

Carbon Management als entscheidender Baustein für die Zukunft der Industrie in Baden-Württemberg

—

Die 5 wichtigsten Aspekte für die nächste Legislatur

11. Dezember 2025



Die Mitglieder des Steuerungskreises Carbon Management Baden-Württemberg aus Industrie, Verbänden und Wissenschaft positionieren sich klar zum Klimaschutz als gesamtgesellschaftliche Pflichtaufgabe, um zu verhindern, dass die Folgen des Klimawandels unbeherrschbare Ausmaße annehmen. Wir verstehen Klimaschutz als Beitrag zur Sicherung der Lebensgrundlagen – weltweit ebenso wie in Baden-Württemberg. Investitionen in Klimaschutz stärken somit langfristig die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes. Gleichzeitig betonen wir, dass Baden-Württembergs Wohlstand auf einer starken Wirtschaft und Industrie basiert, die Innovationen schafft und international wettbewerbsfähig ist. Dies muss auch in einer treibhausgasneutralen Zukunft erhalten bleiben.

Unabhängig von der zukünftigen Regierungszusammensetzung erwarten wir gemeinschaftliches, entschlossenes und konsequentes Handeln im Sinne des Klimaschutzes verbunden mit dem klaren Ziel des Erhalts der industriellen Basis im Land. Wir erfüllen nicht nur die industriellen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation zu einer treibhausgasneutralen Gesellschaft. Wir verfügen bereits über die erforderlichen Technologien und die notwendigen Instrumente und Strategien, um der Wirtschaft den Weg in die treibhausgasneutrale Produktion zu ermöglichen, sind bekannt. Aufgrund der kurzen verbleibenden Zeitspanne innerhalb derer die notwendigen Investitionsentscheidungen getroffen werden müssen – für die meisten bereits bis 2030 – können und dürfen wir nicht auf neue Innovationen warten – wir müssen jetzt handeln und die bekannten Technologien zur Anwendung bringen. Dafür erwarten wir klare Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Dekarbonisierungspfade und zum Aufbau von Infrastrukturen, die die erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit für die betroffenen Unternehmen bieten.

Die Mitglieder des Steuerungskreises Carbon Management Baden-Württemberg aus Industrie, Verbänden und Wissenschaft stellen den EU-ETS 1 explizit nicht in Frage. Dies setzt aber voraus, dass zeitnah auf Landesebene ein effektives Carbon Management implementiert wird, das die Unternehmen in ihren Aktivitäten für den Klimaschutz aktiv unterstützt.

Diesbezüglich erwarten wir von der neuen Landesregierung die folgenden fünf Schritte:

1. Kurze Entscheidungswege, schnelle Entscheidungen und unmittelbare Anpassung bzw. Ausgestaltung des regulatorischen Rahmens zur Reduktion der Risiken und zur Schaffung eines Mindestmaßes an Investitionssicherheit

Alle Partner entlang der Wertschöpfungskette – der CO₂-Emittent, der CO₂-Pipeline-Betreiber, der CO₂-Speicherbetreiber oder der CO₂-Nutzer – benötigen eine verlässliche Rechtsgrundlage, die so fundiert, stabil und abschließend gestaltet ist, dass auf dieser Basis Unternehmen Investitionsentscheidungen treffen können, ohne regulatorische Risiken einzugehen. Deshalb ist die Geschwindigkeit, in der die erforderlichen gesetzlichen Regelungen diskutiert und verabschiedet werden, ebenso wie die Dauer der

auf allen Ebenen folgenden Genehmigungsverfahren erfolgsentscheidend. Die Verwaltungen im Bund und den Ländern müssen daher mit hohem Tempo die erforderlichen Detailregelungen in den verschiedenen Segmenten des Carbon Managements erarbeiten – Genehmigungsverfahren für Abscheide- und Umwandlungsanlagen, Trassenplanung für Transportinfrastruktur, Explorationserlaubnisse für Speicherstätten, um nur einige wenige Beispiele zu nennen. Es bedarf der Einführung beschleunigter Verfahren, um überhaupt sicherstellen zu können, dass die Unternehmen am Standort Baden-Württemberg nicht nur rechtzeitig eine Investitionsentscheidung treffen, sondern auch mit der erforderlichen Bauzeit noch innerhalb des seitens des EU-ETS 1 vorgegebenen Zeitrahmens für die Umstellung auf treibhausgasneutrale Produktionsverfahren bleiben können.

