

26.08.2024

UMSETZUNG EU GREEN DEAL



Aktueller Stand der Gesetzgebung

Mit dem **Europäischen Klimaschutzgesetz (2021/1119/EU)** hat sich die Europäische Union 2021 das rechtsverbindliche Ziel der Klimaneutralität bis 2050 gesetzt. Bis zu diesem Datum soll die EU nicht mehr Treibhausgasemissionen ausstoßen, als in der Union abgebaut oder eingelagert werden können. Dieses legislative Herzstück des **Europäischen Grünen Deals** beinhaltet für 2030 außerdem ein Zwischenziel von minus 55 % an CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990. Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, hat die EU in der vergangenen Legislaturperiode zahlreiche Rechtsakte im Rahmen des **Fit-for-55-Pakets**, **dem REPowerEU-Plans** und **dem Null-Schadstoff-Aktionsplans** erlassen, deren Maßnahmen Kommunen besonders betreffen.

Zu Beginn einer neuen Mandatsperiode des Europaparlaments und der EU-Kommission bietet dieses Faktenblatt einen Überblick über die regional- und kommunalrelevanten Aspekte der EU-Neuregelungen. Die meisten im Folgenden genannten Rechtsakte sind in den vergangenen Monaten in Kraft getreten, nachdem der Rat der EU als Vertretung der Mitgliedstaaten und das Europaparlament diese final beschlossen hatten. Die wenigen Rechtsakte, die aktuell noch verhandelt werden, sind besonders gekennzeichnet. Verordnungen sind unmittelbar gültig, Richtlinien müssen in nationales Recht umgesetzt werden.

NEUJUSTIERUNG ABGESCHLOSSEN: DER KÜNFTIGE RECHTSRAHMEN

- ★ **Das System des europäischen Emissionshandels (ETS) wird verschärft und ausgeweitet:** Um Treibhausgasemissionen einen Preis zu geben und einen marktbasieren Anreiz zur Investition in klimafreundliche Alternativen zu setzen, müssen Unternehmen in bestimmten Sektoren für ihren Schadstoffausstoß Zertifikate erwerben, die über die Jahre knapper und teurer werden. Bis 2030 müssen diese Emissionen nun um 62 % reduziert werden, die zulässige Emissionsobergrenze wird hierfür künftig Jahr für Jahr schneller sinken. Außerdem wird ab 2026 das Instrument der kostenlosen ETS-Zertifikate schrittweise auslaufen und neben dem innereuropäischen Luftverkehr künftig auch den Seeverkehr erfassen. Die CO₂-Emissionen aus dem **Straßenverkehr und im Gebäudereich** werden wiederum ab 2027 erstmals **einem neuen und separaten ETS-II-System** unterworfen sein.
- ★ Um gewisse Härten abzufedern, haben die EU-Institutionen außerdem einen neuen **Klima-Sozial-Fonds** vorgesehen, der sich u. a. aus Erlösen des Emissionshandels speisen wird. Für den Zeitraum 2026 bis 2032 könnte dieser bis zu 65 Mrd. Euro umfassen. Die Mittel sollen über die Mitgliedstaaten analog zu sogenannten Klima-Sozialplänen einkommensschwachen Haushalten, finanziell schwächeren Kleinunternehmen und einkommensschwachen Verkehrsteilnehmende zu Gute kommen, die durch die Einführung des ETS-II-Systems übermäßig betroffen sind.

- ★ Um den entstehenden globalen Wettbewerbsnachteil für europäische Unternehmen auszugleichen, wird seit 1. Oktober 2023 durch den **CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM)** eine Importsteuer schrittweise auf die Einfuhr bestimmter CO₂-intensiver Produkte in den EU-Binnenmarkt erhoben. Außerdem soll künftig die **Taxonomie-Verordnung** mit bisher einem Durchführungsrechtsakt zu grünen Wirtschaftstätigkeiten Investoren und Kreditgebern eine Richtschnur geben, was unter nachhaltigen Aktivitäten zu verstehen ist.
- ★ In der **EU-Lastenteilungsverordnung** werden jeweils nationale Ziele für die Reduzierung von Emissionen u. a. aus dem Straßenverkehr, dem Gebäudesektor, der Landwirtschaft oder der Abfallwirtschaft festgelegt. Deutschland verpflichtet sich im Vergleich zu 2005 zu einer CO₂-Ausstoß-Verringerung um 50 % bis 2030.
- ★ Die **Verordnung zu Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)** legt u. a. für die Land- und Forstwirtschaft bis 2025 das Ziel fest, nicht mehr Treibhausgase zu emittieren, als in diesen Sektoren abgebaut werden. Bis 2030 sieht die Verordnung dann einen **Nettoabbau von CO₂ durch natürliche Senken** vor. EU-weit sollen es 310 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente sein. Außerdem werden für die Mitgliedstaaten spezifische Ziele festgelegt, um die Aufnahme von CO₂ durch Wälder, Moore, Pflanzen etc. zu stärken.

