

Antrag C03: Industrie- und Dienstleistungsstandort modernisieren - in nachhaltiges Wachstum, Innovationen und Infrastruktur investieren

| | |
|---------------------|----------------------------------|
| Antragsteller*in: | DGB-Bundesvorstand |
| Status: | angenommen in geänderter Fassung |
| Empfehlung der ABK: | Annahme in geänderter Fassung |

1 Wir Gewerkschaften rufen Politik, Arbeitgeber, Zivilgesellschaft und Wissenschaft
2 dazu auf, sich mit uns gemeinsam für ein positives Zielbild für die Zukunft unseres
3 Landes einzusetzen. Deutschland braucht einen neuen gesellschaftlichen Konsens
4 darüber, wie Gute Arbeit, Mitbestimmung sowie sozialer und ökologischer Fortschritt
5 gesichert und der Wohlstand gerecht verteilt wird. Wie wir in Zukunft produzieren,
6 arbeiten und leben wollen, muss jetzt gemeinsam entschieden werden. Dafür ist eine
7 Politik notwendig, die konsequent voran geht und klare und verlässliche Leitplanken
8 für wirtschaftliche Entwicklung setzt.

9

10 **Wirtschaftliche Mitbestimmung ausbauen, Selbstverwaltung stärken, Gegenmacht aufbauen**

11 In der aktuellen wirtschaftlichen Lage verlagern Unternehmen selbst profitable
12 Standorte, bauen Arbeitsplätze ab oder wollen wichtige soziale Standards schleifen –
13 ohne Rücksicht auf die Interessen der Beschäftigten. Eine solche Haltung verbaut
14 unsere Zukunft. Sie gefährdet unseren Wohlstand, den gesellschaftlichen Zusammenhalt
15 und die Demokratie.

16 Demokratie darf nicht am Werkstor enden – Beschäftigte und ihre
17 Interessenvertretungen müssen frühzeitig bei strategischen Unternehmensentscheidungen
18 wie Investitions- und Standortfragen einbezogen werden, auch weil sie große
19 Auswirkungen auf regionale Wirtschaftsstrukturen haben. Neben erweiterten
20 Mitbestimmungsrechten auf betrieblicher und unternehmerischer Ebene fordern der DGB
21 und seine Mitgliedsgewerkschaften deshalb verstärkte regionale und überbetriebliche
22 Mitbestimmung, etwa durch:

- 23 • flächendeckende regionale Mitbestimmungsgremien (wie Wirtschafts- und Sozialräte
24 oder Transformationsräte), in denen unter Beteiligung der Sozialpartner
25 Handlungsschwerpunkte und Investitionsbedarfe definiert sowie passgenaue
26 Maßnahmen zur Gestaltung des regionalen Strukturwandels beraten werden. Nur so
27 lässt sich dieser Wandel in den Regionen proaktiv gestalten;
- 28 • die Verstetigung erfolgreicher gewerkschaftlicher Initiativen der regionalen
29 Strukturpolitik unter Einbeziehung von Staat und Unternehmen – wie der
30 regionalen Transformationsnetzwerke in den Automobilregionen oder des Projekts
31 „Revierwende“ in den Kohleregionen;
- 32 • eine Stärkung der demokratischen Selbstverwaltung, insbesondere in
33 Handwerkskammern und Innungen:
 - 34 • Ehrenamtliche in der Selbstverwaltung brauchen einen verbindlichen
35 Rechtsanspruch auf Beratung sowie Qualifizierung und es braucht einen
36 besonderen Kündigungsschutz für Arbeitnehmervertreter*innen in Klein- und

37 Kleinstbetrieben, wie sie im Handwerk verbreitet sind;

38 • In der Handwerksordnung muss eine zeitgemäße und transparente Grundlage für
39 die Wahlen in den Innungen und Handwerkskammern geschaffen werden.
40 Oberstes Ziel muss es dabei sein, sicherzustellen, dass alle
41 Arbeitnehmer*innen in den Organen der demokratischen Selbstverwaltung des
42 Handwerks beteiligt werden und dieses Recht auch tatsächlich wahrnehmen
43 können. Hierzu ist sicherzustellen, dass die Beschäftigten erfahren, wann
44 eine Wahl stattfindet, wie sie organisiert wird und wie sie sich beteiligen
45 können. Die Prozesse zur Durchführung der Wahlen müssen so organisiert
46 sein, dass es dem DGB und seinen Mitgliedsgewerkschaften jederzeit möglich
47 ist, für die Wahl zu werben und Wahllisten zu erstellen.

48 Um die Teilhabe und Mitbestimmung der Beschäftigten auch auf regionaler und
49 überbetrieblicher Ebene zu stärken, wird der DGB die Diskussion um eine
50 Demokratisierung von Wirtschaftsprozessen vertiefen und konzeptionelle Vorschläge als
51 Antworten auf die Herausforderungen unserer Zeit erarbeiten.

52

53 **Investitionen stärken, nachhaltig modernisieren, Gute Arbeit ausbauen**

54 Der öffentliche und private Investitionsbedarf für eine nachhaltige Modernisierung
55 und zukunftsfeste Gestaltung von Arbeitsplätzen ist weiterhin enorm und nimmt stetig
56 zu. Die beschleunigte Ertüchtigung der öffentlichen Infrastrukturen bleibt ein
57 Schlüssel zur Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft. Leistungsfähige
58 Infrastrukturen ziehen außerdem private Investitionen nach sich.

59 Gute, funktionierende Infrastrukturen sind ein zentrales Element wirtschaftlicher
60 Teilhabe und gesellschaftlichen Wohlstands. Sie sollten in öffentlichem Eigentum
61 liegen und gemeinwohlorientiert bewirtschaftet werden. Bei Monopolinfrastrukturen ist
62 dies ordnungspolitisch geboten und zudem volkswirtschaftlich effizient, da keine
63 privaten Rendite-Erwartungen bedient werden müssen.

