

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/1112 –

Pläne der Bundesregierung für die städtische Mobilität zur Verhinderung eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens wegen erhöhter Stickoxidwerte

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 13. Februar 2018 wurde ein Brief der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Dr. Barbara Hendricks sowie des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Christian Schmidt und des Chefs des Bundeskanzleramtes Peter Altmaier an den Kommissar für Umwelt, Meeresangelegenheiten und Fischerei der Europäischen Union Karmenu Vella bekannt (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)3), in dem Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten skizziert werden.

Unter anderem wird dort ein mögliches kostenloses Angebot für öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) genannt. Weiterhin ist die Rede von Verkehrsregelungen, „um die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ausgehende Luftverschmutzung zu reduzieren“ und von Umweltzonen für schwere Nutzfahrzeuge. Ferner enthält der Brief den Vorschlag, „(f)iskalische Maßnahmen zur Förderung der Erneuerung von Fahrzeugflotten“ sowie „zusätzliche wirkungsvolle und wirtschaftlich darstellbare technische Maßnahmen, die Emissionen von Bestandsfahrzeugen weiter reduzieren“ umzusetzen.

Die Vorschläge erzeugten über mehrere Tage breites Medienecho. Die „neuen Elemente“ zur „wirkungsvollen(n) Bekämpfung der Luftverschmutzung“, die die Bundesregierung nennt, hinterließen dabei bei zahlreichen Stakeholderinnen und Stakeholdern wie betroffenen Städten und Verkehrsverbünden Unklarheiten und führten zu Verunsicherungen (Kostenloser ÖPNV in Deutschland?/Viel zu kurz gesprungen/VDE fordert mehr, dpa, 15. Februar 2018; Städtetag: Vorstoß der Bundesregierung zu ÖPNV „hilflos“, dpa, 14. Februar 2018; Vorstoß der Bundesregierung zu ÖPNV trifft im Nordosten auf Skepsis, dpa, 14. Februar 2018).

Die Maßnahmen sollen dem Zweck dienen, ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen wiederholter Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxide in zahlreichen deutschen Städten abzuwenden. Genaue Informationen über die konkreten Planungen der Bundesregierung hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen liegen nicht vor.

1. Wie sah die im Brief der Bundesregierung genannte „enge Zusammenarbeit mit allen zuständigen Ministerien und Behörden auf Bundes-, Landes- sowie auf kommunaler Ebene“ aus?
 - a) Wann und wie hat sich die Bundesregierung mit den Ländern abgesprochen?
 - b) Inwieweit war die Höhe der Belastung mit Stickoxid ausschlaggebend für die Auswahl der Modellstädte, und wenn ja, inwieweit wurde die Liste der am meisten belasteten Städte auf Bundestagsdrucksache 18/13257 hierbei berücksichtigt?
 - c) Wann und wie hat sich die Bundesregierung mit den im Brief genannten betroffenen Modellstädten (Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim) über die vorgeschlagenen Maßnahmen ausgetauscht?
 - d) Hat sich die Bundesregierung mit weiteren betroffenen Städten, in denen die Stickoxidwerte überschritten werden, ausgetauscht, und wenn ja, mit welchen Städten, wann und wie?
 - e) Wie waren die Reaktionen der betroffenen Länder und Kommunen gegenüber der Bundesregierung während der im Vorfeld des Briefes stattgefundenen Absprachen?
7. Mit wie vielen Umsteigerinnen und Umsteigern (in Prozent und in absoluten Zahlen) rechnet die Bundesregierung bei kostenfreien Angeboten
 - a) von PKW auf ÖPNV,
 - b) vom Fahrrad auf ÖPNV,
 - c) vom Fußverkehr auf ÖPNVin den genannten Modellstädten?
8. Mit wie vielen Umsteigerinnen und Umsteigern (in Prozent und in absoluten Zahlen) rechnet die Bundesregierung bei kostenfreien Angeboten
 - a) von PKW auf ÖPNV,
 - b) vom Fahrrad auf ÖPNV,
 - c) vom Fußverkehr auf ÖPNVbei einer möglichen Umsetzung im gesamten Bundesgebiet?

