

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch,
Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/11869 –**

Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Klimaschutzplan der Bundesregierung muss der Verkehrssektor seinen jährlichen CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 senken. Nach jüngsten Zahlen verbleibt der Verkehr im Jahr 2018 mit 163 Millionen Tonnen jedoch noch immer auf demselben Emissionsniveau wie 1990. Zum Erreichen der verbindlichen Klimaziele müssen aus Sicht der Fragesteller vor allem die Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs drastisch reduziert werden, auf den mit ca. 100 Millionen Tonnen fast zwei Drittel der verkehrsbedingten Emissionen entfallen.

Die nach der Verkehrsvermeidung effektivste Maßnahme, die Emissionen des Straßengüterverkehrs erheblich zu reduzieren, besteht aus Sicht der Fragesteller in der Verkehrsverlagerung auf die umweltschonenderen Verkehrsträger.

Dies kann unter anderem durch den verstärkten Einsatz intermodaler Transportketten gelingen, bei dem der Großteil der Strecke auf den umweltschonenderen Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraßen (als Hauptlauf) zurückgelegt wird und die kurzen Zu- und Nachlaufverkehre per Lkw erfolgen. Diesem sogenannten Kombinierten Verkehr (KV) kommt auch nach Auffassung der Gutachterinnen und Gutachter zur Verflechtungsprognose 2030, welche eine der Grundlagen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 darstellte, zukünftig eine größere Bedeutung zu.

Demzufolge wird sich das Güterverkehrsaufkommen des KV bis 2030 um 79,3 Prozent auf 96,6 Millionen Tonnen erhöhen, wobei auch 2030 der Anteil des KV am gesamten Güterverkehrsaufkommens mit 4 Prozent gering bleibt und der Straßengüterverkehr mit 83,5 Prozent des Gesamtaufkommens weiterhin dominiert (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.html).

Nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um den aus Perspektive des Klimaschutzes notwendigen Ausbau des KV zu verstärken und damit den Anteil des KV am Güterverkehr deutlich über das in dieser Prognose dargestellte Maß steigen zu lassen.

Um hierzu geeignete Maßnahmen identifizieren zu können, sollen im Rahmen dieser Anfrage wesentliche Entwicklungen des KV erfragt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Hinweise zur Statistik des Kombinierten Verkehrs (KV): Die amtliche Statistik stellt Angaben für die einzelnen Verkehrsträger in modaler Abgrenzung bereit. Daher liegen über die gesamte intermodale Transportkette derzeit weder amtliche Statistiken noch andere Quellen vor, so dass der KV nicht direkt ermittelt werden kann. Allerdings kann der Transport von Ladungsträgern auf der Schiene und in der Binnenschifffahrt weitestgehend mit dem KV dieser Verkehrsträger gleichgesetzt werden, da z. B. Container in Häfen oder Bahnhöfen auf- und abgeladen werden und der Vor- und Nachlauf mit anderen Verkehrsträgern erfolgen muss. Daher wird für die Darstellung des KV der Transport von Ladungsträgern (zum Beispiel Container, Wechselbehälter, Lkw-Sattelaufleger) im Hauptlauf der Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff herangezogen.

Hinweise zur Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): In der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wird der KV bei der Berechnung nach Hauptverkehrsrelationen dem Verkehrsaufkommen bzw. der Verkehrsleistung der jeweiligen Verkehrsträger des Hauptlaufes zugerechnet. Es erfolgt somit für den KV keine Differenzierung nach Hauptverkehrsrelationen. Ferner handelt es sich bei der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes um eine Punktprognose für das Jahr 2030, so dass keine einzelnen Jahreswerte prognostiziert bzw. ausgewiesen werden.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Güterverkehrsaufkommen des KV in Deutschland (in Millionen Tonnen) seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre und nach Binnenverkehr, Empfang aus dem Ausland, Versand in das Ausland und Durchgangsverkehr differenziert angeben), und wie verteilte sich diese Tonnage jeweils auf die Hauptlaufverkehrsträger Schiene und Binnenschiff?

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im KV (Schiene und Binnenschifffahrt) nach Hauptverkehrsrelationen ist den Tabellen 1.1 bis 1.3 zu entnehmen.

1.1 Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt insgesamt: Transport in Containern, Wechselbehältern und Straßenfahrzeugen in Millionen Tonnen

Jahr	insgesamt	davon			Durchgangsverkehr
		inner-deutscher Verkehr	grenzüberschreitender Versand	grenzüberschreitender Empfang	
2009	80,9	27,2	25,7	17,4	10,7
2010	93,5	30,2	30,0	21,2	12,1
2011	98,2	34,5	29,9	23,5	10,3
2012	98,7	34,2	29,7	23,0	11,9
2013	106,0	35,0	30,9	25,6	14,5
2014	107,2	34,1	32,7	25,3	15,2
2015	111,1	35,1	33,6	26,1	16,3
2016	114,4	34,9	34,8	27,1	17,7
2017	111,4	33,1	34,5	27,0	16,9
2018	114,7	39,5	35,0	28,0	12,2

1.2 Schienengüterverkehr: Transport in Containern, Wechselbehältern und Straßenfahrzeugen in Millionen Tonnen

Jahr	insgesamt	davon			Durchgangs- verkehr
		inner- deutscher Verkehr	grenzüber- schreitender Versand	grenzüber- schreitender Empfang	
2009	62,6	25,4	16,3	12,4	8,5
2010	71,7	28,2	18,8	15,3	9,4
2011	76,5	32,3	19,7	16,5	8,0
2012	77,9	32,0	19,4	17,0	9,4
2013	85,0	33,1	20,4	19,4	12,1
2014	85,0	31,9	21,5	19,0	12,7
2015	89,4	33,0	22,5	19,7	14,2
2016	91,8	32,5	23,7	20,4	15,2
2017	87,8	30,8	22,7	20,0	14,3
2018	93,5	37,0	24,8	21,4	10,3