64 Auch viele Unternehmen haben zu wenig in die Modernisierung ihres Anlagen- und
65 Maschinenparks und in die Entwicklung und den Einsatz innovativer Technologien
66 investiert - mit der Folge, dass die Arbeitsproduktivität insbesondere durch die
67 Krise industrieller Branchen kaum oder nicht mehr steigt. Es braucht eine
68 Investitions- und Innovationswende, die die Infrastrukturen, Betriebsmittel und das
69 Land insgesamt auf die Höhe der Zeit bringt. Dazu sind folgende Aspekte von zentraler
70 Bedeutung:

- 71 • langfristig verstetigte und ausreichende öffentliche Mittel für
72 Infrastrukturinvestitionen in Energie-, Verkehrs- und Digitalnetze
73 bereitzustellen, anstatt auf Öffentlich-Private Partnerschaften zu setzen. Eine
74 kontinuierliche öffentliche Investitionstätigkeit ist essenziell, damit nicht
75 zuletzt in Bauindustrie und Handwerk der nötige Aufbau an Personal und
76 Kapazitäten unter guten Lohn- und Arbeitsbedingungen gelingen kann;
- 77 • konsistentes staatliches Handeln, das durch eine verlässliche Rahmensetzung und
78 Förderpolitik für Investitions- und Planungssicherheit bei öffentlichen und
79 privaten Investitionen sorgt. Dazu gehören einerseits neue Ausschreibungsrunden

- 80 der Klimaschutzverträge - um die industrielle Transformation hin zur
81 Klimaneutralität sicherzustellen - und andererseits Abnahmegarantien für
82 klimaneutrale Grundstoffe und Produkte aus heimischer Produktion;
- 83 • öffentliche Zuwendungen im Sinne des Gemeinwohls und Guter Arbeit einzusetzen.
84 Sie müssen verbindlich durch die Verpflichtung zur Standort- und Tariftreue und
85 Beschäftigungssicherung sowie zur Einhaltung von Resilienzkriterien
86 konditioniert werden. Eine Vergabe nach dem Gießkannenprinzip lehnt der DGB ab.
87 Statt pauschaler Unternehmenssteuersenkungen sind zielgerichtete und an klare
88 Bedingungen geknüpfte Unterstützungsmaßnahmen notwendig;
 - 89 • eine strategische Weiterentwicklung und Aufwertung des Klima- und
90 Transformationsfonds (KTF):
 - 91 • Der Fonds soll verstärkt Kapital für zentrale Zukunftsfelder bereitstellen
92 – insbesondere dort, wo nachhaltige Produktions- und
93 Dienstleistungsverfahren sich bisher noch nicht ausreichend am Markt
94 refinanzieren lassen oder wo hohe Investitionsrisiken bestehen. Dabei kann
95 der Staat auch als strategischer Investor auftreten, Risiken abfedern und
96 im Gegenzug Unternehmensanteile erhalten, um so auch an zukünftigen
97 Gewinnen beteiligt zu werden;
 - 98 • Der KTF soll durch zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt langfristig
99 gestärkt und aufgestockt werden. Zentrale Programme zur Dekarbonisierung
100 der Industrie- und Dienstleistungsbranchen, zur Energie- und Wärmewende
101 sowie zum sozialen Ausgleich dürfen nicht gekürzt oder haushaltspolitischen
102 Sparzielen geopfert werden. Klimaschutzverträge, Investitionsprämien sowie
103 konditionierte und zielgerichtete Abschreibungsregeln tragen dazu bei, dass
104 die grüne Investitionslücke geschlossen wird.
 - 105 • eine Stärkung der KfW in ihrer Rolle als zentrale Förderbank für den
106 ökologischen und digitalen Wandel. Sie soll gezielt als Kreditgeberin für
107 transformative Unternehmensinvestitionen und als Akteurin im Bereich
108 Wagniskapital und Innovationsförderung ausgebaut werden. Auch hier muss
109 staatliche Absicherung mit einer entsprechenden Beteiligung einhergehen.
110 Grundsätzlich muss der Kapitalmarkt stärker an den Bedarfen der Realwirtschaft
111 ausgerichtet werden;
 - 112 • die Berücksichtigung der Besonderheiten kleinster, kleiner und mittlerer
113 Unternehmen sowie von Handwerksbetrieben. Die Stärkung ihrer Investitionskraft
114 muss mit einer Ausweitung von Mitbestimmung und Tarifbindung einhergehen;
 - 115 • innovative Liquiditäts- und Eigenkapitalhilfen zur Unterstützung von
116 Unternehmen, die besonders von Transformationsprozessen betroffen sind – etwa in
117 der Zulieferindustrie –, als Anschubfinanzierung oder Überbrückungshilfe für
118 neue Geschäftsmodelle;
 - 119 • Förderprogramme für private Haushalte. Diese sind sozial zu staffeln und in
120 Abhängigkeit von Einkommen und Vermögen auszugestalten. Dabei ist auch die
121 Geschlechterperspektive zu berücksichtigen.

122

123 **Mehr in Forschung investieren, Innovationskraft „Made in Germany“ stärken**

124 Technologische Innovationen sind eine wichtige Grundlage für gesellschaftlichen
125 Fortschritt, nachhaltigen Wohlstand und das Erreichen der Klimaziele. Deutschland
126 muss wieder zur treibenden Kraft für Innovation werden. Entscheidend wird auch der
127 Transfer in die Anwendung sein, um Wertschöpfung im Bereich von Produktion und
128 Dienstleistung zu stärken und zu modernisieren. Mit klugen Investitionen in
129 Forschung, Entwicklung und Innovation kann „Made in Germany“ neue Strahlkraft
130 entfalten und weltweit wichtige Impulse setzen.

131 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften werden eine umfassende Innovationsagenda
132 erarbeiten.

133 Folgende Eckpunkte sind dabei zentral:

- 134 • ein ambitioniertes Vorgehen: Das von der Bundesregierung anvisierte 3,5-Prozent-
135 Ziel muss deutlich früher als 2030 erreicht werden. Mittelfristig sind mehr als
136 3,5 Prozent des BIP für Forschung und Entwicklung notwendig. Dafür braucht es
137 eine substanzielle Erhöhung der öffentlichen Forschungsausgaben und eine
138 Stärkung der Hochschulen und Forschungsinstitute;
- 139 • forschungspolitische Prioritäten durch ausreichend öffentliche Mittel zu sichern
140 – etwa für eine klimaneutrale und wettbewerbsfähige Wirtschaft, die
141 sozialverträgliche Nutzung digitaler Technologien und die Stärkung sozialer
142 Innovationen. Die steuerliche Forschungsförderung muss kritisch evaluiert werden
143 – insbesondere im Hinblick auf mögliche Mitnahmeeffekte und rein umetikettierte
144 Forschungsausgaben. Insbesondere in der öffentlichen und öffentlich finanzierten
145 Forschung ist die wissenschaftliche Unabhängigkeit zu respektieren, auch durch
146 eine auskömmliche Grundfinanzierung;
- 147 • öffentliche Mittel bereitzustellen, um den Transfer von der Entwicklung in die
148 Anwendung zu ermöglichen, beispielsweise durch eine Förderung von Reallaboren.
149 Denn gerade in der Anwendung entstehen Folgeinnovationen, die ebenfalls am
150 Standort Deutschland entwickelt werden sollen;
- 151 • eine Stärkung der Investitionstätigkeit bei Innovationen und Forschung,
152 insbesondere durch die Förderung und den vermehrten Einsatz von Wagniskapital.
153 Gerade im Early-Stage- und Deep-Tech-Bereich gilt es Kapital bereitzustellen und
154 den Staat als strategischen Investor zu etablieren. Gewinne aus öffentlich
155 finanzierten Start-ups müssen in die Forschung reinvestiert werden;
- 156 • Forschung und Entwicklung an die regionalen Wertschöpfungsketten zu knüpfen und
157 dafür zu sorgen, dass innovative und zukunftsfeste Arbeitsplätze entstehen, aber
158 auch den Wissenstransfer in Staat und Zivilgesellschaft zu organisieren. Dabei
159 gilt es, regionale Beschäftigungspotenziale und vorhandene Stärken gezielt zu
160 berücksichtigen und zu fördern;
- 161 • Dort, wo sich bereits spezielle Cluster gebildet haben, gilt es, diese besonders
162 zu fördern. So können Innovationszentren weiterentwickelt werden, damit sie
163 internationale Spitzenplätze einnehmen;
- 164 • Die öffentliche Förderung von Forschung und Entwicklung muss Tarifbindung und

