

## **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 CO<sub>2</sub>-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](http://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-Sattelaufzieger) 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                   |                               |                               |                   |
|------|-----------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|
|      |           | inner-deutscher Verkehr | grenzüberschreitender Versand | grenzüberschreitender Empfang | Durchgangsverkehr |
| 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                   |                               |                               |                   |
|------|-----------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|
|      |           | inner-deutscher Verkehr | grenzüberschreitender Versand | grenzüberschreitender Empfang | Durchgangsverkehr |
| 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                   |                               |                               |                   |
|------|-----------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|
|      |           | inner-deutscher Verkehr | grenzüberschreitender Versand | grenzüberschreitender Empfang | Durchgangsverkehr |
| 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](http://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  
(Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt) im Vergleich zum  
Gesamtverkehrsaufkommen

| Jahr | Verkehrsaufkommen<br>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 aufführen)?

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                   |                               |                               |                   |
|------|-----------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|
|      |           | inner-deutscher Verkehr | grenzüberschreitender Versand | grenzüberschreitender Empfang | Durchgangsverkehr |
| 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](http://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<br>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<br>Mrd. tkm | Modal Split*<br>% | insgesamt<br>Mrd. tkm | Modal Split*<br>% | insgesamt<br>Mrd. tkm | Modal Split*<br>% |
| 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 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 der Binnenschifffahrt ist Tabelle 7 zu entnehmen.

Tabelle 7: Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt und Anteil des Kombinierten Verkehrs

| Jahr | Verkehrsleistung<br>insgesamt | darunter: Kombinierte Verkehr |      |
|------|-------------------------------|-------------------------------|------|
|      |                               | 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<br>insgesamt | darunter: Kombinierte 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<br>insgesamt | darunter: Kombinierte 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<br>insgesamt | darunter: Kombinierte 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 <sup>1</sup> |      |
|------|-----------|----------------------------------------------|------|
|      | 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 <sup>2</sup> |      |
|------|-----------|---------------------------------------------|------|
|      | 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 <sup>1</sup> |      |
|------|-----------|----------------------------------------------|------|
|      | 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 <sup>2</sup> |      |
|------|-----------|---------------------------------------------|------|
|      | 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 aufführen), und wie wird sich diese Verteilung nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 entwickeln (bitte entsprechend der ersten Teilfrage aufführen)?

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

| 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

| 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](http://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland)).

Die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 ist abhängig von Maßnahmen, die derzeit Gegenstand der Beratungen im sog. Klimakabinett sind.

20. Wie viel CO<sub>2</sub>-Emissionen hat der Verkehrssektor im Jahr 1990, welches das Basisjahr für die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele darstellt, gemäß Kyoto-Monitoring in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung verursacht, und wie viel CO<sub>2</sub> 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 Umschlagkapazität 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.

|                          | 2008   |                             | 2013   |                             |
|--------------------------|--------|-----------------------------|--------|-----------------------------|
| <b>Terminalkategorie</b> | Anzahl | Umschlagkapazität<br>[LE/a] | Anzahl | Umschlagkapazität<br>[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                 |                                            |                                  |

