

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

Laufende Nummer: 097

<b>Antragsteller_in:</b>	DGB-Bundesvorstand
<b>Status:</b>	angenommen in geänderter Fassung
<b>Sachgebiet:</b>	C - Wirtschaft im Wandel und der handlungsfähige Staat

### **Klima, Energie, Mobilität - Den Wandel gerecht gestalten**

Der DGB-Bundeskongress beschließt:

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

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

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

- Gute Arbeit, Tarifbindung und Mitbestimmung müssen gestärkt werden. Dies muss gleichermaßen für bestehende wie für neue Arbeitsplätze und Branchen gelten.
- Eine aktive Strukturpolitik muss nachhaltige und ökonomisch tragfähige Perspektiven schaffen, dabei insbesondere regionale und dezentrale Potentiale zur Strukturentwicklung heben und auf eine positive Beschäftigungsbilanz abzielen.
- Eine fortwährende Qualifizierung von Beschäftigten sowie verstärkte Aus-, Fort- und Weiterbildung müssen die Beschäftigten befähigen, als Innovatoren neue Ideen voranzutreiben.
- Eine gerechte Verteilung der Kosten und Erträge muss sicherstellen, dass mögliche negative Verteilungseffekte des Strukturwandels weitestgehend eingegrenzt werden. Verbrauchergruppen dürfen nicht über ihre eigenen Fähigkeiten hinaus belastet werden.
- Versorgungssicherheit und Bezahlbarkeit von Energie und Mobilität müssen mit einer ambitionierten Klimapolitik im Einklang stehen.

Gewerkschaften werben weltweit für eine länderspezifische Umsetzung gerechter Übergänge. Gemeinsam mit den Beschäftigten sind sie zentrale Akteure des Veränderungsprozesses:

- Wir kennen die Hürden, die auf dem Weg zu klimagerechten Versorgungsstrukturen stehen.
- Wir wollen die Chancen für den Aufbau und Erhalt hochwertiger Arbeitsplätze nutzen.
- Wir wollen die Transformation unserer Energie- und Transportsysteme mitbestimmen – für Gute Arbeit und mehr Lebensqualität.

Gut qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind eine Voraussetzung für einen erfolgreichen Transformationsprozess. Es sind die Beschäftigten vor Ort, die neue Konzepte und Systeme anwenden und umsetzen. Deshalb gilt es, sie weiter gut auszubilden und weiter zu qualifizieren. Gleichzeitig gilt es auch, in den Betrieben eine Kultur der Beteiligung und der Mitbestimmung aufzubauen oder zu stärken. Ideen und Innovationen aus der Belegschaft können nur in einer Unternehmenskultur entstehen, die Engagement willkommen heißt. Betriebsräte sind wichtige Akteure bei der Umsetzung des Klimaschutzes vor Ort. Entsprechende Mitbestimmungsstrukturen und Experimentierräume helfen, die Beschäftigten für neue Ideen zu aktivieren.

Heute ist insbesondere im industriellen Sektor noch nicht abschließend geklärt, mit welchen Technologien die ambitionierten Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Es ist deshalb unerlässlich, dass Innovationen und Investitionen entlang der Wertschöpfungsketten forciert und konsequent auf eine nachhaltige Wirtschaftsweise ausgerichtet werden. Im Transformationsprozess ist ein handlungsfähiger Staat notwendig, der mit einem ausgewogenen Mix aus Rahmensetzung, Einflussnahme und öffentlichen Investitionen (auch in eine klimaneutrale Infrastruktur) einen gerechten Übergang gestaltet.

Eine aktive beschäftigtenorientierte Industriepolitik fördert Innovationen, um die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit industrieller Wertschöpfung zu stärken, statt einen Dumpingwettbewerb um Arbeitsbedingungen und Umweltstandards anzutreiben. Dabei sind vollständige Wertschöpfungsketten wichtig, um auch die Problemlösungskompetenz der Industrie zu erhalten. Nur so kann die Industrie ihre spezifischen Beiträge zur Erreichung der Klimaziele leisten, etwa als Ausrüster der Energiewende oder durch Bereitstellung von Produkten für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. Deindustrialisierung hingegen ist kein nachhaltiges Entwicklungsmodell.

