



Die Ministerin

Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des
Ausschusses für Europa und Internationales
des Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn Stefan Engstfeld MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/2636

A06

07.06.2024

Seite 1 von 1

Sitzung des Ausschusses für Europa und Internationales am 7. Juni 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Fraktion der **SPD** hat zur o.g. Sitzung um einen schriftlichen Bericht zum Thema „**Wie will die Landesregierung die EU-Vorgaben auf dem Weg zur Klimaneutralität in den nächsten sechs Jahren in NRW umsetzen?**“ gebeten.

In der Anlage übersende ich den erbetenen Bericht, mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses für Europa und Internationales.

Mit freundlichen Grüßen

Mona Neubaur MdL

Berger Allee 25
40213 Düsseldorf

Telefon 0211 61772-0
poststelle@mwike.nrw.de
www.wirtschaft.nrw

Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie für die Sitzung des Ausschusses für Europa und Internationales am 7. Juni 2024

TOP 6 „Wie will die Landesregierung die EU-Vorgaben auf dem Weg zur Klimaneutralität in den nächsten sechs Jahren in NRW umsetzen?“

1. Überarbeitung und Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems (EU-EHS/ EU-EHS II)

Die novellierte EU-ETS-Richtlinie ist am 5. Juni 2023 in Kraft getreten. Die unionsweite Gesamtmenge der Emissionen soll durch den EU-ETS schneller verringert werden: von 2024 bis 2027 um 4,3% jährlich und ab 2028 um 4,4% jährlich. Als Ergebnis sollen die Emissionen aus den unter das EU-ETS fallenden Sektoren bis 2030 um 62% im Vergleich zu 2005 reduziert werden. Das bestehende EU-ETS wird auf die Emissionen aus dem Seeverkehr schrittweise in Jahren 2024-2026 ausgeweitet.

Von großer Bedeutung für den Industriestandort Nordrhein-Westfalen ist die schrittweise Abschmelzung der kostenlosen Zuteilung für die durch den CBAM erfassten Industriesektoren wie die Eisen-, Stahl- oder Aluminiumherstellung. Diese wird 2026 starten und ab 2034 werden diese keine Emissionsberechtigungen kostenlos erhalten. Für alle Sektoren, die von der weiteren freien Zuteilung profitieren, werden zusätzliche Bedingungen gestellt, wie die Steigerung der Energieeffizienz und die Verringerung der Emissionen. Eine Begrenzung der kostenlosen Zuteilung ist notwendig, um die Emissionen in der Industrie zu reduzieren. Gleichzeitig bedürfen die betroffenen Sektoren einer besonderen Aufmerksamkeit, um die wirtschaftliche Stärke Nordrhein-Westfalens aufrechtzuerhalten.

Des Weiteren wird ein separates Emissionshandelssystem (EU-EHS II) für Gebäude, Straßenverkehr sowie zusätzliche Sektoren wie Kleinindustrie eingeführt. Erfreulicherweise ist dessen Anwendungsbereich sehr nah an dem des nationalen Emissionshandelssystems (nEHS). Das nEHS wird in das EU-EHS II 2027 oder im Fall von extrem hohen Energiepreisen 2028 überführt. Da sämtliche Brennstoffe in Deutschland bereits CO₂-bepreist werden, wird das EU-EHS II für Haushalte, Verkehrsnutzern und KMU in NRW eine mit anderen EU-Ländern vergleichsweise geringere zusätzliche Belastung bedeuten. Die Preise im EU-EHS II können anfangs sowohl niedriger als

auch höher als im nEHS liegen. Zum großen Teil hängt dies von den Klimaschutzbemühungen ab, die bis Anfang 2027 bzw. 2028 unternommen werden. Je erfolgreicher die Reduktion von Emissionen in Bereichen Gebäude und Verkehr ausfällt, desto weniger werden die anfänglichen Zertifikatepreise im EU-EHS II kosten. Da die Gesamtmenge der Emissionszertifikate ab 2028 mit einer jährlichen Rate von 5,38% reduziert wird, ist ferner mit einer perspektivisch schnellen Verteuerung der Emissionszertifikate zu rechnen. Die Berichtspflicht im EU-EHS II wird 2024 eingeführt werden, was zu einer doppelten Berichterstattung durch die nordrheinwestfälischen Inverkehrbringer führen wird. Deswegen will die Landesregierung sich dafür einsetzen, dass Berichte in den beiden Systemen möglichst vereinheitlicht werden.

Für die Umsetzung der novellierten EU-ETS-Richtlinie ist die Bundesregierung zuständig. Dafür wird das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) novelliert. Einige Teile der Novelle hätten bis Ende 2023 umgesetzt werden müssen. Da jedoch die dafür verbleibende Zeit knapp war, haben insgesamt 26 EU-Mitgliedsstaaten (darunter Deutschland) diese Frist nicht eingehalten. Weitere Teile der Novelle, die v.a. die Einführung des EU-EHS II betreffen, müssen bis Ende Juni 2024 umgesetzt werden.

Die Fragen nach der Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch den Emissionshandel werden unter dem Punkt Klima-Sozialfonds beantwortet.

2. Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (CBAM)

Mit CBAM werden Importe bestimmter treibhausgasintensiven Waren auf Grundlage der mit der Produktion von ihnen verbundenen Emissionen mit einem Preis beaufschlagt werden. Die CBAM-Verordnung ist am 17. Mai 2023 in Kraft getreten. Der CBAM verfolgt zwei Ziele: die europäische Industrie vom Carbon-Leakage zu schützen und außereuropäische Hersteller dazu zu bewegen, ihre Produktion zu dekarbonisieren.

Da der CO₂-Grenzausgleichsmechanismus in der Praxis noch nicht erprobt wurde, wird es begrüßt, dass der Anwendungsbereich ausgewogen und vorsichtig gestaltet ist. Dieser wird zunächst auf Waren aus sechs Kategorien beschränkt: Zement, elektrischer Strom, Düngemittel, Eisen und Stahl, Aluminium und Wasserstoff. Die Einbeziehung von anderen Sektoren, z.B. der Chemieindustrie, soll erst dann erfolgen, wenn sichergestellt wird, dass CBAM die Carbon-

Leakage-Funktion wirksam erfüllt und dass den nordrhein-westfälischen Unternehmen keine Wettbewerbsnachteile entstehen werden.

