

C011: Klima, Energie, Mobilität - Den Wandel gerecht gestalten

Laufende Nummer: 097

Antragsteller_in:	DGB-Bundesvorstand
Empfehlung der ABK:	Annahme in geänderter Fassung
Sachgebiet:	C - Wirtschaft im Wandel und der handlungsfähige Staat

Klima, Energie, Mobilität - Den Wandel gerecht gestalten

Der DGB-Bundeskongress beschließt:

1 Um dem Klimawandel zu begegnen, ist eine schrittweise Abkehr von der Verbrennung fossiler
2 Energieträger notwendig, so wie sie in internationalen Abkommen vereinbart wurde. Der Übergang zu
3 einer kohlenstoffarmen Wirtschaft stellt bestehende Strukturen unseres Wirtschaftssystems in Frage,
4 zumal gegenwärtig noch weitaus mehr als 80 Prozent des Primärenergieverbrauchs aus fossilen Quellen
5 stammen.

6 Volkswirtschaften, Regionen, Branchen, Unternehmen und Beschäftigte befinden sich bereits mitten in
7 den tiefgreifenden Veränderungsprozessen einer Energie- und Mobilitätswende. Aufgabe der
8 Gewerkschaften ist es, dafür zu sorgen, dass dieser Wandel aus der Perspektive der arbeitenden
9 Menschen heraus gerecht gestaltet wird. Nur so kann dauerhaft die Akzeptanz für die notwendigen
10 Veränderungen unserer Wirtschaftsstruktur gewährleistet sein. Das gewerkschaftliche Konzept der
11 gerechten Gestaltung dieses Übergangs („Just Transition“) konnte im Pariser Klimaschutzabkommen
12 verankert werden.

13 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern, dass die sozial gerechte Gestaltung des
14 Strukturwandels künftig viel stärker in den Mittelpunkt der politischen Debatte gestellt wird. Wir
15 wollen, dass „Just Transition“ zum Leitprinzip der deutschen, europäischen und internationalen
16 Klimapolitik ausgearbeitet wird. Handlungsleitend sind dabei vor allem folgende Aspekte:

17 • Gute Arbeit, Tarifbindung und Mitbestimmung müssen gestärkt werden. Dies muss gleichermaßen für
18 bestehende wie für neue Arbeitsplätze und Branchen gelten.

19 • Eine aktive Strukturpolitik muss nachhaltige und ökonomisch tragfähige Perspektiven schaffen,
20 dabei insbesondere regionale und dezentrale Potentiale zur Strukturentwicklung heben und auf
21 eine positive Beschäftigungsbilanz abzielen.

22 • Eine fortwährende Qualifizierung von Beschäftigten sowie verstärkte Aus-, Fort- und
23 Weiterbildung müssen die Beschäftigten befähigen, als Innovatoren neue Ideen voranzutreiben.

24 • Eine gerechte Verteilung der Kosten und Erträge muss sicherstellen, dass mögliche negative
25 Verteilungseffekte des Strukturwandels weitestgehend eingegrenzt werden. Verbrauchergruppen
26 dürfen nicht über ihre eigenen Fähigkeiten hinaus belastet werden.

- 27 • Versorgungssicherheit und Bezahlbarkeit von Energie und Mobilität müssen mit einer
28 ambitionierten Klimapolitik im Einklang stehen.
- 29 Gewerkschaften werben weltweit für eine länderspezifische Umsetzung gerechter Übergänge. Gemeinsam
30 mit den Beschäftigten sind sie zentrale Akteure des Veränderungsprozesses:
- 31 • Wir kennen die Hürden, die auf dem Weg zu klimagerechten Versorgungsstrukturen stehen.
- 32 • Wir wollen die Chancen für den Aufbau und Erhalt hochwertiger Arbeitsplätze nutzen.
- 33 • Wir wollen die Transformation unserer Energie- und Transportsysteme mitbestimmen – für Gute
34 Arbeit und mehr Lebensqualität.
- 35 Gut qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind eine Voraussetzung für einen erfolgreichen
36 Transformationsprozess. Es sind die Beschäftigten vor Ort, die neue Konzepte und Systeme anwenden
37 und umsetzen. Deshalb gilt es, sie weiter gut auszubilden und weiter zu qualifizieren. Gleichzeitig
38 gilt es auch, in den Betrieben eine Kultur der Beteiligung und der Mitbestimmung aufzubauen oder zu
39 stärken. Ideen und Innovationen aus der Belegschaft können nur in einer Unternehmenskultur
40 entstehen, die Engagement willkommen heißt. Betriebsräte sind wichtige Akteure bei der Umsetzung des
41 Klimaschutzes vor Ort. Entsprechende Mitbestimmungsstrukturen und Experimentierräume helfen, die
42 Beschäftigten für neue Ideen zu aktivieren.
- 43 Heute ist insbesondere im industriellen Sektor noch nicht abschließend geklärt, mit welchen
44 Technologien die ambitionierten Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Es ist deshalb
45 unerlässlich, dass Innovationen und Investitionen entlang der Wertschöpfungsketten forciert und
46 konsequent auf eine nachhaltige Wirtschaftsweise ausgerichtet werden. Im Transformationsprozess ist
47 ein handlungsfähiger Staat notwendig, der mit einem ausgewogenen Mix aus Rahmensezung,
48 Einflussnahme und öffentlichen Investitionen (auch in eine klimaneutrale Infrastruktur) einen
49 gerechten Übergang gestaltet.
- 50 Eine aktive beschäftigtenorientierte Industriepolitik fördert Innovationen, um die Leistungs- und
51 Wettbewerbsfähigkeit industrieller Wertschöpfung zu stärken, statt einen Dumpingwettbewerb um
52 Arbeitsbedingungen und Umweltstandards anzutreiben. Dabei sind vollständige Wertschöpfungsketten
53 wichtig, um auch die Problemlösungskompetenz der Industrie zu erhalten. Nur so kann die Industrie
54 ihre spezifischen Beiträge zur Erreichung der Klimaziele leisten, etwa als Ausrüster der
55 Energiewende oder durch Bereitstellung von Produkten für eine CO₂-arme Mobilität.
56 Deindustrialisierung hingegen ist kein nachhaltiges Entwicklungsmodell.
- 57 Regionen, deren Wohlstand weitgehend von CO₂-intensiven Produkten, von CO₂-intensiver Produktion
58 oder Energieversorgung abhängt, stehen vor massiven Veränderungen. Dies trifft auch auf Regionen zu,
59 die heute wirtschaftlich gut dastehen. Für alle müssen durch eine präventive regionale
60 Strukturpolitik schon jetzt Zukunftsperspektiven entwickelt werden, um einen wirtschaftlichen
61 Niedergang abzuwenden. Dabei müssen ganzheitliche Strategien verfolgt werden, die an die
62 industriellen Kompetenzen der jeweiligen Regionen anknüpfen und auf den Aufbau hochwertiger
63 Arbeitsplätze ausgerichtet sind. Für Deutschland bedeutet dies auch, dass neben den bestehenden
64 Förderstrukturen (Europäische Strukturfonds, Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen
65 Wirtschaftsstruktur) zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen.