Regionen, deren Wohlstand weitgehend von CO<sub>2</sub>-intensiven Produkten, von CO<sub>2</sub>-intensiver Produktion oder Energieversorgung abhängt, stehen vor massiven Veränderungen. Dies trifft auch auf Regionen zu, die heute wirtschaftlich gut dastehen. Für alle müssen durch eine präventive regionale Strukturpolitik schon jetzt Zukunftsperspektiven entwickelt werden, um einen wirtschaftlichen Niedergang abzuwenden. Dabei müssen ganzheitliche Strategien verfolgt werden, die an die industriellen Kompetenzen der jeweiligen Regionen anknüpfen und auf den Aufbau hochwertiger Arbeitsplätze ausgerichtet sind. Für Deutschland bedeutet dies auch, dass neben den bestehenden Förderstrukturen (Europäische Strukturfonds, Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern deshalb die Politik und die Unternehmen auf,

- einen ambitionierten Klimaschutz zu verfolgen, der mit den internationalen, europäischen und nationalen Zielen in Einklang steht;
- einen Pfad für eine gerechte Strukturentwicklung – einer „Just Transition“ – zu zeichnen;

- die Sicherung von Beschäftigungsperspektiven im Strukturwandel durch Qualifizierung und Innovationsaktivitäten sicherzustellen;
- Innovationen und Technologieentwicklung entlang der Wertschöpfungsketten zu stärken;
- Klima- und Umweltschutz, Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit, gute Arbeit und soziale Sicherheit, Bezahlbarkeit und gerechte Lastenverteilung in Einklang zu bringen;
- die Voraussetzungen für ein effizientes Gesamtenergiesystem aus Strom, Wärme und Verkehr zu schaffen;
- Experimentierräume unter Beteiligung der Tarifvertragsparteien zu schaffen, in denen neue Konzepte, Systeme und Innovationen erprobt werden können. Städte, Kommunen und Unternehmen müssen neue Kooperationsformen, wie z.B. in Städtemobilitätspartnerschaften, suchen.

## **1. Klimaschutz voranbringen**

In den vergangenen Jahren wurden Klimaschutzziele auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene verabschiedet:

Mit dem Klimaabkommen von Paris hat sich die Menschheit dazu verpflichtet, den globalen Temperaturanstieg auf unter zwei Grad Celsius zu begrenzen.

In Elmau haben die Staaten der G7 das Ziel des vollständigen Abbaus von CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Ende des Jahrhunderts verabschiedet.

Die EU hat sich Klima-Ziele für 2030 gesetzt. Das Ziel der EU ist es, bis 2030 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 40 Prozent zu senken.

Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat die deutsche Bundesregierung weiter konkretisiert, wie die Klimaziele der Bundesregierung erreicht werden könnten.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften unterstützen diese Zielarchitektur. Aus Sicht des DGB stellt der Klimaschutzplan eine sinnvolle Grundlage dar, anhand derer der Weg in eine kohlenstoffarme Wirtschaft diskutiert werden kann. Die im Jahr 2016 sehr kontrovers geführte Debatte über den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung hat allerdings gezeigt, dass die gesellschaftlichen Aushandlungsprozesse über Prioritäten und Abhängigkeitspfade erst am Anfang stehen. Besonders deutlich wurde dies an den im Klimaschutzplan enthaltenen Zielen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion für die einzelnen Sektoren bis zum Jahr 2030. Das Zeitfenster wird immer kleiner. Je konkreter die Umbauprozesse werden, umso mehr Zielkonflikte treten auf, für deren Bearbeitung es bisher noch zu wenig adäquate Instrumente gibt. Sie erfordern in jedem Fall eine breite Einbindung aller Stakeholder und eine fachliche Beratung und Folgenabschätzung der notwendigen Maßnahmen. Wir Gewerkschaften werden uns in diesem Sinne in die Arbeit der geplanten Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ sachlich und konstruktiv einbringen.

