

Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Öffentlichkeitsbeteiligung des Bundesumweltministeriums zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

Ausgangslage

Die Herausforderungen für Gesellschaft und Wirtschaft sind enorm. Fehlende Investitionen in Infrastrukturausbau, hochsubventionierte Dumpingwettbewerber, unsichere Energiekosten und gestörte Lieferketten setzen Wertschöpfungsketten und die Wettbewerbsfähigkeit massiv unter Druck.

Während die nachhaltige Modernisierung voranschreiten muss, stagniert die wirtschaftliche Entwicklung seit Jahren – insbesondere im industriellen Kern unseres Landes. Produktionskapazitäten gehen verloren, Arbeitsplätze werden abgebaut. Dies gefährdet nicht nur den sozialen Zusammenhalt, sondern auch die Akzeptanz für Klimaschutz.

2025 zeigt sich, dass die politische Rahmensetzung – mit Ausnahme des Ausbaus erneuerbarer Energien – nicht ausreicht, um die Klimaziele zu erreichen. Restriktive Ausgabenpolitik, fehlende Infrastruktur für klimaneutralen Verkehr und Wärmeversorgung, langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie mangelnder Pragmatismus bei Technologieentscheidungen haben wertvolle Zeit gekostet. Politisch geschürte Unsicherheit und externe Krisen haben das Vertrauen zusätzlich geschwächt.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften stehen zum Ziel der Klimaneutralität bis 2045. Dafür braucht es einen Kraftakt auf allen Ebenen. Ohne eine Trendwende, die klimagerechte Produktions-, Arbeits- und Lebensweisen ermöglicht und pragmatische Lösungen unterstützt, droht die Modernisierung zu scheitern und die gesellschaftliche Akzeptanz zu erodieren. Jetzt gilt es, ideologische Grabenkämpfe beiseitezulegen und den Umbau zu beschleunigen.

Das Klimaschutzprogramm muss eine strategische Investitionspolitik in Zukunftsbranchen fördern und konjunkturelle Impulse für nachhaltiges Wachstum setzen. Zentrales Anliegen ist ein sozialer Klimaschutz, der ökologische Ziele, wirtschaftliche Stärke und Gute Arbeit verbindet. Zudem braucht es einen verlässlichen Rahmen, der langfristige Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen, Beschäftigte und Haushalte schafft.

13. Januar 2026

Deutscher Gewerkschaftsbund
Abteilung Struktur-, Industrie- und Dienstleistungspolitik

Jan Philipp Rohde
Referatsleiter für Klima-, Umwelt- und Nachhaltigkeit
janphilipp.rohde@dgb.de

Felix Fleckenstein
Referent für Energiepolitik

Leon Hasselmann
Referent für Industrie- und Strukturpolitik

Thomas Gehringer
Referent für Verkehrs- und Mobilitätspolitik

DGB Bundesvorstand
Keithstraße 1
10787 Berlin
Telefon: +49 30 240 60 303
www.dgb.de/sid

Investitionen in nachhaltige Modernisierung verstärken

Der Investitionsbedarf ist enorm. Laut EU-Kommission sind jährlich zusätzliche 620 Mrd. € an privaten und öffentlichen Investitionen nötig, um die grüne und digitale Transformation in Europa zu meistern.

Zentral ist eine deutliche Ausweitung öffentlicher Investitionen – in erneuerbare Energien, Netzinfrastruktur, Ladeinfrastruktur, ÖPNV und Fernwärme. Ergänzend braucht es staatliche Anreize, um nachhaltige Geschäftsmodelle wettbewerbsfähig zu machen und Schlüsseltechnologien hochzufahren. Klimaschutzverträge (CCfDs), grüne Leitmärkte und öffentliche Beteiligungen sollten massiv ausgeweitet werden. Der Klima- und Transformationsfonds (KTF) muss deutlich aufgestockt werden.

Öffentliche Zuwendungen dürfen nicht wahllos verteilt werden. Sie müssen an klare Kriterien wie Transformationsdienlichkeit, Standort- und Beschäftigungssicherung sowie Tariftreue gebunden sein. Gute Löhne, Mitbestimmung und Tarifverträge sind Grundpfeiler einer sozialen und ökologischen Marktwirtschaft. Nur so profitieren Beschäftigte von der Transformation und Wohlstandsgewinne werden breit verteilt.

Auch die europäischen Wertschöpfungsketten müssen gestärkt werden, um Abhängigkeiten zu reduzieren, Lieferketten robuster zu machen und nachhaltige Produktionsweisen zu fördern. Aus diesem Grund müssen Resilienz und Local Content Kriterien verbindlich zur Anwendung kommen. Öffentliche Aufträge und Förderprogramme sollten daher stets klare Vorgaben zu Local Content beinhalten, um gezielt die europäische und deutsche Industrie zu stärken. Dies ist besonders relevant für die Umsetzung des Sondervermögens. Profiteure dürfen nicht Unternehmen aus Ländern mit niedrigeren Umwelt- und Sozialstandards – wie etwa China – sein.

