

**Stellungnahme des
Bundesverbands Carbon Management Solutions e.V. (BVCMS)
zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speiche-
rungs-Gesetzes, Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie**

4. Juli 2025

I. Einleitung

Der BVCMS begrüßt die Vorlage des Entwurfs des Kohlendioxid-Speicher-Gesetzes noch vor der Sommerpause und bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme. Positiv zu bewerten ist der ausdrückliche Bezug zur Erreichung der Klimaziele durch negative Emissionen. Der Einsatz der Kohlendioxid-Abscheidung-Nutzung (Carbon Capture and Utilisation, CCU) und Speicherung (Carbon Capture and Storage, CCS) können hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Zu der Umsetzung des Gesamtkonzepts von Carbon Management gehört zudem eine funktionierende, grenzüberschreitende Transportinfrastruktur, eine aktive Handelspolitik vor allem mit unseren Nachbarn, die Mitglied der EU sind, aber auch unseren Nachbarn, die nicht in der EU sind.

Der Entwurf schafft die Grundvoraussetzungen für Transport und Speicherung von CO₂. Gleichzeitig werden Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung genannt. Dies sind wichtige Schritte, damit die Grundlagen für das Management von CO₂ geschaffen werden. Der BVCMS begrüßt, dass CCU und CCS gleichwertig adressiert werden.

II. Bewertung

Der Gesetzentwurf schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen, damit der Aufbau einer CO₂-Transportinfrastruktur ermöglicht wird. Dabei nimmt der Entwurf, etwa im Bereich der Zulassung, Bezug auf bewährte Regelungen des Energiewirtschaftsgesetz (EnWG).

- a) **Das Gesetz als Durchführungsregelung für NZIA-Verordnung:** Der Bezug zur Implementierung der EU-Gesetzgebung, hier der Verordnung über die Netto-Null-Industrie, wird vom BVCMS begrüßt. Für die weitere nationale Gesetzgebung ist die Orientierung an der aktuellen EU-Gesetzgebung, wie dem Clean Industrial Deal, zu empfehlen.
- b) **Planfeststellungsverfahren:** Die Errichtung, der Betrieb sowie wesentliche Änderungen von CO₂-Leitungen bedürfen einer vorherigen Planfeststellung durch die zuständige Behörde (§ 4 Abs.1 KSpTG-E). Das Verfahren orientiert sich an den

Regelungen des EnWG. Dies schafft aus Sicht des BVCMS für die Netzbetreiber und Emittenten Verfahrenssicherheit.

- c) Enteignungsrecht:** Für CO₂-Leitungen, die dem Allgemeinwohl dienen, ist eine Enteignung zulässig, soweit dies zur Durchführung des Vorhabens notwendig ist (§ 4b KSpTG-E). Dies sichert die Realisierbarkeit auch bei widerstreitenden Grundstücksinteressen.
- d) Umwidmung bestehender Gasleitungen:** Bereits bestehende Gasleitungen können auf Antrag für den CO₂-Transport umgewidmet werden (§ 4a Abs. 2 KSpTG-E i.V.m. § 113c Abs. 3 EnWG). Diese rechtliche Regelung korrespondiert jedoch nicht mit den technischen Anforderungen, da Kohlendioxid einen anderen Transportprozess hat und die CO₂-Pipelines anders konstruiert werden müssen. Es braucht einen Hinweis, dass es eine eigene CO₂-Infrastruktur braucht.
- e) Vorrangige Bearbeitung:** Die beteiligten Behörden sollen Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für CO₂-Leitungen vorrangig bearbeiten (§ 4a Abs, 5 KSpTG-E). Dies wird vom BVCMS begrüßt.
- f) Rechtsweg:** Die Oberverwaltungsgerichte sollen erstinstanzlich zuständig sein (§ 39a KSpTG-E). Die Reduzierung der Verfahrensstufen kann jedoch auch zu einer Überlastung der zuständigen Gerichte führen. Hier kommt den Ländern eine besondere Aufgabe zu, für eine ausreichende Personalausstattung der Gerichte zu sorgen.
- g) Speicherkapazitäten:** Es muss sichergestellt sein, dass die Speicherkapazitäten nicht durch sachlich unbegründete Begrenzungen reduziert werden. Die Abstandsregelung § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 in Offshore-Gebieten ist zu eng gefasst. Es muss gesichert sein, dass ausreichend Speichermöglichkeit vorhanden ist.
- h) Rechtssicherheit für Einspeisung und Zugang:** Emittenten bekommen durch § 33 Abs.1 KSpTG n.F. einen Anspruch auf diskriminierungsfreien Anschluss an die CO₂-Leitungsnetze und ebenfalls an Speicher. Damit ist sicher, dass Emittenten das abgeschiedene CO₂ in das Netz einspeisen können, so die Netzinfrastruktur finanziert und gebaut wird.

