarifgenehmigungsbehörden der Länder und **ersetzt nicht den Antrag des Tarifgebers** auf Tarifgenehmigung, der die Anwendung des Tarifs wirtschaftlich/unternehmerisch verantworten muss.

- Zur Einführung des Deutschlandtickets und zum Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen müssen von den Aufgabenträgern auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die **bestehenden Verkehrsverträge angepasst oder Allgemeine Vorschriften erlassen** werden. Ein Ausgleich über „Allgemeine Vorschriften“ als Finanzierungsinstrument begegnet Schwierigkeiten: Er ist von vornherein auf einen **reinen Höchsttarifausgleich** beschränkt. Die Zulässigkeit eines Ausgleichs auf das Einnahmenniveau des Jahres 2019 (dynamisiert) entsprechend der **Systematik des Corona-Rettungsschirms** wurde **von der EU-Kommission insoweit in Frage gestellt**. Dies vermutlich auch, weil darin auch ein Corona-Ausgleich mit enthalten sein könnte. Allgemeine Vorschriften sind zudem als **kommunale Satzung** zu erlassen und erfordern entsprechende **Gremienbeteiligung**. Eine **Verabschiedung zum 1.5.** oder einem anderen bundeseinheitlichen Stichtag steht daher **nicht zu erwarten**.
- Bei der Anpassung der Verträge („**öffentliche Dienstleistungsaufträge**“) ist das **Vergaberecht zu beachten**. Die Anpassung kann eine Neuvergabe mit entsprechendem Zeitbedarf erfordern, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags wesentlich verändert wird. Bei Nettovertrag/Dienstleistungskonzession oder Mischformen wird dies mit dem Deutschlandticket anzunehmen sein, da Fahrgeldeinnahmen durch öffentliche Zuschüsse ersetzt und Erlösrisiken übernommen werden, die ursprünglich beim Verkehrsunternehmen lagen. Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie oder dem Ukraine-Krieg konnten solche Vertragsänderungen vergaberechtlich mit einer „Störung der Geschäftsgrundlage“ gerechtfertigt werden, da nach einem von außen kommenden „externen Schock“ nur das ursprüngliche wirtschaftliche Gleichgewicht wiederhergestellt wird. Wird der Deutschlandtarif von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen dagegen freiwillig angewendet und nicht von Bund oder Ländern vorgegeben, ist diese Argumentation nicht möglich.

Im Ergebnis sind Bund und Länder aufgefordert, einen dauerhaft ausgerichteten und kongruenten Rechts- und Finanzierungsrahmen vorzulegen, auf dessen Grundlage das Deutschlandticket rechtsicher eingeführt und angeboten werden kann.

1. Zu den einzelnen Inhalten/Vorschriften des Gesetzentwurfs

Zu Haushaltsausgaben / Erfüllungsaufwand

Der Gesetzesentwurf unterstellt, dass für die Kommunen keine Haushaltsausgaben entstehen. Dem müssen die Kommunalen Spitzenverbände nachdrücklich widersprechen: den Aufgabenträgern entstehen, wie geschildert, personelle Mehraufwände für die Anpassung von Verträgen und/oder den Ausgleich über allgemeine Vorschriften. Darüber hinaus ändern sich die Finanzierungsstrukturen des ÖPNV grundlegend. Der Beitrag der Nutzerfinanzierung wird dauerhaft geschwächt und der öffentliche Zuschussbedarf damit korrespondierend erhöht. Denn Preissteigerungen und Kosten für Angebotsausweitungen können durch den gedeckelten Ticketpreis nicht mehr weitergegeben werden.

Zu § 9 Abs. 1 Satz 1 RegGE

Die Kommunalen Spitzenverbände begrüßen, dass § 9 Abs. 1 Satz 1 RegG-E („*Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein,...*“) die **Länder als verfassungsrechtlich zuständige Ebene in die Pflicht nimmt, Tarif und Anerkennung des Deutschlandtickets zu regeln**. Erforderlich wären inhaltlich übereinstimmende Umsetzungsakte der Länder, z.B. durch Änderung der jeweiligen Landes-ÖPNV-Gesetze. Nur so ist eine flächendeckende Anwendung des Deutschlandtarifs zu gewährleisten.

Den Änderungsantrag Nr. 1 b) aa) der BR-Drs. 40/1/23 können die kommunalen Spitzenverbände deshalb nicht unterstützen.

Zu § 9 Abs. 1 Satz 2 RegGE

Die Formulierung „Das Ticket soll **in digitaler Form** erhältlich sein“ **darf** ausdrücklich **nicht bedeuten**, dass das Ticket „**ausschließlich in digitaler Form**“ (Handyticket, Chipkarte) ausgereicht wird, und fordern den Bundestag zu einer entsprechenden Klarstellung im Gesetzestext auf.