Weiterhin kritisch gesehen wird, dass eine Lösung für europäische Exporteure, die ohne die kostenlose Zuteilung der Emissionszertifikate auf den globalen Märkten benachteiligt werden, nicht gefunden wurde. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass eine europäische Lösung für die Exportfrage schnellstmöglich gefunden werden muss.

Die Importe werden durch den CBAM ab 2026 bepreist. Die Berichtspflicht für Importeure wird ab dem 1. Oktober 2023 angewendet. Die Einführung der Berichtspflicht war mit technischen Problemen behaftet, einige sind jedoch bereits behoben. Die Umsetzung des CBAM findet auf der europäischen und der nationalen Ebenen statt. Die Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt wurde am 22. Dezember 2023 als die zuständige nationale Behörde benannt.

Die anfänglichen Erfahrungen mit der CBAM-Berichtspflicht haben eine hohe administrative Last für die betroffenen Unternehmen offengelegt. Die Landesregierung setzt sich für die Verringerung der administrativen Last des CBAM ein, v.a. durch die Forderung, die aktuell geltende CBAM-Freigrenze von 150 Euro pro Lieferung nezugestalten.

Ferner ist für die heimische Wirtschaft die Frage von großer Bedeutung, welche weiteren nachgelagerten Produkte in den Anwendungsbereich des CBAM einbezogen werden müssen, um die industriellen Wertschöpfungsketten in Nordrhein-Westfalen beizubehalten und zu stärken. Die Landesregierung beschäftigt sich mit diesem Thema, um die Bundesregierung und die EU in dieser Frage unterstützen zu können und die Interessen der nordrheinwestfälischen Wirtschaft zu vertreten.

3. Einrichtung eines Klima-Sozialfonds

Mit einem neuen Klima-Sozialfonds soll die Belastung von Haushalten, Kleinstunternehmen und Verkehrsnutzern durch das EU-EHS II abgedeckt werden. Die entsprechende Verordnung ist am 5. Juni 2023 in Kraft getreten. Die finanzielle Ausstattung des Fonds wird bei maximal 65 Mrd. Euro liegen, die überwiegend aus den Einnahmen des EU-EHS II gespeist werden. Die Mittel werden von Mitgliedsstaaten der EU im Rahmen ihrer Klima-Sozialpläne ausgegeben. Diese Pläne werden zusätzlich durch nationale Regierungen mindestens zu 25% der Gesamtkosten mitfinanziert. Deutschland wird bis zu etwas über 8% des Gesamtbetrags des Klima-Sozialfonds nutzen können. Dies beträgt 5,3

Mrd. Euro plus 25% der nationalen Mitfinanzierung. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass diese Mittel bei jenen ankommen, die den größten Bedarf an Unterstützung haben. Es wird positiv gesehen, dass mehr als 60% der Mittel eines Klima-Sozialplans für die Dekarbonisierung des Gebäudesektors und des Straßenverkehrs, für die Effizienzsteigerung oder für die Bereitstellung emissionsfreien oder -armen Lösungen verwendet werden. Nicht mehr als 37,5% der Gesamtkosten des Plans dürfen als direkte Einkommensbeihilfen ausgegeben werden.

Die im Klima-Sozialfonds für Deutschland vorgesehenen Finanzmittel werden voraussichtlich nicht ausreichend sein, um die Belastung von Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen angemessen abzufedern. Daher setzt sich die Landesregierung beim Bund für die Einführung des Klimageldes ein.

4. Überarbeitung der LULUCF-Verordnung

Ziel der novellierten Verordnung, die im Mai 2023 in Kraft getreten ist, besteht darin, einen Rahmen für einen größeren Beitrag der LULUCF-Sektoren (Landnutzung, Landnutzungsänderungen und vor allem Forstwirtschaft) zum EU-Klimaziel für 2030 und darüber hinaus zu schaffen. Die Verordnung setzt das Ziel für die gesamte EU, im Jahr 2030 ein Nettoabbau von 310 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent durch LULUCF zu erreichen. Auf Deutschland entfällt davon fast 31 Mio. Tonnen Abbauziel. Angesichts des Klimawandels und des tatsächlichen Zustands der Wälder in der EU bestehen Zweifel, ob Wälder die Erreichung der gesetzten Treibhausgas-Abbauziele gewährleisten können. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Resilienz von Wäldern zu erhöhen sowie die Bemühungen in anderen LULUCF-Sektoren, wie die Reduktion von Emissionen aus entwässerten Mooren und die Kohlenstoffspeicherung in Böden, zu stärken.

Als eine EU-Verordnung, gilt die LULUCF-Verordnung in den EU-Mitgliedstaaten direkt. Diese Verordnung sieht Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten vor. Das Bundes-Klimaschutzgesetz setzt eigene Ziele für den LULUCF-Sektor. Im Rahmen der Novellierung dieses Gesetzes wurde dem LULUCF-Sektor eine besondere Bedeutung eingeräumt. Für die Landesregierung entstehen aus der LULUCF-Verordnung keine direkten Umsetzungspflichten.

5. Überarbeitung der Lastenteilungsverordnung

Die sogenannte Lastenteilungsverordnung (oder Effort Sharing Regulation, ESR) legt für jeden EU-Mitgliedsstaat verbindliche Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021-2030 fest. Der Anwendungsbereich der ESR umfasst die Sektoren, die nicht durch das EU-EHS erfasst werden (z.B. Gebäude, Straßenverkehr, Landwirtschaft und Abfall). Das 2030-Gesamtziel für die EU liegt bei 40% Emissionsreduktion im Vergleich zu 2005. Die Verpflichtungen der Einzelstaaten liegen zwischen 10% und 50% Reduktion. Für Deutschland gilt der höchste Satz von 50%, obwohl Deutschland beim vorigen Ziel aus dem Jahr 2018 unter dem höchsten Satz lag. Es war auf Bundesebene jedoch politisch gewollt, größere Klimaschutz-Ambitionen zu verfolgen. Das EU-EHS II wird zukünftig zu einem zentralen Instrument zur Erreichung der ESR-Ziele werden. Trotzdem liegt es an den Mitgliedsstaaten der EU, weiterhin mithilfe von nationalen Instrumenten für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu sorgen.

