

---

# PRESSE-DIENST

---

VEREINIGUNG DER UNTERNEHMENSVERBÄNDE IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN  
BDI-LANDESVERTRETUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN

---

Sperrfrist: 24.03.2017, 15:00 Uhr

## Norddeutsche Regierungschefs und Spitzenvertreter der Wirtschaft kommen in Kiel zusammen

### Energiepolitik und Verkehrsinfrastruktur waren die Schwerpunkte des Gesprächs

**UVNord-Präsident & UK Nord Vorsitzender Wachholtz:**

**Die Wirtschaft in Norddeutschland fordert die bundesweite Vereinheitlichung der Übertragungsnetzentgelte!**

**Bundesverkehrswegeplan 2030 ist Chance für den Norden, Voraussetzung sind ausreichende Planungskapazitäten – eine Bundesfernstraßengesellschaft könnte helfen!**

Kiel. Traditionell kamen heute in Kiel das Unternehmerkuratorium Nord (UK Nord), bestehend aus den Präsidenten der Unternehmensverbände sowie der Industrie- und Handelskammern Norddeutschland mit den fünf norddeutschen Regierungschefs aus Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zusammen. Das UK Nord baut auf den intensiven Austausch und die verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit der fünf norddeutschen Bundesländer. Schwerpunkte des Gesprächs waren die Energie- und Verkehrspolitik.

Der diesjährige Vorsitzende des Unternehmerkuratoriums Nord, **UVNord-Präsident Uli Wachholtz** zu der Zusammenkunft: „Das gemeinsame Gespräch war erneut ein guter Aufschlag in der norddeutschen Zusammenarbeit. Es hat aufgezeigt, dass zwischen der norddeutschen Wirtschaft und Regierungschefs in wichtigen Zukunftsfragen große Übereinstimmung besteht. Eines unserer wichtigsten Anliegen, als Norden mit einer Stimme in Berlin und Brüssel zu sprechen, ist positiv aufgenommen worden. Norddeutschland steht eng zusammen.“

Das Unternehmerkuratorium Nord übergab den norddeutschen Regierungschefs zu den Schwerpunktthemen „Energie“ und „Verkehrsinfrastruktur“ zwei Positionspapiere mit

1/2

Forderungen und Erwartungen, die unter [www.uvnord.de](http://www.uvnord.de) zur weiteren Verwendung heruntergeladen werden können.

#### **Kernforderung Energie:**

Das UK Nord fordert eine zügige politische Lösung für die **bundesweite Vereinheitlichung der Übertragungsnetzentgelte**. Die Kosten für den verlässlichen Transport von Strom von den Orten der Erzeugung zu den Verbrauchern sollten idealerweise von all jenen zu tragen sein, die davon profitieren. Jedoch ist dies genau nicht der Fall: Vom Umbau des Stromsystems profitieren zwar alle Deutschen, doch in den Regionen, wie Norddeutschland, wo der Ausbau der erneuerbaren Energie am weitesten fortgeschritten ist, sind die Netzentgelte am höchsten. Dieses Ungleichgewicht gilt es zu beseitigen, um durch die Energiewende bedingte regionale Standortnachteile zu vermeiden. Industrie, Unternehmen und Bevölkerung in den norddeutschen Ländern dürfen nicht länger die Leidtragenden sein, obwohl sie den größten Beitrag durch den Ausbau der erneuerbaren Energien und Netze leisten.

#### **Kernforderungen Verkehrsinfrastruktur:**

Die norddeutsche Wirtschaft bewertet die Inhalte des neuen Bundesverkehrswegeplans grundsätzlich positiv. Es besteht die Chance, die Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland damit grundlegend zu modernisieren und damit die Standortbedingungen für Unternehmen nachhaltig zu verbessern. Der Bau und Erhalt von Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie der Wasserstraßen in der Region aus dem neuen **Bundesverkehrswegeplan wirkt als massives Investitionsprogramm für Norddeutschland**.

