

		Fragen		1) Verkaufsverbot Verbrenner		2) Fahrverbot Verbrenner		3) Verkaufsverbot fossiler Kraftstoffe		4) Förderung von E-Fuels / Bio-Fuels aus Pflanzenresten		5) Ausgleich für steigende Fahrtkosten		6) Laufzeitverlängerung von Atomkraftwerken		7) Energie-Autarkie versus Energie-Import		8) Euro 7 Abgasgesetzgebung		9) Förderung der vom gewollten Strukturwandel betroffenen Unternehmen	
				Befürworten Sie ein Verkaufsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Befürworten Sie ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Falls Sie ein Verkaufsverbot oder ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor befürworten, warum wäre das Verkaufsverbot von fossilen Kraftstoffen keine Alternative?	Wie stehen Sie dazu, dass klimaneutral hergestellte Kraftstoffe von der Mineralölsteuer befreit werden und ggf. noch anderweitig steuerlich begünstigt und/ oder gefördert werden, um dadurch ihre Markteinführung zu erleichtern?	Wenn durch die sinnvolle Verteuerung von fossilen Kraftstoffen durch die CO2-Bepreisung die Fahrtkosten steigen werden, befürworten Sie eine gleichzeitige Anhebung der Entfernungspauschalen (ca. 0,30 € pro Entfernungskilometer) und eine Herausnahme aus der Werbungs-kostenpauschale von 1000 €, um dadurch einen Ausgleich für steigende Kosten für die Fahrt zum Arbeitsplatz zu ermöglichen?	Wie stehen Sie zu einer Laufzeitverlängerung von rd. 10 Jahren der Atomkraftwerke um Kohlekraftwerke zeitnah abschalten zu können und somit signifikante CO2-Einsparungen in der Energieerzeugung bzw. in Deutschland zu ermöglichen (grobe Abschätzung: eine Laufzeitverlängerung der noch verbliebenen 6 Atomkraftwerke spart rund 5 % des aktuellen CO2-Ausstoßes in Deutschland)?	Denken Sie, dass Europa mit der Energiewende Energie-Autark werden sollte?	Oder befürworten Sie, dass wir als bisheriges Energie-Importland erneuerbar hergestellten Wasserstoff und/ oder E-Fuels aus Ländern importieren sollten, die äußerst sonnen- und windreich sind und somit beste Voraussetzungen für eine kostengünstige Energieproduktion haben?	Befürworten Sie neue Grenzwerte, die eine maximale Verschärfung ohne Kosten-/ Nutzen-Bewertung anstreben und dadurch die Kosten für ein Fahrzeug deutlich erhöhen werden?	Oder befürworten Sie eher eine Regelung mit Augenmaß, die dort wo sinnvoll und angemessen machbar weitere Verbesserungen einfordert?	Unterstützen Sie die Förderung von vom Strukturwandel betroffenen mittelständischen Zulieferern wie zum Beispiel Mesa Parts? Oder lehnen Sie eine Förderung ab, weil die Regionen, in denen viele vergleichbare Unternehmen ansässig sind, nicht als strukturschwache Regionen gelten?					
Kandidaten	Wahlkreis	Partei																			
Felix Schreiner/ Diana Stöcker	Waldshut/ Lörrach- Müllheim	CDU	Nein.	-	Nein.	-	Die Union setzt auf Technologieoffenheit. Neben der Elektromobilität- und Wasserstofftechnologie setzen wir auch auf Verbrennungsmotoren mit klimaneutral hergestellten Kraftstoffen.	Wir haben dafür gesorgt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Entwicklung von regenerativen Kraftstoffen mit insgesamt 640 Millionen Euro fördert. Damit legen wir den Grundstein für den Markthochlauf. Die Union bekennt sich zu strombasierten Kraftstoffen und fortschrittlichen Biokraftstoffen. Sie sind unverzichtbar, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Wir brauchen sie nicht nur für Schiffe und Flugzeuge, sondern auch für Pkw und Lkw. Die Förderung ist eingebettet in ein umfassendes Gesamtförderkonzept. So soll auch eine Entwicklungsplattform für strombasierte Flüssigkraftstoffe (Power-to-Liquid) als Forschungsinfrastruktur aufgebaut werden. Zudem werden weitere Förderlinien zur Unterstützung des Markthochlaufs erneuerbarer Kraftstoffe erarbeitet. Für das gesamte Fördersystem stehen im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 sowie der Nationalen Wasserstoffstrategie für den Zeitraum 2021 bis 2024 ca. 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung.	Die Union hat im Rahmen der Beratungen zum Klimaschutzgesetz darauf geachtet, dass Pendler von den Zusatzkosten, die durch die CO2-Bepreisung entstehen, nicht übermäßig belastet werden. Deshalb wurde sowohl die Pendlerpauschale als auch die Werbekostenpauschale bereits angepasst. Wir werden sehr genau darauf achten, dass dies auch in Zukunft angepasst wird, denn Klimaschutz muss bezahlbar und leistbar sein – vor allem im ländlichen Raum.	Die unionsgeführte Bundesregierung hat ihr selbst gestecktes Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, mit rund 41 Prozent übertroffen. Das bestätigen die im März 2021 veröffentlichten Emissionsdaten des Umweltbundesamtes. Die Diskussionen bezüglich einer Laufzeitverlängerung sind abgeschlossen. Zwei von der Bundesregierung beauftragte unabhängige Konsortien haben im Frühjahr 2020 festgestellt, dass Deutschland sein Klimaziel für 2030 zu rund 95 Prozent erreichen wird. Wir sind also auf einem guten Weg, die Ziele zu erreichen. Gleichzeitig wissen wir, dass das Ziel, die Treibhausgasneutralität schon im Jahr 2045 zu erreichen, eine Herausforderung ist. Wir setzen auf Forschung und Entwicklung, denn nur mit Innovationen kommen wir voran.	Damit befassen sich gerade mehrere Studien und nach meinem Kenntnisstand gibt es unterschiedliche Analysen. Generell ist mir wichtig, dass die Europäische Union im Energiemarkt eng zusammenarbeitet und wir gemeinsam die Erneuerbaren Energien vorantreiben.	Wir setzen bei Bedarf auf globale Energiepartnerschaften.	Nein.	Wir fordern, dass die Bundesregierung sich auf EU-Ebene dafür einsetzt, die aktuelle Motoren-entwicklung und -technik und damit unsere weg-weisende Technologie-führerschaft nicht durch eine zu strenge Gesetzgebung faktisch abzuschaffen. Die Bundesregierung sollte die EU-Kommission bitten, die Emissionsgesetzgebung durch eine möglichst einfache, wenig gestaffelte Einführung der „Post“-Euro 6-Gesetzgebung mit ausreichend Vorlaufzeit für Typpengenehmigungsbehörden und Fahrzeughersteller auszugestalten. Dies bedeutet ein gestaffeltes Ausgleiten aus fossil gestützter, parallel zu einem zeitgleich gleitenden Einstieg in CO2-neutrale Bereitstellung von Mobilität. Technologieoffen und barrierefrei für jede Form technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen.	Ja, gerade unsere starken mittelstandsgeführten Unternehmen können strukturschwache Regionen, die sich zum Teil in einem Transformationsprozess befinden, mit ihrem Know-how konkret unterstützen. Natürlich setze ich mich darüber hinaus dafür ein, dass bei uns vor Ort am Hochrhein und im Hochschwarzwald investiert wird und Arbeitsplätze erhalten bleiben.						
