Kohlendioxid-Speicherungsgesetz

Position des ENERGY HUB zur Novelle des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG)

Der ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven **begrüßt** die **vorgeschlagene Änderung** des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG). Mit der Novelle des Gesetzes wird ein belastbarer Rechtsrahmen für den Einstieg in eine Kohlenstoffwirtschaft geschaffen und damit ein **wichtiger Schritt** für den **CO2-Markthochlauf**.

Essenziell ist die **Feststellung** von Carbon Capture and Storage (CCS) bzw. Carbon Capture and Usage (CCU) als **sichere Technologien** und damit die Erlaubnis zur kommerziellen Nutzung von CO2-Speicherstätten. Für einen zügigen Einstieg in das Carbon-Management, wie in der entsprechenden Strategie der Bundesregierung skizziert, sind die vorgeschlagenen **Verfahrensbeschleunigungen** durch Angleichung an Regelungen des EnWG ein wichtiger Schritt. Die resultierenden **Vereinfachungen** u.a. im Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, aber auch die **Zulässigkei**t des **vorzeitigen Baubeginns** und die **perspektivische** Nutzung von **Erdgasleitung** zum **CO2-Transport** ermöglichen eine beschleunigte Umsetzung notwendiger Infrastrukturprojekte. Besonders trägt dazu auch die Festlegung bei, dass an der Verwirklichung von CO2-Leitungs- und Speicherprojekten ein überragendes öffentliches Interesse besteht. Dadurch gehen sie mit besonderem Gewicht in die Abwägungsentscheidungen z.B. des FFH- und Artenschutzrechts ein (§ 34 III , § 45 VII S. 1 Nr. 5 BNatSchG).

Ebenso wird die enge **Verknüpfung zum Klimaschutzgesetz** (KSG) **begrüßt**. Die im KSG geforderte **Treibhausgas-Neutralität** bis 2045 und die Realisierung von **Negativemissionen** ab 2050 sind **nur** durch die **Abscheidung und Nutzung** oder **Speicherung** von Kohlendioxid **umsetzbar**.

Die Gesetzesänderungen bauen jedoch nicht alle Hürden für das Erreichen der ambitionierten Ziele der Bundesregierung ab.

Das ergibt sich zunächst aus den weiterhin bestehenden Rechtsunsicherheiten: Diverse Detailfragen werden nicht im KSpTG beantwortet sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen von Evaluierungsberichten bewertet und auf dem Verordnungsweg abschließend geregelt.

Dabei wäre eine frühzeitige Herstellung von Rechtssicherheit für langfristige Investitionen in Infrastruktur für das **Gelingen** der **Klimaneutralität** und für die erfolgreiche **Etablierung** eines **CO2-Ökosystems**, einschließlich CO2-Abscheidung, CO2-Transportinfrastruktur (z.B. Pipelines, Schiene, Schiffe usw.), CO2-Exportanlagen sowie Onshore- und Offshore-Speicheranlagen essenziell.

Die neue Regelung zur Erzielung von **Synergieeffekten** bei gemeinsamer **Trassenplanung** und **-nutzung** von H2- und CO2-Leitungen ist grundsätzlich zu begrüßen. Ob sich durch die Regelungen tatsächlich der erhoffte beschleunigende Effekt ergibt, ist aber eher unwahrscheinlich. Zum jetzigen Zeitpunkt ist schwer absehbar, wie viele geeignete Projekte tatsächlich zeitgleich beplant, genehmigt und bautechnisch umgesetzt werden können. Die bereits erörterte Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses für CO2-Leitungen sowie zusätzliche Verweise auf § 43 Absatz 3a und Absatz 3c EnWG sind im Hinblick auf die gewünschte Beschleunigung jedenfalls zielführender.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist daher **nicht** davon **auszugehen**, dass bis zum **Ende** des **Jahrzehnts deutsche CO2-Speicherkapazitäten** verfügbar sein werden. Nach aktueller Rechtslage ist der Evaluierungsbericht 2026 zum KSpG abzuwarten, bevor das Fehlen von Speicherkapazitäten festgestellt werden kann. Vor dem Hintergrund langwieriger Planungs- und Genehmigungsverfahren und komplexer Abgrenzungsfragen gegenüber Windenergieanlagen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) Deutschlands muss **schnellstmöglich** mit dem **Zulassungsverfahren** begonnen werden.

