



Positionspapier zur Carbon Management- Strategie, zur Langfriststrategie Negativemissionen zum Umgang mit unvermeidbaren Restemissionen (LNe) und zum Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid- Speicherungsgesetzes (KSpG)

Transparenzregisternummer (EU): 17284292859-45

Lobbyregisternummer (national): R000611

Lobbyregisternummer (Bayern): DEBYLT0164

Carbon Management als wesentlicher Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität

Durch den Einsatz von Technologien zur Abscheidung, Nutzung und Speicherung von CO₂ (carbon capture, utilization and storage, CCUS) können wesentliche CO₂-Emissionsreduktionen erreicht werden, insbesondere in schwer zu dekarbonisierenden Sektoren. Mit Technologien zur CO₂-Entnahme (carbon dioxide removal, CDR) in Verbindung mit Speicherung (CCS) lassen sich sogar Negativemission erzeugen.

Die Stadtwerke München begrüßen daher sehr, dass die Bundesregierung mit den Eckpunkten zur Carbon Management Strategie und zur Langfriststrategie Negativemissionen (LNe) CCUS als wichtige Klimaschutz-Technologien für schwer und nicht anderweitig vermeidbare CO₂-Emissionen anerkennt und fördert. Die geplante Änderung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG) spielt eine maßgebliche Rolle für den künftigen Hochlauf von Carbon Management-Maßnahmen.

Um die nationalen, wie auch die regionalen Ziele zur Klimaneutralität zu erreichen, wollen die Stadtwerke München neben dem Ausbau Erneuerbarer Energien weitere Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen einleiten. Die CO₂-Abscheidung an Anlagen zur thermischen Abfallbehandlung kann, in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München, ein elementarer Baustein zur Reduktion unvermeidbarer Emissionen und der vollständigen Dekarbonisierung der Fernwärme sein.

Die Realisierung von Anlagenprojekten dieser Dimension dauert viele Jahre und ist bestimmt durch langen Planungs-, Genehmigungs-, Vergabe- und Bauzeiten. Aus diesem Grund ist es notwendig, die geplanten regulatorischen Änderungen und Strategie-Maßnahmen zügig auf den Weg zu bringen, um rechtzeitig Planungs- und Investitionssicherheit für den Aufbau einer effizienten Wertschöpfungskette rund um Carbon Management zu schaffen.

Hierfür fehlen im Moment jedoch noch einige nötige Rahmenbedingungen.

Förderung von CCS/CCU

Insbesondere in ihrer frühen Marktphase, die mit großen Investitionssummen bei gleichzeitiger hoher wirtschaftlicher Unsicherheit verbunden ist, sind CCS/CCU/CDR-Projekte auf zielgerichtete, staatliche Fördermittel angewiesen. Wir unterstützen den grundsätzlichen Ansatz der Bundesregierung, die **Förderung vor allem in den Industriesektoren mit schwer bzw. nicht vermeidbaren Emissionen, wie etwa der Abfallverbrennung** bereitzustellen. Zusätzlich ist eine **Förderung im Biomassesektor** für uns von großer Relevanz.

Die bislang bestehenden Förder-Instrumente (z.B. Bundesförderung Industrie und Klimaschutz BIK) sind **unzureichend** und müssen dringend für Carbon Management-Zwecke ausgebaut werden. Wir begrüßen daher die angekündigte Einführung eines Fördermoduls zu CCS/CCU im Rahmen der FRL BIK. Jedoch ist die angedachte Förderung insbesondere hinsichtlich der Förderhöhe, der Förderintensität und dem Förderzeitraum unzureichend und somit nicht geeignet um eine Investitionsentscheidung zu treffen. Hierzu sei auch auf die Stellungnahme der ITAD vom 03.11.2023¹ sowie die Stellungnahme des BDEW ebenfalls vom 03.11.2023 zum Richtlinienentwurf „Bundesförderung Industrie und Klimaschutz“ verwiesen.

Positiv zu werten ist, dass künftig über die Förderrichtlinie Klimaschutzverträge bestimmte CCS- und CCU-Anlagen als förderfähig eingestuft werden.

Eine zumindest in der Anfangszeit erforderliche Förderung kann sowohl auf EU-Ebene, als auch auf Ebene der Mitgliedsstaaten erfolgen. Sinnvoll könnte z.B. eine Erstattung der Zusatzkosten über sog. "contract for difference"-Verträge (CfD) für CCS-Maßnahmen an CO₂-Emittenten sein, die ihrerseits an Transporteure und Speicherbetreiber Marktpreise bezahlen, flankiert mit der Übernahme einzelner kommerzieller und technischer Risiken durch staatliche Behörden. Ähnliche Fördermaßnahmen werden derzeit auch in Großbritannien für neue CCS-Projekte diskutiert.