Die öffentliche Förderung allein reicht nicht aus. Zahlreiche Projekte – etwa im Bereich grüner Stahl, Batteriezellfertigung oder bei Biogas – werden trotz Förderzusagen gestoppt. Das zeigt die bestehenden Investitionsunsicherheiten. Notwendig sind flankierende Maßnahmen: verlässliche und wettbewerbsfähige Strompreise, beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie ein massiver Ausbau erneuerbarer Energien und Netze.

Energiepreise stabilisieren – Umstieg unterstützen

Eine sichere, bezahlbare und saubere Energieversorgung ist eine Voraussetzung für wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt und Klimaschutz. Der Deutsche Gewerkschaftsbund ist überzeugt, dass die Energiewende als Modernisierungs- und Investitionsprogramm für Deutschland wirken muss. Sie betrifft unsere Kolleginnen und Kollegen in mehrfacher Hinsicht:

als Beschäftigte wie auch als private Verbraucher*innen. Die deutschen Beschäftigten setzen die Energiewende tagtäglich um – sie müssen von ihr wirtschaftlich profitieren.

Die Energiewende ist eine Erfolgsgeschichte. Die bisherigen Klimaschutzfortschritte Deutschlands wurden zu einem erheblichen Maße durch die Energiewirtschaft realisiert. Vor allem im Stromsektor hat der Klimaschutz entscheidende Fortschritte gemacht. Heute ist über die Hälfte der deutschen Stromerzeugung erneuerbar. Bezogen auf den Primärenergieverbrauch Deutschlands stagniert der Erneuerbarenanteil aber bei rund zwanzig Prozent. Politisch sollte daher besonderes Augenmerk darauf liegen, die Energiewende auch außerhalb des Stromsektors zu verwirklichen und die erneuerbare Elektrifizierung des Industrie-, Verkehrs- und Wärmesektors voranzutreiben. Neben einer Ausweitung der Verfügbarkeit erneuerbaren Stroms braucht es dafür vor allem verlässliche Strompreise.

Die Energiewende hat auch das Potenzial, die Abhängigkeit Deutschlands von fossilen Energieimporten zu verringern und damit die Resilienz und strategische Autonomie Europas zu stärken.

Energiewende als Beschäftigungs- und Konjunkturmotor

Die Energiewende kann und muss ihren Beitrag für neues Wachstum, nachhaltige Wertschöpfung und gerechten Wohlstand in Deutschland leisten. Der Wirtschaftsstandort braucht Planungssicherheit über die künftige Ausrichtung der Energiepolitik. Es braucht eine glaubwürdige politische Richtungsentscheidung für eine Fortsetzung der Energiewende, die realwirtschaftliche Bedarfe in den Vordergrund stellt, statt Diskussionen über eine Absenkung von Strommengenpfaden und Ausbauzielen.

Die Energiewende steht und fällt mit ihrer Finanzierung. Die Finanzierung eröffnet dabei vielfältige Verteilungsfragen. Das aktuelle Strommarktdesign ist zunehmend ungeeignet, Investitionssicherheit für sowohl Erneuerbare-Energien-Anlagen als auch gesicherte Leistung sicherzustellen. Es sind daher kurzfristig weiter staatliche Absicherungsinstrumente und mittelfristig eine grundlegende Strommarktreform erforderlich.

Erneuerbare Energien haben konkurrenzlos günstige Stromgestehungskosten und bilden das Fundament der Energiewende. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz muss aus europarechtlichen Gründen reformiert werden. Notwendig ist eine ambitionierte Nachfolgeregelung, die erstens weiter Investitionssicherheit für Erneuerbare (insbesondere Windkraft) sicherstellt, zweitens Übergewinne mit geförderten Anlagen ausschließt, und drittens die heimischen Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotentiale der Energiewende adressiert.

Die volatile Erneuerbareenerzeugung muss um neue gesicherte Leistung ergänzt werden. Die angekündigte Kraftwerksstrategie sichert die Energiewende ab, trägt damit zum Klimaschutz bei und muss schnell kommen. Die neuen Kraftwerkskapazitäten sollten bevorzugt an bestehenden Standorten entstehen. Insbesondere auch die Kohlestandorte im Osten müssen profitieren. Eine Finanzierung der Kraftwerksstrategie über eine neue Umlage, die den Strompreis weiter verteuert, ist zu vermeiden. Auch Speicherlösungen können einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung des Stromnetzes leisten. Speicher sollten system- bzw. netzstabilisierend statt marktorientiert betrieben werden.