- 66 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern deshalb die Politik und die Unternehmen auf,
67 • einen ambitionierten Klimaschutz zu verfolgen, der mit den internationalen, europäischen und
68 nationalen Zielen in Einklang steht;
- 69 • einen Pfad für eine gerechte Strukturentwicklung – einer „Just Transition“ – zu zeichnen;
- 70 • die Sicherung von Beschäftigungsperspektiven im Strukturwandel durch Qualifizierung und
71 Innovationsaktivitäten sicherzustellen;
- 72 • Innovationen und Technologieentwicklung entlang der Wertschöpfungsketten zu stärken;
- 73 • Klima- und Umweltschutz, Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit, gute Arbeit und soziale
74 Sicherheit, Bezahlbarkeit und gerechte Lastenverteilung in Einklang zu bringen;
- 75 • die Voraussetzungen für ein effizientes Gesamtenergiesystem aus Strom, Wärme und Verkehr zu
76 schaffen;
- 77 • Experimentierräume unter Beteiligung der Tarifvertragsparteien zu schaffen, in denen neue
78 Konzepte, Systeme und Innovationen erprobt werden können. Städte, Kommunen und Unternehmen
79 müssen neue Kooperationsformen, wie z.B. in Städtemobilitätspartnerschaften, suchen.

80 **1. Klimaschutz voranbringen**

- 81 In den vergangenen Jahren wurden Klimaschutzziele auf internationaler, europäischer und nationaler
82 Ebene verabschiedet:
- 83 Mit dem Klimaabkommen von Paris hat sich die Menschheit dazu verpflichtet, den globalen
84 Temperaturanstieg auf unter zwei Grad Celsius zu begrenzen.
- 85 In Elmau haben die Staaten der G7 das Ziel des vollständigen Abbaus von CO₂-Emissionen bis zum Ende
86 des Jahrhunderts verabschiedet.
- 87 Die EU hat sich Klima-Ziele für 2030 gesetzt. Das Ziel der EU ist es, bis 2030 den CO₂-Ausstoß um 40
88 Prozent zu senken.
- 89 Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat die deutsche Bundesregierung weiter konkretisiert, wie die
90 Klimaziele der Bundesregierung erreicht werden können.
- 91 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften unterstützen die Klimaschutzziele von Paris. Die im Jahr
92 2016 sehr kontrovers geführte Debatte über den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung hat
93 allerdings gezeigt, dass die gesellschaftlichen Aushandlungsprozesse über Prioritäten und
94 Abhängigkeitspfade erst am Anfang stehen. Besonders deutlich wurde dies an den im Klimaschutzplan
95 enthaltenen Zielen zur CO₂-Reduktion für die einzelnen Sektoren bis zum Jahr 2030. Das Zeitfenster
96 wird immer kleiner. Je konkreter die Umbauprozesse werden, umso mehr Zielkonflikte treten auf, für

97 deren Bearbeitung es bisher noch zu wenig adäquate Instrumente gibt. Sie erfordern in jedem Fall
98 eine breite Einbindung aller Stakeholder und eine fachliche Beratung und Folgenabschätzung der
99 notwendigen Maßnahmen. Wir Gewerkschaften werden uns in diesem Sinne in die Arbeit der geplanten
100 Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ sachlich und konstruktiv einbringen.

101 Die Energiewende erfordert ebenso wie die Verkehrswende ein Umsteuern sehr komplexer Systeme. Ohne
102 eine breite gesellschaftliche Akzeptanz und ohne die Bereitschaft auch das eigene Verhalten zu
103 überdenken, wird dies nicht gelingen. Für den DGB liegt deshalb in der Gestaltung der notwendigen
104 Transformationsprozesse eine große gesellschaftliche Verantwortung.

105 Von der Bundesregierung erwarten der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften in dieser
106 Legislaturperiode eine politische Steuerung, mit der eine breite gesellschaftliche Beteiligung und
107 eine hohe Transparenz bei den Zielen und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele ermöglicht werden
108 können.

109 Dafür muss

- 110 • die strategische Klimaschutzplanung zu einer alle Sektoren umfassenden Klimapolitik beitragen.
111 Wir treten dafür ein, dass das Forschungs- und Industrienetzwerk Deutschlands mit seinem hohen
112 Innovationspotential genutzt wird, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Dabei darf die Balance
113 zwischen Innovation, Klimaschutz und Beschäftigung nicht gefährdet werden. Insbesondere müssen
114 fortlaufend wissenschaftliche Erkenntnisse aufgenommen und eine Folgenabschätzung im Hinblick
115 auf die Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit und auf die Zielerreichung vorgenommen werden.

- 116 • eine stärker integrierte Steuerung der Energie- und Verkehrswende erfolgen. Notwendig ist die
117 **Einrichtung eines „Transformationsbeirates“** auf Bundesebene, der ministeriumsübergreifend an
118 der Gestaltung einer integrierten Energie- und Verkehrswende arbeitet. Der DGB und seine
119 Mitgliedsgewerkschaften sehen darin eine Möglichkeit, die unterschiedlichen Handlungsfelder aus
120 Industrie-, Forschungs- und Arbeitsmarktpolitik und eine an klimapolitischen Erfordernissen
121 ausgerichtete gesetzliche Regulierung miteinander zu verbinden.

122

123 **2. Strom, Wärme und Verkehr zusammen denken**

124 Kennzeichnend für ein klimafreundliches System ist das Zusammenwachsen der verschiedenen
125 Verbrauchssektoren. In Zukunft müssen die Teilsysteme Strom, Wärme und Mobilität ganzheitlich
126 zusammenwirken. Dabei ist es entscheidend, nicht nur Einzelinnovationen voranzubringen, sondern
127 systemische Ansätze zur Integration von unterschiedlichen Erzeugern, Verbrauchern und Speichern zu
128 verfolgen. Die fortschreitende Digitalisierung kann dafür die informationstechnischen
129 Voraussetzungen liefern.

130 Der DGB fordert eine **Investitionsoffensive in eine moderne Infrastruktur** und hat dabei das physische
131 Verkehrsnetz, die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und eine grenzüberschreitende digitale
132 Infrastruktur gleichermaßen im Blick. Wenn die Synergien zwischen Verkehrs-, Energie- und
133 Telekommunikationsinfrastruktur genutzt werden sollen, sind erhebliche Koordinierungsaufgaben zu
134 erfüllen, die nur ein – entsprechend ausgestatteter – handlungsfähiger Staat leisten kann.

135 Um das Ziel einer kohlenstoffarmen Energieversorgung zu erreichen, gilt es, in den Bereichen Wärme

136 und Verkehr zukünftig erneuerbaren Strom zu nutzen. Um diese Sektoren intelligent zu verbinden
137 („Sektorenkopplung“), müssen jedoch eine Reihe von technischen, wirtschaftlichen und
138 infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sein. Entsprechend muss der Ausbau erneuerbarer Energien
139 vorangetrieben werden, damit die Stromversorgung immer mehr auf treibhausgasfreien Energiequellen
140 basiert. Nur so können die seit Jahren stagnierenden Treibhausgasemissionen im Wärme- und
141 Verkehrssektor reduziert werden.