¹ [itad-stellungnahme-bik-03-11-2023.pdf](#)

Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG)

Wir begrüßen die geplante Novellierung des KSpG, um die konkrete Anwendung von CCS und CCU in der Praxis in Deutschland zu ermöglichen. Vor allem die **Ermöglichung von Offshore-Speicherung von CO₂ in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)** sehen wir als sehr positive Entwicklung an. Die Änderungen des KSpG sind eine gute Basis für den weiteren **Hochlauf der Wettbewerbssituation im Marktumfeld von CO₂-Einspeicherung**.

Auch die **Ermöglichung von Transport innerhalb Deutschlands per LKW, Schiene, Schiff und Pipeline** stellt eine elementare Grundlage für die Wertschöpfungskette dar.

Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für neue Anlagen

Neben der finanziellen Förderung für CCS/CCU müssen die erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren für neue Anlagen beschleunigt werden.

Für die Errichtung und den Betrieb von CCS/CCU-Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen sollte die **Annahme eines überragenden öffentlichen Interesse** gelten (ähnlich § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, EEG 2023). Außerdem ist sicherzustellen, dass die **Genehmigungsbehörden personell so ausgestattet werden, dass die Anträge zügig bearbeitet werden können**. Hilfreich wäre auch die **vollständige Digitalisierung des Genehmigungsprozesses**.

Transportinfrastruktur für CO₂

Carbon Management ist von einer geeigneten, multimodalen Transportinfrastruktur abhängig. Hierbei sind Pipelines aufgrund der anzunehmenden stark steigenden Transportmengen an Kohlenstoffdioxid in den kommenden Jahrzehnten unabdingbar. Deshalb sollte **schnellstmöglich mit dem Aufbau** einer möglichst bedarfsorientierten und gleichzeitig europaweit grenzüberschreitenden, **interoperablen Pipeline-Infrastruktur begonnen werden**. Dies setzt europaweit abgestimmte Mindestqualitätsstandards, die Ermittlung von Bedarfen und CCS-/CCU-Optionen in enger Abstimmung mit Industriepartnern sowie eine ausreichende Investitionssicherheit voraus.

Daneben müssen auch weitere, multimodale Transportmöglichkeiten bestehen, etwa auf dem Seeweg, der Schiene und auch Straße (Lkw).

Die zentrale Herausforderung besteht im Aufbau der Marktes und Ökosystems rund um Carbon Management. Der jetzt notwendige Aufbau eines CO₂-Transportnetzes ist im Hinblick auf dessen Auslastung daher mit erheblichen Risiken verbunden. Um den Aufbau eines CO₂-Transportnetzes in Deutschland und Europa zu erreichen, braucht es jetzt **verlässliche und stabile Rahmenbedingungen mit einer risikoadäquaten und marktgerechten Verzinsung**, um ausreichend Eigen- und Fremdkapital zu mobilisieren. Zudem ist die politische Rückendeckung, z. B. in Form entsprechender Infokampagnen zum Stellenwert von CCU/S in der Klima- und Energiewende zu verstärken, um öffentliche Akzeptanz zu schaffen und das Investitionsklima zu verbessern.

Für die anstehenden Investitionsentscheidungen zum Aufbau des CO₂-Leitungsnetzes ist es vor allem entscheidend, die Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass die Projekte im internationalen Wettbewerb um Kapital bestehen können. Denn ohne Kapitalmarktfähigkeit können die bevorstehenden Investitionsentscheidungen weder aus Sicht der Eigenkapital- noch der Fremdkapitalgeber getroffen werden. Die CO₂-Transportnetzbetreiber brauchen jedoch das notwendige Kapital, um den für die Dekarbonisierung erforderlichen schnellen Aufbau eines CO₂-Leitungsnetzes umsetzen zu können.