Voraussetzung für eine tatsächliche Realisierung ist allerdings die Baureife der Projekte. Hier stockt es jedoch aufgrund der begrenzten Planungskapazitäten. Die im Zuge der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehung vereinbarte Gründung einer **Bundesfernstraßengesellschaft könnte hier viele Synergie- und Skaleneffekte erzielen**. Voraussetzungen sind aber klare Zuständigkeiten und schlanke Verfahren und die Einbeziehung bestehender Planungskapazitäten bei den Bundesländern oder bei der DEGES. Die Neustrukturierung darf nicht dazu führen, dass Planungen zurückgestellt werden, bis eine noch zu gründende Bundesfernstraßengesellschaft die gesamten Planungskosten trägt.

Zudem ist die **Reform des Planungsrechtes zwingend erforderlich**. Eine Reform des Planungsrechtes mit dem Ziel der zeitlichen Verkürzung der Planungsprozesse. Eine Vielzahl von Gerichtsverfahren verzögert die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und verschlechtert damit die Standortbedingungen für die Unternehmen, die im überregionalen und internationalen Wettbewerb stehen.

24.03.2017

## Positionspapier des Unternehmerratoriums Nord

### **Aufheben von regionalen Standortnachteilen als Folge des Infrastrukturausbaus für die Energiewende (Reduktion und Vereinheitlichung von Netzentgelten)**

#### **Sachverhalt**

Die Energiewende ist in Norddeutschland in Hinblick auf den vor Ort erzeugten Strom aus erneuerbaren Energien und des Ausbaus der regionalen Netzinfrastruktur eine Erfolgsgeschichte. Allerdings steigt die Gesamtbelastung der stromverbrauchenden Wirtschaft durch Umlagen stetig an und es bestehen regional hohe Unterschiede bei der Kostenverteilung des gesamtgesellschaftlichen Projekts Energiewende.

Durch die Energiewende wandeln sich seit einigen Jahren die Anforderungen an die Stromnetze schrittweise. Der Anteil der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien nimmt kontinuierlich zu. Auch der Anteil dezentraler Einspeisung in die Stromnetze steigt. Netzausbau wird zunehmend durch Modifizierungen in der Erzeugungsstruktur veranlasst. Zudem ändert sich die Flussrichtung des Stroms in den Netzen schrittweise. Dezentrale Einspeisung wird in einem solchen Strommarkt zunehmend nicht mehr vor Ort „verbraucht“, sondern zusätzlich in vorgelagerte Netzebenen gespeist und über diese bundesweit gehandelt.

Kosten für den verlässlichen Transport von Strom (Netzausbau und stabiler Netzbetrieb) von den Orten der Erzeugung zu den Verbrauchern sollten idealerweise von all jenen zu tragen sein, die davon profitieren. Jedoch ist genau dies nicht der Fall: Vom Umbau des Stromsystems profitieren zwar alle Deutschen, doch in den Regionen, wo der Ausbau der erneuerbaren Energien am weitesten fortgeschritten ist, sind die Netzentgelte am höchsten. Diejenigen also, die am meisten zum Gelingen der Energiewende beitragen, tragen gleichzeitig den Großteil der Kosten.<sup>1</sup>

#### **Bewertung**

Das Bundeswirtschaftsministerium bewertete Ende 2016 die Sachlage dahingehend, dass „sich die Bedeutung der dezentralen Einspeisung für die Netzkosten verändert“ und „unberechtigte Kostenbelastungen einzelner Regionen wie auch der Verbraucher insgesamt“ zu vermeiden sind.<sup>2</sup>

Grund für diese Bewertung war die zutreffende Analyse, dass Änderungen der Rahmenbedingungen der Energiewende vor den Übertragungsnetzen nicht haltmachen und die Netzplanung zunehmend regelzonenübergreifend fortentwickelt und somit die Verursachung von Netzkosten in immer geringerem Maße einem bestimmten Übertragungsnetzbetreiber zugeordnet werden kann.

Im Gegensatz zur nationalen Verteilung der Kosten der Offshore-Anbindung führen die regional unterschiedlich anfallenden Kosten für den Ausbau und Betrieb der Netzinfrastruktur, insbesondere in den Regionen mit hohem Ausbau an erneuerbarer Energie, zu regionalen Standortnachteilen.

