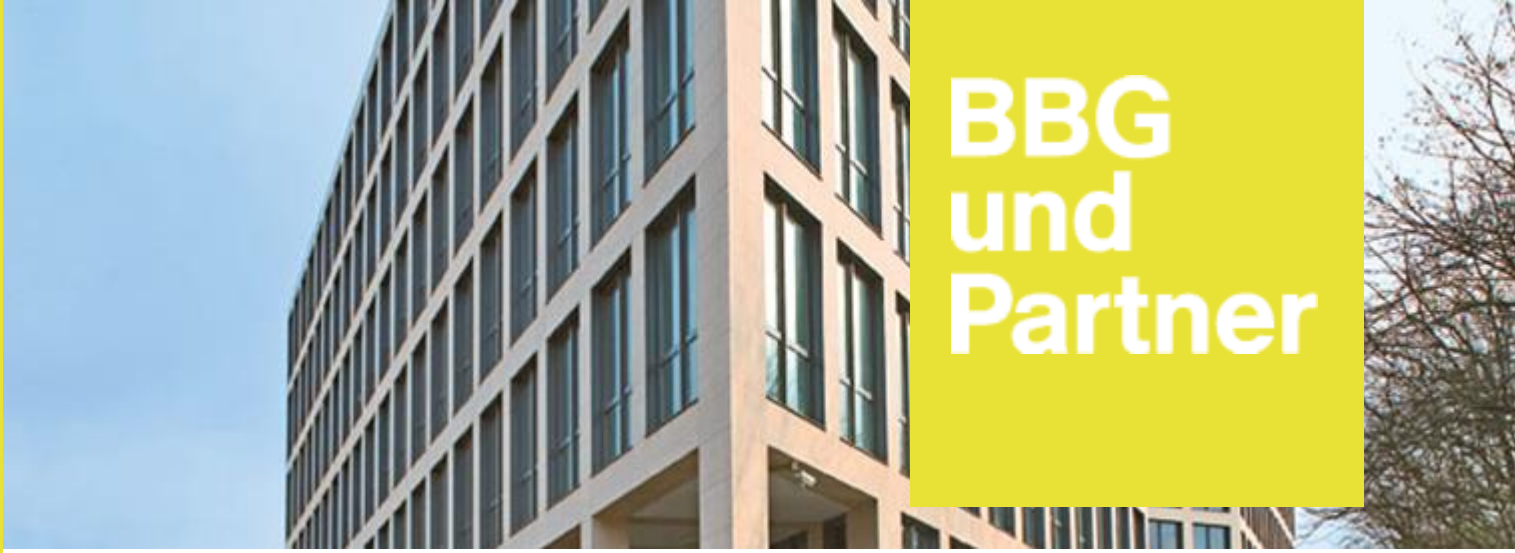

UPDATE UMWELTRECHT - GESETZGEBUNG

DR. PETER SCHÜTTE / DR. MARTIN WINKLER*

Berichtszeitraum: 08.10.2018 bis 06.12.2018

Im Berichtszeitraum ist das für die Energiewende zentrale Energiesammelgesetz vom Bundestag in zweiter und dritter Lesung beschlossen worden (dazu unter A.). Als weiteren Baustein der Energiewende hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie daneben am 24.10.2018 einen Referentenentwurf für eine Novelle des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes (NABEG) vorgelegt (dazu unter B.). Im Dieselskandal drehen sich die aktuellen bundesrechtlichen Diskussionen um einen Gesetzentwurf der Bundesregierung, der vor allem die Frage der Verhältnismäßigkeit von Diesel-Fahrverboten behandelt. Diesen hat der Bundestag am 15.11.2018 dem Bundesrat zugeleitet (dazu unter C.). Dem an dieser Stelle bereits vorgestellten Entwurf eines Planungsbeschleunigungsgesetzes hat der Bundesrat am 23.11.2018 zugestimmt (dazu unter D.). Schließlich hat das Bundesumweltministerium einen neuen Plan für einen schrittweisen Glyphosat-Ausstieg auf nationaler Ebene vorgelegt (dazu unter E.). Am Ende des Berichts steht wie immer eine Übersicht mit weiteren Gesetzgebungsvorhaben, Berichten und programmatischen Papieren.