Die Fragen 1 bis 1e, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abstimmung mit den für die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte zuständigen Ländern erfolgt kontinuierlich, auch im Hinblick auf das im Jahr 2015 eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid. In diesem Kontext sind besonders relevant die Besprechung des Chefs des Bundeskanzleramtes mit der Chefin und den Chefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder am 25. Januar 2018 und die Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 1. Februar 2018.

Hinsichtlich der Auswahl der Modellstädte wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 38 des Abgeordneten Stephan Kühn in Plenarprotokoll 19/13 verwiesen. Die Liste der vierzig am meisten belasteten Städte auf Bundestagsdrucksache 18/13257 wurde berücksichtigt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/1166 verwiesen.

2. Wann finden weitere Gespräche mit den betroffenen Kommunen und Ländern in welcher Form statt?

Eine Terminierung weiterer Gespräche mit den Modellstädten ist noch nicht erfolgt. Die Abstimmung mit den Modellstädten wird seitens der Bundesregierung in Abhängigkeit von den eingehenden Vorschlägen vorgenommen werden.

3. Welche Bundesministerien waren an der Ausarbeitung der Pläne beteiligt?

Das Schreiben an Kommissar Karmenu Vella wurde vom Bundeskanzleramt mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit abgestimmt.

4. Welche Rückmeldung hat die Bundesregierung seitens der EU-Kommission bisher auf ihre Vorschläge erhalten?
5. Erachtet die EU-Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die Pläne der Bundesregierung als ausreichend, um von einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof abzusehen?
6. Wenn nein, welche weitergehenden Erwartungen stellt die EU-Kommission an die Bundesregierung?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat bisher keine Rückmeldung auf das Schreiben vom 11. Februar 2018 erhalten. Die Entscheidung über Schritte im Vertragsverletzungsverfahren obliegt der Europäischen Kommission.

9. Auf welchen Erkenntnissen der Bundesregierung beruht die Annahme, besonders Menschen, die Dieselautos fahren, würden bei Kostenfreiheit auf den ÖPNV umsteigen (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)3)?

Eine solche Annahme wurde seitens der Bundesregierung nicht getroffen.

10. Mit welcher Reduktion (in Prozent) der Stickstoffbelastung rechnet die Bundesregierung bei kostenlosem Angebot im ÖPNV in den genannten Modellstädten (bitte auflisten)?

Auf die Antwort zu den Fragen 1, 7 und 8 wird verwiesen.

11. Welche Zahlen liegen der Bundesregierung über den Anteil des Schadstoffausstoßes an Stickoxiden, die auf den Verkehr von Privatpersonen mit PKW und die auf den Wirtschaftsverkehr zurückzuführen sind, vor?

Der Bundesregierung liegen dazu keine eigenen Erkenntnisse vor.

12. Mit welchen Annahmen arbeitet die Bundesregierung bezüglich der gegenwärtigen Auslastung des ÖPNV in den im Brief genannten Modellstädten (für die einzelnen Städte über den Tagesverlauf in Prozent)?
13. Mit welchen Annahmen arbeitet die Bundesregierung bezüglich der Auslastung des ÖPNV in den im Brief genannten Modellstädten nach Einführung eines kostenlosen Angebots (für die einzelnen Städte über den Tagesverlauf in Prozent)?

14. Antizipiert die Bundesregierung mögliche Überbelastung des ÖPNV (besonders während der Stoßzeiten) in den im Brief genannten Modellstädten nach Einführung eines kostenlosen Angebots?
15. Welche kurzfristigen und welche langfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung, um eine erhebliche Überbelastung des ÖPNV aufgrund der Kostenfreiheit zu kompensieren?
16. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der dafür notwendige bundesweite Investitionsbedarf?

Die Fragen 12 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 1, 7 und 8 wird verwiesen.

17. Wie hoch waren 2017 (oder dem letzten Jahr, für das Zahlen vorliegen) nach Kenntnis der Bundesregierung die Erlöse der Fahrkartenverkäufe des ÖPNV (bitte für das gesamte Bundesgebiet, die Länder und die fünf ausgewählten Städte, in denen das kostenlose ÖPNV-Angebot erprobt werden soll, aufschlüsseln)?

