



Positionspapier

Zur Konsultation des Förderprogramms Klimaschutzverträge in Vorbereitung des Gebotsverfahrens 2026

Berlin, November 2025

Einleitung

Mit den Klimaschutzverträgen legt die Bundesregierung ein zentrales Instrument vor, um den Markthochlauf von CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung (CCU/S) zu unterstützen. Für viele emissions- und energieintensive Branchen stehen erste CO₂-arme Produktionsverfahren bereit, doch ihre Umsetzung ist in der frühen Transformationsphase mit hohen Kosten, technischen Unsicherheiten und fehlender Transport- und Speicherinfrastruktur verbunden. Klimaschutzverträge können hier eine wichtige Brücke bauen, indem sie Mehrkosten gegenüber konventionellen Verfahren vorübergehend ausgleichen und damit erste Investitionsentscheidungen ermöglichen.

Die Industrie benötigt dieses Instrument insbesondere in der Hochlaufphase, in der Geschäftsmodelle noch nicht eingespielt, Transport- und Speicherpfade noch im Aufbau und Skaleneffekte erst im Entstehen sind. Klimaschutzverträge schaffen in dieser Phase Planungssicherheit, reduzieren Risiken und erleichtern es Unternehmen, in CO₂-Abscheidung und -Speicherung zu investieren – bis sich stabile Markt- und Infrastrukturstrukturen etabliert haben.

Damit diese Verträge ihre Wirkung zielgerichtet entfalten können, sollten sie die spezifischen Anforderungen von CCU/S berücksichtigen, etwa im Hinblick auf Transport- und Speicherkosten, Mengenschwankungen und Verantwortlichkeiten entlang der CO₂-Wertschöpfungskette. Richtig ausgestaltet können Klimaschutzverträge so einen wichtigen Beitrag leisten, um den Hochlauf von Carbon Management in Deutschland zu ermöglichen.

Die Deutschen Carbon Management Initiative (DCMI) regt an folgende Punkte zu berücksichtigen, um den Markthochlauf und den zügigen Infrastrukturaufbau voranzutreiben.

Klimaschutzverträge effizient nutzen

Zweckgebundene Berücksichtigung von CCS im Fördervolumen

Die geplante Ausschreibung der Klimaschutzverträge sieht derzeit eine wettbewerbliche Vergabe der verfügbaren sechs Milliarden Euro vor. Aus Sicht der DCMI wäre es sinnvoll, einen Teil dieser Mittel ausdrücklich für CCS-Projekte vorzusehen. Der reine Wettbewerbsansatz benachteiligt Technologien, die sich noch in der frühen Hochlaufphase befinden und die, anders als etwa der regulierte Wasserstofftransport, bislang keinerlei strukturelle Förderung erhalten. Ohne eine gezielte Berücksichtigung droht CCS im Wettbewerb, um die ersten Förderrunden zurückzufallen, obwohl der zeitkritische Aufbau erster Abscheidungs-, Transport- und Speicherketten dringend erforderlich ist.

Förderung muss auf Infrastrukturaufbau und CO₂-Korridore und CO₂-Hubs einzahlen

Damit Klimaschutzverträge ihre volle Hebelwirkung entfalten, müssen geförderte Projekte konsequent auf den Aufbau strategisch relevanter CO₂-Korridore, Cluster und Hubs ausgerichtet sein. Entscheidend ist die Anschlussfähigkeit an bestehende oder geplante Transport- und Speicherinfrastrukturen, um weiteren Industrieakteuren eine Dekarbonisierung zu ermöglichen und den Markthochlauf zu beschleunigen.

Die in der FRL vorgesehene Anforderung eines gesicherten Nachweises für den Infrastrukturananschluss ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings existiert in Deutschland mangels

Regulierung und Förderung bislang weder eine CO₂-Transport- noch eine Exportinfrastruktur. Eine zu enge Auslegung würde daher viele Projekte von der Förderung ausschließen und Mittel auf wenige dezentrale Vorhaben verteilen. Zweckmäßiger wäre es, die Förderfähigkeit an die Anbindung an geplante CO₂-Korridore und Cluster zu koppeln – verbunden mit einer klaren Definition, wann ein solcher Anschluss als „hinreichend gesichert“ gilt.