1.3 Binnenschifffahrt: Transport in Containern in Millionen Tonnen

Jahr	insgesamt	davon			Durchgangs- verkehr
		inner- deutscher Verkehr	grenzüber- schreitender Versand	grenzüber- schreitender Empfang	
2009	18,3	1,9	9,4	4,9	2,2
2010	21,8	2,0	11,2	5,9	2,7
2011	21,7	2,2	10,2	7,0	2,3
2012	20,8	2,2	10,2	5,9	2,5
2013	21,1	1,9	10,5	6,2	2,5
2014	22,2	2,2	11,2	6,2	2,6
2015	21,7	2,2	11,0	6,4	2,1
2016	22,7	2,4	11,1	6,7	2,5
2017	23,6	2,3	11,7	7,0	2,6
2018	21,2	2,5	10,2	6,5	1,9

Statistisches Bundesamt

Methodische Hinweise und Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen

- Wie wird sich das jährliche Güterverkehrsaufkommen des KV in Deutschland (in Millionen Tonnen) bis 2030 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickeln (bitte für die einzelnen Jahre nach Binnenverkehr, Empfang aus dem Ausland, Versand in das Ausland und Durchgangsverkehr differenziert angeben), und wie wird sich diese Tonnage jeweils auf die Hauptlaufverkehrsträger Schiene und Binnenschiff verteilen?

Gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wird für das Jahr 2030 mit einem Güterverkehrsaufkommen des KV in Deutschland in Höhe von 173,7 Millionen Tonnen gerechnet, das sich mit 136,1 Millionen Tonnen auf die Schiene und mit

37,6 Millionen Tonnen auf das Binnenschiff verteilen wird. In der Verflechtungsprognose 2030 wird der KV dem Verkehrsaufkommen bzw. der Verkehrsleistung der jeweiligen Verkehrsträger des Hauptlaufes zugerechnet: es erfolgt somit keine Differenzierung nach Hauptverkehrsrelationen. Ferner handelt es sich bei der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes um eine Punktprognose für das Jahr 2030, so dass keine einzelnen Jahreswerte prognostiziert wurden bzw. ausgewiesen werden.

Im Übrigen wird auf den Schlussbericht der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 verwiesen, der auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht wurde (vgl.: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile).

3. Welchen Anteil am gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommen in Deutschland hatte der KV nach Kenntnis der Bundesregierung demnach seit 2009, und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte für die einzelnen Jahre getrennt und unter Angabe des jeweiligen jährlichen Güteraufkommens aufführen)?

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im KV im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen ist Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Güterverkehrsaufkommen im Kombinierten Verkehr (Schiengüterverkehr und Binnenschifffahrt) im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen

Jahr	Verkehrsaufkommen insgesamt	darunter Kombiniertes Verkehr	
	Mio. t		%
2009	3629,6	80,9	2,2
2010	3710,5	93,5	2,5
2011	3960,2	98,2	2,5
2012	3876,0	98,7	2,5
2013	3962,7	106,0	2,7
2014	4083,0	107,2	2,6
2015	4083,6	111,1	2,7
2016	4186,6	114,4	2,7
2017	4253,2	111,4	2,6
2030	4358,4	173,7	4,0

Jahre 2009 bis 2017: Statistisches Bundesamt,
Kraftfahrt-Bundesamt

Jahr 2030: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI

Methodische Hinweise und Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Güterverkehrsaufkommen in Deutschland seit 2009 auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße verteilt (bitte jeweils das absolute Verkehrsaufkommen in Millionen Tonnen sowie den Anteil am gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommen in Prozent angeben), und wie wird sich die Verteilung des Güterverkehrsaufkommens nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufzuführen)?

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff sowie deren Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen sind Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: Güterverkehrsaufkommen unterteilt nach Verkehrsträgern sowie deren Anteil am Modal Split des Gesamtverkehrsaufkommens

Jahr	Schiene		Binnenschiff		Straße	
	insgesamt	Modal Split*	insgesamt	Modal Split*	insgesamt	Modal Split*
	Mio. t	%	Mio. t	%	Mio. t	%
2009	312,1	8,4	203,9	5,5	3113,6	83,7
2010	355,7	9,4	229,6	6,0	3125,2	82,3
2011	374,7	9,3	222,0	5,5	3363,5	83,1
2012	366,1	9,2	223,2	5,6	3286,7	82,9
2013	373,7	9,2	226,9	5,6	3362,1	83,0
2014	378,0	9,0	228,5	5,5	3489,5	83,4
2015	390,0	9,3	221,4	5,3	3494,9	83,3
2016	399,0	9,2	221,3	5,1	3601,8	83,5
2017	401,0	9,1	222,7	5,1	3682,5	83,7
2030	443,7	10,2	275,6	6,3	3639,1	83,5

Jahre 2009 bis 2017: Verkehr in Zahlen 2018/2019

Jahre 2014 bis 2017 revidierte Werte im Schienengüterverkehr

Jahr 2030: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI

* Modal Split-Anteile in den Jahren 2009 bis 2017 bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen einschließlich der nicht dargestellten Rohrfernleitungen, 2030 ohne Rohrfernleitungen

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche Güterverkehrsleistung des KV in Deutschland (in Milliarden Tonnenkilometern) seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre und nach Binnenverkehr, Empfang aus dem Ausland, Versand in das Ausland und Durchgangsverkehr differenziert angeben), und wie verteilte sich diese Verkehrsleistung jeweils auf die Hauptlaufverkehrsträger Schiene und Binnenschiff?

