

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Andreas Audretsch, Matthias Gastel, Julian Joswig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/3018 –

Deutsche Bahn AG und die Zukunft des grünen Stahls in Deutschland AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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 AG 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 CO₂ (www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article690acc9e154e6f61444c5ccd/deutsche-bahn-setzt-erstmal-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).

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

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

Eine verlässliche Differenzierung klimafreundlicher und herkömmlicher Grundstoffe ist die Voraussetzung für eine wirksame Umsetzung politischer Maßnahmen. Für Stahl und Zement liegen bereits mit den privaten Label-Initiativen Low Emission Steel Standard (LESS) und Cement Carbon Class (CCC) solche Grundlagen vor. Im Entwurf des Vergabebesleunigungsgesetzes ist eine Verordnungsermächtigung zu Leitmärkten enthalten. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) wird die Umsetzung zeitnah im Jahr 2026 anstoßen.

2. Plant die Bundesregierung verbindliche Leitmarktinstrumente speziell für Schienenstahl (Quoten, Bonus bzw. Malus, CO₂-Produktstandards, Herkunftsaufgaben)?
 - a) Wenn ja, welche Instrumente konkret?
 - b) Wenn ja, mit welchem Zeitplan und welchen Budgets in den Jahren 2026 bis 2030?

Für die Umsetzung der Vorgaben des Koalitionsvertrages zur Schaffung von Leitmärkten wurde im Entwurf des Vergabebesleunigungsgesetzes (Kabinettsbeschluss am 6. August 2025) in Gestalt einer Verordnungsermächtigung die Grundlage gelegt (§ 113 Absatz 1 Nr. 9 GWB). Die Ausgestaltung und der Umfang dieser Vorgaben soll nach Inkrafttreten des Vergabebesleunigungsgesetzes auf Grundlage dieser Ermächtigung in einem weiteren Rechtsetzungsverfahren erfolgen.

3. Plant die Bundesregierung, Klimaschutzverträge mit produktbezogener Beschaffung (z. B. über die Deutsche Bahn AG) zu verzahnen, um Mehrkosten zu tragen und Investitionen abzusichern, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die CO₂-Differenzverträgen (Klimaschutzverträge) sichern ähnlich wie Hedging-Instrumente in der Finanzwirtschaft energieintensive Unternehmen, die in klimaneutrale Produktionsverfahren investieren, gegen Preisrisiken ab. Dabei werden sowohl schwankende CO₂- und Energiepreise als auch Kostenunterschiede zu herkömmlichen Produktionsverfahren über einen Zeitraum von 15 Jahren ausgeglichen. CO₂-Differenzverträge sind technologieoffen ausgestaltet. Vorgegeben sind lediglich Meilensteine für die CO₂-Einsparung (60 Prozent ab dem dritten, 90 Prozent im letzten Jahr der Laufzeit). Vergütet wird auf Basis der tatsächlich erfolgten CO₂-Einsparung.

Die Vergabe erfolgt durch ein wettbewerbliches Auktionsverfahren. Unternehmen geben im Zuge der Auktion ihr Gebot in Preisen pro Tonne eingespartes CO₂ ab. Der Mechanismus sieht keine Vorgaben für eine produktbezogene Beschaffung vor.

4. In welchem Umfang bezieht die Deutsche Bahn AG bereits grüne Schienen bzw. Stahlprodukte aus Frankreich (bitte Abnahmemengen für die letzten fünf Jahre auflisten)?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat in den letzten fünf Jahren in einer bisher einmaligen Beauftragung „grüne“ Schienen aus Frankreich mit einer Abnahmemenge von rund 1 000 t bezogen.

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 Deutschen Bahn AG zu kompensieren (bitte jährlich tabellarisch nach Instrument, Volumen und Zuständigkeit auflisten)?

Aktuell ist kein Förderprogramm seitens BMW für die Kompensation von Mehrkosten klimafreundlicher Grundstoffe geplant. Auch ist derzeit kein Förderprogramm seitens BMV für konkrete Kompensationen von „Grünstahl“ bei der Deutschen Bahn AG geplant.

6. Wie plant die Bundesregierung die Investitionszuschüsse an die Deutsche Bahn AG 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?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der LV InfraGO wird geprüft, ob und in welchem Umfang hier Mehrkosten berücksichtigt werden können.

8. Plant die Deutsche Bahn AG, bei der Vergabe von Leistungen (z. B. der Beschaffung von Schienen) Nachhaltigkeitskriterien aufzunehmen, und wenn ja, in welchem Umfang?

Die DB AG berücksichtigt Nachhaltigkeitskriterien sowohl in Leistungsbeschreibungen als auch als Ausführungsbedingung oder als Zuschlagskriterium in Vergaben. Die DB AG plant, im Rahmen der vergabe- und zuwendungsrechtlichen Möglichkeiten die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien auszubauen.

9. Welche Mehrkosten würden pro Tonne grüner Stahl gegenüber konventioneller Stahlproduktion bei der Deutschen Bahn AG anfallen?

Die potenziellen Mehrkosten von „grünem“ Stahl bei der DB AG lassen sich nicht pauschal beziffern. Grund sind schwankende Marktpreise. Daher ist die mögliche Preisspanne sehr breit. Nach den bisherigen Erkenntnissen der DB AG, muss derzeit pro Tonne „grünem“ Stahl gegenüber Stahl aus konventioneller Stahlproduktion mit Mehrkosten von etwa 10 bis 15 Prozent gerechnet werden.

10. Welche Mehrkosten pro Tonne grüner Stahl gegenüber konventioneller Stahlproduktion unterstellt die Bundesregierung für die Jahre 2026 bis 2035?