Als eine EU-Verordnung gilt die ESR in den EU-Mitgliedstaaten direkt. Die Durchführung dieser Verordnung ist ebenfalls Gegenstand des Bundes-Klimaschutzgesetzes, dessen Novellierung vom Bundestag beschlossen und vom Bundesrat gebilligt wurde. Für die Landesregierung entstehen aus der ESR keine direkten Umsetzungspflichten.

6. Überarbeitung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie

Die Überarbeitung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie ist abgeschlossen: Die Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 ist am 20. November 2023 in Kraft getreten. Zur Umsetzung der geänderten Erneuerbaren Energien-Richtlinie in nationales Recht liegt für den Bereich Windenergie auf See und Stromnetze ein Gesetzentwurf der Bundesregierung vor (Drucksache 20/11226), der sich derzeit (Stand 31. Mai 2024) in der parlamentarischen Beratung befindet. Für den Bereich Windenergie an Land und Solarenergie wurde ein gemeinsamer Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz vorgelegt. Die Richtlinie macht wesentliche Vorgaben für den Einsatz von grünem Wasserstoff, die nun in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Sie sieht u.a. Quoten für den Einsatz

von grünem Wasserstoff und dessen Derivaten vor. Für den Industriesektor wurde eine Quote für grünen Wasserstoff - anteilig am gesamten Wasserstoffverbrauch - von 42 % für das Jahr 2030 und 60 % für das Jahr 2035 festgelegt. Aus Sicht der Landesregierung sollten die europäischen Vorgaben zügig und pragmatisch und mit möglichst wenig Bürokratie in nationales Recht umgesetzt werden.

7. Überarbeitung der Energieeffizienz-Richtlinie

Am 10. März 2023 haben Rat, Parlament und Kommission eine vorläufige politische Einigung zur Überarbeitung der Energieeffizienz-Richtlinie erzielt. Die Einigung sieht vor, dass gegenüber der geltenden Richtlinie Energieeffizienzziele deutlich angehoben und Energieeffizienzanforderungen ambitionierter ausgestaltet werden sollen. Insbesondere sollen die Mitgliedstaaten gemeinsam eine Verringerung ihres Endenergieverbrauchs um mindestens 11,7 % bis zum Jahr 2030 sicherstellen, gemessen am im Jahr 2020 für das Jahr 2030 geschätzten Energieverbrauch. Die Überarbeitung der Richtlinie ist am 10. Oktober 2023 in Kraft getreten.

Maßgeblich für die Umsetzung der überarbeiteten Energieeffizienz-Richtlinie in Deutschland ist das am 18. November 2023 in Kraft getretene Gesetz zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Änderung des Energiedienstleistungsgesetzes (EnEfG). Energieeffizienzmaßnahmen haben bereits in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Klimaschutzbeiträge in Nordrhein-Westfalen geliefert und sind auch in Zukunft weiter erforderlich, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Die Landesregierung prüft derzeit, wie die Anforderungen des EnEfG in Nordrhein-Westfalen umgesetzt und welche Spielräume hier genutzt werden können. Dazu besteht regelmäßiger Austausch mit Bund und Ländern. Das EnEfG adressiert die Bundesländer, Unternehmen und Rechenzentren. Kommunen werden auch genannt, können aber aufgrund des Durchgriffsverbots des Art. 84 I 7 GG nicht direkt von der Bundesregierung verpflichtet werden. Erst wenn die Details der Umsetzung geklärt sind, kann eine seriöse Kostenschätzung vorgenommen werden.

8. Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie

Keine Aktualisierung. Befassung im Rat dauert an.

9. Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

Seit April 2024 gilt in den Mitgliedstaaten die durch den Rat im Juli 2023 beschlossene Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR). Damit wird sichergestellt, dass europaweit ein ausreichendes öffentlich zugängliches Infrastrukturnetz für das Aufladen und Betanken von Straßenfahrzeugen und Schiffen mit alternativen Kraftstoffen entsteht. Vorgegeben werden EU-weit ambitionierte Infrastrukturziele mit Anforderungen an die vorzusehenden Kapazitäten. Entlang der großen Verkehrsstraßen sollen für Personen- und Lastkraftwagen bis 2030 alle 60 km Ladestationen und alle 200 km Wasserstofftankstellen durch Marktakteure errichtet sein. Diese Verordnung adressiert die Bundesregierung. Im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur setzt der Bund mit der Ausschreibung des Deutschlandnetzes für Pkw und des initialen Ladenetzes für Lkw eine wichtige Grundlage. Beim öffentlichen Pkw-Laden ist Nordrhein-Westfalen bereits gut aufgestellt. Mit rund 15.200 öffentlich zugänglichen Normalladepunkten und 3.300 Schnellladepunkten liegt Nordrhein-Westfalen bundesweit auf dem zweiten Platz im Ländervergleich. In Ergänzung zu Aktivitäten des Bundes wird das Land Nordrhein-Westfalen die flächendeckende und nutzendienliche Verdichtung des Netzes weiter unterstützen, um die Emissionen im Straßenverkehr zu senken. Des Weiteren hat das Land den Aufbau von privaten und betrieblichen Ladepunkten früh gefördert und legt weiterhin einen Schwerpunkt darauf.

10. Förderung der Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (Initiative „FuelEU Maritime“)

Die Initiative „FuelEU Maritime“ zielt darauf ab, die Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und deren kontinuierliche Nutzung im Seeverkehr zu erhöhen. Zugleich sollen ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs gewährleistet und Verzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden. Die neuen im Juli 2023 beschlossenen Vorschriften zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs gelten ab dem 1. Januar 2025.