Die Entwicklung der Güterverkehrsleistung im KV (Schiene und Binnenschiff-fahrt) nach Hauptverkehrsrelationen ist den Tabellen 4.1 bis 4.3 zu entnehmen.

Tabelle 4.1: Güterverkehrsleistung (in Mrd. Tonnenkilometern) der im Kombinierten Verkehr (Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt) beförderten Ladeeinheiten nach Hauptverkehrsrelationen

Jahr	insgesamt	davon			
		inner-deutscher Verkehr	grenzüberschreitender Versand	grenzüberschreitender Empfang	Durchgangsverkehr
2009	37,3	12,5	10,4	7,7	6,7
2010	43,9	14,4	12,3	9,5	7,7
2011	45,3	16,3	12,3	9,8	6,8
2012	45,4	15,9	12,1	9,8	7,6
2013	48,5	16,5	12,2	10,5	9,3
2014	49,5	16,0	12,8	11,0	9,8
2015	51,6	17,2	13,4	10,8	10,3
2016	53,1	16,8	13,9	11,2	11,1
2017	51,5	16,5	13,6	11,0	10,4
2018	53,3	19,5	14,5	11,8	7,4

Tabelle 4.2: Güterverkehrsleistung (in Mrd. Tonnenkilometern) der im Kombinierten Verkehr (Schienengüterverkehr) beförderten Ladeeinheiten nach Hauptverkehrsrelationen

Jahr	insgesamt	davon			
		inner-deutscher Verkehr	grenzüberschreitender Versand	grenzüberschreitender Empfang	Durchgangsverkehr
2009	32,2	12,2	8,0	6,5	5,5
2010	37,8	14,0	9,5	8,1	6,2
2011	39,8	15,9	9,9	8,5	5,5
2012	39,8	15,6	9,5	8,5	6,2
2013	42,4	16,2	9,4	9,1	7,7
2014	43,1	15,7	9,8	9,5	8,1
2015	45,5	16,9	10,5	9,3	8,9
2016	46,8	16,4	11,1	9,8	9,5
2017	44,8	16,1	10,5	9,5	8,7
2018	47,6	19,1	11,8	10,4	6,2

Tabelle 4.3: Güterverkehrsleistung (in Mrd. Tonnenkilometern) der im Kombinierten Verkehr (Binnenschifffahrt) beförderten Container nach Hauptverkehrsrelationen

Jahr	insgesamt	davon			Durchgangsverkehr
		inner-deutscher Verkehr	grenzüberschreitender Versand	grenzüberschreitender Empfang	
2009	5,1	0,3	2,3	1,2	1,2
2010	6,1	0,4	2,7	1,5	1,5
2011	5,5	0,4	2,4	1,4	1,3
2012	5,7	0,3	2,6	1,3	1,4
2013	6,1	0,3	2,8	1,4	1,6
2014	6,4	0,3	3,0	1,5	1,7
2015	6,1	0,4	2,9	1,5	1,4
2016	6,4	0,4	2,9	1,5	1,6
2017	6,7	0,4	3,1	1,6	1,7
2018	5,7	0,4	2,7	1,4	1,2

Statistisches Bundesamt

Weitere methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

6. Wie wird sich die jährliche Güterverkehrsleistung des KV in Deutschland (in Milliarden Tonnenkilometern) bis 2030 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickeln (bitte für die einzelnen Jahre nach Binnenverkehr, Empfang aus dem Ausland, Versand in das Ausland und Durchgangsverkehr differenziert angeben), und wie wird sich diese Verkehrsleistung jeweils auf die Hauptlaufverkehrsträger Schiene und Binnenschiff verteilen?

Gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wird für das Jahr 2030 mit einer Güterverkehrsleistung des KV in Deutschland in Höhe von 76,2 Mrd. tkm gerechnet, die sich mit 66,2 Mrd. tkm auf die Schiene und mit 10,0 Mrd. tkm auf das Binnenschiff verteilen wird. In der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wird der KV dem Verkehrsaufkommen bzw. der Verkehrsleistung der jeweiligen Verkehrsträger des Hauptlaufes zugerechnet, es erfolgt somit keine Differenzierung nach Hauptverkehrsrelationen. Ferner handelt es sich bei der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes um eine Punktprognose für das Jahr 2030, so dass keine einzelnen Jahreswerte prognostiziert wurden bzw. ausgewiesen werden.

Im Übrigen wird auf den Schlussbericht der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 verwiesen, der auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht wurde (vgl.: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile).

7. Welchen Anteil an der gesamten jährlichen Güterverkehrsleistung in Deutschland hatte der KV nach Kenntnis der Bundesregierung demnach seit 2009, und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte für die einzelnen Jahre getrennt und unter Angabe der jeweiligen jährlichen Güterverkehrsleistung aufführen)?

Die Entwicklung der Güterverkehrsleistung des KV im Vergleich zur Gesamtverkehrsleistung ist Tabelle 5 zu entnehmen.