NEUE SEKTORALE RECHTSVORSCHRIFTEN IM BEREICH ENERGIE

- ★ Die dritte Auflage der **Richtlinie über erneuerbare Energien (2023/2431/EU)** sieht für 2030 verbindlich einen Anteil erneuerbarer Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch der EU von 42,5 % vor, der durch einen indikativen Anteil von 2,5 % auf insgesamt 45 % anwachsen kann. Außerdem werden neue sektorspezifische Ziele festgelegt wie bspw. ein indikativer Anteil erneuerbarer Energien von 49 % im Gebäudesektor oder ein verbindlicher Anteil von 29 % im Endenergieverbrauch des Verkehrssektors. Alternativ können die Mitgliedstaaten die „Treibhausgasintensität“ der Mobilität um 14,5 % senken, wobei immer mindestens 5,5 % an Biokraftstoffen, erneuerbarem, sprich grünem Wasserstoff oder eFuels genutzt werden müssen. Von besonderem regionalem und kommunalem Interesse ist die Bestimmung, dass der Ausbau von erneuerbaren Energien-Anlagen als **übergeordnetes öffentliches Interesse** bestimmt und eine Maximaldauer für entsprechende Genehmigungsverfahren vorgesehen wird. Die Mitgliedstaaten sollen außerdem umwelttechnisch unbedenkliche **Vorranggebiete** ausweisen, in denen u. a. die Umweltprüfung beim Bau neuer Anlagen verkürzt werden kann.
- ★ Die neue **Energieeffizienzrichtlinie (2023/1791/EU)** sieht ein EU-Energieeinsparungsziel von 11,7 % bis 2030 im Vergleich zum 2020er-Projektionsszenario und ein rechtlich bindendes Endenergieverbrauchsziel von 763 Megatonnen Öleinheiten vor. Der öffentliche Sektor wird zu einer jährlichen Energieeinsparung von 1,9 % verpflichtet, für Kommunen unter 50.000 Einwohnern wird diese Vorgabe ab 2027 gelten, für Kommunen unter 5.000 Einwohnern ab 2030. Jährlich müssen hierzu unter bestimmten Ausnahmen **3 % der Grundfläche aller geheizten und gekühlten Gebäude, die größer als 250 m² und im Besitz öffentlicher Stellen sind, auf den Standard eines fast oder vollständigen Nullemissionsgebäudes saniert werden**. Zudem müssen alle Kommunen über 45.000 Einwohner einen kommunalen Wärmeplan erstellen. Außerdem werden erstmals Bestimmungen zur **Energieeffizienz in Rechenzentren** eingeführt, die sich vor allem auf Transparenzpflichten und die Nutzung von Abwärme beziehen.

- ★ Durch die **Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (2024/1275/EU)** soll bis 2050 ein klimaneutraler Gebäudebestand erreicht werden. Im Bereich der Wohngebäude können die Mitgliedstaaten ihre nationalen Ziele in der energetischen Sanierung selbst festlegen, um den Primärenergieverbrauch bis 2030 um 16 % und bis 2035 um 20-22 % zu senken. Für Kommunen sind die Vorgaben für Nichtwohngebäude besonders relevant, da diese Regelungen öffentliche Gebäude einschließen. Für diese Gebäudetypen besteht eine faktische Sanierungsvorgabe: Bis 2030 müssen mindestens 16 % der am wenigsten effizienten Nicht-Wohngebäude und bis 2033 mindestens 26 % dieser Gebäude renoviert werden. Die neue Richtlinie ist am 28. Mai 2024 in Kraft getreten und die Mitgliedstaaten haben zur Umsetzung der meisten Vorgaben 18 Monate Zeit. Die Stellungnahme des Europabüros findet sich [auf dieser Webseite](#).

