

**Gesetzentwurf**

Hannover, den 27.01.2022

Fraktion der SPD  
Fraktion der CDU

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz  
zur Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes**

## Artikel 1

§ 9 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 16. Dezember 2021 (Nds. GVBl. S. 887), wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Es wird der folgende neue Satz 2 eingefügt:

„<sup>2</sup>Satz 1 gilt für das Jahr 2022 mit der Maßgabe entsprechend, dass der vom Land zusätzlich bereitgestellte Betrag 120 000 000 Euro beträgt.“
  - b) Die bisherigen Sätze 2 bis 4 werden Sätze 3 bis 5.
2. In Absatz 4 Satz 1 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und werden nach der Zahl „2023“ die Worte „sowie der Sonderfinanzhilfe für das Jahr 2022 spätestens bis zum 31. März 2024“ eingefügt.
3. Absatz 5 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 wird die Zahl „2021“ durch die Zahl „2022“ ersetzt.
  - b) Satz 4 erhält folgende Fassung:

„<sup>4</sup>Für den Zeitraum vom 26. Oktober 2020 bis zum 31. Dezember 2021 ergibt sich die Höhe der den einzelnen Aufgabenträgern insgesamt höchstens zustehenden weiteren Sonderfinanzhilfe aus der Aufteilung des Betrages nach Satz 1 zu zwei Dritteln nach den Flächenanteilen und zu einem Drittel nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen.“
  - c) Satz 5 erhält folgende Fassung:

„<sup>5</sup>Wird der Betrag nach Satz 1 für den in Satz 4 genannten Zeitraum nicht vollständig in Anspruch genommen, so ergibt sich die Höhe der den einzelnen Aufgabenträgern für den Zeitraum vom 01. Januar bis 31. Dezember 2022 insgesamt höchstens zustehenden weiteren Sonderfinanzhilfe aus der Aufteilung des verbliebenen Betrages nach Maßgabe des Satzes 4“.
  - d) Satz 6 erhält folgende Fassung:

„<sup>6</sup>Für die Sätze 4 und 5 gilt § 7 Abs. 6 mit der Maßgabe entsprechend, dass Ausgangspunkt der Berechnungen der 26. Oktober 2020 für den Zeitraum in Satz 4 und der 1. Januar 2022 für den Zeitraum nach Satz 5 ist“.
  - e) Der bisherige Satz 5 wird Satz 7 und darin wird das Wort „diese“ gestrichen.

- f) Der bisherige Satz 6 wird Satz 8 und erhält folgende Fassung:  
„<sup>8</sup>Die Aufgabenträger haben dem Land die zweckentsprechende Verwendung der erhaltenen weiteren Sonderfinanzhilfe für Kosten nach Satz 4 bis zum 31. Mai 2022 und für Kosten nach Satz 5 bis zum 31. Mai 2023 nachzuweisen.“
- g) Der bisherige Satz 7 wird Satz 9.

#### Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 01.01.2022 in Kraft.

---

#### Begründung

##### **A. Allgemeiner Teil**

###### I. Anlass und Ziel des Gesetzes

Der vorliegende Gesetzentwurf dient der Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms für den straßengebundenen ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr für das Jahr 2022. Um zu gewährleisten, dass aus den pandemiebedingten Fahrgastrückgängen resultierende Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen nicht zur Abbestellung von Verkehrsleistungen und zur Reduzierung des ÖPNV-Angebots in Niedersachsen führen, wird das Land erneut Haushaltsmittel aus dem Corona-Sondervermögen zur Gewährung einer Sonderfinanzhilfe zur Verfügung stellen.

Zudem werden durch den Gesetzentwurf auch für das Jahr 2022 Mittel zur Gewährung einer weiteren Sonderfinanzhilfe bereitgestellt, die die Verkehrsunternehmen wie in den beiden Vorjahren für Maßnahmen zum Infektionsschutz und zur Ausweitung von Platzkapazitäten insbesondere im Hinblick auf die Schülerbeförderung nutzen können.