Moderne Stromnetze sind das künftige Rückgrat des Wirtschaftsstandorts. Die Stromnetze müssen weiter entschlossen modernisiert und ausgebaut werden. Dies eröffnet erhebliche Finanzierungs Herausforderungen. Der AgNeS-Prozess der Bundesnetzagentur umfasst damit umfassende Verteilungsfragen. Der Bundeszuschuss zu den Übertragungsnetzkosten ist eine sinnvolle Sofortmaßnahme zur Senkung der Netzentgelte. Erforderlich ist aber eine strukturelle Finanzierungslösung. Ein umfassender Bundeseinstieg bei allen Übertragungsnetzbetreibern kann die Finanzierungskosten des Netzausbaus verringern und die öffentliche Gestaltungskraft vergrößern. Die Regulierung im Energiebereich (insb. Netze) muss Gute Arbeit fördern und darf keinen Druck auf Personalkosten und Arbeitsbedingungen ausüben.

Privates Kapital kann und muss einen entscheidenden Beitrag zur Finanzierung der Energiewende leisten. Insbesondere die Kapitalseite ist in der Pflicht, zu investieren. Gleichwohl gibt es investitions hemmende Unsicherheiten in der Energiewende. Eine wiederum konditionierte staatliche Absicherung privater Investitionen in wesentliche Transformationsbereiche ist daher richtig. Dies darf aber nicht zur weiteren Privatisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge oder einer Sozialisierung sämtlicher Risiken bei Privatisierung der Profite führen.

Beschäftigtenzahl und Investitionen der deutschen Energiewirtschaft steigen seit Jahren. Die Energiewende schafft nicht nur in der Energiewirtschaft neue Wertschöpfung und Gute Arbeit. Sie ist zu einem maßgeblichen Wirtschaftsfaktor auch für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau geworden. Ein verstärkter Ausbau von Erneuerbaren und Netzen trägt zum Wachstum deutscher Transformationsindustrien bei und ist daher auch industriepolitisch geboten. Er fördert die industrielle Resilienz, was in geopolitisch angespannten Zeiten immer wichtiger wird. In sämtlichen energiewendebezogenen Förder- und Vergabeverfahren (bspw. EEG-Förderung, BEG, Flächenvergabe Windkraft) sollte durch industrie- und beschäftigungsbezogene Kriterien insbesondere heimische Wertschöpfung und Beschäftigung gefördert werden (Gute Arbeit, „Local Content“).

Verlässliche Energiepreise Voraussetzung für wirtschaftliche Dynamik und klimafreundlichen Umbau der Volkswirtschaft

Wirtschaft und Beschäftigte sind auf verlässlich bezahlbare Energiepreise angewiesen. Die Energiepreise sind aufgrund der fortwährenden Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu hoch. Daraus resultieren Produktionsrückgänge, Beschäftigungsabbau und Standortschließungen in wesentlichen Industriebereichen. Der Koalitionsvertrag der amtierenden Bundesregierung enthält richtige Maßnahmen zur Stabilisierung der Energiepreise und muss weiter umgesetzt werden.

Die Elektrifizierung der Industrie ist ein wichtiges Element zur langfristigen Beschäftigungs- und Standortsicherung. Verlässlich bezahlbare Industriestrompreise sind die Voraussetzung für Elektrifizierungsinvestitionen. Ein abgesicherter Industriestrompreis muss schnell kommen. Es ist zu begrüßen, dass der CISAf-Beihilferechtsrahmen nun Spielräume für einen Industriestrompreis eröffnet, den die Bundesregierung rückwirkend zum 01.01.2026 ausfüllen will. Aufgrund der kurzen Laufzeiten und begrenzten Entlastungswirkung droht der CISAf-Mechanismus aber nicht ausreichend zu wirken. Hier sind Nachbesserungen auf europäischer Ebene erforderlich, etwa eine Weiterentwicklung von CISAf, eine Erweiterung der Strompreiskompensation und perspektivisch ein echter europäischer Industriestrompreis. Auch weitere stromkostensensible Bereiche (bspw. Schienenbahnen, öffentliche Daseinsvorsorge) brauchen Entlastung.

Wasserstoff kann für die Modernisierung und Dekarbonisierung, insbesondere im Industriebereich, eine wesentliche Rolle spielen. Der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft bleibt indes weit hinter den Erwartungen zurück. Die politisch gesteckten Ziele scheinen kaum mehr erreichbar. Für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft ist die Errichtung des Kernnetzes zentral, zudem sind mehr Anstrengungen für den Markthochlauf erforderlich.

