

UPDATE UMWELTRECHT - GESETZGEBUNG

PROF. DR. PETER SCHÜTTE / DR. MARTIN WINKLER*

Berichtszeitraum: 18.05.2020 bis 06.08.2020

In dieser Ausgabe werden die jüngsten Novellierungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und des Batteriegesetzes (BattG) näher vorgestellt (dazu insgesamt unter A.). Im Energierecht wurde zur Umsetzung der im Mai zwischen Bund und Küstenländern getroffenen Vereinbarung „Mehr Strom vom Meer“ der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) vorgelegt (B.).¹ Kurz zuvor wurde ein Gesetzesentwurf zur Anpassung der Zertifikatspreise durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) veröffentlicht (C.). Im Bereich Verkehr und Mobilität hat das Bundeskabinett einen Entwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorgelegt, um die Kraftfahrzeugsteuer zukünftig stärker an den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs auszurichten (D.). Im Rahmen des Naturschutzrechts ist die Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Kraft getreten (E.). Zudem beschloss das Kabinett im August den vom BMVi vorgelegten Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes (F.).

Am Ende des Berichts steht wie immer eine Übersicht mit weiteren Gesetzgebungsvorhaben, Berichten und programmatischen Papieren (G.).

A. KREISLAUFWIRTSCHAFTSRECHT

I. Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG)

Bereits im Mai² berichteten wir von dem Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Abfallrahmenrichtlinie aufgrund des 2018 in Kraft getretenen EU-Legislativpakets zur

* Dr. Martin Winkler ist wissenschaftlicher Leiter der Clearingstelle EEG. Der Beitrag erscheint in ähnlicher Form in der Zeitschrift für Umweltrecht (ZUR). Der Bericht gibt ausschließlich die persönliche Meinung der Autoren wieder.

¹ Abrufbar unter:
https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/M-O/offshore-vereinbarung-mehr-strom-vom-meer.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (05.08.2020, 16:42).

² Hierzu
https://www.bbgundpartner.de/fileadmin/Media/News_2020/Update_Umweltrecht2020/Update_Umweltrecht_Gesetzgebung_05-2020.pdf.

Kreislaufwirtschaft.³ Die diesbezügliche Umsetzungsfrist endete am 05.07.2020. Der Gesetzentwurf⁴ soll in dieser Ausgabe noch einmal eingehender vorgestellt werden.

Ziel des Entwurfs ist es, die sich aus der geänderten Abfallrahmenrichtlinie ergebenden Vorgaben in deutsches Recht umzusetzen.⁵ Zu den wesentlichen Änderungen des KrWG gehören im Einzelnen:

- Die Berechnungsweise der Recyclingquoten für Siedlungsabfälle wird geändert. Dies soll dazu führen, dass höhere Sammelmengen notwendig werden, um die erforderlichen Quoten zu erreichen. Zu diesem Zweck sollen die Recyclingquoten ab 2025 schrittweise angehoben werden (mind. 65 Gewichtsprozent bis 2035), § 14 Abs. 1 KrWG-E.
- Die bereits bestehende Pflicht zur getrennten Sammlung von Kunststoff-, Metall-, Papier- und Glasabfällen aus Haushalten wird den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern (Kommunen) zugewiesen, § 20 Abs. 2 Nr. 2-5 KrWG-E. Daneben steht die Einführung einer Getrenntsammlungspflicht von Bioabfällen, gefährlichen Haushaltsabfällen, Textilien und Sperrmüll, deren Sammlung ebenfalls den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern zugewiesen ist, § 20 Abs. 2 Nr. 1, 6 bis 8 KrWG-E.
- Die Vorgaben zur Produktverantwortung für Produktentwickler, Hersteller, Ver- und Bearbeiter sowie Händler werden erweitert, §§ 23 ff. KrWG-E. Hierzu gehören neben dem Ziel der Reparierbarkeit und technischen Langlebigkeit von Erzeugnissen nach § 23 Abs. 2 KrWG-E insbesondere:
 - > die Kostenbeteiligung für die Reinigung der Umwelt („Umweltvermüllung“) mitsamt der sich anschließenden umweltverträglichen Verwertung und Beseitigung der aus den in Verkehr gebrachten Erzeugnissen entstandenen Abfälle,
 - > die sog. Obhutspflicht, d.h. die Vorsorge dafür, dass die Gebrauchstauglichkeit der Erzeugnisse beim Vertrieb erhalten bleibt und diese nicht zu Abfall werden. Diese Regelung diene vor allem dazu, die Vernichtung retournierter Waren zu verhindern.
- Die generalisierende Erweiterung der Produktverantwortung wird durch diverse Verordnungsermächtigungen teilweise wieder eingeschränkt (§§ 23 Abs. 4, 24 bis 26 KrWG-E). So soll die Bundesregierung zunächst durch Verordnung bestimmen, für welche Erzeugnisse die Produktverantwortung gilt, § 23 Abs. 4 KrWG-E. Daneben kann die Kostenbeteiligung für die Reinigung der Umwelt aufgrund von Teil E der Einwegkunststoff-RL praktisch nur bei Produkten wie Lebensmittelverpackungen für den Sofortverzehr, Getränkebehälter,