142 Es bestehen theoretisch vielfältige Möglichkeiten, die Energienutzung insbesondere in
143 energieintensiven Industrien zeitlich zu verschieben (Demand-Side-Management). Industrielle
144 Energieverbraucher benötigen aber angemessene wirtschaftliche Anreize sowie auf ihre spezifischen
145 Anforderungen zugeschnittene Rahmenbedingungen, damit die Potenziale auch wirklich genutzt werden
146 können. Flexibilisierung der Nachfrage im industriellen Bereich sollte nur auf freiwilliger Basis
147 erfolgen.

148 **3. Anforderungen an die Gestaltung der Energiewende**

149 Die Umsetzung der Energiewende in Deutschland und Europa ist eines der wesentlichen Handlungsfelder,
150 um die Klimaschutzziele zu realisieren. Knapp sieben Jahre nach dem zweiten Beschluss zum
151 Atomenergieausstieg zeigt sich, dass die Umsetzung der Energiewende in Deutschland nicht in allen
152 Bereichen reibungslos funktioniert und die gesetzten Ziele teilweise verfehlt werden: Die Emissionen
153 von Treibhausgasen sind nur unwesentlich gesunken, die Energieeffizienz ist kaum gestiegen. Der
154 Ausbau der Netzinfrastruktur lahmte ebenso wie die Marktentwicklung von Großspeichern. Die
155 eingeleiteten Reformen beim Erneuerbare-Energien-Gesetz haben den Ausbau des Ökostroms begrenzt,
156 obwohl der Bedarf nach klimaneutralem Strom durch die Sektorenkopplung stark anwachsen wird.

157 Der beginnende Strukturwandel in der Energiewirtschaft hat zu einem Verlust von Arbeitsplätzen
158 geführt, gleichzeitig stockt der Aufbau von neuen Arbeitsplätzen in der Windindustrie und entlang
159 der Wertschöpfungsketten. Offen bleibt zudem, wie mittelfristig Versorgungssicherheit gewährleistet
160 werden kann, wenn sich gegenwärtig ein Großteil des Kraftwerksparks aufgrund der Preisentwicklung am
161 Strommarkt nicht mehr refinanziert und Neuinvestitionen in gesicherte Leistung ausbleiben. Auch hat
162 sich die Finanzierung der Energiewende deutlich in den Endverbraucherpreisen niedergeschlagen, was
163 wiederum soziale und industriepolitische Rückwirkungen hat.

164 Ein derart tiefgreifender Wandel kann nicht zu jedem Zeitpunkt und in allen Handlungsfeldern
165 reibungslos funktionieren. Allerdings fordern der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften, dass die
166 Politik die bestehenden Zielkonflikte und gegenläufigen Entwicklungstendenzen künftig besser auflöst
167 als dies bislang geschehen ist. Deswegen gilt:

168 • Wir brauchen eine „**Just Transition**“: Denn auch bei der Energiewende braucht Deutschland einen
169 gerechten Übergang. Dabei kann Deutschland auf die erfolgreiche Tradition der
170 Sozialpartnerschaft zurückgreifen. Politik und Unternehmen müssen zusammen mit Gewerkschaften
171 aktiv werden und die notwendige gesellschaftliche Beteiligung einfordern, um gemeinsam eine
172 gerechte Strukturentwicklung zu gestalten.

173 • Wir brauchen **Investitionen**: Der Ausbau erneuerbarer Energien, der Aufbau neuer Infrastrukturen,
174 die Steigerung der betrieblichen Energieeffizienz sowie die Gebäudesanierung bedürfen massiver
175 Investitionen. Dabei sind insbesondere bei der Gebäudesanierung die finanziellen staatlichen

176 Anreize deutlich zu steigern, um die gesetzten Ziele erreichen zu können.

177 • Wir brauchen **Innovationen**: Die informationstechnische Verknüpfung von Erzeugern und
178 Verbrauchern muss vorangetrieben werden. Neue Materialien, Technologien und Verfahren in der
179 Energie- und Speichertechnik sorgen für wettbewerbsfähige und sichere Versorgung. Innovationen
180 sorgen auch für neue (günstigere und effizientere) Produkte und Technologien, die die
181 Energiewende voranbringen.

182 • Wir brauchen **Infrastruktur**: Strom- und Gasnetze, Wärmenetze sowie Speicher für Strom und Wärme
183 sowie eine intelligente Verknüpfung der Infrastrukturen in Deutschland und Europa sind die
184 Grundlage für eine erfolgreiche Energiewende.

185 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften halten deswegen die folgenden Maßnahmen für notwendig:

186

187 **3.1 Europäische Energieunion vorantreiben**

188 Die Energiewende sollte künftig verstärkt europäisch umgesetzt werden. Die Notwendigkeit dafür zeigt
189 sich insbesondere bei der Reduktion von Treibhausgasen oder beim Ausbau von (Netz-)Infrastrukturen.
190 Doch weder eine rein europäische noch eine rein nationale Steuerung können erfolgversprechend sein.
191 Entscheidend ist, dass die Harmonisierung durch die Schaffung von europäischem Primärrecht erfolgt
192 und nicht wie bisher vor allem über den Umweg des Beihilferechts, mit dem die EU-Kommission
193 rückwirkend in die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten eingreift. Eine Europäisierung darf dabei nicht
194 mit einer kritiklosen Alleinorientierung auf den Binnenmarkt gleichgesetzt werden. Nationale
195 Steuerungsinstrumente und soziale Leitplanken sind auch weiterhin unverzichtbar.

196 Zudem ist die Umsetzung der Energieunion nicht nur aus einer engen energie- und klimapolitischen
197 Perspektive zu betrachten. Es besteht die Chance, die notwendigen Investitionen in ein
198 klimaverträgliches Energie- und Mobilitätssystem zum Hebel einer wirtschaftlichen Gesundung Europas
199 zu machen. „Just Transition“ muss dabei eine tragende Säule der Energieunion werden.

200 Nur mit ambitionierten Energie- und Klimazielen werden flächendeckende Investitionen in Europa
201 angeregt. Wir fordern darüber hinaus verpflichtende **Ziele für Versorgungssicherheit, industrielle**
202 **Entwicklung, Erneuerbare Energien und Energieeffizienz**, die auf sämtliche Mitgliedstaaten
203 entsprechend ihrer Möglichkeiten heruntergebrochen werden.

204 Energieeffizienz kann dabei deutlich stärker zur Verhinderung des Klimawandels beitragen. Im
205 Hinblick auf die Ziele von Paris fordern wir ein EU-weites Ziel, die **Energieeffizienz** bis 2030 um 40
206 Prozent zu steigern. Dies muss unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung geschehen.
207 Einsparziele, die die Entwicklung der Wirtschaftskraft ignorieren, verhindern Investitionen und die
208 Schaffung von Arbeitsplätzen.