165 Tariftreue der geförderten Forschungseinrichtungen und Unternehmen zur
166 Voraussetzung haben.

167 **Industrie nachhaltig modernisieren und Wertschöpfung resilient aufstellen**

168 Industrielle Wertschöpfung bleibt zusammen mit Dienstleistungen, Innovation und
169 Zukunftstechnologien ein Schlüssel für Wohlstand, nachhaltige Entwicklung und Gute
170 Arbeit. Doch die Ausgangslage für industrielle Produktion in Deutschland und Europa
171 ist dramatisch. 2024 ist die Produktion um 4,5 Prozent zurückgegangen und 120.000
172 Industriearbeitsplätze wurden abgebaut. Neben strukturellen Defiziten, einer
173 veränderten geopolitischen Lage und fehlender politischer Rahmensetzung für
174 wettbewerbsfähige industrielle Wertschöpfung rücken politische Abhängigkeiten bei
175 Vorprodukten und Absatzmärkten stärker in den Fokus. Es fehlt an einer klaren
176 industriepolitischen Strategie der Bundesregierung, wie resiliente, klimaneutrale und
177 zukunftsfähige Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze gesichert und zugleich der
178 europäische Markt gestärkt werden können.

179 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften setzen sich ein für eine
180 industriepolitische Trendwende zur Förderung einer starken, modernen Industrie, um zu
181 vermeiden, dass tarifgebundene Arbeitsplätze, zentrale Kompetenzen, Zukunftschancen
182 und die gesellschaftliche Akzeptanz für den Umbau der Volkswirtschaft verloren gehen.

183 Der Staat muss eine spürbar aktivere Rolle in der Industriepolitik übernehmen, um
184 Investitionen in neue Produkte und Prozesse anzureizen und zu unterstützen.

185 Industriearbeit muss wieder einen zentralen Stellenwert in der Arbeitsmarkt- und
186 Wirtschaftspolitik einnehmen.

187 Dabei sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung, mit denen Gute Arbeit,
188 Resilienz, Innovationen, Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und technologische
189 Souveränität sichergestellt werden:

190 • Eine aktive Industriepolitik für nachhaltige Standortentwicklung und
191 Beschäftigungssicherung, insbesondere in industriellen Transformationsregionen.
192 Dazu braucht es eine proaktive und strategisch ausgerichtete Strukturpolitik,
193 die Zukunftsperspektiven eröffnet und Investitionen gezielt lenkt;

194 • Eine langfristige und finanzpolitisch unterfütterte Ansiedlungsstrategie. Diese
195 muss strategische Zukunftsbranchen identifizieren, regionale Fachkräfte- und
196 Innovationspotenziale einbeziehen, Förderinstrumente gezielt auf die
197 verbindliche Schaffung lokaler industrieller Wertschöpfung ausrichten und
198 entsprechend koordinieren, um im globalen Standortwettbewerb erfolgreich zu
199 sein. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften werden hierzu ein Konzept
200 vorlegen;

201 • Im Fokus stehen gezielte öffentliche Investitionen und Förderprogramme, die
202 private Zukunftsinvestitionen flankieren und anreizen– insbesondere in folgenden
203 Bereichen:

- 204 • Erneuerbare Energien und klimaneutrale Schlüsseltechnologien
- 205 • Kreislaufwirtschaft und saubere industrielle Prozesse
- 206 • Künstliche Intelligenz, Quantentechnologien und Halbleiter

- 207 • Biotechnologie
- 208 • Vernetzte Mobilitätsdienste
- 209 • Moderne industrielle Gesundheitswirtschaft
- 210 • Carbon-Management-Technologien
- 211 • Nachhaltige Erzeugung von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten.
- 212 • Direkte und indirekte Local-Content-Vorgaben bei der öffentlichen
213 Auftragsvergabe sowie bei der Gewährung von Fördermitteln;
- 214 • Schaffung und Stärkung grüner Leitmärkte für nachhaltige Produkte und
215 energieintensive Grundstoffe wie Stahl, Zement oder Chemikalien. Die öffentliche
216 Hand muss dabei mit gutem Beispiel vorangehen und gezielt Produkte nachfragen,
217 die emissionsarm und von tarifgebundenen Unternehmen hergestellt werden. Dafür
218 braucht es eine entsprechende Quotenregelung und eine Standardisierung
219 umweltfreundlicher Produkte, die auch international anerkannt werden;
- 220 • Die Stärkung des für die europäische Industrie existentiell wichtigen
221 Schienengüterverkehrs;
- 222 • Der Aufbau einer Kreislaufwirtschaft, die Erweiterung der Ökodesignvorgaben zur
223 Erhöhung der Recycling- und Reparaturfähigkeit von Produkten und Werkstoffen,
224 verbunden mit der Förderung zusätzlicher Recyclingverfahren, wie dem chemischen
225 Recycling oder von Kohlenstoffkreislaufprodukten in der Chemie, sowie der
226 Stärkung des Sekundärrohstoffmarktes bspw. durch E-Waste-Exporteinschränkungen;
- 227 • Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen und dabei Wertschöpfung zu
228 erhalten und Beschäftigung zu sichern, müssen zügig die Voraussetzungen für den
229 Einsatz von Carbon-Management-Technologien in den Industriebereichen geschaffen
230 werden, in denen CO₂-Emissionen nach heutigem Stand der Technik nicht oder nur
231 mit unverhältnismäßig hohen zusätzlichen Kosten vermieden werden können. CO₂-
232 Abscheidung und -Speicherung (Carbon Capture and Storage (CCS)) bei
233 Gaskraftwerken an Produktionsstandorten sollte grundsätzlich ermöglicht werden.
234 Voraussetzung dafür ist ein Aufbau von CO₂-Transport- und Speicherinfrastruktur,
235 der eng mit Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsvorhaben abgestimmt sein
236 sollte. Zugleich gilt: Vorrang vor Carbon-Management-Technologien muss die
237 Vermeidung und Reduktion von CO₂-Emissionen haben. Perspektivisch müssen im
238 Sinne der IPCC-Berichte die Voraussetzungen für Negativemissionen geschaffen
239 werden, um auch langfristig die Erderwärmung zu begrenzen;
- 240 • Die Stärkung des heimischen Rohstoffabbaus unter hohen ökologischen und sozialen
241 Standards sowie die Diversifizierung internationaler Lieferketten, um
242 strategische Abhängigkeiten zu verringern und Versorgungssicherheit zu
243 gewährleisten. Mit Blick auf die Energie- und Mobilitätswende und die
244 Transformation ist es zudem zentral, bestehende Abhängigkeiten von strategischen
245 Rohstoffen und Produkten nicht noch weiter zu vergrößern. Das heißt konkret,
246 industrielle Wertschöpfung, die in Europa kritische Rohstoffe verarbeitet, nicht
247 abwandern zu lassen.