2. Schaffung eines regulatorischen Rahmens für den Aufbau einer CO₂-Infrastruktur, ohne den H₂-Hochlauf zu torpedieren sowie Bündelung der Zuständigkeiten und Schaffung einer Anlaufstelle für die CO₂-Infrastruktur

Dass das Kohlendioxid-Speicherungs- und Transportgesetz (KSpTG) im Deutschen Bundestag am 6. November verabschiedet wurde und nach der Zustimmung des Bundesrats am 21.11.2025 zeitnah in Kraft treten kann, ist ein wichtiger erster Schritt. Es ist allerdings erst der Anfang. Nun müssen auch auf Landesebene rasch die nächsten Schritte folgen: Definition einer zentralen Genehmigungsbehörde als Ansprechpartner und Anlaufstelle für alle Belange rund um den Bau einer CO₂-Transportinfrastruktur, sowie schnellstmögliche Übernahme der damit verbundenen Aufgaben. Hierzu zählt auch die zeitnahe Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Trassenplanung, die noch im Jahr 2026 abzuschließen ist. Neben dieser Machbarkeitsstudie bedarf es eines intensiven Einsatzes der Landespolitik auf Bundesebene, um einen Rahmen zu schaffen, der den Aufbau einer CO₂-Infrastruktur für schwer und unvermeidbare CO₂-Emissionen überhaupt ermöglicht. Hierbei ist strikt darauf zu achten, dass Planung und Umsetzung der CO₂-Infrastruktur nicht den Ausbau der H₂-Infrastruktur und den H₂-Markthochlauf kannibalisieren. Vielmehr sollten wann immer möglich Synergieeffekte genutzt werden. Eine der Herausforderungen liegt darin, die dauerhaft erforderliche Kapazität des Systems bestmöglich zu erfassen und die Infrastruktur entsprechend bedarfsgerecht zu dimensionieren, um gerade für die langfristigen Nutzer dieser Infrastruktur die Systemkosten auf ein Minimum zu begrenzen. Hierfür bedarf es auch der Implementierung eines Verfahrens zur gemeinsamen Infrastrukturplanung aller beteiligten Akteure, was bislang aus wettbewerbs- und kartellrechtlichen Gründen untersagt ist. Es erscheint ausgeschlossen, dass sich gerade in Süddeutschland eine Infrastruktur unter solchen Bedingungen im freien, unregulierten Markt refinanzieren kann. Hier bedarf es entsprechender Weichenstellungen auf Bundesebene. Hierzu zählt auch ein Mechanismus zur Risikoreduktion für die Infrastrukturbetreiber ähnlich des Amortisationskontos für den Wasserstoff.

3. Zeitnahe Erkundung der geologischen Speichermöglichkeiten in Baden-Württemberg

Das KSpTG sieht eine Opt-in-Option für die Bundesländer vor, die eine CO₂-Speicherung an Land innerhalb ihrer Landesgrenzen zulassen möchten. Aufgrund der großen zeitlichen ebenso wie finanziellen Herausforderungen, die mit dem Aufbau einer CO₂-Infrastruktur verbunden sind, sollte die zukünftige Landesregierung mehrgleisig fahren und noch im Jahr 2026 entsprechend geologische Erkundungen der teilweise noch unklaren CO₂-Speicherpotenziale im Land anstoßen. Ziel muss es sein, schnellstmöglich Know-How, Erkenntnisse und Wissen zu den tatsächlich in Baden-Württemberg verfügbaren Speicherpotenzialen aufzubauen, um weitere Entscheidungen bezüglich deren Exploration und potenzieller Nutzung treffen zu können, zu kommunizieren und mit der Bevölkerung hierzu in den Dialog zu gehen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Nutzung von Speichern in Baden-Württemberg im Gegensatz zur Speicherung Offshore die Kosten für die CO₂-Speicherung als „Wertschöpfung“ im Land und damit im regionalen Wirtschaftskreislauf hält. Für die Speichererkundung müssen neben der Risikoabsicherung („Ausfallbürgschaft“) durch den Bund, weitere Finanzierungsmodelle, mögliche Förderungen und Kofinanzierungen diskutiert werden. Ein detaillierteres Wissen über den Untergrund in Baden-Württemberg wäre auch für andere wichtige Transformationsvorhaben wie die Nutzung der Geothermie und die Rohstoffexploration von Bedeutung, nicht zuletzt um möglichen Zielkonflikten bei der Nutzung des Untergrunds von Beginn an konstruktiv begegnen zu können. Für alle potenziell geeigneten geologischen Formationen in Baden-Württemberg mindestens aber für den Oberrheingraben und das süddeutsche Molassebecken sollten flächendeckende 3D-Seismiken beauftragt werden, um qualifizierte Entscheidungsgrundlagen zu erhalten.