Tabelle 5: Güterverkehrsleistung im Kombinierten Verkehr (Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt) im Vergleich zur Gesamtverkehrsleistung

Jahr	Verkehrsleistung insgesamt	darunter Kombiniertes Verkehr	
		Mrd. tkm	%
2009	566,9	37,3	6,6
2010	610,2	43,9	7,2
2011	610,9	45,3	7,4
2012	600,6	45,4	7,6
2013	615,4	48,5	7,9
2014	623,6	49,5	7,9
2015	637,5	51,6	8,1
2016	649,9	53,1	8,2
2017	658,4	51,5	7,8
2030	837,6	76,2	9,1

Jahre 2009 bis 2017: Statistisches Bundesamt
Kraftfahrt-Bundesamt

Jahr 2030: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche Güterverkehrsleistung in Deutschland seit 2009 auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße verteilt (bitte jeweils die absolute Verkehrsleistung sowie den Anteil an der gesamten jährlichen Güterverkehrsleistung in Prozent angeben), und wie wird sich diese Verteilung der Güterverkehrsleistung nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Entwicklung der Güterverkehrsleistung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff sowie deren Anteile an der Gesamtverkehrsleistung sind Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Güterverkehrsleistung unterteilt nach Verkehrsträgern sowie deren Anteil am Modal Split der Gesamtverkehrsleistung

Jahr	Schiene		Binnenschiff		Straße	
	insgesamt Mrd. tkm	Modal Split* %	insgesamt Mrd. tkm	Modal Split* %	insgesamt Mrd. tkm	Modal Split* %
2009	95,8	16,4	55,5	9,5	415,6	71,3
2010	107,3	17,1	62,3	9,9	440,6	70,3
2011	113,3	18,1	55,0	8,8	442,6	70,6
2012	110,1	17,8	58,5	9,5	432,0	70,0
2013	112,6	17,8	60,1	9,5	442,7	69,9
2014	115,0	17,9	59,1	9,2	451,9	70,2
2015	121,0	18,3	55,3	8,4	465,6	70,6
2016	128,3	18,8	54,3	8,0	479,4	70,4
2017	129,9	18,7	55,5	8,0	491,0	70,7
2030	153,7	18,4	76,5	9,1	607,4	72,5

Jahre 2009 bis 2017: Verkehr in Zahlen 2018/2019
 Jahre 2014 bis 2017 revidierte Werte im Schienengüterverkehr

Jahr 2030: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI

* Modal Split-Anteile in den Jahren 2009 bis 2017 bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung einschließlich der nicht dargestellten Rohrfernleitungen, 2030 ohne Rohrfernleitungen

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland der Anteil des KV an der Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre unter Angabe der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt aufzuführen), und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 voraussichtlich entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufzuführen)?

Die Entwicklung des KV und dessen Anteil an der Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt ist Tabelle 7 zu entnehmen.

Tabelle 7: Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt und Anteil des Kombinierten Verkehrs

Jahr	Verkehrsleistung insgesamt	darunter: Kombiniertes Verkehr	
	Mrd. tkm	Mrd. tkm	%
2009	55,5	5,1	9,2
2010	62,3	6,1	9,8
2011	55,0	5,5	9,9
2012	58,5	5,7	9,7
2013	60,1	6,1	10,1
2014	59,1	6,4	10,9
2015	55,3	6,1	11,0
2016	54,3	6,4	11,7
2017	55,5	6,7	12,1
2018	46,9	5,7	12,1

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland der Anteil des KV am Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre unter Angabe des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt aufführen), und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 voraussichtlich entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Entwicklung des KV und dessen Anteil am Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt ist Tabelle 8 zu entnehmen.

Tabelle 8: Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt und Anteil des Kombinierten Verkehrs

Jahr	Verkehrsaufkommen insgesamt	darunter: Kombiniertes Verkehr	
	Mio. t		%
2009	203,9	18,3	9,0
2010	229,6	21,8	9,5
2011	222,0	21,7	9,8
2012	223,2	20,8	9,3
2013	226,9	21,1	9,3
2014	228,5	22,2	9,7
2015	221,4	21,7	9,8
2016	221,3	22,7	10,2
2017	222,7	23,6	10,6
2018	197,9	21,2	10,7

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland der Anteil des KV an der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre unter Angabe der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt aufführen), und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 voraussichtlich entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Entwicklung des KV und dessen Anteil an der Güterverkehrsleistung des Schienenverkehrs ist Tabelle 9 zu entnehmen.

Tabelle 9: Güterverkehrsleistung des Schienenverkehrs und Anteil des Kombinierten Verkehrs

Jahr	Verkehrsleistung insgesamt	darunter: Kombiniertes Verkehr	
		Mrd. tkm	%
2009	95,8	32,2	33,6
2010	107,3	37,8	35,2
2011	113,3	39,8	35,1
2012	110,1	39,8	36,1
2013	112,6	42,4	37,7
2014	112,6	43,1	38,3
2015	116,6	45,5	39,0
2016	116,2	46,8	40,2
2017	111,9	44,8	40,0
2018	117,1	47,6	40,6

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland der Anteil des KV am Aufkommen des Schienengüterverkehrs seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre unter Angabe des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt aufführen), und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 voraussichtlich entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Entwicklung des KV sowie dessen Anteil am Güterverkehrsaufkommen des Schienenverkehrs ist Tabelle 10 zu entnehmen.

Tabelle 10: Güterverkehrsaufkommen des Schienenverkehrs und Anteil des Kombinierten Verkehrs

Jahr	Verkehrsaufkommen insgesamt	darunter: Kombiniertes Verkehr	
		Mio. t	%
2009	312,1	62,6	20,1
2010	355,7	71,7	20,2
2011	374,7	76,5	20,4
2012	366,1	77,9	21,3
2013	373,7	85,0	22,7
2014	365,0	85,0	23,3
2015	367,3	89,4	24,3
2016	363,5	91,8	25,2
2017	348,0	87,8	25,2
2018	356,4	93,5	26,2

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

13. Welchen Anteil des jährlichen Güterverkehrsaufkommens des KV hatte nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2009 der Seehafenhinterlandverkehr (bitte für die einzelnen Jahre und nach den Hauptlaufverkehrsträgern Schiene und Wasserstraße getrennt aufführen), und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterlandverkehr beförderten Ladungsträger sowie dessen Anteil am KV ist den Tabellen 11.1 und 11.2 zu entnehmen.