Die Energiepolitik sollte an den realwirtschaftlichen Notwendigkeiten ausgerichtet werden. Beschäftigte und Wirtschaft brauchen verlässlich bezahlbare Strompreise statt volatiler Unsicherheiten. Die Flexibilitätspotentiale auf Stromverbraucherseite sind sehr beschränkt bzw. mit erheblichen Anpassungskosten verbunden. Verbrauchsflexibilisierung darf nicht forciert werden. Auch eine Diskussion über die Aufspaltung der deutschen Stromgebotszone schafft realwirtschaftliche Unsicherheiten und wirkt daher zum jetzigen Zeitpunkt vielmehr elektrifizierungshinderlich anstatt -befördernd.

Energetische Gebäudewende fortsetzen

Die Gebäudewärme ist ein Schlüsselbereich der Energiewende. Richtig gemacht, kann die Gebäudewende die Wohn- und Lebensqualität erhöhen, Wohnkosten senken, Gute Arbeit in Industrie, Handwerk und bei Versorgern schaffen und das Klima schützen. Im Neubaubereich muss daher weiter konsequent auf moderne und klimaneutrale Wärmetechnologien und hohe Effizienzstandards gesetzt werden.

Wir fordern auch eine Sanierungs- und Investitionsoffensive für den Gebäudebestand. Wir verweisen hierzu insbesondere auf unser Positionspapier „Gebäudewende – Sozial und mit Guter Arbeit“¹.

Wirtschaft und Beschäftigte haben sich auf den Weg gemacht, die Gebäudewende umzusetzen. Auch im Gebäudeenergiebereich ist Planungssicherheit statt Verunsicherung über die künftige Ausgestaltung der gesetzlichen Grundlagen erforderlich. Notwendig ist eine allenfalls graduelle Weiterentwicklung des Gebäudeenergiegesetzes mit Bestandsschutz für Fristen und Investitionen. Die wesentlichen Technologievorgaben des GEG 2024 müssen erhalten bleiben. Insbesondere fordern wir die Beibehaltung der sog. 65%-Vorgabe als technologische Leitlinie.

Eine gelingende Gebäudewende braucht kommunale Lösungen. Die kommunale Wärmeplanung muss die planerischen Voraussetzungen schaffen. Die leitungsgebundene Wärme ist eine entscheidende Technologie für die Modernisierung der Wärmeversorgung und muss entschlossen ausgebaut werden. In den Ausbau kommunaler Wärmeinfrastrukturen muss erheblich investiert werden. Dafür sind finanziell handlungsfähige Kommunen und starke Stadtwerke notwendig. Der Ausbau der leitungsgebundenen Wärme muss mit öffentlichen Fördermitteln unterstützt werden; nötig sind öffentliche Mittel in einer Größenordnung von EUR 3 Mrd. jährlich. In ländlichen Regionen, in denen kein Fernwärmeausbau geplant ist, müssen Verbraucher frühzeitig informiert werden, damit es keine Investitionszurückhaltungen und Verunsicherungen der Hauseigentümer gibt.

Fachkräftegewinnung, -sicherung und -entwicklung sowie Qualifizierung sind entscheidende Schlüssel für die Realisierung der Wärmewende. Zudem ist das GEG flankierende Förderkulisse entscheidend. Wir fordern eine wenigstens gleichbleibende Ausstattung mit öffentlichen Mitteln bei zugleich sozial zielgenauerer Ausgestaltung. Im GEG und der zugehörigen Förderung sollten Vorkehrungen implementiert werden, die dafür Sorge tragen, dass von den erheblichen Investitionen der Gebäudewende insbesondere tarifgebundene und mitbestimmte Betriebe am Standort profitieren (Stichwort „Local Content“). Dies umfasst ausdrücklich auch die Heizungsindustrie. Insbesondere auch im Zusammenhang der kommunalen Wärmeplanung sind wirksame industrie- und beschäftigungsbezogene Kriterien relevant.

Insbesondere Mieter*innen sind schon heute von steigenden Wohnkosten überlastet. Im aktuellen Regulierungsrahmen kann energetische Sanierung aber weiter wohnkostensteigernd wirken.

¹ https://www.dgb.de/fileadmin/download_center/Uploads/DGB_Geb%C3%A4udewende_web.pdf

Die GEG-Reform muss daher mit einer Stärkung des Mieter*innenschutzes, insbesondere durch eine Neugestaltung der Modernisierungsumlage, flankiert werden.

Um notwendige Sanierungen gerecht umzulegen, braucht es zudem die Gewährleistung der Warmmietneutralität, den Abbau von Fehlanreizen für unnötige Modernisierungen sowie die anteilige Beteiligung der Vermieter*Innen an den Energiekosten, um sinnvolle Sanierungsanreize zu schaffen. Dies ist auch wesentlich für die politische Unterstützung der Gebäudewende in der Breite der Bevölkerung. Die Wärmebereitstellung ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Insbesondere auch Social-Leasing-Modelle können einen Beitrag für die sozial gerechte Wärmewende leisten.

