

# Stellungnahme



Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum Entwurf

eines Klimaschutzplans 2050

## Klimaschutzplan 2050 muss gute Arbeit, Wohlstand und Klimaschutz zusammenbringen!

30.09.2016

### Einleitung

Unabhängig von der Prozesskritik am zurückliegenden Beteiligungsverfahren zum Klimaschutzplan begrüßt der DGB die Initiative der Bundesregierung ausdrücklich, eine längerfristige Orientierung in der Klimapolitik zu erarbeiten. Aus Sicht des DGB ist eine strategisch und ambitioniert ausgerichtete Klimapolitik im weltweiten Maßstab notwendig, um die Folgekosten einer unkontrollierten globalen Erwärmung noch eingrenzen zu können.

Deutscher Gewerkschaftsbund  
Bundesvorstand

Struktur-, Industrie- und  
Dienstleistungspolitik

**Frederik Moch**  
Abteilungsleiter

frederik.moch@dgb.de

Telefon: 030 - 240 60 576  
Telefax: 030 - 240 60 677

Henriette-Hertz-Platz 2  
10178 Berlin

[www.dgb.de/sid](http://www.dgb.de/sid)

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die für eine ambitionierte Klimapolitik notwendige **Strukturentwicklung** aktiv gestaltet werden muss, um **Chancen zu nutzen** und **Risiken minimieren** zu können. Die für die Transformation notwendigen Investitionen brauchen Planungssicherheit. Gleichzeitig müssen Fehlinvestitionen vermieden werden.

Aus Sicht des DGB müssen die klimapolitischen Entscheidungen immer auf ihre **Beschäftigungswirkung** hin überprüft werden, um volkswirtschaftliche Fehlentscheidungen zu vermeiden und die Akzeptanz für den notwendigen Umbauprozess unserer Gesellschaft nicht zu gefährden.

Debatten um eine **sozialverträgliche Gestaltung von Klimapolitik** (Just Transition) werden bisher vor allem in Bezug auf die Abfederung sozialer Härten durch den Strukturwandel diskutiert. Dies ist unbedingt notwendig und hierfür sind überzeugende Konzepte erforderlich, um die betroffenen Beschäftigten in den klimakritischen Industrie- und Dienstleistungszweigen finanziell und in ihrer beruflichen Entwicklung abzusichern. Eine einseitige Orientierung greift indessen deutlich zu kurz. Im Mittelpunkt einer gerechten Strukturrentwicklung muss die Frage stehen, wie im Zuge der Transformation des Energiesystems **neue Beschäftigungschancen** entlang der Wertschöpfungsketten genutzt werden können. Dazu bedarf es einer klugen **Innovations-, Investitions- und Qualifizierungsoffensive**. Klima- und energiepolitische Langfristziele sollten deshalb auch mit **beschäftigungspolitischen Zielen** verbunden werden. Bei entsprechenden struktur- und industriepolitischen Maßnahmen muss Gute Arbeit das Leitprinzip sein.

Teil einer Just-Transition-Strategie muss auch die **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit industrieller Wertschöpfung** beinhalten. Ziel muss es sein, dass die Wertschöpfungsketten und Arbeitsplätze auch unter der Einhaltung ambitionierter Klimaziele erhalten bleiben. Hier müssen Innovationsstrategien unmittelbar ansetzen.



Der Innovationsgedanke muss elementarer Bestandteil wirkungsvoller carbon-leakage-Regeln sein.

Im Rahmen einer solchen Just-Transition-Politik ist ein begleitender Innovations- und Strukturentwicklungsfonds notwendig, der komplementär zu bestehenden Strukturfördermaßnahmen aufgelegt wird, um die spezifischen Herausforderungen der Energiewende zu begleiten. Dies könnten Programme zur Förderung von Regionen im Strukturwandel oder die Förderung von Innovation zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in energieintensiven Unternehmen (beispielsweise CCU) sein. Der „Just-Transition“-Fonds, wie er aktuell im Europäischen Parlament diskutiert wird, könnte hierfür ein erster Ansatz sein.

Der DGB unterstützt das Ergebnis der Klimakonferenz in Paris, die Klimaerwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius („well below two degrees“) zu begrenzen. Das vereinbarte Ziel muss nun auf die europäische und deutsche Ebene „heruntergebrochen“ werden. Die europäischen Energie- und Klimaziele für 2020 und 2030 müssen entsprechend der internationalen Vereinbarungen fortgeschrieben und harmonisiert werden.

Sämtliche Mitgliedsstaaten der EU sollten einen Beitrag zur Erreichung der europäischen und globalen Energie- und Klimaziele leisten. EU-Ziele für Treibhausgasreduktion, erneuerbare Energien sowie Energieeffizienz sollten deshalb für die Mitgliedstaaten verpflichtend sein. Bei der Festsetzung der Ziele für Mitgliedstaaten müssen die jeweiligen Wirtschafts- und Energieversorgungsstrukturen Berücksichtigung finden (burden-sharing-Prinzip). Um das europäische 40-Prozent-Klima-Ziel einzuhalten, ist laut IPCC ein massiver Anzug bei der Investitionsdynamik für Energieeffizienz notwendig. Deshalb sollte das europäische Ziel für Energieeffizienz für 2030 auf 40 Prozent angehoben werden. Auch bei erneuerbaren Energien muss das Ambitionsniveau innerhalb der EU angehoben werden.

Der DGB unterstützt die Ziele des Energiekonzepts der Bundesregierung, welches eine Reduzierung der Treibhausgase von 80-95 Prozent bis 2050 zum Ziel hat. Für eine 2-Grad-kompatible Anpassung erscheint eine Reduzierung im oberen Drittel dieser Bandbreite als notwendig.

## **Zu den im Klimaschutzplan benannten Handlungsfeldern und dazugehörigen Maßnahmenvorschlägen nimmt der DGB wie folgt Stellung:**

### **1) Handlungsfeld: Klimaschutz in der Energiewirtschaft**

#### ***Maßnahmenvorschlag: Ausbau der erneuerbaren Energien***

Um das **langfristige Ziel einer Vollversorgung mit erneuerbaren Energien** schrittweise und kosteneffizient erreichen zu können, muss das Erneuerbare-Energien-Gesetz ein ausreichendes Maß an Investitions- und Planungssicherheit für alle Akteure bieten. Der Zubau der erneuerbaren Energien sollte innerhalb eines für alle Marktakteure planungssicheren Korridors erfolgen, um einen systemoptimierten Zubau und eine verbesserte Verknüpfung mit dem Netz- und Speicherausbau zu erreichen. Dadurch kann die Kosteneffizienz der Energiewende verbessert werden. Es muss ein sinnvoller Kompromiss aus Dynamik, Systemverträglichkeit, Kosteneffizienz und industriepolitischen Zielen erreicht werden. Vor dem Hintergrund eines zunehmenden Rückbaus alter EE-Anlagen (insbesondere Wind onshore), ist bei den Ausbaukorridoren der Nettozubau zugrunde zu legen.