209 Der Emissionshandel (ETS) ist das zentrale Instrument zur Senkung der Treibhausgasemissionen in
210 Europa. Es wird darauf ankommen, dass ein künftiges System drei Kernziele erreicht: Die effektive
211 **Reduktion von Treibhausgasen**, die **Förderung von Investitionen in innovative Technologien** innerhalb
212 des ETS-Sektors sowie den **Schutz und Ausbau industrieller Wertschöpfung in Europa** (Ziel: Anteil der
213 Industrie am BIP von 20 Prozent).

214 Aus Sicht des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften ist es entscheidend, dass eine vergleichbare CO
215 2-Bepreisung mittelfristig auch auf Ebene der G20-Staaten erreicht wird. EU-Kommission und
216 Bundesregierung sind deshalb aufgefordert, entsprechende Initiativen zu verstärken.

217

218 **3.2 Energie- und Ressourceneffizienz endlich steigern**

219 Energieeffizienz ist die beste Möglichkeit, um Treibhausgase in sämtlichen Sektoren einzusparen. Der
220 DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern deshalb ein **Energieeffizienzgesetz**, um
221 Übersichtlichkeit und Planungssicherheit für Investitionen und Innovationen zu schaffen.

222 Die Bundesregierung hat in ihrem „Grünbuch Energieeffizienz“ Vorschläge für neue Instrumente zur
223 Energieeffizienzsteigerung gemacht. Im geplanten „Weißbuch Energieeffizienz“ müssen diese nun
224 ausgearbeitet werden, um Energieeffizienz-Investitionen in allen Sektoren deutlich zu steigern.

225 Durch gesenkte Energie- und Rohstoffkosten ist die Ressourceneffizienz im Betrieb ein Mittel der
226 Standort- und Beschäftigungssicherung. Energie- und Ressourceneffizienz ist also auch das beste
227 Mittel, um den Strukturwandel im Sinne von mehr Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit von
228 Unternehmen zu begleiten. Zur betrieblichen Energieeffizienz können Beschäftigte ihren Beitrag
229 leisten.

230 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern Politik und Unternehmen auf – analog zur
231 „Energieeffizienzstrategie Gebäude“ – eine „**Strategie für Innovation und Energieeffizienz**“ gemeinsam
232 mit den Gewerkschaften zu erarbeiten. Die Einbindung von Beschäftigten, Betriebsräten und
233 Gewerkschaften muss dabei integraler Bestandteil sein.

234 Ein **nahezu klimaneutraler Gebäudebestand** ist – neben Maßnahmen in den Sektoren Verkehr und
235 Landwirtschaft – zentral für das Erreichen der Klimaziele. Die „Energieeffizienzstrategie Gebäude“
236 der Bundesregierung kann ein transparenter und gerechter Fahrplan sein. Sie muss jedoch neu
237 aufgelegt werden und konkreter darstellen, mit welchem Instrumentenmix das Ziel erreicht werden
238 soll.

239 Auf jeden Fall braucht der Gebäudesektor in den kommenden Jahrzehnten massive Investitionen. Vor
240 allem wenn andere Sektoren nicht angemessen zur Erreichung von Reduktionszielen beitragen können,
241 sind im Gebäudesektor zusätzliche Anstrengungen verstärkt zu fördern. Entsprechend muss die
242 **energetische Gebäudesanierung** mit jährlich mindestens fünf Milliarden Euro unterstützt werden. Dies
243 kann durch Direktzuschuss, günstigen Kredit oder (sozial ausgewogener) steuerliche Förderung
244 erfolgen. In allen Fällen ist die Förderung – entsprechend dem Prinzip der „Just Transition“ – daran
245 zu koppeln, dass die Arbeiten von qualifizierten Beschäftigten zu guten Arbeitsbedingungen
246 ausgeführt werden.

247 Für die Steigerung der Sanierungsrate werden gute Fachkräfte gebraucht. Eine hochwertige Sanierung
248 des Gebäudebestands hängt von der Qualifizierung der Beschäftigten und der Qualität der Arbeit ab.
249 Nicht ordnungsgemäß durchgeführte Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden können zu höheren Kosten,
250 schlechterer Lebensqualität und geringer Energieeinsparung führen. Ausbildungsordnungen und
251 Weiterbildungen müssen deshalb auf die neuen Anforderungen ausgerichtet werden, um die Beschäftigten
252 für neue Arbeitsfelder zu qualifizieren, wie etwa mit der Fortbildung zum Gebäudeenergieberater.
253 Dies hilft auch, einen möglichen Fachkräftemangel zu verhindern. Um Qualitätsstandards zu
254 vereinheitlichen, ist eine bundeseinheitliche Prüfungsordnung notwendig.

255 Um einen kohlenstoffarmen Wärmemarkt zu verwirklichen, ist die bestehende Gas- sowie Nah- und
256 Fernwärmeinfrastruktur unerlässlich. Entsprechend muss in Nah- und Fernwärmekonzepten verstärkt
257 investiert werden, dabei sind **Fahrpläne für Treibhausgasneutralität von Wärmenetzen** zu erarbeiten.

258 Auch im **Gebäudesektor** muss der Wandel im Sinne einer „Just Transition“ gerecht gestaltet werden:

259 • So muss bei der **Umlage der Sanierungskosten auf Mieter** auf Sozialverträglichkeit geachtet
260 werden. Gebäudesanierung darf nicht als Hebel zur Verdrängung einkommensarmer
261 Bevölkerungsgruppen genutzt werden. Kosten für die energetische Sanierung im Wohnungsbestand
262 sollten jeweils zu einem Drittel vom Staat, von den Vermieterinnen bzw. Vermietern und den
263 Mieterinnen bzw. Mietern getragen werden.

264 • Stärker in den Blick sollte das **Konzept der Quartierssanierung** genommen werden, mit dem ganze
265 Stadtteile sukzessive saniert werden können. Hier können neben dem Ziel der energetischen
266 Sanierung auch Entwicklungen wie der demografische Wandel und Umbauten hin zu barrierefreien
267 Räumen mit einbezogen werden.

268 • **Ordnungsrechtliche Vorgaben** für energetische Standards von Bestandsgebäuden sollten
269 schrittweise über einen längeren Zeitraum ausgeweitet werden. Dabei gilt es, soziale Härten zu
270 verhindern. Frühzeitige unbürokratische Förderung und Informationen (z.B. durch
271 gebäudeindividuelle Sanierungsfahrpläne) schaffen Planungssicherheit.

272

273 **3.3 Erneuerbare Energien effizient und dynamisch ausbauen**

274 Der Ausbau erneuerbarer Energien muss mit Nachdruck fortgesetzt werden. Die Rahmenbedingungen müssen
275 so fortgeschrieben werden, dass Investitionen in Erneuerbare Energien dynamisch und effizient
276 erfolgen können. Die Bundesregierung hat bereits beschlossen, vom bisherigen System der
277 Einspeisevergütungen zu Ausschreibungen überzugehen. Gleichzeitig muss der Netz- und Speicherausbau
278 forciert und mit dem Ausbau erneuerbarer Energien koordiniert werden.