³ Das am 04.07.2018 in Kraft getretene Legislativpaket umfasst Änderungen der Abfallrahmenrichtlinie, der Verpackungsrichtlinie, der Elektroaltgeräterichtlinie, der Batterierichtlinie, der Altfahrzeugrichtlinie und der Deponierichtlinie, siehe <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20180411IPR01518/abfall-und-kreislaufwirtschaft-mehr-recycling-weniger-mull> (07.08.2020, 13:28).

⁴ BT-Drs 19/19373 (Gesetzentwurf). Entwurf nachfolgend zitiert als: KrWG-E.

⁵ BT-Drs 19/19373, S. 1.

Getränkebecher, Luftballons oder Zigarettenfilter gefordert werden, § 25 Abs 1 Nr. 4 KrWG-E.

Der Bundesrat schlägt in seiner Stellungnahme zahlreiche Änderungen im Detail vor.⁶ Kritisch sieht die Länderkammer, dass ein baldiger Gebrauch der Verordnungsermächtigungen zur Konkretisierung der Obhutspflicht nicht geplant sei. "Die konkrete Umsetzung der in der Abfallrahmenrichtlinie normierten erweiterten Herstellerverantwortung wird damit in naher Zukunft nicht erreicht werden können",⁷ heißt es in der Stellungnahme. In ihrer Gegenäußerung betont die Bundesregierung, ein "umsichtiges Vorgehen" zur Umsetzung der Verordnungsermächtigung anzustreben. Als rein nationales Instrument würde die Pflicht zudem nur deutsche Unternehmen treffen. "Die Ausgestaltung der Obhutspflicht muss daher - auch mit Blick auf die gegenwärtige Corona-Krise, die vor allem auch den Handel trifft - mit Augenmaß erfolgen."⁸

II. Einwegkunststoffverbotsverordnung (EWKVerbotsV)

Die Bundesregierung hat den Erlass einer Einwegkunststoffverbotsverordnung⁹ beschlossen, die der Umsetzung von Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2019/904¹⁰ dienen soll und auf der Verordnungsermächtigung des zuvor bereits vorgestellten Gesetzesentwurfs zum KrWG gem. § 24 Nr. 4 KrWG-E beruht. Nach der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen der in Teil B des Anhangs der genannten Richtlinie aufgeführten Einwegkunststoffprodukte, für die es bereits geeignete Alternativen gibt, gänzlich zu verbieten. Diese Zielsetzung entspricht ebenfalls dem 5-Punkte-Plan des Bundesumweltministeriums für weniger Plastik und mehr Recycling¹¹ und der Entschließung des Bundesrates zur Reduzierung unnötiger Kunststoffabfälle.¹²

Das Verbot betrifft gem. § 3 EWKVerbotsV Wegwerfprodukte wie Einmalbesteck und -teller, Trinkhalme, Rührstäbchen, Wattestäbchen und Luftballonstäbe aus Plastik. Auch To-Go-Lebensmittelbehälter und Getränkebecher aus Styropor sollen nicht mehr auf den Markt kommen. Verboten sind außerdem alle Produkte aus oxo-abbaubarem Kunststoff, der sich in besonders schwer zu entsorgende Mikropartikel zersetzt, aber nicht weiter abbaut.