Die jüngste Reform des EEG hatte der DGB kritisiert. Es bleibt unklar, ob und inwiefern eine nachhaltige Kostensenkung durch Ausschreibungen erreicht werden kann und wie sich der Kostendruck auf Qualität, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen auswirken wird. Es ist aus Sicht des DGB deutlich zu kritisieren, dass diese Aspekte im zurückliegenden Gesetzgebungsverfahren zu keinem Zeitpunkt eine Rolle gespielt haben. Der DGB fordert deshalb, dass ein begleitendes Monitoring auch die beschäftigungspolitischen Fragen im Blick behält.

Ungeachtet der Tatsache, dass auf dem Strommarkt in den kommenden Jahren Überkapazitäten abgebaut werden müssen, ist aus Sicht des DGB unklar, wie gesicherte Leistung in Anbetracht der Großhandelspreisentwicklung finanziert werden soll, wenn der weitere Zubau der erneuerbaren Energien den Großhandelspreis aufgrund der Vermarktungssystematik weiter drücken wird. Wie bereits in der DGB-Stellungnahme zum Referentenentwurf des Strommarktgesetzes im September 2015 geäußert, sieht der DGB die Reformen hin zu einem „Strommarkt 2.0“ als unzureichend an, um für die notwendigen flexiblen und regelbaren **konventionellen Kraftwerke** eine **hinreichende Ertragsperspektive** zu erlangen.

Das gegenwärtige Marktmodell zeigt zudem, dass es keine Antwort für die Finanzierung grenzkostenfreier Energieträger, wie Sonne und Wind, aufweisen kann, sodass ein gesondertes Finanzierungsmodell wie das EEG auf absehbare Zeit notwendig bleiben wird, wenn der Zubau der erneuerbaren Energien fortgesetzt werden soll.

#### ***Maßnahmenvorschlag: Einstieg in die Sektorkopplung***

Der DGB teilt die Ansicht des BMUB, dass die Sektorenkopplung vorangetrieben werden muss. Ohne eine stärkere Elektrifizierung des Wärme- und Verkehrsbereichs mit regenerativem Strom wird das Ziel einer dekarbonisierten Wirtschaft nicht zu erreichen sein. Die dazu notwendige Weiterentwicklung von Power-to-X-Technologien, Energiespeichern und Elektroautos muss vorangetrieben werden.

Perspektivisch können sich dadurch auch Synergieeffekte bei der Infrastrukturnutzung ergeben (z. B. bei der Nutzung des Erdgasnetzes).

Um die verschiedenen Technologieoptionen weiterzuentwickeln und zur Marktreife zu entwickeln, müssen F+E-Aktivitäten ausgebaut und Markteintrittsbarrieren abgebaut werden (beispielsweise Abgabenbelastung von Stromspeichern).

#### ***Maßnahmenvorschlag: Transformation des Finanzierungssystems und der Aufkommensbeiträge***

Das BMUB greift richtigerweise die Transformation des Finanzierungssystems und der Aufkommensbeiträge auf. Die Energiewende ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, deshalb sollte auch die **Finanzierung stärker gesamtgesellschaftlich** organisiert werden – sprich aus dem Bundeshaushalt. Ein erster Schritt dahin wäre die Schaffung eines Energiewendefonds, aus dem die Technologieentwicklungskosten des EEG refinanziert werden. Damit könnten die Bezahlbarkeit und Kostengerechtigkeit verbessert werden. Auch die Überprüfung der Netzentgelte und anderer staatlicher



Preisbestandteile im Hinblick auf deren Auswirkungen auf eine verstärkte Flexibilisierung des Gesamtsystems müssen untersucht werden.

Dabei sollten bestehende Ausnahmetatbestände, insbesondere der energieintensiven Industrie, erhalten bleiben. Es ist jedoch grundsätzlich wünschenswert, dass die Struktur der Netzentgelte eine flexibilitätsfördernde Wirkung entfaltet, um die notwendige Infrastruktur bestmöglich auszulasten und gesamtwirtschaftlich Systemkosten zu sparen. Zudem muss in diesem Kontext die Struktur der Netzentgelte dem wachsenden Anteil des Eigenverbrauchs Rechnung tragen. Dabei sollte eine stärker leistungsorientierte Entgeltstruktur entwickelt werden, um bei verbleibender Anbindung an das öffentliche Netz einen angemessenen Beitrag für die Finanzierung der Netzinfrastruktur zu leisten. Eine Eigenoptimierung zu Lasten der Allgemeinheit ist zu vermeiden.

### ***Maßnahmenvorschlag: Forschung und Entwicklung***

Der DGB begrüßt das Vorhaben des BMUB die Forschungsförderung weiter anzuheben und innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verdoppeln. Als Innovationsstandort kann Deutschland einen großen Beitrag zur Entwicklung klimafreundlicher Technologien leisten. Das hilft nicht nur der Treibhausgasreduktion, sondern sichert Arbeitsplätze. Die Forschungs- und Entwicklungsförderung sollte neben technologischen Fragestellungen auch soziale Aspekte des Klimawandels sowie struktur- und regionalpolitische Belange berücksichtigen. Eine ganzheitliche Strategie im Sinne eines gesellschaftlichen Wandels schafft Akzeptanz und kann Strukturbrüche vermeiden helfen.