279 Insbesondere im Hinblick auf die Sektorenkopplung muss ein erhöhter Bedarf an erneuerbar erzeugtem
280 Strom berücksichtigt werden. Auch hier sind entsprechende Investitionen in Infrastruktur und
281 Erneuerbare-Energien-Anlagen vonnöten. Es müssen sowohl die zur Zeit bestehenden **Ausbauziele für**
282 **erneuerbare Energien** mit Blick auf die Sektorenkopplung überprüft und angepasst als auch
283 regulatorische Hemmnisse für neue Anwendungen in diesem Bereich abgebaut werden.

284 Um **Investitionen in erneuerbare Energien** im Strombereich zu stärken, brauchen wir im Rahmen der
285 Ausschreibungen jährliche Mindestausbauziele für erneuerbare Energien. Sollten Projekte nicht
286 realisiert werden, die in den Ausschreibungen den Zuschlag bekommen haben, müssen die gleichen
287 Volumina erneut ausgeschrieben werden.

288 Ein gerechter Strukturwandel der Energieversorgung bedeutet, dass gute Arbeitsplätze in neuen
289 Branchen entstehen. Allerdings müssen die Rahmenbedingungen für die Branchen der erneuerbaren
290 Energien noch auf einen **„Just Transition“-Pfad** gebracht werden. Der Wettbewerbsdruck, der aus der
291 wettbewerblichen Förderung erneuerbarer Energien entsteht, darf nicht auf Kosten der Beschäftigten
292 gehen. Bei Ausschreibungen für erneuerbare Energien darf nicht lediglich die Gebotshöhe

293 ausschlaggebend für den Zuschlag sein. Darüber hinaus müssen soziale und ökologische Kriterien (z.B.
294 Tarifbindung, Ausbildungsquote, Gute Arbeit) als Voraussetzung für die Teilnahme an Ausschreibungen
295 formuliert werden. Ähnliche Präqualifikationsregeln gibt es in Frankreich und Dänemark.

296

297 **3.4 Strommarkt muss Versorgungssicherheit garantieren**

298 Solange nicht ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen, müssen **flexible und effiziente**
299 **konventionelle Kraftwerke** auf der Basis von Gas und Kohle für eine sichere Stromversorgung
300 vorgehalten werden. Dennoch ist die thermische Energieversorgung einem tiefgreifenden Strukturwandel
301 ausgesetzt. Der Strukturwandel muss sozialverträglich gestaltet werden. Die betroffenen
302 Beschäftigten brauchen eine positive berufliche Zukunftsperspektive. Dies wird die Aufgabe der
303 Folgeprozesse zum Klimaschutzplan 2050 sein.

304 Im aktuellen Strommarkt können sich konventionelle Kraftwerke oder Speicher nicht ausreichend
305 refinanzieren. Der von der Bundesregierung geplante „Energy Only Market 2.0“ wird dieser Anforderung
306 absehbar nicht gerecht. Deshalb kommt es darauf an, für die notwendigen konventionellen Kraftwerke
307 einen wirtschaftlichen Betrieb abzusichern. Andernfalls würden die privaten Eigentümer ihre
308 Kraftwerke unplanmäßig vom Markt nehmen und weitere Investitionen zurückhalten. Das gefährdet die
309 Versorgungssicherheit.

310 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern deshalb die **Schaffung eines Kapazitätsmarkts**. Jede
311 Form von gesicherter Leistung (Kraftwerke und Speicher), aber auch Lastmanagement sollen an einem
312 solchen Markt teilnehmen können. Nur so können neue Investitionen und Innovationen im Kraftwerkspark
313 angeregt werden. Insbesondere müssen Anreize für Investitionen in effiziente und flexible
314 **Kraft-Wärme-Kopplung** im öffentlichen und industriellen Bereich gesetzt werden.

315 Stromgesteuerte, systemdienliche Gas-Kraft-Wärme-Kopplung (Gas-KWK) sollte auch nach dem Auslaufen
316 der Förderung nach dem KWK-Gesetz im Jahr 2022 weiterhin verlässlich gefördert werden. Geeignet
317 hierfür ist eine garantierte **Einspeisevergütung für KWK-Strom**. Dabei sollte der Kombination mit
318 Wärme aus erneuerbaren Energien Beachtung geschenkt werden. Langfristig ist die **Umstellung von**
319 **fossilen Energieträgern** auf durch Elektrolyse gewonnenes Gas aus Wind- und Solarstrom anzustreben
320 (beispielsweise „power-to-gas“). Die **Zahlung sogenannter vermiedener Netzentgelte** für KWK-Strom ist
321 dauerhaft beizubehalten.

322

323 **3.5 Energieinfrastruktur zügig ausbauen**

324 Die Infrastruktur an Übertragungs- und Verteilernetzen muss ausgebaut und modernisiert werden. Die
325 Digitalisierung ermöglicht dabei die intelligente Vernetzung der Infrastrukturen und eine
326 Synchronisierung von Angebot und Nachfrage.

327 Der **Ausbau des Stromübertragungsnetzes** ist entsprechend dem Netzentwicklungsplan zu beschleunigen.
328 Der Ausbau und die **Digitalisierung der Verteilernetze** („Smart Grids“) muss entsprechend ihrer
329 überragenden Bedeutung für die Einspeisung dezentraler erneuerbarer Energien kostengünstig mit
330 innovativer Technik vorangetrieben werden.

331 Der Gesetzgeber hat bei der Bestimmung der **Netzentgelte für Strom und Gas** besondere Verantwortung.
332 Die Netzentgeltregulierung muss neu justiert werden, um Anreize für ausreichend Investitionen der

333 Netzbetreiber zu setzen. Entsprechend muss der Effizienzvergleich zur Bestimmung der Erlösbergrenze
334 in der Anreizregulierung angepasst werden.

335 Der **Ausbau der Wärmenetze** muss dort, wo dies auch bei einem langfristig klimafreundlicheren
336 Gebäudebestand effizient ist, weiter gefördert werden. Mit den bestehenden Gasnetzen und -speichern
337 steht eine Infrastruktur zur Verfügung, die eine Stromversorgung aus erneuerbaren Energien gut
338 ergänzen kann. Langfristig muss die Gasinfrastruktur vollständig auf synthetisch erzeugtes Gas aus
339 erneuerbarem Strom umgestellt werden.

340 Gleichzeitig müssen **Speicherkapazitäten** ausgebaut werden, die Energie nicht nur kurzfristig, sondern
341 auch langfristig (saisonal) speichern können. Hierzu brauchen wir verstärkt Investitionen in allen
342 Bereichen verfügbarer Speichertechnologien. Batterien, Wasserstoff- und
343 Brennstoffzellentechnologien, Power-to-X-Technologien und Wärmespeicher im Zusammenhang mit KWK und
344 Solarthermie sind dabei Schlüsseltechnologien und müssen gefördert werden. Entlang der
345 energiepolitischen Ziele sollten deshalb ergänzend auch Ziele für den Ausbau von
346 Energiespeicherkapazitäten gesetzt werden.

