

DIHK-Positionspapier 2026

Infrastrukturen als Lebensadern der Wirtschaft stärken

Leistungsfähige, resiliente und souveräne Infrastrukturen für Wettbewerbsfähigkeit, Transformation und Innovation

Einleitung

Ohne leistungsfähige Netze gibt es keine wettbewerbsfähige Volkswirtschaft: Energie-, Telekommunikations- und Verkehrsinfrastrukturen verbinden Unternehmen, Menschen und Märkte. Sie sichern Wertschöpfung, ermöglichen Innovationen und sind Voraussetzung für Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Klimaneutralität und wirtschaftliche Resilienz. Bereits heute hängen nahezu alle Geschäftsprozesse von der Verfügbarkeit und dem zuverlässigen Betrieb physischer und digitaler Infrastrukturen ab. Infrastrukturen müssen daher dringend modernisiert werden.

Viele Netze sind sanierungsbedürftig bzw. noch gar nicht vorhanden, Neubau- und Erweiterungsprojekte kommen zu langsam voran und die Anforderungen wachsen schneller als die Ausbaugeschwindigkeit. Der Umbau des Energiesystems, die Digitalisierung der Wirtschaft, der erforderliche Ausbau von Rechenkapazitäten für datenintensive Cloud-Anwendungen und Künstliche Intelligenz erhöhen den Handlungsdruck zusätzlich. Zudem kommt dem Thema Sicherheit der Infrastrukturen eine ganz neue Bedeutung zu

Attacken auf Bahnstrecken und Stromnetze, regelmäßige Überflüge von Drohnen über Umspannwerke, Verkehrsanlagen und zuletzt der Drohnenvorfall am Flughafen Leipzig zeigen, dass die Resilienz im Bereich der Energie- und Verkehrsinfrastruktur dringend erhöht werden muss. Diese Aufgabe richtet sich an die öffentliche Hand, geht aber auch mit wachsender Verantwortung für die Unternehmen einher.

Ziel muss sein, Netze bedarfsgerecht, sicher, bezahlbar und zukunftsfähig zu modernisieren und auszubauen. Dies erfordert schnellere Verfahren, eine bessere Verzahnung verschiedener Infrastrukturprojekte, geeignete Finanzierungs- und Regulierungsrahmen sowie eine stärkere Ausrichtung auf Resilienz und digitale Souveränität.

Die IHK-Organisation sieht insbesondere in folgenden Handlungsfeldern politischen Handlungsbedarf.

Resilienz, Sicherheit und digitale Souveränität stärken

Die Funktionsfähigkeit der Netzinfrastrukturen und damit der gesamten Wirtschaft hängt unmittelbar von ihrer Widerstandsfähigkeit gegenüber Cyberangriffen, Sabotageakten, Naturereignissen, geopolitischen Konflikten und Lieferkettenstörungen ab. Physische und digitale Sicherheit müssen in einem modernen Sicherheitskonzept gemeinsam betrachtet werden. Notwendig ist ein ganzheitlicher Ansatz für leitungsgebundene Infrastrukturen,

Rechenzentren, Cloud-Infrastrukturen und digitale Plattformen. Diese sind Grundlage für die Funktionsfähigkeit der gesamten gewerblichen Wirtschaft – insbesondere für Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.

Zu einer strategischen Vorsorgepolitik gehören im Einzelnen:

Cyberresilienz durch kohärente, praxistaugliche Regulierung stärken

Die Vielzahl neuer europäischer und nationaler Cyber- und Resilienzvorgaben muss zu einem konsistenten Gesamtrahmen zusammengeführt werden. Unternehmen sollten Risiken nicht mehrfach bewerten, dokumentieren oder melden müssen. Aufsichtsstrukturen, Begrifflichkeiten, Prüfanforderungen und Meldewege sind über verschiedene Regelwerke hinweg zu harmonisieren. Politisches Ziel muss eine höhere Sicherheitswirkung sein, nicht die Schaffung zusätzlicher Bürokratie. Zur Akzeptanz bei den Unternehmen trägt auch eine klare Kommunikation darüber bei, wie die unterschiedlichen Regulierungen im Zusammenspiel zu mehr Sicherheit beitragen.