###### II. Haushaltsmäßige Auswirkungen

Die Gesetzesänderung führt zu einem Mehrbedarf aus Mitteln des COVID19-Sondervermögens in Höhe von 120 Millionen Euro für den Corona Rettungsschirm. Dieser Mehrbedarf wird gedeckt aus Umschichtungen im COVID19-Sondervermögen aus der Globalen Mehrausgabe zur Bewältigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, EPl. 13, Kapitel 5135 TGr. 64.

###### III. Auswirkungen auf die Umwelt, den ländlichen Raum und die Landesentwicklung

Auswirkungen auf den vorgenannten Bereich sind nicht erkennbar.

###### IV. Auswirkungen auf die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern

Auswirkungen auf den vorgenannten Bereich sind nicht erkennbar.

###### V. Auswirkungen auf Familien

Auswirkungen auf den vorgenannten Bereich sind nicht erkennbar.

###### VI. Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen

Auswirkungen auf den vorgenannten Bereich sind nicht erkennbar.

##### **B. Besonderer Teil**

Artikel 1 (Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1

Entsprechend der in § 9 Abs. 1 bis 4 NNVG bereitgestellten Sonderfinanzhilfe zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, mit der die Schäden der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger aufgrund von

Einnahmeverlusten ausgeglichen werden, soll gemäß dem neu eingefügten § 9 Abs.1 Satz 2 NNVG auch ein Ausgleich von Schäden im Jahr 2022 vorgenommen werden. Da der Bund nach aller Voraussicht die gemäß § 7 RegG für 2022 hierfür zusätzlich bereitzustellenden Regionalisierungsmittel erneut an die Bedingung der hälftigen Finanzierung durch die Länder knüpfen wird, entspricht die Summe der in § 9 Abs.1 Satz 2 NNVG zusätzlich bereitgestellten Landesmittel i. H. v. 120 Millionen Euro voraussichtlich dieser bundesgesetzlichen Bedingung. Die Landesmittel entstammen dem COVID-19-Sondervermögen und können nach den Vorgaben im COVID-19-Sondervermögensgesetz bis zum 31.12.2022 verwendet werden. Die Verwendung dieser Mittel für den Rettungsschirm zugunsten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch in 2022 entspricht der Vorgehensweise in den Jahren 2020 und 2021.

Die Fortsetzung der Sonderfinanzhilfe in 2022 ist dringend erforderlich, um den SPNV und den ÖPNV in der anhaltenden Krise zu unterstützen und die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in allen Landesteilen zu gewährleisten. Denn durch das Anhalten der COVID-19-Pandemie und die aktuelle „4. Welle“ sind weitere Regelungen in Kraft getreten, die zu einem Fahrgastrückgang im ÖPNV führen. Hierzu zählen insbesondere die Homeofficepflicht und die 3G-Regel an Arbeitsstätten und im ÖPNV. Durch die Fortsetzung der Sonderfinanzhilfe können andernfalls drohende Insolvenzen von Verkehrsunternehmen und Abbestellungen von Verkehrsleistungen in allen Landesteilen vermieden werden.

Nach wie vor liegt das Fahrgastaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene infolge der Auswirkungen des Ausbruchs von COVID-19 sowie der damit verbundenen Kontaktbeschränkungen deutlich unterhalb des Niveaus vor dem Beginn der COVID-19-Pandemie. Das Anhalten dieses Fahrgastrückgangs wird durch Prognosen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für 2022 bestätigt. Aus dessen aktueller Prognose vom 14.12.2021 leitet sich ein bundesweiter Mittelbedarf durch Mindereinnahmen der Verkehrsbetriebe in Höhe von 2,2 Milliarden bis 2,4 Milliarden Euro ab. Ausgehend von einem 10-%-Schlüssel der bundesweiten Einnahmeverluste für Niedersachsen und von einer hälftigen Beteiligung des Bundes an den benötigten Finanzmitteln ergibt sich der Bedarf an zusätzlichen Landesmitteln in Höhe von 120 Millionen Euro im aktuellen Worst-Case-Szenario. Der zusätzliche Mittelbedarf sollte auch deshalb auf die schlechtere Annahme gestützt werden, da die Auswirkungen der Omikron-Variante in der genannten VDV-Prognose noch keine Berücksichtigung gefunden haben.