| <b>Vorhaben</b>                           | <b>bewilligter<br/>Zuschuss<br/>[T€]</b> | <b>Kapazitätserhöhung<br/>(absolut)<br/>[in LE/a] (*)</b> | <b>Kapazitätserhöhung<br/>(relativ) [%]</b> |
|-------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 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 CO<sub>2</sub>-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                                                                 |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                |                                                                                    |                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                |                                                                                    |                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                  |  |
| Haushaltsjahr                                                                      | 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                                                                                    |  |
| Soll 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                                                                                    |  |
| Ist in %                                                                           | 31%                                                                                                                                                                                                                        | 86%                                                                                | 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                                                                       | 25.707.052,93                                                                       | 29.657.543,97                                                                                                                                                                                                            | 40.578.393,53                                                                                         | 74.156.333,32                                                                                                                                                                  | 30.079.468,19                                                                      | 23.054,76                                                                                          | 48.469.854,73                                                                                                    | 37.048.327,08                                                                                    |  |
| Aufschlüsselung der weiteren Ausgaben nach Summe und Zweck                         | 8.979.384,59<br>für Kap. 12 03 Tlt. 427 19<br>Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige | 7.800.040,06<br>für Kap. 12 10 Tlt. 521 11<br>Unterhaltung der Bundeswasserstraßen | 25.707.052,93<br>für Kap. 12 10 Tlt. 741 22<br>Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) | 44.335,11<br>für Kap. 12 02 Tlt. 531 41<br>Studien und Untersuchungen für den kombinierten Verkehr                                                                                                                       | 366.254,96<br>für Kap. 12 10 Tlt. 741 41<br>Um- und Ausbau Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)        | 23.207,51<br>für Kap. 12 02 Tlt. 531 41<br>Studien und Untersuchungen für den kombinierten Verkehr                                                                             | 79.468,19<br>für Kap. 12 10 Tlt. 521 11<br>Unterhaltung der Bundeswasserstraßen    | 23.054,76<br>für Kap. 12 10 Tlt. 531 41<br>Studien und Untersuchungen für den kombinierten Verkehr | 700.600,94<br>für Kap. 1201 Tlt. 741 32<br>Erhaltung (Bundesautobahnen)                                          | 20.250.395,83<br>für Kap. 1201 Tlt. 741 32<br>Erhaltung (Bundesautobahnen)                       |  |
|                                                                                    | 69.926.249,16<br>für Kap. 12 10 Tlt. 741 32<br>Erhaltung (Bundesautobahnen)                                                                                                                                                |                                                                                    |                                                                                     | 282.482,66<br>für Kap. 1202 Tlt. 892 42<br>Investitionszuschüsse an private Unternehmen zur Errichtung, Ausbau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen                                                                    | 11.449.189,22<br>für Kap. 12 10 Tlt. 811 12<br>Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)          | 108.268,56<br>für Kap. 1210 Tlt. 632 12<br>Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)                                    | 30.000.000,00<br>für Kap. 1210 Tlt. 741 22<br>Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) |                                                                                                    | 17.619.479,36<br>für Kap. 1201 Tlt. 741 42<br>Erhaltung (Bundesstraßen)                                          | 16.797.931,25<br>für Kap. 12 10 Tlt. 972 06<br>Globale Minderausgabe infolge § 6 Abs. 11 HG 2016 |  |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     | 243.881,12<br>für Kap. 12 03 Tlt. 427 19<br>Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige | 7.962.949,35<br>für Kap. 12 10 Tlt. 821 22<br>Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)    | 22.874.862,80<br>für Kap. 1210 Tlt. 741 22<br>Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)                                                                                             |                                                                                    |                                                                                                    | 19.260.205,13<br>für Kap. 1201 Tlt. 745 21<br>Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesstraßen) |                                                                                                  |  |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     | 4.356.239,55<br>für Kap. 12 10 Tlt. 711 12<br>Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1 000 000 € Baukosten                                                                                                                   | 14.300.000,00<br>für Kap. 12 10 Tlt. 823 12<br>Erwerb privat vorfinanzierter Bundesautobahnabschnitte | 21.095.256,17<br>für Kap. 1210 Tlt. 741 42<br>Erhaltung (Bundesstraßen)                                                                                                        |                                                                                    |                                                                                                    | 10.889.569,30<br>für Kap. 12 10 Tlt. 972 06<br>Globale Minderausgabe infolge § 6 Abs. 11 HG 2016                 |                                                                                                  |  |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     | 3.354.241,82<br>für Kap. 12 10 Tlt. 712 12<br>Hochbauten an Bundesautobahnen über 1 000 000 € Baukosten                                                                                                                  | 6.500.000,00<br>für Kap. 12 10 Tlt. 823 22<br>Erwerb privat vorfinanzierter Bundesstraßenabschnitte   | 10.624.108,65<br>für Kap. 1210 Tlt. 812 12<br>Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen) |                                                                                    |                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                  |  |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     | 12.267.750,47<br>für Kap. 12 10 Tlt. 821 22<br>Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)                                                                                                                      |                                                                                                       | 19.430.629,63<br>für Kap. 1210 Tlt. 823 22<br>Erwerb privat vorfinanzierter Bundesstraßenabschnitte                                                                            |                                                                                    |                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                  |  |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                    |                                                                                     | 9.108.613,24<br>für Kap. 12 10 Tlt. 823 12<br>Erwerb privat vorfinanzierter Bundesautobahnabschnitte                                                                                                                     |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                |                                                                                    |                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                  |  |