4. Initiierung von CCU-Pilotprojekten

Als dritte Option, mit den abgeschiedenen CO₂-Emissionen umzugehen – gerade, wenn weder CO₂-Infrastrukturen noch CO₂-Speicher absehbar zur Verfügung stehen – kann das CO₂ als Rohstoff für die Produktion synthetischer Kohlenwasserstoffe genutzt werden. Dies soll langfristig die Abhängigkeit von fossilem Kohlenstoff verringern und unterstützt ebenfalls die Generierung von Wertschöpfungspotenzialen im Land, das hierüber auch eine Vorreiterrolle bei der Schließung von Kohlenstoffkreisläufen einnehmen könnte. Neben der Initiierung und finanziellen Unterstützung von Pilotprojekten muss sich das Land diesbezüglich insbesondere für die Schaffung eines Rechtsrahmens für CCU – gerade auch für CCU aus schwer- oder unvermeidbaren Punktquellen – auf EU- und Bundesebene einsetzen – beispielsweise für die Anerkennung von CCU als Emissionsminderung im EU ETS I. Bislang fehlt diese, was einer systematischen Benachteiligung von CCU gegenüber CCS im EU ETS I gleichkommt und die Umsetzung von CCU-Projekten massiv behindert. Zudem müssen Lösungen entwickelt werden, wie CO₂ aus unvermeidbaren Punktquellen als wichtige Kohlenstoffquelle auch in einem treibhausgasneutral agierenden Wirtschaftssystem dauerhaft genutzt werden kann. Darüber hinaus muss aber auch der Ausbau der Wasserstoff- und Stromnetzinfrastruktur als wichtiger Enabler für CCU konsequent vorangetrieben werden. Andernfalls wird diese Option für Baden-Württemberg nicht nutzbar werden.

5. Etablierung von Leitmärkten für klimaneutrale, zukunftsfähige Produkte und Schließung von Rohstoffkreisläufen

Die öffentliche Beschaffung ist ein zentraler Hebel für die industrielle Transformation zur Nettotreibhausneutralität und sollte gezielt genutzt werden, um die Entwicklung grüner Leitmärkte zu ermöglichen. Dies schafft verlässliche Absatzmärkte, reduziert Investitionsrisiken und stärkt die Markteinführung neuer Produkte. Hierzu bedarf es der schrittweisen Einführung verbindlicher Mindestquoten für nettotreibhausgasneutral produzierte Materialien – etwa Stahl, Zement, Kunststoffe, Papier und Chemikalien – in der öffentlichen Beschaffung, beginnend mit Bau- und Infrastrukturprojekten. In einem weiteren Schritt geht es um die Etablierung der Kreislaufwirtschaft als strategische Rohstoffquelle – hierzu zählt perspektivisch auch CO₂ aus Punktquellen, die leicht erschließbar große Mengen an CO₂ beispielsweise für die Produktion von Sustainable Aviation Fuel zur Verfügung stellen können. Zur Sicherstellung der Treibhausgasneutralität sollte hier auf EU-Ebene ein System für den bilanziellen Ausgleich von CO₂ etabliert werden.