Künftig werden mehr erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe den CO₂-Fußabdruck des Seeverkehrs in der EU verringern. U. a. müssen Container- und Passagierschiffe, die an großen EU-Häfen anlegen, ab 2030 grundsätzlich an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden, solange sie im Hafen liegen. Im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund kofinanziert das Land Nordrhein-

Westfalen die Errichtung solcher Landstromanlagen an Binnenhäfen von 2022 bis Ende 2025 mit ca. 6 Mio. Euro. Es ist von einem zusätzlichen Investitionsbedarf über 2025 hinaus auszugehen, der vor allem von Marktakteuren zu erbringen ist.

11. Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“)

Ziel der Initiative „ReFuelEU Aviation“ ist es, die Nachfrage nach als auch das Angebot an nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF), einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, zu steigern und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftverkehrsmarkt zu gewährleisten. Die im Oktober 2023 verabschiedeten neuen Regelungen zur Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors legen einen Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe fest, der auf EU-Flughäfen zur Verfügung gestellt werden muss, um die Emissionen zu senken. Adressiert werden in erster Linie Marktakteure, wie Flugkraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber. Für Nordrhein-Westfalen ist das Dossier u.a. als Flughafenstandort weiterhin von hoher Relevanz. In dem Handlungskonzept „Synthetische Kraftstoffe“ adressiert die Landesregierung den Einsatz dieser Kraftstoffe im Luftverkehr.

12. CO₂-Emissionsnormen für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse

Die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge sollen in der Flotte ab 2030 um 55% und ab 2035 schließlich um 100% niedriger sein als 2021. Die entsprechende Verordnung ist im Mai 2023 in Kraft getreten und richtet sich direkt an die Hersteller. In der EU dürfen ab 2035 keine Personenkraftfahrzeuge mehr zugelassen werden, die mit Benzin oder Diesel fahren. Mit dieser Verordnung sollen die Emissionen aus dem Straßenverkehr verringert werden. Zudem sollen der Automobilindustrie die Impulse für die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe gesetzt und zugleich kontinuierliche Innovationen in der Branche sichergestellt werden. Mit derzeit rund 300.000 batterieelektrischen Pkw ist Nordrhein-Westfalen Elektromobilitätsland Nummer eins im Ländervergleich und wird weiterhin eine Vorreiterrolle einnehmen. Im Januar 2024 haben der Rat und das Europäische Parlament außerdem eine vorläufige politische Einigung über die CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, wie Lkw und Busse, erzielt. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen im Straßenverkehrssektor weiter zu verringern und neue Zielvorgaben für 2030, 2035 und 2040

einzuführen. Aufgrund des derzeitigen deutlichen Mehrpreises von Lkw und Bussen mit emissionsfreien Antrieben im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen, besteht weiterhin eine Notwendigkeit für eine Fahrzeugförderung durch den Bund, wie die frühere KsNI- und Busförderung. Die Gegenfinanzierung dieser Maßnahmen sollte durch Streichung von klimaschädlichen Subventionen (Diesel- und Dienstwagenbesteuerung) und Verteuerung des Erwerbs und sowie des Betriebs von fossil betriebenen Fahrzeugen (stärkerer Einbezug der CO₂-Emissionen bei der Kfz-Steuer und in der Lkw-Maut) erfolgen.

13. Überarbeitung der Industrieemissionsrichtlinie (IED)

Die Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (Industrieemissionsrichtlinie) regelt die Umweltauswirkungen von ca. 52.000 großen Industrieanlagen und Nutztierhaltungsbetrieben mit hohem Umweltverschmutzungsrisiko. In Nordrhein-Westfalen unterliegen aktuell ca. 2.700 Anlagen dem Geltungsbereich der IED. Der Vorschlag für eine geänderte Industrieemissionsrichtlinie in Verbindung mit dem Industrial Emission Portal der EU-Kommission, ist neben der „Chemicals Strategy for Sustainability“ und dem „Zero Pollution Action Plan“, die dritte und letzte Maßnahme der „Zero Pollution Schadstoff-Ambition“ des Europäischen Green Deals.

Die überarbeitete Industrieemissionsrichtlinie wurde am 12. März 2024 vom EU-Parlament und am 12. April 2024 von EU-Rat verabschiedet. Die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt steht noch aus und wird im Juni 2024 erwartet.

Die neuen Vorschriften sehen eine Reduzierung der Emissionen von Industrieanlagen, bei gleichzeitiger Förderung von Energieeffizienz, Kreislaufwirtschaft und Dekarbonisierung, vor. Darüber hinaus sorgt die Implementierung eines Umweltmanagementsystems u.a. für eine Einführung eines Chemikalienverzeichnisses für IED-Anlagen mit einer Analyse einer Substitution der Chemikalien durch sicherere Alternativen. Des Weiteren beinhaltet der Transformationsplan im Umweltmanagementsystem wesentliche Informationen der Anlage mit Maßnahmen für einen Zeitraum bis 2050 für eine nachhaltige, saubere, kreislauforientierte, ressourceneffiziente und klimaneutrale Wirtschaft.

Die neu eingeführten Umweltleistungs- und Vergleichswerte in Bezug auf den Verbrauch, die Ressourceneffizienz in Bezug auf Materialien sowie auf Wasser- und Energieressourcen, die Wiederverwendung von Materialien und Wasser sowie das Abfallaufkommen tragen zur

Verbesserung bei, indem sie verbindliche Spannen, Grenzwerte oder indikative Richtwerte vorschreiben.

Die nationale Umsetzung der IED erfolgt auf Basis von bundesrechtlichen Vorschriften, allen voran dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie vielen weiteren rechtlichen Regelwerken u.a. dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

NRW setzt sich bei der nationalen Umsetzung der IED aktiv in den begleitenden Arbeitsgruppen mit dem Bundesumweltministerium (BMUV) ein.