NEUE SEKTORALE RECHTSVORSCHRIFTEN IM BEREICH VERKEHR

- ★ Die überarbeitete **Verordnung über Leitlinien der EU für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V, 2024/1679/EU)** ist bereits am 18. Juli 2024 in Kraft getreten. Als Verknüpfungspunkte der europäischen Verkehrsachsen sind in der aktualisierten Verordnung erstmals Vorgaben für sogenannte „**städtische Knoten**“ aufgestellt worden. Zukünftig und unabhängig von ihrer Lage im TEN-V-Netz definiert die EU alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohner als städtische Knoten. Die Neuregelung betrifft somit alle Großstädte in der Metropolregion sowie Gießen, die als größte Stadt einer NUTS-2-Region (hier Mittelhessen) unter eine Sonderregel fällt. Sie alle müssen bspw. bis zum 31. Dezember 2027 einen nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan (engl. SUMP) aufstellen und ab der gleichen Frist regelmäßig Daten der städtischen Mobilität im Bereich Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit an die Europäische Kommission übermitteln. [Das neue Faktenblatt des Europabüros](#) informiert im Detail zu den neuen Anforderungen und Möglichkeiten der städtischen Knoten. Die Stellungnahme des Europabüros findet sich [hier](#). Ebenfalls erarbeiten der Regionalverband und das Europabüro als Mitglieder der zuständigen Expertengruppe für die Europäische Kommission eine Stellungnahme zu den Indikatoren, die die Grundlage für die Bewertung der SUMP darstellen sollen.
- ★ Die neue **Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2023/1804/EU)** legt verbindliche europäische Ziele für den **Auf- und Ausbau von E-Ladepunkten sowie erstmals auch für Wasserstofftankstellen** fest. Entlang der transeuropäischen Verkehrskorridore (TEN-V) und in städtischen Knoten müssen die Mitgliedstaaten bis 2025 und bis 2030 entsprechende Lade- bzw. Tankmöglichkeiten für PKW und LKW gewährleisten. Die Vorgaben beziehen sich u. a. auf Maximalabstände zwischen den Lademöglichkeiten und die dort mindestens verfügbaren Ladeleistungen. Ein weiteres Ziel für die **verfügbare E-Ladekapazität ist an die Anzahl der zugelassenen E-Autos gekoppelt**: So müssen aggregierte E-Ladekapazitäten von mindestens 1,3 kW pro zugelassenem Elektroauto und mindestens 0,8 kW pro zugelassenem Plug-in-Hybrid verfügbar sein. Sobald mehr als 15 % der PKW in einem Mitgliedstaat batterieelektrisch betrieben sind, können die Mitgliedstaaten diese Kopplung jedoch auflösen. Einheitliche Standards für den Bezahlvorgang sollen das Laden und Tanken für den Nutzer erleichtern.
- ★ Für die Autobauer gelten seit April 2023 verschärfte **CO₂-Emissionsnormen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge**. Die neue Verordnung [2023/851/EU](#) verpflichtet sie zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei Neufahrzeugen um 55 % bis 2030 im Vergleich zu 2021. Autobauer können zwar eine Neuwagenflotte mit einem Ausstoß über diesem Wert weiter auf den Markt bringen, müssen dafür aber eine „Prämie“ bezahlen. **Ab 2035 dürfen neu zugelassene PKW dann**

gar kein CO₂ mehr ausstoßen. Neue Verbrennungsmotoren in Neuwagen sind damit ab diesem Datum nicht mehr zulässig, wobei es möglicherweise Ausnahmen für Verbrennungsmotoren mit CO₂-neutralen Kraftstoffen geben könnte.

