

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Andreas Audretsch, Matthias Gastel, Julian Joswig, Dr. Alaa Alhamwi, Dr. Sandra Detzer, Michael Kellner, Sandra Stein, Katrin Uhlig, Lisa Badum, Max Lucks und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Deutsche Bahn und die Zukunft des grünen Stahls in Deutschland**

Die Nachfragekrise der Stahlindustrie ist global und wird durch Handelskonflikte verschärft. Die Dekarbonisierung der Stahlindustrie entscheidet mit darüber, ob Deutschland seine Klimaziele erreicht, Tausende Menschen ihre Arbeitsplätze behalten – und ob die Deutsche Bahn ihre Infrastruktur klimaneutral modernisieren kann.

Am 5. November 2025 hat DB InfraGO dafür mit Saarstahl Rail einen ersten Liefervertrag über rund 1 000 Tonnen Schienen aus grünem Stahl geschlossen – genug für etwa 22 Schienenkilometer (<https://nachhaltigkeit.deutschebahn.com/de/news/pilotprojekt-deutsche-bahn-setzt-gruenen-stahl-ein>). Der Stahl wird im französischen Werk Ascoval im Elektrolichtbogenofen (EAF) produziert, zum Teil aus Altschienen und Schrott, und verursacht gegenüber der Hochofenroute bis zu 70 Prozent weniger CO<sub>2</sub> ([www.welt.de/newsticker/dpa\\_nt/infoline\\_nt/wirtschaft\\_nt/article690acc9e154e6ff61444c5cc/deutsche-bahn-setzt-erstmals-schienen-aus-gruenem-stahl-ein.html](http://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article690acc9e154e6ff61444c5cc/deutsche-bahn-setzt-erstmals-schienen-aus-gruenem-stahl-ein.html)).

Parallel transformiert das Saarland seine Produktion: Unter dem Projekt Power4Steel entstehen eine Direktreduktionsanlage (DRI) und zwei EAF in Dillingen und Völklingen. Diese Investitionen werden durch einen Förder- und Finanzierungsrahmen im Milliardenumfang flankiert, darunter 2,6 Mrd. Euro an öffentlicher Förderung sowie eine 1,7-Mrd.-Euro-Projektfinanzierung, die im Oktober 2025 finalisiert wurde ([www.saarland.de/mwide/DE/portale/wasserstoff/industrie/industrie](http://www.saarland.de/mwide/DE/portale/wasserstoff/industrie/industrie)).

Damit der technische Aufbruch skaliert, braucht es nach Ansicht der Fragestellenden in Deutschland einen verlässlichen grünen Leitmarkt: klare Beschaffungsregeln, praktikable Instrumente zur Kostenangleichung und über staatliche Abnahmegarantien einen Fahrplan, wie die Deutsche Bahn große Mengen Grünstahl nachfragt und in ihren Waggons verbaut.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Definition bzw. Zertifizierung für grünen Stahl legt die Bundesregierung künftig in öffentlicher Beschaffung zugrunde?