- i) Einheitliches Genehmigungsregime für Abscheidung, Transport und Speicherung:** Der Gesetzentwurf regelt die gesamte Prozesskette von der Abscheidung über den Transport bis zur Speicherung einheitlich im KSpTG. Die Planfeststellung für CO₂-Leitungen und Speicher ist klar geregelt (§§ 4, 11 KSpTG n.F.), und die Verfahren sind an das EnWG angelehnt. Dies reduziert Unsicherheiten und ermöglicht eine verlässliche Investitionsplanung. Gleichwohl wäre die Formulierung eines klaren Anforderungsprofils für die notwendigen Bodenuntersuchungen, Geodäsie, für Onshore- und Offshore-Speicherung zu begrüßen.
- j) Vorrang und Beschleunigung der Verfahren:** Wie bereits für Netzbetreiber ausgeführt, können Emittenten durch die beabsichtigte Verfahrensbeschleunigung (§ 4a Abs. 5 KSpTG n.F.) und Verkürzung Rechtswegs (§ 39a KSpTG n.F.), mit mehr Verlässlichkeit und kürzeren Realisierungszeiträumen für ihre Investitionen rechnen.
- k) Übertreffendes öffentliches Interesse:** Die Errichtung, der Betrieb und wesentliche Änderungen von CO₂-Leitungen liegen ausdrücklich im überragenden öffentlichen Interesse (§ 4 Abs. 1 KSpTG-E). Dies erleichtert die Abwägung gegenüber konkurrierenden Interessen und erleichtert die Durchsetzbarkeit von CO₂-Infrastrukturprojekten. Allerdings zeigt sich bei Offshore, dass es konkurrierende Projekte gibt, die im öffentlichen Interesse sein werden. Der detaillierten Analyse im Bereich der Geodäsie bei Onshore und Offshore-Projekten und der Raumplanung kommen eine besondere Bedeutung zu. Konflikte bei der Definition von überragendem öffentlichem Interesse sind programmiert: Windenergie auf See und Wasserstoffleitungen dürfen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

III. Investitionen und Finanzierung

Der Entwurf adressiert weder die notwendige Finanzierungsplanung, noch verdeutlicht er, wie über die ordnungsrechtlichen Vorgaben des Entwurfs Investitionssicherheit geschaffen und somit der Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit durch Carbon Management zum Tragen kommen kann. Folgende Punkte sollten in der weiteren Gesetzgebung zu berücksichtigen:

a) Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Der vorliegende Entwurf enthält Absichtserklärungen, aber keine detaillierten Vorschläge zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beim Handel, Genehmigung und Umsetzung von Kohlendioxid-Transportleitungen mit grenzüberschreitendem

Bezug mit Nachbarstaaten, die Mitglied in der EU sind, und solchen Nachbarstaaten, die nicht Mitglied in der EU sind. Dies kann zu Rechtsunsicherheiten führen und somit zulasten der Investitionssicherheit gehen. Es muss zudem geklärt werden, dass bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nationale und europäische Fördermechanismen genutzt werden können. Hierzu bedarf es einer aktiven Arbeit auf EU-Ebene, damit eine Regelung etabliert wird, wie die Bank für Dekarbonisierung, die nationale Carbon Management Strategie und die Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten und weiteren relevanten Akteuren, ggf. in Verbindung mit dem Innovationsfonds, unterstützen kann.

b) Ausfallrisiken für Netzbetreiber

Für Investitionen in den Leitungsbau und -betrieb muss das Ausfallrisiko berücksichtigt werden, das besteht, wenn Emittenten - etwa wegen Insolvenz - kein CO₂ in die noch zu finanzierende und zu bauende Leitung einspeisen kann. Diese Einspeisungen können nicht durch Bestandskunden ersetzt werden.

c) Anschlusskosten für Emittenten

Nach dem vorliegenden Entwurf steht es Emittenten frei, sich an die CO₂-Leitung anzuschließen oder eben darauf zu verzichten. Auch dies bedeutet ein höheres Investitionsrisiko für die Netzbetreiber und ein höheres Kostenrisiko, etwa bei den Netzentgelten, für Emittenten. Dabei gilt: Je höher die gesamte CO₂-Menge im Pipeline-Netz, desto geringer sind die Kosten für die Emittenten.