Kooperation zwischen Staat und Wirtschaft ausbauen

Die Sicherheitskonzepte der Vergangenheit passen nicht mehr uneingeschränkt, weil der Staat keine vollständige Sicherheit mehr gewährleisten kann. So ist es z. B. bei mehreren 100.000 Strommasten in Deutschland gar nicht möglich, alle 24/7 zu überwachen und Angriffe zu verhindern. Die Unternehmen sind daher aufgerufen, sich auf einen Ausfall von Infrastrukturen vorzubereiten. Gleichzeitig sollte die öffentliche Hand ihre Aktivitäten zum Schutz der Netze erhöhen. So sollte der Austausch zwischen Behörden und Wirtschaft über neue Cyber- und Resilienzcentren einen konkreten Mehrwert für Unternehmen schaffen. Entscheidend sind verwertbare Lageinformationen, schnelle Warnungen sowie eingespielte Krisenprozesse. Zusätzliche Berichtspflichten ohne erkennbaren Sicherheitsgewinn sind zu vermeiden.

Das BSI sollte seine Rolle als zentrale Beratungs-, Warn- und Unterstützungsinstanz für Unternehmen weiter stärken. Die Wirtschaft benötigt insbesondere praxisnahe Handlungshilfen, verständliche Standards und rechtssichere Orientierungshilfen für die Umsetzung neuer Anforderungen.

Digitale Souveränität und vertrauenswürdige Lieferketten ausbauen

Der Staat sollte Unternehmen bei der Bewertung von Risiken in IT-Lieferketten unterstützen und den Aufbau vertrauenswürdiger europäischer Alternativen fördern. Insbesondere bei kritischen Infrastrukturen und zentralen Netzkomponenten müssen Abhängigkeiten von außereuropäischen Anbietern schrittweise reduziert werden, ohne die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen einzuschränken.

Europäische Handlungs- und Reaktionsfähigkeit verbessern

Cyberangriffe und hybride Bedrohungen machen nicht an Landesgrenzen halt. Erforderlich sind deshalb leistungsfähige europäische Koordinierungs-, Krisen- und Eingreifmechanismen

sowie klar definierte Verantwortlichkeiten. Sicherheitsanforderungen und Resilienzstandards sollten möglichst europäisch abgestimmt werden, um Rechtssicherheit zu schaffen und Marktverzerrungen zu vermeiden.

Rechenzentren strategisch priorisieren

Die Digitalisierung der gesamten gewerblichen Wirtschaft und die Nutzung der Potenziale Künstlicher Intelligenz für Innovationen hängen von der Verfügbarkeit von Rechenkapazitäten ab. Rechenzentren sind somit zugleich digitale Schlüssel- und Sicherheitsinfrastrukturen für die gesamte gewerbliche Wirtschaft. Für deren Aufbau werden investitionsfreundliche Rahmenbedingungen, wettbewerbsfähige Energiepreise, zügige Genehmigungen und ausreichende Netzanschlüsse benötigt. Ihre physische und digitale Resilienz sollte künftig stärker in nationale Sicherheits- und Resilienzstrategien eingebettet und ähnlich strategisch betrachtet werden wie Energieversorgung oder Verteidigungsfähigkeit.

Empfehlungen der DIHK:

- Meldeschwellen, -fristen, -verfahren und Datenformate sollten über bestehende Rechtsakte hinweg harmonisiert werden, insbesondere zwischen NIS-2- und CER-Richtlinie, DSGVO, Cyber Resilience Act und weiteren Cybersicherheitsvorgaben. Ziel muss „ein Vorfall, eine Meldung“ über die zuständige nationale Behörde sein.
- Meldepflichten müssen in klaren operativen Nutzen für die Unternehmen umgewandelt werden. Dazu gehören aktuelle Lagebilder, technische Warnungen und Handlungsempfehlungen sowie der Zugang zu behördlicher oder staatlich koordinierter Unterstützung bei der Analyse und Bewältigung schwerwiegender Cybervorfälle.
- Regulatorische Eingriffe zur Verminderung von Lieferkettenrisiken sollten restriktiv gestaltet und um Programme ergänzt werden, die Forschung und Entwicklung europäischer Hersteller fördern, Diversifizierung unterstützen und Unternehmen beim Übergang zu alternativen Anbietern helfen.
- Der Auf- und Ausbau souveräner Rechenzentrumskapazitäten muss durch Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsverfahren, Unterstützung bei der Standortwahl und wettbewerbsfähige Strompreise flankiert werden.

Planungs- und Genehmigungsverfahren grundlegend beschleunigen

Auch in dieser Legislatur hat die Bundesregierung richtungsweisende Beschleunigungsgesetze umgesetzt: Beim Breitbandausbau, der Bebauungsplanung oder in der Verkehrsinfrastruktur wurden langjährige Forderungen der Wirtschaft umgesetzt: die Festlegung eines überragenden öffentlichen Interesses vieler Infrastrukturvorhaben, einer Stichtagsregelungen für die maßgebliche Sach- und Rechtslage, das Entfallen langwieriger Verfahrens- und Beteiligungsstufen oder das Verkürzen von Gerichtsverfahren. Trotz dieser

Bemühungen bremsen langwierige Genehmigungsverfahren Erhalt, Aus- und Neubau von Infrastrukturen, weil eine grundlegende Beschleunigung fehlt.

Das überragende öffentliche Interesse wird z. B. nur für einen Bruchteil der geplanten Autobahnprojekte gewährt. Die Genehmigungsfiktion bleibt auf ausgewählte Verfahren beschränkt – etwa in den Bauordnungen, auf das Repowering von Windenergieanlagen oder den Breitbandausbau. Eine Stichtagsregelung zur maßgeblichen Sach- und Rechtslage findet sich in unterschiedlichsten Formulierungen und Anwendungsbereichen für die Schiene, Übertragungsnetze, Planfeststellung oder Anlagengenehmigung. Fristen für die Dauer der Verfahren fehlen bei der Planfeststellung, im Wasserrecht oder der Bebauungsplanung.

Das fragmentierte Zulassungsrecht ist nicht nur unübersichtlich, es hält auch die Projekte auf, die eigentlich priorisiert werden sollten. So kann ein Wasserstoffelektrolyseur heute deutlich schneller gebaut werden. Er muss dann jedoch zuvor auf die langwierige Gebietsausweisung oder die Erlaubnis zur Entnahme von Grund- oder Oberflächenwasser warten. Denn Bau- und Wasserrecht sehen bisher keine Fristen oder Stichtagesregelungen vor. Das Stückwerk unterschiedlichster Regelung sollte deshalb infrastrukturübergreifend vereinheitlicht und weiter vereinfacht werden.

Zudem helfen kürzere Fristen, Stichtage oder weniger Verfahrensstufen kaum, wenn nicht der Umfang der Gutachten, Prüfungen oder Vergabevorschriften gleich und die Auslegung der unbestimmten Regelungen unsicher bleibt. Hier beobachten Unternehmen einen weiter wachsenden Berg an Anforderungen. Besonders offensichtlich wird dies im Umwelt- und Naturschutz. Hier plant die Bundesregierung mit dem Gesetz zur Stärkung der natürlichen Infrastruktur aktuell sogar zusätzliche Hürden für den Infrastrukturausbau. Statt den Umfang der komplexen Anforderungen zu erhöhen, sollte sie die Regelungsdichte spürbar reduzieren. Das gilt nicht nur für den Arten- und Naturschutz, sondern auch für Vorschriften etwa im Bereich Bauen, Technik oder Vergabe.

