

Antworten des Landesverbandes DIE LINKE auf die Wahlprüfsteine von UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.

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

Wir planen kein eigenes Landes-GEG, welches die Vorgaben des Bundesgesetzes noch ambitionierter aufgreift und umsetzt. Wir halten es für zielführender und pragmatischer, wenn die festgehaltenen Standards länderübergreifend gültig und umgesetzt werden.

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?

Wir setzen uns dafür ein, dass die Wärmewende sozialverträglich erfolgt. Ein notwendiger Heizungstausch muss für die Menschen bezahlbar sein und eine klimaneutrale Heizung darf nicht zur sozialen Frage werden. Gerade im ländlichen Raum wird es im Wärmemarkt aus unserer Sicht nicht die „eine“ Lösung geben können. Wenn in diesem Zusammenhang der Einsatz regenerativer Flüssigbrennstoffe eine wirtschaftliche, soziale und klimaneutrale Lösung sein kann, werden wir diese unterstützen.

3. Werden Sie sich im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung, dafür einsetzen, dass auch der individuelle Einsatz regenerativer Flüssigbrennstoffe berücksichtigt werden kann?

Die Landesregierung hat am 09. Juli 2024 die Brandenburgische Wärmeplanungsverordnung (WPV Bbg) beschlossen und damit die Grundlage für die Umsetzung des Wärmeplanungsgesetzes des Bundes geschaffen. Die WPV Bbg regelt u.a. die Zuständigkeit der Städte und Gemeinden als planungsverantwortliche Stelle. Wir wollen die kommunale Selbstverwaltung stärken und dafür sorgen, dass die Kommunen ihre Wärmeplanung in eigener Verantwortung für ihre Belange umsetzen können. Daher werden wir die Kommunale Wärmeplanung fördern und den Kommunen ihren finanziellen Personal- und Sachaufwand erstatten.

Die Möglichkeit des Einsatzes von regenerativen Flüssigbrennstoffen ist im GEG verankert. Daher können die Kommunen im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung eigenverantwortlich planen, welche Bedeutung regenerative Flüssigbrennstoffe bei der kommunalen Wärmewende zukommen wird. Durch die Darstellung zentraler Wärmeversorgungsgebiete mit Wärmenetzen und dezentral versorgter Gebiete mit Einzelheizungen für die Zeitschritte 2030, 2035 und 2040 wird der Wärmeplan auch zu einer wichtigen Orientierungshilfe für Gebäudeeigentümer. Auf dieser Basis können diese aus den vor Ort zur Verfügung stehenden Alternativen die für sich wirtschaftlichste und effizienteste klimaneutrale Wärmeversorgung wählen.

4. Welche Auffassung vertreten Sie zu kommunalen Anschluss- und Benutzungszwängen an die Fernwärme im Bereich der Wohnraumbeheizung?

Die Brandenburgische Kommunalverfassung enthält im § 12 Regelungen zum Anschluss- und Benutzungszwang, wonach Gemeinden, aus Gründen des öffentlichen Wohls, durch Satzung für die Grundstücke ihres Gebietes den Anschluss an öffentliche Einrichtungen und die Benutzung dieser Einrichtungen u.a. auch für Fernwärme vorschreiben können. Jeder Anschluss- und Benutzungszwang setzt einen Gemeinwohlbezug voraus, also einen zulässigen Zweck, der die Einschränkung der

Dispositionsfreiheit der Eigentümer rechtfertigt. Aus unserer Sicht können das Gesundheits- und Klimaschutzzwecke sein. Nach § 8 Abs. 2 S. 4 des Landesimmissionsschutzgesetzes darf kein Anschluss- und Benutzungszwang für Gebäude verordnet werden, in denen der Wärmebedarf überwiegend mit regenerativen Energien gedeckt wird. Die Festlegung von ausdrücklichen Ausnahmen bzw. Befreiungen vom Anschluss- und Benutzungszwang in der Satzung einer Kommune ist für uns aus Gründen der Verhältnismäßigkeit der Grundrechtseinschränkung der Benutzer unabdingbar. Das bedeutet: Die Gemeinde muss nicht nur generell und bezogen auf das gesamte Satzungsgebiet, sondern auch individuell immer dann Ausnahmen und Befreiungen vom Anschluss- und Benutzungszwang gewähren, wenn der Anschluss- und Benutzungszwang im Einzelfall nicht geeignet und nicht erforderlich oder unzumutbar ist, um den Satzungszweck bzw. den verfolgten Gemeinwohlbelang zu erreichen.

