

Carbon Management – Input der bayernets GmbH

1) Einordnung des Themas:

Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, müssen CO₂-Emissionen von Energieanlagen, Industrieprozessen, Abfallwirtschaft u. a. so weit möglich reduziert werden. Nach aktuellem Stand ist Klimaneutralität bis 2045 (und darüber hinaus) auch dann nicht erreichbar, wenn alle technisch und betriebswirtschaftlich darstellbaren Reduktionspotentiale gehoben würden. Es bedarf also zusätzlicher Schritte, damit sich nicht vermeidbare Emissionen nicht in der Atmosphäre anreichern können.

Dieses Bewusstsein ist in den vergangenen Monaten in der Politik auf EU- und Bundesebene gewachsen. Entsprechende Schritte wurden eingeleitet, um derzeit bestehende Hürden für Verfahren zur Abscheidung oder Entnahme, zum Transport, zur Speicherung oder Weiternutzung von CO₂ (CCU/S) abzubauen. Außerdem soll die staatliche Förderung für einen Markthochlauf ausgebaut werden. Auf Bundesebene sollen u. a. die Nationale Carbon Management Strategie (CMS) sowie die novellierte Fassung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG) – fortan Kohlendioxid-Speicherungs- und Transportgesetz (KSpTG) – dafür einen Rahmen vorgeben. Zur CMS legte das BMWK erste Eckpunkte und zum KSpTG einen Referentenentwurf im Februar 2024 vor.

2) Haltung zu vorliegender Anfrage zur Stellungnahme:

Ein künftiger CO₂-Markt kann ohne leitungsgebundene Transportinfrastruktur nicht funktionieren. Um den Aufbau einer solchen Infrastruktur zu ermöglichen, bedarf es eines passenden, verlässlichen gesetzlichen Rahmens und staatlicher Förderung im Markthochlauf. Als erfahrenes Gastransportunternehmen sieht sich die bayernets als Partner von Politik und Industrie zur Entwicklung eines solchen Regulierungsrahmens sowie von Lösungen für den CO₂-Transport im Sinne der Klimaschutzziele. Wir nehmen daher gerne Stellung und bringen unsere Vorschläge für den Aufbau eines CO₂-Transportnetzes ein.

3) Input der bayernets zu Carbon Management:

Wir begrüßen grundsätzlich die Befassung der Bundesregierung mit den betreffenden Themen, insb. im Rahmen der neuen nationalen CMS und des künftigen KSpTG. Der Fokus des KSpG lag lediglich auf Demonstration und Erprobung von CO₂-Speicherung. Daher ist vor allem die Verstetigung der Möglichkeit von CO₂-Speicherungs- und Transportvorhaben mit dem KSpTG positiv zu bewerten. Die Einstufung des Transports von CO₂ „als gleichberechtigter Regelungsgegenstand neben (der) dauerhafte(n) Speicherung von Kohlendioxid (...)“ (vgl. Entwurf zum KSpTG) ist ein essentieller Schritt.

Zu begrüßen ist, dass das bisherige faktische Verbot von CO₂-Speicherung und -transport aufgehoben werden soll, die Legaldefinition von CO₂-Leitungen um CCU erweitert und die Genehmigungsfähigkeit der CO₂-Leitungen durch Überarbeitung der veralteten Verweise auf Paragraphen des EnWG zur Planfeststellung ermöglicht werden. Positiv ist außerdem, dass Bayern durch die mit dem Entwurf vorgesehene Ermöglichung der Offshore-Speicherung in Deutschland (Nordsee) zu einem bedeutenden Transitland würde, u. a. für CO₂-Transporte aus Österreich. Dies ist im Sinne eines effizienten, europäisch koordinierten Hochlaufs des CO₂-Marktes und der CO₂-Transportnetzinfrastruktur.

Allerdings gehen die Punkte des Entwurfs zum KSpTG bisher nicht über das lange geforderte Mindestmaß hinaus. Die Bundesregierung erntet damit die „Low Hanging Fruits“. Sowohl der KSpTG-Entwurf als auch die Eckpunkte zur nationalen CMS bleiben Ansätze für einen künftigen Regulierungsrahmen für einen CO₂-Markt und Aufbau eines CO₂-Transportnetzes schuldig. Das Eckpunktepapier formuliert lediglich vage, dass der „Bau von CO₂-Pipelines in privater Trägerschaft innerhalb eines staatlichen Regulierungsrahmens“ angestrebt wird. Die Schaffung einer rechtssicheren und wirtschaftlichen Perspektive zur Errichtung einer CO₂-Transportinfrastruktur rückt dabei in weite Ferne, bei gleichzeitig maximalem Handlungsdruck. Hier sollte zügig präzisiert und mit umfassenderen Vorschlägen in den Prozess des Aufbaus eines adäquaten Regulierungsrahmens eingestiegen werden.

CO₂-Transport ist nach aktueller Regelung keine Aufgabe öffentlicher Versorgung. Gleichwohl ist der Umgang mit nicht-vermeidbaren CO₂-Emissionen als Element des Klimaschutzes eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Für die zügige und effiziente Errichtung einer CO₂-Transportinfrastruktur ist es daher unseres Erachtens notwendig, den gemeinwohldienlichen Aspekt dieser Infrastruktur gesetzlich zu verankern. Nur so ist planungs- und genehmigungsrechtlich eine beschleunigte Infrastrukturentwicklung möglich.

Zudem müssen die heterogenen Bedürfnisse und Interessen potentieller Marktteilnehmer zunächst zusammengebracht werden (Emittenten, Netzbetreiber, stoffliche Nutzung, Speicher und Lagerstätten). Von einem zu engen Regulierungsrahmen, analog zu Gas- und Strommarkt, ist daher abzusehen. Um trotzdem verlässliche Regeln für ein effizientes, diskriminierungsfreies CO₂-Transportnetz zu schaffen, ist uns insbesondere wichtig:

- **Rechtssicherheit:** London-Protokoll ratifizieren, Lücken im nationalen Recht schließen (KSpG-Novelle)
- **Akzeptanz & Investitionssicherheit:** Stellenwert und Bedarfe CCU/S für Klima- und Energiewende öffentlichkeitswirksam aufzeigen
- **Planung & Genehmigung:** Verfahren ermöglichen und beschleunigen, gemeinwohldienlichen Aspekt der CO₂-Transportinfrastruktur berücksichtigen
- **Regulierung:**
 - ➔ *Investitionssicherheit:* Rahmen, sodass Projekte im internationalen Wettbewerb um Kapital bestehen und genug EK/FK akquiriert werden kann; ggf. Absicherungsinstrumente nutzen
 - ➔ *Netzzugang:* diskriminierungsfrei sicherstellen, um Effizienz bei Auslastung und Investitionen zu fördern
 - ➔ *Netzentgelt:* transparentes, deutschlandweit einheitliches, streckenunabhängiges Entgelt; küstenferne bayerische/österreichische Industrie vor Wettbewerbsnachteilen bewahren
- **Gasbeschaffenheit:** Schaffung einheitlicher, europaweiter Mindeststandards für CO₂-Reinheit bei grenzüberschreitendem Transport; z. B. Übertragung DVGW-Vorgaben in Regelwerke der Nachbarländer
- **Speicher:** neutral ggü. Offshore- oder Onshore-Speicherung; aber: funktionierender CO₂-Kreislauf (vgl. CCU) macht lokale/regionale Zwischenspeicherung an Land notwendig; Angebot und Nachfrage glätten