Lukas Schmitt	Waldshut	Die Grünen	Wir Grüne wollen eine zeitgemäße Mobilität mit elektrischen Antrieben schaffen. Fossile Verbrennungsmotoren haben keine Zukunft. Wenn wir die globalen Klimaziele einhalten wollen, dürfen wir mittelfristig nur noch emissionsfreie Autos zulassen. Deshalb wollen wir ab 2030 keine Neuwagen mit klassischen Verbrennungsmotoren, wie wir sie heute nutzen, mehr zulassen. Innovative Autohersteller haben erkannt, dass der Verbrenner auf den Weltmärkten keine Zukunft hat, weil immer mehr Staaten den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor verkünden. Auch in anderen Bereichen, zum Beispiel im Lkw-Verkehr, führen Innovationen der Branche zu einer Abkehr von fossilen Antrieben. Um hier Investitionssicherheit zu schaffen, braucht es deutlich mehr Anreize und Leitplanken, die die große Koalition der Branche aber bislang verwehrt.	-	Nein, das funktioniert nicht. Allerdings werden alle Parteien, die sich an das globale Klimaabkommen halten wollen, CO2-Preise einführen. Dadurch wird Autofahren mit klassischen Verbrennungsmotoren teurer. Um die CO2-Preise kommen wir nicht herum. Klimafreundliche Autos werden immer billiger, klimaschädliche hingegen teurer. Daher braucht es kein Fahrverbot, die Entscheidung für einen Umstieg wird in den kommenden Jahren eine aus Sicht von Privatpersonen rein ökonomische sein.	-	Die Produktion synthetischer Kraftstoffe ist energieaufwändig und um ein Vielfaches teurer. Aktuell steht die dafür benötigte erneuerbare Energie nicht zur Verfügung. Batterien haben weit bessere Wirkungsgrade. Synthetische Kraftstoffe sind eine gute Alternative zu fossilen im Luft- und Schiffsverkehr. Deshalb sollten wir hinsichtlich des hohen Energiebedarfs zunächst auf diese Branchen setzen, in denen Batterieelektrische Antriebe keine Alternative bieten.	Wasserstoff aus erneuerbaren Energien, sogenannter grüner Wasserstoff, ist zentral für die Versorgungssicherheit in einer klimaneutralen Welt. Denn Wasserstoff ist gut speicherbar und, wenn er mit Strom aus erneuerbaren Energien hergestellt wird, auch klimafreundlich. Mit Marktanreizen und einem umfassenden Förderprogramm werden wir die Kapazitäten zur Wasserstoffherstellung in Deutschland schaffen. Aktuell bleibt Wasserstoff aber nur in einigen Anwendungsbereichen sinnvoll, vor allem in Luft- und Schifffahrt und in der Industrie. Für PKW ist die Batterie wegen des erheblich höheren Wirkungsgrads die bessere Alternative.	Statt einer Pendlerpauschale wollen wir Grüne den Bürger*innen die Einsparungen der CO2-Steuer direkt zurückgeben. Das gleicht nicht nur die Fahrtkosten aus, sondern auch soziale Unterschiede, da Menschen mit niedrigeren und mittleren Einkommen von so einer Pauschalzahlung stärker profitieren. Außerdem wollen wir einen Fonds für Transformationszuschüsse auflegen, der beim Umstieg auf emissionsfreie Autos unterstützt. Zudem setzen wir auf öffentliche Mobilität als Alternative zum Auto. Im Wahlprogramm geben wir eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum, der eine gute Taktung ermöglicht, wo es heute kaum Busverbindungen gibt.	Um unsere Klimaziele zu erreichen, müssen wir den Kohlausstieg auf 2030 vorziehen, statt die Kraftwerke wie bisher geplant bis 2038 laufen zu lassen. Um unsere Stromversorgung zeitgemäß zu gestalten, dürfen wir aber nicht auf fossile Energien wie Atomenergie setzen. Tschernobyl und Fukushima sind Mahnmale dafür, welche Umweltschäden Kernkraftwerke anrichten können – und wir haben immer noch keine Lösung für die Entsorgung des radioaktiven Mülls. Wir Grüne werden mit unserem Klimaschutz-Sofortprogramm die erneuerbaren Energien vorantreiben. Die Technologie ist schließlich da, wir müssen sie nur anwenden. Eine Laufzeitverlängerung der bestehenden Atomkraftwerke würde in den meisten Fällen auch rein praktisch nicht funktionieren, da sie bereits zurückgebaut werden.	Ja, das sollte das Ziel sein. Wir Grüne schaffen mit unserem Investitionsprogramm bis 2030 die Grundlage dafür – das Sparadogma der vergangenen Jahre hat uns atomietechnisch stark zurückgeworfen. Ein trauriges Beispiel dafür ist die Solarbranche, in der wir einst führend waren, heute aber den Großteil der Komponenten aus Asien beziehen, da wir unsere Industrie nicht genügend gefördert haben.	Auch wenn grüner Wasserstoff prioritär bei uns produziert werden sollte, werden wir zur Bedarfsdeckung auf absehbare Zeit Wasserstoff importieren müssen. Die Infrastruktur für Wasserstoffimporte müssen wir jetzt etablieren.	Mit Vorgaben in Form von Grenzwerten, CO2-Reduktionszielen und Produktstandards geben wir der deutschen und europäischen Wirtschaft Planungssicherheit und setzen Impulse für neue Investitionen.	Den Wandel unserer mittelständischen Zulieferer wollen wir unterstützen. Die Strukturhilfe zum Braunkohle-Ausstieg ist dafür meiner Ansicht nach kein gutes Beispiel, da das Geld in eine Branche fließt, die in einigen Jahren nicht mehr existiert ist und die Fördermittel somit in Konzernkassen versickern. Vielmehr braucht es Hilfen, um Innovationen in den Unternehmen anzustoßen, damit sie langfristig wettbewerbsfähig bleiben, die Mitarbeiter eine Perspektive haben und die Unternehmen auch in Zukunft profitabel und als Vorreiter im internationalen Wettbewerb arbeiten können.							