Darüber hinaus besteht ein Landesinteresse daran, dass die Verkehrsunternehmen im SPNV und ÖPNV aus Gründen der Daseinsvorsorge und zur Gewährleistung ausreichender Platzkapazitäten aus Gründen des Infektionsschutzes ihr Fahrangebot ungeachtet der massiven Fahrgastrückgänge möglichst weitgehend aufrechtzuerhalten und weiterhin die volle Platzkapazität zur Verfügung zu stellen. Auch wenn die Fahrgastzahlen im Frühjahr langsam wieder steigen sollten, ist nach derzeitigem Stand in jedem Fall auch noch im Jahr 2022 von deutlich geringeren Fahrgastzahlen in den Verkehrsmitteln von SPNV und ÖPNV sowie von entsprechenden Einnahmeverlusten aus Fahrgeldeinnahmen auszugehen.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um Folgeänderungen aufgrund der Ausweitung der Sonderfinanzhilfe auf das Jahr 2022 gemäß Nummer 1. Die bislang in § 9 Abs. 4 für den Verwendungsnachweis vorgesehenen Stichtage 30. September 2021 und 31. März 2023 gelten nur für die Sonderfinanzhilfe der Jahre 2020 und 2021. Als Stichtag für den Verwendungsnachweis der Sonderfinanzhilfe für das Jahr 2022 wird deshalb der 31. März 2024 zusätzlich aufgenommen.

Zu Nummer 3

Die weitere Sonderfinanzhilfe in § 9 Abs. 5 NNVG soll auch im Jahr 2022 zur Verfügung gestellt werden, da hierfür aufgrund der anhaltenden COVID-19-Pandemie weiterhin ein Bedarf bei den Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV besteht.

Die Sonderfinanzhilfe wurde im Gesetz verankert, da es zu den Stoßzeiten im straßengebundenen ÖPNV und insbesondere in der Schülerbeförderung an vielen Stellen im Land regelmäßig zu Situationen kommt, bei denen die Fahrgäste dichtgedrängt in den Fahrzeugen stehen müssen. Weiterhin gilt, dass dies nach den Vorgaben der Niedersächsischen Corona-Verordnung zwar rechtlich

zulässig ist, weil in den Fahrzeugen im ÖPNV angesichts begrenzter Platz- und Beförderungskapazitäten der Mindestabstand von 1,5 m nur „soweit möglich“ einzuhalten ist und im Gegenzug eine generelle Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung sowie seit November 2021 die bundesgesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung der 3G-Regel besteht. Dennoch führt diese Situation nach wie vor bei Schülerinnen, Schülern, Eltern, Schulleitungen und Lehrerkollegien, aber auch bei sonstigen Fahrgästen im ÖPNV zur Sorge. Entsprechende Zustände in eng besetzten (Schul-)Bussen passen nicht zu den allgemein kommunizierten AHA+L-Regeln und stoßen auch in Verbindung mit der medialen Veröffentlichung von Bildern dicht gedrängter Schülerinnen und Schüler in überfüllten Bussen öffentlich auf Kritik. Gleichzeitig besteht ein großes Interesse des Landes daran, den regulären Schulbetrieb in weitest möglichem Umfang so lange wie möglich aufrechtzuerhalten. Auch wenn es bislang keine Anzeichen für ein erhöhtes Infektionsgeschehen im ÖPNV oder im Rahmen der Schülerbeförderung gibt, sollten aus Vorsorgegründen dennoch - soweit dies vor Ort jeweils möglich ist - geeignete Maßnahmen im Rahmen des ÖPNV und insbesondere der Schülerbeförderung ergriffen werden, um zu Spitzenzeiten Platzkapazitäten zu erhöhen, Fahrgastströme zu entzerren und den Infektionsschutz für die Fahrgäste zu erhöhen.

