

Stellungnahme der Verbände en2x und MEW zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes

Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x) und der Verband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. (MEW) – im Weiteren „die Verbände“ - begrüßen, dass die Bundesregierung den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetz (KSpG) zeitnah vorgelegt hat. Der rasche Ausbau der CO₂-Speicher- und Transportinfrastruktur ist unbedingt nötig um möglichst schnell nennenswerte Mengen CO₂ abscheiden und speichern zu können.

Folgende Punkte des Entwurfs bewerten die Verbände positiv:

- Öffnung des Geltungsbereichs des KSpG für den kommerziellen CO₂-Leitungstransport und die kommerzielle CO₂-Speicherung auch zu CO₂-Nutzungszwecken.
- Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses für die Errichtung, den Betrieb und wesentliche Änderungen von Kohlendioxidleitungen und Kohlendioxid speichern.
- Ermöglichung der Offshore-Speicherung von CO₂ im Festlandsockel und der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) Deutschlands.

Dafür setzen sich die Verbände ein:

- **Zugang der Mineralölindustrie zur CO₂-Infrastruktur muss erhalten bleiben**
Dem aktuellen Entwurf nach kann die heutige Mineralölindustrie auf die CO₂-Speicherungs- und Transportinfrastruktur zugreifen. Dies ist entscheidend, da die Abscheidung und Speicherung von CO₂-Emissionen (Carbon Capture and Storage, CCS) eine Rolle spielen werden, um die heute noch schwer vermeidbare Emissionen der Branche zu mindern. Mindestens genauso relevant ist die Nutzung von CO₂ durch Carbon Capture and Utilization (CCU). Diese wird zukünftig eine der entscheidenden Kohlenstoffquellen darstellen, um die weiterhin benötigten Produkte fossilfrei bereitzustellen, z.B. Rohstoffe für die Chemie oder Kraftstoffe für den Flugverkehr. Auch im weiteren Gesetzgebungsprozess darf es daher nicht dazu kommen, dass die heutige Mineralölindustrie bei der Nutzung entsprechender Technologien oder dem CO₂-Transport ausgeschlossen wird. Auch beim anschließenden tatsächlichen Aufbau des CO₂-Leitungsnetzes müssen Raffineriestandorte unbedingt berücksichtigt werden.
- **CCS muss auch auf dem Festland stattfinden**
Die Speicherung von CO₂ in geeigneten Lagerstätten auf dem Deutschen Festland kann Transportwege und somit Kosten für CO₂-Speicherung der Unternehmen reduzieren. Insbesondere küstenferne Standorte würden hiervon profitieren. CCS sollte aus diesem Grund bundesweit und ohne vorhergehendes Opt-In der Bundesländer möglich sein.

- **Auch die Umwidmung von ehemaligen Ölfernleitungen zum CO₂-Transport sollte erleichtert werden**
Um den Aufbau eines CO₂-Leitungsnetzes zu beschleunigen, wird im vorliegenden Entwurf eine erleichterte Umwidmung von Erdgasleitungen zu CO₂-Leitungen gestattet. Auch andere Fernleitungen, wie ehemalige Ölfernleitungen, sollten von solchen Erleichterungen profitieren. Dies kann den Ausbau der CO₂-Transportinfrastruktur weiter beschleunigen. Bei dem knappen Zeitraum bis zur Klimaneutralität sollte auf jedwede Möglichkeit zurückgegriffen werden, um den Infrastrukturausbau zu beschleunigen.
- **Berücksichtigung der gesamten CO₂-Wertschöpfungskette**
Zu CO₂-Transport gehören neben dem CO₂-Leitungstransport auch weitere Transportwege wie Bahn und Schiff. Gerade der CO₂-Transport per Schiff kann in manchen Fällen einem Leitungstransport vorzuziehen sein, beispielsweise über sehr lange Strecken oder für initiale CCS-Wertschöpfungsketten, in denen noch keine ausreichenden CO₂-Mengen vorhanden sind. In Europa entwickelt Northern Lights ein CCS-Cluster auf der Grundlage des CO₂-Transports per Schiff und hat bereits Verträge über den Transport von CO₂ aus Norwegen, Dänemark, den Niederlanden und Schweden unterzeichnet und auch Deutschland sollte hier Zugang anstreben. Dafür braucht es weiterhin eine entsprechende Export-Infrastruktur in den Häfen (Terminals), um möglichst rasch auf diese internationalen Speichermöglichkeiten zurückgreifen zu können. Genauso geht die CO₂-Speicherung über die geologische Speicherung hinaus und beinhaltet auch beispielsweise Tanks für die Zwischenspeicherung. Daneben braucht es geeignete Infrastruktur auch für den Umschlag, die Kompression, die Verflüssigung und sonstige Handhabung von CO₂. Auch all diese Technologien sollten in einem vollständigen Kohlendioxid-Speicherungs- und Transportgesetz berücksichtigt werden.
- **Schaffung eines Raumes für CCS durch eine Verpflichtung des Bundesamts für Seeschifffahrt (BSH) einen Raumordnungsplan zu erstellen**
Trotz eines überragenden öffentlichen Interesses für CO₂-Transport und -Speicherinfrastruktur können Nutzungskonflikte in der AWZ auftreten (z.B. mit Offshore-Windenergie oder Verteidigung). Ein Raumordnungsplan des BSH sollte diese Konkurrenzen abwägen, um so Investitionssicherheit für mögliche Vorhabenträger schaffen.
- **Streichung der Präklusionsregelungen nach §39 KSpTG**
Die Möglichkeit der einmaligen Fristverlängerung bei der Behördenbeteiligung geregelt in § 39 KSpTG sollte abgeschafft werden. Hilfsweise sollte zumindest der Grund der „Schwierigkeit der Prüfung“ gestrichen werden. § 39 Abs. 2 S. 6 KSpTG-Entwurf sollte ebenfalls gestrichen werden. Der Begriff der „Schwierigkeit der Prüfung“ lädt zur ausdehnenden Anwendung ein, da im Bereich neuartiger Technologien alles mit Schwierigkeiten in der Prüfung verbunden sein dürfte. Die Präklusion von zu spät