Die Verordnung wurde dem Bundestag zur Befassung zugeleitet und soll im Herbst dem Bundesrat zur Zustimmung vorgelegt werden. Der Abschluss des Verfahrens soll bis Ende 2020 erfolgen. Die Verordnung tritt am 03.07.2021 in Kraft.¹³

III. Änderung des Batteriegesetzes (BattG)

Das Bundeskabinett hat im Mai eine Änderung des Batteriegesetzes (BattG) auf den Weg gebracht.¹⁴ Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll Veränderungen der letzten Jahre

⁶ BT-Drs 19/19373, S. 86 ff.

⁷ BT-Drs 19/19373, S. 95.

⁸ BT-Drs 19/19373, S. 112.

⁹ BT-Drs 19/20349, S. 1 ff.

¹⁰ ABl. L 155 vom 12.06.2019, S. 1.

¹¹ <https://www.bmu.de/DL2122> (30.07.2020, 15:37).

¹² BR-Drs 343/19.

¹³ <https://www.bmu.de/gesetz/verordnung-ueber-das-verbot-des-inverkehrbringens-von-bestimmten-einwegkunststoffprodukten-und-von-pr/> (06.08.2020, 17:41).

¹⁴ BT-Drs 19/19930 (Gesetzentwurf). Entwurf nachfolgend zitiert als: BattG-E.

entgegengetreten werden, die zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem Gemeinsamen Rücknahmesystem und den herstellereigenen Rücknahmesystemen geführt haben.

Dem BattG soll zukünftig ein Wettbewerbssystem zwischen ausschließlich herstellereigenen Rücknahmesystemen zugrunde liegen. Die Aufgabe der Registrierung der Hersteller und der Genehmigung der Rückgabesysteme soll hierbei durch eine Behörde gebündelt wahrgenommen werden. Für die Änderungen der Aufsicht bedeutet dies insbesondere:

- Zukünftig wird die Rücknahme und Entsorgung in einem freien Wettbewerb zwischen den Rücknahmesystemen erfolgen. Die Pflicht zur Errichtung und zum Betrieb eines Gemeinsamen Rücknahmesystems wird aufgegeben und die Anforderungen an die herstellereigenen Rücknahmesysteme deutlicher gefasst, § 7 BattG-E. Die Rücknahmesysteme haben bei der Bemessung der Beiträge der Hersteller finanzielle Anreize zu schaffen, um bereits die Herstellung von Batterien stärker an ökologischen Kriterien auszurichten und die Verwendung von gefährlichen Stoffen zu minimieren, § 7a BattG-E.
- Für Hersteller besteht zukünftig eine Registrierungspflicht beim zuständigen Umweltbundesamt (UBA), § 4 Abs. 1, §§ 19, 20 Abs. 1 BattG-E. Die bisherige Pflicht zur bloßen Anzeige wird aufgegeben. Aus der Sicht des Ressorts war eine angemessene Aufsicht nicht mehr möglich.¹⁵ Dem UBA steht jedoch die Möglichkeit offen, die Gemeinsame Stelle der Hersteller nach dem Elektro- und Elektronikgerätegesetz (ElektroG) im Wege der Beleihung mit dieser auch weiterhin zu betrauen, § 23 Abs. 1 BattG-E. Diese Aufgabe wurde in der Vergangenheit bereits von der "stiftung elektro-altgeräte register (stiftung ear)" übernommen.¹⁶