Ulrich Kissel	Waldshut	Freie Wähler	Die Freien Wähler lehnen den Verbrennungsmotor nicht ab. In vielen Bereichen sehen wir auf absehbare Zeit noch keinen adäquaten Ersatz. Meiner Meinung nach sind solche Maßnahmen zu einfach. Auch verfrüht, weil wir heute zwar einigermaßen das Potential von Elektromotoren haben, aber mit einem Verbot möglicherweise die Entwicklung sogar weiterreichender Technologiesprünge zu früh abgeschnitten werden könnte. Hier zum Beispiel Wasserstoff oder Benzin aus nachwachsenden Rohstoffen für Verbrennungsmotoren.	Kein Verkaufsverbot vorgesehen. Technologiesprünge sollten im Wettbewerb entschieden werden und nicht durch Verbote.	Die Partei Freie Wähler lehnt ein Fahrverbot ab, weil es in vielen Bereichen auf absehbare Zeit keinen adäquaten Ersatz für den Verbrennungsmotor gibt. Es wäre umweltpolitisch zudem kontraproduktiv, funktionierende Verbrenner vom Markt zu nehmen, um sie durch neue PKW zu ersetzen. Diese Ökobilanz rechnet sich nicht! Aus meiner Sicht auf absehbare Zeit nicht praktikabel, wobei alte Verbrenner gegenüber neuen Motoren der jüngsten Generation nicht gleichbehandelt werden können. Neueste Motoren sollten hierbei eine längere Laufzeit sicher haben. Diese und die vorhergehende Frage sind immer eine Abwägung widersprüchlicher Ziele. Es sollten weniger Fahrverbote als Anreize nicht zu fahren propagiert werden. Unsere aktuelle Erfahrung zum Arbeiten von zu Hause müssen in die Zukunft auch ohne Pandemie weitergetragen werden.	Kein Fahrverbot vorgesehen. Viel wichtiger als ein Fahrverbot ohne Berücksichtigung individueller Umstände sind meines Erachtens mittels technischer Hilfsmittel die Notwendigkeit zu fahren zurückzudrängen. Beim Nichtfahren sind Elektromotoren und Verbrenner gleichwertig.	Wir sehen Verbote grundsätzlich als letztes Mittel der Politik. Zuvor sollten alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft sein. E-Fuels sind für uns ein Mosaikbaustein für neue Mobilitätskonzepte und Wertschöpfungsketten. Unser aktueller Kraftstoffpreis geht zu 2/3 auf Steuern zurück. Genug Spielraum, um durch geringere Besteuerung von E-Fuels schon heute die Marktkräfte für diesen Markt zu wecken.	Ohne Förderung werden es die E-Fuels und deren Entwicklung nicht schaffen. Eine Beimischung wäre ein schneller Weg, um den E-Fuels den Weg zu bereiten. Ich stimme dem hier aufgezeigten Weg vollkommen zu. Die heutigen Motoren könnten so nicht nur bis zum Lebensende weiterbetrieben werden, sondern als Technologie auch in Zukunft gebaut, verkauft und weiterentwickelt werden. Die Verbotmentalität der heutigen Diskussion verhindert das zu unsere aller Schaden. Solche Treibstoffe könnte sogar für Lastwagen und Schiffe eingesetzt werden.	Als Partei sehen wir die Gefahr einer Verschiebung der Mehrbelastung für den ländlichen Raum im Vergleich zu Ballungszentren und stehen für entsprechende Ausgleichsmaßnahmen. Ich befürworte zuerst die Potentiale zum Arbeiten nicht vor Ort (home-office) auszuschnüpfen. Wir haben hier durch Corona viel gelernt. Viele Fahrten steigern den Bedarf an noch mehr Straßen und ich sehe hier einen nicht mehr akzeptablen Flächenverbrauch für Straßen. Es sollten also an den richtigen Stellschrauben für Arbeitgeber und Arbeitnehmer Anreize im Steuersystem gesetzt werden, nicht zu fahren. Dies ist nicht für alle Arbeitsplätze möglich. Die Begründung auf Bundesebene mit den Fahrwegen im ländlichen Raum möchte ich allerdings hinterfragen, weil ich viele Personen kenne, die in Städten leben und dennoch in die nächste Stadt (oder weiter) pendeln. Eine grundsätzliche Erhöhung der Pendlerpauschale scheint mir daher kontraproduktiv zu Klimazielen (und anderen mobilitäts-bezogenen Zielen). Dieses System braucht wohl einen neuen Denkansatz und Überarbeitung.	Nein, es gibt viele Regionen, die für erneuerbare Energien besser geeignet sind. Das sind häufig ärmere Regionen, denen diese Wertschöpfung sehr guttun würde. Auch im Hinblick auch auf eine gerechtere Welt und die Flüchtlingsströme der letzten Jahre. Grüner Wasserstoff z.B. aus Wüstenregionen machen für uns Sinn. Ergänzend kann Europa/Deutschland seine Energieabhängigkeit etwas reduzieren. Ich sehe keinen Grund den heute existierenden Markt im Energiesektor durch die Energiewende für die Zukunft nicht zuzulassen.	Länder haben unterschiedliche Stärken und Standortfaktoren. Wenn heute Saudi-Arabien Öl hat und morgen die Ukraine oder Libyen Sonnenenergie anbieten kann, was spricht dagegen? – Große Abhängigkeiten in diesem Bereich sind volkswirtschaftlich sicher zu vermeiden, das kann aber auch ohne Autarkie erreicht werden.	Wir FREIE WÄHLER stehen für gesunden Menschenverstand und ideologiefrei Politik. Der Umwelt würde es vermutlich am meisten bringen, wenn die bestehenden Regelungen realitätsnäher wären und weniger Schlupflöcher aufweisen würden. Regelungen müssen ihren Nutzen beweisen. Ansonsten haben wir nur noch Ideologie. Nach meinem Verständnis ist mit Euro 6 auf der Abgasseite ein sehr hohes Niveau erreicht.	Ich befürworte jede Regelung mit Augenmaß.	Staatliche Unterstützung von Strukturwandel sollte in meinen Augen nicht dazu führen überholte Strukturen zu bewahren. Die Kosten für den Kohleausstieg sind aus meiner Einschätzung extrem hoch. Gleiches kann nicht für Strukturwandel in jedem Bereich aufgebracht werden. Wir müssen mit der Kreativität unserer tollen Unternehmen einen billigeren Weg und damit weniger Subventionen finden. – Die Kohleausstiegsunterstützungen kommen nicht den einzelnen Beschäftigten zugute und eine Umlage auf die Zahl der Beschäftigten ist nicht ganz angemessen. Gerade im Osten werden hiermit tiefgreifende Strukturdefizite der letzten Jahrzehnte mit ausgeglichen. Diese Defizite gibt es bei uns in diesem Maß.							