5. Aus welchen Gründen unterstützen oder lehnen Sie den Gesetzesvorschlag des Bundes ab, Tankstellen zur Einrichtung von Schnellladesäulen gesetzlich zu verpflichten (Änderung GEIG)?

Eine Pflicht zur Errichtung von Schnellladesäulen an Tankstellen ist reine Symbolpolitik. Ladesäulen müssen dort gebaut werden, wo es am sinnvollsten für E-Autofahrer ist: Nicht nur an Tankstellen, sondern auch an Supermärkten, am Straßenrand, zu Hause und am Arbeitsplatz. Aus unserer Sicht brauchen wir attraktive Rahmenbedingungen und eine entsprechende Förderung bzw. finanzielle Anreize, um es Unternehmen zu erleichtern, auf ihren Parkplätzen Ladepunkte bereitzustellen. Wenn Eigentümer oder Pächter von Tankstellen im ländlichen Raum aufgeben müssen, weil sie die Investitionen für Schnellladesäulen nicht refinanzieren können, ist niemandem geholfen. Solche Fehlinvestitionen müssen vermieden werden. Gemeinsam mit den Tankstellenbetreibern sollte man sich flächendeckend auf Standorte konzentrieren, an denen die größten Potenziale für Nutzung und Nachfrage gesehen werden, um so gemeinsam den Ausbau von Schnellladepunkten zu verbessern.

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?

Um ein aussagekräftiges Bild über die Gesamt-CO₂-Emissionsbilanz eines Fahrzeugs zu erhalten, ist es unerlässlich, den gesamten Lebenszyklus von der Produktion der einzelnen Teile bzw. Komponenten, der Montage über den Betrieb bis zum Recycling zu betrachten.

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?

Im Rahmen der Energiewende im Verkehrs- und Wärmesektor spielt für uns die PCK-Raffinerie in Schwedt als strukturbestimmendes Unternehmen in Ostbrandenburg und als Kraftstofflieferant in Ostdeutschland eine wichtige Rolle. Zum Erreichen der Klimaschutzziele und des damit notwendigen Transformationsprozesses unterstützen wir die gemeinsamen Pläne der PCK-Raffinerie und des Energieunternehmens Enertrag, den Standort zu einer „Wasserstoffdrehscheibe“ auszubauen. Ziel ist es, dass die Produktion spätestens bis 2045 komplett von den fossilen Energien hin zu Wasserstoff, E-Fuels und anderen hochwertigen klimaneutralen Chemikalien umgestellt wird. Um die klimaschädlichen CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren, sollten – auch bezogen auf den aktuellen Fahrzeugbestand und die vielen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – alle zur Verfügung stehenden klimaneutralen Kraftstoffe zum Einsatz kommen.

8. Befürworten Sie den freien Verkauf des neuen Dieselkraftstoffs HVO 100 an Tankstellen oder sollte dieser nur gewerblichen Nutzern vorbehalten bleiben?

Allein über CO₂-neutrale Neufahrzeuge werden sich die Klimaschutzziele nicht erreichen lassen. Der Hochlauf der Elektromobilität und die klimaschonende Weiterentwicklung von Kraftstoffen für Bestandsfahrzeuge müssen Hand in Hand gehen. Die Zulassung und der Verkauf an der Tankstelle von HVO 100 ist ein weiterer Schritt. Jetzt sind die Hersteller gefordert, neue Fahrzeuge für die Verwendung von HVO 100 auszulegen und ältere Modelle zu prüfen und für die Verwendung freizugeben.

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)?

Aus unserer Sicht sollen ab 2035 nur noch Neuwagen mit Verbrennungsmotor zugelassen werden, die beim Fahren CO₂-emissionsfrei sind. Dafür müssen die synthetisch hergestellten Kraftstoffe klimaneutral sein und bei der Herstellung muss ausschließlich erneuerbare Energie eingesetzt werden. Sie sind dann genauso CO₂-frei im Betrieb, wie wenn ein E-Auto mit Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energien fährt.

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?

Ja, wir unterstützen alle Initiativen mit dem Ziel, die Erreichung bzw. Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr zu ermöglichen.