Um diese Investitionssicherheit und Kapitalmarktfähigkeit in einem erst entstehenden Markt mit den entsprechenden Risiken schaffen zu können, braucht es für die **Hochlaufzeit eine Form der staatlichen Absicherung**. Hierfür könnten die **Erfahrungen und Best-Practices aus der Diskussion um den Aufbau des Wasserstoff-Kernnetzes** auf die Herangehensweise zum Aufbau eines CO₂-Leitungsnetzes

übertragen werden. Ein Modell aus **Amortisationskonto mit auskömmlichen Rahmenbedingungen und subsidiärer finanzieller Absicherung durch den Staat, wie es auch beim Wasserstoff-Kernnetz** vorgesehen ist, sollte auch für den Ausbau der CO₂-Transportinfrastruktur angedacht werden. Gleichzeitig ist so eine kostenseitige Planungssicherheit für den Transport sichergestellt und die Kosten können in die Wertschöpfungskette eingepreist werden.

Bisher ist für die CO₂-Emittenten keine klare Strategie hinsichtlich Transportkosten, als auch Zeitpläne zur Umsetzung des Pipelinenetzes ersichtlich. Für uns ist es von außerordentlicher Relevanz, hierzu **Planungssicherheit** zu erhalten, auch um alternative Transportoptionen als Zwischenlösung zu prüfen. Es ist auch sicherzustellen, dass die **Unternehmen in Süddeutschland durch die geographische Lage keinen Nachteil erleiden**. Ein bundespolitisches Hinwirken auf eine klare und mindestens national abgestimmte Strategie zum Aufbau eines flächendeckenden Pipelinenetzes wäre wünschenswert.

Um die entstehenden Pipelinesysteme auszulasten und ineffiziente Investitionen auszuschließen ist außerdem sicherzustellen, dass ein **diskriminierungsfreier Zugang zur CO₂-Transportinfrastruktur** gewährleistet ist und die **Transportentgelte für alle Marktteilnehmer planbar und transparent sowie einheitlich** sind.

Neben den wirtschaftlichen Aspekten ist aus technologischer Sicht vor allem eine Einigung auf den **einheitlichen Phasenzustand des CO₂** wichtig. Aus Sicht der Stadtwerke München geht es auch hier vorrangig um eine zeitnahe Standardisierung, damit entsprechende Anlagen darauf ausgerichtet geplant werden können.

Die CO₂-Transportinfrastruktur muss darauf ausgelegt werden, CO₂-Ströme aus unterschiedlichen Quellen aufzunehmen und weiterzuleiten. Um die Interoperabilität und Wirtschaftlichkeit der Leitungsstruktur zu gewährleisten, sollte sich die Bundesregierung für die **Einführung von Mindestqualitätsstandards** auf EU-Ebene einsetzen, welche die Reinheit, Zusammensetzung, Druck und Temperatur des CO₂ betreffen.

Ermöglichung des grenzüberschreitenden CO₂-Handels und -Export

Carbon Management-Projekte, die europaweit und über die EU-Außengrenzen hinweg (inklusive UK und Norwegen) geplant werden, sind zum beiderseitigen Vorteil, sowohl der EU-Länder als auch der Nicht-EU-Länder. Zum einen können europaweite Projekte (inklusive UK und Norwegen) größer geplant werden als rein nationale oder auf den EU-Binnenmarkt begrenzte Projekte. Durch diese Skaleneffekte sinken die Kosten für die CO₂-Emittenten. Sinkende Kosten befördern wiederum neue Projekte, durch die größere Mengen CO₂ nicht in die Erdatmosphäre gelangen oder dieser entzogen werden können.

Ein größerer Markt für CCUS verbessert die gemeinsame, europäische Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Volkswirtschaften (bspw. USA oder China). Durch einen gemeinsamen, größeren Markt für CO₂-Speicherbetreiber, -Transporteure, -Technologieanbieter oder -Servicegesellschaften können neben niedrigeren Kosten auch raschere, technologische Fortschritte erzielt werden.

Wir begrüßen daher sehr die Ankündigung, dass die Bundesrepublik die **Änderung des London-Protokolls zur Ermöglichung des CO₂-Exports zwecks Offshore-Speicherung ratifizieren wird** und die hierfür notwendigen Änderungen am Hohe-See-Einbringungsgesetz vornehmen wird. Dies sollte möglichst zeitnah geschehen.

Für eine generelle Zulässigkeit des CO₂-Handels zwischen EU-Ländern und Drittstaaten müssen zudem noch folgende Voraussetzungen geschaffen werden:

- ▶ CO₂, welches in der EU aufgefangen und in einem Drittstaat eingespeichert wird, muss im EU-Emissionshandelssystem (ETS) angerechnet werden - und umgekehrt.
- ▶ Klarstellung der Eigentumsverhältnisse und der Haftungsverantwortungen für CO₂ beim Transport von CO₂ über die EU-Außengrenzen und bei der Einspeicherung.