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

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

Dafür muss

- die strategische Klimaschutzplanung zu einer alle Sektoren umfassenden Klimapolitik beitragen. Wir treten dafür ein, dass das Forschungs- und Industriennetzwerk Deutschlands mit seinem hohen Innovationspotential genutzt wird, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Dabei darf die Balance zwischen Innovation, Klimaschutz und Beschäftigung nicht gefährdet werden. Insbesondere müssen fortlaufend wissenschaftliche Erkenntnisse aufgenommen und eine Folgenabschätzung im Hinblick auf die Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit und auf die Zielerreichung vorgenommen werden.
- eine stärker integrierte Steuerung der Energie- und Verkehrswende erfolgen. Notwendig ist die **Einrichtung eines „Transformationsbeirates“** auf Bundesebene, der ministeriumsübergreifend an der Gestaltung einer integrierten Energie- und Verkehrswende arbeitet. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften sehen darin eine Möglichkeit, die unterschiedlichen Handlungsfelder aus Industrie-, Forschungs- und Arbeitsmarktpolitik und eine an klimapolitischen Erfordernissen ausgerichtete gesetzliche Regulierung miteinander zu verbinden.

## 2. Strom, Wärme und Verkehr zusammen denken

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

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

Um das Ziel einer kohlenstoffarmen Energieversorgung zu erreichen, gilt es, in den Bereichen Wärme und Verkehr zukünftig erneuerbaren Strom zu nutzen. Um diese Sektoren intelligent zu verbinden („Sektorenkopplung“), müssen jedoch eine Reihe von technischen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sein. Entsprechend muss der Ausbau erneuerbarer Energien vorangetrieben werden, damit die Stromversorgung immer mehr auf treibhausgasfreien Energiequellen basiert. Nur so können die seit Jahren stagnierenden Treibhausgasemissionen im Wärme- und Verkehrssektor reduziert werden.

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

### 3. Anforderungen an die Gestaltung der Energiewende

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

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

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

- Wir brauchen eine „**Just Transition**“: Denn auch bei der Energiewende braucht Deutschland einen gerechten Übergang. Dabei kann Deutschland auf die erfolgreiche Tradition der Sozialpartnerschaft zurückgreifen. Politik und Unternehmen müssen zusammen mit Gewerkschaften aktiv werden und die notwendige gesellschaftliche Beteiligung einfordern, um gemeinsam eine gerechte Strukturentwicklung zu gestalten.
- Wir brauchen **Investitionen**: Der Ausbau erneuerbarer Energien, der Aufbau neuer Infrastrukturen, die Steigerung der betrieblichen Energieeffizienz sowie die Gebäudesanierung bedürfen massiver Investitionen. Dabei sind insbesondere bei der Gebäudesanierung die finanziellen staatlichen Anreize deutlich zu steigern, um die gesetzten Ziele erreichen zu können.
- Wir brauchen **Innovationen**: Die informationstechnische Verknüpfung von Erzeugern und Verbrauchern muss vorangetrieben werden. Neue Materialien, Technologien und Verfahren in der Energie- und Speichertechnik sorgen für wettbewerbsfähige und sichere Versorgung. Innovationen sorgen auch für neue (günstigere und effizientere) Produkte und Technologien, die die Energiewende voranbringen.
- Wir brauchen **Infrastruktur**: Strom- und Gasnetze, Wärmenetze sowie Speicher für Strom und Wärme sowie eine intelligente Verknüpfung der Infrastrukturen in Deutschland und Europa sind die Grundlage für eine erfolgreiche Energiewende.

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

#### 3.1 Europäische Energieunion vorantreiben

Die Energiewende sollte künftig verstärkt europäisch umgesetzt werden. Die Notwendigkeit dafür zeigt sich insbesondere

bei der Reduktion von Treibhausgasen oder beim Ausbau von (Netz-)Infrastrukturen. Doch weder eine rein europäische noch eine rein nationale Steuerung können erfolgversprechend sein. Entscheidend ist, dass die Harmonisierung durch die Schaffung von europäischem Primärrecht erfolgt und nicht wie bisher vor allem über den Umweg des Beihilferechts, mit dem die EU-Kommission rückwirkend in die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten eingreift. Eine Europäisierung darf dabei nicht mit einer kritiklosen Alleinorientierung auf den Binnenmarkt gleichgesetzt werden. Nationale Steuerungsinstrumente und soziale Leitplanken sind auch weiterhin unverzichtbar.