- ★ Ebenfalls angehoben hat die EU die **CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge (2024/1610/EU)**: Laut der neuen Verordnung, die im Juni 2024 in Kraft getreten ist, sollen die CO₂-Emissionen für schwere LKW über 7,5 t und Reisebusse bis 2030 um 45 %, bis 2035 um 65 % und bis 2040 um 90 % gesenkt werden. Von besonderer kommunaler Relevanz ist, dass neue Stadtbusse ihren CO₂-Ausstoß bis 2030 um 90 % senken und ab 2035 emissionsfrei sein sollen. Überlandbusse wurden von dieser verschärften Regelung ausgenommen. Für diese gelten die allgemeinen Regeln für LKW und Reisebusse.
- ★ Neben den CO₂-Grenzwerten hat die EU ebenfalls die Schadstoffnormen im Straßenverkehr durch die **Euro-7-Verordnung (2024/1257/EU)** angehoben. Diese gelten sowohl für PKW und Transporter als auch für LKW und Busse. Mit den am 8. Mai 2024 in Kraft getretenen Rechtsvorschriften legt die EU nicht nur strengere Abgasgrenzwerte für gesundheitsgefährdende Stoffe wie bspw. Kohlenmonoxid und Stickoxide fest, sondern berücksichtigt auch erstmals die Schadstoffemissionen, die durch Bremsen und Reifenabrieb entstehen. Zudem werden Grenzwerte für die Haltbarkeit von Batterien von E-Autos eingeführt. Gegenüber der bisherigen Euro-6-Verordnung bleiben die Emissionsgrenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge unverändert. Die EU führt nur strengere Anforderungen in Bezug auf feste Partikel ein. Für Busse, LKW und andere schwere Nutzfahrzeuge gelten dagegen zukünftig niedrigere und damit strengere Grenzwerte für Abgasemissionen im Labor und unter realen Fahrbedingungen.

SEKTORALE RECHTSVORSCHRIFTEN IM BEREICH DER BIODIVERSITÄTS-STRATEGIE UND DES NULL-SCHADSTOFF-AKTIONSPLANS DER EU

- ★ Nach besonders konflikthafter Diskussionen haben der Rat der EU und das Europaparlament jeweils im März und Juni 2024 dem **Gesetz zur Wiederherstellung der Natur (2024/1991/EU)** zugestimmt. Die Verordnung verpflichtet die Mitgliedstaaten erstmals dazu, die Natur nicht nur zu schützen, sondern geschädigte Ökosysteme aktiv wiederherzustellen. Um dies zu gewährleisten, setzt der Rechtsakt für verschiedene Ökosysteme spezifische Ziele für 2030 bis 2050 fest. In urbanen und peri-urbanen Gebieten darf etwa auf nationaler Ebene bis Ende 2030 kein Nettoverlust an Grünflächen, Waldbestand und Baumüberschattungen erfolgen. Stadtgebiete, die bereits einen Grünflächenanteil von 45 % und eine städtische Baumbeschirmung von mehr als 10 % aufweisen, können von dieser Berechnung ausgenommen werden. Ab 2031 sollen die Mitgliedstaaten dann jeweils national festgelegte Zuwachspfade bis zu einem zufriedenstellenden Niveau festlegen. Das zufriedenstellende Niveau bestimmen die Mitgliedstaaten selbst auf Basis eines Orientierungsrahmens der EU-Kommission. Konkrete auf EU-Ebene festgelegte Zuwachsziele konnten durch die Interessenvertretung des Europabüros (siehe [Stellungnahme](#)) verhindert werden. In nationalen Wiederherstellungsplänen werden die Mitgliedstaaten in den kommenden zwei Jahren die Ziele und Maßnahmen konkretisieren wie auch die zu renaturierenden Flächen festlegen. In Deutschland wird das Bundesumweltministerium diesen Plan federführend erarbeiten. Die Verordnung ist am 18. August 2024 in Kraft getreten.
- ★ Die **Überarbeitung der Richtlinie über kommunales Abwasser** hat das Europaparlament am 10. April 2024 beschlossen. Nur noch der Rat der EU muss den Kompromiss aus den Trilogabschlussverhandlungen von Ende Januar 2024 final bestätigen. Die Einigung sieht u. a.

verschärfte Grenzwerte für das Entfernen von Phosphor und Stickstoff in der dritten Reinigungsstufe von Kläranlagen vor. Zudem soll eine vierte Reinigungsstufe für Kläranlagen ab 150.000 Einwohnerwert bis spätestens 2045 eingeführt werden, um Mikroschadstoffe aus bspw. Arzneimitteln und Kosmetika herauszufiltern. Neu ist in diesem Zusammenhang auch die Verpflichtung, dass Produzenten von Arzneimitteln und Kosmetika zu mindestens 80 % die Kosten für den Bau und den Betrieb einer vierten Reinigungsstufe tragen und somit eine erweiterte Herstellerverantwortung übernehmen sollen. Den restlichen Anteil sollen die jeweiligen EU-Mitgliedstaaten beisteuern, beispielsweise über eine Finanzierung über Abwassergebühren.