Ein **rein digitaler Tarif**, der durch die ausschließlich digitale Ausreichung Teile der Bevölkerung von der Nutzung ausschließt, halten wir nach dem geltenden Personenbeförderungsrecht des Bundes für **nicht genehmigungsfähig**. Für einen **diskriminierungs- und barrierefreien Zugang**, der bestimmte Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern nicht ohne Not ausschließt, ist es den kommunalen Spitzenverbänden wichtig, dass das Ticket **auch in Zukunft ergänzend** durch ein **Papierticket** nachgewiesen werden kann. Ansonsten würden **bestimmte Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche und (ältere) Menschen ohne ein Smartphone** etc. leicht von einer Nutzung des Deutschlandtickets **ausgeschlossen**. Diese Teile der Nutzergruppen machen gemeinhin bis zu einem Drittel aus. Das ist nicht akzeptabel und für den Erfolg und eine breite Akzeptanz des Deutschlandtickets nicht förderlich. Die Einigung zwischen Bund und Ländern (vom 27.01.2023), dass das Ticket nur vorübergehend und befristet bis 31.12.2023 durch ein Papierticket mit Sicherheitscode (ähnlich der vorläufigen Bahncard) nachgewiesen werden kann, halten wir für nicht ausreichend.

Gerade die kleineren und mittelständischen **Verkehrsunternehmen werden im Übrigen nicht durchgängig in der Lage** sein, die Technik zeitgerecht zum 01.05.2023 vorzuhalten; nicht zuletzt kann die Einführung des Tickets durch Lieferengpässe oder verspätete Lieferung von Chipkarten beeinträchtigt werden.

Ferner halten wir für wichtig, dass das Gesetz durch die Formulierung „für ein Entgelt zum Zeitpunkt der Einführung von 49 Euro je Monat“ den **Spielraum der Preisgestaltung und/oder der Anpassung der Erstattungsleistung** vorgibt. Die Preisentwicklung und auch der erforderliche Erstattungsantrag lassen sich letztlich nur mit erheblichen Unsicherheiten prognostizieren. Die Möglichkeit der Anpassung ab dem 1.1.2024 ist daher entscheidend, auch wenn alle Beteiligten mit Blick auf die o.g. Folgeänderungen im Tarifsysteem auf Länder- und Verbundebene ein hohes Interesse haben werden, den Einführungspreis von 49 Euro je Monat über einen längeren Zeitraum beizubehalten.

Zu § 9 Abs. 1 Satz 3 RegGE

Die Kommunalen Spitzenverbände weisen ausdrücklich darauf hin, dass die in § 9 Abs. 1 Satz 3 RegGE vorgesehene **Genehmigungsfiktion** sich **allein auf die Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG beschränkt** und die Schwierigkeiten der rechtlichen Umsetzung des Tarifs und des Tarifverlustausgleichs nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht ausräumt. Sie bedeutet in erster Linie **nur eine verfahrensmäßige Erleichterung für die Tarifgenehmigungsbehörden der Länder**, die anderenfalls in kürzester Frist eine Flut von Tarifgenehmigungsanträgen zu bewältigen hätten. Mit Blick auf die fehlende Regelungskompetenz des Bundes für einen Deutschlandtarif ist diese Regelung überdies verfassungsrechtlich zweifelhaft, auch für einen nur befristeten Übergangszeitraum.

Zu unterstreichen ist ferner, dass eine „**Genehmigungsfiktion**“ schon begrifflich und ausweislich des Gesetzeswortlauts nur die Genehmigung fingiert. Sie **ersetzt nicht den Antrag** des Tarifgebers auf Tarifgenehmigung, zumal der Deutschlandtarif gerade nicht verbindlich vorgegeben wird, sondern – mangels gesetzlicher Vorgabe – „freiwillig“ angewendet werden soll. Auch die Gesetzesbegründung unterstreicht, dass die Genehmigungsfiktion ausdrücklich keine Tarifvorgabe bedeutet.

Aufgrund der **freiwilligen Anwendung des Tarifs** ist in jedem Fall ein **Antrag** (=ausdrückliche Willenserklärung) des jeweiligen Tarifgebers **erforderlich, den Tarif anwenden zu wollen**, zumal er die Auskömmlichkeit des Tarifs auch wirtschaftlich/unternehmerisch verantworten muss. Das **erfordert** bei den VU und Verbänden satzungsmäßig regelmäßig **entsprechende Gremienbeteiligungen**, nicht zuletzt der verantwortlichen ÖPNV-Aufgabenträger, die die Geschäftsführung nicht übergehen kann/darf. Nach unserer Einschätzung werden diese Gremienbeteiligungen vielfach nicht mehr zeitgerecht abzuschließen sein. Auch Vorratsbeschlüsse der Gremien zur Anwendung des Tarifs können nicht verantwortlich gefasst werden, solange die **Erstattungsregelungen der Länder nicht feststehen**, die **Zuteilung von Verkaufserlösen** (Einnahmeaufteilung in der Einführungsphase mit Blick auf Liquiditätssicherung) **nicht abschließend geregelt** ist und auch der vorgesehene **Ausgleichsmechanismus von der EU-Kommission beihilferechtlich nicht abgesegnet** ist.