248

249 **Gute Dienstleistungen als Schlüssel für die Zukunft**

250 Der private und öffentliche Dienstleistungssektor trägt maßgeblich zur Wertschöpfung
251 bei. Für eine stabile Wirtschaft, gesellschaftlichen Zusammenhalt und die
252 Lebensqualität sind gute Dienstleistungen unverzichtbar. Ein Großteil der
253 Beschäftigten arbeitet in Dienstleistungsberufen. Viele Dienstleistungen – etwa in
254 der Pflege, Bildung, Gastronomie oder Einzelhandel – sind geprägt durch die Arbeit an
255 und mit Menschen. Sie sind zentral für das Funktionieren unserer Gesellschaft und -
256 ebenso wie beispielsweise bei Infrastruktur, Kommunikation oder Mobilität -
257 unerlässliche Schlüssel für die Zukunft. Die Finanzierung der öffentlichen
258 Dienstleistungen muss gesichert sein.

259 Die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen in den heterogenen Berufen und Branchen
260 unterscheiden sich stark. Viele Dienstleistungen prägen den Alltag der Menschen – als
261 Nutzer*innen wie als Beschäftigte. Qualitativ hochwertige Dienstleistungen gibt es
262 nicht zum Niedriglohn. Prekäre Arbeit muss zurückgedrängt, Dienstleistungsarbeit
263 gerade auch in den alltagsrelevanten Bereichen aufgewertet werden. Damit
264 Dienstleistungen überall in guter Qualität verfügbar sind, braucht es höhere
265 Tarifbindung, gute Ausbildung, gute Arbeitsbedingungen und gut ausgebaute öffentliche
266 Infrastrukturen und Dienste.

267 Neue digitale Geschäftsmodelle verändern, etwa durch Plattformisierung,
268 algorithmische Steuerung oder KI-Anwendungen, die Arbeitswelt tiefgreifend. Neue
269 Technologien kommen allzu oft mit dem Ziel von Kosteneinsparung oder
270 Effizienzsteigerung zum Einsatz, zulasten der Qualität von Arbeit oder um
271 Arbeitsplätze ganz einzusparen oder Dienstleistungen abzubauen. Diesen Entwicklungen
272 muss politisch aktiv begegnet und sie müssen in einen klaren Ordnungsrahmen
273 eingebettet werden. Es braucht klare politische Rahmenbedingungen gegen Ausbeutung
274 und den Niedriglohnsektor sowie für mehr Mitbestimmung und Tarifbindung auch in der
275 digitalen Ökonomie.

276 Damit digitale Wertschöpfung zum Gemeinwohl beiträgt, müssen die nötigen
277 Voraussetzungen geschaffen werden – insbesondere durch Investitionen in digitale
278 Infrastruktur, in öffentlich regulierte KI- und Cloud-Kapazitäten sowie in Forschung,
279 Qualifikation und die demokratische Gestaltung digitaler Technologien.

280 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften setzen sich ein für:

- 281 • den Erhalt und Ausbau öffentlicher und sozialer Dienstleistungen – sie dürfen
282 nicht der Sparpolitik oder Mittelkürzungen zum Opfer fallen;
- 283 • gute Arbeitsbedingungen, Tarifbindung und ausreichende finanzielle Ressourcen
284 als Voraussetzung für hochwertige Dienstleistungen;
- 285 • eine Aufwertung von Dienstleistungsberufen, statt billiger Niedrigstandards –
286 Qualität muss vor Kostenersparnis stehen;
- 287 • eine soziale und mitbestimmte Gestaltung der Digitalisierung von
288 Dienstleistungen, mit dem Ziel besserer Qualität, Vielfalt und Zugänglichkeit –
289 nicht zuletzt, um auf diese Weise Arbeitsverdichtung zu verhindern;
- 290 • die Beteiligung der Beschäftigten an digitalen Transformationsprozessen und der