CO₂ -Preise sozialverträglich ausgestalten - Wettbewerbsfähigkeit erhalten

Der CO₂-Preis als zentrales Steuerungsinstrument der Klimapolitik entwickelt sich zunehmend zum Hemmschuh nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung. Ihn allein den Strukturwandel organisieren zu lassen, wäre fatal. Schwankende Preise, die unsichere Preisentwicklung und das internationale Wettbewerbsumfeld führen vermehrt dazu, dass Investitionen zurückgehalten oder ins Ausland verlagert werden – anstatt wichtige Impulse zu setzen.

Es braucht eine Reform des Emissionshandels, verlässliche öffentliche Investitionen und gezielte Unterstützungsmaßnahmen. Der DGB fordert ein robustes Bepreisungssystem, das Haushalte und Unternehmen nicht überfordert, Carbon-Leakage verhindert und klare Signale sendet. Denkbar sind Preiskorridore mit transparenten Ober- und Untergrenzen, die Vertrauen schaffen und Investitionsentscheidungen erleichtern.

Carbon-Leakage-Schutz muss wirksam etabliert werden. Da die Treffsicherheit des CBAM ungewiss ist, sollte die freie Zertifikatezuteilung übergangsweise verlängert werden, spätestens, bis die Wirksamkeit von CBAM sichergestellt ist.

Um die regressive Wirkung des CO₂-Preises auf Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen abzufedern, braucht es staatliche Unterstützung. Das stärkste Mittel gegen Verteilungsungleichheit sind gute, tarifvertraglich geregelte Löhne und ein starkes Sozialsystem. Zudem braucht es sozial gestaffelte Förderprogramme und Sozial-Leasing-Angebote, um Haushalte gezielt um Umstieg zu unterstützen.²

² Vertieft hat sich der DGB hier geäußert: https://www.dgb.de/fileadmin/download_center/Stellungnahmen/2025-07-07_DGB_Stellungnahme_BEHV.pdf - https://www.dgb.de/fileadmin/download_center/Stellungnahmen/2025-07-07_DGB_Stellungnahme_ETS.pdf

Mobilitätswende als Antriebs- und Verkehrswende ernsthaft angehen und sozial gestalten

Öffentlicher Verkehr

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung muss das Verkehrsministerium Maßnahmen entwickeln, die signifikant gesetzlich festgelegte CO₂ - Emissionen einsparen (vgl. § 9 Bundes-Klimaschutzgesetz). Für Stadt und Land braucht es deshalb nachhaltige Mobilitätsangebote, die gezielt gefördert werden. Im Verkehrssektor wird dabei dem Aufbau eines ÖPNV-Standards, der für Menschen sowohl in der Stadt wie auf dem Land hinreichend attraktiv ist und damit entsprechende Nachfrage auf sich zieht, eine wichtige Rolle zukommen. Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag eine gezielte Modernisierung des ÖPNV als Ziel formuliert. Der Koalitionsvertrag spricht von einem „Modernisierungspakt“ für einen zu stärkenden ÖPNV und sieht für die Finanzierung eine neue gesetzliche Grundlage vor – der Status quo soll gesichert, steigende Kosten sollen aufgefangen, Spielräume für neue Verkehre geschaffen und die Dynamisierung soll angepasst werden. Auch auf der Ebene von Ländern und Kommunen wurden in diesem Sinne Ziele der Verlagerung von Verkehrsanteilen auf Busse und Bahnen formuliert. Hierfür könnte ein sogenanntes „Deutschland-Angebot“ geschaffen werden: Das heißt bundesweit muss dazu in allen Kommunen in Deutschland eine im Sinne einer auf Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ausgerichteten Daseinsvorsorge eine hochwertige ÖPNV-Erschließung erfolgen. Eine gemeinsame Finanzierung durch Bund und Länder ist anzustreben, da allein die Kommunen den Mehrbedarf an ÖPNV-Verkehrsleistung nicht stemmen können. Grundlage könnten Überlegungen für eine 3. Säule der Regionalisierungsmittel sein oder eine hälftige Finanzierung analog zum Deutschland-Ticket, das sich zu einem solchen Deutschland-Angebot entwickeln könnte. Dabei muss sichergestellt sein, dass diese Mittel zusätzlich zur Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Finanzierung bereitgestellt werden, die ihrerseits real weiter aufwachsen muss. Es ist wichtig, das Angebot des Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zügig und deutlich auszubauen. Der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes muss die Leitlinie sein. Deutliche Verbesserungen müssen zeitnah erfolgen („Ettappierung“). Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit des SPFV-Angebotes zu verbessern, sollte seine intermodale Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden, kurzfristig insbesondere durch eine Reduzierung der Trassen- und Stationspreise sowie Reduzierung des Bahnstrompreises und seiner steuerlichen Belastung.