2. Plant die Bundesregierung verbindliche Leitmarktinstrumente speziell für Schienenstahl (Quoten, Bonus bzw. Malus, CO<sub>2</sub>-Produktstandards, Herkunftsauflagen)?
  - a) Wenn ja, welche Instrumente konkret?
  - b) Wenn ja, mit welchem Zeitplan und welchen Budgets in den Jahren 2026 bis 2030?
3. Plant die Bundesregierung, Klimaschutzverträge mit produktbezogener Beschaffung (z. B. über die Deutsche Bahn) zu verzähnen, um Mehrkosten zu tragen und Investitionen abzusichern, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
4. In welchem Umfang bezieht die Deutsche Bahn bereits grüne Schienen bzw. Stahlprodukte aus Frankreich (bitte Abnahmemengen für die letzten fünf Jahre auflisten)?
5. Welche konkreten Haushaltsmittel plant die Bundesregierung in den Jahren 2025 bis 2030 einzusetzen, um Mehrkosten von produktbezogen beschafftem Grünstahl (v. a. Schienenstahl) bei der DB zu kompensieren (bitte jährlich tabellarisch nach Instrument, Volumen und Zuständigkeit auflisten)?
6. Wie plant die Bundesregierung die Investitionszuschüsse an die Deutsche Bahn so auszugestalten, dass Mehrkosten für nachhaltige Ressourcen wie grüner Stahl finanziert werden können, und ist in der neuen Leistungsvereinbarung (LV) InfraGO eine entsprechende Mehrinvestition abgebildet?
7. Plant die Bundesregierung, Anreize für die Beschaffung von nachhaltigeren Ressourcen wie grünem Stahl zu finanzieren, etwa durch Mengenvorgaben in der neuen LV InfraGO?
8. Plant die Deutsche Bahn, bei der Vergabe von Leistungen (z. B. der Beschaffung von Schienen) Nachhaltigkeitskriterien aufzunehmen, und wenn ja, in welchem Umfang?
9. Welche Mehrkosten würden pro Tonne grüner Stahl gegenüber konventioneller Stahlproduktion bei der Deutschen Bahn anfallen?
10. Welche Mehrkosten pro Tonne grüner Stahl gegenüber konventioneller Stahlproduktion unterstellt die Bundesregierung für die Jahre 2026 bis 2035?
11. Welche Zwischenziele für den Anteil grüner Vorprodukte (z. B. Schienen, Profile, Grobbleche) in der öffentlichen Beschaffung legt die Bundesregierung bis 2030 fest, und wie werden diese Ziele rechts- und beihilfest operationalisiert?
12. Welchen Jahresbedarf an Stahlprodukten hatte die Deutsche Bahn zwischen 2020 und 2025 jeweils (bitte nach Produktkategorien aufführen)?
13. Welchen Jahresbedarf an Stahlprodukten hat die Deutsche Bahn zwischen 2026 und 2035 jeweils (bitte nach Produktkategorien aufführen)?
14. Welchen verbindlichen Grünstahlanteil hält die Bundesregierung je Produktgruppe (u. a. Schienen bzw. Weichen, Profile, Brückenbleche) für kurz- bzw. mittel- bzw. langfristig realistisch umsetzbar (bitte begründen und inklusive CO<sub>2</sub>-Intensitätsschwellen tabellarisch auflisten)?
15. Wie hoch ist der jährliche Stahlbedarf der Deutschen Bahn bis 2035 (bitte nach Produktgruppen (Schienen bzw. Weichen, Ingenieurbau bzw. Brückenbleche, Profile, Sonstiges) und Fahrzeugen differenzieren), welcher Anteil ist kurzfristig (bis 2028), mittelfristig (2030), langfristig (2035) technisch bzw. zulassungsseitig auf grünen Stahl umstellbar?

16. Welche weiteren Beschaffungen plant die Deutsche Bahn in den nächsten drei Jahren für grünen Stahl vorzunehmen (bitte geplante Aufträge inklusive Volumen aufführen)?
17. Welchen Anteil an grünem Stahl plant die Deutsche Bahn bei Vergaben im Bereich von Schienenfahrzeugen vorzusehen?
18. Welche zertifizierten Produktionskapazitäten für grünen Stahl erwartet die Bundesregierung für die Jahre 2026, 2028, 2030 und 2035 in Deutschland (bitte tabellarisch nach Unternehmen bzw. Standort, Produktgruppe, erwartete CO<sub>2</sub>-Intensität und Wasserstoff bzw. Strombedarf aufschlüsseln)?
19. Welche Transformationsvorhaben der deutschen Stahlindustrie werden derzeit durch den Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung die Länder oder die EU gefördert (bitte ggf. für Salzgitter, thyssenkrupp, Arcelor-Mittal und SHS/Saarland jeweils Standort, Förderinstrument (z. B. Klima- und Transformationsfonds (KTF), Important Project of Common European Interest (IPCEI), Carbon Contracts for Difference (CCfD)), Bewilligungs- und Auszahlungsstand, geplanten Inbetriebnahmetermin sowie erwartete Jahresmengen (nach Produktgruppen) für die Jahre 2026 bis 2035 tabellarisch darstellen)?
20. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung für die saarländischen Standorte Dillingen und Völklingen der Zeitplan für Errichtung und Inbetriebnahme von DRI- und EAF-Anlagen dar, welche Zielmengen (Jahreskapazitäten), Förderanteile von Bund bzw. Land bzw. EU und Emissionsziele sind vorgesehen, und welchen Stand haben die Wasserstoff-Lieferverträge (z. B. mit Verso Energy: Startjahr, vertragliche Mengen, Liefer- und Logistikpfade); bitte mit Jahresangaben bis 2035 tabellarisch ausweisen)?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Schrottqualität und Schrottverfügbarkeit für schienefähigen Grünstahl bis 2030 (Anteil Altschienen bzw. Schrott, Reinheitsanforderungen, Aufbereitungskapazitäten), und welche Import- bzw. Exportrestriktionen gefährden diese Versorgung (bitte Risiken und Gegenmaßnahmen nennen)?

Berlin, den 25. November 2025

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