### ***Maßnahmenvorschlag: Stärkung des europäischen Emissionshandelssystems***

Aus Sicht des DGB sollte der EU-Emissionshandel das klimapolitische Leitinstrument für die Bereiche Energiewirtschaft und Industrie werden. Das Emissionshandelssystem steht insbesondere ab der kommenden Handelsperiode in der Verantwortung, die langfristig notwendigen Treibhausgasreduktionen durch ausreichende Investitionsimpulse anzureizen. Der DGB fordert die Bundesregierung auf, sich für die **Modernisierung und Stärkung des Emissionshandels** einzusetzen, um die gesetzten Klimaziele wirksam erreichen zu können. Gleichzeitig muss dabei auch die Zukunftsfähigkeit der vom ETS umfassten Industriebranchen und ihrer Arbeitsplätze gestärkt werden. Folgende Aspekte sind aus unserer Sicht bei der Ausgestaltung des Emissionshandels wichtig:

- Grundsätzlich sprechen wir uns dafür aus, dass die 10 % effizientesten Anlagen aller vom ETS erfassten Industriebranchen eine kostenlose 100%-Zuteilung auf Basis realistischer Benchmarks erhalten sollen. Dieses Privileg sollte in geeigneten zeitlichen Intervallen überprüft und gegebenenfalls an den technischen Fortschritt angepasst werden. Dazu ist ein **ausreichend ausgestattetes Industriebudget** notwendig, dass analog zum generell sinkenden Cap angepasst wird.
- Die Anzahl der Branchen der Carbon-Leakage-Liste sollten einer kritischen Überprüfung zugänglich sein. Im Falle einer Eingrenzung trägt die Politik die Verantwortung dafür, dass die **Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze** sowie die Vermeidung von Verzerrungen zwischen Branchen und die Vermeidung von Mitnahmeeffekten angemessen adressiert werden.
- Die Reduzierung der Absenkungsquote auf 0,0 Prozent für Anlagen, die ihre physikalisch-technologischen Grenzen erreicht haben, begrüßen wir.



- Wenn die Bundesregierung zur Erreichung nationaler Klimaschutzziele weitergehende Maßnahmen im Kraftwerksbereich beabsichtigt, müssten vorab wichtige Fragen geklärt werden:
- Wird damit eine Renationalisierung des ETS verstärkt, die den Bestrebungen einer besseren, europaweiten Harmonisierung zuwider laufen? Wie wird Planungssicherheit für ETS-Branchen und ihre Beschäftigten hergestellt, wenn Mitgliedsstaaten quasi willkürlich Zertifikate löschen können? Wie können negative Preiseffekte kompensiert werden?
- Zudem sollte sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass es bei der Zuteilung für die mittel- und osteuropäischen Staaten keine gesonderten Regelungen mehr geben darf. Vielmehr ist ein „level playing field“ herzustellen, um den Emissionshandel wirkungsvoll und effizient auszugestalten. Dem berechtigten Interesse einer Modernisierung der mittel- und osteuropäischen Industrie und Energiewirtschaft sollte mit dem von der EU-Kommission vorgeschlagenen Modernisierungsfonds Rechnung getragen werden.
- Der vorgeschlagene Innovationsfonds sollte auch die Perspektive der Beschäftigten im Sinne eines fairen Übergangs (just transition) finanzieren, um einen Beitrag zur Sicherung von guter Arbeit zu leisten.

### ***Maßnahmenvorschlag: Entwicklung einer ambitionierten Energieeffizienzstrategie der Bundesregierung***

Ein langfristiger Planungshorizont sichert Investitionsentscheidungen und trägt so zum Erhalt von Arbeitsplätzen und zum Klimaschutz bei. Der DGB begrüßt daher die Entwicklung einer ambitionierten Energieeffizienzstrategie der Bundesregierung, die verlässliche Rahmenbedingungen schafft. Aus diesem Grund beteiligen wir uns konstruktiv am **Grünbuchprozess zur Energieeffizienz**. Die Energieeffizienz spielt eine maßgebliche Rolle zur Erreichung der Klimaziele. Sie bietet erhebliche Kosteneinsparpotentiale. Denn jede nicht verbrauchte Kilowattstunde muss nicht produziert, importiert oder transportiert werden. Dadurch werden Kosten für Betriebe und Haushalte gesenkt und die Umwelt geschont. Wird in die Energieeffizienz investiert, entstehen aber auch neue Arbeitsplätze und Berufsbilder, die zu einem nachhaltigen Wachstum beitragen. Ein Fortschreiben und verstetigen des Nationalen Aktionsplans Energieeffizienz (NAPE) ist daher äußerst begrüßenswert und sollte über diese Legislaturperiode hinaus verfolgt werden.

Der DGB spricht sich deshalb für die Schaffung eines **Energieeffizienzgesetzes** aus, das den bestehenden gesetzlichen Initiativen und Instrumente einen Rahmen gibt und sie bündelt. Zudem kann die regelmäßige Neuauflage und das Monitoring des NAPE festgeschrieben und eine ambitionierte Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie sicherstellt werden. Die gesetzlichen Grundlagen sollen einen dynamischen Markt für Energiedienstleistungen anreizen, und die vielfältigen, wirtschaftlichen Energieeffizienzpotentiale heben helfen. Dabei müssen die spezifischen Anforderungen der Industrie ausreichend berücksichtigt werden.

Ein Energieeffizienzgesetz muss einen Mehrwert bringen und eine Signalwirkung für die Energieeffizienzpolitik haben. So könnte ein solches Gesetz mehr Übersichtlichkeit und Verlässlichkeit in die Energieeffizienzpolitik bringen. Das aktuelle Set an Zielen im Bereich Energieeffizienz (z. B. Europäische Energieeffizienzrichtlinie, Energiekonzept der Bundesregierung, Nationaler Aktionsplan Energieeffizienz, Energieeffizienzstrategie Gebäude, EnEG/EnEV) würde in einem solchen Gesetz einen geordneten Rahmen bekommen. Zudem sollte für die unterschiedlichen Förderbereiche im Bereich Energieeffizienz (Gebäudesanierung, Unternehmen, Produktion, etc.) ein **Rechtsanspruch auf**



**Förderung** festgeschrieben werden würde. Dies hätte eine hohe Signalwirkung für mögliche Investoren und energieeffizienzrelevante Branchen.

## 2) Handlungsfeld: Strategie klimafreundliches Bauen und Wohnen

Der DGB **begrüßt die Strategie zum klimafreundlichen Bauen und Wohnen** im Klimaschutzplan. Um das Ziel eines nahezu klimaneutralen Gebäudebestandes zu erreichen, sind in den kommenden Jahren und Jahrzehnten enorme Kraftanstrengungen und langfristige Planung notwendig. Wie schon in der Energieeffizienzstrategie Gebäude (ESG) wird im Klimaschutzplan beschrieben, dass hier sowohl eine Steigerung der Energieeffizienz wie auch der Ausbau erneuerbarer Wärme vonnöten sind.