Tabelle 11.1 Güterverkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr beförderter Ladungsträger und der hiervon von/zu Regionen mit Seehafen beförderte Anteil

Jahr	insgesamt		darunter: Regionen mit Seehafen ¹	
	Mio. t		%	
2009	61,9	35,8	57,9	
2010	70,8	41,2	58,2	
2011	75,5	42,4	56,1	
2012	77,2	44,4	57,4	
2013	84,5	45,0	53,3	
2014	85,0	45,5	53,6	
2015	89,4	47,2	52,9	
2016	91,8	46,9	51,1	
2017	87,8	44,5	50,7	
2018	93,5	47,9	51,2	

- 1) Für inländische Häfen jeweils NUTS-3-Regionen;
für das Ausland (ARA-Häfen) NUTS-2-Regionen.

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

Tabelle 11.2 Güterverkehrsaufkommen in der Binnenschifffahrt beförderter Container und der hiervon im Hinterlandverkehr ausgewählter Seehäfen beförderte Anteil

Jahr	insgesamt	darunter: ausgewählte Seehäfen ²	
	Mio. t	Mio. t	%
2009	18,3	16,8	91,8
2010	21,8	19,8	90,8
2011	21,7	20,0	92,3
2012	20,8	19,9	95,7
2013	21,1	20,4	96,6
2014	22,2	21,4	96,3
2015	21,7	20,9	96,1
2016	22,7	21,9	96,7
2017	23,6	22,9	97,0
2018	21,2	20,5	96,8

2) Berücksichtigt wurden folgende Häfen:

Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Lübeck, Rostock, Rotterdam, Wilhelmshaven

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

14. Welchen Anteil der jährlichen Güterverkehrsleistung des KV hatte nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2009 der Seehafenhinterlandverkehr (bitte für die einzelnen Jahre und nach den Hauptlaufverkehrsträgern Schiene und Wasserstraße getrennt aufführen), und wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Entwicklung der Güterverkehrsleistung der im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterlandverkehr beförderten Ladungsträger sowie deren Anteil am KV ist den Tabellen 12.1 und 12.2 zu entnehmen.

Tabelle 12.1 Güterverkehrsleistung im Schienengüterverkehr beförderter Ladungsträger und der hiervon von/zu Regionen mit Seehafen beförderte Anteil

Jahr	insgesamt		darunter: Regionen mit Seehafen ¹	
	Mrd. tkm		%	
2009	32,1	20,0	62,4	
2010	37,6	23,5	62,5	
2011	39,6	24,1	61,0	
2012	39,6	24,9	62,9	
2013	42,3	24,7	58,3	
2014	43,1	25,1	58,3	
2015	45,5	26,4	58,0	
2016	46,8	26,5	56,6	
2017	44,8	25,4	56,8	
2018	47,6	26,3	55,2	

1) Für inländische Häfen jeweils NUTS-3-Regionen;
für das Ausland (ARA-Häfen) NUTS-2-Regionen.

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

Tabelle 12.2 Güterverkehrsleistung in der Binnenschifffahrt beförderter Container und der hiervon im Hinterlandverkehr ausgewählter Seehäfen beförderte Anteil

Jahr	insgesamt		darunter: ausgewählte Seehäfen ²	
	Mrd. tkm		%	
2009	5,1	4,9	95,6	
2010	6,1	5,8	94,7	
2011	5,5	5,2	95,1	
2012	5,7	5,5	97,6	
2013	6,1	5,9	97,9	
2014	6,4	6,3	98,0	
2015	6,1	5,9	97,5	
2016	6,4	6,2	97,8	
2017	6,7	6,6	98,1	
2018	5,7	5,6	98,1	

2) Berücksichtigt wurden folgende Häfen:

Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Hamburg,
Lübeck, Rostock, Rotterdam, Wilhelmshaven

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche Verteilung der Tonnage des KV auf Container, Wechselbehälter und „Rollende Landstraße“ seit 2009 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre und nach den Hauptlaufverkehrsträgern Schiene und Wasserstraße getrennt aufzuführen), und wie wird sich diese Verteilung nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufzuführen)?

Die Verteilung des Güteraufkommens im KV (Schiene) nach Ladungsträgern ist den Tabellen 13.1 und 13.2 zu entnehmen. Die „Rollende Landstraße“ ist in der Darstellung „Lkw/Sattelzug/-anhänger“ enthalten.

13.1 Verteilung des Güterverkehrsaufkommens auf im Schienengüterverkehr beförderte Container/Wechselbehälter sowie Lkw/Sattelzüge/Sattelzuganhänger in Tonnen

Jahr	insgesamt	davon:	
		Container/Wechselbehälter	Lkw/Sattelzug/-anhänger
Mio. Tonnen			
2009	61,9	55,4	6,4
2010	70,8	60,5	10,3
2011	75,5	64,3	11,2
2012	77,2	66,2	11,0
2013	84,5	71,1	13,4
2014	85,0	66,5	18,5
2015	89,4	64,4	25,0
2016	91,8	64,3	27,4
2017	87,8	61,3	26,5
2018	93,5	66,2	27,3

13.2 Verteilung des Güterverkehrsaufkommens auf im Schienengüterverkehr beförderte Container/Wechselbehälter sowie Lkw/Sattelzüge/Sattelzuganhänger in Prozent