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

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

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

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

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

### 3.2 Energie- und Ressourceneffizienz endlich steigern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- So muss bei der **Umlage der Sanierungskosten auf Mieter** auf Sozialverträglichkeit geachtet werden. Gebäudesanierung darf nicht als Hebel zur Verdrängung einkommensarmer Bevölkerungsgruppen genutzt werden. Kosten für die energetische Sanierung im Wohnungsbestand sollten jeweils zu einem Drittel vom Staat, von den Vermieterinnen bzw. Vermietern und den Mieterinnen bzw. Mietern getragen werden.
- Stärker in den Blick sollte das **Konzept der Quartierssanierung** genommen werden, mit dem ganze Stadtteile sukzessive saniert werden können. Hier können neben dem Ziel der energetischen Sanierung auch Entwicklungen wie der demografische Wandel und Umbauten hin zu barrierefreien Räumen mit einbezogen werden.
- **Ordnungsrechtliche Vorgaben** für energetische Standards von Bestandsgebäuden sollten schrittweise über einen längeren Zeitraum ausgeweitet werden. Dabei gilt es, soziale Härten zu verhindern. Frühzeitige unbürokratische Förderung und Informationen (z.B. durch gebäudeindividuelle Sanierungsfahrpläne) schaffen Planungssicherheit.

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

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

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

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

Ein gerechter Strukturwandel der Energieversorgung bedeutet, dass gute Arbeitsplätze in neuen Branchen entstehen. Allerdings müssen die Rahmenbedingungen für die Branchen der erneuerbaren Energien noch auf einen „**Just Transition**“-Pfad gebracht werden. Der Wettbewerbsdruck, der aus der wettbewerblichen Förderung erneuerbarer Energien entsteht, darf nicht auf Kosten der Beschäftigten gehen. Bei Ausschreibungen für erneuerbare Energien darf nicht lediglich die Gebotshöhe ausschlaggebend für den Zuschlag sein. Darüber hinaus müssen soziale und ökologische Kriterien (z.B. Tarifbindung, Ausbildungsquote, Gute Arbeit) als Voraussetzung für die Teilnahme an Ausschreibungen formuliert werden. Ähnliche Präqualifikationsregeln gibt es in Frankreich und Dänemark.

### 3.4 Strommarkt muss Versorgungssicherheit garantieren

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

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

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

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

### 3.5 Energieinfrastruktur zügig ausbauen



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

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

Der Gesetzgeber hat bei der Bestimmung der **Netzentgelte für Strom und Gas** besondere Verantwortung. Die Netzentgeltregulierung muss neu justiert werden, um Anreize für ausreichend Investitionen der Netzbetreiber zu setzen. Entsprechend muss der Effizienzvergleich zur Bestimmung der Erlösbergrenze in der Anreizregulierung angepasst werden.

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

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

### 3.6 Gerechte Finanzierung umsetzen

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

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

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

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

## 4. Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrswende

Ohne Verkehrswende kann die Energiewende nicht erfolgreich sein. Aber auch angesichts von Verkehrswachstum, Verstädterung, Alterung und Ressourcenknappheit ist eine **sozial-ökologische Verkehrswende** notwendig. Mobilität verursacht derzeit fast 20 Prozent der deutschen Treibhausgasemissionen. Zweifellos ist die Zielmarke, auch den durch Mobilität verursachten CO<sub>2</sub>- Ausstoß bis 2050 vollständig abzubauen, ohne dass es dadurch zu sozialen oder wirtschaftlichen Verwerfungen kommt, noch anspruchsvoller als in anderen Sektoren. Denn trotz 25 Jahren Klimadebatte hat sich die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Verkehr nicht verbessert, da Effizienzgewinne durch die Zunahme des Verkehrsvolumens überkompensiert wurden.

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

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

Aus Sicht der EU-Kommission muss Europa bei der Gestaltung des durch Digitalisierung, Automatisierung und alternative Energiequellen vorangetriebenen Wandels auf globaler Ebene eine Führungsrolle einnehmen. Jedoch fehlt es bislang an einer hierzu passenden **Innovations- und Investitionspolitik auf europäischer Ebene**. Allein durch die CO<sub>2</sub>-Regulation der Fahrzeugantriebe und das Setzen auf marktwirtschaftliche Anreize wird der nötige umfassende Umbau des Verkehrswesens nicht gelingen.