Wie im Klimaschutzplan beschrieben, bestehen **erhebliche Potenziale zur Einsparung** von Energie im Gebäudebereich. Gerade der private Gebäudebestand hat einen hohen Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der mithilfe entsprechender Fördermaßnahmen reduziert werden kann. Gleichzeitig haben Verwaltungsgebäude sowie öffentliche Gebäude und Einrichtungen einen Vorbildcharakter und bieten ebenfalls ein hohes Effizienzpotenzial, vor allem im Wärmesektor.

Die Schaffung eines nahezu klimaneutralen Gebäudebestands durch innovative neue Bau- und Wohnkonzepte sowie eine stetig hohe Sanierungsrate über die kommenden Jahrzehnte bietet auch große Potenziale für **neue Beschäftigung und Arbeitsplätze**. Durch eine konsequente Förderung von Gebäudesanierungsmaßnahmen entstehen neue Arbeitsplätze im Handwerk und in der Heizungs- und Dämmstoffindustrie. Damit einher gehen neue Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Beschäftigte. Neue und gute Arbeitsplätze können aber nur entstehen, wenn Beschäftigte und Unternehmen auch eine Perspektive haben, um in die Geschäftsbereiche und die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten zu investieren. Das Stichwort lautet Planungssicherheit. Der DGB begrüßt grundsätzlich, dass die Bundesregierung mit der ESG und dem Klimaschutzplan „vom Ende her denkt“ und jetzt bereits mit der Perspektive auf 2050 plant. Hier ist noch viel zu tun.

Deshalb ist **stetige und auskömmliche Förderung** ohne jährlich schwankende Fördergelder notwendig. Erfolgreiche Programme wie das Gebäudesanierungsprogramm, das Marktanreizprogramm und die Nationale Klimaschutzinitiative müssen verstetigt und aufgestockt werden. Die Förderung muss verlässlich jährlich in ausreichender Höhe vorhanden sein. Das Gebäudesanierungsprogramm sollte auf 5 Mrd. Euro jährlich und das Marktanreizprogramm auf 1 Mrd. Euro aufgestockt werden. Um dem Ziel der Planungssicherheit gerecht zu werden, fordert der DGB wie unter 1) beschrieben, zukünftig einen **Rechtsanspruch auf Förderung** für definierte wirksame Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz zu schaffen. Bestehende und neue Förderprogramme für Energieeffizienz würden so nicht von jährlich wechselnden Förderhöhen abhängig sein. Zuvor definierte Förderhöhen müssten an Kriterien geknüpft sein (z. B. gebäudeindividueller Sanierungsfahrplan). Jeder Investor, der diese Kriterien erfüllt, hätte einen Rechtsanspruch auf Förderung.

Darüber hinaus begrüßt der DGB, dass der Klimaschutzplan ein **schrittweises Anpassen von ordnungsrechtlichen Maßnahmen** für den Neubau und den Gebäudebestand in Aussicht stellt. Um den Gebäudebestand zu sanieren, ist dies in Kombination mit finanzieller Förderung und Information von Investoren begleitet. Auch hier ist frühzeitige Planung vonnöten. Damit insbesondere ordnungsrechtliche Vorgaben nicht auf Akzeptanzprobleme stoßen, muss hier frühzeitig geplant werden. Zeitlichen Übergänge sowie Informationen und Förderprogramme für Betroffene und müssen frühzeitig aufgesetzt und kommuniziert werden.



Die ambitionierte Sanierung des Gebäudebestandes muss gleichzeitig auch **sozial ausgewogen** umgesetzt werden.

Dabei stellt der Mietwohnungsmarkt – 55 Prozent der Bevölkerung lebt in Mietwohnungen - eine besondere Herausforderung für die praktische Umsetzung von energetischen Sanierungsmaßnahmen dar. Hier können unter anderem in ganzheitlichen Sanierungskonzepten für Quartiere Lösungen gefunden werden. Für das Investor-Nutzer Dilemma muss eine Lösung gefunden werden. Diesem Thema muss sich die Bundesregierung verstärkt annehmen.

Weiter begrüßt der DGB, dass die Bundesregierung für den Gebäudebestand eine Systematik von Klimaschutzklassen entwickeln will. Die geplante Schaffung von **gebäudeindividuellen Sanierungsfahrplänen** zur Erreichung des Zielniveaus „klimaneutrales Gebäude“ ist dafür ein angemessenes Mittel und sollte, wie im Klimaschutzplan erwähnt, mit angemessener Förderung begleitet werden. Der DGB kritisiert jedoch, dass die Schaffung von Sanierungsfahrplänen an die BAFA-Vor-Ort-Beratung angeschlossen werden soll und Handwerker sowie Energieversorgungsunternehmen von der Erstellung des Sanierungsfahrplans ausgeschlossen sind. Handwerksmeister mit einer Fortbildung zum Gebäudeenergieberater der Handwerkskammern sowie Energieversorgungsunternehmen sollten ebenfalls in die Lage versetzt werden, den Sanierungsfahrplan zu erstellen. Letztere stellen für die flächendeckende Einführung des Sanierungsfahrplans eine wertvolle Ressource dar.

Ein wichtiger Aspekt, der sowohl in der Energieeffizienzstrategie Gebäude als auch in der Strategie für klimafreundliches Bauen und Wohnen im Klimaschutzplan bislang keine Rolle spielt, ist das **Thema Fachkräfte** und der Qualität der Ausführung. Beim Thema energetische Gebäudesanierung und klimafreundlichem Bauen und Wohnen ist es notwendig, dass ausreichend gut qualifizierte Fachkräfte im Handwerk und in der Energieberatung vorhanden sind und qualitativ hochwertig arbeiten können. Hier ist nicht nur Qualität sondern auch Quantität gefragt. Eine Verdoppelung der Sanierungsrate, die sich bis zum Jahr 2050 stabil auf hohem Niveau hält, bedarf auch ausreichender Fachkräfte, die die Arbeiten ausführen. Fragen von Guter Ausbildung und Guter Arbeit spielen hier ebenso eine Rolle wie die Rahmenbedingungen für Förderung und Anreizmechanismen. Der sich ankündigende regionale und gewerkespezifische Fachkräftemangel im Handwerk kann zum Engpass für die Höhe der jährlichen Sanierungsrate werden.