In Deutschland müssen in kurzer Zeit etwa 4.000 Brücken saniert oder neu gebaut werden. Der Sanierungsstau führt immer wieder zu plötzlichen Sperrungen wichtiger Verkehrsachsen, wie aktuell der Bonner Nordbrücke. Dadurch entstehen Unternehmen hohe Kosten durch Verzögerungen in der Logistik, Verlust von Fachkräften und Kunden oder Unterbrechung von Lieferketten. Die Verfahren für eine dauerhafte Finanzierung und für die Zulassung der Brückenneubauten sind immer noch in den Unsicherheiten behaftet. Die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für Ersatzneubauten sollten deshalb weiter vereinfacht und planbarer gestaltet werden. Im Fall plötzlicher Sperrungen müssen häufig erst Krisenstäbe, Task-Forces und Lenkungskreise auf unterschiedlichen Ebenen gebildet werden. Damit alle Akteure im Fall plötzlicher Sperrungen sofort wissen, was zu tun ist, sollten Bund und Länder Zuständigkeiten, Ressourcen und Vorgehen festlegen.

In vielen Bereichen ist Deutschland auf die EU angewiesen. Die Omnibusgesetzgebung in Brüssel droht jedoch für die Zulassung von Infrastrukturvorhaben zu stocken. Die Bundesregierung sollte deshalb dort die Dringlichkeit insbesondere im Bereich der

Umweltverträglichkeitsprüfung und im Arten- und Naturschutz betonen und sich für weitreichender Erleichterungen einsetzen.

Empfehlungen der DIHK:

- Planungs- und Zulassungsrecht in allen Infrastrukturbereichen vereinheitlichen
- Fristverkürzungen, Fiktions- und Stichtagsregelungen oder vorzeitigen Baubeginn für alle Verfahren uneingeschränkt umsetzen
- Verfahren für alle Technologien und Projektarten erleichtern
- Anforderungen im Umwelt- und Naturschutz, technische Vorschriften und Vergabe konsequent vereinfachen
- europäische Initiative zur Verfahrensvereinfachung im Arten- und Naturschutz starten
- Rahmenbedingungen für Ersatzneubauten vereinfachen

Infrastrukturen auskömmlich finanzieren und Nutzung ermöglichen

Alle Netzinfrastrukturen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und gleichzeitig zentrale Produktionsfaktoren für die Wirtschaft. Aufgabe des Staates ist es, verlässliche Rahmenbedingungen für deren Ausbau, Betrieb und Modernisierung zu schaffen. Je nach Sektor haben sich unterschiedliche Modelle der Finanzierung und der Arbeitsteilung zwischen Staat, privaten Betreibern und Nutzern entwickelt. Diese grundsätzlich bewährten Strukturen sollten erhalten und weiterentwickelt werden. Gleichzeitig müssen Finanzierung, Regulierung und Investitionsbedingungen stärker auf die Anforderungen von Transformation, Digitalisierung und Resilienz ausgerichtet werden.

Glasfaser- und Mobilfunknetze

Der Ausbau sollte grundsätzlich eigenwirtschaftlich erfolgen. Öffentliche Fördermittel sollten gezielt dort eingesetzt werden, wo Versorgungslücken bestehen und Marktversagen vorliegt. Voraussetzung hierfür sind belastbare Ausbau- und Planungsdaten sowie eine enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Netzbetreibern.

Empfehlungen der DIHK:

- Status quo aus eigenwirtschaftlicher Finanzierung und öffentlichen Fördermitteln bei Versorgungslücken beibehalten

Wasserstoff- und CO₂-Netze

Dem Staat kommt die Aufgabe zu, den Anschluss von Unternehmen an neue Infrastrukturen zu ermöglichen. Dazu gehört vor allem auch, die Kosten für die Nutzung neuer Infrastrukturen gerade am Anfang zu begrenzen. Die Kosten für die initiale Errichtung eines

Wasserstoff- und CO₂-Kernnetzes sollten vorrangig vom Staat getragen und über ein Amortisationskonto abgesichert werden.