Die Mehrkosten variieren je Produktionsroute, Standort und Stahlqualität und -produkt. Aktuelle Analysen gehen für eine klimafreundliche Primärstahlproduktion (Direktreduktionsverfahren mit Erdgas und mit Wasserstoff) von einem

Anstieg zwischen 0,04 Prozent und 0,31 Prozent bei Automobilen sowie 0,5 Prozent bis 4,0 Prozent bei Nichtwohngebäuden aus.

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 beihilfefest operationalisiert?

Es sind keine Quotenvorgaben für klimafreundlichen Stahl und Zement in der öffentlichen Beschaffung vorgesehen.

12. Welchen Jahresbedarf an Stahlprodukten hatte die Deutsche Bahn AG zwischen 2020 und 2025 jeweils (bitte nach Produktkategorien auflühren)?

Der Jahresbedarf in den jeweiligen Produktgruppen zwischen 2020 und 2025 lautet wie folgt.

Schienen, Weichen:

Schienenstahl für Gleis und Weichenschienen ca. 270 000 t pro Jahr.

Ingenieurbauwerke:

Die Beschaffung von Ingenieurbauwerken erfolgt nicht mit einem Fokus auf die in den Produkten gebundenen Mengen Stahl. Diese werden nicht erfasst.

Profile, Brückenbleche:

Stahlprofile und Brückenbleche ca. 4 200 t pro Jahr

Schienenfahrzeuge:

Die Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Schienenfahrzeugersatzteilen erfolgt nicht mit einem Fokus auf die in den Produkten gebundenen Mengen Stahl. Diese werden nicht erfasst.

13. Welchen Jahresbedarf an Stahlprodukten hat die Deutsche Bahn AG zwischen 2026 und 2035 jeweils (bitte nach Produktkategorien auflühren)?

Der Jahresbedarf kann sich nach derzeitiger Einschätzung in den jeweiligen Produktgruppen wie folgt entwickeln

Schienen, Weichen:

Im langjährigen Durchschnitt Schienenstahl für Gleis und Weichenschienen ca. 300 000 t. pro Jahr.

Ingenieurbauwerke:

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Profile, Brückenbleche:

Im langjährigen Durchschnitt Stahlprofile und Brückenbleche ca. 4 200 t pro Jahr.

Schienenfahrzeuge:

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

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 CO₂-Intensitätsschwellen tabellarisch auflisten)?

Die Umsetzung der Beschaffung von Schienen, Weichen, Profilen und Brückenblechen liegt in der Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

15. Wie hoch ist der jährliche Stahlbedarf der Deutschen Bahn AG 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?

Für die Beschaffung von CO₂-reduziertem Schienenstahl hat die DB AG im Zuge der Bedarfsmeldung zur LV InfraGO im Juli 2025 einen möglichen Hochlauf von „grünem“ Schienenstahl wie folgt angemeldet.

Jahr	2026	2027	2028	2029	2030
Mögliche Menge CO ₂ -reduzierter Schienenstahl in Gleiskilometern in Klammern übertragen in Tonnen	50 km Gleis (rund 5 800 t)	100 km Gleis (rund 11 600 t)	500 km Gleis (rund 58 000 t)	500 km Gleis (rund 58 000 t)	500 km Gleis (rund 58 000 t)

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

16. Welche weiteren Beschaffungen plant die Deutsche Bahn AG 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 AG bei Vergaben im Bereich von Schienenfahrzeugen vorzusehen?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es bestehen derzeit keine konkreten Beschaffungsszenarien mit einem Fokus auf „grünen Stahl“. Die DB AG plant, im Rahmen der vergabe- und zwendungsrechtlichen Möglichkeiten die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien schrittweise auszubauen

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 15 verwiesen.

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 CO₂-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, ArcelorMittal 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 Inbetriebnahmeterrmin 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 Logistikkpfade); bitte mit Jahresangaben bis 2035 tabellarisch ausweisen)?

Die Fragen 18 bis 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist zu erwarten, dass alle deutschen Unternehmen, die Mitglieder von LESS sind, sich auch dem Zertifizierungsprozess unterziehen würden. Eine Aufschlüsselung nach Standorten gibt es nicht. Der Bundesregierung liegt demzufolge kein Überblick über Produktionskapazitäten für Grünstahl vor. Mit Blick auf die von der Bundesregierung geförderten Primärstahlprojekte zur Umstellung auf wasserstoffbasierte Produktion, können gewisse Aussagen getroffen, wobei diese Mengen nicht automatisch als Grünstahl zertifiziert werden.

Darüber hinaus berühren die Fragen 18 bis 20 Geschäftsgeheimnisse und Grundrechte betroffener privater Unternehmen und Personen. Unter Abwägung zwischen verfassungsrechtlich geschützten Geschäftsgeheimnissen einerseits und dem Informationsanspruch des Deutschen Bundestages andererseits hat die Bundesregierung die erfragten Informationen als Verschlussache „VS-Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Sie können dort eingesehen werden.*

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Schrottqualität und Schrottverfügbarkeit für schienenfähigen Grünstahl bis 2030 (Anteil Altschienen bzw. Schrott, Reinheitsanforderungen, Aufbereitungskapazitäten), und welche Import- bzw. Exportrestriktionen gefährden diese Versorgung (bitte Risiken und Gegenmaßnahmen nennen)?

Die Bundesregierung schätzt die Schrottqualität und -verfügbarkeit für schienenfähigen Grünstahl bis 2030 derzeit als nicht gefährdet ein. Es sind der Bundesregierung keine Import- und Exportrestriktionen zu Stahl bekannt, die zu einer Gefährdung der Versorgung führen würde.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

