







**1. Im Herbst 2023 fiel auf Bundesebene die finale Entscheidung zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes. Planen Sie die Vorgaben dieses Gesetzes in Thüringen im Rahmen eines eigenen Landes-GEG ambitionierter aufzugreifen?**



CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke
Das GEG des Bundes entspricht nicht unseren politischen Zielen, die auf Technologieoffenheit und Anreize und nicht auf Zwang setzen. Es ist ein typisches Ampel-Gesetz und hat viel Unruhe bei Bürgern und Unternehmen erzeugt. Wir planen in Thüringen kein eigenes Landesgesetz.	<i>Keine Rückmeldung</i>	Die Aufsetzung des Gebäudeenergiegesetzes ist ein Meilenstein für den Klimaschutz, denn so wurden die Weichen für einen klimaneutralen Gebäudebereich auf Bundesebene gestellt. Das GEG eröffnet den Ländern einen gewissen Handlungsspielraum, der sich aber hauptsächlich auf den Vollzug des Gesetzes bezieht. Diesen Handlungsspielraum hat das Land Thüringen bereits genutzt und die Zuständigkeit für den Vollzug der kommunalen Wärmeplanung geregelt. Ambitionierte Vorgaben planen wir nicht.	<i>Keine Rückmeldung</i>	<i>Keine Rückmeldung</i>



**2. Gerade im ländlichen Raum sind viele Hausbesitzer auf Heizöl für die Wärmeerzeugung angewiesen. Vorteile sind die Möglichkeit der eigenen Bevorratung und die damit verbundene individuelle Versorgungssicherheit. Werden Sie den Einsatz regenerativer Flüssigbrennstoffe (sog. „Green Fuels“) politisch unterstützen?**



CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke
Auch hier setzen wir auf Technologieoffenheit und Bezahlbarkeit. die Preise der „Green Fuels“ dürfen daher für Bürger und Unternehmen nicht höher als die für konventionelles Heizöl sein und müssen dem Markt in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Dann sind wir auch für eine politische Unterstützung.		Der Gebäudebereich in Deutschland ist für 30 Prozent des gesamten CO2-Ausstoßes in Deutschland verantwortlich. Die nationalen und internationalen Klimaziele sind aber nur zu erreichen, wenn der Klimagasausstoß aus Heizungen und Industrieprozessen deutlich sinkt.  Wie im Stromsektor gehört auch beim Heizen und Kühlen die Zukunft den erneuerbaren Energien. Hier gibt es aber nicht „die eine“ richtige Lösung und die vorgesehenen Regelungen sind völlig technologieoffen. Die passende Lösung ist natürlich nicht nur abhängig von der Substanz des Hauses, sondern auch vom Zugang zu erneuerbaren Energien vor Ort.		



		<p>Das GEG gibt dabei vor, dass ab Januar 2024 grundsätzlich jede neu eingebaute Heizung 65 Prozent Erneuerbare Energie nutzen muss. Es gibt aber eine zeitliche Abstufung zwischen Neubau und Bestandsgebäuden. Für Neubauten in Neubaugebieten gilt die Regel ab Anfang 2024; maßgeblich ist der Zeitpunkt, zu dem der Bauantrag gestellt wird. Für bestehende Gebäude und Neubauten, die in Baulücken errichtet werden, gibt es längere Übergangsfristen, um eine bessere Abstimmung der Investitionsentscheidung auf die örtliche Wärmeplanung zu ermöglichen. Alle Möglichkeiten klimaneutraler Energieträger müssen in Erwägung gezogen und genutzt werden können.</p> <p>Dem Einsatz von Green Fuels im Wärmesektor stehen wir kritisch gegenüber. Denn auf der Basis von Erneuerbaren Energien hergestellte synthetische Kraftstoffe, oder auch biogene Kraftstoffe aus der Reststoffnutzung, werden absehbar ein knappes und vergleichsweise teures Gut bleiben.</p> <p>Es ist deshalb sinnvoll, ihren Einsatz auf diejenigen Anwendungsbereiche auszurichten, in denen eine Transformation zur Klimaneutralität ansonsten nicht möglich wäre. Beispiele hierfür sind die Nutzung als Grundstoff in der chemischen Industrie, der Langstrecken-Flugverkehr oder die Hochsee-Schifffahrt.</p>		
--	--	---	--	--