347

348 **3.6 Gerechte Finanzierung umsetzen**

349 „**Just Transition**“ bedeutet auch, dass bei der Finanzierung die Starken mehr schultern als die
350 weniger Starken. Um die Energiewende langfristig für alle Verbrauchergruppen bezahlbar zu halten,
351 sind umfassende Schritte auf dem Weg zu einer **Finanzierung der Energiewende aus Steuermitteln**
352 vonnöten.

353 Eine Finanzierung über Umlagen und Abgaben belastet energieintensive Unternehmen und
354 einkommensschwache Haushalte relativ stark. Sowohl die EEG-Umlage als auch perspektivisch steigende
355 Netzentgelte werfen dabei Verteilungsfragen auf, die von der eigentlichen wichtigen Aufgabe, dem
356 Umbau der Energieversorgung, ablenken.

357 Eine Energiewende, die stärker aus Haushaltsmitteln finanziert wird, ist gerechter. Starke Schultern
358 tragen im progressiven Einkommenssteuersystem einen größeren Teil der Umbaukosten, so wie es die
359 **Steuerpolitischen Eckpunkte des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften** vorsehen. Als erster Schritt
360 auf dem Weg zur Haushaltsfinanzierung sollte die **Stromsteuer abgeschafft** werden, die im Hinblick auf
361 einen steigenden Anteil erneuerbarer Energien im Strommix und die Sektorenkopplung falsche Anreize
362 setzt. Die damit verbundenen Einnahmeausfälle dürfen nicht als Begründung für die Kürzung von
363 Sozial- oder Rentenleistungen missbraucht werden, entsprechende Gegenfinanzierungen sind
364 vorzunehmen. Weiterhin sollte ein aus Haushaltsmitteln finanzierter **Energiewendefonds** geschaffen
365 werden. Dieser sollte vor allem den Teil der Kosten aus der EEG-Umlage refinanzieren, der für die
366 Technologieentwicklung bei den erneuerbaren Energien notwendig gewesen ist.

367 Eine **Entlastung beim Strompreis** setzt zudem notwendige Anreize, um umweltfreundlich erzeugten Strom
368 in den anderen Verbrauchssektoren einzusetzen und gibt damit einen wichtigen Impuls für
369 Investitionen in die Sektorenkopplung.

370

371 **4. Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrswende**

372 Ohne Verkehrswende kann die Energiewende nicht erfolgreich sein. Aber auch angesichts von

373 Verkehrswachstum, Verstädterung, Alterung und Ressourcenknappheit ist eine **sozial-ökologische**
374 **Verkehrswende** notwendig. Mobilität verursacht derzeit fast 20 Prozent der deutschen
375 Treibhausgasemissionen. Zweifellos ist die Zielmarke, auch den durch Mobilität verursachten CO2-
376 Ausstoß bis 2050 vollständig abzubauen, ohne dass es dadurch zu sozialen oder wirtschaftlichen
377 Verwerfungen kommt, noch anspruchsvoller als in anderen Sektoren. Denn trotz 25 Jahren Klimadebatte
378 hat sich die CO2-Bilanz im Verkehr nicht verbessert, da Effizienzgewinne durch die Zunahme des
379 Verkehrsvolumens überkompensiert wurden.

380 Eine Verkehrswende stellt für zwei komplexe Systeme einen Trendbruch dar. Auf der einen Seite gilt
381 es, belastbare Konzepte für kohlenstoffarme Antriebstechnologien zu entwickeln, die auch die
382 zugehörigen Infrastrukturfragen einschließen. Dies umfasst weit mehr als die Bereitstellung von
383 Ladesäulen für E-Fahrzeuge – gleichermaßen zu adressieren sind Energieerzeugung, -verteilung und -
384 speicherung.

385 Auf der Mobilitätsseite gilt es, die **Effizienz des Verkehrssystems** drastisch zu erhöhen, ohne dass
386 damit ein Verzicht auf bezahlbare individuelle Mobilität einhergeht. Dies gestaltet sich
387 insbesondere in Ballungsräumen als problematisch, weil dort schon heute die Mobilitätslasten
388 besonders hoch sind, die Flächenkonkurrenz zunehmende Pendlerströme erzwingt und zugleich die
389 Systeme des ÖPNV in Stoßzeiten vielfach überlastet sind.

390 Aus Sicht der EU-Kommission muss Europa bei der Gestaltung des durch Digitalisierung,
391 Automatisierung und alternative Energiequellen vorangetriebenen Wandels auf globaler Ebene eine
392 Führungsrolle einnehmen. Jedoch fehlt es bislang an einer hierzu passenden **Innovations- und**
393 **Investitionspolitik auf europäischer Ebene**. Allein durch die CO2-Regulation der Fahrzeugantriebe und
394 das Setzen auf marktwirtschaftliche Anreize wird der nötige umfassende Umbau des Verkehrswesens
395 nicht gelingen.

396 Wichtige Herausforderungen werden in der nachhaltigeren Abwicklung des Verkehrs bei weiter
397 steigender Nachfrage, in der Änderung des Verbraucherverhaltens und dem Erhalt von Beschäftigung und
398 Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Mobilitätssektors im Zeichen des Übergangs zu einer
399 kohlenstoffarmen Wirtschaft, wachsender Automatisierung und neuen Nutzungskonzepten gesehen.
400 Digitale Geschäftsmodelle, also Online-Plattformen, kooperative Dienste und Smartphone-Apps, die
401 Verkehrsdaten in Echtzeit anbieten, gewinnen an Gewicht. Diese Trends sind unmittelbar mit
402 Veränderungen der Beschäftigung verbunden. In den Verkehrsindustrien kommen Arbeitsplätze für die
403 herkömmlichen Antriebskonzepte hinsichtlich der Anzahl wie der Qualifikationsanforderungen erheblich
404 unter Druck. Und die „schöne neue Welt“ der Digitaltechnologien ist auch im Verkehrssektor häufig
405 durch prekäre Arbeit, schlechte Vergütung und Dequalifizierung geprägt.

406 Der Umbau des Verkehrssystems hin zu einem **integrierten Mobilitätskonzept** ist unerlässlich. Es wird
407 noch stärker als bisher von der Vielfalt unterschiedlicher Verkehrsträger (vom Fußgänger über
408 motorisierten Individualverkehr bis hin zum ÖPNV) und unterschiedlicher Nutzungskonzepte (vom
409 Fahrzeugbesitz über Sharing-Konzepte bis hin zum „mobility-on-demand“) geprägt sein. Im Fokus stehen
410 müssen daher die **Vernetzung der Verkehrsträger und verkehrsträgerübergreifende Innovationen**. Im
411 Handwerk können etwa innovative Carsharing-Konzepte für flexible Transportlösungen ein erster
412 Schritt sein.