		Fragen	1) Verkaufsverbot Verbrenner		2) Fahrverbot Verbrenner		3) Verkaufsverbot fossiler Kraftstoffe	4) Förderung von E-Fuels / Bio-Fuels aus Pflanzenresten	5) Ausgleich für steigende Fahrtkosten	6) Laufzeitverlängerung von Atomkraftwerken	7) Energie-Autarkie versus Energie-Import	8) Euro 7 Abgasgesetzgebung		9) Förderung der vom gewollten Strukturwandel betroffenen Unternehmen	
			Befürworten Sie ein Verkaufsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Befürworten Sie ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Falls Sie ein Verkaufsverbot oder ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor befürworten, warum wäre das Verkaufsverbot von fossilen Kraftstoffen keine Alternative?	Wie stehen Sie dazu, dass klimaneutral hergestellte Kraftstoffe von der Mineralölsteuer befreit werden und ggf. noch anderweitig steuerlich begünstigt und/ oder gefördert werden, um dadurch ihre Markteinführung zu erleichtern?	Wenn durch die sinnvolle Verteuerung von fossilen Kraftstoffen durch die CO2-Bepreisung die Fahrtkosten steigen werden, befürworten Sie eine gleichzeitige Anhebung der Entfernungspauschalen (ca. 0,30 € pro Entfernungskilometer) und eine Herausnahme aus der Werbungs-kostenpauschale von 1000 €, um dadurch einen Ausgleich für steigende Kosten für die Fahrt zum Arbeitsplatz zu ermöglichen?	Wie stehen Sie zu einer Laufzeitverlängerung von rd. 10 Jahren der Atomkraftwerke um Kohlekraftwerke zeitnah abschalten zu können und somit signifikante CO2-Einsparungen in der Energieerzeugung bzw. in Deutschland zu ermöglichen (grobe Abschätzung: eine Laufzeitverlängerung der noch verbliebenen 6 Atomkraftwerke spart rund 5 % des aktuellen CO2-Ausstoßes in Deutschland)?	Denken Sie, dass Europa mit der Energiewende Energie-Autark werden sollte?	Oder befürworten Sie, dass wir als bisheriges Energie-Importland erneuerbar hergestellten Wasserstoff und/ oder E-Fuels aus Ländern importieren sollten, die äußerst sonnen- und windreich sind und somit beste Voraussetzungen für eine kostengünstige Energieproduktion haben?	Befürworten Sie neue Grenzwerte, die eine maximale Verschärfung ohne Kosten-/ Nutzen-Bewertung anstreben und dadurch die Kosten für ein Fahrzeug deutlich erhöhen werden?	Oder befürworten Sie eher eine Regelung mit Augenmaß, die dort wo sinnvoll und angemessen machbar weitere Verbesserungen einfordert?	Unterstützen Sie die Förderung von Strukturwandel hin zur E-Mobilität betroffenen mittelständischen Zulieferunternehmen wie zum Beispiel Mesa Parts? Oder lehnen Sie eine Förderung ab, weil die Regionen, in denen viele vergleichbare Unternehmen ansässig sind, nicht als strukturschwache Regionen gelten?
Kandidaten	Wahlkreis	Partei													
Dominik Brox	Waldshut	Freie Wähler	Nein. Mit aktuellen Auslieferungen von Euro 6d Verbrennern sind die Schadstoffemissionen um ein Vielfaches gesunken, weshalb ich ein Verkaufsverbot aktuell für nicht zielführend halte.	-	Ich erachte Fahrverbote erst dann als sinnvoll, wenn es eine ökologisch sinnvolle Alternative gibt, welche unabhängig des sozialen Status verfügbar ist. Bis dahin dürfen wir das Fahren solcher Motoren nicht verbieten.	-	Die Freien Wähler und auch ich selbst unterstützen die Förderung von E-Fuels. Besonders am Herzen liegt uns das Thema Wasserstoff. Dennoch halte ich von einem Verkaufsverbot nichts, denn dies könnte unserer Wirtschaft Kopf und Kragen kosten.	Eine Förderung von E-Fuels befürworte ich. Durch diese wird den Bürgerinnen und Bürgern eine attraktive Alternative geschaffen, ohne diese mit horrenden Preisen davon abzuschrecken. Jedoch gilt hier, dass diese Förderung nicht wie die EEG-Umlage stattfinden darf. Denn hier werden lediglich Privatpersonen zur Kasse gebeten, nicht jedoch die Unternehmen.	Durch unsere kommunale Verwurzelung setzen die Freien Wähler sich jeher für eine stärkere Unterstützung des ländlichen Raumes ein. Aus diesem Grund setzen wir uns natürlich für eine Förderung für Fahrtkosten ein.	Deutschland hat sich dafür entschieden, die Atomkraftwerke viele Male durch Technologieoffenheit zu bewahren. Aktuell ist dies in Deutschland jedoch nicht vorgesehen, das Land Energie-autark zu gestalten. Auf europäischer Ebene müssen wir an der Autarkie auf jeden Fall festhalten.	Das wäre eine Option, ja.	Im Grunde genommen ist der Ansatz für einen besseren Umweltschutz sowie das Bewusstsein darum richtig. Jedoch ist das Thema aktuell reine Ideologienpolitik statt gesundem Menschenverstand.	Aktuell ändern sich die Euro-Normen schneller als der durchschnittliche Lebenszyklus eines Fahrzeugs. Die Diskussion um Änderungen der aktuell bereits „guten“ Euro 6dtemp-Norm und/oder einer Euro 7-Norm dürfen auf keinen Fall als Hintertür für Fahrverbote genutzt werden.	Es steht außer Frage, dass es einen Förderprozess für solche Strukturwandel geben muss. Man darf aber nicht außer Acht lassen, dass die genannte Förderung vielmehr den Ländern dienen als den Betrieben und ihren Mitarbeitern. Ein Beispiel sind hierfür die noch laufenden jährlichen Subventionen der Steinkohle (rund 2,5 Milliarden Euro), die für das deutlich günstigere Abpumpen des Grubenwassers gestellt werden. Solidarität ist geboten, jedoch werden durch einen vollständigen Ausgleich keine Anreize für Veränderung geschaffen.	