14. Luftreinhaltung

In den vergangenen Jahren konnte die Luftqualität in Nordrhein-Westfalen durch gemeinsame Anstrengungen des Landes, der Bezirksregierungen und der Kommunen deutlich verbessert werden. Da die Luftverschmutzung aber nach wie vor zu den größten Umweltrisiken für die Gesundheit der Menschen in der Europäischen Union zählt, wird aktuell die europäische Luftqualitätsrichtlinie novelliert. Dabei sollen insbesondere die Grenzwerte sowie der Ozon-Zielwert nach unten angepasst werden; außerdem wird eine sogenannte Expositionsminderungspflicht eingeführt, d.h. die städtische Hintergrundbelastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM_{2,5}) muss in der Fläche um einen bestimmten Prozentsatz gesenkt werden. Das Europäische Parlament hat der Richtlinie bereits zugestimmt, mit einer Verabschiedung durch den Ministerrat wird im Herbst 2024 gerechnet.

Bereits in den Verhandlungen über die EU-Richtlinie hat sich das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Bundesratsbeteiligung fachlich eingebracht und wird dies auch bei der anstehenden Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie in nationales Recht fortsetzen. Die Zuständigkeit für die rechtliche Umsetzung liegt hauptsächlich beim Bund (Bundesimmissionsschutzgesetz, 39. BImSchV); für den Vollzug der nationalen Vorschriften werden – wie bisher – im Wesentlichen die Länder zuständig sein.

Im Trend sinkt die Schadstoffbelastung in Nordrhein-Westfalen, wie sich im Einzelnen aus dem Jahresbericht zur Luftqualität 2023 (LT-Vorlage 18/2573) ergibt. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass erhebliche Anstrengungen in allen Bereichen, die Luftschadstoffe emittieren,

notwendig sein werden, um die rechtlich verbindlichen Anforderungen der neuen Luftqualitätsrichtlinie zu erfüllen.

Unbeschadet der noch ausstehenden finalen Verabschiedung der Richtlinie führt das MUNV vorbereitend bereits Gespräche mit den für die Luftreinhalteplanung zuständigen Bezirksregierungen, den betroffenen Kommunen, dem LANUV und weiteren Akteurinnen und Akteuren, um über die künftigen Anforderungen zu informieren, den Umfang der notwendigen Maßnahmen auszuloten und eine Strategie zur Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie zu entwickeln.

15. Überarbeitung der EU-Abfallrahmenrichtlinie

Im Europäischen Green Deal und im Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft werden verstärkte und beschleunigte Maßnahmen gefordert, um die ökologische und soziale Nachhaltigkeit des Textil- und des Lebensmittelsektors sicherzustellen. Mit der Änderung der Abfallrahmenrichtlinie wird die erweiterte Herstellerverantwortung für Textilien konkretisiert und Ziele zur Reduzierung von Lebensmittelabfällen festgelegt.

Es sollen Anreize zur Reduzierung von Textilabfällen geschaffen werden und das Produktdesign verbessert werden. Die neuen Regelungen sollen sicherstellen, dass Textilien zur Wiederverwendung sortiert werden und was nicht wiederverwendet werden kann, soll recycelt werden. Die Hersteller sollen separate Sammlung, Sortier-, Wiederverwendungs- und Recyclingkapazitäten durch Beiträge finanzieren. Für diese Zwecke soll ein Register für die Hersteller von Textilien, Textilprodukten und Schuhen eingerichtet werden.

Um Lebensmittelabfälle in der Primärerzeugung, Verarbeitung und Herstellung, im Einzelhandel und anderen Formen des Vertriebs von Lebensmitteln, in Gaststätten und Verpflegungsdiensten sowie in privaten Haushalten zu vermeiden, sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Es sind rechtsverbindliche Ziele für die Verringerung der Lebensmittelverschwendung vorgesehen. Die Verarbeitungs- und Herstellungsebene soll ihre Lebensmittelabfälle bis 2030 um 10 Prozent gegenüber 2020 verringern, Einzelhandel und Vertrieb im gleichen Zeitraum um 30 Prozent.

Das EU-Parlament hat am 13. März 2024 dem Vorschlag zur Änderung der Abfallrahmenrichtlinie in erster Lesung zugestimmt. Das Verfahren zur Verabschiedung der Richtlinie wird nach der Europawahl im Juni

fortgesetzt. Die Umsetzung der Vorgaben der Abfallrahmenrichtlinie in nationales Recht obliegt in erster Linie dem Bundesgesetzgeber. Inwiefern Gestaltungsspielraum bzw. Umsetzungsbedarf für den Landesgesetzgeber bleibt, lässt sich erst nach Abschluss des Verfahrens auf Bundesebene beantworten.

16. Verpackungsverordnung

Das EU-Parlament hat am 24. April 2024 die Novelle der Verpackungsverordnung angenommen. Nach der Sommerpause wird die Verordnung förmlich durch den Rat gebilligt und kann sodann in Kraft treten. Die Verordnung enthält Zielvorgaben für die Verpackungsreduzierung (5 % bis 2030, 10 % bis 2035 und 15 % bis 2040), das Verbot bestimmter Einwegverpackungen aus Kunststoff ab dem 1. Januar 2030 sowie das Verbot des Einsatzes sogenannter Ewigkeitschemikalien (Per- und Polyfluoralkylsubstanzen, kurz: PFAS) in Lebensmittelverpackungen.

Bei Verpackungen alkoholischer und nichtalkoholischer Getränke (mit Ausnahme von Milch, Wein, aromatisiertem Wein, Spirituosen o. Ä.) sind besondere Ziele für die Wiederverwendung bis 2030 vorgesehen. Endvertreiber von Getränken und von Speisen zum Mitnehmen müssen es Verbraucherinnen und Verbrauchern ermöglichen, eigene Behälter zu verwenden. Außerdem müssen sie sich bemühen, bis 2030 10 % ihrer Produkte in wiederverwendbaren Verpackungen anzubieten.

Nach den neuen Vorschriften müssen alle Verpackungen (außer Verpackungen aus Leichtholz, Kork, Textilien, Gummi, Keramik, Porzellan und Wachs) strengen Anforderungen an die Recyclingfähigkeit genügen.