Neben dem Aufbau des Wasserstoff-Kernnetzes müssen auch Wasserstoffspeicher und regionale Wasserstoffverteilernetze zügig entwickelt werden. Wasserstoffspeicher sind eine zentrale Voraussetzung für Versorgungssicherheit, saisonalen Ausgleich und die effiziente Nutzung der Infrastruktur. Da die Entwicklung von Kavernenspeichern von der Genehmigung bis zur Inbetriebnahme regelmäßig sechs bis acht Jahre in Anspruch nimmt, müssen Investitionsentscheidungen bereits heute getroffen werden, um den erwarteten Speicherbedarf zu Beginn der 2030er Jahre decken zu können. Daher sind zeitlich befristete Absicherungsmechanismen für Wasserstoffspeicher und Verteilernetze erforderlich. Diese sollten Investoren gegen die Risiken der Markthochlaufphase absichern und gleichzeitig Anreize für einen effizienten Betrieb setzen.

Empfehlungen der DIHK:

- Begrenzung der Netzentgelte für die Nutzung dieser neuen Infrastrukturen
- Absicherungsinstrumente für Investitionen in Wasserstoffspeicher einführen

Stromnetze

Die Bundesnetzagentur rechnet aufgrund des Netzausbaus mit einem Anstieg der jährlichen Kosten für das Stromnetz von 37 auf 79 Mrd. Euro bis 2045. Zur Begrenzung des Kostenanstiegs sollten Netze digitalisiert werden und dynamische Netzentgelte auch für Einspeiser für eine bessere Nutzung der Infrastruktur sorgen. Dennoch werden die Stromnetzentgelte aufgrund des notwendigen Netzausbaus- und Modernisierungen sowie zunehmenden Resilienzanforderungen weiter stark wachsen. Daher ist es notwendig, dass der Staat einen Teil übernimmt, damit Unternehmen sicher elektrifizieren und dadurch klimaneutral werden können. Der aktuelle Zuschuss aus dem Bundeshaushalt sollte dauerhaft verstetigt und mindestens in der bisherigen Höhe von 6,5 Mrd. Euro beibehalten werden.

Perspektivisch sind zudem transformationsbedingte Umlagen der Energieinfrastruktur wie die Offshore-Umlage oder Umlage der besonderen Netznutzung sowie entsprechende Kostenbestandteile der Netzentgelte aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren. Von Bedeutung wird sein, die topografischen Vorteile der Energieerzeugung in Europa über eine gemeinsame Energieinfrastruktur sehr viel stärker zu nutzen. Hierfür sollten Interkonnektoren in einem erheblichen Umfang ausgebaut werden. Viele Betriebe setzen zudem auf die direkte Netzanbindung von Solar- und Windparks in der Nachbarschaft zum eigenen Betriebsgelände. Die Politik sollte dies rechtssicher ausgestalten.

Empfehlungen der DIHK:

- Netze digitalisieren und durch dynamische Netzentgelte besser auslasten

- Zuschuss zu den Übertragungsnetzentgelten beibehalten und Infrastrukturumlagen in den Bundeshaushalt überführen
- Neue Resilienzanforderungen kosteneffizient ausgestalten
- Interkonnektoren ausbauen und Direktleitungen rechtssicher regeln

Verkehrsinfrastruktur

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt aus Steuern und aus Nutzerentgelten. Damit hängt die Finanzierung im Wesentlichen von den jährlichen Haushaltsbeschlüssen ab. Von einer dauerhaften und auskömmlichen Finanzierung und langfristigen Investitionsplanung kann trotz Sondervermögens keine Rede sein. Der Koalitionsvertrag sieht verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe vor. Allerdings ist die konkrete Umsetzung noch weitgehend offen.

Solange Steuergelder für die Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden, wird in den Parlamenten über Höhe und Verteilung der Mittel entschieden. Eine Planbarkeit ohne die Unwägbarkeiten jährlicher Haushaltsbeschlüsse erscheint nur bei einem kompletten Umstieg auf Nutzerfinanzierung realistisch.