Auch im Schienenfernverkehr bleibt die Sanierung und die Instandhaltung von Bahnstrecken essenziell. Alle Anstrengungen dazu sind zu begrüßen. Noch in dieser Legislaturperiode sollten die gesetzlichen Grundlagen für Schieneninfrastrukturfonds geschaffen werden.

Dieser ist notwendig, um die Überjährigkeit von Bauprojekten und die daraus sich ergebende effiziente Bautätigkeit und deren Kontrolle zu ermöglichen. Weiterhin müssen Anstrengungen unternommen werden, um den Straßenverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Hierfür sind unmittelbar die Reduzierung der Trassen- und Anlagenpreise (Preise für die Nutzung der Infrastruktur), die Reduzierung des Bahnstrompreises und der Stromsteuer und eine gezielte Förderung des Einzelwagenverkehrs notwendig.

Straßenverkehr schneller elektrifizieren

Der Großteil der CO₂ -Emissionen im Verkehrssektor kommt nach wie vor von den fossil betriebenen PKW- und LKW-Flotten auf den Straßen. Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung muss vor allem auch hier ansetzen, um zu den Zielen des Klimaschutzgesetzes Rechnung zu tragen.

Die deutsche Automobilindustrie hat den Transformationspfad für klimaneutrale Antriebe eingeschlagen. Dieser Pfad muss konsequent weiterverfolgt werden. Neue Wettbewerber auf den Weltmärkten, die Digitalisierung der Fahrzeuge und die Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern zwingen die Industrie in einen fundamentalen Strukturwandel. Hersteller, Zulieferbetriebe und ganze Regionen stehen unter hohem Veränderungsdruck.

Klimaschutz verliert Akzeptanz, wenn bei dieser Transformation massenhaft Arbeitsplätze verloren gehen. Das geschieht vor allem, wenn neue, klimafreundliche Technologien und Geschäftsmodelle vor allem im Ausland entstehen und heimische fossil betriebene Produktion im Inland ersatzlos schrumpft. Das muss auch das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung mit beachten, um die Bedingungen für weiteren Klimaschutz nicht zu verschlechtern. Klimapolitik muss insofern auch Industriepolitik sein und aktiver dafür sorgen, dass neue Technologien auch Wertschöpfung und Beschäftigung im Inland schaffen. Sie kann und sollte dies unter anderem dadurch tun, dass sie Local Content Kriterien stärker in ihre Förderinstrumente mit einbezieht.

Die Bundesregierung kann jetzt in ihrem Klimaschutzprogramm sehr effektiv CO₂ reduzieren und gleichzeitig industriepolitische Impulse geben, die für heimische Wertschöpfung sorgen und damit verloren gegangenes Vertrauen in die positiven Effekte der Transformation zurückgewinnen.

Sie muss weiter den Hochlauf elektrifizierter PKW fördern. Die angekündigte Unterstützung von Privathaushalten mit kleinen und mittleren Einkommen beim Kauf eines E-Autos sollte nun schnell kommen. Sie sollte eine Komponente für soziales Leasing haben und auch Gebrauchtwagen mit einschließen. Eine Förderung von kleinen E-Autos sozialer Dienste und beispielsweise Handwerksbetrieben kann so für eine wesentlich schnellere und breitere Durchdringung der PKW-Flotten sorgen, Zugang für breite Schichten schaffen und massiv CO₂ reduzieren. Über direkte oder indirekte Local Content Kriterien kann sie auch für bessere Auslastung an deutschen Automobilstandorten sorgen.

Dieses Instrument würde die bereits gut ausgebaute Förderung des Dienstwagenmarktes ergänzen.

Plug-In Hybride werden noch weiter eine Rolle im Markt spielen, helfen Teilen der Industrie, den Übergang der Beschäftigung besser zu gestalten und führen skeptische Konsumentengruppen an die E Mobilität heran. Starke Anreize, ihren elektrischen Fahranteil zu erhöhen, sorgen dafür, dass auch diese Fahrzeuge zur CO₂-Reduktion der PKW-Flotte beitragen.

Die Bundesregierung sollte sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass die Hersteller die Verwendung von grünem Stahl bereits vor 2035 in der Flottengrenzwertberechnung anrechnen lassen können. So kann eine CO₂-Reduktion mit Industriepolitik für heimische Standorte verbunden werden. Auch die geplanten europäischen Regulierungsveränderungen zugunsten von kleinen und bezahlbaren Fahrzeugen sollte sie unterstützen. Auch das kann mittelfristig zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes auf Deutschlands Straßen sorgen.

