

**Gesetz
zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
(Regionalisierungsgesetz)**

Vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395)¹⁾
(BGBl. III 9240-3)

§ 1 Öffentliche Aufgabe, Zuständigkeit

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

§ 3 Regionalisierung

Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Das Nähere regeln die Länder.

§ 4 Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr können gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1) mit einem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbart oder einem Verkehrsunternehmen auferlegt werden. Zuständig für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.

¹⁾ Verkündet als Artikel 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. 12. 1993 (BGBl. I S. 2378). In Kraft ab 1. 1. 1996.

§ 5 Finanzierung

(1) Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes im Jahr 1996 ein Betrag von 8,7 Milliarden Deutsche Mark und ab dem Jahr 1997 jährlich ein Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark zu.

(2) Der Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark steigt ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz; hierbei bleiben Änderungen der Steuersätze im Jahr ihres Wirksamwerdens unberücksichtigt. Im Jahr 2001 wird mit Wirkung ab dem Jahr 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Höhe der Steigerungsrate neu festgesetzt sowie neu bestimmt, aus welchen Steuereinnahmen der Bund den Ländern den Betrag nach Absatz 1 leistet.

(3) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren für die Berechnung und die Überweisung des Betrages, den die Länder erhalten, zu regeln.

§ 6 Prüfung

(1) Einmalig wird zum 31. Dezember 1997 geprüft, ob ein Betrag von 7,9 Milliarden Deutsche Mark ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind. Bereits eingetretene oder geplante Angebotsverbesserungen finden keine Berücksichtigung. Soweit linienbezogene Kostenrechnungen für die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vorliegen, sind diese der Prüfung zugrunde zu legen.

(2) Die der Prüfung nach Absatz 1 zugrunde zu legenden Verkehrsleistungen werden ergänzt, soweit in den Ländern Berlin und Brandenburg nach dem 1. Januar 1994 Verkehrsleistungen auf Strecken erbracht werden, die wegen der besonderen geographischen Lage Berlins sowie durch die Teilung von 1961 für den Schienenpersonennahverkehr unterbrochen waren.

(3) Nach Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der für die Prüfung erforderlichen Untersuchung der Kosten- und Ertragslage im Schienenpersonennahverkehr.

(4) Der Betrag nach Absatz 1 erhöht oder ermäßigt sich ab dem Jahr 1998 entsprechend dem Ergebnis der Prüfung.

§ 7 Verwendung

Mit dem Betrag nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

§ 8 Verteilung

(1) Von den in § 5 Abs. 1 festgelegten Beträgen erhalten die einzelnen Länder folgende Beträge:

	1996 Mio. DM	1997 und Folgejahre Mio. DM
Baden-Württemberg	772,10	780,40
Bayern	1.246,20	1.260,30
Berlin	474,80	453,96
Brandenburg	537,83	539,84
Bremen	21,60	21,50
Hamburg	133,60	133,20
Hessen	592,00	598,50
Mecklenburg-Vorpommern	260,69	263,77
Niedersachsen	530,10	535,60
Nordrhein-Westfalen	1.150,90	1165,10
Rheinland-Pfalz	386,30	392,00
Saarland	112,00	113,80
Sachsen	572,56	579,36
Sachsen-Anhalt	451,58	456,86
Schleswig-Holstein	184,90	186,10
Thüringen	315,15	318,80

Von den nach Satz 1 dem Land Berlin zustehenden Beträgen übernimmt der Bund in den Jahren 1996 und 1997 einen Betrag in Höhe von jeweils 100 Millionen Deutsche Mark.

(2) Soweit die in § 5 festgelegten Beträge nicht durch die Verteilungsregelung des Absatzes 1 erfasst sind, werden diese nach folgenden Vomhundertsätzen auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	11,59,
Bayern	14,69,
Berlin	4,03,
Brandenburg	5,00,
Bremen	0,81,
Hamburg	1,95,
Hessen	7,01,
Mecklenburg-Vorpommern	3,33,
Niedersachsen	9,04,
Nordrhein-Westfalen	17,99,
Rheinland-Pfalz	4,74,
Saarland	1,30,
Sachsen	6,83,
Sachsen-Anhalt	4,60,
Schleswig-Holstein	3,14,
Thüringen	3,95.

(3) Sollte die Prüfung auf Grund von § 6 ergeben, dass der nach Maßgabe des Absatzes 1 für das Jahr 1997 insgesamt vorgesehene Betrag nicht ausreicht, um von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind, so wird die Verteilungsregelung des Absatzes 1 mit Wirkung ab dem Jahr 1998 entsprechend angepasst.

Quelle: Eisenbahnrecht