413 Selbst wenn alle technologischen Potentiale für eine klimagerechtere Verkehrsabwicklung genutzt
414 werden, ist die Verlagerung auf CO2-arme Verkehrsträger ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum CO2-

415 freien Verkehr bis 2050. Deshalb hat die Ausweitung öffentlicher Investitionen etwa in den **Ausbau**
416 **des Schienennetzes, der Wasserstraßen oder der ÖPNV-Infrastruktur** eine hohe Priorität.

417

418 **4.1 Infrastruktur**

419 Eine intakte Verkehrsinfrastruktur ist ein zentraler Faktor für Mobilität und inklusives Wachstum.
420 Moderne Verkehrswege sind elementar für Beschäftigung und Lebensqualität. Gerade Deutschland ist als
421 exportorientierte Wirtschaft und Transitland mitten in Europa auf intakte Straßen, Schienen und
422 Wasserwege angewiesen. Doch Deutschlands Verkehrsinfrastruktur ist marode. Sie führt zu Mehrkosten
423 durch Verzögerungen und Fehlallokationen und wird zunehmend zu einem Risiko für Wirtschaft und
424 Gesellschaft.

425 Der **Investitionsstau bei der Verkehrsinfrastruktur muss abgebaut werden**. Die Investitionen müssen
426 aus dem Haushalt und der Lkw-Maut bestritten und erhöht werden – und vorrangig in den Erhalt und die
427 Engpassbeseitigung fließen. Auch die Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen muss gefördert
428 werden. Die Gründung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr soll zwar die entstandenen strukturellen
429 Umsetzungsdefizite abfedern; der Nachweis der größeren Effizienz einer solchen Zentralstruktur steht
430 aber aus. Zudem werden mit ihr Öffentlich-Private Partnerschaften und Privatisierungen faktisch
431 ermöglicht. Diese können zu Preissteigerungen und Qualitätsverlusten führen, so dass öffentliche
432 Angebote nicht mehr allen Menschen offenstehen. Das muss verhindert werden.

433

434 **4.2 Innovation**

435 Die Vorteile von Digitalisierung, Automatisierung und intelligenten Mobilitätsdienstleistungen für
436 effizientere Transport- und Logistikketten, geringeren Verwaltungsaufwand für Unternehmen oder für
437 den einfachen Wechsel zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln sind erheblich. Die
438 Vernetzung digitaler Informationen in Echtzeit dürfte die Effizienz von Verkehrsnetzen erhöhen und
439 so Mobilität klimaverträglicher machen: **Digitale Vernetzung** kann die kombinierte Nutzung
440 verschiedener Verkehrsträger zur Beförderung von Gütern und Personen erleichtern, die
441 Fahrzeugauslastung erhöhen, eine umweltfreundliche Transportwahl befördern oder den Suchverkehr
442 minimieren. Aus „Just Transition“-Perspektive können zudem Sozialvorschriften besser durchgesetzt
443 werden. Die Digitalisierung kann aber auch – bei fehlender Regulation und ohne einheitliche
444 Plattformen – neue Nutzungskonkurrenzen schaffen und die soziale Selektion im Zugang zu Mobilität
445 verstärken.

446 Vor dem Hintergrund des globalen Wettbewerbs muss alles unternommen werden, damit Deutschland
447 Vorreiter bei zukunftsfähigen und nachhaltigen Innovationen ist und eine langfristige Perspektive
448 für die **Technologieführerschaft** insbesondere der Automobilindustrie eröffnet wird. Alle
449 Effizienzpotenziale in der Fahrzeugtechnik müssen ausgeschöpft werden. Gleichzeitig müssen
450 erhebliche Investitionen in die Entwicklung alternativer Antriebe und insbesondere in die
451 Elektromobilität getätigt werden. **Forschungsprogramme** sind ein wichtiges unterstützendes
452 industriepolitisches Instrument. Die zu erhöhende staatliche Förderung muss auch massiv in den
453 Bereich der Schiene fließen, wo bereits seit sehr langer Zeit ein funktionierendes System der
454 Elektromobilität existiert, um dessen Potentiale noch stärker zu nutzen. Die beschleunigte
455 **Bereitstellung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**, insbesondere Ladestationen für
456 Elektrofahrzeuge, ist eine Voraussetzung für einen breiten Markteintritt der Elektromobilität.

457 Obwohl die Umstellung von Produkten, Technologien und Wertschöpfungsketten auf **klimafreundliche**
458 **Antriebskonzepte** gravierende Effekte für die Beschäftigung haben kann, ist sie nicht frei von
459 Widersprüchen. So sind elektrische Fahrzeuge im heutigen Strommix nicht klimafreundlicher als
460 Diesel- oder Ottomotoren, da die Bereitstellung der notwendigen Ökostrommenge nicht gesichert ist.
461 Die Verteilernetze können angesichts ihrer eingeschränkten Spitzenlastfähigkeit diese Größenordnung
462 nicht ohne große zusätzliche Investitionen flächendeckend bewältigen. Die Batteriezellenproduktion
463 verbraucht zusätzlich enorme Energiemengen und kritische Rohstoffe, während adäquate
464 Recyclingverfahren fehlen. Zudem würde die in der EU-Kommission diskutierte Quote von 30 Prozent
465 elektrischer Fahrzeuge bis 2030 allein in Deutschland mehrere zehntausend Arbeitsplätze im Bereich
466 des Antriebsstrangs gefährden.

467 Auch im Verkehrsbereich ist die **Energiespeicherung** eine zentrale Herausforderung. Obwohl auf EU-
468 Ebene frühzeitig Forschungsmittel zur Verfügung standen, ist es der Industrie bisher nicht gelungen,
469 eine vollständige Wertschöpfungskette aufzubauen. Ein integriertes **europäisches „Batterie-Öko-**
470 **System“** zur Förderung von Elektromobilität und Energiespeicherung ist ein innovationspolitisch
471 vielversprechendes Vorhaben. Das Recyceln von Batterien könnte angesichts knapper Ressourcen die
472 Basis für ein neues Geschäftsmodell der Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie sein.

473 Rund ein Drittel der Verkehrsleistungen und des Treibhausgasausstoßes entfallen dabei auf schwere
474 Nutzfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge, die nach aktuellem Stand nur schwer zu elektrifizieren sind.
475 Als Ergänzung zur Elektrifizierung können **erneuerbar erzeugte synthetische Kraftstoffe** – also eine
476 Form der Sektorenkopplung – mittel- bis langfristig einen Beitrag leisten, um die Klimaziele auch im
477 Transportsektor zu erreichen.

478

479 **4.3 Öffentliche Investitionen**

480 Die **Potentiale der Digitalisierung und der Elektromobilität** müssen **verkehrsträgerübergreifend**
481 genutzt werden. Öffentliche Investitionen sollten deshalb einen starken Fokus auf die intermodale
482 Vernetzung, die Elektrifizierung der Schienenwege, eine flächendeckende Ladeinfrastruktur und die
483 Batterieforschung haben. Neben monetären Anreizen – z. B. Abschreibungsmöglichkeiten für gewerblich
484 angeschaffte, elektrisch betriebene Fahrzeuge – sollte ein umfangreiches **öffentliches**
485 **Beschaffungsprogramm** für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge in Angriff genommen werden.