Die Bundesregierung kann die Entscheidung für ein E-Auto weiter befördern, indem sie schnell dafür sorgt, dass Ladestrom günstiger wird, durch mehr Preistransparenz und die Reduktion von Steuerbestandteilen. Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur muss weiter Tempo gemacht werden, weiße Flecken auf der Ladekarte in den Kommunen müssen verschwinden, der Aufbau von Ladepunkten in Mehrparteienhäusern muss schnell gefördert werden. Ein riesiger Hebel für CO₂-Reduktion ist der Hochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge in den LKW Flotten Deutschlands und Europas. Hier kann und muss viel mehr geschehen. Die Fahrzeuge stehen bereit, doch der Absatz ist wegen hoher Anschaffungspreise und wenig Lademöglichkeiten noch mager. Im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sollte schnell das angekündigte Programm zur Förderung von Ladepunkten in den Depots kleiner und mittelständischer Logistik Unternehmen umgesetzt werden. Der Ausbau von LKW-Ladepunkten im Masterplan Ladeinfrastruktur muss nun schnell umgesetzt werden. Es ist gut, dass die LKW-Maut weiter eine starke CO₂-Spreizung enthält, die Bundesregierung sollte schnell und erneut prüfen, ob sie aus den Einnahmen Kaufanreize für batterieelektrische und Brennstoffzellen-LKW finanzieren kann.

Der Strukturwandel durch den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor ist weitreichend und daher bedarf es politischer und finanzieller Unterstützung für die Ansiedlung von neuen Schlüsselbereichen wie energie- und ressourceneffizienter Batteriezellfertigung und Batterierecycling, aber auch für Softwareentwicklung und Mobilitäts-Start-Up.

Mehr Unterstützung für klimafreundliche Kraftstoffe im Flug- und Seeverkehr

Zur Dekarbonisierung des Luft- und Seeverkehrs sollte die Herstellung von grünem Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen gezielt gefördert werden.

Hier braucht es Investitionsanreize für den Auf- und Ausbau der Produktion erneuerbarer Kraftstoffe und einen Ausgleich des Preisgaps zwischen Sustainable Aviation Fuels (SAF) und fossilen Kraftstoffen. Luftverkehrsbezogenen Gebühren und Abgaben sollten zudem für die Entwicklung klimaneutraler Antriebe und effizientere Luftfahrzeuge verwendet werden.

Radverkehr und Fußverkehr fördern

In der Verknüpfung von öffentlichem Verkehr (Fern- und Nahverkehr sowie ÖPNV) mit dem Radverkehr liegen Potenziale für den Weg zur Arbeit oder in der Freizeit, die noch zu heben sind. Der Ausbau von Schnellradwegen, kommunalen Radwegen, Fahrrad-Parkhäusern an Verkehrsknotenpunkten sowie sichere, gut ausgebaute Fußwege ermöglichen die individuelle Mobilität für die kürzeren und alltäglichen Wege.

Beschäftigungspolitisches Monitoring aufbauen

Das im Klimaschutzprogramm 2023 angekündigte „Sozialmonitoring Klimaschutz“ wurde bisher nicht umgesetzt. Es muss dringend eingeführt werden und neben Verteilungseffekten auch regionale und beschäftigungsrelevante Daten erfassen. So können negative Auswirkungen frühzeitig erkannt und Ausgleichsmaßnahmen eingeleitet werden.

Nachhaltige Flächenpolitik forcieren

Die Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen ist ein wichtiger Hebel zur Sicherung von Arbeitsplätzen und zur Stärkung der regionalen Wertschöpfung, wenn sie bedarfsorientiert, nachhaltig und auf innovative, beschäftigungsintensive Branchen mit Guter Arbeit ausgerichtet ist. Im Zuge des Transformationsprozesses werden durch Umstrukturierungen oder Veränderungen von Geschäftsmodellen immer wieder Flächen frei. Diese Flächen dürfen nicht dauerhaft aus der gewerblichen Nutzung herausfallen, sondern müssen systematisch in Bestands- und Zukunftsanalysen einbezogen werden. Ziel muss es sein, konkrete Konversions-, Umbau- und Innovationsstrategien zu entwickeln und die Ansiedlung neuer Unternehmen zu erleichtern. Gleichzeitig kann auch die Erschließung neuer Industrie- und Gewerbeflächen erforderlich sein. Vorrang sollte aber auf der Reaktivierung und Weiterentwicklung bestehender Flächen liegen. Erforderlich ist dafür eine Industrie- und Gewerbeflächenpolitik, die Nachhaltigkeit, Beschäftigungssicherung und Strukturentwicklung miteinander verbindet. Diese trägt nicht nur zur Schonung von Ressourcen und Flächen bei, sondern erleichtert auch die Integration neuer Wertschöpfungsketten in bestehende regionale Strukturen. Darüber hinaus braucht es ein gestärktes Vorkaufsrecht für Kommunen, damit öffentliche Akteure frühzeitig handlungsfähig sind und strategisch wichtige Flächen sichern können, bevor sie dauerhaft dem Markt entzogen oder spekulativ verteuert werden.