Weiter darf eine jährlich steigende Sanierungsrate nicht dazu führen, dass die **Qualität der Ausführung** darunter leidet. Werden Maßnahmen zur Gebäudesanierung nicht ordnungsgemäß ausgeführt, kann dies zu höheren Kosten, schlechterer Lebensqualität und geringer Energieeinsparung führen. Für eine qualitative Umsetzung von Maßnahmen sind Ausbildungsinhalte sowie Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen von großer Bedeutung. Ausbildungsordnungen und Weiterbildungen müssen deshalb auf die neuen Anforderungen ausgerichtet werden, um die Beschäftigten für neue Arbeitsfelder zu qualifizieren. Deshalb sollten Abschätzungen und Berechnungen vorgenommen werden, wie hoch der Fachkräftebedarf in dem geplanten Szenario ist und welche Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen notwendig werden. Es kann auf bereits bestehende Projekte (Build-up Skills) aufgebaut werden. Hier sind Sozialpartner, Fachverbände und Politik gefragt, Konzepte zu finden, damit ausreichend Fachkräfte in den kommenden Jahrzehnten für eine konsequente und qualitativ hochwertige Sanierung des Gebäudebestandes vorhanden sind.

Die darüber hinaus gehenden **Herausforderungen und Chancen** im Zusammenhang mit dem Erreichen eines nahezu klimaneutralen Gebäudebestandes wie z. B. bezahlbares Wohnen, altersgerechtes Bauen, Sanierungs- und Versorgungskonzepte für Quartiere, Sektorkopplung, Verteilungsfragen, Beibehaltung des Wirtschaftlichkeitsgebotes, nachhaltige Bauweisen und –stoffe und Stärkung des Vollzugs müssen in den kommenden Jahren mehr Aufmerksamkeit bekommen.



### 3) Handlungsfeld: Klimaschutz und Mobilität

Das Zwischenziel einer Minderung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent bis spätestens 2030 wird im Klimaschutzplan zwar mit **Meilensteinen** auch im Handlungsfeld Mobilität unterlegt. Trotzdem erscheint der Zugang unsystematisch, statt der üblichen Handlungsfelder

- Verkehrsvermeidung / Siedlung- und Verkehrsplanung,
- Verkehrsverlagerung / Förderung klimagerechterer Verkehrsträger,
- Abgaben und ökonomische Maßnahmen
- Erhöhung der Fahrzeugeffizienz sowie
- Verbraucher- und Fahrverhalten

haben die energiebedingten Emissionen zunächst Priorität. Die Elektrifizierung des Verkehrssektors erscheint als Ein-Punkt-Strategie: Einerseits durch die Verbreitung direkt-elektrischer Antriebstechniken, andererseits durch den Einsatz strombasierter Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr – leider fehlt jedoch eine umfassende Abschätzung der Entwicklung des Bedarfs an emissionsfreier Energie im Verkehrssektor. Auf Basis CO<sub>2</sub>-neutraler Stromversorgung sollen sich neue Optionen zur Flexibilisierung der Stromnachfrage (Fahrzeuggatterien als Speicher) eröffnen. Vor dem Hintergrund des Pariser Abkommens ist es erforderlich, weitere Zwischenziele zu formulieren, damit die Berichterstattung im 5-Jahreszyklus gewährleistet werden kann.

Die **Ausgangslage** wird im Handlungsfeld Klimaschutz und Mobilität zutreffend dargestellt: Trotz der Bedeutung von Mobilität für unsere arbeitsteilige Wirtschaft, für gesellschaftliche Teilhabe und Chancengleichheit, für Beschäftigung und Wohlstand ist es in den letzten Jahrzehnten nicht gelungen, den Verkehrssektor zukunftsfähig umzugestalten. Es fehlt allerdings der Hinweis darauf, dass der Verkehr seine CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu allen anderen Sektoren wie Landwirtschaft (-14%), Energiesektor (-19%), verarbeitendes Gewerbe und Industrieprozesse (beide -36%) seit 1990 nur um 0,5 Prozent gesenkt hat. Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich, dass bis 2020 plötzlich durch „zügige und ambitionierte Umsetzung der bisher beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen“ ein Rückgang um 15 Prozent erreicht werden soll. Naheliegender ist, dass der Verkehrssektor in 2030 dem Trend folgend rund ein Drittel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen emittieren würde.

Die „stetig zunehmende Verkehrsnachfrage“ erscheint zwangsläufig, solange man nicht darauf hinweist, dass die Anzahl der Verkehrswege nahezu unverändert geblieben ist und die steigende Transportleistung vor allem auf längere Wege zurückzuführen ist.

Im **Leitbild** werden wichtige Entwicklungspfade beschrieben, die in der Verkehrspolitik der letzten Jahre kaum eine Rolle spielten. An einigen Stellen sind kritische Anmerkungen erforderlich.

So kann die Andeutung, nach 2030 dürften keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden, nicht mit dem Versprechen einer nachfrageorientierten Politik zur Unterstützung der E-Mobilität eingefangen werden. Hier wird immerhin der Strukturwandel in dem Sektor thematisiert, der seit Jahrzehnten die Stütze des deutschen Wohlstandsmodells ist. Diese **Transformation der Fahrzeugproduktion** ins postfossile Zeitalter ist allein mit öffentlicher Beschaffung und Ladesäulen nicht zu bewältigen. Aus Sicht des DGB geht es um erhebliche industrie-, wirtschafts-, beschäftigungs- und nicht zuletzt regionalpolitische Anstrengungen, damit „just transition“ realisiert wird – ohne Konflikt mit der vom KSP50 auch beanspruchten sozialen Nachhaltigkeit.



Der DGB teilt die Einschätzung, dass die Potentiale der **Verkehrsverlagerung** durch Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur (und digitale Vernetzung) gehoben werden können. Allerdings verwendet der jüngste BVWP noch erheblichen Aufwand darauf, nachzuweisen, dass alle Versuche, Verkehr zu verlagern, keine relevanten Erfolgsaussichten hätten. Zweifel an einem wirklichen Strategiewechsel scheinen deshalb zunächst gerechtfertigt.

Die **Stadt der kurzen Wege** ist ein anzustrebendes Leitbild, das allerdings bezahlbaren Wohnraum in den Innenstädten zur Voraussetzung hat.

**Carsharing** spielt trotz der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre auf absehbare Zeit keine zentrale Rolle für ein nachhaltiges Verkehrssystem.

Die Potentiale der **Digitalisierung** für ein klimagerechteres Verkehrssystem sind zweifelsohne erheblich. Leider wurden Zeit- und Effizienzgewinne dank technischer Innovationen im Mobilitätsbereich in der Vergangenheit immer wieder durch mehr Gewicht, stärkere Motorisierung oder verlängerte Wegstrecken überkompensiert. Die Herausforderung liegt also darin, die verkehrs- und energiesparenden Potentiale der Digitalisierung durch entsprechende Rahmenseetzungen zu sichern. Der Innovation muss – natürlich technologieoffen – eine nachhaltige Zielrichtung gegeben werden, denn der Markt ist ökologisch und sozial weitgehend blind, solange Kosten problemlos externalisiert werden können.