- ▶ Etablierung eines Langzeit-Preis- und Subventionssystems bei der Übernahme der Eigentumsverhältnisse und der Haftungsverantwortungen für CO₂ für den Transport und die Einspeicherung.
- ▶ Behandlung des außerhalb der EU eingespeicherten CO₂ im Rahmen des CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism).
- ▶ Falls CCS-Projekte mit der Erzeugung blauen Wasserstoffs kombiniert werden sollen: Klarstellung und Anerkennung der jeweiligen Definitionen für kohlenstoffarmen Wasserstoff (Grenzwerte der spezifischen CO₂-Emissionen) und der Methoden zur Bestimmung der Grenzwerte.

Anpassung des EU-Emissionshandelssystems (ETS) an Negativemissionen

Bislang berücksichtigt das EU ETS ausschließlich die Vermeidung oder Speicherung von bestehenden Emissionen als Reduktionsmaßnahmen. Negative Emissionen sind in dem Rahmenwerk bislang nicht vorgesehen. Entsprechend wird die EU-Kommission bis zum 31.07.2026 einen Bericht vorlegen, wie negative Emissionen durch das EU ETS abgedeckt werden könnten. Eine mögliche Berücksichtigung im EU ETS könnte den Markthochlauf der CO₂-Entnahme (CDR) günstig beeinflussen. Wobei nach aktuellem Stand frühestens ab Beginn der fünften Handelsperiode im Jahr 2031 mit der Integration von negativen Emissionen zu rechnen ist. Jedoch zeigt ein Blick auf die langfristige Entwicklung des Marktgleichgewichts, dass spätestens zur Mitte der fünften Handelsperiode ein starkes Unterangebot zu erwarten ist. Daraus resultiert womöglich eine kritische Knappheit an Emissionszertifikaten (EUA) und nachgelagert das Potential für extreme Preisspitzen bei EUAs. Somit werden weitere Reduktionsmaßnahmen unabdinglich.

Hieraus folgt die klare Notwendigkeit die Integration von CDR frühzeitig zu testen, um deren Marktreife in der fünften Handelsperiode sicherzustellen. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass die Integrität des EU ETS keinen Schaden nimmt und die Fehler aus der Vergangenheit, vor allem im Hinblick auf die Anrechenbarkeit von internationalen Vermeidungsprojekten bis 2020, nicht wiederholt werden. Somit ist eine vorschnelle Integration von möglichen CDR Zertifikaten, als weiterem Zertifikatetyp zur Erfüllung von Complianceverpflichtungen, nicht zielführend. Ebenso ist die zeitnahe Erweiterung des EU ETS um einen weiteren Sektor bei zeitgleich erhöhtem Cap aus den genannten Gründen nicht wünschenswert.

Jedoch könnte noch **in der aktuellen Handelsperiode IV ein kleiner Teil des Caps für CDR reserviert werden, um im EU ETS noch vor 2030 Erfahrungen mit diesen neuen Technologien zu sammeln**. Die entsprechenden Erkenntnisse könnten den Markthochlauf von CDR befeuern und ein klares Signal zu deren zukünftiger Rolle im EU ETS senden. Darüber hinaus würden diese Erfahrungen eine fundierte Entscheidung zu der langfristigen Integration von CDR ins EU ETS begünstigen.

Zusätzlich ist es wichtig den **Verkauf von CDRs auf dem freiwilligen Markt für CO₂-Kompensation, als Zwischenlösung und langfristigen Sekundärmarkt, zu ermöglichen**. Hierfür ist vor allem die gesetzliche Regelung der Bilanzierung erwirtschafteter Negativemissionen zu klären. Ein **internationaler Handel mit den CDRs** ist entsprechend nur mit Corresponding Adjustments möglich. Der Bund darf sich demnach die erwirtschafteten Negativemissionen nicht selbst anrechnen.

Förderung von gesellschaftlicher Akzeptanz

Große Infrastrukturprojekte werden von der Öffentlichkeit in Deutschland oftmals kritisch gesehen, z.B. wenn es um den Bau von Windparks geht, obwohl eine Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger Klimaschutzmaßnahmen grundsätzlich befürwortet bzw. sich sogar für mehr Maßnahmen ausspricht².