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

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

Selbst wenn alle technologischen Potentiale für eine klimagerechtere Verkehrsabwicklung genutzt werden, ist die Verlagerung auf CO<sub>2</sub>-arme Verkehrsträger ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum CO<sub>2</sub>- freien Verkehr bis 2050. Deshalb hat die Ausweitung öffentlicher Investitionen etwa in den **Ausbau des Schienennetzes, der Wasserstraßen oder der ÖPNV-Infrastruktur** eine hohe Priorität.

#### **4.1 Infrastruktur**

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

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

## 4.2 Innovation

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

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

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

Auch im Verkehrsbereich ist die **Energiespeicherung** eine zentrale Herausforderung. Obwohl auf EU- Ebene frühzeitig Forschungsmittel zur Verfügung standen, ist es der Industrie bisher nicht gelungen, eine vollständige Wertschöpfungskette

aufzubauen. Ein integriertes **europäisches „Batterie-Öko- System“** zur Förderung von Elektromobilität und Energiespeicherung ist ein innovationspolitisch vielversprechendes Vorhaben. Das Recyclen von Batterien könnte angesichts knapper Ressourcen die Basis für ein neues Geschäftsmodell der Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie sein.

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

#### 4.3 Öffentliche Investitionen

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

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

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

#### 4.4 "Just Transition" in der Verkehrswende

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

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

Die Industrie braucht ein **industriepolitisches Konzept**, das den Erhalt und Ausbau der industriellen Wertschöpfungsketten, des Innovationspotentials und der Arbeitsplätze am Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandort Deutschland langfristig sichert. Technologische Kompetenz, industrielle Systemfähigkeit und die dazugehörigen Arbeitsplätze müssen zugleich auf europäischer Ebene politisch verankert werden. Transparente, sichere

und belastbare Zulassungsverfahren sind hierfür eine wichtige Rahmenbedingung, ebenso wie der Schutz vor unlauterem Wettbewerb durch Lohn-, Sozial- oder CO2-Dumping. Notwendig sind **strukturpolitische Leitziele der Bundesregierung für die Verkehrsindustrie** zugunsten von Beschäftigung und Standorten. Notwendig sind von diesen Zielen abgeleitete **branchenspezifische Förderprogramme und öffentliche Aufträge**, um die Zukunftsfähigkeit der Hightech-Branchen der Auto-, Bahn-, Luftfahrtindustrie und des Schiffbaus in Deutschland zu unterstützen. Der deutsche Markt ist auch der Referenzmarkt der hiesigen Verkehrsindustrie.

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

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

- **Faire Wettbewerbsbedingungen**, die Umwelt-, Lohn- und Sozialdumping und eine Vergabepaxis, die auf dem niedrigsten statt dem wirtschaftlichsten Angebot beruht, durch einen Wettbewerb um die Qualität der Dienstleistungen und Produkte ablösen. Auch eigenwirtschaftliche Verkehre müssen alle von den Kommunen vorgegebenen sozialen und qualitativen Vorgaben einhalten;
- Vergabeverfahren, Verkehrs- und Handelsabkommen, die eine **Verankerung von Sozialstandards und ILO-Kernarbeitsnormen** sicherstellen, damit Qualitäts- statt Kostenwettbewerb Vorfahrt erhält;
- größte **Anstrengungen bei der Ausbildung und Qualifizierung** der Beschäftigten, um die neuen Kompetenzen zugänglich zu vermitteln und die Chancen der Digitalisierung in einer vernetzten Verkehrswirtschaft zu sichern. Nur so kann das Knowhow in Deutschland gehalten werden;
- verbindliche **gesetzliche Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten** der Fahrzeugführer und eine angemessene personelle und technologische Ausstattung der Kontrollbehörden. Digitale Erfassungsgeräte müssen bis 2020 flächendeckend, bei Neufahrzeugen sofort verpflichtend sein;
- die Schaffung gesetzlicher Voraussetzungen für einen fairen und gerechten **Personalübergang bei Schiene und Bus**, der bundesweit und obligatorisch durchzuführen ist, zum Schutz von Beschäftigung und Sozialstandards bei Vergabeentscheidungen im gesamten ÖPNV.