Aus Sicht des DGB geht es darum, dass die prognostizierte **Ausweitung von Mobilitätsdienstleistungen mit Guter Arbeit** und besserer Lebensqualität verknüpft wird. Geschäftsmodelle, die auf prekärer Arbeit beruhen, wie Uber, können nicht weiter als Innovation gefeiert werden. Das deutsche System des Taxen- und Mietwagenverkehrs unterliegt zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung einer kommunal gesteuerten Beförderungsmittel-, Betriebs- und Tarifpflicht. Bevor diese Regularien gelöst werden, sollte zunächst evaluiert werden, ob dies überhaupt zu mehr Qualität, verlässlicher Bedienung und geringeren Preisen führen würde.

Die schnell wachsenden Emissionen des **internationalen Luft- und Schiffsverkehrs** sind bei der Erreichung des im Paris-Abkommen vereinbarten Langfristziels der Treibhausgasneutralität zu berücksichtigen. Auch wenn sie bei den deutschen Klimazielen nicht erfasst sind, müssen für die Deutschland zuzurechnenden Emissionen geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Die Bundesregierung beansprucht, „sich in den zuständigen UN-Organisationen ICAO und IMO entschieden für die Reduktion dieser Emissionen ein[zusetzen]. Insbesondere unterstützt die Bundesregierung eine internationale marktbasierende Maßnahme der ICAO, die die Klimaneutralität des Wachstums im Luftverkehr ab 2020 sicherstellt.“ (S.38/9) Hier treten mehrere Widersprüche zutage: Wenn der Luftverkehr ab 2020 klimaneutral wachsen will, kann von Emissionsreduktion noch keine Rede sein. Zudem besteht der Beitrag der internationalen Luftfahrt zum Prozess von Paris aus dem sogenannten Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Im Flugverkehr selbst sollen auch nach 2020 keine THG-Emissionen eingespart werden, sondern Kompensationsmaßnahmen finanziert werden. Dieser Mechanismus sollte nur schwer und aufwändig zu vermeidenden Emissionen vorbehalten bleiben.

Das **Maßnahmen-**Kapitel wird mit einer sehr optimistischen Voraussicht auf die Verfügbarkeit der technologischen Voraussetzungen eröffnet. Im Weiteren zeugt die angekündigte Erarbeitung verschiedener Konzepte jedoch von weitgehender Konzeptlosigkeit.

Erforderlich sind nicht nur **Zwischenziele** für die Marktdurchdringung der für die Dekarbonisierung notwendigen Antriebstechnologien, sondern auch für andere Handlungsfelder und Maßnahmen:

- für die Verlagerung auf emissionsfreie Verkehrsmittel



- für die Realisierung der infrastrukturellen Voraussetzungen der Dekarbonisierung (u. a. die Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten im überarbeiteten BVWP)
- für verbindliche raumplanerische Regelungen zur Realisierung verkehrsarmer Siedlungsstrukturen

Ein **Vorrang des ÖPNV bei Investitionen in digitale Verkehrstechnik** unterstützt der DGB ausdrücklich. Sie ist dringend geboten, damit der ÖPNV die zentrale und für alle bezahlbare Schnittstelle bei der Vernetzung der Verkehrsmittel bleibt, erfordert aber eine komplett andere Investitionspolitik der öffentlichen Hand. Dies setzt ein nachhaltiges Konzept zur Finanzierung des inzwischen aufgelaufenen Investitionsstaus der Schienen- und Verkehrsleitsysteme, Betriebsstätten, Tunnel- und Haltestellenanlagen sowie für den Ausbau der Barrierefreiheit im kommunalen Nahverkehr voraus. Die Kommunen können dies nicht allein bewältigen.

Der Klimaschutzplan enthält keine konkreteren Aussagen zum Umfang der durch die angestrebte Elektrifizierung des Verkehrs erforderlichen Energie und dazu, wie und ob der zukünftige Energiebedarf mit erneuerbaren Energien gedeckt werden kann. Spürbare umweltpolitische Effekte können nur durch eine Verschiebung des Modal Split vom MIV zum ÖPNV erzielt werden. Aussagen zu Maßnahmen, welche dies befördern, vermissen wir im Klimaschutzplan. Allein die Elektrifizierung der Mobilität bei gleichbleibenden Anzahl von Fahrzeugen wird sich auch raumplanerisch ungünstig auswirken und gerade im begrenzten städtischen Raum noch weitere Wege zur Folge haben. Ziel sollte die Verringerung des Energiebedarfs insgesamt sein.

Die „**haushaltsneutrale Umgestaltung** der Abgaben und Umlagen im Bereich des Verkehrs“ ist angesichts des sukzessiven Verfalls der Mineralölsteuer im Zuge der Elektrifizierung eine verfehlt Zielstellung. Zudem müssen vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung „Dekarbonisierung des Verkehrs“ die Ambitionen verkehrsträgerbezogener Finanzierungskreisläufe zurückgestellt werden. „Verkehr finanziert Verkehr“ ist der zielführende Grundsatz für die Verlagerung auf emissionsarme Verkehrsmittel.

„**Aufkommensneutralität**“ kann aus DGB-Sicht auch bei der Beförderung eines treibhausgasarmen Verkehrsverhaltens nur bedeuten, dass sich der Anteil des Mobilitätsbudgets gerade niedrigerer Haushaltseinkommen nicht erhöht.

Die **Förderung der Elektromobilität** ist unbestritten ein zentraler Hebel für klimagerechteren Verkehr. Aber vor einer **Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs** müssen Ausbau und vollständige Elektrifizierung des Schienengüterverkehrs stehen. Denn hier existiert eine längst bewährte Technologie, während **Oberleitungs-Lkw** den Praxistest erst noch bestehen müssten. Auch im Personenverkehr findet Elektromobilität bereits auf der Schiene statt. Es ist realistisch, das deutsche Eisenbahnnetz bis 2025 zu etwa 70 Prozent zu elektrifizieren. Damit kann der Schienenpersonenfernverkehr bis 2025 zu 100 Prozent auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Für den SPNV sind 90 Prozent (gemessen an der Verkehrsleistung in Pkm) erreichbar. Im Laufe des kommenden Jahrzehnts werden voraussichtlich Technologien zur Verfügung stehen, um den SPNV bis 2050 auch ohne vollständige Elektrifizierung des Schienennetzes CO<sub>2</sub>-frei zu betreiben. Voraussetzung ist aber eine entsprechende Investitions- sowie Förderpolitik des Bundes.