Um die gesellschaftliche Akzeptanz von Projekten rund um die industrielle CO₂-Abscheidung und Speicherung zu fördern, bedarf es einer ganzheitlichen, wissenschaftlich fundierten und transparenten

² [Engagement für den Klimaschutz in Deutschland 2023 | Statista](#)

öffentlichen Debatte über diese neuen Technologien. Eine **Kommunikations- und Informationskampagne** der Bundesregierung, welche die Bedeutung von Carbon Management-Maßnahmen für die Erreichung der Klimaziele verdeutlicht, wäre wünschenswert.

WIR SCHLAGEN DAHER VOR:

- ▶ Staatliche Fördermittel für Carbon Management-Projekte, die sich auf schwer oder nicht vermeidbare Emissionen in der Industrie und der Abfallwirtschaft beziehen, zeitnah bereitzustellen, die in Förderhöhe, Förderintensität und Zeitraum der Größe der Projekte angemessen sind.
- ▶ Die Novellierung des KSpG zeitnah abzuschließen.
- ▶ Die Planungs- und Genehmigungsverfahren für CCS/CCU-Anlagen zu beschleunigen.
- ▶ Den privatwirtschaftlichen Aufbau der CO₂-Pipelineinfrastruktur mit staatlichen Garantien zu flankieren, z.B. angelehnt an das Modell des Wasserstoff-Kernetzes (Amortisationskonto und subsidiäre finanzielle Absicherung durch den Staat).
- ▶ Bundespolitische Einflussnahme auf den zeitnahen Ausbau und Klarstellung der Planungen bzgl. des Pipelineausbaus, als auch eine regulatorische Sicherstellung von diskriminierungsfreiem Zugang. Auf EU-Ebene die Standardisierung von CO₂-Qualität für den CO₂-Transport und die -Einspeicherung zu unterstützen.
- ▶ Die Änderung des London-Protokolls zügig zu ratifizieren und weitere Voraussetzungen für den CO₂-Export und -Handel zu schaffen.
- ▶ Auf EU-Ebene das Sammeln von Erfahrungen zur Integration von Negativemissionen in das ETS zu unterstützen.
- ▶ Die Grundlagen zu schaffen, um den Vertrieb von CDRs am internationalen Markt zu ermöglichen.
- ▶ Gesellschaftliche Akzeptanz von Carbon Management durch transparente Information und Kommunikation zu fördern.

INFORMATION: CARBON MANAGEMENT-PROJEKTE DER STADTWERKE MÜNCHEN

Die Stadtwerke München werden das Ziel der CO₂-Neutralität überwiegend durch den Ausbau Erneuerbarer Energien erreichen. Durch die Betriebsführerschaft der thermischen Abfallbehandlung in München, die wesentlich zur Fernwärmeversorgung der Stadt beiträgt, sind aber auch die SWM von schwer zu vermeidenden CO₂-Emissionen betroffen. Deshalb hat das Thema Carbon Management für die Stadtwerke München große Relevanz.

SWM Projekt: CO₂-Abscheidung aus thermischer Abfallbehandlung und aus Biomasse-Energiegewinnung

Auf dem Standort Nord der Stadtwerke München befinden sich neben weiterer Energieerzeugungsanlagen auch Anlagen zur thermischen Behandlung von Abfällen. Sie gewährleistet die Entsorgung der Restabfälle aus dem Großraum München und erzeugt dabei Strom und Fernwärme. Derzeit führen die Stadtwerke München in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München eine Machbarkeitsstudie zum Bau einer neuen Abfallverbrennungsanlage durch. Sie dient als Ersatz für einen der beiden bestehenden Blöcke, der sein technisches und wirtschaftliches Lebensdauerende erreicht hat. Zur Erreichung der vollständigen Klimaneutralität soll diese Anlage auch eine Abscheidung von CO₂ ermöglichen. Im Projekt wird ein Konzept für die Abscheidung, Aufbereitung und Logistik bzw. Netzanbindung erarbeitet.

Allein durch diese neue Anlage könnten dann jährlich etwa 360.000 t CO₂ abgeschieden werden. Die hier angenommenen Mengen setzen sich dabei aus ca. 50% biogenem und 50% nicht biogenem CO₂ zusammen. Sowohl das biogene als auch das nicht biogene CO₂ aus der Abfallverbrennung müssen nach der Abscheidung zeitnah abtransportiert und eingespeichert werden. Eine Einführung des biogenen CO₂ in einen CCU-Nutzungsprozess ist ebenfalls denkbar und von der wirtschaftlichen Rentabilität abhängig.

Im Rahmen eines separaten Projektes untersuchen die Stadtwerke München deshalb auch die Wirtschaftlichkeit der Abscheidung von biogenem CO₂ mit anschließender Einspeicherung, Zertifizierung und Monetarisierung.