Grundsätzlich sollte das Instrument der Klimaschutzverträge als Förderung entlang ganzer Wertschöpfungsketten weiterentwickelt werden. Nur ein holistischer Ansatz ermöglicht den effizienten Aufbau einer CO₂-Infrastruktur, bei dem Kosten und Risiken sinnvoll zwischen den beteiligten Akteuren geteilt werden. Dazu gehören ausdrücklich auch maritime Infrastrukturen wie schwimmende und feste CO₂-Terminals sowie CO₂-Hubs. Die KSV sollten deshalb eng mit der künftigen Carbon-Management-Strategie der Bundesregierung verzahnt werden.

Absenkung der Mindestgröße für Teilnahme an Klimaschutzverträgen

Die aktuelle Mindestgröße von 10 kt CO₂-Äquivalent jährlicher Emissionen schließt viele mittelständische Industrieunternehmen faktisch von der Teilnahme aus. Eine Absenkung auf 5 kt/Jahr – wie in der FRL KSV als Option vorgesehen – würde eine deutlich breitere Teilnahme ermöglichen und die Dekarbonisierung in Branchen beschleunigen, in denen kleinere Punktquellen dominieren. Aus Sicht der DCMI sollte diese Anpassung umgesetzt werden, um den Markthochlauf von CCU/S nicht auf wenige Großemittenten zu beschränken und Transformationspfade für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) frühzeitig zu eröffnen.

Referenzsysteme müssen konkretisiert werden

Die Definition der Referenzsysteme ist in den vorliegenden Entwürfen bislang uneindeutig und führt zu erheblicher Unsicherheit bei der Berechnung der förderfähigen Mehrkosten. Für CCU/S-Vorhaben stellt sich insbesondere die Frage, wie Transport- und Speicherkosten berücksichtigt werden und wie die Vergleichbarkeit zu konventionellen Verfahren hergestellt wird. Aus Sicht der DCMI besteht hier dringender Klärungsbedarf, um diskriminierungsfreie, technologieoffene und nachvollziehbare Berechnungsgrundlagen zu schaffen. Ohne klare Referenzsysteme sind belastbare Investitionsentscheidungen kaum möglich.

Systemgrenzen deutlicher und praxisnaher definieren

Auch die Systemgrenzen werden bislang nicht eindeutig genug beschrieben. Dies betrifft sowohl die Abgrenzung zwischen Abscheidung, Transport und Speicherung als auch die Anrechnung externer Faktoren wie Infrastrukturverfügbarkeit oder Mengenschwankungen. Unklare Systemgrenzen können dazu führen, dass wesentliche Teile von CCU/S-Wertschöpfungsketten nicht berücksichtigt werden, obwohl sie maßgeblich für die Gesamtkosten eines Projekts sind. Die DCMI empfiehlt daher eine präzise Definition der Systemgrenzen, die den realen Projektstrukturen Rechnung trägt und sicherstellt, dass alle relevanten Schritte der CO₂-Minderung angemessen bewertet werden.

Flexibilität als wichtiger Faktor für den Erfolg der Klimaschutzverträge

Flexibilisierung des operativen Beginns und Synchronisation mit Infrastrukturverfügbarkeit

Die aktuellen Zeitvorgaben für den operativen Beginn vieler Vorhaben stehen nicht im Einklang mit den realistischen Zeitplänen für den Aufbau von CO₂-Transport- und Speicherinfrastrukturen. Selbst interimistische Lösungen wie Kesselwagenverkehr werden bis 2030 nur begrenzt verfügbar sein. Eine Frist von 36 bis maximal 48 Monaten birgt daher das Risiko, dass Projekte betriebsbereit sind, jedoch keine CO₂-Transportoption nutzen können. Aus Sicht der DCMI sollten die in Nummer 4.2(a) und (b) FRL KSV vorgesehenen Verlängerungsoptionen klarer gefasst, erweitert und praxistauglich gestaltet werden. So sollte die Verlängerung der Frist für den operativen Beginn auch über den nun im Muster-Förderaufruf genannten Zeitraum (60 Monate) hinausgehen.

Alle geförderten Vorhaben – einschließlich CCU/S-, Wasserstoff- und strombasierter Projekte – benötigen eine verlässliche und unbürokratische Möglichkeit, ihre Inbetriebnahme an die tatsächliche Infrastrukturbereitstellung anzupassen. Nur durch ausreichende zeitliche Flexibilität lassen sich Fehlinvestitionen vermeiden und eine realistische Synchronisation zwischen Anlagenhochlauf und Infrastrukturentwicklung sicherstellen.