Es ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Formulierung der Genehmigungsfiktion („gelten für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 als erteilt“) die Tarifgenehmigung selbst befristet. Zum 01.01.2024 wird daher von den Tarifgebern ein erneuter Tarifgenehmigungsantrag für das Deutschlandticket zu stellen sein. Die Tarifgenehmigungsbehörden werden dann in kurzer Frist über die Tarifgenehmigungsanträge zu befinden haben. Die Anträge der Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger/Verbände werden zudem nur genehmigungsfähig sein, wenn die Auskömmlichkeit des Tarifs nachgewiesen ist. Ein vollständiger Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen durch Bund und Länder für 2024 ist dabei mangels Nachschusspflicht nicht sichergestellt. Insofern kann sich der skizzierte Flickenteppich noch vergrößern.

Zu § 9 Abs. 2

Die kommunalen Spitzenverbände halten die vorgesehene Finanzierungsregelung für unzureichend. Wir erwarten, dass die von Bund und Ländern gemeinsam getragene Tarifierungsmaßnahme zur Vereinheitlichung und Vergünstigung der ÖPNV-Tickets vollständig ausgeglichen wird. Der Ausgleich muss sich sowohl auf die finanziellen Nachteile aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen als auch auf die tatsächlich entstehenden Kosten für Einführung und Umstellung im Einführungsjahr 2023 erstrecken.

§ 9 Abs. 2 Satz 2 RegGE beschränkt demgegenüber den Ausgleich der finanziellen Nachteile auf Nachteile „aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen“. Eine Beteiligung an den Einführungs- und Umstellungskosten sowie weiteren finanziellen Auswirkungen des Tickets ist bei dieser Formulierung fraglich, auch wenn in dem nachfolgenden Satz 3 von den „tatsächlich entstandenen Kosten“ gesprochen wird.

Wir regen daher an, die Formulierung durch folgende Einfügung zu ergänzen: „*der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile insbesondere aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen*“.

Zu § 9 Abs. 4 RegGE

Die Vorschrift regelt die **Zahlungstermine für die Bereitstellung der Regionalisierungsmittel des Bundes** an die Länder bis einschließlich 2025.

Wir begrüßen, dass die Mittel für 2023 vollständig bereits zu einem frühen Zahltermin bereitgestellt werden und erst ab 2024 parallel zu den monatlichen Abschlägen der Regionalisierungsmittel ausgezahlt werden. Auch die erste Zahlung 2023 orientiert sich dabei an dem Regeltermin des 15. eines Monats.

Zu § 9 Abs. 7 und 8 RegE

Eine Beschleunigung der Abrechnung (31.03.2024 statt 31.10.2024) und Erstattung noch mit Wirkung zum Jahr 2024 wird angeregt.

2. Ergänzender Anpassungsbedarf

Änderung von § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG

Die kommunalen Spitzenverbände hatten bereits im Zusammenhang mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes gefordert, sicherzustellen, dass nicht ein Großteil der zusätzlichen Regionalisierungsmittel aus der 8. Änderung des Regionalisierungsgesetzes über Trassen- und Stationsentgelte sogleich wieder zurück an die Deutsche Bahn fließt. Wir unterstützen insoweit ausdrücklich die Empfehlung des Verkehrsausschusses des Bundesrats Nr. 1 a) der BR-Drs. 40/1/23, in § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG, die Worte „im Jahr 2023 um 1,8 Prozent“ durch die Wörter „ab dem Jahr 2023 bis einschließlich des Jahres 2031 um jährlich 1,8 Prozent“ zu ersetzen.

Deutschlandticket rückt Diskussion um ÖPNV-Ausbau in den Hintergrund

Abschließend möchten wir betonen, dass die bundesseitige Finanzierung des im Koalitionsvertrag vorgesehenen Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV weiterhin offen ist. Damit der ÖPNV seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr und zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse leisten kann, braucht es Kapazitätserhöhungen auf bereits heute stark nachgefragten Strecken und einen flächenhaften Ausbau des Angebots auch in den ländlichen Räumen. Gerade in Räumen mit geringem ÖPNV-Angebot wird das Deutschlandticket allein nicht die erhofften Fahrgastzuwächse ermöglichen.

Wir mahnen daher eine umgehende **10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes** an, um den Klimabeitrag des ÖPNV schnell und vollständig auszuschöpfen. Ansonsten drohen sich die erheblichen Zuschüsse von Bund und Ländern für das Deutschland-Ticket in Tarifvorteilen für die „Ohnehin-Fahrgäste“ des ÖPNV zu erschöpfen. Eine Erschließung neuer Kundengruppen ist – anders als politisch postuliert – nur über zusätzliche Verkehrsangebote, kundenorientierte Andienungen, verbesserte Taktungen und weiter verbesserten Service zu bewerkstelligen. Hierfür bedarf es bereits im 1. Halbjahr 2023 verbindlicher Gespräche und finanzieller Festlegungen zwischen Bund und Ländern, um diese Leistungen mit der o.g. Änderung so auf den Weg zu bringen, dass sie ab 2025 wirksam werden. Denn zwischen den Festlegungen für eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel bedürfen mindestens zwei Jahre, um tatsächlich Wirkung zu entfalten. Die verkehrs- und klimaschutzpolitischen Ziele der Bundesregierung für die Mobilität 2030 müssen ansonsten als Makulatur bewertet werden.