- 291 Entwicklung neuer nachhaltiger Geschäftsmodelle, die die bewährten und von den
292 Gewerkschaften hart erkämpften Regeln der Sozialen Marktwirtschaft einhalten -
293 und nicht auf Grundlage von Sozialdumping und durch unfairen Wettbewerb gute
294 Arbeitsbedingungen und hohe Arbeitnehmer*innen-Schutzstandards unter Druck
295 setzen;
- 296 • eine stärkere Förderung von Dienstleistungen und Bereichen der Daseinsvorsorge
 - 297 im Rahmen der Regional- und Strukturpolitik;
 - 298 • eine stärkere Dienstleistungsforschung, die Technik, Arbeitsorganisation,
 - 299 Qualifikationen und gesellschaftliche Auswirkungen gemeinsam in den Blick nimmt.
- 300
- 301 **Verlässliche, transparente und innovative Planungs- und Genehmigungsverfahren**
302 **schaffen**
- 303 Eine klug aufgestellte Bürokratie sorgt durch transparente Verfahren und klare
304 Zuständigkeiten für Sicherheit und Verlässlichkeit beim umfassenden Aus- und Umbau
305 von Infrastruktur und Betrieben. Sie trägt dazu bei, komplexe Transformationsprozesse
306 demokratisch, gerecht und nachhaltig zu gestalten. Dies setzt voraus, dass die
307 Verwaltung konsequent modernisiert wird – mit einem klaren Fokus auf ihre
308 Digitalisierung und eine bedarfsgerechte personelle Ausstattung.
- 309 Folgende Aspekte sind dabei für den DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften zentral:
- 310 • einfache und nachvollziehbare Standards zum Wohle der Beschäftigten und zum
 - 311 Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, die von einer handlungsfähigen
 - 312 Verwaltung umgesetzt werden und so faire Bedingungen für alle schaffen;
 - 313 • die weitere Digitalisierung und Standardisierung der Verwaltung unter
 - 314 Einbeziehung der Personalvertretungen;
 - 315 • „One-Stop-Shop“: die Einrichtung von zentralen Anlaufstellen, bei denen alle
 - 316 notwendigen Informationen, Dienstleistungen und Verfahren gebündelt angeboten
 - 317 werden;
 - 318 • die Beschleunigung und Straffung von Planungs- und Genehmigungsverfahren unter
 - 319 größtmöglichem Schutz konkurrierender Rechtsgüter u.a. durch:
 - 320 • die Vermeidung mehrfacher gerichtlicher Prüfungen;
 - 321 • Möglichkeiten zum frühzeitigen Baustart auf eigenes Risiko des
 - 322 Vorhabenträgers;
 - 323 • Stichtagsregelungen für Genehmigungsverfahren, die die beteiligten
 - 324 Verwaltungen zu einer Entscheidung in einem klar definierten Zeitraum
 - 325 verpflichten;
 - 326 • „Once Only-Prinzip“: Informationen sollten von staatlichen Stellen nach
 - 327 Möglichkeit nur einmal erhoben und mehrfach genutzt werden können. Dabei
 - 328 gilt es, die informationelle Selbstbestimmung zu wahren.
 - 329 • Förderagenturen für Transformation: Um Fördermittel effizient und im Sinne des
 - 330 Gemeinwohls einzusetzen, braucht es zentrale Förderagenturen. Sie sollen
 - 331 Förderprogramme strategisch bündeln und unterstützende Förderlotsen

332 bereitstellen. Dabei ist die Beteiligung der Sozialpartner sicherzustellen.

333 **Überwindung der marktgetriebenen Klimapolitik**

334 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften unterstützen die nationalen, europäischen
335 und internationalen Klimaziele. Der derzeitige CO₂-Preis als zentrales
336 Steuerungsinstrument der Klimapolitik droht jedoch in seiner Ausgestaltung zum
337 Hemmschuh nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung zu werden. Statt verlässlicher
338 Lenkungswirkung führt die volatile Preisentwicklung zu Investitionsunsicherheit bei
339 Haushalten und Unternehmen und schmälert das zur Verfügung stehende Budget für
340 klimafreundliche Investitionen. Um soziale und ökonomische Verwerfungen zu vermeiden,
341 muss die Preisentwicklung so gesteuert werden, dass überproportionale Preissprünge
342 verhindert werden und gleichzeitig den Transformationsvorreitern („first mover“)
343 nicht die Planungssicherheit sowie die Investitionsgrundlagen genommen werden.

344 Besonders in emissionsintensiven Industrien beobachten wir bereits
345 Produktionsverlagerungen. Diese Gefahr wächst, wenn die Zertifikate im ETS 1 weiter
346 linear verknappt werden, während neue Technologien und Prozesse nicht im gleichen
347 Tempo ausgebaut werden. Nach aktuellem Rechtsstand werden Ende der 2030er-Jahre die
348 letzten Zertifikate ausgegeben. Eine mittelfristige Integration von ETS 1 und ETS 2
349 ist angesichts der stark unterschiedlichen Vermeidungskosten von Sektoren,
350 Unternehmen und Haushalten auf absehbare Zeit unrealistisch.

351 Parallel haben Unternehmen große Dekarbonisierungsvorhaben auf den Weg gebracht, um
352 die Reduktion ihrer CO₂-Emissionen zu erreichen und sich zukunfts- und
353 wettbewerbsfähig aufzustellen. Diese Investitionen wurden staatlich angereizt und
354 gewollt.

355 Der DGB wird konkrete Reformvorschläge erarbeiten, um ein belastbares und tragfähiges
356 Bepreisungssystem für Treibhausgasemissionen zu schaffen, das den aktuellen
357 Umsetzungsstand berücksichtigt, die Schaffung der Voraussetzungen für klimaneutrale
358 Produktions- und Arbeitsweisen unterstützt und soziale sowie ökonomische Verwerfungen
359 reduziert.

360 Hierfür sind folgende Aspekte zentral:

- 361 • die Erarbeitung von Maßnahmen und Reformvorschlägen, die der Industrie eine
362 realistische Transformationsperspektive bieten;
- 363 • Preisober- und Untergrenzen für das ETS 1 für Energie und Industrie und weitere
364 Verbrauchergruppen sowie eine Überprüfung des linearen Reduktionspfads;
- 365 • ein fester Preispfad im ETS 2 für die Bereiche Verkehr und Gebäude;
- 366 • verbindliche Kompensationen und Schaffung grüner Leitmärkte für
367 Transformationsvorreiter zur Absicherung der Dekarbonisierungsvorhaben;
- 368 • die Verwendung eines höheren Anteils der Einnahmen aus dem Emissionshandel für
369 die Transformation von energieintensiven Industrien, dem produzierenden Gewerbe
370 sowie weiteren emissionsintensiven Branchen wie etwa dem Luftverkehr, um
371 Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu sichern;
- 372 • eine Politik nach dem Leitmotiv „befähigen statt kompensieren“, die durch
373 Investitionen die Voraussetzungen für klimaneutrale Lebens-, Arbeits- und

374 Produktionsweisen schafft;

- 375 • Unterstützungsmaßnahmen für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen durch
376 Förderprogramme und Sozial-Leasing. Dort, wo soziale Schieflagen drohen, braucht
377 es finanzielle Kompensation etwa durch einen Härtefallfonds. An einem sozial
378 gestaffelten Klimageld halten wir fest;
- 379 • effektive Maßnahmen, um die Verlagerung von Kohlenstoffemissionen ins Ausland
380 und Arbeitsplatzverlagerungen in Regionen mit niedrigen Umwelt- und
381 Sozialstandards zu verhindern. Der europäische CO₂-Grenzausgleichsmechanismus
382 (CBAM) muss kritisch überprüft und insbesondere für exportorientierte
383 Industrien, die im globalen Wettbewerb stehen, nachgebessert werden. Für
384 Unternehmen sollte die freie Zertifikate-Zuteilung in einer Übergangsphase
385 verlängert werden, bis Funktionsfähigkeit, Wirksamkeit und fälschungssichere
386 Umsetzung von CBAM gegeben sind;
- 387 • einen stärkeren Mix aus verlässlichen, sozial- und geschlechtergerechten
388 Förderimpulsen und klaren ordnungsrechtlichen Vorgaben, um ungerechten
389 Verteilungswirkungen marktwirtschaftlicher Instrumente entgegenzuwirken und
390 Planungssicherheit zu schaffen. Im Sinne eines gleitenden Ordnungsrechts sollten
391 verbindliche politische Vorgaben mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf eingeführt
392 und transparent kommuniziert werden.