d) CO₂-Netz-Finanzierung

Das Amortisationsmodell des Wasserstoffkernnetzes bietet eine Grundlage für ein Finanzierungsmodell für die Transportinfrastruktur. Da jedoch aus technischen Gründen für das CO₂-Netz weder das Gasnetz noch des im Entstehen begriffenen CO₂-Netzes zur Verfügung steht, sind hohe Investitionssummen für den Netzausbau notwendig, die nur durch privatwirtschaftliche Investoren erbracht werden können. Der Entwurf schafft erste wichtige Grundlagen. Gleichwohl muss vonseiten der zuständigen Bundesministerien die privatwirtschaftliche Expertise zur Planung und zur Finanzierung des Pipelinenetzes herangezogen werden. Es braucht zudem einen klaren Fahrplan zur Entbürokratisierung bei Fördermaßnahmen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Es sollte ausreichen, wenn Unternehmen einmal die notwendigen Daten auf einer Förderplattform, etwa der EU oder des Bundes hinterlegen und auf dieser Basis sich für verschiedene Förderprogramme bewerben können.

e) Klimaschutzverträge

Alle Carbon Management Maßnahmen müssen die Option haben, die Klimaschutzverträge, Contract for Difference, zu nutzen.

IV. Ausblick

Ziel muss sein, dass das Kohlendioxidspeicherungs und -transport-Gesetz rasch politisch beschlossen und das London Protokoll ratifiziert wird. Die Opt-in Option für die Länder muss im Licht der EU-Verordnung zum NZIA bewertet werden. Eine Opt-In Regelung für die Länder sollte nicht dazu führen, dass die Transportnetzplanung und -umsetzung für CCU- und CCS durch Detailvorgaben ausgebremst werden kann.

Ähnlich wie in Dänemark muss die gesellschaftliche Akzeptanz mit der Gesetzgebung vorangetrieben werden. Es muss also ein Dialogangebot für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden, zu den Chancen und Risiken des Carbon Managements. Eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz stärkt nicht nur den Klimaschutz, sondern schafft auch Investitionssicherheit.

Carbon Management ist ein Business Case. Damit der Markthochlauf gelingt, braucht es die verlässlichen politischen Rahmenbedingungen. Der vorliegende Gesetzesentwurf schafft die Grundlage dafür. Gleichzeitig muss nun die Gesetzgebung und Implementierung rasch vorangetrieben werden. Die industrielle Wertschöpfung in Deutschland muss gesichert werden. Die Anbieter von CO₂-Technologien aus Deutschland und der EU sind im Weltmarkt führend. Genauso müssen für die Emittenten nun die industriepolitischen Chancen gegriffen werden. Neben der Speicherung ist auch die Nutzung des Rohstoffs CO₂ entscheidend - für die chemische Industrie, die Luftfahrt und den maritimen Sektor. Entscheidend wird sein, dass das Kohlendioxid in der CO₂-Wirtschaft im Kreislauf aufgenommen wird und im Kreislauf verbleibt. Hier bedarf auf EU-Ebene noch einmal einer Überarbeitung der RFNBO-Vorgaben.

Die Bundesregierung muss sich auf EU-Eben dafür einsetzen, dass es eine klare CCU-Definition im EU ETS gibt, die die Rolle von CCU für den Klimaschutz und die Wertschöpfung in der CO₂-Wirtschaft entsprechend berücksichtigt. Die Mehrfachverwendung von CO₂ bedeutet in der Regel eine Halbierung der CO₂-Emissionen auf den Lebenszyklus bezogen. Ergänzend braucht es eine eindeutige Definition, was schwer vermeidbare Emissionen sind. Diese müssen gegenüber vermeidbaren CO₂-Quellen deutlich privilegiert werden.

Da voraussichtlich ab 2039 für die gesamte Industrie keine CO₂-Zertifikate im Emissionshandelssystem der EU ausgegeben werden und die Abfallwirtschaft und Stahlbranche schon zuvor davon betroffen sind wird, braucht es Carbon Management, damit der Industriestandort Deutschland und EU gestärkt wird. Deutschland ist aufgrund seines Industrie-Anteils von 20% am BIP massiv darauf angewiesen, dass Klimaschutz und Wertschöpfung gleichzeitig vorangebracht werden. Mit einer kohärenten Gesetzgebung besteht nun die Chance für Bundesregierung, dass sie für die Wirtschaft die Investitionsgrundlage für eine erfolgreiche Dekarbonisierung schafft.

Bundesverband Carbon Management Solutions e.V. (BVCMS)
Markus Rosenthal
Geschäftsführer
Spielhagenstr. 7
10585 Berlin
E: mrosenthal@bvcms.org
M: 0151 - 547 16667