Hinsichtlich der Erlöse aus den Fahrausweisverkauf wird auf den „Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr“ (Bundestagsdrucksache 18/8180) verwiesen. Angaben zu einzelnen Ländern und Kommunen liegen der Bundesregierung nicht vor.

18. Plant die Bundesregierung den betroffenen Kommunen Gelder bereitzustellen, um nötige Investitionskosten auch in Fuhrpark und Personal auszugleichen?
19. Plant die Bundesregierung den betroffenen Kommunen freizustellen, für welche Art von Investition in das jeweilige ÖPNV-Netz sie mögliche Gelder des Bundes ausgibt, oder plant die Bundesregierung in die Autonomie der Kommunen, die Höhe der Fahrpreise selbst bzw. in Zusammenwirken mit den Verkehrsverbünden festzulegen, einzugreifen?
20. Plant die Bundesregierung in die Förderung von Fahrzeugen des ÖPNV einzusteigen, um zeitnah kostenlosen ÖPNV einführen und den damit einhergehenden Mehrbedarf an Beförderungsmöglichkeiten leisten zu können?
21. Aus welchem oder welchen Haushaltstiteln würden zusätzliche Mehrinvestitionen oder -ausgaben im Zusammenhang mit den von der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert?

Die Fragen 18 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 1, 7 und 8 wird verwiesen.

22. Plant die Bundesregierung, im Rahmen verstärkter Zuschüsse für den ÖPNV, die Zuschüsse zu Tickets für Schülerinnen und Schüler im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepakets zu erhöhen?

Die Bundesregierung plant nicht, im Rahmen verstärkter Zuschüsse für den ÖPNV, die Zuschüsse zu Tickets für Schüler im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepakets zu erhöhen, denn durch verstärkte Zuschüsse zum ÖPNV ändern sich nur die Rahmenbedingungen für die Leistungen der Schülerbeförderung nach dem Bildungs- und Teilhabepaket (sog. Bildungspaket).

23. Welche anderweitigen bzw. weitergehenden Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung, um den ÖPNV durch Bundesmittel für einkommensschwache Familien, Minderjährige, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung attraktiver bzw. zugänglicher zu gestalten?
24. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um den ÖPNV auch außerhalb von Großstädten und im ländlichen Raum attraktiver zu gestalten?
25. Inwieweit ist es Kommunen nach Auffassung der Bundesregierung möglich, Nahverkehrsabgaben einzuführen?

Die Fragen 23 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV einschließlich SPNV liegt bei den Ländern und den Kommunen.

26. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die externen Kosten des Autoverkehrs in Deutschland (bitte nach Antriebsarten und Kostenkategorien aufschlüsseln)?

Eine einheitliche und anerkannte Methode der Berücksichtigung, Erfassung und Bewertung der externen Kosten des Autoverkehrs besteht nach Kenntnis der Bundesregierung nicht.

27. Ist es für Städte, die derzeit nicht als Modellversuchsstädte genannt sind, noch möglich, sich als solche zu bewerben, und wenn ja, wie?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 37 des Abgeordneten Kai Gehring auf Plenarprotokoll 19/13 verwiesen.

28. Wann plant die Bundesregierung mit den Modellversuchen zu starten?
29. Welche Vorlaufzeiten benötigen die vorbereitenden Maßnahmen nach Einschätzung der Bundesregierung, welche vorbereitenden Maßnahmen sind notwendig?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Modellstädte wurden gebeten, bis 15. März 2018 Vorschläge für Modellvorhaben an das BMU zu übermitteln. Nach Einreichung der Vorhabenbeschreibungen durch die Modellstädte wird das BMU eine Bewertung der Vorhaben im Hinblick auf deren Wirksamkeit zur Verringerung der NO₂-Belastung vornehmen, auf deren Grundlage dann die für die einzelnen Vorhaben zuständigen Fachressorts die weiteren Umsetzungsschritte gemeinsam mit den Modellstädten abstimmen.

30. Wie sollen die Versuchsregionen von den Verbundgebieten (wie etwa im Fall der Stadt Essen) abgegrenzt werden?

Auf die Antwort zu den Fragen 1, 7 und 8 wird verwiesen.