erfolgter Stellungnahme von Behörden sollte nicht durch Rückausnahmen aufgeweicht werden.

- **Kein „Gold-Plating“ bei Anforderungen der EU-CCS-Richtlinie**

Entsprechend der Zielsetzung im Koalitionsvertrag sollte in Bezug auf Haftungsfragen und finanzielle Sicherheiten ein „Gold-Plating“ vermieden werden. Die Anforderungen im KSpTG sollten dabei nicht über die Anforderungen der europäischen CCS-Direktive hinausgehen. Ein Beispiel hierfür ist die Frist von 40 Jahren im §31 KSpTG für die Übertragung der Haftung, die deutlich über die in der EU CCS Richtlinie aufgeführte Frist von 20 Jahren hinausgeht.

Für den Hochlauf von CCU/S sind über das KSp(T)G hinaus wichtig:

- Der schnellstmögliche tatsächliche Ausbau der CO₂-Speicher- und Transportinfrastruktur.
- Weitere regulatorische Anpassungen wie der Ratifizierung der Änderung des London-Protokolls, die Änderung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes, die Änderung der EU-CCS-Richtlinie sowie die Verabschiedung bilateraler Abkommen mit anderen europäischen Mitgliedstaaten sowie EU-Nachballändern mit vergleichbaren CO₂-Bepreisungssystemen, um den grenzübergreifenden CO₂-Transport zu ermöglichen.
- Entlastung der Erstanwender der CO₂-Leitungsinfrastruktur (z.B. durch eine Amortisationskonto des Bundes).
- Europarechtliche Ermöglichung des Transports und Exportes abgeschiedenen CO₂ für eine Speicherung außerhalb der EU sowie Ländern mit angegliederten CO₂-Bepreisungssystemen (bspw. durch eine Anpassung der EU-CCS-Richtlinie oder dem Linking mit anderen ETS-Systemen).
- Ermöglichung eines Business Case zur Herstellung von CCU-Produkten. Nötig dafür sind langfristige Investitionssicherheit (durch verlässliche Regulierung) sowie Anreize für CCU-Produkte (z.B. Quoten) und dies nicht nur für Kraft- und Brennstoffe, sondern auch für stofflich genutzte Rohstoffe.
- Fortführung bestehender Förderinstrumente (z.B. Klimaschutzverträge) oder Etablierung eines anderen wirksames Förderinstruments zur Unterstützung potenzielle Nutzer von CCS, insbesondere industrieller Emittenten.
- Personelle Aufstockung in den Behörden um die (beschleunigten) Verfahren auch zügig bearbeiten und die neuen Aufgaben im entsprechenden Maße koordinieren zu können.
- Vereinfachung und Konkretisierung von Genehmigungsverfahren über die gesamte CO₂-Wertschöpfungskette hinweg.