<sup>1</sup> VSEW/Enwima, Jan. 2017: In Schleswig-Holstein entspricht dies in 2017 rechnerisch einer Mehrbelastung von 64 Euro pro Einwohner.

<sup>2</sup> BMWI Entwurf für ein Gesetz zur Modernisierung der Netzentgeltstruktur (Netzentgeltmodernisierungsgesetz–NEMoG), 04.11.2016

### Handlungsempfehlung/Forderung

Aus Sicht des UK Nord ist die Situation sowie die absehbar ansteigende Tendenz dieser regionalen Belastungen in Norddeutschland nicht länger tragbar. In der Folge ist – wie auch seitens der Bundesregierung in 2016 vorgeschlagen – ein deutschlandweiter Ausgleich der Kosten für den Ausbau der Stromübertragungsnetze konsequent und verursachungsgerecht erforderlich, um durch die Energiewende bedingte regionale Standortnachteile zu verringern. Diese Forderung ist in der vom Bundeskabinett am 25. Januar 2017 verabschiedeten Entwurfsfassung des Netzentgeltmodernisierungsgesetzes (NEMoG) jedoch nicht mehr enthalten.

Industrie, Unternehmen und Bevölkerung in den norddeutschen Ländern dürfen nicht länger die Leidtragenden sein, obwohl sie den größten Beitrag zur Energiewende durch den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Netze leisten.

Für eine Harmonisierung sind die im Jahr 2005 geschaffenen und für die geänderten Rahmenbedingungen nicht mehr ausreichenden Regelungen der Entgeltregulierung an die tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen. Neben der kurzfristigen Ermächtigung zur Einführung bundesweit einheitlicher Netzentgelte für Stromübertragungsnetze bedarf es einer gesamthaften Modernisierung der Netzentgeltstruktur.

Bereits jetzt ist durch das Ausbleiben einer bundesweiten Regelung viel Zeit verstrichen, schnelles Handeln wäre daher notwendig.<sup>3</sup> In 2017 vorgenommene Anpassungen am EEG-Förderregime erlauben eine zeitliche und regionale Streckung auf der Erzeugungsseite (EEG-Umlage), aber faktisch nicht bei dem Ausbau und der Kosten für die Transportinfrastruktur – die bereits für die heute vorhandenen Erzeugungskapazitäten nicht ausreicht. Es bedarf daher einer zügigen Änderung noch vor der diesjährigen Bundestagswahl.

Das UK Nord fordert daher, eine politische Lösung für die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Vereinheitlichung der Übertragungsnetzentgelte noch in dieser Legislaturperiode herbeizuführen.

#### *Ergänzende Anmerkung:*

*Das Energiewirtschaftsgesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen sollen einen bundesweit einheitlich ausgestalteten Rahmen für die Regulierung der Energieversorgungsnetze schaffen, welche zudem die notwendige Grundlage für einen wettbewerblich strukturierten Energiemarkt mit bundesweit einheitlichen Rahmenbedingungen ist. Ein weiteres Aufrechterhalten von national unterschiedlichen Rahmenbedingungen würde nicht nur weiter zu aktuellen Wettbewerbsverzerrungen der Verbraucher führen, sondern diese auch auf dem Strommarkt ermöglichen.*

24.03.2017

---

<sup>3</sup> Leipziger Institut für Energie GmbH, Kurzgutachten: „Regionale Strompreis-Unterschiede in Deutschland“, 03/2014  
TU Dresden und Energieforen Leipzig GmbH, Studie: „Abschätzung der Entwicklung der Netznutzungsentgelte in Deutschland“, 04/2014  
BMWl Verteilernetzstudie: „Moderne Verteilernetze für Deutschland“, 09/2014  
TU Dresden, „Kurzgutachten zur regionalen Ungleichverteilung der Netznutzungsentgelte“, 10/2015