Rita Schwarzelühr-Sutter/ Derya Türk-Nachbaur	Waldshut/ Schwarzwald-Baar	SPD	Den Flottengrenzwerten (FGW) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge kommen bei der Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor eine zentrale Rolle zu, da sie die spezifischen CO2-Emissionen (pro km) von Neufahrzeugen direkt beeinflussen. Die EU-Kommission hat in ihrem „Fit for 55“-Paket vorgeschlagen, ab dem Jahr 2035 nur noch Nullemissionsfahrzeuge (Elektro, H2) zuzulassen. Eine ambitionierte Fortschreibung der FGW muss einhergehen mit einem entsprechenden EU-weiten Hochlauf des Ladeinfrastruktur-Ausbaus. Als SPD haben wir uns das Ziel gesetzt, dass 2030 mindestens 15 Millionen Pkw in Deutschland voll elektrisch fahren sollen.		Die Antriebsfrage ist entschieden. Der Verbrenner wird die kommenden Jahre noch eine wichtige Rolle spielen, aber in Zukunft fahren unsere Autos elektrisch.		Synthetische Kraftstoffe können grundsätzlich eine strategisch wichtige Alternative zu konventionellen Kraftstoffen darstellen. Wir wollen deshalb das Potential nachhaltig und umweltfreundlich hergestellter synthetischer Kraftstoffe heben. Daraus ergibt sich erhebliches Klimaschutz- und Wertschöpfungspotential insbesondere für den Flugverkehr, für nicht-elektrifizierte Schienenstrecken, perspektivisch auch für die Schifffahrt und auch für den Bestand im Straßenverkehr.	Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzprogramm 2030 darauf verständigt, dass eine Ausweitung der Anbauflächen für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln nicht Betrachter kommt. Auch die Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II sieht vor, dass der Anteil dieser Biokraftstoffe begrenzt, wenn möglich sogar gesenkt wird. Der Einsatz von Abfall- und Reststoffen im Verkehr ist unter bestimmten Voraussetzungen gut, ihr Potenzial aber sehr begrenzt. Die Zukunft liegt in den synthetischen Kraftstoffen und dafür brauchen wir unbedingt den Ausbau der erneuerbaren Energien.	Sämtliche Einnahmen aus dem CO2-Preis werden für Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen zum sozialen Ausgleich verwendet. Um Pendler mit einem weiten Arbeitsweg nicht zu benachteiligen, ist die Pendlerpauschale für das Jahr 2021 ab dem 21. Kilometer von 30 auf 35 Cent angehoben worden. Ab 2024 steigt die Pendlerpauschale dann für eine Dauer von drei Jahren noch einmal um weitere 3 Cent auf dann insgesamt 38 Cent pro Kilometer ab dem 21. Entfernungskilometer – um die Preiserhöhung von Diesel und Benzin über den CO2-Preis abzufedern.	Deutschland hat sich nach der Reaktor Katastrophe von Fukushima in einem parteiübergreifenden Konsens dazu entschieden, bis Ende 2022 aus der Nutzung der Atomenergie auszusteigen. Vor dem Hintergrund, dass Radioaktivität nicht an den Grenzen halt macht – schon gar nicht im dicht besiedelten Europa –, muss die logische Konsequenz der Ausstieg aus dieser veralteten Technologie sein. Zudem bleibt das Problem des Atommülls, den eigentlich niemand haben will. Auch in der Klimaschutzdebatte bietet die Atomkraft aus guten Gründen keine Lösung. Ihr Anteil am weltweiten Energieverbrauch beträgt gerade einmal 5 Prozent. Sie kann schon deshalb keinen substantiellen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele liefern, und schon gar nicht in absehbarer Zeit. Außerdem ist sie viel zu teuer. Die Zukunft liegt in den erneuerbaren Energien. Sie sind eine viel günstigere und sichere Alternative. Der zügige Ausbau der erneuerbaren Energien wird außerdem entscheidend für den Spielraum sein, eventuell schon vor dem Jahr 2038 aus der Kohleverstromung auszusteigen.	Um bis 2050 klimaneutral zu werden, muss Europa sein Energiesystem umgestalten. Die EU-Kommission hat hierzu Strategien zur Integration des Energiesystems und zu Wasserstoff vorgelegt. Um in Deutschland bis spätestens 2045 treibhausgasneutral leben, arbeiten und wirtschaften zu können, werden wir als SPD dafür sorgen, dass wir unseren Strom spätestens bis zum Jahr 2040 vollständig aus erneuerbaren Energien beziehen. Unser Strombedarf wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten deutlich steigen, weil wir anstatt fossiler Energieträger deutlich mehr Strom im Verkehr und der Industrie einsetzen werden. Wir brauchen deshalb ein Jahrzehnt des entschlossenen Ausbaus der erneuerbaren Energien.	Dort, wo eine direkte Elektrifizierung nicht sinnvoll ist, werden wir große Mengen Wasserstoff aus erneuerbaren Energien benötigen. Mit der Nationalen Wasserstoffstrategie setzt die Bundesregierung neben der Erzeugung im eigenen Land auch auf den Wasserstoff-Import. Dies bietet zudem die Chance zum Ausbau des EU-Energie-Binnenmarkts sowie zur Kooperation mit sonnen- und windreichen Entwicklungsländern, die ein hohes Potenzial an erneuerbaren Energien haben. So hat Deutschland beispielsweise im August 2021 eine Wasserstoff-Partnerschaft mit Namibia abgeschlossen, um den Export von grünem Wasserstoff zu fördern. Als SPD wollen wir Deutschland bis 2030 zum Leitmarkt für Wasserstofftechnologien machen.	Siehe Antwort zur Frage 1. Im Übrigen haben sich die Automobilkonzerne klar für die Elektromobilität entschieden und dies auch kommuniziert.	Bereits im August 2021 hat die Bundesregierung den „Zukunftsfonds Automobilitätsstrategie“ auf den Weg gebracht, der im Rahmen der Konzentrierten Aktion Mobilität beschlossen wurde und 1 Milliarde Euro für die Jahre 2021 bis 2025 umfasst. Die Fördermittel sehen beispielsweise die Befähigung des Mittelstands für die Elektromobilität und der Produktion von E-Antrieben und Brennstoffzellen vor. Als SPD werden wir die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zu einer modernen Innovations- und Investitionsagentur weiterentwickeln, die gemeinsam mit den Förderbanken der Länder Kapital in strategisch wichtige Zukunftsbranchen lenkt. So wird der sozialökologische Umbau der Wirtschaft unterstützt und gefördert. Auch werden wir die Innovationsförderung aufstocken, die Forschung in die mittelständische Praxis mit Partnerschafts- und Kooperationsförderungen vorantreiben und die Förder- und Kreditprogramme für den Mittelstand im Bereich Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz ausbauen. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) werden einen niederschweligen Zugang zu Fördermitteln erhalten.	
