

**Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote
(Drucksache 21/4083)**

derzeit wird im Deutschen Bundestag das Zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote beraten bzw. wurde es zuletzt vertagt, weil viele Punkte weiterhin umstritten sind. Auch die Einbeziehung des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in die Erfüllungsoptionen der THG-Quote ist hierbei ein wichtiges Thema, das jedoch bisher nicht berücksichtigt wurde. Für die Einbeziehung haben sich im Rahmen der zurückliegenden Anhörung viele Sachverständige ausgesprochen; darunter auch die vom Bund eingesetzte Expertenkommission (EKMI). Da sie trotzdem gefährdet erscheint, bitten wir Sie, die Transformation des Schienenverkehrs in diesem wichtigen Punkt zu unterstützen.

Konkret geht es um die **Anrechnung von Fahrstrom für Schienenbahnen als Erfüllungsoption für die THG-Quote**, um die beschlossenen Klimaschutzziele bzw. die Erfüllung der RED III zu erreichen. Denn der vorliegende Gesetzentwurf bezieht – wie gesagt – den Schienenbahnverkehr bislang nicht als Erfüllungsoption ein, was jedoch in der RED III vorgesehen ist. Hierdurch würde der Öffentliche Verkehr systematisch benachteiligt und insbesondere die weitere Umstellung auf alternative Antriebe beeinträchtigt.

Mit der Einbeziehung des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in die Erfüllungsoptionen der THG-Quote könnten drei Ziele erreicht werden:

1. Gezielte Förderung der Elektromobilität und Transformation des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs ohne zusätzlichen Haushaltsaufwand.
2. Erbringung eines relevanten Beitrags zur Erfüllung der THG-Quote bis zu 12 TWh ohne bürokratischen Aufwand in der Umsetzung und dementsprechend eine Vermeidung von Strafzahlungen auf EU-Ebene.
3. Stärkung des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs im intermodalen Wettbewerb und damit verbundene weitere Emissionsreduktionen durch eine Verkehrsverlagerung (Ziel des Koalitionsvertrages).

15. April 2026

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242


USt.-IdNr. DE 814379852

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

Zusätzlich sieht der Gesetzesentwurf vor, dass der derzeit für alle Antriebsarten geltende Anrechnungsmultiplikator von 3 für elektrischen Strom ab 2032 stark reduziert wird und bis 2035 entfällt. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, da die Multiplikatoren zu einer Verzerrung zwischen bescheinigtem und tatsächlichem Klimaschutz beitragen. Die zugleich geplante Steigerung der Multiplikatoren für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs ist deshalb jedoch besonders kritisch zu sehen. Ihr Multiplikator steigt bis 2034 auf das Doppelte von elektrischem Strom (Faktor 3 bzw. 1,5) und bis 2035 sogar auf das Dreifache. Der Bedarf an alternativen Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs kann jedoch voraussichtlich aufgrund geringer Verfügbarkeit nicht ausreichend gedeckt werden und die Kosten sind bei gleichzeitig geringer Effizienz zu hoch.

Wir sehen daher in dieser starken Ungleichgewichtung innerhalb der THG-Quote das Risiko für Fehlanreize, welche den Ausbau der Elektromobilität hemmen und Schienenbahnverkehre benachteiligen. Dies führt zu einer zunehmenden Verzerrung zwischen tatsächlichem Klimaschutz und der Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs. Der Elektrifizierung kommt jedoch als energieeffizienteste Antriebsform für Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr eine Schlüsselrolle zu. E-Fuels sind darüber hinaus als Brückentechnologie sowie für die Flugzeug- und Schifffahrtindustrie wichtig, dürfen den Hochlauf der direkten Elektrifizierung jedoch nicht gefährden.

Soweit hier argumentiert wird, dass die schwierige Ausgestaltung der Anrechenbarkeit von Schienenbahnstrom in der kurzen Zeit des Abstimmungsprozesses für das Gesetz nicht mehr umgesetzt werden kann, sehen wir **hier auch die Möglichkeit einer einfachen, pauschalen Anrechnung von Strom pro Schienenfahrzeug**; hier könnte ein mittlerer Verbrauchswert eines Triebfahrzeugs angenommen und später evaluiert werden. Alternativ wäre eine begrenzte Fahrstromanrechnung für Schienenverkehre möglich. Aufgrund des niedrigen Multiplikators von 1,5 für den angerechneten Bahnstrom bestünde eine direkte Korrelation zwischen Fahrstromanrechnung und Klimaschutzwirkung, sodass es hier zu geringen Verzerrungen zwischen Klimaschutzwirkung und Anrechnung kommt. Hinzu kommt, dass auch für Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr Elektrifizierungsanstrengungen in der Vergangenheit berücksichtigt werden, sodass im Bereich Bahnstrom durch einfache pauschalierte Ansätze von Fahrstrom eine faire Berücksichtigung ohne zu viel Bürokratieaufwand vorstellbar wäre, um auch hier die weitere Transformation zu ermöglichen.

 wir bitten Sie, dieses Thema zu unterstützen und stehen Ihnen für Fragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