Möglich wäre ein kompletter Umstieg auf Nutzerfinanzierung nur bei der Straße. Bei der Schiene kann allenfalls ein Teil der Netzkosten über Trassenpreise finanziert werden. Bei der Wasserstraße wurden die Befahrensabgaben abgeschafft, um die Binnenschifffahrt zu stärken. Im Ergebnis heißt dies, dass zunächst ein politischer Konsens über eine dauerhafte und ausreichende Finanzierung für alle Verkehrsträger hergestellt werden muss. In einem nächsten Schritt müssen dann verkehrsträgerspezifische Lösungen gefunden werden.

Eine verlässliche Ladeinfrastruktur ist für Unternehmen entscheidend, um nachhaltige Mobilitätskonzepte im Güter- und Personenverkehr erfolgreich umzusetzen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe sollte daher grundsätzlich marktorientiert und technologieoffen gestaltet werden, damit der Markt über die jeweils geeigneten klimaneutralen Technologien entscheidet.

Empfehlungen der DIHK:

- Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur durch überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung
- Verkehrsinfrastruktur unternehmerisch nach dem Prinzip der Lebenszykluskostenminimierung betreiben
- Einnahmen aus der LKW-Maut sollten als Wegeentgelt in vollem Umfang zweckgebunden und ohne Umweg der Autobahn GmbH zufließen
- Erreichen eines geschlossenen Finanzierungskreislaufes Straße, bei fairer Lastenverteilung der Nutzer

- zeitnahe Vorlage der im Koalitionsvertrag vereinbarten Konzepte für stabile Finanzierungskreisläufe
- Fördermaßnahmen für Ladeinfrastruktur gezielt auch für den ländlichen Raum sowie Häfen und Flughäfen, um eine flächendeckende und bedarfsgerechte E-Ladeinfrastruktur sicherstellen.
- Netzanschlusskosten und -ausbau berücksichtigen: Anschluss- und Netzerüchtungskosten stellen häufig den größten Investitionsblock für die Elektromobilität dar und sollten auch förderfähig sein.

Deutsche Seehäfen: Unverzichtbare Knotenpunkte für Wirtschaft, Versorgung und Sicherheit

Die deutschen Seehäfen sind zentrale Infrastrukturknotenpunkte der Volkswirtschaft und das Tor Deutschlands zu den Weltmärkten. Über sie laufen Rohstoff-, Energie- und Warenimporte ebenso wie wesentliche Teile des Exports. Damit sichern sie industrielle Wertschöpfung, Versorgungssicherheit und Beschäftigung weit über die Küstenländer hinaus. Zugleich übernehmen die Häfen Schlüsselaufgaben für Energiewende, Wasserstoffwirtschaft, Offshore-Windenergie, resiliente Lieferketten sowie Landes- und Bündnisverteidigung. Um diese gesamtstaatlichen Funktionen dauerhaft erfüllen zu können, braucht es verlässliche und deutlich höhere Investitionen in Modernisierung, Digitalisierung, Klimaanpassung und Hafeninfrastruktur. Der Bund muss die Seehäfen als Infrastruktur von nationaler und strategischer Bedeutung anerkennen.

Empfehlungen der deutschen Wirtschaft

- Seehäfen als nationale Infrastrukturaufgabe anerkennen: Der Bund muss seine Mitverantwortung für eine Infrastruktur von gesamtstaatlicher, strategischer Bedeutung dauerhaft finanziell wahrnehmen.
- Bundesfinanzierung deutlich erhöhen: erforderlich ist eine langfristige Grundfinanzierung durch den Bund
- Rechtsrahmen anpassen: Das Seehafenfinanzierungsgesetz sollte so weiterentwickelt werden, dass eine verlässliche und verstetigte Bundesbeteiligung möglich wird.
- Investitionsstau abbauen: Hafenanlagen, Kaimauern, Hafenbecken und nautische Infrastruktur müssen schneller modernisiert werden.
- Zukunftsaufgaben absichern: Häfen müssen für Energiewende, neue Energieträger, Offshore-Wind, resiliente Lieferketten und sicherheitsrelevante Logistik ertüchtigt werden.
- Wettbewerbsfähigkeit stärken: Deutschland muss mit Investitionsprogrammen konkurrierender europäischer Häfen Schritt halten und Standortnachteile vermeiden.