Gerhard Zickenheiner	Freiburg	Die Grünen	Wir Grüne wollen, dass in Deutschland ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden. Auch bei Lkw und Bussen wollen wir die Anteile alternativer Antriebe schrittweise steigern. Beim Pkw setzen immer mehr Hersteller voll auf die Batterie, weil dies die sauberste, energieeffizienteste und aussichtsreichste Antriebsform ist. Abseits davon, wie erwähnt etwa bei Lkw, Bussen und Spezialfahrzeugen, werden auch Antriebskonzepte mit Wasserstoff verfolgt. In Summe wird der Verbrennungsmotor bei neuen Straßenfahrzeugen aufgrund der immer besser werdenden Alternativen zunehmend obsolet. Synthetische Kraftstoffe wollen wir auch aufgrund der noch absehbar knappen Verfügbarkeit und des hohen Energiebedarfs für den Luft- und Schiffsverkehr und für Sondernutzungen vorbehalten, denn dort werden auch langfristig flüssige Kraftstoffe benötigt.		Gesundheit ist ein hohes Gut. Deswegen müssen wir alles Nötige dafür tun, dass die Luftqualitätsstandards eingehalten und etwa Stickoxidbelastungen abnehmen. Der Dieselskandal hat offenbart, dass technische Möglichkeiten, Autoabgase zu reinigen, nicht genutzt und offizielle Messungen manipuliert wurden. Das hat viel Vertrauen in Politik und Automobilindustrie verspielt. Fahrverbote sind aus meiner und unserer Sicht nur das letzte und zugleich schlechteste Mittel, von dem die Verbraucherinnen und Verbraucher getroffen werden. Je stärker die getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität wirken, desto schneller nehmen Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge ab. Wir wollen vielmehr, dass die Verkehrsdichte in Städten abnimmt, mehr Menschen gerade auf kürzeren Distanzen öfter auf das Rad steigen und alle, die auf ein Auto angewiesen sind, sicher sein können, dass Hersteller Umweltvorhaben tatsächlich		Alle nachhaltigen Technologien werden benötigt, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. Mit Blick auf Entwicklungsstand, Energiebedarf und Kosten müssen sie aber jeweils dort eingesetzt werden, wo sie besonders sinnvoll sind. Beim Auto ist die E-Mobilität der effizienteste, sauberste und aussichtsreichste Antrieb. Die knappen synthetischen Kraftstoffe werden hier nicht benötigt, zumal sie die Alltagsmobilität deutlich verteuern würden. Beim Lkw kommen neben elektrischen Antrieben zudem wasserstoffbasierte Antriebe auf den längeren Strecken infrage. Für den Luftverkehr wiederum, der auch langfristig auf Flüssigkraftstoffe angewiesen sein wird, müssen wir synthetische Kraftstoffe reservieren. Das gilt grundsätzlich auch für den Schiffsverkehr. Im Bahnverkehr setzen wir Grüne vor allem auf die Elektrifizierung mit Fahrdrähten. Für kürzere Strecken ohne Fahrdrähten eignen sich Batteriezüge, für längere Strecken Brennstoffzellenzüge.	Wie wir wissen, gibt es im ländlichen Raum eine sehr hohe Pkw-Besitzquote. Weil es viele Förderungen für den Autoverkehr gibt, etwa in Form der Pendlerpauschale und der steuerlichen Diesel- und Dienstwagen-subsidienten, hat die Zersiedelung in vergangenen Jahrzehnten zugenommen und ist die ÖPNV-Nutzung auf dem Land immer weiter zurückgegangen. Dadurch ist der Busverkehr vielfach unwirtschaftlich geworden, Bahnstrecken wurden teils stillgelegt. Dieser Missstand hat also strukturelle Ursachen in einer autozentrierten Verkehrspolitik und der Vernachlässigung von Bussen und Bahnen seit den 1970er Jahren. Um auf dem Land mehr öffentliche Verkehrsangebote zu schaffen und diese dauerhaft finanzieren zu können, braucht es einen ganzheitlichen Ansatz. Er muss ganz entschieden den Ausbau des ÖPNV, dichte Netze, schnelle Taktung zum Ziel haben und auch Maßnahmen beinhalten, die die Nachfrage nach der Nutzung von Bussen, Bahnen und neuen Angeboten (Rufbusse, "On-Demand", Sharing-Angebote etc.) steigern.	Was die CO2-Bepreisung anbelangt:	Eine weitere Nutzung der Kernenergie lehnen wir entschieden ab. Reaktoren der vierten Generation sind vor allem hochrisikante Luftschlösser, die Milliarden verschlingen, von einer eventuellen Inbetriebnahme noch viele Jahrzehnte entfernt sind, keine Alternative für das Endlager-Problem bieten und sogar noch waffenfähiges Material produzieren würden. Ebenso wie die Kernfusion kämen sie überdies viel zu spät, um beim dringlichen Erreichen der Klimaziele überhaupt etwas beizutragen. Die Zukunft der Energieversorgung wird dagegen vielfältig, flexibel und vor allem erneuerbar sein. Forschungsgelder müssen deshalb von atomarer Forschung umgewidmet werden und in die Forschung zum Gelingen der Energiewende investiert werden (Netze, Speicher, etc.), wo sie einen Beitrag zum Überleben unseres Planeten leisten können. Jeder Euro, der in die Erforschung von Generation IV-Reaktoren gesteckt wird, verhindert genau das.	Wir wollen unsere Energieversorgung auf 100% erneuerbare Energien umstellen und daher den Ausbau der Erneuerbaren massiv beschleunigen. Im Sinne des Klimaschutzes muss schließlich auch Ziel sein, unabhängiger von fossilem Gas zu werden und eine echte europäische Energiewende voranzutreiben, die auf Erneuerbare Energien setzt. Nur die konsequente Förderung erneuerbarer Energien sowie der Energieeffizienz in der Europäischen Union wird unsere Abhängigkeit von autoritären Staaten wie beispielsweise Russland verringern, eine echte europäische Energiewende vorantreiben und zum Erreichen der Pariser Klimaziele beitragen.	Klar ist: Auch wenn grüner Wasserstoff prioritär bei uns produziert werden sollte, werden wir zur Bedarfsdeckung Wasserstoff importieren müssen, die Infrastruktur dafür müssen wir jetzt etablieren. Für die Importe werden wir faire Kooperationen mit wind- und sonnenreichen Ländern anstoßen und ausbauen und die Exportländer bei der Energiewende unterstützen. Für den Erfolg dieser Kooperationen ist es unabdingbar, die lokale Bevölkerung einzubeziehen, Menschenrechte zu schützen, sich an den nachhaltigen Entwicklungszielen zu orientieren und dafür auch verbindliche Standards einzuführen.	Meine Fraktion und ich im Bundestag wollen, dass auch weiterhin das Gütesiegel "Made in Germany" in der Automobilindustrie den Takt vorgibt. Ob unsere Unternehmen bei der neuen Mobilität mitmischen, entscheidet über ihre Wettbewerbsfähigkeit und unseren Wohlstand. Weltweit steigt die Nachfrage nach abgasfreien Antrieben. Wenn deutsche Unternehmen in Zukunft weiter erfolgreich Autos exportieren wollen, müssen diese Produkte emissionsfrei sein. Einen Schutzzaun um den fossilen Verbrenner zu ziehen, ist in jeder Hinsicht kontraproduktiv. Die Wirtschaftsgeschichte kennt kein Unternehmen, das erfolgreich an einer veralteten Technologie festgehalten hat. Einstige Weltmarktführer wie Nokia oder Kodak lassen grüßen.	Wir als Grüne unterstützen die Auto- und Mobilitätsindustrie beim Wandel zu emissionsfreien Antrieben und neuen Mobilitätskonzepten. Wir wollen, dass Deutschland Vorreiter bei klimafreundlichen Fahrzeugen wird, denn ihnen gehört die Zukunft. Mit der Festlegung, ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zuzulassen, bieten wir Verlässlichkeit und geben Autoindustrie und Verbraucher*innen Planung- und Investitionssicherheit. Damit effiziente, emissionsfreie E-Autos sich schneller durchsetzen, fördern wir die Entwicklung moderner Batterien, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und wir stehen zur Kaufförderung für emissionsfreie Autos, die wir künftig über ein Bonus-Malus-System auszahlen wollen. Darüber hinaus wollen wir als Grüne grundsätzlich Klimaverträge mit den Unternehmen abschließen, denen wir die Differenz zwischen dem aktuellen CO2-Preis und den tatsächlichen CO2-Vermeidungskosten erstatten wollen, damit sich Klimaschutzinvestitionen sofort rechnen und Wettbewerbsnachteile gegenüber Regionen ohne eine CO2-Bepreisung verringert werden. Darüber hinaus wollen wir auch direkte Investitionszuschüsse für den Ersatz fossiler Technologien gewähren oder über degressive Abschreibungen entsprechende Investitionen fördern.	