Die Investitionen in den **Radwegebau** sind im Vergleich überschaubar. Im Bereich der Bundesfernstraßen beliefen sich im Jahr 2014 die Ausgaben auf rund 6,6 Milliarden Euro. Lediglich 69,1 Millionen Euro wurden für den Radwegebau an Bundesfernstraßen ausgegeben, also rund 1,1 Prozent.

Eigentlich sollte der **innerstädtische Radverkehr** ein zentrales Handlungsfeld sein.



Hier ist eine neue Aufteilung des Verkehrsraums unumgänglich, wenn relevante Verlagerungen erreicht werden sollen. Der Klimaschutzplan Nordrhein-Westfalen benennt für den idealen Modal Split in Deutschland eine Zielmarke von 60 Prozent als Anteil des Rad- und Fußverkehrs.

Die Erstellung eines **Bundesmobilitätsplans** wird vom DGB unbedingt unterstützt. Die Integration der Verkehrsträger ist nur so klimagerecht zu bewerkstelligen. Zur Finanzierung des Bundesmobilitätsplans wird jedoch nichts gesagt. Es fehlt der Hinweis auf die notwendige Ausweitung öffentlicher Investitionen. Eine Strategie, die nur auf strukturelle Veränderungen und die Mobilisierung im Zweifel privaten Kapitals setzt, lehnen wir ab.

Im Klimaschutzplan 2050 ist ein **Perspektivwechsel** im Vergleich zu bisherigen verkehrspolitischen Überlegungen der Bundesregierung unverkennbar – aber leider auch die konzeptionellen Leerstellen. Folglich bleiben die Maßnahmen z. B. im Vergleich zum Klimaschutzplan NRW unkonkret und unvollständig. So wären aus Sicht des DGB folgende Maßnahmen, die im Klimaschutzplan NRW diskutiert wurden, auch auf Bundesebene umzusetzen:

- Kommunikationsstrategien auf der Basis eines Leitfadens für klimagerechte Nahmobilität
- Kommunales und Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Signalisierung zugunsten von Rad- und Fußverkehr
- intelligente ÖPNV-Angebote in Schwachlastzeiten und nachfrageschwächeren Regionen
- FuE grüne Logistik
- Qualifizierungs- und Bildungskonzepte für die Logistikbranche
- Kombiniertes Verkehr und Logistik
- Herausforderung „letzte Meile“ im Lieferverkehr angehen
- Online-Handel und individuelle CO<sub>2</sub>-Bilanz
- CO<sub>2</sub>-Minderungspotential alternativer Schiffskraftstoffe
- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (Brachflächenrevitalisierung, klimafreundliche Änderung der Landesbauordnung)

#### **4) Handlungsfeld: Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen**

Der DGB tritt dafür ein, die **Industrie in Gänze ökologisch zu modernisieren** und nicht nur auf die Entwicklung vermeintlich „grüner“ Branchen zu fokussieren. Wenn Deutschland eine der umweltschonendsten Volkswirtschaften werden soll, dann kann dies nicht dadurch geschehen, dass energieintensive Produktion in Deutschland zurückgefahren und ins Ausland verlagert wird. Stattdessen setzen wir darauf, dass durch die hohe Innovationskraft der Unternehmen auch energie- und ressourcenintensive Stufen der Wertschöpfungskette ökologischer gestaltet werden können. Hierzu ist das Wissen und Können der Beschäftigten unerlässliche Grundlage.

Dies gilt insbesondere für die im Entwurf des Klimaschutzplans erwähnte Grundstoffindustrie, die unter einem besonderen, internationalen Konkurrenzdruck steht. So wird etwa der in China produzierte Stahl zum Teil weit unter den Herstellungspreisen verkauft. Die deutsche Stahlindustrie hat be-



reits jetzt die mit den geringsten Ausstoß an CO<sub>2</sub> weltweit effizientesten Anlagen zur Stahlerzeugung. Stahl ist ein unersetzbarer Grundstoff unserer Industrie und zudem ein Grundbaustein der Energiewende, etwa beim Bau von Windkraftanlagen.

Gleiches gilt für viele Produkte der chemischen Industrie. Es würde dem Klimaschutz daher sogar schaden, wenn die Produktion zu schlechteren Produktionsbedingungen ins Ausland verlagert werden würde. Der dadurch bedingte Verlust von Arbeitsplätzen würde nur Verlierer produzieren.

Da die technischen Möglichkeiten der CO<sub>2</sub>-Reduktion zur Vermeidung von Prozessemissionen bereits weitgehend ausgereizt sind, brauchen die Unternehmen den wirtschaftlichen Freiraum um weiter in Technologien zur CO<sub>2</sub>-Nutzung zu investieren. Eine kostenlose Zuteilung der Zertifikate für die 10 Prozent der emissionsärmsten und effizientesten Unternehmen ist hierfür ein wichtiger Faktor.

Der DGB begrüßt daher die Absicht der Bundesregierung, verstärkt in die **Forschung von Carbon Capture and Usage (CCU)** zu investieren und zugleich entsprechende Erleichterungen für im internationalen Wettbewerb stehende Unternehmen im Emissionshandel zu schaffen, beziehungsweise zu erhalten. Der DGB unterstützt den im Entwurf aufgeführten Plan, im Rahmen der NKI in 2017/2018 Förderprogramme aufzulegen, welche insbesondere energieintensive Branchen und Unternehmen befähigen soll, neue Technologien zur Minderung des Ressourcen- und Energiebedarfs in der Produktion zu erforschen und anzuwenden. Auch das Umweltinnovationsprogramm ist diesbezüglich ein Schritt in die richtige Richtung.

Der DGB begrüßt zudem die Absicht der Bundesregierung, durch die Einführung und **Förderung von Umweltmanagementsystemen** in Unternehmen brachliegende Effizienzpotentiale zu heben. Der Entwurf erwähnt beispielhaft die reformierte Umweltmanagementnorm DIN EN ISO 14001:2015. Hierbei sollte die Bundesregierung jedoch auch berücksichtigen, dass es mit EMAS auf europäischer und damit auch deutscher Ebene ein Umweltmanagementsystem gibt, das über den Anwendungsbereich der ISO 14001 hinausgeht und Unternehmen erlaubt, systematisch und unter Beteiligung ihrer Mitarbeiter an der Verbesserung der eigenen Umweltleistung zu arbeiten, Rechtssicherheit zu schaffen und dies zudem auch nach außen glaubwürdig zu kommunizieren. Daher sollte auch die Förderung von EMAS als wichtiger Aspekt in diesem Entwurf aufgeführt werden.