A. ENERGIESAMMELGESETZ

Nach intensiver Debatte hat der Bundestag am 30.11.2018 mit den Stimmen der Großen Koalition den Entwurf zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften (Energiesammelgesetz) beschlossen.[1] Das Gesetzesvorhaben betrifft Änderungen an 20 Gesetzen und Verordnungen. Durch das Bündel verschiedener Regelungen wird ein zielstrebiger, effizienterer, netzsynchronerer und zunehmend marktorientierterer Ausbau der erneuerbaren Energien angestrebt.[2] Der Bundesrat wird voraussichtlich Mitte Dezember über das

---

* Dr. Martin Winkler ist Mitglied 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 BT-Drs. 19/5523 in der vom Wirtschaftsausschuss geänderten Fassung BT-Drs. 19/6155. Ein Antrag der Fraktion die Linke (BT-Drs. 19/1006) die Bürgerenergie zu retten und Entschließungsanträge der FDP (BT-Drs. 19/6167) und der Grünen (BT-Drs. 19/6168) wurden abgelehnt.

2 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Altmaier: Energiesammelgesetz ist wichtiger Baustein für die Energiewende; Pressemitteilung vom 30.11.2018: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2018/20181130-altmaier-energiesammelgesetz-wichtiger-baustein-fuer-energiewende.html (Abruf am 04.12.2018).

nicht zustimmungsbedürftige Gesetz beraten. Da hier eine erschöpfende Besprechung des Gesetzesvorhabens nicht möglich ist, sollen im Folgenden einzelne Schlaglichter geworfen werden.

1. Sonderausschreibungen

Mit dem Gesetz sollen u.a. die im Koalitionsvertrag vereinbarten Sonderausschreibungen für Windenergie an Land und Solaranlagen umgesetzt werden. Konkret werden im Zeitraum von 2019 bis 2021 die bisherigen Ausschreibungsmengen je Technologie um 4 Gigawatt angehoben. Um den Wettbewerb zu erhöhen, sollen die Ausschreibungsmengen von 1 Gigawatt in 2019 über 1,4 Gigawatt in 2020 auf 1,6 Gigawatt in 2021 anwachsen. Die Sonderausschreibungen sollen dabei nicht auf den bestehenden 52-Gigawatt-Deckel für Solaranlagen angerechnet werden.[3]

2. Solarförderkürzung

Bei Solaranlagen mit einer Kapazität von 40 bis 750 Kilowatt (kW) wurde mit dem neugefassten § 48 Abs. 2 Nr. 3 EEG 2017 die Vergütung bis April 2019 stufenweise gesenkt. Ab Februar 2019 wird der Fördersatz auf 9,87 Cent pro Kilowattstunde (ct/kWh) heruntergesetzt. Ab März gilt ein Fördersatz von 9,39 ct/kWh, ab April von 8,90 ct/kWh. Anschließend setzt dann wieder die übliche Degression nach dem atmenden Deckel ausgehend von 8,90 ct/kWh ein.

Hintergrund der Absenkung der Förderung ist, dass die Kosten für Solaranlagen zuletzt stärker gefallen sind als die Vergütungen im EEG und daher eine gegen das EU-Beihilfenrecht verstoßende Überforderung beendet werden soll. Für Anlagen bis zu einer Größe von bis zu 40 kW, d.h. zum Beispiel für Einfamilienhäuser, wurden keine Änderungen beschlossen.[4]

3. Kraftwärme-Kopplung

Weiteres Anliegen des Gesetzesvorhabens ist es, die Kraft-Wärme-Kopplung für die Energiewende zukunftsfähig zu machen. Hierzu wird vor allem die Genehmigung der deutschen Kapazitätsreserve durch die Europäische Kommission vom 07.02.2018 durch Änderungen im Energiewirtschaftsgesetz umgesetzt. Gemäß den beschlossenen Neureglungen in §§ 61b bis 61d EEG 2017 soll es bei 98 Prozent der Anlagen bei der bis Ende 2017 geltenden Privilegierung bleiben, dass nur eine anteilige EEG-Umlage für die selbst verwendete KWK-Strommenge in Höhe von 40 % abgeführt werden muss. Zudem wird die Modernisierung größerer Dampfsammelschienen-KWK-Anlagen durch punktuelle Anpassungen im KWKG erleichtert und neue Transparenzpflichten für stromkostenintensive Unternehmen eingeführt.[5]

4. Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung für Windenergieanlagen

Um die örtliche Akzeptanz der Windenergie zu steigern, sieht der Beschluss des Bundestags ab dem 01.07.2020 eine Pflicht zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung für Windenergieanlagen vor. Gemäß dem neuen § 9 Abs. 8 EEG 2017 müssen Betreiber von Windenergieanlagen an Land, die nach den Vorgaben des Luftverkehrsrechts zur Nachtkennzeichnung verpflichtet sind, ihre Anlagen mit einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen ausstatten. Satz 2 erstreckt den Anwendungsbereich der Vorschrift

---

[3] BT-Drs.19/6167, S. 103.
[4] BT-Drs.19/6167, S. 114 f.
[5] BT-Drs.19/6167, S. 48 ff.

auf bestimmte Offshore-Windenergieanlagen. Er gibt eine Nachtkennzeichnungspflicht in den Gebieten vor, in denen die Beleuchtung der Windparks auf See von Land bzw. von den vorgelagerten Inseln aus zu sehen ist.[6]

Höhere Ausbauziele für die Offshore-Windbranche wurden im Energiesammelgesetz nicht beschlossen. Jedoch wurden im Windenergie-auf-See-Gesetz und im Seeanlagengesetz die rechtlichen Grundlagen für Offshore-Windparks ohne Netzanschluss geschaffen.[7]

B. REFERENTENENTWURF EINES GESETZES ZUR BESCHLEUNIGUNG DES ENERGIELEITUNGSAUSBAUS

Der deutsche Netzausbau kommt nach Einschätzung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zu langsam voran. Von 5900 Kilometern Leitungen, die bundesweit neu- oder ausgebaut werden sollen, sind bislang erst 150 Kilometer fertig gestellt worden.[8] Das BMWi ist vor diesem Hintergrund bestrebt, den Ausbau des Höchstspannungs-Übertragungsnetzes weiter zu beschleunigen. Es plant daher im Rahmen des Aktionsplans „Stromnetz“ das Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) zu novellieren und entsprechende Änderungen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) vorzunehmen.[9] Konkrete Regelungsziele der Änderungen sind die Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für den Neubau von Stromleitungen einerseits sowie die Verstärkung und Optimierung bereits bestehender Stromleitungen andererseits. Erreicht werden soll dies vor allem durch eine bessere Verzahnung der Planungsschritte. Es sollen ein zeitliches Überlappen der verschiedenen Verfahrensschritte für den Netzausbau ermöglicht werden und zudem Konstellationen identifiziert werden, in denen auf bestimmte Verfahrensschritte typischerweise verzichtet werden kann.

Als Konsequenz dieser Überlegung schlägt der Entwurf u. a. Ausnahmen von der sog. Bundesfachplanung vor. So soll von dieser im Fall der Änderung oder Erweiterung einer Leitung, bei einem Ersatzneubau, bei einem Parallelneubau, bei einem Neubau unter überwiegender Nutzung einer Bestandstrasse und bei einem Neubau innerhalb eines Trassenkorridors, der in einem Raumordnungsplan oder im Bundesnetzplan ausgewiesen ist, abgesehen werden.[10] Nach § 5 Abs. 7 NABEG-E kann von der Durchführung der Bundesfachplanung bei der Errichtung einer Leitung unmittelbar neben einer bestehenden Bandinfrastrukturtrasse abgesehen werden. In den vorgenannten Fällen bestände der Vorteil, dass eine aufwendige öffentliche Anhörungskonferenz entfiele.

Ein weiterer Beschleunigungshebel des Entwurfs ist die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Genehmigung des Verlegens zusätzlicher Leerrohre bei Erdarbeiten eines Vorhabens. So können Erdarbeiten, die sowieso durchgeführt werden, im Rahmen einer vorausschauenden Planung dafür genutzt werden, Ausbaureserven für die nahe Zukunft zu schaffen. Konkret soll

---

6 BT-Drs.19/6167, S. 113 f.

7 BT-Drs.19/6167, S. 91 f.

8 Süddeutsche Zeitung v. 17.10.2018, Bundesregierung will den Netzausbau beschleunigen - diesmal wirklich.

9 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung des Energieleitungsausbaus; Referentenentwurf vom 30.10.2018, siehe https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/referentenentwurf-nabeg.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Abruf am 04.12.2018).