		Fragen	1) Verkaufsverbot Verbrenner		2) Fahrverbot Verbrenner		3) Verkaufsverbot fossiler Kraftstoffe	4) Förderung von E-Fuels / Bio-Fuels aus Pflanzenresten	5) Ausgleich für steigende Fahrtkosten	6) Laufzeitverlängerung von Atomkraftwerken	7) Energie-Autarkie versus Energie-Import	8) Euro 7 Abgasgesetzgebung		9) Förderung der vom gewollten Strukturwandel betroffenen Unternehmen	
			Befürworten Sie ein Verkaufsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Befürworten Sie ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Falls Sie ein Verkaufsverbot oder ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor befürworten, warum wäre das Verkaufsverbot von fossilen Kraftstoffen keine Alternative?	Wie stehen Sie dazu, dass klimaneutral hergestellte Kraftstoffe von der Mineralölsteuer befreit werden und ggf. noch anderweitig steuerlich begünstigt und/ oder gefördert werden, um dadurch ihre Markteinführung zu erleichtern?	Wenn durch die sinnvolle Verteuerung von fossilen Kraftstoffen durch die CO2-Bepreisung die Fahrtkosten steigen werden, befürworten Sie eine gleichzeitige Anhebung der Entfernungspauschalen (ca. 0,30 € pro Entfernungskilometer) und eine Herausnahme aus der Werbungs-kostenpauschale von 1000 €, um dadurch einen Ausgleich für steigende Kosten für die Fahrt zum Arbeitsplatz zu ermöglichen?	Wie stehen Sie zu einer Laufzeitverlängerung von rd. 10 Jahren der Atomkraftwerke um Kohlekraftwerke zeitnah abschalten zu können und somit signifikante CO2-Einsparungen in der Energieerzeugung (bzw. in Deutschland zu ermöglichen (grobe Abschätzung: eine Laufzeitverlängerung der noch verbliebenen 6 Atomkraftwerke spart rund 5 % des aktuellen CO2-Ausstoßes in Deutschland)?	Denken Sie, dass Europa mit der Energiewende Energie-Autark werden sollte?	Oder befürworten Sie, dass wir als bisheriges Energie-Importland erneuerbar hergestellten Wasserstoff und/ oder E-Fuels aus Ländern importieren sollten, die äußerst sonnen- oder windreich sind und somit beste Voraussetzungen für eine kostengünstige Energieproduktion haben?	Befürworten Sie neue Grenzwerte, die eine maximale Verschärfung ohne Kosten-/ Nutzen-Bewertung anstreben und dadurch die Kosten für ein Fahrzeug deutlich erhöhen werden?	Oder befürworten Sie eher eine Regelung mit Augenmaß, die dort wo sinnvoll und angemessen machbar weitere Verbesserungen einfordert?	Unterstützen Sie die Förderung von vom Strukturwandel hin zur E-Mobilität betroffenen mittelständischen Zulieferunternehmen wie zum Beispiel Mesa Parts? Oder lehnen Sie eine Förderung ab, weil die Regionen, in denen viele vergleichbare Unternehmen ansässig sind, nicht als strukturschwache Regionen gelten?
Kandidaten	Wahlkreis	Partei													
Tobias Pflüger	Freiburg	Die LINKE	Die LINKE strebt zum Schutz des Klimas einen Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor an.	Ab spätestens 2030 sollen keine Verbrennungsmotoren mehr neu zugelassen oder exportiert werden.	Für die LINKE ist es wichtig, dass Mobilität weiterhin gewährleistet wird, gerade auch im ländlichen Raum und auch sozial verträglich bleibt.  Wir wollen den Flug- und individual- Verkehr möglichst auf die Schiene bringen. Dafür braucht es umfangreiche Investitionen des Bundes in die Bahninfrastruktur und in den ÖPNV. Dafür wollen wir unter anderem die Elektromobilität fördern und der Bund muss für ein angemessenes Ladenetz für Elektrofahrzeuge schaffen.  Fest steht: es braucht diese Alternativen Mobilitätswege, bevor ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor umsetzbar wäre.  Durchaus möglich wären bereits jetzt Einfahrverbote in Innenstädten für Fahrzeuge, die mit Diesel und/ oder Benzin betrieben werden.		Den Einsatz von E-Fuels und Bio-Fuels im PKW Bereich sehen wir kritisch. Bio-Fuels benötigen einen enormen Flächenverbrauch. Den Import von Bio-Fuels wollen wir untersagen, um eine global gesehene enorme Verschärfung der Lebensmittelknappheit, von der auszugehen ist, zu verhindern. Bei der Herstellung von E-Fuels wird bis zu 90% der Energie verschwendet. Besser sind hier E-Autos, bei denen immerhin noch rund 73% der Energie „im Tank“ landet. Hier wird deutlich, dass der Zugverkehr die bessere Energieumsetzung hat. E-Fuels und regional hergestellten Bio-Fuel wollen wir nur dort einsetzen wo sie unumgebar sind, beispielsweise in der Dekarbonisierung des Flugverkehrs.	Wie bereits dargestellt sieht die LINKE keine Möglichkeit flächendeckend E-Fuels und Bio-Fuels im Individualverkehr einzusetzen. Wir wollen Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit miteinander verbinden. Ein Aspekt davon ist, eine Energieversorgung auf Basis von erneuerbaren Energien sicherzustellen und dezentrale und gemeinwohlorientiert auszugestalten. Mobilität und Strom müssen für alle bezahlbar bleiben. Hier setzt die LINKE auf klare Vorgaben an die Industrie.	Derzeit werden in der Politik verschiedene Modelle zur CO2 Bepreisung diskutiert. Entscheidend ist für uns LINKE, dass eine CO2 Bepreisung einen Anreiz gibt CO2 einzusparen, aber gleichzeitig einkommensschwache Menschen und Menschen, die bspw. auf das Auto angewiesen sind, um zur Arbeit zu kommen entsprechende finanzielle Ausgleiche zu schaffen. Konkret wollen wir die Pendlerpauschale in ein Mobilitätsgeld umwandeln, bei dem pro Entfernungskilometer zur Arbeitsstätte allen Arbeitnehmer*innen unabhängig von ihrem Einkommen dieselbe Steuerbegünstigung verschafft. Gleichzeitig muss es auch auf dem Land zunehmend Verkehrsalternativen geben. Dazu plant die LINKE ein umfangreiches staatliches Investitionsprogramm.		Das erklärte Ziel der LINKEN ist es die Energiewende voranzubringen um das 1,5 Grad Ziel möglichst noch zu erreichen. Dabei streben wir wo möglich eine dezentrale Energieversorgung an, primär regional und gerne auch grenzüberschreitend. Darüber hinaus strebt die LINKE einen Energieimport von erneuerbaren Energien an.	Die EU-Kommission will die Folgenabschätzung zur Einführung der Euro-7 Abgasnorm im letzten Quartal 2021 vorstellen und auch der Gesetzesvorschlag soll frühestens 2022 folgen. Erst auf Basis dessen ist für mich eine abschließende Bewertung möglich.	Bernd Riexinger, der Spitzenkandidat der LINKEN in Baden-Württemberg beschreibt das in seinem Papier zum Green New Deal meiner Meinung nach ganz gut. Die LINKE fordert einen Transformations- und Konversionsfond über 20 Mrd. €/ Jahr in dem sozial-ökologische Innovationen in Industrieunternehmen gefördert werden sollen, unabhängig von den Hilfen zum Strukturwandel weg vom Kohleabbau. Die Investitionsmittel sollen im Gegenzug zu Arbeitsplatzgarantien und Belegschaftseigentumsanteile vergeben werden. Mittelständische Zulieferunternehmen sollen mittels staatlichen Bürgschaften und Bankkrediten das notwendige Kapital für den sozial-ökologischen Umbau erhalten.		