Es werden auch Mindestziele für den Rezyklatanteil von Kunststoffverpackungen und Mindestziele für das Recycling von Verpackungsabfällen nach Gewichtsprozent vorgegeben.

Bis 2029 müssen 90 % aller Einweggetränkebehälter aus Kunststoff und Metall (mit bis zu drei Litern Inhalt) getrennt gesammelt werden.

Mit dem Inkrafttreten der Verpackungsverordnung wird eine Anpassung des Verpackungsgesetzes auf Bundesebene erforderlich sein. Landesrechtliche Gestaltungsspielräume sind derzeit nicht absehbar.

17. EU-Batterieverordnung

Die EU-Batterieverordnung (BattVO) ist bereits am 17. August 2023 in Kraft getreten. Mit der neuen BattVO wurde der Regelungsrahmen für Batterien wesentlich erweitert. Es wurden Sorgfaltspflichten in der Lieferkette, zusätzliche Beschränkungen gefährlicher Stoffe, Anforderungen an das Produktdesign wie die Austauschbarkeit von Batterien, der CO₂-Fußabdruck, Rezyklateinsatzquoten und der Batteriepass sowie weitere Regelungen zur Sammlung und Behandlung von Altbatterien eingeführt.

Die EU-Batterieverordnung sieht in Teilen Gestaltungsspielraum und Regelungsaufträge für den nationalen Gesetzgeber vor, insbesondere im Bereich der Bewirtschaftung von Altbatterien.

Auf Grund der Vorgaben der EU-Batterieverordnung ist die Anpassung der nationalen Gesetzgebung zwingend notwendig. Das BMUV hat hierzu einen Gesetzentwurf erarbeitet, mit dem die neuen Vorgaben aus der Verordnung (EU) 2023/1542 (EU-Batterieverordnung) ins nationale Recht überführt werden sollen. Zu diesem Zweck sieht der Referentenentwurf die Aufhebung des heute noch geltenden Batteriegesetzes vor und ersetzt dieses durch ein neues Batterierecht-Durchführungsgesetz (BattDG).

In dem neuen Gesetz werden Grundstrukturen aus dem bisherigen BattG übernommen, aber auch weitreichende Änderungen und erweiterte Verantwortungen für Hersteller umgesetzt.

Für substanzielle eigene Regelungen des Landes besteht insofern kein Spielraum. Inwiefern landesrechtliche Anpassungen z.B. im Hinblick auf Zuständigkeiten und evtl. Gebührenerhebungen erforderlich werden, bleibt bis zum Abschluss der bundesrechtlichen Regelungen abzuwarten.

18. EU-Ökodesign-Verordnung

Bereits am 22.12.2023 haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Union der vorläufigen Einigung zur neuen EU-Verordnung für das Ökodesign für nachhaltige Produkte (ESPR) grünes Licht gegeben. Das Europäische Parlament hat die vorläufige Einigung am 23.04.2024 mit großer Mehrheit formell gebilligt. Der Verordnungsentwurf wurde im letzten Schritt am 27.05.2024 vom Rat gebilligt werden und kann nun in Kraft treten.

Die neue Ökodesign-Verordnung beinhaltet selbst zunächst lediglich Kriterien für neue Produktregulierungen, die in Form von nachgeordneten produktspezifischen Verordnungen erlassen werden. Die Anforderungen

in den Produktverordnungen betreffen den gesamten Lebenszyklus eines Produktes. Darunter fallen neben der Materialeffizienz z. B. auch die Aspekte Langlebigkeit, Reparierbarkeit, Wiederverwendung, Aufbereitung, der CO₂- und Umweltfußabdruck sowie Wasser-, Boden- oder Luftverschmutzung.

Die neuen Produktregulierungen gehen auch mit Informationsanforderungen einher. Als neue Instrumente werden der Digitale Produktpass, ein Ökodesign-Label und ein Reparierbarkeits-Index den Verbraucherinnen und Verbrauchern Informationen für eine nachhaltige Kaufentscheidung an die Hand geben. Der Digitale Produktpass wird daneben auch andere relevante Akteure im Lebenszyklus eines Produktes informieren und ihnen die Arbeit erleichtern. Hierzu zählen beispielsweise die Marktüberwachungsbehörden im Rahmen der Konformitätsüberprüfung oder die Entsorgungsunternehmen zur Kreislauf- und Recyclingfähigkeit.

Die Ökodesign-Verordnung muss nicht in nationales Recht umgesetzt werden und wird unmittelbar gelten. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen unterstützt Unternehmen bei der Umsetzung durch Informations- und Beratungsangebote zum Beispiel durch Effizienz-Agentur NRW, sowie durch verschiedene Förder- und Finanzierungsinstrumente zur Unterstützung von Innovation- und Investitionsmaßnahmen und –projekten für die Kreislaufwirtschaft.

Zu den von Frau Inge Blask MdL erbetenen Fragen zu einzelnen Aspekten werden zusammenfassend folgende ergänzende Hinweise gegeben:

Die Landesregierung kommt dem verbindlichen EU-Ziel, den Anteil der erneuerbaren Energien am Bruttostromverbrauch von derzeit 32 % bis 2030 auf mindestens 42,5 % auszubauen, wie folgt nach:

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Ministerien wird die Erreichung des o.g. Zieles unter anderem in der Task Force Ausbaubeschleunigung Windenergie erarbeitet. Maßnahmen, wie die Abschaffung der Mindestabstandsregelungen für Windenergieanlagen, die Umsetzung des Wind-an-Land-Gesetzes durch den Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne, die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Förderung der Akzeptanz von Bürgerinnen und Bürgern durch die finanzielle Beteiligung an Windenergieanlagen durch das Bürgerenergiegesetz, wurden bereits umgesetzt. Ein Bürgerenergiefonds soll zudem zeitnah Risikokapital für

Projekte aus Bürgerhand bereitstellen, um den Ausbau von Windenergieanlagen weiter zu fördern.