3. Werden Sie sich im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung, dafür einsetzen, dass auch der individuelle Einsatz regenerativer Flüssigbrennstoffe berücksichtigt werden kann?				
CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke
Hier verweisen wir auf unserer Antwort zu Frage 2.		<p>Die Kommunale Wärmeplanung wird in den Kommunen angeschoben. Sie müssen spätestens bis Mitte 2028 festlegen, wo in den nächsten Jahren Wärmenetze oder auch klimaneutrale Gasnetze ausgebaut werden. Damit wird dafür gesorgt, dass Gebäudeeigentümer*innen wissen, ob eine gemeinschaftliche Wärmeversorgung für ihr Gebäude in Frage kommt.</p> <p>Wenn das nicht der Fall ist, müssen die Eigentümer*innen die Entscheidung treffen, welche Lösung, die das GEG bietet, für sie am passendsten ist. Die Nutzung regenerativer Flüssigbrennstoffe ist damit nicht abhängig von der kommunalen Wärmeplanung, sondern Teil der individuellen Entscheidung von Gebäudeeigentümer*innen, welche klimaneutrale Energiequelle sie nutzen möchten. Aus oben genannten Gründen halten wir diese Entscheidung jedoch nicht für sinnvoll.</p>		



4. Welche Auffassung vertreten Sie zu kommunalen Anschluss- und Benutzungszwängen an die Fernwärme im Bereich der Wohnraumbeheizung?				
CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke
Wir setzen auf freiwillige Anschlüsse, die mit staatlicher Förderung preislich konkurrenzfähig werden könnten. Wir sind der Meinung, ein Fernwärmenetz muss durch Leistung und Preis überzeugen und darf nicht auf Zwang basieren.		Die jeweilige Kommune kann entscheiden, ob die Einführung einer Satzung zum Anschluss- und Benutzungszwang eines Wärmenetzes sinnvoll ist. Die Entscheidung in den Aufbau eines Wärmenetzes zu investieren, ist abhängig von der Verfügbarkeit erneuerbarer Wärmequellen und dem Wärmebedarf vor Ort aber auch vom finanziellen Spielraum der Kommune. Prinzipiell befürworten wir aber gemeinschaftliche, quartiersweise Lösungen für die Wärmeversorgung, da sie in der Regel effizienter und damit günstiger sind.		



5. Aus welchen Gründen unterstützen oder lehnen Sie den Gesetzesvorschlag des Bundes ab, Tankstellen zur Einrichtung von Schnellladesäulen gesetzlich zu verpflichten (Änderung GEIG)?				
CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke
<p>Insbesondere die Tankstellengesellschaften zeigen bereits von sich aus hohes Engagement beim Aufbau der Ladeinfrastruktur. Zudem sollten Ladesäulen v. a. da installiert werden, wo es in der breiten Fläche am sinnvollsten für E-Autofahrer ist: nicht nur an Tankstellen, sondern auch an Supermärkten, am Straßenrand, zu Hause und am Arbeitsplatz. Wir halten die Pläne zur Ladesäulenpflicht deshalb für viel zu undifferenziert. Statt einseitiger Fokussierung auf Elektromobilität brauchen wir gleiche Rahmenbedingungen für alle klimafreundlichen Technologien. Neue Technologien benötigen am Anfang Unterstützung. Entscheidend ist aber, dass eine finanzielle oder steuerliche Förderung einer einzigen Technologie kein Dauerzustand sein und damit zu einer Wettbewerbsverzerrung führen darf. Nur wenn klimafreundliche Mobilität breit verfügbar, technologieoffen und bezahlbar ist, kann Deutschland die Klimaziele im Verkehrsbereich erreichen.</p>		<p>Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität muss dem Bedarf vorausgehen. Wir werden deshalb den vorauslaufenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von bundesweit einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur ressortübergreifend beschleunigen, auf Effizienz überprüfen und entbürokratisieren.</p> <p>Öffentliche Ladepunkte müssen vor allem auf großen Parkplätzen, in Parkhäusern und auf Rastanlagen selbstverständlich werden. Und: Es sind einheitliche Standards und ein problemloses Roaming nötig, damit Autofahrer*innen nicht einer Vielzahl unterschiedlicher Systeme ausgeliefert sind und jeden Ladepunkt nutzen können.</p> <p>Damit Tankstellen auch in Zukunft konkurrenzfähig bleiben, ist das Anbieten von Ladesäulen, insbesondere Schnellladesäulen, eine marktwirtschaftliche Notwendigkeit der nächsten Jahre.</p>		