## **Positionspapier des Unternehmerkuratoriums Nord**

### **Umsetzung Bundesverkehrswegeplan in Norddeutschland und Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft**

#### **Sachverhalt**

Für Norddeutschland mit seinen Häfen, seiner starken Außenhandelsorientierung und den hier verlaufenden wichtigen europäischen Magistralen hat die Qualität der Verkehrsinfrastruktur eine ganz besondere Bedeutung: Zwei Drittel des deutschen seewärtigen Außenhandels gehen über die deutschen Seehäfen. Eine gute see- und landseitige Erreichbarkeit der deutschen Häfen an Nord- und Ostsee ist daher auch im elementaren Interesse der deutschen Volkswirtschaft. Dennoch sind in der Vergangenheit Bundesinvestitionen nicht im ausreichenden Maße nach Norddeutschland geflossen. Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans, dessen Umsetzung der Bundestag im Dezember 2016 beschlossen hat und in dem die Verkehrsprojekte und Prioritäten des Bundes bis zum Jahr 2030 definiert werden, ist daher eine wichtige Weichenstellung für die Entwicklung der gesamten Region.

#### **Bewertung**

Die norddeutsche Wirtschaft bewertet die Inhalte des neuen Bundesverkehrswegeplans grundsätzlich positiv und sieht dies auch als Ergebnis der gemeinsamen Anstrengungen der norddeutschen Länder und der Wirtschaft. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan besteht die Chance, die Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland grundlegend zu modernisieren und damit die Standortbedingungen für Unternehmen nachhaltig zu verbessern.

Erfreulich ist insbesondere die Aussicht auf eine bessere Finanzausstattung des Bundesverkehrswegeplans, so dass eine realistische Chance besteht, dass die Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans auch tatsächlich bis 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen werden können. Der Bau und Erhalt von Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie der Wasserstraßen in der Region aus dem neuen Bundesverkehrswegeplan wirkt als massives Investitionsprogramm für Norddeutschland.

### **Handlungsempfehlung/Forderung**

Voraussetzung für eine tatsächliche Realisierung ist allerdings die Baureife der Projekte. Hier stockt es jedoch.

Ein Grund hierfür sind aus Sicht des UK Nord die begrenzten Planungskapazitäten. Zu viele Infrastrukturprojekte haben einen unzureichenden Planungsstand. Dies gilt für alle Verkehrsträger gleichermaßen. Die im Zuge der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen vereinbarte Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft könnte hier viele Synergie- und Skaleneffekte erzielen. Voraussetzung ist allerdings, dass bei der Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft auf klare Zuständigkeiten und schlanke Verfahren geachtet wird und die bestehenden Planungskapazitäten bei den Bundesländern oder bei der DEGES einbezogen werden. Keineswegs sollte den bestehenden Planungsbehörden eine aufwendige Zentralverwaltung übergestülpt werden, die Neuaufteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Ländern muss so ausgestaltet werden, dass Kapazitäten bei den Ländern für die Bearbeitung ihrer Aufgaben, z.B. in der Verwaltung der dort verbleibenden Bundesstraßen, tatsächlich frei werden. Die Neustrukturierung darf darüber hinaus nicht dazu führen, dass Planungen zurückgestellt werden, bis eine noch zu gründende Bundesfernstraßengesellschaft die gesamten Planungskosten trägt. Es darf kein faktisches Planungsmoratorium geben.

Auch bei den Bundeswasserstraßen und Schienenwegen sollte geprüft werden, wie die Planungskapazitäten kurzfristig erweitert werden können. Hierzu gehört auch, alle Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung dieser Bereiche für das knappe Fachpersonal auszuschöpfen.

Die wachsenden Anforderungen an die Planung von Verkehrsprojekten haben ihre Ursache auch im heutigen Rechtsrahmen und der hieraus resultierenden hohen Anzahl an Gerichtsverfahren. Selbstverständlich müssen bei allen Projekten u.a. die Belange des Umweltschutzes gewahrt bleiben. Die Festlegung der Verkehrspolitik und die Abwägung der verschiedenen Interessen ist jedoch Aufgabe der Politik und nicht der Gerichte. Eine Vielzahl von Gerichtsverfahren verzögert die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und verschlechtert damit die Standortbedingungen für die Unternehmen, die im überregionalen und internationalen Wettbewerb stehen. Daher ist eine Reform des Rechtsrahmens auf Bundesebene mit dem Ziel der zeitlichen Verkürzung der Planungsprozesse erforderlich.

24.03.2017