Jahr	insgesamt	davon:	
		Container/Wechselbehälter	Lkw/Sattelzug/-anhänger
in Prozent			
2009	100	89,6	10,4
2010	100	85,5	14,5
2011	100	85,2	14,8
2012	100	85,8	14,2
2013	100	84,1	15,9
2014	100	78,2	21,8
2015	100	72,0	28,0
2016	100	70,1	29,9
2017	100	69,8	30,2
2018	100	70,8	29,2

Statistisches Bundesamt

Weitere Methodische Hinweise/Anmerkungen finden sich in den Vorbemerkungen.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Datenlage und Datenaufbereitung zu zentralen Kennziffern des KV vor allem im Hinblick auf die datenbasierte Evaluierung von Förder- und Klimaschutzprogrammen, und mit welchen Maßnahmen will sie ggf. zu einer Verbesserung der Datenlage und Datenaufbereitung im KV beitragen?

Die Datenlage und die Datenaufbereitung sind ausreichend.

17. Wie haben sich die jährlichen direkten CO₂-Emissionen des Güterverkehrs in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2009 entwickelt (bitte gemäß Kyoto-Monitoring angeben und für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sowie den Luftverkehr getrennt aufführen), und wie werden sich diese Emissionen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?
18. Wie haben sich die jährlichen direkten CO₂-Emissionen des Personenverkehrs in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2009 entwickelt (bitte gemäß Kyoto-Monitoring angeben und für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sowie den Luftverkehr getrennt aufführen), und wie werden sich diese Emissionen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?
19. Wie haben sich die jährlichen direkten CO₂-Emissionen des gesamten Verkehrs in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2009 entwickelt (bitte gemäß Kyoto-Monitoring angeben und für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sowie den Luftverkehr getrennt aufführen), und wie werden sich diese Emissionen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die detaillierten Inventartabellen für die Luftschadstoff-Emissionen in Deutschland verwiesen, die auf der Internetseite des Umweltbundesamtes veröffentlicht sind (vgl.: www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland).

Die Entwicklung der CO₂-Emissionen bis 2030 ist abhängig von Maßnahmen, die derzeit Gegenstand der Beratungen im sog. Klimakabinett sind.

20. Wie viel CO₂-Emissionen hat der Verkehrssektor im Jahr 1990, welches das Basisjahr für die CO₂-Reduktionsziele darstellt, gemäß Kyoto-Monitoring in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung verursacht, und wie viel CO₂ darf vom (deutschen) Verkehrssektor im Jahr 2030 höchstens emittiert werden, um die Klimaziele nicht zu verfehlen?

Es wird auf den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verwiesen.

21. Wie hat sich die Anzahl der KV-Terminals in Deutschland seit 2009 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben und nach Terminalarten Straße-Schiene, Straße-Wasserstraße und Trimodalen Terminals getrennt aufführen), und wie wird sich deren Anzahl nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?
22. Wie hat sich die gesamte Umschlagskapazität der KV-Terminals in Deutschland seit 2009 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben und nach Terminalarten Straße-Schiene, Straße-Wasserstraße und Trimodalen Terminals getrennt aufführen), und wie wird sich die Kapazität nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung lässt die Gesamtanzahl der KV-Terminals und deren Umschlagkapazität im Rahmen der Evaluierung der KV-Förderrichtlinie erheben. Da die nächste Evaluierung der KV-Förderrichtlinie 2020 erfolgt, liegen Daten derzeit für die Jahre 2008 und 2013 vor. Die Anzahl der Terminals und die Umschlagkapazität in Ladeeinheiten pro Jahr (LE/a) ergeben sich aus nachstehender Tabelle.

Terminalkategorie	2008		2013	
	Anzahl	Umschlagkapazität [LE/a]	Anzahl	Umschlagkapazität [LE/a]
Gesamt	123	9.496.250	128	12.477.800
Schiene - Straße	75	6.125.500	70	7.893.500
Wasserstraße - Straße	9	257.000	9	367.300
Trimodal	39	3.113.750	49	4.217.000

23. In welcher Höhe sind seit 2009 jährlich Haushaltsmittel für Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr auf Basis der jeweiligen Förderrichtlinien des Bundes verausgabt worden (bitte für die einzelnen Haushaltsjahre getrennt angeben), und zu wie viel Prozent wurde der entsprechende Haushaltstitel durch diese Zuschüsse jeweils ausgeschöpft (bitte unter Angabe der Haushaltsansätze der jeweiligen Haushaltsjahre seit 2009 angeben)?

In welcher Höhe wurden jährlich durch Deckungsfähigkeiten andere Ausgaben aus diesem Haushaltstitel getätigt (bitte für die einzelnen Haushaltsjahre getrennt und unter konkreter Angabe dieser Ausgaben aufführen)?

Die Angaben ergeben sich aus der Tabelle in der Anlage.

24. Welche konkreten Investitionen in Anlagen des Kombiniertes Verkehrs wurden seit 2009 auf Basis der KV-Förderrichtlinie(n) des Bundes bezuschusst, und in welchem Maße hat sich die Umschlagskapazität der jeweils geförderten KV-Anlagen dabei erhöht (bitte in absoluten Zahlen sowie in Prozent angeben und die gesamte jährlich vom Bund geförderte Kapazitätserhöhung angeben)?