10 § 5 Abs. 6 NABEG-E.

bei Erdkabeln die Genehmigung von Leerrohren im Planfeststellungsverfahren schon dann ermöglicht werden, wenn die Genehmigungsbehörde von einem entsprechenden Bedarf im Geltungszeitraum des Planfeststellungsbeschlusses ausgehen kann.[11]

Darüber hinaus soll es durch die Einführung des § 25 S. 6 NABEG-E künftiger auch leichter werden, auf bestehenden Masten Stromleitungen auszutauschen bzw. zu erweitern. Beim Freileitungsmonitoring, bei Umbeseilungen und bei Zubeseilungen unter Beibehaltung der Maststruktur soll die Größe der vorzunehmenden Änderungen so gering sein, dass gegebenenfalls keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 25 S. 2 Nr. 1 NABEG durchgeführt werden muss.

Flankiert werden die Regelungen des Referentenentwurfs durch verschiedene Zwangsmaßnahmen, die im Sinne des Beschleunigungsziels die wirksame Durchsetzung der Regelungen garantieren sollen. Der Entwurf stuft einen Verstoß des Eigentümers gegen die Duldung von Vorarbeiten auf seinem Grundstück nunmehr als Ordnungswidrigkeit ein.[12] Auch gegen die Betreiber könnten für eine versäumte Antragsfrist nach den vorgeschlagenen Änderungen in § 34 NABEG-E zukünftig wesentlich höhere Zwangsgelder fällig werden.

Nachdem zahlreiche Stellungnahmen von den Ländern und Interessenverbänden beim zuständigen Ministerium eingegangen sind, wird der Referentenentwurf in Kürze dem Kabinett vorgelegt werden und anschließend das Gesetzgebungsverfahren im Bundestag und Bundesrat durchlaufen.[13]

C. 13. NOVELLE DES BIMSCHG

Am 15.11.2018 hat die Bundesregierung zur Umsetzung des am 02.10.2018 vom Koalitionsausschuss beschlossenen „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) auf den Weg gebracht.[14] Ausgangspunkt des Gesetzgebungsvorhabens waren die beiden Leitentscheidungen des BVerwG vom 27.02.2018 (7 C 26.16 und 7 C 30.17), dass Diesel-Fahrverbote dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu entsprechen haben und insbesondere Alter und Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge berücksichtigen müssen.[15] Die Bundesregierung hat den Entwurf mit den bundesweit einheitlichen Regeln für Fahrverbote dem Bundesrat zugeleitet und die besondere Eilbedürftigkeit betont. Am 13.12.2018 soll der Entwurf in erster Lesung beraten werden.

Um den rechtlichen Vorgaben zu genügen, sieht der Gesetzesentwurf die Implementierung eines neuen § 47 Abs. 4a BImSchG vor, der im Wesentlichen zwei unterschiedliche Regelungen beinhaltet:

Zunächst wird klargestellt, dass Verkehrsverbote für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten wird. Anderenfalls seien sie nicht erforderlich. Ausweislich der Gesetzesbegründung geht der Entwurf davon aus, dass in diesen Gebieten

---

11 § 18 Abs. 2 a.E. NABEG-E.

12 §95 Abs. 1 Nr. 6 EnWG-E.

13 Die einzelnen Stellungnahmen können abgerufen werden unter: https://www.bmwi.de/Navigation/DE/Service/Stellungnahmen/nabeg/stellungnahmen-nabeg.html.

14 BR-Drs. 575/18.

15 BVerwG, Urteile v. 27.02.2018 – 7 C 26.16 und 7 C 30.17, abrufbar unter www.bverwg.de.

der NO_2-Grenzwert aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung schon beschlossen hat „in einem überschaubaren Zeitraum“ eingehalten wird. Ob diese Bestimmung mit dem Unionsrecht vereinbar ist, wird noch im Gesetzgebungsverfahren zu erörtern sein.[16] Der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid beträgt 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel. Art. 23 Abs. 1 UA 2 Richtlinie 2008/50/EG verlangt im Falle der Überschreitung des NO_2-Grenzwerts, durch geeignete Maßnahmen in den Luftqualitätsplänen den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten.