Flexible CO₂-Einsparverläufe in den ersten Jahren und Entlastung durch vereinfachte Bewertungssystematik

In der frühen Betriebsphase können CO₂-Einsparungen aufgrund von Anfahrkurven, technischen Optimierungen oder eingeschränkter Infrastrukturverfügbarkeit schwanken. Deshalb begrüßt die DCMI die in Nummer 8.3(d) und Anhang 2 FRL KSV vorgesehene Reduktion der Bewertungskomplexität durch Wegfall des zweiten Bewertungskriteriums der relativen THG-Minderung in den ersten fünf Jahren. Dies sollte konsequenterweise mit einer Streichung der korrespondierenden Absicherungs- und Sanktionsmechanismen (Nummer 4.16 und 9.5(b) FRL KSV) verbunden werden. Eine solche Entlastung schafft realistische Rahmenbedingungen und verhindert, dass frühe technische Schwankungen unverhältnismäßig sanktioniert werden.

Flexibilität und Klarheit bei der Bildung und Anpassung von Konsortien

Da CO₂-Abscheidung, Transport und Speicherung zunehmend arbeitsteilig organisiert werden, ist die Bildung von Konsortien zwischen Produktionsanlagen, spezialisierten Abscheideanlagen sowie Transport- und Speicherbetreibern zentral für die Entwicklung tragfähiger CCU/S-Geschäftsmodelle. Die Zulassung solcher Konsortien sollte daher eindeutig, praxistauglich und technologieoffen ausgestaltet sein. Zudem ist es wichtig, dass Konsortien zwischen vorbereitendem Verfahren und Gebotsverfahren flexibel angepasst werden können. Rollenverteilungen und Partnerschaften konkretisieren sich häufig erst im Projektverlauf – etwa aufgrund technischer Weiterentwicklungen oder Infrastrukturzusagen. Die in Nummer 8.6(b) FRL KSV vorgesehene Anpassungsmöglichkeit sollte deshalb großzügig interpretiert werden, um realisierungsfähige und robuste Projektstrukturen zu ermöglichen.

Klimaschutzverträge bürokratiearm umsetzen

Möglichkeit zur unverbindlichen Vorprüfung von Antragsunterlagen

Die in Nummer 8.1(h) FRL KSV vorgesehene Möglichkeit, Antragsunterlagen sowie den ausgefüllten Muster-CO₂-Differenzvertrag vorab zur unverbindlichen Prüfung einzureichen, ist aus Sicht der DCMI ein wichtiger Schritt zur Fehlervermeidung und Qualitätssicherung. Eine solche Vorprüfung kann die Komplexität des Verfahrens deutlich reduzieren, die Bearbeitung beschleunigen und sicherstellen, dass formale Anforderungen korrekt erfüllt werden. Diese Option sollte klar kommuniziert und praxistauglich umgesetzt werden, damit Antragstellende sie ohne zusätzlichen bürokratischen Aufwand nutzen können.

Verfahren insgesamt zu komplex und Anforderungen teilweise uneindeutig

Trotz einzelner Erleichterungen bleibt das Verfahren insgesamt sehr komplex. Insbesondere der Fragenkatalog und die damit verbundenen Nachweispflichten führen zu Unsicherheiten und hohen administrativen Hürden und bereits im ersten Gebotsverfahren. Aus Sicht der DCMI besteht dringender Bedarf, die Anforderungen eindeutig zu formulieren, redundante Nachweise zu reduzieren und den Fragenkatalog stärker auf die zentralen Informationen zu fokussieren. Nur ein transparentes, klar strukturiertes und bürokratiearmes Verfahren ermöglicht eine breite Teilnahme der Industrie und damit den notwendigen Markthochlauf von CCU/S.

Kontakt

Deutsche Carbon Management Initiative

Rasmus Portmann

Projektleiter

T +49 151 58025769

mail@carbon-management-initiative.de

Die Deutsche Carbon Management Initiative (DCMI) ist die zentrale Plattform für Unternehmen der CO₂-Wertschöpfungskette in Deutschland. Sie bündelt Fachwissen entlang der gesamten CO₂-Wertschöpfungskette – von der Abscheidung über Transport und Speicherung bis zur Nutzung von CO₂, um Carbon Management in Deutschland voranzutreiben. Die Initiative fördert den Dialog zwischen Industrie, Wissenschaft, Umweltverbänden und Politik. Ziel ist es, Carbon Management als wirksames Klimaschutzinstrument zu etablieren und die politischen sowie wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Markthochlauf zu schaffen. Die Initiative wird getragen von Die Gas- und Wasserstoffwirtschaft e.V..