B. ÄNDERUNG DES WINDENERGIE-AUF-SEE-GESETZES (WINDSEEG)

Das Bundeskabinett hat am 03.06.2020 die von Bundeswirtschaftsminister *Altmaier* vorgeschlagene Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes beschlossen.¹⁷ Dieser bezeichnet den Entwurf als einen „Meilenstein für die Offshore-Windenergie“.¹⁸ Im Zentrum des Gesetzentwurfs steht eine Erhöhung des Ausbauziels der Offshore-Windenergie auf 20 Gigawatt bis zum Jahr 2030. Zudem sieht der Entwurf ein langfristiges Ausbauziel von 40 Gigawatt bis zum Jahr 2040 vor, § 1 Abs. 2 S. 1 WindSeeG-E. Um die Inbetriebnahme der Windenergieanlagen auf See möglichst frühzeitig und damit vor dem Jahr 2030 zu erreichen, werden Anpassungen an den Realisierungsfristen und den Vorgaben im Flächenentwicklungsplan vorgenommen, § 5 Abs. 5 WindSeeG-E.

Zudem sieht der Gesetzentwurf die Einführung eines sog. „dynamischen Gebotsverfahrens“ vor, § 23a WindSeeG-E. Aufgrund des guten Wettbewerbs bei der Windenergie auf See sei zu erwarten, dass es in einigen künftigen Ausschreibungen mehrere Bieter geben werde, die für eine Fläche 0-Cent-Gebote abgeben. Für diesen Fall müsse durch den § 23a WindSeeG-E eine Regelung geschaffen werden, um eine

¹⁵ BT-Drs 19/19930, S. 59.

¹⁶ BT-Drs 19/19930, S. 59.

¹⁷ BT-Drs 19/20429 (Gesetzentwurf). Entwurf nachfolgend zitiert als: WindSeeG-E.

¹⁸ <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2020/20200603-kabinett-beschliesst-aenderung-des-windenergie-auf-see-gesetzes.html> (05.08.2020, 16:17).

Differenzierung auch der 0-Cent-Gebote zu ermöglichen.¹⁹ Andernfalls seien negative Auswirkungen auf die Realisierungswahrscheinlichkeit zu erwarten.²⁰ Zu diesem Zweck wird im Rahmen der Ausschreibungen im zentralen Modell ab 2021 eine zweite Gebotskomponente eingeführt, die es 0-Cent-Bietern ermöglicht, in einem zweiten Gebotsverfahren ihre Zahlungsbereitschaft zum Ausdruck zu bringen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass das erfolgreiche Gebot nicht höher als notwendig ausfällt. Dies senke das Risiko, dass Bieter den ökonomischen Wert des Ausschreibungsgegenstandes überschätzen.

C. ÄNDERUNG DES BRENNSTOFFEMISSIONSHANDELSGESETZES (BEHG)

Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, wurde am 19.12.2019 als Teil des Klimapakets das Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen²¹ verkündet, wodurch ein Emissionshandel für die Sektoren Wärme und Verkehr ab dem Jahr 2021 eingeführt wurde. Auf Grundlage des Ergebnisses des Vermittlungsausschusses vom 29.11.2019 hat die Bundesregierung, ihrer vorangegangenen Protokollerklärung folgend, nun einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der die beschlossene Erhöhung der Zertifikatspreise vorsieht.²² Im ersten Jahr soll der Preis 25 Euro betragen und bis zum Jahr 2025 auf 55 Euro steigen. Für das Jahr 2026 soll ein Preiskorridor mit einem Mindestpreis von 55 Euro pro Emissionszertifikat und einem Höchstpreis von 65 Euro gelten, § 10 Abs. 2 BEHG-E.