- ★ Den Trilogkompromiss der EU-Institutionen **zur revidierten Luftqualitätsrichtlinie** hat das Europaparlament ebenfalls im April 2024 beschlossen und wartet auf die finale Bestätigung durch den Rat der EU. Der überarbeitete Rechtsakt setzt EU-weite Grenz- und Zielwerte ab 2030 für mehrere Luftschadstoffe fest, darunter neue Werte für Feinstaub und Stickstoffdioxid, die für die Metropolregion FrankfurtRheinMain von besonderer Relevanz sind. So soll der Jahresgrenzwert für Feinstaub (PM_{2,5}) für 2030 um mehr als die Hälfte von aktuell 25 µg/m³ auf 10 µg/m³ reduziert werden. Für Stickstoffdioxid wird eine Halbierung des Grenzwertes von aktuell 40 µg/m³ auf 20 µg/m³ bis 2030 angesetzt. Das Europabüro hat hierzu eine [Stellungnahme](#) verfasst.

SEKTORALE RECHTSVORSCHRIFTEN IN TRILOG-VERHANDLUNGEN

- ★ Kurz vor Beginn der Trilogverhandlungen und damit noch mitten im Gesetzgebungsprozess stehen die **Teilrevision der EU-Abfallrahmenrichtlinie** und die **EU-Bodenüberwachungsrichtlinie**. Für beide Rechtsakte haben das Europaparlament und der Rat der EU ihre Verhandlungspositionen für die bevorstehenden Triloggespräche festgelegt. Die Überarbeitung der Abfallrahmenrichtlinie sieht eine Verschärfung der Ziele für Lebensmittelabfälle und die Einführung einer erweiterten Herstellerverantwortung für Textilien vor. Durch die Richtlinie zur Bodenüberwachung und -resilienz möchte die EU einen einheitlichen europäischen Überwachungsrahmen für die Qualität der Böden in Europa schaffen. Ebenfalls soll der Rechtsakt neue Standards für nachhaltiges Bodenmanagement und Bestimmungen für den Umgang mit verseuchten Böden festsetzen. Mit einer Einigung zu beiden Rechtsakten ist im Laufe des ersten Halbjahres 2025 zu rechnen.

VORAUSSCHAU: NEUES KLIMAZWISCHENZIEL FÜR 2040

Am 18. Juli 2024 hat das Europäische Parlament Ursula von der Leyen in ihrem Amt der EU-Kommissionpräsidentin für fünf weitere Jahre bestätigt. [In ihrer Bewerbungsrede vor dem Europaparlament](#) wie auch [in den politischen Leitlinien für das neue Mandat 2024-2029](#) hat Ursula von der Leyen bereits eine Anpassung des Europäischen Klimagesetzes angekündigt. Konkret schlägt sie vor, für 2040 ein CO₂-Reduktionsziel von 90 % festzusetzen und somit den Transformationspfad zur angestrebten Klimaneutralität 2050 durch ein weiteres Zwischenziel weiter zu konkretisieren.

In 2025 wird die Europäische Kommission ebenfalls ihren Vorschlag für den Mehrjährigen Finanzrahmen 2028-35 der EU vorstellen, der die Verteilung der europäischen Finanzmittel auf die einzelnen Fonds und Politikfelder bestimmen wird. Angesichts der neuen Anforderungen aus dem Europäischen Grünen Deal wird die künftige Ausgestaltung der EU-Förderinstrumente im Bereich Verkehr (Connecting-Europe-Fazilität Verkehr) und Energie (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung wie auch LIFE-Aktionsprogramm) von Bedeutung für die Kommunen und regionalen Akteure der Metropolregion FrankfurtRheinMain sein.