6. Stimmen Sie der Aussage zu, dass die CO2-Emissionsbilanz eines Fahrzeugs nicht nur in dessen Nutzungsphase („am Auspuff“) erfasst, sondern über dessen gesamten Lebenszyklus und seiner verwendeten Antriebsenergie berücksichtigt werden sollten?						
CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke		
<p>Dem stimmen wir zu. Gerade die Gesamtbilanz von E-Autos wird meist irreführend öffentlich nur verkürzt dargestellt.</p>		<p>Jedes Produkt muss in Zukunft in seiner CO2-Emissionsbilanz von der Herstellung bis zur Entsorgung betrachtet werden, denn alle Phasen, machen die Gesamtbilanz aus. Insgesamt zeigt sich: Beim Klimaschutz liegt das E-Auto schon heute vorne. Eine Untersuchung des ifeu-Instituts zeigt beispielsweise, dass das E-Auto in allen untersuchten Fällen über die gesamte Lebensdauer einen Klimavorteil gegenüber dem Verbrenner hat. Selbst wenn nicht ausschließlich Ökostrom geladen wird, ist ein E-Auto nach 60.000 Kilometern Laufleistung klimafreundlicher als ein Benziner. Durch mehr Ökostrom in der Produktion und im Fahrzeugbetrieb können Elektroautos diesen Vorsprung künftig sogar noch ausbauen. Effizientere Fertigungsprozesse, eine höhere Energiedichte und verbesserte Zellchemie tragen ebenfalls dazu bei. Klar ist auch: Je größer die Batterie ist, desto mehr Energie wird für die Produktion benötigt. Beim Autokauf sollte daher überlegt werden, für welche Strecken das Fahrzeug im Alltag benötigt wird, um eine passende Akkugröße auszuwählen. Ein Fahrzeug mit einer großen Batterie ist ökologisch wenig sinnvoll, wenn täglich nur kurze Strecken zurückgelegt werden.</p> <p>Auch aus anderen Gründen sind E-Autos umweltfreundlicher im Vergleich zu Verbrennern. E-Autos fahren abgasfrei und tragen damit nicht zur Stickoxid-Belastung der Atemluft bei. Bei Geschwindigkeiten, die in Städten die Regel sind, fahren E-Autos zudem leiser als Verbrenner. Ein weiterer Vorteil ist die hohe Energieeffizienz elektrischer Antriebe. In Elektrofahrzeugen werden zudem bestimmte „seltene Erden“ nicht verbaut, die jedoch bei Verbrennern in Katalysatoren und anderen Bauteilen eingesetzt werden. Nicht zuletzt benötigen E-Autos keinen fossilen Sprit, deren Umweltbilanz durch Raffinierung, Transport und Verbrennung, aber auch durch mögliche Ölkatastrophen, überaus schlecht ist.</p>				

7. Synthetische grünstrombasierte Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) haben eine hohe Energiespeicherdichte, können bei Raumdruck u. -temperatur gelagert, global transportiert u. über bestehende Tankinfrastrukturen genutzt werden. Werden Sie den Einsatz solcher Kraftstoffe politisch unterstützen?						
CDU		SPD	Grüne		FDP	Die Linke
Auch hier verweisen wir auf unserer Antwort zu Frage 2.			Wasserstoff, E-Fuels und Biokraftstoffe sind im PKW-Bereich aus unserer Sicht keine besseren Alternativen zur batterieelektrischen Mobilität. Hier setzen viele Automobilhersteller richtigerweise auf batterieelektrische Antriebe, denn sie sind unter allen alternativen Antrieben am effizientesten. Synthetische Kraftstoffe, auch E-Fuels genannt, sind im Pkw-Verkehr recht wenig geeignet. Hier addiert sich der gesamte Energieverlust bei Nutzung des Autos auf 87 Prozent. Außerdem sind die Kraftstoffmengen auf absehbare Zeit begrenzt und E-Fuels werden auch dauerhaft deutlich zu teuer sein, um die Alltagsmobilität bezahlbar zu halten. Diese Kraftstoffe müssen wir deshalb für den Luftverkehr vorhalten, der auch weiterhin auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein wird. Biogene Kraftstoffe können für erhebliche Umweltschäden sorgen, z.B. wenn dafür Nahrungs- und Futtermittelpflanzen genutzt werden. Die Aufgabe der kommenden Jahre wird deshalb nicht sein, den Anteil biogener Kraftstoffe weiter zu erhöhen. Stattdessen gilt es, die derzeit bestehenden Anteile bedenklicher biogener Kraftstoffe auf null abzusenken und im Gegenzug – soweit überhaupt möglich – verträgliche Varianten auf Basis von Abfall- und Reststoffen einzusetzen.			