D. SIEBTES GESETZ ZUR ÄNDERUNG DES KRAFTFAHRZEUGSTEUERGESETZES

Mit dem am 10.07.2020 vorgelegten Entwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes²³ sollen unter anderem die Maßnahmen 15 („Förderung des Umstiegs auf elektromobile Pkw“) und 26 („Konsequent CO₂-bezogene Reform der Kfz-Steuer“) des Klimaschutzprogramms 2030²⁴ umgesetzt werden. Diese sind ebenfalls Bestandteil der vom Koalitionsausschuss am 03.06.2020 beschlossenen Maßnahmen (Maßnahme 35a).²⁵ Das Gesetz soll einen Beitrag dazu leisten, das Regierungsziel von sieben bis zehn Mio. zugelassenen Elektrofahrzeugen in Deutschland bis zum Jahr 2030 zu erreichen.²⁶

Zur Förderung des Umstiegs auf elektrische Antriebe sieht der Gesetzesentwurf eine Verlängerung der zehnjährigen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für bis Ende 2025 erstzugelassene reine Elektrofahrzeuge vor, § 3d Abs. 1 S. 2 KraftStG-E. Die Steuerbefreiung gilt jedoch längstens bis 31.12.2030. Um die Nachfrage für Pkw mit reduziertem Emissionspotenzial zu stärken, ist eine noch stärkere Berücksichtigung der CO₂-Komponenten durch Einführung eines progressiven CO₂-Tarifs bei der

¹⁹ BT-Drs 19/20429, S. 26 a. E.

²⁰ BT-Drs 19/20429, S. 27.

²¹ BGBl. I S. 2728 ff.

²² BT-Drs 19/19929 (Gesetzesentwurf). Entwurf nachfolgend zitiert als: BEHG-E.

²³ BT-Drs 19/20978 (Gesetzesentwurf). Entwurf nachfolgend zitiert als: KraftStG-E.

²⁴ Abrufbar unter:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/19_Legislaturperiode/2020-06-12-7-Aenderung-Kraftfahrzeugsteuergesetz/0-Gesetz.html (07.08.2020, 10:07).

²⁵ Abrufbar unter:

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunkt Papier.html> (05.08.2020, 14:16).

²⁶ BT-Drs 19/20978, S. 8.

Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Verbrennungsmotor beabsichtigt, § 9 Abs. 1 Nr. 2 lit. c KraftStG-E.

Um zusätzlich auch besonders emissionsreduzierte Fahrzeuge zu fördern, wird die Steuer für zwischen dem Tag des Kabinettschlusses und dem 31.12.2024 erstmals zugelassene Pkw mit einem CO₂-Wert bis 95 g/km in Höhe von 30 Euro im Jahr für fünf Jahre, längstens bis zum 31.12.2025, nicht erhoben, § 10b Abs. 1 KraftStG-E.

E. INKRAFTTRETEN DER BUNDESKOMPENSATIONSVERORDNUNG (BKOMPV)

Bereits am 19.02.2020 hat das Bundeskabinett die Bundeskompensationsverordnung (BKompV)²⁷ beschlossen. Am 03.06.2020 ist die Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung vom 04.05.2020 in Kraft getreten.²⁸ Durch die Verordnung sollen die Anforderungen im Rahmen der gesetzlich bestehenden Verpflichtungen zur Vermeidung und Kompensation von Beeinträchtigungen bei Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 15 BNatSchG) für Vorhaben im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (z.B. die Zulassung von Energieleitungen als Freileitungen und Erdkabel nach dem NABEG, aber auch Offshore-Windparks und ab 2021 bestimmte Bundesfernstraßen) weiter konkretisiert und bundesweit standardisiert werden.

Die BKompV sieht Regelungen zur Bewertung des vorhandenen Zustands von Natur und Landschaft und der durch die Vorhabenrealisierung zu erwartenden Beeinträchtigungen vor, §§ 4-7 BKompV. Durch festgelegte Wert- und Beeinträchtigungsstufen soll der erforderliche Kompensationsbedarf festgestellt werden. In den §§ 8-9 BKompV werden Anforderungen an den Ausgleich und den Ersatz erheblicher Beeinträchtigungen gestellt. Darüber hinaus enthält die BKompV Regelungen zu Ersatzzahlungen für solche Beeinträchtigungen, die nicht in angemessener Frist ausgeglichen oder ersetzt werden können, §§ 13-14 BKompV.