Die konkreten Investitionen in KV-Anlagen ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle. Auf Basis der KV-Förderrichtlinie wird neben Neu- und Ausbauten von KV-Anlagen auch die Ersatzbeschaffung mobiler Umschlaggeräte gefördert. Die Kapazitätserhöhung der Umschlaganlagen ist in Ladeeinheiten pro Jahr angeben. Durch eine Ersatzbeschaffung erhöht sich die Kapazität grundsätzlich nicht.

Vorhaben	bewilligter Zuschuss [T€]	Kapazitätserhöhung (absolut) [in LE/a] (*)	Kapazitätserhöhung (relativ) [%]
Andernach (Ausbau)	2.997,50	nicht bekannt	-
Andernach (Ersatzbeschaffung)	174,9	0	0
Aschaffenburg (Ausbau)	425,35	nicht bekannt	-
Berlin - Westhafen (Ausbau)	4.764,53	24.000	170
Bohmte (Neubau)	6.465,62	61.600	100
Braunschweig (Ersatzbeschaffung)	355,3	0	0
Bremen-Hansakai (Ausbau)	3.930,42	nicht bekannt	-
Bremerhaven (Ausbau)	15.997,40	170.000	130
Burghausen (Neubau)	17.872,57	48.000	100
Burghausen (Ausbau)	3.777,20	20.000	150
Coevorden (Ersatzbeschaffung)	280,00	0	0
Coevorden (Ersatzbeschaffung)	336,00	0	0
Dörpen (Ausbau)	3.584,48	nicht bekannt	-
Dortmund (Neubau)	17.276,10	85.000	100
Duisburg (DKT) (Ausbau)	3.179,00	50.000	178
Duisburg-Hafen Rheinhausen (Ausbau)	2.928,87	nicht bekannt	-
Duisburg-Rheinhausen (DIT) (Ausbau)	2.737,10	65.000	150
Duisburg (RRT) (Ersatzbeschaffung)	692,75	0	0
Frankfurt/Main - Osthafen (Ausbau)	5.111,22	nicht bekannt	-
Frankfurt (Oder) (Ausbau)	5.676,00	48.200	200
Emmelsum (Ausbau)	1.332,76	nicht bekannt	-
Emmelsum - Trimodal (Ausbau)	9.996,94	nicht bekannt	-
Emmerich (Ausbau)	2.140,53	nicht bekannt	-
Emmerich (Ersatzbeschaffung)	323,00	0	0
Gernsheim (Ausbau)	19.087,27	nicht bekannt	-
Haldensleben (Ersatzbeschaffung)	692,03	0	0
Halle - Hafen (Ausbau)	937,60	7.000	148
Hamburg - Waltershof (Ausbau)	12.700,01	500.000	300
Hamburg - Waltershof (Ausbau)	10.111,50		

Vorhaben	bewilligter Zuschuss [T€]	Kapazitätserhöhung (absolut) [in LE/a] (*)	Kapazitätserhöhung (relativ) [%]
Hamburg - Waltershof (Ersatzbeschaffung)	388,00	0	0
Hamburg - Altenwerder (Ausbau)	6.863,01	200.000	142
Hamburg - Altenwerder (Ausbau)	4.516,20	in Bau	-
Hamburg - Burchardkai (Ausbau)	7.311,80	in Bau	-
Herne (Ausbau)	8.019,63	125.000	136
Hof (Ausbau)	15.787,60	in Bau	-
Kassel (Ausbau)	659,41	28.000	150
Hürth - Knapsack (Ersatzbeschaffung)	286,00	0	0
Kiel - Ostuferhafen (Ausbau)	1.397,10	39.000	250
Kiel - Schwedenkai (Ausbau)	1.346,67	22.000	330
Köln-Niehl Hafen I (Ersatzbeschaffung)	357,00	0	0
Köln Nord (Neubau)	17.483,00	137.500	100
Kreuztal (Ausbau)	7.540,11	45.000	130
Lübeck (Ausbau)	1.961,00	15.000	110
Ludwigshafen	45.677,00	200.000	167
Mainz (Neubau)	13.001,73	nicht bekannt	-
Mannheim - Mühlauhafen (Ausbau)	20.682,12	nicht bekannt	-
Minden (Neubau)	16.853,31	nicht bekannt	-
Minden Industriehafen (Ersatzbeschaffung)	191,50	0	0
Neuss (Contargo) (Ausbau)	30.023,28	nicht bekannt	-
Neuss Trimodal (Ersatzbeschaffung)	1.052,00	0	0
Regensburg - Bayernhafen (Ausbau)	14.894,73	88.700	107
Riesa (Neubau)	18.850,25	nicht bekannt	-
Rostock (Ersatzbeschaffung)	748,00	0	0
Rostock (Ausbau)	12.539,15	65.000	200
Schkopau (Ausbau)	3.557,60	20.200	183
Schwarzheide (Ausbau)	7.387,90	60.000	200
Stuttgart (Ausbau)	1.594,34	20.000	166
Werra Kombi (Neubau)	5.834,72	22.300	100
Werra Kombi (Ersatzbeschaffung)	350,90	0	0
Wilhelmshaven (Neubau)	22.094,78	225.000	100
Wolfsburg-Fallersleben (Neubau)	5.491,87	nicht bekannt	-

* Die Kapazität der geförderten Umschlaganlagen wurde bis 2012 nicht mit einer einheitlichen Systematik erhoben, so dass zu einigen älteren Anlagen keine vergleichbaren Zahlen zur Kapazität vorliegen.

25. Welchen Beitrag kann der KV nach Auffassung der Bundesregierung zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor leisten (bitte begründen), und mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung über die bisher existierenden Förderprogramme den Ausbau des KV unterstützen?