Bei der Neuinstallation von Photovoltaikanlagen wird auch für das Jahr 2024 ein starker Zubau erwartet, nachdem sich bereits im Jahr 2023 die Anzahl der Neuinstallationen von PV-Anlagen verdoppelt hat. Der Dachflächen-PV Ausbau in NRW wird vor allem durch PV-Offensive unterstützt. Die Kampagne „Mehr PV auf Gewerbe“ verläuft erfolgreich und wird in 2024 zielgerichtet fortgesetzt. Durch die novellierte Landesbauordnung wird zudem schrittweise eine Solardachpflicht eingeführt.

Auch der Ausbau der Freiflächen-PV-Anlagen wird in NRW gefördert, etwa durch die Änderung im Landesentwicklungsplan, in dem die Flächenkulisse für Freiflächen-PV-Anlagen erheblich ausgeweitet wurde. Zudem ist die Kampagne „Freiflächen-PV in NRW“ in 2023 erfolgreich gestartet, die insb. Kommunen als Träger der Bauleitplanung adressiert. In diesem Zusammenhang werden zu den Ausbauzielen, Chancen und Hemmnissen sowohl Leitfäden als auch Info-Materialien erstellt. Im Laufe des Jahres folgen vielfältige Präsenz- und Onlineveranstaltungen.

Gerade für NRW mit seiner Vielzahl an industriellen Verbrauchern ist die Gewährleistung von Versorgungssicherheit von besonderer Bedeutung. Daher muss der beschleunigte Ausbau der erneuerbaren Energien durch den Aufbau flexibler Kraftwerke begleitet werden. Zentrales Instrument ist hier die Kraftwerksstrategie des Bundes. Die Landesregierung setzt sich für eine schnelle und umfassende Veröffentlichung der Kraftwerksstrategie durch die Bundesregierung ein.

Eine integrierte und umfassende Betrachtung der Transformation des Energie- und Wärmesystems wird die Landesregierung mit der Energie- und Wärmestrategie für Nordrhein-Westfalen vorlegen. Diese beschreibt auch konkrete Maßnahmen in einer Reihe von Handlungsfeldern, um die Transformationsziele zu erreichen und die Chancen, die sich daraus für Nordrhein-Westfalen ergeben, zu nutzen.

Mit der Initiative IN4climate.NRW und dem Industriepakt setzt die Landesregierung auf Zusammenarbeit mit der Industrie. Gemeinsam mit Wissenschaft, Politik, Verbänden und Unternehmen werden Pfade für die Transformation erarbeitet. Die Landesregierung arbeitet auch intensiv daran, die Rahmenbedingungen für die Transformation zu verbessern. Zudem begleitet die Landesregierung Leuchtturmprojekte der energieintensiven Industrie zur klimaneutralen Transformation.

Insbesondere im Bereich der chemischen Industrie, der Eisen- und Stahlindustrie und der Steine- und Erden-Industrie. Mit Fördermitteln unterstützen wir zudem bedeutsame Projekte und innovative Vorhaben in unserem Land und unterstützen Unternehmen bei der Bewerbung für Fördermittel auf Bundes- und Europaebene.

Als Industrieland im bevölkerungsreichen Herzen Europas ist der hohe Anteil energieintensiver Industrien eine besondere Herausforderung für NRW. Der sehr hohe Vernetzungsgrad des industriellen Wertschöpfungssystems in NRW von spezialisierten kleinen und mittelständischen Unternehmen bis hin zu großen Mittelständlern und Großunternehmen, von der Grundstoffherzeugung über die Weiterverarbeitung bis hin zur Veredelung, ist eine herausragende Besonderheit weltweit. Diese Herausforderungen und Besonderheiten gilt es auf europäischer und nationaler Ebene einzubringen und für Berücksichtigung zu werben. Wettbewerbsfähige Strom- und Energiepreise sind eine wichtige Voraussetzung, damit Unternehmen die Transformation Richtung Klimaneutralität erfolgreich bewältigen können. Daher bedarf es einer verlässlichen Entlastung für die nächsten Jahre. Zukünftig werden Erneuerbare Energien zu sinkenden Börsenstrompreisen beitragen. Damit die zur Systemintegration nötigen Investitionen in den Infrastrukturausbau sich nicht in einer Erhöhung der Stromkosten der Unternehmen widerspiegeln, sollten die Netzentgelte wie in der Vergangenheit durch einen Zuschuss aus dem Bundeshaushalt abgesenkt werden.

Zudem ist der schnelle Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft für das Energie- und Industrieland Nordrhein-Westfalen von entscheidender Bedeutung. Wasserstoff trägt maßgeblich dazu bei, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, bietet für Nordrhein-Westfalen aber auch immense wirtschaftliche Potenziale. Der Aufbau eigener Erzeugungskapazitäten sowie der Infrastrukturaufbau mit dem Ziel des Imports und der Verteilung von Wasserstoff und seinen Derivaten ist daher eine der zentralen Voraussetzungen für eine gelingende Transformation in Richtung Klimaneutralität.

Zur Förderung des Hochlaufs der Wasserstofftechnologie setzt sich die Landesregierung insbesondere für Erleichterungen bei der Genehmigung von Elektrolyseuren zur Herstellung von Wasserstoff, u.a. in Form der entsprechenden Bundesratsinitiative ein. Diese sieht die immissionsschutzrechtliche Genehmigungsfreiheit für Elektrolyseure mit einer elektrischen Nennleistung kleiner 5 MW vor.

Die Europäische Union unterstützt die Transformation zu einer klimaneutralen, wettbewerbsfähigen Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen derzeit im Rahmen des EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027. Im „grünsten EFRE NRW ever“ sind Mittel in Höhe von rund 797 Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) vorgesehen für Maßnahmen zur Förderung von richtungsweisenden Innovationen zur Klimaneutralität, der Klimaanpassung, der Ressourceneffizienz oder der nachhaltigen städtischen Mobilität. Der Just Transition Fund (JTF) mit einem Volumen von 683 Millionen Euro EU-Mitteln hat das Ziel, die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen der Energiewende in den besonders vom Strukturwandel betroffenen Regionen abzufedern. Für sämtliche Projekte, die aus EFRE und JTF finanziert werden, gilt: Sie müssen hohe Ansprüche an die Klimaverträglichkeit und Nachhaltigkeit erfüllen.