Das biogene CO₂ könnte dabei aus einem Biomasseheizwerk stammen, das derzeit in Planung ist. Ob das Potential von weiteren jährlich ca. 100.000 t durch die Errichtung einer CO₂-Abscheidung gehoben wird, hängt wesentlich von der Wirtschaftlichkeit und damit vom politischen Rahmen ab.

Ein zusätzliches Potential ergibt sich durch die weitere Abfallverbrennungsanlage am Standort. Durch den biogenen Anteil im Abfall und durch die Abscheidung am Biomasseheizwerk könnten so substantielle netto-negative Emissionen erreicht werden.

Größte Herausforderungen bei der Abscheidung von schwer vermeidbarem und biogenem CO₂ sehen wir dabei in der noch fehlenden Transportinfrastruktur, den fehlenden Einspeicherkapazitäten sowie der Wirtschaftlichkeit. Gegenüber den Preisrisiken bei der Monetarisierung der entstehenden Zertifikate auf dem Markt für freiwillige CO₂-Kompensation, würde eine zukünftige Integration von CDRs die benötigte Sicherheit geben. Bei der Abscheidung von schwer zu vermeidenden CO₂-Emissionen muss gewährleistet sein, dass dies nicht nachteilig im Vergleich zur Beschaffung von CO₂-Zertifikaten ist.

SWM Projekt: CO₂-Speicherung in Morecambe Net Zero (MNZ)

Bei Morecambe Net Zero (MNZ) handelt es sich um ein Projekt zur Speicherung von CO₂ in einem ausgeförderten Erdgasfeld, und zur Erzeugung blauen Wasserstoffs, das von der Spirit Energy, einem Gemeinschaftsunternehmen der britischen Centrica (69%) und der Stadtwerke München GmbH (SWM), in Großbritannien geplant wird.

Das Projekt befindet sich Offshore vor der Westküste Großbritanniens und Wales in der Liverpool Bay, einer Bucht in der Irischen See.

Bei der Umrüstung von der Erdgasförderung auf CO₂-Injektion sollen bestehende Anlagen so gut wie möglich weiter genutzt werden, z.B. Transportleitungen, Fördereinrichtungen und Bohrungen. Es wird davon ausgegangen, dass insgesamt ca. 1.000 Mio.t CO₂ langfristig gespeichert und so der Atmosphäre auf Dauer entzogen werden können.

In der Zukunft können einzelne Feldesteile als Wasserstoff-Speicher genutzt werden. Perspektivisch soll nicht nur der in der Nähe erzeugte blaue Wasserstoff, sondern auch mittels Elektrolyse erzeugter grüner Wasserstoff unter Nutzung des in Offshore Windfarms erzeugten Stroms in Morecambe gespeichert werden.

An Land sollen dann die Anlagen zur Erzeugung des blauen Wasserstoffs errichtet werden. Da die Einspeicherkapazität über dem CO₂-Anfall bei der Wasserstoffproduktion liegen wird, kann CO₂ zusätzlich sowohl über Pipelines von nahegelegenen Industriebetrieben als auch per Schiff importiert werden. Über den Hafen in Barrow ist neben dem Import von CO₂, z.B. aus englischen Küstenregionen oder aus EU-Ländern, auch ein Export des erzeugten Wasserstoffs auf dem Schiffsweg geplant. Der Hafen stellt somit im Vergleich zu anderen CCS und Wasserstoff-Erzeugungs-Projekten einen besonderen Vorteil dar. Voraussetzung für eine überregionale Anbindung an die europaweiten CO₂- und Wasserstoff-Handelswege ist allerdings ein einheitliches Regelwerk zur Behandlung der grenzüberschreitenden CO₂ und Wasserstoff-Transporte aus UK in die EU und umgekehrt (s.o.).

Mit der Einspeicherung von CO₂ könnte nach den derzeitigen Planungen ab ca. 2030 begonnen werden. Zu einem früheren Zeitpunkt, nämlich bereits Ende 2025, soll aber in einem Pilotprojekt mit der Einspeicherung kleinerer, eigenemittierter CO₂-Mengen (ca. 200.000 - 300.000 t jährlich) begonnen werden, um so einerseits das größere Projekt MNZ technisch und behördlich besser vorzubereiten, und um andererseits den Ankauf von britischen ETS-Zertifikaten zu reduzieren und bestehende Steuervorteile auszunutzen.