

An das
Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Berlin, 11. Juli 2025

– ausschließlich per E-Mail an: CI6@bmukn.bund.de –

Stellungnahme zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) Stellung nehmen zu können. Der Entwurf soll die Vorgaben aus der im Jahr 2023 novellierten Renewable Energy Directive (RED III - Richtlinie (EU) 2023/2413) in nationales Recht umsetzen und hat sich zudem das Ziel gesetzt, zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor beizutragen.

Klimaschutz muss in der THG-Quote und im Verkehrssektor gesamtheitlich gedacht werden. Aus Perspektive der GÜTERBAHNEN eröffnet die Weiterentwicklung der THG-Quote die Möglichkeit – wie in der RED III ausdrücklich vorgesehen – **Bahnstrom als zusätzliche Erfüllungsoption für die THG-Quote anrechnungsfähig zu machen.** Dieser Schritt würde die Verlagerung von Verkehr auf die besonders klimaeffiziente elektrifizierte Schiene beschleunigen und zu einer gesamtheitlichen Abbildung des Verkehrssektors im Instrument THG-Quote führen.

Die THG-Quote reizt den Umstieg auf weniger klimaschädliche Verkehrsformen an, klammert aber bisher den elektrifizierten Schienenverkehr aus. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) §§37a ff. verpflichtet Kraftstoffanbieter, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe sukzessive zu senken. Als Erfüllungsoptionen können nachhaltige Biokraftstoffe, strombasierte Kraftstoffe auf Basis von grünem Wasserstoff und Strom in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb auf die THG-Quote angerechnet werden. Die Verpflichtungen können auf einen Dritten übertragen werden, der dafür in der Praxis oft eine finanzielle Gegenleistung erhält. Damit werden die Verkehrsformen, die mit als Erfüllungsoption anrechenbaren Kraftstoffen betrieben werden, gegenüber allen anderen Verkehrsformen begünstigt, während fossile Kraftstoffe verteuert werden. Der für den energieeffizientesten und am wenigsten klimaschädlichen elektrifizierten Schienenverkehr verwendete Bahnstrom lässt sich bisher kurioserweise nicht als Erfüllungsoption anrechnen – obwohl hier ein hohes Verlagerungs- und damit Klimaschutzpotential besteht.

Bahnstrom als zusätzliche Erfüllungsoption für die THG-Quote kann einen erheblichen Beitrag zu den Zielen des Koalitionsvertrags und des Klimaschutzes leisten. Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode benennt die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene als Ziel. Schienenverkehr steht im Preiswettbewerb zur fossilen Straße, dabei machen die Stromkosten oft über 20 Prozent der Betriebskosten aus. Bahnstrom als zusätzliche Erfüllungsoption würde die Betriebskosten des Schienenverkehrs senken und die intermodale Wettbewerbsposition der Schiene im Verhältnis zur fossilen Straße verbessern – direkt spürbar wäre dies im besonders preissensitiven schweren Güterverkehr. Für den Klimaschutz im Verkehrssektor ist die Verlagerung auf die Schiene ein entscheidender Hebel: Die THG-Emissionen der Schiene sind pro Tonnenkilometer um den Faktor 6,6 und pro Passagierkilometer um den Faktor 3,9 geringer als auf der Straße (mit Vorkette, TREMOD 6.61c (01/2025)).

Europarechtlich ist die Einbeziehung von Bahnstrom ausdrücklich vorgesehen. Für die Umsetzung der RED III sieht der Koalitionsvertrag explizit vor, die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben zu nutzen. RED III §27 Absatz 2 Buchstabe d benennt Bahnstrom als Möglichkeit, Elektrizität aus erneuerbaren Quellen, die für den Schienenverkehr bereitgestellt wird, neben Fahrstrom auf der Straße in die Verpflichtungen für Kraftstoffbetreiber mit einzubeziehen.

Um die Potenziale des Bahnstroms für die Umsetzung der RED III, des Koalitionsvertrags und der Klimaschutzziele in der THG-Quote zu nutzen, schlagen wir die folgende Ergänzung in § 37a Abs. 5 Nr. 4 BImSchG vor:

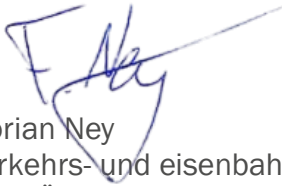
„Elektrischer Strom zur Verwendung in Straßen- und Schienenfahrzeugen, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 dies zulässt und gegenüber der zuständigen Stelle nachgewiesen wird, dass der Strom ordnungsgemäß gemessen und überwacht wurde“.

Sowie eine entsprechende Folgeänderung in § 37d Abs. 2 Satz 1 Nummer 11:

„[...] die Anrechenbarkeit von elektrischem Strom zur Verwendung in Straßen- und Schienenfahrzeugen gemäß § 37a Absatz 5 Satz 1 Nummer 4 zu regeln [...]“

Für weitere Informationen zu unserem Vorschlag möchten wir auf unser [gemeinsames Positionspapier](#) mit fünf anderen Eisenbahnverbänden aus Juni 2025, und unseren [gemeinsamen Brief](#) mit Umwelt- und Eisenbahnverbänden an die parlamentarischen Berichterstatter:innen der damaligen Regierungsfractionen im September 2024 verweisen. Wir stehen gerne für einen weiteren Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Florian Ney
Verkehrs- und eisenbahnpolitischer Referent
DIE GÜTERBAHNEN

Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)