Praktisch soll die Stickstoffdioxidminderung durch die bereits umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen der Bundesregierung – konkret also Softwareupdates; Maßnahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 mit den Schwerpunkten Elektrifizierung des Verkehrs, Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Abgasreinigungssystemen sowie Digitalisierung des Verkehrs; Hardwarenachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen; Hardwarenachrüstung von Liefer- und Handwerkerfahrzeugen – erreicht werden.

Im zweiten Teil der vorgeschlagenen Regelung nennt § 47 Abs. 4a BImSchG-E einzelne Tatbestände, in denen anknüpfend an die Schadstoffklassen bzw. an die Fahrzeuggattung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit bestimmte Fahrzeuge von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden. Zuerst werden nach § 47 Abs. 4a lit. a) BImSchG-E Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 ohne weitere Bedingungen von Verkehrsbeschränkungen befreit. Nach § 47 Abs. 4a lit. b) BImSchG-E sollen für Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge weiterhin keine Beschränkungen gelten, wenn der Stickstoffdioxidausstoß im praktischen Fahrbetrieb weniger als 270 Mikrogramm pro Kilometer beträgt.

In § 47 Abs. 4a lit. c) bis f) BImSchG-E werden die Ausnahmevoraussetzungen von Kraftomnibussen, schweren Kommunalfahrzeugen, Handwerker- und Lieferfahrzeugen und Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro näher VI konkretisiert. § 47 Abs. 4a S. 3 BImSchG-E stellt dabei klar, dass im Einzelfall der Luftreinhalteplan auch für Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse VI ein Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs vorsehen kann, wenn die schnellstmögliche Einhaltung des Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid anderenfalls nicht sichergestellt werden kann. Diese Einzelfallregelung soll eine Berücksichtigung der besonderen lokalen Verhältnisse ermöglichen.[17] Ziel dieser detaillierten Regelungen ist es, die erforderliche Rechtssicherheit für Halter von nachgerüsteten Fahrzeugen zu schaffen.[18]

---

16 Vgl. dazu Johannes Schulte, Unverhältnismäßigkeit von Diesel-Fahrverboten bei geringfügiger Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes?, abrufbar unter http://www.jurop.org/umweltrecht/unverhaeltnismaessigkeit-von-diesel-fahrverboten-bei-geringfuegiger-ueberschreitung-des-stickstoffdioxid-grenzwerts-der-entwurf-eines-13-gesetzes-zur-aenderung-des-bundes-immissionsschutzgesetzes/ (Abruf am 04.12.2018).

17 BR-Drs. 575/18, S. 11.

18 BR-Drs. 575/18, S. 2.

D. PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN IM VERKEHRSBEREICH

Über den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeiteten Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich[19] haben wir in einem vorangehenden Update Umweltrecht bereits berichtet.[20] Ziel des Gesetzes ist die Umsetzung der im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarung, ein Planungsbeschleunigungsgesetz zu schaffen, damit Infrastrukturprojekte effizienter geplant und gebaut werden können. Bei dem Gesetzesvorhaben handelt es sich um ein sog. Mantelgesetz, das u. a. Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG) und des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) bewirkt. Die Beschleunigung der Infrastrukturvorhaben soll dabei mit unterschiedlichen Instrumenten erreicht werden. Im Einzelnen vorgesehen sind:

> Vorläufige Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder von Teilmaßnahmen

> Verzicht auf einen Erörterungstermin auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben

> Plangenehmigung bei UVP-pflichtigen Vorhaben

> Übernahme der strengen Klagebegründungsfristen aus § 6 UmwRG

> Zugänglichmachung der Bekanntmachungen und Planunterlagen über das Internet

> Regelung zur Einsetzung eines Projektmanagers

> Zusammenlegung von Anhörung und Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt

Der Bundesrat hat mit Zustimmungsbeschluss vom 23.11.2018 mittlerweile seine gem. Art. 87e Abs. 4 und 5 S. 1 GG erforderliche Zustimmung erklärt. Der Bundesrat begrüßte das beschlossene Planungsbeschleunigungsgesetz als einen Schritt für eine effizientere und transparentere Planung von Infrastrukturprojekten, bedauert jedoch zugleich, dass die Punkte personelle Stärkung der Gerichte sowie der entsprechenden Behörden und Beschleunigung des Verfahrens für Ersatzneubauten nicht in das Gesetz aufgenommen wurden.[21] Zusammen mit der vom Bundesrat ebenfalls geforderten zeitnahen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, in dem die Regelungen des Planungsbeschleunigungsgesetzes übernommen werden sollen, hat der Bundestag diese Punkte lediglich in einer Entschließung angenommen.[22]