Regionale Energieinfrastrukturplanung aufbauen

Deutschland will bis 2045 klimaneutral sein. Für Gebäude und Prozesswärme setzt dies voraus, dass neue Infrastrukturen in Form von Strom-, Wärme-, Wasserstoff- und CO₂-Netzen rechtzeitig, bedarfsgerecht und verlässlich verfügbar sind. In vielen Fällen mangelt es den Unternehmen an hinreichend verbindlichen Informationen darüber, wann, wo und in welchem Umfang künftig welche Energieinfrastrukturen zur Verfügung stehen. Damit wird einer belastbaren Planungsgrundlage für die Transformation und damit das Überleben der Betriebe die Basis entzogen. Gleichzeitig stehen die Akteure vor einem hohen Handlungsdruck: Re-Investitionsentscheidungen für Produktionsanlagen, Wärmeversorgungssysteme oder auch Logistikflotten stehen an. Sie werden in der Regel für Zeiträume von zehn, zwanzig oder mehr Jahren getroffen. Und mit Blick auf die 18-Jahres-Frist sollen und müssen sie negative Lockin-Effekte vermeiden.

Für die Transformation von Unternehmen, insbesondere industrieller Prozesswärmeanwendungen, bedarf es einer umfassenden Darstellung zur Entwicklung der gesamten regionalen Energieinfrastruktur. Das schließt sowohl die zeitliche Dimension zu Auf- und Ausbau genauso ein wie den räumlichen Linienverlauf und die verfügbaren Anschlusskapazitäten.

Mit der kommunalen Wärmeplanung wurde ein Instrument geschaffen, das für die Wärmeversorgung ein solche Grundlage liefern soll und ein erster wichtiger Schritt ist. In der bisherigen Erfahrungspraxis zeigt sich allerdings, dass sie die beschriebenen Herausforderungen nur teilweise adressieren kann. Insbesondere wird sie den Anforderungen der Prozesswärmetransformation nicht gerecht, berücksichtigt weder individuelle Bedarfe noch technologische Restriktionen. Sie konzentriert sich primär auf den Gebäude-Wärmesektor und bildet die Entwicklung der verschiedenen Energieinfrastrukturen nicht integriert ab.

Die kommunale Wärmeplanung lässt zudem größere funktionale Zusammenhänge unberücksichtigt. Energieversorgungssysteme, Wertschöpfungsketten und Stoffströme orientieren sich nicht an kommunalen Grenzen. Sie entfalten ihre Wirkung vielmehr und vielschichtig in regionalen Verflechtungsräumen zwischen Stadt und (Um-)Land, beispielsweise einer regionalen Nutzung biogener Gase.

Empfehlungen der DIHK:

- EU und die Bundesregierung müssen Transformationsanforderungen und Infrastrukturverfügbarkeit stärker miteinander verzahnen. Dafür sollten Einnahmen aus dem Emissionshandel deutlich stärker für die betroffenen Unternehmen und deren Infrastrukturbedarfe zweckgebunden werden.
- Um Unternehmen und Investoren die notwendige Planungssicherheit für die Transformation ihrer betrieblichen Prozesse und Infrastrukturen geben zu können,

benötigen sie umfassende und hinreichend belastbare Informationen zur Entwicklung der gesamten Energieversorgungsstrukturen, hinsichtlich zeitlicher Dimension (Auf- und Ausbau sowie ggf. Stilllegung), räumlicher Dimension (Netzverläufe) und inhaltlicher Dimension (Art und Kapazität der Infrastruktur bzw. verfügbaren Anschlüsse).

- Um dabei auch größere funktionale Zusammenhänge zu berücksichtigen, ist eine rein kommunale Betrachtung nicht ausreichend. Vielmehr sollten Netz- und Versorgungsstrukturen in regionalen Zusammenhängen gedacht, geplant und transparent gemacht werden.

ENTWURF