Es ist bekannt, dass viele Landkreise und kreisfreie Städte als Träger der Schülerbeförderung und ÖPNV-Aufgabenträger die Sonderfinanzhilfe 2020 und 2021 genutzt haben, um im Rahmen der jeweiligen Möglichkeiten vor Ort z. B. durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge oder zusätzlicher Fahrzeugumläufe im Rahmen gestaffelter Schulanfangszeitpunkte für eine gewisse Entzerrung der Fahrgastströme zu den Stoßzeiten zu sorgen. Dabei kommt es teilweise auch zum Einsatz von Reisebussen. Limitierender Faktor ist landesweit gesehen neben fehlenden Fahrzeugen insbesondere auch fehlendes Fahrpersonal.

Um die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, die überwiegend auch als Träger der Schülerbeförderung in der Verantwortung stehen, aktiv bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu den Spitzenzeiten im ÖPNV, insbesondere in der Schülerbeförderung, zu unterstützen, hatte das Land diesen durch § 9 Abs. 5 NNVG eine weitere Sonderfinanzhilfe speziell für diese Zwecke gewährt und diesen gesetzlichen Anspruch bis zum 31.12.2021 befristet. Dies ergänzt die Sonderfinanzhilfe nach § 9 Absätze 1 bis 4, die ausschließlich zum Ausgleich von Schäden der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger in Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 aufgrund von Einnahmeverlusten, insbesondere aufgrund der massiven Fahrgastrückgänge, dient. Dies entspricht den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes sowie den Vereinbarungen der Bundesländer im Hinblick auf den Mittelausgleich untereinander. Ausgaben für zusätzliche Maßnahmen oder Investitionen in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie dürfen aus der Sonderfinanzhilfe nach § 9 Absätze 1 bis 4 dagegen nicht finanziert werden, sodass hier Handlungsbedarf bestand. Dieser Handlungsbedarf wird weiterhin gesehen, sodass der gesetzliche Anspruch auch für das Jahr 2022 weitergelten soll.

Die für die weitere Sonderfinanzhilfe aus Landesmitteln für 2020 und 2021 bereitgestellten Finanzmittel in Höhe von 30 Millionen Euro aus dem COVID-19-Sondervermögen werden auch für das Jahr 2022 zur Verfügung gestellt, da die Mittel bisher nur zum Teil von den einzelnen ÖPNV-Aufgabenträgern abgerufen und verausgabt wurden.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Platzverhältnisse in der Schülerbeförderung während des Sommers in der Regel deutlich entspannter darstellen und viele Verkehrsunternehmen Maßnahmen zum Infektionsschutz wie beispielsweise Abtrennungen des Fahrgastbereichs bereits einmalig vorgenommen haben und die Kosten dieser Maßnahmen erstattet wurden.

Zu a)

Durch die Ergänzung in Absatz 5 Satz 1 wird aus den vorstehend beschriebenen Gründen die weitere Sonderfinanzhilfe auch für das Kalenderjahr 2022 gewährt. Damit können die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger ausschließlich Ausgaben für im besonderen Interesse des Landes liegende zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Verbesserung des Infektionsschutzes im Bereich des Personennahverkehrs auf der Straße mit Bussen, Stadt- und Straßenbahnen, insbesondere im Zusammenhang mit der Schülerbeförderung, finanzieren. Finanzierungsfähig sind die entsprechenden Ausgaben im Rahmen des zur Verfügung gestellten Budgets bis zum Jahresende 2022.

Die Verwendung der weiteren Sonderfinanzhilfe ist auf zusätzliche Maßnahmen und Investitionen beschränkt, die der Ausweitung von Platzkapazitäten, der Durchführung zusätzlicher Beförderungsleistungen oder der Verbesserung des Infektionsschutzes für die Fahrgäste dienen. Damit sind nur Maßnahmen und Investitionen zulässig, die von den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern im ausdrücklichen Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 gezielt aus Gründen des Infektionsschutzes zugunsten der Fahrgäste ergriffen wurden. Eine Finanzierung von Maßnahmen oder Investitionen, die unabhängig vom Ausbruch von COVID-19 geplant oder umgesetzt wurden, ist aus der weiteren Sonderfinanzhilfe nicht zulässig.