Der KV leistet einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich. Das Umschlagaufkommen, nur an den Terminals, die nach der KV-Förderrichtlinie gefördert worden sind, hat 2013 einen Verlagerungseffekt von 3,5 Millionen Lkw-Fahrten bewirkt. Infolge dieser Verlagerungswirkung wurde die Lkw-Fahrleistung im Fernverkehr 2013 um ca. 1,4 Mrd. Lkw-km reduziert und CO₂-Emissionen in Höhe von ca. 2,04 Mio. t vermieden. Aufgrund der KV-Förderrichtlinie stehen ausreichend Mittel zum Neu- und Ausbau und zur Erweiterung von KV-Terminals zur Verfügung. Die Bundesregierung wird die KV-Förderrichtlinie fortlaufend modernisieren; Schwerpunktthemen werden Fördermöglichkeiten zur Digitalisierung und Automatisierung von KV-Terminals sein, um den KV zukunftsfähig zu machen.

Anlage zu Frage 23		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kapitel/Titel		1202 / 892 41	1202 / 892 41	1202 / 892 41	1202 / 892 41	1202 / 892 41	1202 / 892 41	1202 / 892 41	1210 / 892 41	1210 / 892 41	1210 / 892 41
Spill in €		114.000.000,00	54.600.000,00	80.100.000,00	94.200.000,00	92.700.000,00	92.700.000,00	92.083.000,00	92.700.000,00	92.700.000,00	72.700.000,00
Ist in %		35.094.366,25	46.799.959,94	51.592.947,07	52.542.456,03	45.032.102,41	17.853.935,97	27.608.315,03	38.616.863,95	46.699.298,12	35.651.672,92
Titel in %		31%	85%	64%	56%	49%	19%	30%	42%	50%	49%
Summe weitere Ausgaben aus o.g. Titel durch Nutzung von Deckungsfähigkeiten (in €)		78.905.633,75	7.800.040,06	25.707.052,83	29.657.543,97	40.578.393,53	74.156.331,32	30.079.468,19	23.054,76	48.469.854,73	37.048.327,08
Aufschlüsselung der weiteren Ausgaben nach Summe und Zweck		8.979.884,59 für Kap. 12 03 Tit. 427 19 Entgelte für Arbeitskräfte mit besten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige	7.800.040,06 für Kap. 12 10 Tit. 521 11 Unterhaltung der Bundeswasserstraßen	25.707.052,83 für Kap. 12 10 Tit. 741 22 Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	29.657.543,97 44.335,11 für Kap. 12 02 Tit. 531 41 Studien und Untersuchungen für den kombinierten Verkehr	40.578.393,53 366.254,96 für Kap. 12 10 Tit. 741 41 Um- und Ausbau, Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)	74.156.331,32 23.207,51 für Kap. 12 02 Tit. 531 41 Studien und Untersuchungen für den kombinierten Verkehr	30.079.468,19 79.468,19 für Kap. 12 10 Tit. 521 11 Unterhaltung der Bundeswasserstraßen	23.054,76 23.054,76 für Kap. 12 10 Tit. 531 41 Studien und Untersuchungen für den Kombinierten Verkehr	48.469.854,73 700.600,94 für Kap. 12 01 Tit. 741 32 Erhaltung (Bundesautobahnen)	37.048.327,08 20.250.395,83 für Kap. 12 01 Tit. 741 32 Erhaltung (Bundesautobahnen)
		69.926.249,16 für Kap. 12 10 Tit. 741 32 Erhaltung (Bundesautobahnen)			282.482,66 für Kap. 12 02 Tit. 892 42 Investitionszuschüsse an private Unternehmen zur Errichtung, Ausbau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen	11.449.189,22 für Kap. 12 10 Tit. 811 12 Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	108.268,56 für Kap. 12 10 Tit. 632 12 Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	30.000.000,00 für Kap. 12 10 Tit. 741 22 Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)		17.619.479,36 für Kap. 12 01 Tit. 741 42 Erhaltung (Bundesstraßen)	16.797.931,25 für Kap. 12 10 Tit. 972 06 Globale Minderausgabe infolge § 6 Abs. 11 HG 2016
					243.881,12 für Kap. 12 03 Tit. 427 19 Entgelte für Arbeitskräfte mit besten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige	7.962.949,35 für Kap. 12 10 Tit. 823 12 Erwerb privat vorfinanzierter Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	22.874.862,80 für Kap. 12 10 Tit. 741 22 Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)			19.260.205,13 für Kap. 12 01 Tit. 745 21 Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKKG) (Bundesstraßen)	
					4.356.239,55 für Kap. 12 10 Tit. 711 12 Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1.000.000 € Baukosten	14.300.000,00 für Kap. 12 10 Tit. 823 12 Erwerb privat vorfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	21.095.256,17 für Kap. 12 10 Tit. 741 42 Erhaltung (Bundesstraßen)			10.889.569,30 für Kap. 12 10 Tit. 972 06 Globale Minderausgabe infolge § 6 Abs. 11 HG 2016	
					3.354.241,82 für Kap. 12 10 Tit. 712 12 Hochbauten an Bundesautobahnen über 1.000 000 € Baukosten	6.500.000,00 für Kap. 12 10 Tit. 823 22 Erwerb privat vorfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	10.624.108,65 für Kap. 12 10 Tit. 823 22 Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen)				
					12.267.750,47 für Kap. 12 10 Tit. 821 22 Grundenwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)		19.430.625,63 für Kap. 12 10 Tit. 823 22 Erwerb privat vorfinanzierter Bundesautobahnabschnitte				
					9.108.613,24 für Kap. 12 10 Tit. 823 12 Erwerb privat vorfinanzierter Bundesautobahnabschnitte						

