
Stellungnahme zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (Drucksache 21/4083)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt die Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien Richtlinie (nachfolgend: „REDIII“) und die damit verbundene Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote grundsätzlich. Zur Erreichung der klimaschutzpolitischen Zielsetzungen in Deutschland und Europa ist diese Novellierung wichtig.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzungen und europäischen Vorgaben sehen wir jedoch die **Einbeziehung des elektrischen Schienenverkehrs in die Erfüllungsoption der THG-Quote** als wichtigen Schritt, der im Gesetzentwurf bislang nicht vorgesehen ist. Dies sieht die REDIII ausdrücklich vor und führt zu einer ausgewogenen Förderung von Straßen- und Schienenverkehr sowie von Elektromobilität und erneuerbaren Kraftstoffen. Andere EU-Länder, wie z.B. Belgien, haben diese Vorgaben bereits erfolgreich umgesetzt. Auch das vom Bundesverkehrsministerium eingesetzte „Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI)“ sieht die **Aufnahme des Schienenbahnstroms** in die THG-Quote als wichtiges Element zur Transformation des Verkehrssektors.

Dies stärkt die Elektromobilität und ermöglicht die Transformation im Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr. Die vorgegebenen Klimaschutzziele der REDIII könnten erreicht und Strafzahlungen auf EU-Ebene vermieden werden. Die Aufnahme entspricht darüber hinaus den verkehrs- und klimaschutzpolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung und führt zur erforderlichen Stärkung des intermodalen Wettbewerbs, der im Übrigen auch im **Koalitionsvertrag** festgeschrieben ist. Die hierdurch geförderte Verkehrsverlagerung kann weitere Emissionsreduktionen im Sektor Verkehr erzielen.

Im Einzelnen:

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält Maßgaben für die nötige Umsetzung der europäischen Erneuerbaren-Energien Richtlinie (REDIII). Ziel ist es, bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasemissionen so weit zu mindern, dass eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Die Elektrifizierung ist hierbei ein zentraler Weg, da der direkte Einsatz von erneuerbarem Strom die energieeffizienteste und kostengünstigste alternative Antriebstechnologie darstellt. Darüber hinaus müssen auch im Kraftstoffbereich die Emissionen signifikant verringert werden. Langfristig ist zur Zielerreichung ein vollständiger Umstieg auf erneuerbare Energien erforderlich. Die THG-Quote sollte dabei so ausgestaltet werden, dass sie **Fehlansätze vermeidet und energieeffiziente Prozesse sowie die Verkehrsverlagerung unterstützt**.

Zur Erfüllung der steigenden Anforderungen an den Anteil erneuerbarer Energien und der Treibhausgasreduzierung im Verkehrssektor sieht die **RED III** sowohl die Anrechnung elektrischen Stroms bei Straßenfahrzeugen als auch die **Anrechnung elektrischen Stroms bei Schienenfahrzeugen** vor (Art. 25 Abs. 1 a) Ziff. i.) Abs. 1 b), 27 Abs. 2 d) RL (EU) 2023/2413 v. 18. Oktober 2023). Deutschland setzt diese 2. Option – anders als andere EU-Länder – im vorliegenden Gesetzentwurf jedoch nicht um. In der Folge würden Öffentliche Personen- und Schienengüterverkehre mit Dieselfahrzeugen der CO₂- Steuer unterworfen; eine dem Straßenverkehr vergleichbare und RED III-konforme Entlastung wäre nicht möglich. Hierdurch würde der **öffentliche Verkehr systematisch benachteiligt**. Bisher erfolgreiche Transformationsanstrengungen blieben unberücksichtigt und der Ausbau elektrischer Antriebe und die Transformation im Personen- und Schienengüterverkehr würde gehemmt.

Die Schiene steht jedoch vor der Herausforderung, ihre Verkehrsangebote weiter dekarbonisieren zu müssen. Batterieelektrische und wasserstoffbasierte Züge sind technologisch zwar marktreif, es fehlt jedoch ein ausreichend starker **Investitionsanreiz** für den erforderlichen Hochlauf dieser Industrieproduktion. Die THG-Quote kann diesen Impuls setzen. Sie macht die Transformation wirtschaftlich attraktiver, beschleunigt den Ersatz von dieselbetriebenen Zügen und schafft direkte Emissionseffekte.

Bis 2040 ergibt sich je nach Ausgestaltung eine Strommenge von bis zu 12 TWh. Im Vergleich zu anderen Erfüllungsoptionen ist diese Menge deutlich geringer dimensioniert, was sie methodisch problemlos ins aktuelle THG-Quotensystem **integrierbar** macht. Zudem ist sie unkompliziert umsetzbar, denn die **Abrechnung** des Schienenbahnstroms kann **flexibel** gestaltet werden. Denkbar sind sowohl pauschale, fahrzeugbezogene Schätzwerte als auch eine Berechnung anhand der Fahrstromerfassung. Die Abgrenzung von Fahrstrom ist für die Bahnbetreiber ohnehin bereits gesetzlich vorgeschrieben.