8. Befürworten Sie den freien Verkauf des neuen Dieselkraftstoffs HVO 100 an Tankstellen oder sollte dieser nur gewerblichen Nutzern vorbehalten bleiben?						
CDU		SPD	Grüne		FDP	Die Linke
Ein freier Verkauf von HVO 100 sollte auch für interessierte nichtgewerblicher Nutzer möglich sein, wenn sich dieser Kraftstoff am Markt bewährt hat.			Es spricht nichts gegen einen freien Verkauf des HVO 100. Allerdings halten wir diesen Kraftstoff nicht für zukunftsfähig, sondern bestenfalls eine Übergangslösung oder eine Alternative für einzelne bestimmte Fahrzeuge.			

9. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor können mit regenerativen Kraftstoffen CO2-arm bis nahezu CO2-neutral betrieben werden. Sollten aus Ihrer Sicht Verbrenner weiterhin zugelassen werden können (Stichwort faktisches Zulassungsverbot für neue Pkw-Verbrenner in der EU ab 2035)?				
CDU 	SPD	Grüne 	FDP	Die Linke
Natürlich sind wir für eine weitere Zulassung von Verbrennern, zumal die neuen CO2-arme Technik hier zukunftsweisend sein kann.		<p>Dass Deutschland seine selbst gesteckten Klimaziele regelmäßig verpasst, liegt neben der Stromerzeugung aus Kohle für den Export vor allem am Verkehrssektor und da insbesondere an emissionsintensiven Pkw und Lkw. Nach wie vor nutzt der Verkehrssektor als Energiequelle fast vollständig Mineralöl. Hier wollen wir umsteuern. Das Auto von morgen (auch Busse und Nutzfahrzeuge) fährt mit Strom aus erneuerbaren Energien, leise, sicher und schadstofffrei - ohne Benzin oder Diesel. Das zeigen uns längst auch die Automobilmärkte in Asien.</p> <p>Die Klimaziele von Paris bedeuten für Deutschland: Der Verkehrssektor muss bis 2050 klimaneutral werden. Wir wollen deshalb einen schrittweisen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor insgesamt.</p> <p>Ab spätestens 2035 sollen keine Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren mehr erfolgen, darauf hat sich die EU verständigt. Sie sind eine Bedrohung sowohl für das Klima als auch für die menschliche Gesundheit. Diese Entscheidung war auch notwendig, um die europäischen Automobilhersteller konkurrenzfähig zu halten und zur Umstellung ihrer Produktion zu bringen. Ein wiederholtes Infragestellen dieser Entscheidung gefährdet die Investitionssicherheit und Planbarkeit für die Unternehmen, worauf auch führende Wirtschaftswissenschaftler hinweisen. Bis 2035 sind die steuerlichen, fiskalischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für eine emissionsfreie Mobilität zu schaffen. Für die Besitzer*innen bestehender Diesel- oder Benzinfahrzeuge wird sich dadurch nichts ändern.</p>		

10. Unterstützen Sie politisch die Ziele des mittelständischen Kraftstoffhandels, u. a. durch den Einsatz CO2-armer und CO2-neutraler Kraftstoffe die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr zu ermöglichen?				
CDU	 SPD	Grüne	 FDP	Die Linke
Auch hier verweisen wir auf unserer Antwort zu Frage 2.		Siehe dazu unsere Antwort auf die obige Frage. Der schrittweise Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge ist aus unserer Sicht auch im internationalen Kontext alternativlos. Wenn in der Zwischenzeit tatsächlich CO2-ärmere Kraftstoffe eingesetzt werden können, ist das gut. Am schrittweisen Verbrennerausstieg sollte dies aber nichts ändern.		