F. ENTWURF EINES INVESTITIONSBSCHLEUNIGUNGSGESETZES

Das Bundeskabinett hat am 12.08.2020 den Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes beschlossen.²⁹ Mit dem Gesetz sollen die im Koalitionsausschuss vom 08.03.2020³⁰ beschlossenen Maßnahmen zur Beschleunigung von Verfahren im Verkehrsbereich umgesetzt werden. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer äußerte sich zu dem Entwurf folgendermaßen: „Wir beschleunigen Genehmigungen, verkürzen Gerichtsverfahren, sorgen für schnelleres Baurecht, entschlacken die Verfahren. Damit nehmen wir alles in den Blick, wo es bislang klemmt.“³¹

Durch eine Änderung der §§ 48, 50 VwGO soll die Dauer verwaltungsgerichtlicher Verfahren bestimmter infrastruktureller Planfeststellungsverfahren durch eine Verkürzung des Instanzenzuges reduziert werden. Zu diesem Zweck soll die Eingangszuständigkeit vom Verwaltungsgericht auf das Oberverwaltungsgericht bzw. den

²⁷ BT-Drs 19/17344 (Verordnungsentwurf).

²⁸ BGBl. I S. 1088.

²⁹ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/investitionsbeschleunigungsgesetz.pdf?__blob=publicationFile (14.08.2020, 11:53).

³⁰ <https://www.cdu.de/artikel/ergebnisse-des-koalitionsausschusses-vom-08-maerz-2020> (13.08.2020, 11:33).

³¹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/040-scheuer-schneller-bauen-fuer-starke-wirtschaft-und-klimafreundliche-mobilitaet.html> (13.08.2020, 13:48).

Bundesgerichtshof übertragen werden, womit ebenfalls die Berufungsinstanz als zweite Tatsacheninstanz wegfallen soll. Zudem soll im Rechtsschutz gegen Genehmigungen von Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 m die aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten entfallen. Gleichwohl bleibt der Weg des einstweiligen Rechtsschutzes im Eilverfahren erhalten.

Die Elektrifizierung von Schienenstrecken und anderen kleinen Vorhaben soll mittels einer Erweiterung des § 18 AEG von dem Erfordernis eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens befreit werden, soweit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Davon umfasst ist ebenfalls eine Lockerung der Pflicht zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen. Dies betrifft bspw. die Digitalisierung von Schienenstrecken³² und die Erneuerung von Bahnsteigen und Bahnübergängen.

Um Doppelprüfungen zu vermeiden, soll das Raumordnungsverfahren nur noch auf Antrag des Vorhabenträgers durchgeführt werden, wenn keine raumbedeutsamen Konflikte zu erwarten sind. Dies soll durch eine Änderung des § 15 Abs. 5 ROG geschehen. Darüber hinaus soll das Raumordnungsverfahren – z.B. durch Online-Veröffentlichungen – stärker digitalisiert und damit effizienter gestaltet werden.

G. SONSTIGE RECHTSAKTE, PROGRAMMATISCHE PAPIERE UND MITTEILUNGEN

- Bericht zu den Treibhausgasemissionen 2019 für emissionshandelspflichtige stationäre Anlagen und Luftverkehr in Deutschland (VET-Bericht 2019), https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/VET-Bericht-2019.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (07.08.2020, 12:48)
- Nationale Wasserstoffstrategie der Bundesregierung, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.html1> (07.08.2020, 12:47)
- Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan (NECP) der Bundesregierung, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Energie/necp.html> (07.08.2020, 12:47)
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Tiergesundheitsgesetzes, BR-Drs 386/20
- Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Tierwohls in Tierhaltungsanlagen, BT-Drs 19/20597
- Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG, BR-Drs 268/20

³² Dies betrifft insb. die Ausstattung mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards *European Rail Traffic Management System* (ERTMS).