393 **Eine Energiewende für Gute Arbeit, Wachstum und Modernisierung**

394 Schlüssel und Triebfeder zur Modernisierung unserer Wirtschaft ist die Erneuerung des
395 Energiesystems. Eine gut gestaltete Energiewende schafft mehr Resilienz,
396 Energieunabhängigkeit sowie Wettbewerbsfähigkeit und schützt das Klima. Unser
397 Anspruch ist eine Energiepolitik, die Gute Arbeit sichert und schafft – in der
398 Energiewirtschaft und in allen anderen Bereichen.

399 Unser Ziel bleibt ein Wirtschafts- und Gesellschaftssystem, in dem erneuerbare
400 Energie zuverlässig und kostengünstig allen Verbraucher*innengruppen zur Verfügung
401 steht und Energiearmut vermieden wird. Energiewohlstand gelingt nur durch den
402 entschlossenen Ausbau der Erneuerbaren. Aktuell müssen wir jedoch feststellen, dass
403 die Energiewende in der Realität nicht mit der antizipierten Geschwindigkeit und
404 Kostendegression mithält. Die Stromübertragungsnetze müssen beschleunigt ausgebaut
405 werden. Hinzu kommen Bedarfe bei Speichern und bei Infrastrukturen zum Import, zum
406 Transport und zur Durchleitung von Energieträgern. Die niedrigeren Gestehungskosten
407 der Erneuerbaren Energien im direkten Vergleich mit den konventionellen
408 Energieträgern haben im bestehenden Marktdesign noch nicht zu den erhofften
409 Kostensenkungen geführt, weswegen eine vertiefte Elektrifizierung deutlich erschwert
410 wird. Die Ausweitung und Verstetigung des Angebots an wettbewerbsfähiger erneuerbarer
411 Energie bleiben auch in den kommenden Jahren grundlegend, um die Frage von
412 nachhaltiger Modernisierung und Wachstum im Sinne der Beschäftigten und eines
413 gerechten Übergangs zu beantworten.

414 Die Energiewende kann bei Anpassung der Rahmenbedingungen für Deutschland immer noch
415 ein Investitions- und Modernisierungsprogramm von historischer Tragweite werden.

416 Die Modernisierung der Wirtschaft bedeutet eine schrittweise Umstellung aller

417 Wirtschafts- und Lebensbereiche auf erneuerbare Energieformen:

- 418 • Industrie und Gewerbe: Hier braucht es Investitionen in moderne, strombasierte
419 Verfahren, wo technisch möglich, sowie in Wasserstoff (-derivate) und
420 biomassebasierte Rohstoffe;
- 421 • Mobilität: Auf Straße, Schiene, Wasserstraße und in der Luftfahrt muss die
422 Antriebswende konsequent vorangetrieben werden. Durch Technologieführerschaft
423 muss die Produktion der Mobilitätsbranchen in Europa gehalten werden. Damit
424 verbunden ist die Entwicklung der gesamten Wertschöpfungskette bis hin zur
425 Batteriezellproduktion, inkl. Recycling-Zyklus, sowie der Aufbau einer
426 industriellen Produktion von klimaneutralen Kraftstoffen mit zugehöriger
427 Infrastruktur;
- 428 • Gebäudesektor: Die Gebäudewende erhöht die Wohn- und Lebensqualität, kann
429 Wohnkosten senken, schafft Gute Arbeit und schützt das Klima. Wohn- und
430 Nichtwohngebäude müssen bis 2045 vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt
431 werden. Im Zuge der notwendigen Klimaanpassung von Gebäuden gewinnt die
432 Gebäudekälte an Bedeutung.

433 Investitionen in diese Übergänge müssen jetzt erfolgen. Der Strompreis hat dabei eine
434 zentrale Bedeutung für die Elektrifizierung. Deshalb sind bezahlbare und
435 wettbewerbsfähige Strompreise unerlässlich.

436 Marktlösungen und -mechanismen betrachten wir als sinnvoll, soweit sie zur
437 Verwirklichung unserer politischen Ziele beitragen. Wo Märkte versagen oder
438 Marktergebnisse den Fortschritt behindern, muss der Staat lenkend eingreifen. Deshalb
439 muss der Strommarkt reformiert und durch klare ordnungspolitische Rahmenbedingungen
440 stabilisiert werden. Insbesondere Energienetze lassen sich als natürliche Monopole
441 nicht sinnvoll marktlich organisieren.

442 Wir müssen uns entschlossen, aber ohne Strukturbrüche und Deindustrialisierung aus
443 der Abhängigkeit von fossilen Energieimporten befreien. Wir stehen für eine geordnete
444 Fortsetzung des Kohleausstiegs im Einklang mit den energiewirtschaftlichen und
445 strukturpolitischen Notwendigkeiten. Als DGB setzen wir uns mit unserem Projekt
446 „Revierwende“ weiterhin für einen gerechten Strukturwandel in den Kohleregionen ein.

447 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften machen sich für eine erfolgreiche
448 Energiewende stark und fordern:

- 449 • ein Energiesystem, das bis 2045 vollständig erneuerbar ist, und eine
450 glaubwürdige energiepolitische Umsetzungsstrategie, die beschäftigungs-,
451 wirtschafts-, industrie-, klima- und verteilungspolitische Ziele vereint;
- 452 • eine vorwärtsgewandte Energiepolitik, die klare technologische
453 Richtungsentscheidungen trifft. Das heißt: Zuvorderst Erneuerbaren- und Netz-
454 Ausbau zur Verfügbarkeitsausweitung erneuerbaren Stroms; Modernisierung und
455 Digitalisierung der Stromnetze; flexible gesicherte Leistung durch Speicher,
456 flexible (Wasserstoff-)Kraftwerke und Kraft-Wärme-Kopplung; Hochlauf von
457 klimaneutralem Wasserstoff sowie der Auf- und Ausbau des Wasserstoffkernnetzes;
- 458 • einen verlässlich niedrigen Strompreis. Hierfür sind neben einer Stabilisierung