Eine Ausweitung von Platzkapazitäten muss dazu dienen, die Besetzung der Fahrzeuge mit Fahrgästen zu reduzieren, um durch eine geringere Fahrgastdichte größere Abstände zwischen den Fahrgästen zu ermöglichen. Dies kann beispielsweise durch den Einsatz größerer Fahrzeuge oder die vorübergehende Anmietung zusätzlicher Fahrzeuge, gegebenenfalls auch von Reisebussen, z. B. für Verstärkerleistungen, zusätzliche Umläufe oder Taktverdichtungen erfolgen. Auch eine Verwendung der weiteren Sonderfinanzhilfe für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge oder deren finanzielle Unterstützung ist in diesem Zusammenhang zulässig.

Die Finanzierung der Durchführung von zusätzlichen Beförderungsleistungen muss einer besseren Steuerung und Verteilung der Fahrgastströme dienen, um auf diesem Wege eine geringere Fahrgastdichte und größere Abstände zwischen den Fahrgästen zu ermöglichen. Möglich sind beispielsweise die Finanzierung von Betriebskostendefiziten für Verstärkerleistungen, Taktverdichtungen, zusätzliche Umläufe, z. B. in Verbindung mit einer Staffelung der Schulanfangszeiten, oder weitere Leistungsausweitungen zur Erhöhung der Beförderungskapazitäten.

Zusätzliche Maßnahmen oder Investitionen zur Verbesserung des Infektionsschutzes müssen speziell auf den Infektionsschutz für Fahrgäste gerichtet sein. Hierzu können beispielsweise zusätzliche Reinigungs- oder Desinfektionsmöglichkeiten in Fahrzeugen sowie an Haltestellen und Stationen gehören. Auch die Finanzierung von gezielten Aktivitäten zur Intensivierung der Ansprache und Kontrolle von Fahrgästen in Bezug auf die Einhaltung der Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung an Haltestellen und Stationen sowie in den Fahrzeugen, beispielsweise durch den Einsatz von Sicherheitspersonal, ist möglich. Gleiches gilt für die Kontrolle der 3G-Regel im ÖPNV.

Darüber hinaus kann die weitere Sonderfinanzhilfe auch für Investitionen in technische Lösungen verwandt werden, die einer Verbesserung des Infektionsschutzes für die Fahrgäste dienen, beispielsweise im Hinblick auf Verbesserungen der Lüftung oder des Einbaus geeigneter Filteranlagen. Die kommunalen Aufgabenträger erhalten dadurch die Möglichkeit, etwaige sich im weiteren Verlauf der COVID-19-Pandemie ergebende neue wissenschaftliche Erkenntnisse und technische Fortentwicklungen berücksichtigen zu können.

Zu b)

Satz 4 wird neu formuliert und legt die Verteilung der weiteren Sonderfinanzhilfe von 30 Millionen Euro auf die kommunalen Aufgabenträger für den Zeitraum vom 26. Oktober 2020 bis zum 31. Dezember 2021 fest. Diese erfolgt durch eine Aufteilung des Gesamtbetrages auf die einzelnen kommunalen Aufgabenträger zu zwei Dritteln nach der Flächengröße und zu einem Drittel nach den Einwohnerzahlen.

Der vorgesehene Verteilungsschlüssel dient dabei der ausdrücklich gewollten besonderen Schwerpunktsetzung für die Verwendung der weiteren Sonderfinanzhilfe in Bezug auf die Schülerbeförderung im ÖPNV. Die Zahl der im Rahmen der Schülerbeförderung anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler sowie der weiteren auf eine Beförderung angewiesenen Fahrschüler übersteigt in den Landkreisen allein aufgrund der zurückzulegenden Entfernungen zu den Schulstandorten bei weitem die Zahl der entsprechenden Schülerinnen und Schüler in den kreisfreien Städten. Im ländlichen Raum sind in der Regel außerdem deutlich weitere Strecken zu den Schulstandorten mit deutlich längeren Fahrtzeiten zurückzulegen, und das ÖPNV-Angebot ist oftmals speziell auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Demgegenüber ist das Verkehrsangebot in den städtischen Zentren in aller Regel deutlich besser ausgebaut, sodass hier aufgrund der Taktverkehre - insbesondere unter Berücksichtigung etwaiger Möglichkeiten zur Staffelung der Schulanfangszeiten - auch ohne die Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen Möglichkeiten bestehen, die Nutzung voller Busse zu vermeiden oder den Weg zur Schule außerhalb des ÖPNV zurückzulegen. Alternativen bestehen