486 Die **öffentliche Auftragsvergabe** ist ein wichtiger Hebel, um die Marktentwicklung voranzutreiben. Um
487 die große Chance zu nutzen, Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs mit emissionsarmen Alternativen
488 auszustatten und so Leitmärkte zu schaffen, müssen die lokalen Beschaffungsstellen allerdings mit
489 erheblich mehr finanziellen Mitteln ausgestattet werden. Derzeit kostet ein Elektrobus noch das
490 Mehrfache eines Dieselbusses. Hinzukommen die Aufwendungen für den Aufbau einer parallelen
491 Ladeinfrastruktur.

492 Im **ÖPNV** müssen die öffentlichen Investitionen in Material, Infrastruktur und attraktive
493 Stadtverkehrskonzepte hochgefahren, über das Jahr 2019 hinaus zweckgebunden für den ÖPNV gesichert
494 und jährlich an das Fahrgastwachstum angepasst werden.

495

496 **4.4 "Just Transition" in der Verkehrswende**

497 Elementarer Teil erfolgreicher „Just Transition“ ist der **Erhalt vollständiger Wertschöpfungsprozesse**
498 im Fahrzeugbau in Deutschland. „Billigheimer-Strategien“ sind nicht zukunftsweisend. Die
499 diversifizierte Qualitätsproduktion deutscher Prägung ist eng mit den Systemen von **Mitbestimmung und**
500 **Tarifverträgen** verbunden, gerade bei strukturellen und betrieblichen Veränderungsprozessen. „Low-
501 cost-Strategien“, Verlagerungen oder Outsourcing hingegen sind kurzfristig ausgerichtet, gefährden
502 Wertschöpfungsketten und bedrohen den Technologie-, Produktions- und Entwicklungsstandort
503 Deutschland.

504 Der interne Veränderungsbedarf ist für alle Fahrzeughersteller immens – ob in der Pkw-,
505 Nutzfahrzeug-, Eisenbahn-, Flugzeug- oder Schiffsproduktion. Gefordert ist nicht nur eine hohe
506 Innovationsfähigkeit und Investitionsbereitschaft, sondern auch die Fähigkeit, neuartige **Konzepte**
507 **zur Personalentwicklung** einzuführen und zu finanzieren. Sie müssen sicherstellen, dass die
508 Beschäftigten die notwendigen Qualifizierungen erwerben und ihre Beschäftigungsperspektiven erhalten
509 können. Hierzu muss auch die Arbeitsmarktpolitik Beiträge leisten.

510 Die Industrie braucht ein **industriepolitisches Konzept**, das den Erhalt und Ausbau der industriellen
511 Wertschöpfungsketten, des Innovationspotentials und der Arbeitsplätze am Forschungs-, Entwicklungs-
512 und Produktionsstandort Deutschland langfristig sichert. Technologische Kompetenz, industrielle
513 Systemfähigkeit und die dazugehörigen Arbeitsplätze müssen zugleich auf europäischer Ebene politisch
514 verankert werden. Transparente, sichere und belastbare Zulassungsverfahren sind hierfür eine
515 wichtige Rahmenbedingung, ebenso wie der Schutz vor unlauterem Wettbewerb durch Lohn-, Sozial- oder
516 CO₂-Dumping. Notwendig sind **strukturpolitische Leitziele der Bundesregierung für die**
517 **Verkehrsindustrie** zugunsten von Beschäftigung und Standorten. Notwendig sind von diesen Zielen
518 abgeleitete **branchenspezifische Förderprogramme und öffentliche Aufträge**, um die Zukunftsfähigkeit
519 der Hightech-Branchen der Auto-, Bahn-, Luftfahrtindustrie und des Schiffbaus in Deutschland zu
520 unterstützen. Der deutsche Markt ist auch der Referenzmarkt der hiesigen Verkehrsindustrie.

521 Weder eine „Just Transition“ noch eine nachhaltige Verringerung der CO₂-Einträge des Verkehrssektors
522 können gelingen, wenn auch künftig durch **intermodale Wettbewerbsverzerrungen** gerade die
523 Verkehrsträger benachteiligt werden, die für öffentliche Daseinsvorsorge und für
524 Klimaverträglichkeit stehen. Eine Mehrwertsteuer-Ermäßigung für den Schienenpersonenfernverkehr, die
525 Absenkung der Stromsteuer für den Fahrstrom bzw. die Abschaffung der Stromsteuer,
526 Modernisierungsprämien für besonders leise Güterwagen, eine Fernbusmaut und vergleichbare
527 Fahrgastrechte für alle Verkehrsträger könnten die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene
528 verringern. Die Aufteilung eines integrierten Schienenunternehmens wie der Deutschen Bahn wird
529 hingegen abgelehnt, da die Abtrennung der Infrastruktur der Zuverlässigkeit, Sicherheit und
530 Innovationsfähigkeit des gesamten Schienensystems großen Schaden zufügen würde. Einer politisch
531 beabsichtigten Zerschlagung der Deutschen Bahn werden sich der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften
532 entschieden entgegenstellen.

533 Die „Just Transition“ zu einem klimagerechten Verkehrssystem kann nicht allein durch ökologische
534 Vorgaben geprägt werden. Für den DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften gehören zu einer gerechten
535 Strukturentwicklung in allen Verkehrsbereichen:

- 536 • **Faire Wettbewerbsbedingungen**, die Umwelt-, Lohn- und Sozialdumping und eine Vergabepaxis, die
537 auf dem niedrigsten statt dem wirtschaftlichsten Angebot beruht, durch einen Wettbewerb um die
538 Qualität der Dienstleistungen und Produkte ablösen. Auch eigenwirtschaftliche Verkehre müssen
539 alle von den Kommunen vorgegebenen sozialen und qualitativen Vorgaben einhalten;

- 540 • Vergabeverfahren, Verkehrs- und Handelsabkommen, die eine **Verankerung von Sozialstandards und**
541 **ILO-Kernarbeitsnormen** sicherstellen, damit Qualitäts- statt Kostenwettbewerb Vorfahrt erhält;
- 542 • größte **Anstrengungen bei der Ausbildung und Qualifizierung** der Beschäftigten, um die neuen
543 Kompetenzen zügig zu vermitteln und die Chancen der Digitalisierung in einer vernetzten
544 Verkehrswirtschaft zu sichern. Nur so kann das Knowhow in Deutschland gehalten werden;
- 545 • verbindliche **gesetzliche Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten** der Fahrzeugführer und eine
546 angemessene personelle und technologische Ausstattung der Kontrollbehörden. Digitale
547 Erfassungsgeräte müssen bis 2020 flächendeckend, bei Neufahrzeugen sofort verpflichtend sein;
- 548 • die Schaffung gesetzlicher Voraussetzungen für einen fairen und gerechten **Personalübergang bei**
549 **Schiene und Bus**, der bundesweit und obligatorisch durchzuführen ist, zum Schutz von
550 Beschäftigung und Sozialstandards bei Vergabeentscheidungen im gesamten ÖPNV.