Für eine ökologische Erneuerung unserer Wirtschaft ist die Berücksichtigung ökonomischer und sozialer Belange der Beschäftigten unabdingbar. Nachhaltige Industriepolitik muss deshalb auf gute Arbeitsbedingungen, hohe Qualifikation und Motivation der Beschäftigten, auf Sozialpartnerschaft und Mitbestimmung großen Wert legen. Dafür ist die Beteiligung der Beschäftigten, ihrer Betriebsräte und Gewerkschaften an allen Weichenstellungen zu verbessern. Der DGB begrüßt, dass in dem Entwurf auch die Wichtigkeit von beruflicher Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten anerkannt und gerade die Qualifizierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in KMU in Zukunft ein Themenschwerpunkt sein wird.

## 5) Handlungsfeld: Übergreifende Ziele und Maßnahmen

### ***Maßnahmenvorschlag: Ökologische Steuerreform***

Die Diskussion um eine mögliche Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform muss mit Bedacht geführt werden. Ein Anpassen von Umweltsteuern und umweltbezogenen Gebühren in



Deutschland hat vielfältige Auswirkungen auf Beschäftigte und Unternehmen. Negative soziale Auswirkungen und eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen dürfen nicht die Konsequenz sein.

Gleichzeitig führt das aktuelle Niedrigpreisumfeld z. B. dazu, dass nur geringe wirtschaftliche Anreize für Energieeffizienzmaßnahmen gesetzt werden.

Inwieweit hier durch eine Anpassung von Steuern und Abgaben entgegenwirkt werden kann, sollte z. B. im Rahmen des Grünbuchprozess Energieeffizienz erörtert werden.

Modelle einer ökologischen Steuerreform wird der DGB vor dem Hintergrund ihrer Sozialverträglichkeit beurteilen. Das heißt, eine derartige Reform müsste von Vorneherein aufkommensneutral als ökologisch-soziale Steuerreform konzipiert werden, die eine Besteuerung von klimaschädlichen Produkten mit einer Entlastung der Haushalte verbindet.

Zudem besteht mit dem Emissionshandelssystem (ETS) bereits ein CO<sub>2</sub>-Bepreisungsmechanismus, der eine ökologische Lenkungswirkung haben soll. Mögliche Anpassungen von Umweltsteuern und umweltbezogenen Abgaben sollten deshalb im Zusammenhang mit dem ETS und den verbundenen Carbon-Leakage-Regeln betrachtet werden. Zurzeit gelten bei Energieverbrauchssteuern, EEG-Umlage und Emissionshandelssystem unterschiedliche Ausnahmeregelungen. Perspektivisch sollten diese nach einheitlichen Kriterien angewendet werden. Ausnahmen müssen weiterhin zielgenau, sachgerecht und planungssicher sein.

#### ***Maßnahmenvorschlag: Umweltschädliche Subventionen***

Änderungen an bestehenden vermeintlich „umweltschädlichen“ Subventionen müssen ebenfalls einzeln betrachtet werden und auf Ihre Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Wirtschaft hin geprüft werden. Ein generelles Abschmelzen von vermeintlich „umweltschädlichen“ Subventionen lehnen wir ab.

#### ***Maßnahmenvorschlag: Treibhausgasneutrale Bundesverwaltung***

Der DGB unterstützt das Ziel der Bundesregierung einer treibhausgasneutralen Bundesverwaltung bis 2030. Verwaltungsgebäude sowie öffentliche Gebäude und Einrichtungen bieten ein hohes Effizienz- und Einsparpotenzial, vor allem im Wärmesektor. Ganz gleich, ob im Besitz des Bundes, der Länder oder der Kommunen, diese Gebäude müssen ihrem Vorbildcharakter in Bezug auf die Hebung von Einsparpotenzialen nachkommen. Der Bund ist verpflichtet, finanzschwachen Kommunen und Ländern für diese bundespolitisch flächendeckend wichtige Aufgabe ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen. Dadurch kann die öffentliche Hand ihren fiskalischen Handlungsspielraum nachhaltig erweitern und freigewordene Mittel zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben oder den Abbau der Schulden einsetzen. Es muss die Formel gelten: Energiekosten senken geht vor Personalkosten senken.

#### ***Maßnahmenvorschlag: Nachhaltige Beschaffung***

Der DGB unterstützt die Bundesregierung und die Allianz für nachhaltige Beschaffung darin, den Anteil nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen im Einkauf der öffentlichen Hand deutlich zu erhöhen. Der DGB fordert die Stärkung sozialer und ökologischer Kriterien im Rahmen von öffentlicher Beschaffung. Die durch die jüngste GWB Reform geschaffenen neuen Möglichkeiten einer strategischen Beschaffungspolitik müssen konsequent angewandt werden. Dazu zählt nach Ansicht des DGB auch die zwingende Anwendung von Tarifverträgen – sowohl in den beauftragten Unternehmen als auch in den nachgelagerten Subunternehmerketten.



***Maßnahmenvorschlag: Klimaschutz in Unternehmen***

Beschäftigte verfügen über detaillierte Kenntnisse der Abläufe in den Betrieben und kennen daher oft auch die Potenziale für Klimaschutz in Unternehmen. Hier können bislang noch ungenutzte Potenziale gehoben und neue Ideen zur Energieeinsparung gefunden werden.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Betrieben können einen wichtigen Beitrag leisten, wenn sie für das Thema sensibilisiert und aktiviert werden. Notwendige Voraussetzungen hierfür sind aber entsprechende Anreizstrukturen und eine Unternehmenskultur, die die Beschäftigten motiviert, sich einzubringen. Gleichzeitig muss auf den vorhandenen Qualifikationen der Beschäftigten aufgebaut werden und weitergehende Qualifizierung vorangetrieben werden. So können sie die Potenziale aufdecken und Vorschläge zur Einsparung von Treibhausgasemissionen einbringen. Die Gewerkschaften sind hier bereits aktiv und haben eine Reihe von Projekten aufgelegt, um Beschäftigte für Energie- und Ressourceneffizienz zu qualifizieren.

Die geplanten Angebote für die Stärkung des Klimaschutzes im Unternehmen, die aus der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gefördert werden sollen, sollten sich insbesondere auch darauf fokussieren, Beschäftigte zu aktivieren.