- 459 der Netzentgelte eine Reduzierung von Steuern und Abgaben auf den Strompreis und
460 staatliche Preisgarantien erforderlich. An der Forderung nach einem
461 verlässlichen Industrie- und Bahnstrompreis für die energieintensiven Industrien
462 und Schienenbahnen halten wir fest; dieser darf nicht zu Lasten der anderen
463 Verbrauchergruppen gehen;
- 464 • die besondere Verantwortung der öffentlichen Hand für einen verlässlichen
465 Betrieb und eine nachhaltige Modernisierung der Energienetze anzuerkennen;
 - 466 • Das bedeutet für uns, dass sich der Staat an den für die Volkswirtschaft
467 strategisch wichtigen Übertragungsnetzen als Eigentümer beteiligt. Für die
468 Volkswirtschaft ist die öffentliche Beteiligung einer reinen Bezuschussung
469 vorzuziehen, um angesichts der hohen Investitions- und Finanzierungskosten
470 die Netzentgelte dauerhaft zu stabilisieren;
 - 471 • Das bedeutet zudem, dass die Personal- und Personalzusatzkosten bei der
472 Überarbeitung der Anreizregulierung Strom/Gas auch zukünftig als dauerhaft
473 nicht beeinflussbare Kosten eingestuft werden müssen und vom
474 Effizienzvergleich zwischen den Unternehmen ausgenommen bleiben.
 - 475 • echte Reformen und eine effektive ordnungspolitische Stabilisierung des
476 Strommarkts. Statt volatiler Marktpreise braucht es Planungssicherheit und
477 Verlässlichkeit – für die Stromverbraucher*innen ebenso wie für die
478 Stromerzeuger*innen;
 - 479 • eine ambitionierte Wärme- und Kältepolitik bei Wohn- und Nichtwohngebäuden.
480 Durch eine Reform der Modernisierungsumlage müssen Mieter*innen besser geschützt
481 und Eigentümer*innen durch gezielte Förderungen unterstützt werden.
482 Leitungsgebundene Wärme ist ein Schlüssel für die Gebäudewende und muss
483 besonders gefördert werden;
 - 484 • eine verstärkte Förderung kommunaler Unternehmen für die Umsetzung der Energie-
485 und Wärmewende vor Ort. Diese müssen durch Eigenkapitalzufuhr in die Lage
486 versetzt werden, die ihnen übertragenen Aufgaben aus eigener Kraft zu stemmen,
487 ohne in die Abhängigkeit renditegetriebener Investoren zu geraten;
 - 488 • eine geordnete Fortsetzung des Kohleausstiegs im Einklang mit den
489 energiewirtschaftlichen und strukturpolitischen Notwendigkeiten.

490 **Nachhaltige und sichere Mobilität als Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe** 491 **und wirtschaftlicher Entwicklung**

492 Mobilität ist zentral für Wohlstand, Teilhabe, Lebensqualität und wirtschaftliche
493 Stärke – und ein bedeutender Beschäftigungssektor. Gleichzeitig geht der Umbau im
494 Verkehrsbereich nicht schnell genug voran und viele Beschäftigungsverhältnisse sind
495 nicht ausreichend abgesichert. Insbesondere bei Ausschreibungen müssen deutlich
496 bessere Arbeits- und Sozialbedingungen vorgeschrieben werden, die durch verbindliche
497 Personalüberleitungsregelungen auch bei Betreiberwechseln erhalten bleiben. Damit die
498 Mobilitätswende gelingt, muss sie als klimapolitische, gesellschaftliche,
499 wirtschaftliche sowie industrie- und beschäftigungspolitische Aufgabe gestaltet
500 werden, die einen strategischen Rahmen erfordert. Mobilität muss für alle Menschen
501 verfügbar, sicher, barrierefrei, geschlechtergerecht und bezahlbar sein. Der DGB und

502 seine Mitgliedsgewerkschaften fordern ein nachhaltiges Mobilitätssystem, das dem
503 Dreiklang Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung folgt. Eisenbahn und öffentlicher
504 Nah- und Regionalverkehr spielen dabei eine zentrale Rolle.

505 Gleichzeitig brauchen wir eine Debatte über die gerechte Aufteilung von öffentlichen
506 Räumen – etwa zwischen den Verkehrsträgern, zwischen Mobilitätsbedürfnissen und
507 freien Flächen sowie zwischen wirtschaftlicher Nutzung und gesellschaftlicher
508 Teilhabe. Eine intelligente, digital vernetzte Infrastruktur ist ein wichtiger
509 Schlüssel für nahtlose, intermodale Wegekettensysteme und damit für ein zukunftsfähiges
510 Verkehrssystem.

511 Die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe ist eine industriepolitische
512 Herkulesaufgabe. Und sie findet in einem Umfeld verschärften internationalen
513 Wettbewerbs, geopolitischer Spannungen und industriepolitischer Konkurrenz zwischen
514 den großen Blöcken (USA, China, EU) statt. So findet sich die deutsche Automobil- und
515 Zulieferindustrie mitsamt ihren vielen Beschäftigten in einer sehr bedrohlichen
516 Situation. Die Herausforderungen durch neue Wettbewerber, Zoll- und Handelskonflikte
517 sowie einen immer noch schwächelnden europäischen Binnenmarkt nehmen zu. Auch die
518 Leistungsfähigkeit der Bahnindustrie wird durch einen Mix aus Kosten- und
519 Wettbewerbsdruck – teils durch unlautere Praktiken von Unternehmen aus Drittländern –
520 sowie durch schleichende Verlagerungstendenzen und eine fehlende Fachkräftestrategie
521 bedroht.

522 Überdies geraten die ambitionierten Dekarbonisierungsziele der Luftfahrt unter Druck.
523 Der langsame Ausbau einer H2-Infrastruktur und die schleppende Entwicklung von
524 Batteriezellen mit hoher Energiedichte führten zur Aussetzung entsprechender
525 Entwicklungsaktivitäten. Der zögerliche Hochlauf klimafreundlicher Kraftstoffe wird
526 voraussichtlich die Erfüllung gesetzlich festgelegter Beimischquoten gefährden. Das
527 Ziel einer klimaneutralen Luftfahrt ist nur im Rahmen internationaler Abkommen und
528 Regulierung realisierbar.