Zentrales Instrument für den Hochlauf der Wasserstoff-Wirtschaft sind die IPCEI-Projekte (Grenzübergreifende Projekte von gemeinsamem europäischen Interesse). In NRW werden sieben Großvorhaben umgesetzt. Das Land NRW wird sich an den IPCEI-Projekten im Rahmen einer gemeinsamen Finanzierung mit dem Bund im hohen dreistelligen Millionenbereich beteiligen. Das Wasserstoff IPCEI ist die mit Abstand größte Initiative zum Aufbau einer europäischen Wasserstoffwirtschaft. Die Teilnahme von NRW ist für die Modernisierung und zukunftsfähige Ausgestaltung des Wirtschafts- und Industriestandorts essentiell und die Landesregierung erwartet hiervon einen wesentlichen Push für den Hochlauf von Wasserstoff. Zwei von sieben IPCEI-Projekten haben bereits ihren Förderbescheid erhalten.

Wesentliche Förderprogramme auf Bundesebene, die zum klimaneutralen Umbau der Wirtschaft beitragen, sind die EEW Förderung mit rund 1 Mrd. Euro im Bundeshaushalt 2024 für die Breitenförderung von Transformationsvorhaben.

Die zum Sommer angekündigte Bundesförderung Industrie und Klimaschutz (BIK) zielt auf innovative Industrievorhaben zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen ab. Bis 2030 werden im KTF insgesamt 2,54 Mrd. Euro vorgesehen. Darüber hinaus stellt der Bund Mittel in zweistelliger Milliardenhöhe für die Klimaschutzverträge bereit. Die Landesregierung geht davon aus, dass die Bundesprogramme - und dabei insbesondere die neuen BIK-RL sowie die Klimaschutzverträge zahlreichen NRW-Unternehmen finanzielle Unterstützung bei der klimaneutralen Transformation hier am Standort ermöglichen werden. Auf

EU Ebene ist besonders der Innovationsfonds als Finanzierungsprogramm für die Demonstration innovativer kohlenstoffarmer Technologien relevant.

Das Land hat mit dem Starterpaket für klimaneutralen Mittelstand ein Angebot für kleine und mittlere Unternehmen und Handwerksbetriebe mit Beratungszuschüssen, Förderung von Transformationskonzepten und Krediten um auf Erneuerbare Energie und Wasserstoff umzusteigen geschaffen. Die Förderprogramme der progres.nrw Familie ergänzen dies. Darüber hinaus bestehen Kreditangebote der NRW Bank.

Die seitens des Bundes aufgestellte Förderlandschaft stellt eine gute Ausgangsbasis dar für die Förderung von Unternehmen. Die Landesregierung sieht eine Finanzierungslücke im Bereich der Betriebskosten für die Zeit des Hochlaufs von klimafreundlichen Technologien, besonders bis 2030 für kleine und mittlere Unternehmen unterhalb der Klimaschutzverträge. Die Bundesregierung ist aufgefordert diese Lücke zu schließen und sich auf europäischer Ebene für die beihilferechtlichen Voraussetzungen einer begrenzten Betriebskostenförderung einzusetzen.

Die Landesregierung sieht es als Verpflichtung gegenüber den kommenden Generationen an, den Klimawandel zu begrenzen. Für NRW, dessen Wohlstand nicht zuletzt auf der Industrie basiert, ist die Transformation in Zeiten grüner werdender Märkte unverzichtbar zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit. Besonders vulnerable Gruppen werden die ersten sein, die von schwierigeren Lebensbedingungen in Folge des Klimawandels betroffen sein werden. Auch wirtschaftliche Verwerfungen würden diesem Personenkreis als erstes schaden. Daher sind alle Maßnahmen, die der Begrenzung des Klimawandels und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dienen auch und besonders als Maßnahmen zum Schutz besonders benachteiligter und vulnerabler Personen anzusehen. Die Kosten wären um ein vielfaches höher, wenn wir nicht handeln.

Aus Sicht der Landesregierung ist das 90 Prozent-Zwischenziel für 2040 auf dem Weg der Europäischen Union zur Klimaneutralität bis 2050 zu begrüßen, denn es unterstreicht die führende Rolle der EU beim Klimaschutz und verdeutlicht ihre strategische Ausrichtung - auch wenn die Zielmarke auf einer konservativen Option der Folgenabschätzung des Europäischen Wissenschaftlichen Beirats für Klimawandel beruht. Die gesetzliche Verankerung dieses Zwischenziels sollte eine der ersten zentralen Prioritäten für die Klimapolitik der nächsten EU-Kommission

sein, um sämtliche Maßnahmen mit den langfristigen Zielen in Übereinstimmung bringen zu können. Zu begleiten ist, wie hoch die Menge an CO₂-Speicherkapazitäten durch technische Speicherung (CCS) oder Nutzung (CCU) sein wird, die die Kommission zur Zielerreichung vorsieht.

Das Bundesklimaschutzgesetz sieht vor, dass die deutschen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Referenzjahr 1990 um 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um 88 Prozent zu mindern sind. Netto-Treibhausgasneutralität soll bis zum Jahr 2045 erreicht werden. Das Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen gibt die gleichen Ziele aus. Damit gehen Deutschland und Nordrhein-Westfalen in Hinblick auf das Klimaneutralitätsziel der EU mit gutem Beispiel voran. Dass die Europäische Union Klimaneutralität bis 2050 anvisiert, erscheint vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Herausforderungen der EU-Mitgliedstaaten ebenfalls angemessen.

Die Erreichung dieser Klimaschutzziele wird Nordrhein-Westfalen als größtes Bundesland der Bundesrepublik Deutschland und Industrieland vor Herausforderungen in sämtlichen Sektoren und auf sämtlichen Politikebenen stellen.