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

1. Die **Förderung der Elektromobilität und Transformation** des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs und eine systematische Gleichbehandlung mit dem Straßenverkehr. Innerhalb des Schienenverkehrs würden ohne zusätzlichen Haushaltsaufwand die Flottenerneuerung und der Ersatz von Dieseltriebfahrzeugen unterstützt.
2. Der elektrische Schienenverkehr kann ersten Abschätzungen zufolge durch eine jährlich anrechenbare Strommenge von durchschnittlich bis zu 12 TWh einen relevanten Beitrag zur **Erfüllung der THG-Quote** leisten. Damit können die Vorgaben der REDIII erfüllt und Strafzahlungen auf EU-Ebene vermieden werden.
3. Die Anerkennung von elektrischem Strom zur Verwendung in Schienenfahrzeugen in der THG-Quote stärkt den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr im **intermodalen Wettbewerb**.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung in **§ 37a Abs. 5 Nr. 4 BImSchG-E** vor:

„Elektrischen 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“.

Darüber hinaus schlagen wir eine entsprechende Folgeänderung in **§ 37d Abs. 2 Satz 1 Nummer 11** vor:

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

Falls die Einbeziehung des elektrischen Schienenverkehrs als Erfüllungsoption in die THG-Quote nicht erfolgt, schlagen wir stattdessen die Möglichkeit einer späteren Aufnahme von Bahnstrom vor, um ggf. die Erreichung der REDIII-Zielsetzung bis 2040 zu ermöglichen und Strafzahlungen abzuwenden. Hierfür wäre **hilfsweise folgende Ergänzung des § 37a-E** vorzunehmen:

„Die Überschrift „Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen“ wird durch die Überschrift „Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen, Verordnungsermächtigung“ ersetzt.“

In **§ 37a Abs. 5a** wäre ferner neu einzufügen:

„Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

- 1. Elektrischen Strom zur Verwendung in Schienenfahrzeugen in das Gesetz aufzunehmen, soweit gegenüber der zuständigen Stelle nachgewiesen wird, dass der Strom ordnungsgemäß gemessen und überwacht wurde,*
- 2. Das Berechnungsverfahren für die Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms festzulegen und das Nachweisverfahren zu regeln,*
- 3. Vorzuschreiben, dass der elektrische Strom nur dann auf die Erfüllung von Verpflichtungen aus der THG-Quote angerechnet werden kann, wenn bei seiner Erzeugung nachweislich bestimmte ökologische und soziale Anforderungen an seine nachhaltige Produktion erfüllt werden,*
- 4. Die Anforderungen im Sinne der Nummer 1 festzulegen und das Nachweisverfahren zu regeln,*
- 5. In der Rechtsverordnung nach Satz 1 kann die Zuständigkeit zur Durchführung auf eine bestimmte Stelle übertragen werden.“*

Da die Elektrifizierung die energieeffizienteste und kostengünstigste alternative Antriebstechnologie darstellt, kommt ihr für den Straßen- und öffentlichen Verkehr eine Schlüsselrolle zu. RfNBOS sind darüber hinaus als Brückentechnologie sowie für die Flugzeug- und Schifffahrtsindustrie wichtig, dürfen den Hochlauf der direkten Elektrifizierung jedoch nicht gefährden. Vor diesem Hintergrund sehen wir die **ungleiche Entwicklung der Multiplikatoren** für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in § 3 Abs. 5 der 37.BImSchV-E (S.22 des Ref-E) im Vergleich zu den Multiplikatoren für elektrischen Strom in § 5 Abs. 3 der 38.BImSchV-E (S.42 des Ref-E) sehr kritisch.

Während derzeit für alle Antriebsarten der Anrechnungsmultiplikator von drei gilt, wird dieser für elektrischen Strom ab 2032 stark reduziert und entfällt bis 2035 vollständig. Das wäre grundsätzlich zu begrüßen, da die Multiplikatoren zu einer Verzerrung zwischen bescheinigtem und tatsächlichem Klimaschutz beitragen. Gleichzeitig steigt jedoch der Multiplikator für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs bereits bis 2034 auf das Doppelte (Faktor 3 bzw. 1,5 für elektrischen Strom) und bis 2035 auf das Dreifache der Anrechnung gegenüber elektrischem Strom.

Diese ungleiche Gewichtung führt zu einer zunehmenden **Verzerrung** zwischen tatsächlichem Klimaschutz und bescheinigten Zertifikaten. Zudem besteht das Risiko für **Fehlanreize**, welche den Ausbau der Elektromobilität hemmen und die Personen- und Schienengüterverkehre benachteiligen. Abschließend sind auch die Kosten für die Herstellung der Kraftstoffe

im Vergleich zu ihrer Effizienz sehr hoch, was zu einem **überproportionalen Preisanstieg** der Kraftstoffe für die Verbraucherinnen und Verbraucher führt.

Wir schlagen deshalb vor, die Multiplikatoren für elektrischen Strom und RfNBOS anzugleichen. Dies geschieht bestmöglich durch Absenkung aller Multiplikatoren, um Verzerrungen zwischen bescheinigtem und tatsächlichem Klimaschutz zunehmend zu reduzieren.