529 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften bringen sich als Vertreter der Interessen
530 der Beschäftigten und Nutzenden aktiv in die Prozesse für eine erfolgreiche
531 Mobilitätswende ein. Dabei sind folgende Punkte von besonderer Bedeutung:

- 532 • eine aktive industrie- und verkehrspolitische Begleitung des strukturellen
533 Wandels aller Mobilitätsbranchen, das heißt vor allem:
 - 534 • weitere Förderung des Flottenaustausches bei PKW und LKW, Bussen und
535 Schienenfahrzeugen zugunsten elektrifizierter Antriebe, bei PKW durch
536 Kaufanreize und steuerliche Vergünstigungen – besonders bei kleinen und
537 mittleren Einkommen -, bei Nutzfahrzeugen durch Kaufanreize und die CO2-
538 Orientierung der LKW-Maut. Ladestrom muss günstiger werden durch kluge
539 Regulierung, Preistransparenz und Senkung steuerlicher Anteile. Förderung
540 sollte an europäische Wertschöpfungsanteile gebunden werden („Local
541 Content“);
 - 542 • Unterstützung des Aufbaus und der Ansiedlung von Schlüsseltechnologien
543 klimafreundlicher Antriebe - von der Batteriezellfertigung und der
544 Kreislaufwirtschaft über die Wasserstoffwirtschaft und die Produktion

- 545 nachhaltiger synthetischer Kraftstoffe für den Luft und Seeverkehr (E-
546 Fuels, SAF) bis hin zur Fahrradindustrie;
- 547 • Unterstützung der Bahnindustrie durch Abkehr vom Weg des Billigst- hin zum
548 Bestbieterprinzip bei öffentlichen Vergaben im Bereich der Bahnindustrie
549 mit dem Ziel, mindestens 50 Prozent eines Zuges in Deutschland zu fertigen
550 („Local Content“);
 - 551 • innovative Modelle der Liquiditäts- und Eigenkapitalunterstützung beim
552 Aufbau neuer zukunftsfähiger Geschäftsmodelle für Unternehmen, die vom
553 Wandel stark betroffen sind, wie etwa in der Zulieferbranche;
 - 554 • Ausbau der Binnenschifffahrt mit klimaneutralen, ggf. auch autonomen
555 Antrieben, und Investitionen in die Wasserstraßen/Schleusen sowie die
556 Hafeninfrasturktur – als industriepolitische Chance für Schiffbau und
557 Zulieferindustrie in Deutschland und als wichtiger Baustein für die
558 klimaneutrale Verkehrswende;
 - 559 • Erhalt des Luftverkehrsstandortes Deutschland.
- 560 • eine langfristige Investitionsoffensive für eine leistungsfähige,
561 klimaverträgliche und integrierte Verkehrsinfrastruktur – mit Fokus auf Erhalt
562 und Sanierung sowie notwendigen Ausbau. Das bedeutet:
- 563 • überjährige Finanzierungssicherheit durch Infrastrukturfonds für den
564 Bestandserhalt bei allen Verkehrsträgern und für den Ausbau des
565 Schienennetzes, des gesamten ÖPNV sowie der Radverkehrsinfrastruktur;
 - 566 • eine deutliche Erhöhung und stärkere Dynamisierung der
567 Regionalisierungsmittel;
 - 568 • Erhalt und Sanierung als prioritäre Maßnahmen im Fernstraßennetz,
569 insbesondere von Brücken und Tunnelbauwerken;
 - 570 • eine flächendeckende öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Mobilität für PKWs
571 und LKWs sowie H₂-Tankstellen für LKW an Logistikknoten und
572 Umschlagbahnhöfen, die Förderung des Depotladens für KMU in der
573 Logistikbranche sowie eine Wasserstoff- und E-Fuels-Strategie für Luft- und
574 Seeverkehr;
 - 575 • weiterer Ausbau einer leistungsfähigen, europaweiten digitalen
576 Infrastruktur, inkl. Schienennetz und -fahrzeuge, auch um die Verknüpfung
577 der Verkehrsträger zu verbessern;
 - 578 • Fortsetzung der Generalsanierung im Bundesschienennetz, ambitionierte
579 Streckenelektrifizierung der Schiene und verlässlich niedriger
580 Bahnstrompreis sowie bezahlbare Trassenpreise auf Basis der tatsächlichen
581 Kosten einer Zugfahrt (Grenzkosten);
 - 582 • Investitionen zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz des
583 Schienengüterverkehrs, wie beispielsweise durch Umrüstung auf die
584 automatische Kupplung; Erhalt und weitere Förderung des industriepolitisch
585 wichtigen Einzelwagenverkehrs;
 - 586 • Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen, Nachtzüge und konsequente

- 587 Umsetzung der Transeuropäischen Netze (TEN);
- 588 • Erhalt der Deutschen Bahn als integrierter Konzern mit Netz und Betrieb –
- 589 als Maßstab für Gute Arbeit im System Schiene;
- 590 • eine stärkere CO₂-Orientierung steuerlicher Regelungen im Mobilitätssektor
- 591 sowie faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehr;
- 592 • die verpflichtende Einführung von Mobilitätsmanagement für effizienten
- 593 Berufsverkehr in Unternehmen und Verwaltungen mit über 50 Mitarbeitenden;
- 594 • die Anbindung aller deutschen Großflughäfen an das Fernverkehrsnetz der
- 595 Bahn zur Vermeidung von Kurzstreckenflügen.
- 596 • urbane Mobilität und Logistik gemeinsam denken durch:
- 597 • die Weiterentwicklung einer integrierten Verkehrsinfrastruktur, die durch
- 598 die Neugestaltung des Straßenraums sowie den Ausbau intermodaler
- 599 Knotenpunkte einen einfachen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern
- 600 ermöglicht;
- 601 • klare Regelungen für Einfahrmöglichkeiten für Lieferverkehr in urbanen
- 602 Räumen, sowie flächendeckend verfügbare Park- und Lieferzonen mit Ladestrom
- 603 für den Handwerksverkehr oder soziale Dienste.
- 604 • eine sichere Gestaltung des Arbeitsplatzes Straße durch:
- 605 • die Stärkung des Sicherheits- und Rechtsrahmens: Gesetzliche Grundlagen und
- 606 konsequente Sanktionierung müssen weiterentwickelt werden, um Schutz und
- 607 Handlungsfähigkeit aller im Verkehr tätigen Personen zu gewährleisten.
- 608 Zudem braucht es eine breite und verpflichtende Anwendung technischer
- 609 Verkehrs- und Fahrsicherheitssysteme;
- 610 • die Schaffung guter Arbeitsbedingungen sowie die Einführung einer
- 611 Sozialmaut, bei der Transportunternehmen mindestens 1 Cent je gefahrenem
- 612 Kilometer einzahlen, um die oft prekären Arbeits- und Sozialbedingungen der
- 613 LKW-Fahrer*innen zu verbessern. Dazu gehören der Ausbau und die kostenlose
- 614 Nutzung von Sanitär- und Aufenthaltsräumen, die Trinkwasserversorgung,
- 615 medizinische Hilfe sowie Sozialarbeit auf Rastplätzen und Autohöfen.
- 616 Der DGB wird eine umfassende Mobilitätsstrategie erarbeiten, die den jeweiligen
- 617 Sektoren sowie den Anforderungen an Gute Arbeit und eine nachhaltige Mobilitätswende
- 618 Rechnung trägt.