31. Anhand welcher Kriterien soll der Erfolg der Erprobung bewertet werden?

Die Bewertung erfolgt im Hinblick darauf, ob es sich im Modellzeitraum bis 2020 um wirksame Vorhaben zur Verringerung der NO₂-Belastung handelt und welche Kosten aus den Vorhaben resultieren.

32. Welche Erfahrungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung andere Länder bzw. Kommunen in anderen Ländern mit der Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots gesammelt?
- a) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf die Luftverschmutzung?
 - b) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf die Fahrgastzahlen?
 - c) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf den Verkehrsanteil des motorisierten Individualverkehrs?
 - d) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf den Verkehrsanteil des Radverkehrs?
 - e) Welche Schlüsse für die eigenen Pläne zieht die Bundesregierung aus diesen Erfahrungen?

Die Fragen 32 bis 32e werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse über Erfahrungen mit der Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots in anderen Ländern vor.

33. Welche konkreten Ergebnisse der Erprobung würden aus Sicht der Bundesregierung anhand dieser Kriterien für eine bundesweite Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots sprechen, und welche nicht?
34. Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber der Idee, das „Wiener Modell“, 1 Euro pro Tag für den ÖPNV, einzuführen (vgl. www.taz.de/!5485100/)?
35. Inwiefern hält die Bundesregierung eine bundesweite Umsetzung eines Modells, 1 Euro pro Tag für den ÖPNV, für möglich?

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 1, 7 und 8 sowie 22 bis 25 wird verwiesen.

36. Wie sieht eine Unterstützung der Bundesregierung für Städte konkret aus, um sie – wie im Brief der Bundesregierung erwähnt – darin zu unterstützen, „wirkungsvolle Verkehrsregelungen auf bestimmten Straßen einzuführen, um die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ausgehende Luftverschmutzung zu reduzieren“?
- a) Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang konkret für wirkungsvoll?
- b) Inwiefern hat die Bundesregierung nach eigener Einschätzung die Möglichkeit, Städte in kommunalen Angelegenheiten in ihrem Sinne zu „unterstützen“?

Die Fragen 36 bis 36b werden gemeinsam beantwortet.

Das weitere Vorgehen wird nach Vorliegen der Entscheidungsgründe zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 in Absprache mit Ländern und Kommunen geprüft werden.

37. Welche konkreten Vorstellungen und Maßnahmen verbergen sich hinter dem Vorschlag unter dem Titel „Umweltzonen“ aus dem Brief an die Europäische Kommission?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 138 des Abgeordneten Stephan Kühn auf Bundestagsdrucksache 19/1126 verwiesen.

38. Welche Auswirkungen haben die vorgeschlagenen Maßnahmen der Bundesregierung mit dem Titel „Umweltzonen“ auf bestehende Umweltzonen?

Die Einrichtung von Umweltzonen liegt in der Zuständigkeit der Behörden der Länder. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

39. Welche Maßnahmen zur technischen Nachrüstung von PKW hat die Bundesregierung bisher in welchem Umfang an welchen PKW umgesetzt?

Es wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)16 verwiesen.

40. Welche konkreten „zusätzliche(n) wirkungsvolle(n) und wirtschaftlich darstellbare(n) technische(n) Maßnahmen, die Emissionen von Bestandsfahrzeugen weiter reduzieren“ (sofern nicht anders gekennzeichnet, sind die in der Anfrage zitierten Satzteile Auszüge aus dem in der Einleitung genannten Brief der Bundesregierung) schlägt die Bundesregierung vor?
- a) Wie plant die Bundesregierung diese zu finanzieren?
- b) Welche PKW werden davon betroffen sein?

Die Fragen 40 bis 40b werden gemeinsam beantwortet.

Das Maßnahmenpaket der Bundesregierung umfasst unter anderem im Rahmen des Förderprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ 107 Mio. Euro für die Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV mit Abgasnachbehandlungssystemen. Die Entscheidung über eine mögliche Hardware-Nachrüstung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wird nach Abschluss der Arbeiten der Expertenrunde 1 des Nationalen Forums Diesel erfolgen.