Die bisherige Raumordnung **berücksichtigt CO2-Speicher** in der AWZ **nicht**, der verfügbare Platz ist jedoch durch den notwendigen, massiven Ausbau von Offshore-Windenergieanlagen begrenzt. CCS-Vorhaben sollen Windenergievorhaben „nicht wesentlich beeinträchtigen", wodurch wiederum eine **Schlechterstellung** zu befürchten ist, sofern Fragen der **maritimen Raumordnung** weiterhin **unbeantwortet bleiben**.

Schließlich muss gerade aus dem Blickwinkel des Standortes Wilhelmshaven betont werden: Der künftig im KSpTG niedergelegte Rechtsrahmen für CO2-Leitungs- und Speicherprojekte trifft keine abschließende Regelung für die gesamte CO2-Wertschöpfungskette. Vorhaben wie CO2-Hubs z.B. unterliegen anderen Regelungen, insbesondere des Immissionsschutzrechts. Wenn der Gesetzgeber ernsthaft an einem zügigen Hochlauf der gesamten Wertschöpfungskette interessiert ist, muss er auch

hier ansetzen und Beschleunigungsmöglichkeiten für CO2-relevante Vorhaben schaffen, die nicht durch das KSpTG erfasst sind.

Ebenso bleiben einige Fragen bei der Einordnung in Internationale Gesetze und Verträge offen: Die **Änderung** des **London-Protokolls** muss schnellstmöglich ratifiziert werden, um einen **Export von CO2** für die **Speicherung** unter dem **Meeresboden** zu ermöglichen. Die vormalige Bundesregierung hat Ende 2024 einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorgelegt. Dieser sollte schnellstmöglich von der neuen Bundesregierung beschlossen und der Gesetzgebungsprozess gestartet werden. . Nur so kann der **Zugang** zu vorhandenen **europäischen Speichern** in den Hoheitsgebieten bzw. AWZs von Nordseeanrainern ermöglicht werden. Für diesen Export sind zusätzlich Bilaterale Verträge zwischen der Bundesrepublik und den importierenden Staaten (DK, NOR, NL, UK) notwendig, deren Ausgestaltung zeitnah beginnen muss.

Der **Net Zero Industry Act** (NZIA) der EU **definiert** sowohl **Technologien** zur Abscheidung und Speicherung von CO2 als auch zum Transport und zur Nutzung von CO2 als **Netto-Null-Technologien** für die verschiedene Privilegien und beschleunigende Maßnahmen eingeführt wurden. Der **Referentenentwurf** nimmt in seiner aktuellen Fassung zwar auf den **NZIA Bezug**, allerdings nur auf die **Einspeicherungsverpflichtungen** der **Öl- und Gasproduzenten** und damit in Zusammenhang stehende Verpflichtungen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht und insbesondere auf die Erleichterungen im Genehmigungsverfahren, die der NZIA vorsieht, geht der Entwurf nicht ein. Die **Umsetzung** dieser Regeln in **nationales Recht bleibt** damit leider **weiter offen**.

Ansprechpartner

Alexander Leonhardt
Geschäftsführer
Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Wilhelmshaven mbH
Rathausplatz 10, 26386 Wilhelmshaven
mail@wirtschaft-wilhelmshaven.de

Yannis Fischer
Projektleiter ENERGY HUB Office
c/o Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Wilhelmshaven mbH
Rathausplatz 10, 26386 Wilhelmshaven
fischer@wirtschaft-wilhelmshaven.de

ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven.

Mit über 40 nationalen und internationalen Partnern setzt der ENERGY HUB Wilhelmshaven auf erneuerbare Energien, Wasserstoff und Carbon Management. Der Standort wird zum zentralen Knotenpunkt der Versorgungssicherheit – getragen von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Zeit des Zögerns ist vor bei: Deutschland braucht klare Entscheidungen, um die Transformation aktiv zu gestalten.

MEHR ERFAHREN:

Ausführliche Infos finden Sie auf unserer Website:

www.energyhub-wilhelmshaven.de