Kreislaufwirtschaft und Carbon-Management-Hochlauf vorantreiben

Der Hochlauf der Kreislaufwirtschaft ist ein zentraler Hebel zur Stärkung von Resilienz, Beschäftigung, Nachhaltigkeit und Wertschöpfung. Die Transformation hin zu zirkulären Geschäftsmodellen wird bestehende Wertschöpfungsketten tiefgreifend verändern und stellt Unternehmen, Regionen und Beschäftigte vor große Herausforderungen. Um negative soziale und regionale Effekte zu vermeiden, muss dieser Strukturwandel frühzeitig, aktiv und sozial- sowie arbeitsmarktpolitisch begleitet werden. Qualifizierung, Beschäftigungssicherung und gezielte Strukturförderung sind dabei zentrale Voraussetzungen.

Ein Schlüssel für den Erfolg der Kreislaufwirtschaft ist Transparenz entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der digitale Produktpass kann hierfür eine zentrale Rolle spielen, indem er Informationen zu Materialien, CO₂-Bilanzen, Reparierbarkeit und Recyclingfähigkeit bündelt und gleichzeitig bürokratische Anforderungen integriert. Ergänzend muss die öffentliche Hand als Impulsgeberin wirken: Durch eine nachhaltige Ausrichtung der öffentlichen Beschaffung, verbindliche Zirkularitätskriterien und gezielte Investitionen können grüne Leitmärkte geschaffen und der Markthochlauf zirkulärer Materialien beschleunigt werden.

Notwendig sind zudem verlässliche finanzielle Rahmenbedingungen. Förderprogramme sollten den Aufbau einer leistungsfähigen Recycling- und Rezyklatwirtschaft entlang der gesamten Wertschöpfung unterstützen und dabei konsequent an soziale, ökologische und industriepolitische Kriterien gebunden sein. Einheitliche Normen für hochwertige Rezyklate und der Ausbau von Sammel-, Sortier- und Recyclingstrukturen – insbesondere für strategisch wichtige Rohstoffe – sind zentrale Voraussetzungen für die weitere wirtschaftliche Nutzung.

Ein recyclinggerechtes Produktdesign, verstärkte Forschung und Entwicklung sowie die Förderung innovativer Verfahren wie des chemischen Recyclings tragen dazu bei, Stoffkreisläufe zu schließen und die Abhängigkeit von fossilen Primärrohstoffen zu reduzieren. Strategisch gebündelt werden sollten diese Maßnahmen durch eine europäische Kreislauf- und Rohstoffbeschaffungsagentur, die Monitoring, Beschaffung und Versorgungssicherheit koordiniert.

Mit Blick auf die Energiewende und die Transformation ist es zudem zentral, bestehende Abhängigkeiten von strategischen Rohstoffen und Produkten nicht noch weiter zu vergrößern. Das heißt konkret, industrielle Wertschöpfung, die in Europa kritische Rohstoffe verarbeitet, nicht abwandern zu lassen. Gerade die Industriebranchen, die am Anfang der Wertschöpfungskette von Schlüsseltechnologien stehen, sind von zentraler Bedeutung.

Zudem müssen Produktionskapazitäten in wichtigen Zukunftssektoren aufgebaut bzw. in den Branchen, die für die Transformation wichtige Vorprodukte liefern, gestärkt werden.³

Ergänzend zu den bekannten Effizienz- und Substitutionsstrategien braucht es – nach dem nun geschaffenen Rahmen für den Einsatz von Carbon-Management-Technologien – gezielte Unterstützung für deren Anwendung und Hochlauf. Dies ist aus beschäftigungspolitischer, ökonomischer und ökologischer Sicht geboten. Dabei gilt der Grundsatz: Die Vermeidung und Reduktion von CO₂-Emissionen haben Vorrang vor deren Abscheidung. Carbon-Management-Technologien sollten nur dort zum Einsatz kommen, wo andere Klimaschutzmaßnahmen an technische oder wirtschaftliche Grenzen stoßen⁴.

³ Vertieft hat sich der DGB hier geäußert: https://www.dgb.de/fileadmin/download_center/Stellungnahmen/2025-11-06_DGB_STN_Circular_Economy_Act.pdf

⁴ Vertieft hat sich der DGB hier geäußert: https://www.dgb.de/fileadmin/download_center/Stellungnahmen/2025-07-04_DGB-STN_KSpG-%C3%84nderungsge-setz.pdf