41. Plant die Bundesregierung neben der EU-Kommission auch die bundesdeutsche Bevölkerung, die durch die Luftverschmutzung belastet ist, über die erzielten Fortschritte regelmäßig zu informieren?
- a) Wenn ja, in welcher Weise wird die Information bereitgestellt werden?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 41 bis 41b werden gemeinsam beantwortet.

Die regelmäßige Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Luftqualität ist europarechtlich vorgegeben. Dieser Verpflichtung kommen sowohl die für die Überwachung der Luftqualität zuständigen Behörden der Länder als auch das Umweltbundesamt auf Ebene des Bundes gemäß § 30 der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) nach. Dies betrifft auch die erzielten Fortschritte bei der Verbesserung der Luftqualität.

42. Wie plant die Bundesregierung die konkrete Ausgestaltung der „zusätzlichen Anreize für Elektrofahrzeuge (...), insbesondere durch Vorteile bei der Dienstwagenbesteuerung“?
- a) Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, bestehende steuerliche Vorteile für Dienstfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren abzubauen, und wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wie und in welchem Zeitraum?
- b) Plant die Bundesregierung zusätzliche steuerliche Vorteile für Dienstfahrzeuge mit Elektroantrieb, und wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wie und in welchem Zeitraum?

Die Fragen 42 bis 42b werden gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der Anreize für emissionsarme Mobilität durch eine niedrigere Besteuerung für Elektrofahrzeuge im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung wird auf den Koalitionsvertrag verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 19/777 verwiesen.

43. Schließen die von der Bundesregierung genannten „fiskalische(n) Maßnahmen zur Förderung der Erneuerung von Fahrzeugflotten“ auch Dienstfahrräder und Dienst-E-Bikes mit ein?
- Wenn ja, wie sieht die Förderung aus, bzw. wie soll sie weiterentwickelt werden?
- Wenn nein, warum nicht?

Eine Förderung der Erneuerung von Fahrzeugflotten an Dienstfahrrädern und Dienst-E-Bikes ist nicht Gegenstand aktueller Überlegungen der Bundesregierung.

44. Welche Unklarheiten bezüglich der Luftverschmutzung durch PKW in Innenstädten bestanden seitens der Bundesregierung, die diese zu folgendem, im Brief der Bundesregierung an den EU-Kommissar enthaltenen, Dank veranlasst hat: „Wir wissen darüber hinaus Ihr persönliches Engagement sehr zu schätzen, das uns dabei geholfen hat, Klarheit über die in Deutschland verbleibenden Schwierigkeiten und die an uns gerichteten Erwartungen zu erlangen“?

Es bestehen keine Unklarheiten bezüglich der Luftverschmutzung durch Pkw in Innenstädten. Die zitierte Formulierung war auf die von Herrn Kommissar Vella im Gespräch am 30. Januar 2018 seitens der Europäischen Kommission nochmals dargelegte zeitliche Perspektive im Hinblick auf die erforderliche Einhaltung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid für das Jahresmittel bezogen.

45. Weshalb schlägt jetzt die geschäftsführende Bundesregierung Modellprojekte für den Nahverkehr zum Nulltarif vor, und weshalb hat nicht bereits die Bundesregierung in der letzten Legislaturperiode diesen Vorschlag unterbreitet?
46. Weshalb schlägt die Bundesregierung mit dem öffentlichen Nahverkehr zum Nulltarif eine Maßnahme vor, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD nicht enthalten ist?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vorschlag erfolgte aufgrund einer Abstimmung zwischen den beteiligten Ressorts und des Bundeskanzleramts. Im Rahmen des Nationalen Forum Diesel gab es darüber hinaus einen Austausch mit Vertretern der Länder und Kommunen, bei dem auch Fragen des ÖPNV erörtert wurden.

47. Wie hoch sind die Kostendeckungsgrade (Deckungsbeiträge durch Fahrgelderlöse) in den einzelnen deutschen Tarifverbünden nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte tabellarisch auflisten)?

Hinsichtlich der aus den Fahrausweisverkauf erzielten Kostendeckung wird auf den „Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr“ (Bundestagsdrucksache 18/8180) verwiesen.