Außerdem sorgte zuletzt für Diskussionen, dass kurz vor Schluss des Verfahrens noch die bundesfernstraßenrechtlichen Teile der Fehmarnbelt- sowie der Fehmarnsundquerung durch das Planungsbeschleunigungsgesetz als laufende Nummern 46 und 47 in die Anlage zu § 17e

---

19 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Scheuer: Mehr Tempo beim Infrastrukturbau, Pressemitteilung vom 18.07.2018: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/047-scheuer-planungsbeschleunigungsgesetz.html; BT-Drs. 19/5580.

20 Update Umweltrecht Gesetzgebung 8/2018, Ziff. E.

21 BR-Drs. 562/18.

22 BT-Drs. 19/5580, S. 8.

FStrG (erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts) aufgenommen wurden.[23]

E. GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Auf europäischer Ebene ist der Weg zu einem Glyphosat-Ausstieg bis mindestens Ende 2022 angesichts der 2017 erneut erteilten Genehmigung des Wirkstoffs verbaut. Das Bundesumweltministerium (BMU) will nun in seinem am 06.11.2018 vorgelegten Plan durch nationale Regelungen den Einsatz des umstrittenen Breitband-Herbizids im europarechtskonformen Rahmen minimieren und einen schrittweisen Ausstieg vorbereiten.[24] Dazu soll in der Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung der Glyphosateinsatz für die Vorsaat, Stoppelbehandlung und Vorerntespritzung (Sikkation) sowie in ökologisch sensiblen Gebieten und in Wasserschutzgebieten sofort verboten werden. Zudem ist eine strengere Zulassungspraxis für Glyphosat und andere schädliche Pflanzenschutzmittel geplant. Das für die Zulassung erforderliche Einvernehmen im Sinne des Pflanzenschutzmittel-Gesetzes soll ab Januar 2020 durch das Umweltbundesamt (UBA) nur noch erteilt werden, wenn die Landwirte als Ausgleich auf ihren Ackerflächen einen Mindestanteil in Höhe von 10 % an pestizidfreien Biodiversitätsflächen für Tier- und Pflanzenarten vorhalten. Als pestizidfreie Flächen kommen für das UBA u. a. Blühflächen, Brachen sowie Getreideäcker mit geringer Saatdichte in Betracht. Das BMU plant darüber hinaus auch eine Regelung in der Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung aufzunehmen, die festschreibt, den Glyphosateinsatz in Deutschland mit Ablauf der Wirkstoffzulassung auf EU-Ebene und der vorgeschriebenen Übergangsfrist Ende 2023 endgültig zu beenden. Hinsichtlich des geplanten stufenweisen Ausstiegs kooperiert das BMU mit dem Bundeslandwirtschaftsministerium, das bereits ein Verbot des Stoffs in Privatgärten und Parks vorgeschlagen hat.[25]

F. SONSTIGE RECHTSAKTE, PROGRAMMATISCHE PAPIERE UND MITTEILUNGEN

> Verordnung zur weiteren Modernisierung des Strahlenschutzrechts[26]

> 5-Punkte-Plan für weniger Plastik[27]

---

23 Vgl. dazu das Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags vom 28.11.2018, WD 5 – 152/18.

24 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Schulze legt Plan für Glyphosat-Ausstieg vor; Pressemitteilung vom 06.11.2018: https://www.bmu.de/pressemitteilung/schulze-legt-plan-fuer-glyphosat-ausstieg-vor/.

25 Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 100 Tage Bilanz, Pressemitteilung vom 19.06.2018: https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Ministerium/100TageBilanz.pdf?__blob=publicationFile.

26 BGBl. I 2018 S. 2034.

27 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, „Nein zur Wegwerfgesellschaft“ 5-Punkte-Plan des Bundesumweltministeriums für weniger Plastik und mehr Recycling vom 26.11.2018: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/5_punkte_plan_plastik_181123_bf.pdf (Abruf am 04.12.2018).

> Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen (schwere Kommunalfahrzeuge) der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EE[28]

[28] BAnz AT 28.11.2018 B5.