im ländlichen Raum nicht, sodass die Kostenbelastung für entsprechende Maßnahmen in den Flächenlandkreisen deutlich größer ist.

Zu c)

Satz 5 wird neu eingefügt und legt die Verteilung der für das Kalenderjahr 2022 verfügbaren Mittel der weiteren Sonderfinanzhilfe fest. Da die bis zum 31. Dezember 2021 nach Satz 4 zur Verfügung gestellten Mittel nicht vollständig verbraucht sein werden, sollen die nicht verbrauchten Mittel den Aufgabenträgern 2022 zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt werden. Um die Verfügbarkeit der weiteren Sonderfinanzhilfe auch im Kalenderjahr 2022 für alle Aufgabenträger zu gewährleisten, wird der zum 1. Januar 2022 nicht in Anspruch genommene Teil der ursprünglich vorgesehenen Finanzmittel in Höhe von insgesamt 30 Millionen Euro erneut nach dem Fläche- /Einwohner-Schlüssel auf alle Aufgabenträger verteilt und kann nach dieser Maßgabe von den Aufgabenträgern abgerufen werden.

Zu d)

Diese Änderung durch die Ergänzung eines neuen Satz 6 beinhaltet eine Neuformulierung des vorherigen Halbsatzes, um die Lesbarkeit der Vorschrift zu verbessern. Außerdem wird in Anlehnung an die bisherige Regelung ein zweiter Stichtag für die Berechnung des Fläche- /Einwohner-Schlüssels für den Höchstbetrag nach Satz 5, der den Aufgabenträgern im Zeitraum vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022 zur Verfügung steht, ergänzt. Maßgeblicher Bezugspunkt für die Aufteilung der für 2022 zur Verfügung gestellten Mittel ist der vorgesehene Zeitpunkt des Inkrafttretens zum 1. Januar 2022. Im Übrigen gelten die allgemeinen Vorgaben aus § 7 Abs. 6 NNVG für die hierbei anzuwendenden Datengrundlagen entsprechend.

Zu e)

Die Änderungen im neuen Satz 7 erfolgen aus sprachlichen Gründen und vereinheitlichen die Verwendung des Begriffs „weitere Sonderfinanzhilfe“.

Zu f)

Der neue Satz 8 regelt die Pflicht zum Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der weiteren Sonderfinanzhilfe durch die kommunalen Aufgabenträger.

Die Nachweispflicht der Aufgabenträger für die in § 9 Abs. 5 Satz 5 für das Jahr 2022 neu gewährte weitere Sonderfinanzhilfe ist entsprechend der bestehenden Regelungssystematik auf den 31. Mai 2023 festgelegt worden.

Zu g)

Diese Folgeänderung beinhaltet die Bezeichnung des neuen Satz 9.

Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Gesetzesänderung soll rückwirkend zum 1. Januar 2022 in Kraft treten. Dadurch wird gewährleistet, dass der ÖPNV-Rettungsschirm zur Aufrechterhaltung der Verkehrsleistungen in Form eines gesetzlichen Anspruchs ab Jahresbeginn gilt. Ferner soll die weitere Sonderfinanzhilfe ebenfalls ab diesem Zeitpunkt zur Finanzierung von zusätzlichen Maßnahmen und Investitionen im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 zur Ausweitung von Platzkapazitäten, zur Durchführung zusätzlicher Beförderungsleistungen oder zur Verbesserung des Infektionsschutzes für die Fahrgäste aufrechterhalten werden.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels  
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Jens Nacke  
Parlamentarischer Geschäftsführer