



Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/1303

A06

2. Juni 2023
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

anbei übersende ich Ihnen den von Frau Inge Blask MdL erbetenen Bericht zum Thema „Wie will die Landesregierung die EU-Vorgaben auf dem Weg zur Klimaneutralität in den nächsten sieben Jahren in NRW umsetzen?“.

Ich bitte Sie, den Bericht an den Vorsitzenden des Ausschusses für Europa und Internationales weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen


Nathanael Liminski

Bericht
des Ministers für Bundes- und Europaangelegenheiten,
Internationales sowie Medien für den
Ausschuss für Europa und Internationales
zum Thema „Wie will die Landesregierung die EU-Vorgaben auf
dem Weg zur Klimaneutralität in den nächsten sieben Jahren in
NRW umsetzen“

(Juni 2023)

Zu A)

Ministerin Gorißen führte am 26.10.2022 Gespräche in Brüssel, u.a. zur Verordnung über die Wiederherstellung der Natur. Die geplante Verordnung steht im direkten Zusammenhang mit der neuen EU-Waldstrategie für 2030 und trägt zu dieser mit Maßnahmen zur Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und Widerstandsfähigkeit der Wälder bei.

Die Landesregierung sieht grundsätzlich ein Potenzial, dass über die Wälder, die Waldbewirtschaftung und die Holzverwendung ein Beitrag zur Verringerung von CO₂ in der Atmosphäre geleistet werden kann. Allerdings wird für Nordrhein-Westfalen - wie auch für die Bundesrepublik Deutschland - auch gesehen, dass im Klimawandel - wie die großen seit 2018 entstandenen Waldschäden zeigen - ein Risiko besteht, dass sich das Potenzial für den Klimaschutzbeitrag verringern kann. So können Wälder bei Schadereignissen oder im Rahmen altersbedingter Absterbeprozesse zeitweise auch zu CO₂-Quellen werden. Mit der neuen Landeswaldinventur wird derzeit die Datengrundlage zu den Wäldern in Nordrhein-Westfalen aktualisiert. Nach dem Vorliegen der Ergebnisse wird auch eine aktuelle Einschätzung zum Beitrag der nordrhein-westfälischen Wälder zur Verringerung von CO₂ in der Atmosphäre möglich sein. Die derzeit durchgeführte bundesweite Bodenzustandserhebung im Wald wird nach ihrer Fertigstellung zudem eine fundierte Datengrundlage zum Beitrag der Waldböden in Nordrhein-Westfalen zur Speicherung von Kohlenstoff liefern.

Zu B)

Legislativpaket „Fit for 55“

Am 14. Juli 2021 hatte die Europäische Kommission das für den Europäischen Grünen Deal zentrale Legislativpaket „Fit-für-55“ vorgestellt. Damit soll in den Bereichen Energie, Verkehr, Emissionshandel, Besteuerung und dem Landsektor gemäß des EU-Klimagesetzes sichergestellt werden, dass die Netto-Treibhausgasemissionen innerhalb der Europäischen Union bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden können.

Mittlerweile sind die Verhandlungen der einzelnen Dossiers zu einem Großteil abgeschlossen. Teilweise wurden die Vorhaben bereits im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Die Landesregierung begleitet die Verhandlungsschritte des „Fit-für-55“-Pakets auf allen Ebenen sehr eng. Als allgemeine politische Stoßrichtung gilt dabei insgesamt, Nordrhein-Westfalen als modernes Industrieland bei der Transformation und beim Abbau regionaler Unterschiede in enger Kooperation mit den europäischen Partnern bestmöglich auszurichten.

Im Einzelnen:

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

Die novellierte EU-ETS-Richtlinie wurde veröffentlicht und wird am 5. Juni 2023 in Kraft treten. 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 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, Verkehrsnutzer und KMU in NRW keine große zusätzliche Belastung bedeuten. Wegen der Preisdämpfungsmechanismen können die Preise im EU-EHS II anfangs sogar niedriger als im nEHS liegen. Da jedoch die Gesamtmenge der Emissionszertifikate ab 2028 mit einer jährlichen Rate von 5,38% reduziert wird, ist 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.

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 seine Funktionen wirksam erfüllt und dass den nordrhein-westfälischen Unternehmen keine Wettbewerbsnachteile entstehen werden.

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 Lösung für die Exportfrage schnellstmöglich gefunden werden muss.

Die Importeure werden durch den CBAM ab 2026 bepreist. Doch die Berichtspflicht für Importeure wird ab dem 1. Oktober 2023 angewendet. Hier bleibt wenig Zeit für die Vorbereitung. Daher erwartet die Landesregierung, dass die EU-Kommission frühestmöglich die notwendigen nachgelagerten Rechtsakte beschließen wird.

3. Einrichtung eines Klima-Sozialfonds

Mit einem neuen Klima-Sozialfonds soll die Belastung von Haushalten, Kleinunternehmen und Verkehrsnutzern durch das EU-EHS II abgedeckt werden. Die entsprechende Verordnung wird am 5. Juni 2023 in Kraft treten. 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. 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.

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 die LULUCF-Sektoren den angestrebten Beitrag leisten können. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Resilienz von Wäldern zu erhöhen.

5. Überarbeitung der Lastenteilungsverordnung

Die sogenannte Lastenteilungsverordnung (oder Effort Sharing Regulation, ESR) legt für jeden 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.

6. Überarbeitung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie

Am 30. März 2023 wurde in den Trilogverhandlungen zwischen Rat und Parlament eine vorläufige politische Einigung hinsichtlich des Kommissionsvorschlags zur Überarbeitung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie erzielt. Die Zustimmung des Ausschusses der Ständigen Vertreter steht aus. Eine eigentlich vorgesehene Billigung am 17. Mai 2023 wurde dem Vernehmen nach aufgrund von Bedenken Frankreichs mit Blick auf die Rolle von Kernenergie bei der Herstellung von treibhausgasarmen Wasserstoff und einer damit verbundenen möglichen Ablehnung von der Tagesordnung genommen.

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.

Maßgeblich für die Umsetzung der überarbeiteten Energieeffizienz-Richtlinie in Deutschland ist der von der Bundesregierung im April 2023 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Änderung des Energiedienstleistungsgesetzes, der sich aktuell im parlamentarischen Verfahren des Bundes befindet. Dieser Gesetzentwurf wird durch Nordrhein-Westfalen intensiv begleitet. 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.

8. Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie

Keine Aktualisierung. Befassung im Rat dauert an.

9. Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

Nach der vorläufigen politischen Einigung zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im März 2023 steht eine allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) fest. Damit soll in erster Linie sichergestellt werden, dass es ein ausreichendes öffentlich zugängliches Infrastrukturnetz für das Aufladen und Betanken von Straßenfahrzeugen und Schiffen mit alternativen Kraftstoffen gibt. 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 errichtet werden.

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. Der Vorschlag basiert angesichts der Vielfalt der im Seeverkehr eingesetzten Technologien auf dem Grundsatz der Technologieneutralität und konzentriert sich daher auf die Nachfrage nach Kraftstoffen. Nach der vorläufigen politischen Einigung zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im März 2023 werden künftig 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.

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.

Im April 2023 haben der Rat und das Europäische Parlament eine vorläufige Einigung in der Initiative erzielt. Die neuen Regelungen legen einen Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe fest, der auf EU-Flughäfen zur Verfügung gestellt werden muss, um die Emissionen zu senken. Für Nordrhein-Westfalen ist das Dossier u.a. als Flughafenstandort weiterhin von hoher Relevanz.

12. CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge 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. 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.