Claudia Raffelhüschen	Freiburg	FDP	Nein!	Wir sehen auch für den Verbrenner noch einen Nutzen. Mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) kann auch der Verbrennungsmotor CO2 neutral werden.	Nein!	Einerseits können auch Verbrennungsmotoren CO2 neutral gefahren werden (E-Fuels), andererseits ist ein Fahrverbot mit massenhafter Verschrottung von Fahrzeugen verbunden. Der CO2 Fußabdruck eines Fahrzeugs.	Wir streben kein Verkaufsverbot an, allerdings würde ein hoher CO2 Preis, konventionelle Kraftstoffe unattraktiver und E-Fuels oder Bio-Fuels deutlich attraktiver machen. Deswegen sehe ich auch hier eine Chance im Emissionshandel, neue Technologien voranzubringen.	Ich möchte ganz grundsätzlich eine Förderung, die nicht einzelne Technologien fördert, sondern das Ziel der CO2 Einsparung. Daher passen auch E-Fuels/Bio-Fuels gut ins Förderkonzept. Vor allem fordern die Freien Demokraten aber, dass diese Kraftstoffe auf Flottengrenzwerte angerechnet werden können, was auch dazu führen würde, dass mehr Interesse an der Einführung besteht und somit auch mehr investiert wird.	Das Konzept der Freien Demokraten sieht eine Rückzahlung der kommenden Mehrkosten durch eine „Klimadividende“ vor. Dabei sollen die staatlichen Mehreinnahmen als Pauschale an jeden Bürger und jede Bürgerin zurückgezahlt werden. Eine Anhebung der Pendlerpauschale ist nicht konkret gefordert, kann ich mir aber gut vorstellen, da sich diese ja auch an den realen Kosten orientiert.	Nein.	Ressourcen, die vorhanden sind, sollen genutzt werden. In einer globalisierten Welt ist Autarkie kein Ziel. Vielmehr müssen verschiedene Quellen erschlossen werden um Abhängigkeiten von einer Quelle zu vermeiden.	Nein.	Die FDP wünscht sich eine Technologiegarantie für 10 Jahre, damit Hersteller die Sicherheit haben, dass sich Forschung im Bereich der Antriebstechnologie auch auf absehbare Zeit noch lohnt. So können dann auch Verbrenner noch optimiert werden, anstatt sie durch neue Normen indirekt abzuschaffen.	Unabhängig vom Standort stehen die Freien Demokraten Subventionen sehr kritisch gegenüber. Staatliche Gelder müssen aber verstärkt in die Forschung und in den Technologietransfer fließen, sodass mittelständische Firmen einen besseren Zugang zu Innovationen bekommen.	
Julia Söhne	Freiburg	SPD	Wir als SPD wollen nicht verbieten, sondern stattdessen positive Anreize zu Veränderung schaffen. Dabei sind wir in unserer Region auch schon sehr weit. Ziel muss allerdings langfristig der Wechsel zu alternativen Antrieben sein. Dabei ist Tempo gefragt: Je mehr Menschen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben kaufen, desto billiger werden diese und desto mehr dieser Fahrzeuge wird es auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt geben, sodass sich jeder und jede die Veränderung leisten kann. Der Wandel muss für alle finanziell zu stemmen sein.		Nein, das wäre nicht nachhaltig, weil auch bei der Herstellung neuer Fahrzeuge mit nachhaltigen Antriebsarten massiv Emissionen ausgestoßen werden. Aus meiner Sicht gilt auch hier: kluge und massive Investitionen in nachhaltige Fahrzeuge und klimaneutral hergestellte Kraftstoffe, statt Verbote von oben.		Langfristig müssen wir meiner Meinung nach bei Alternativen zum Verbrennungsmotor ankommen. Als Übergangslösung und solange noch Autos mit Verbrennungsmotoren auf den Straßen fahren, kann eine Minderung der Mineralölsteuer für klimaneutral hergestellte Kraftstoffe allerdings sinnvoll sein.	Ja, denn Klimaschutz muss für die Privatbevölkerung finanziell tragbar sein. Solange kein ausreichendes Angebot an ÖPNV oder anderen Fahrzeugen, die ohne fossile Kraftstoffe auskommen, vorhanden ist, kann nicht an der Preisspirale gedreht werden. Durch eine CO2-Bepreisung sollen hingegen vor allem Konzerne und Unternehmen zur Kasse gebeten werden, die einen Großteil der Emissionen verursachen. Sie müssen sich an den Kosten beteiligen, die uns allen durch die von ihnen verursachten Klimaschäden entstehen.	Das halte ich aus zwei Gründen für nicht sinnvoll: Der erste ist ein rein praktischer. Das Abschalten der Atomkraftwerke war ein Prozess, der Vorbereitung gebraucht hat. Nun die Zeit in eine Veränderung der Entscheidung zu stecken halte ich für ineffizient. Der zweite Grund ist ein klimapolitischer. Es wäre ein Rückschritt, nun die Laufzeit von Atomkraftwerken zu verlängern. Wir wissen nach wie vor nicht, wo wir mit dem Atom Müll hinsollen und hinterlassen unseren nachfolgenden Generationen ein bisher ungelöstes Problem. Stattdessen sollten wir den Ausbau erneuerbarer Energien wie etwa Windräder vorantreiben, was in der letzten Zeit ins Stocken geraten ist. Auch eine Weiterentwicklung der Energiespeicher und -transport Möglichkeiten spielt dabei eine zentrale Rolle. Dann wäre ein früherer Ausstieg aus der Kohle ohne Atomkraft möglich.	Eine größere Energie-Unabhängigkeit würde Europa gut tun – auch hier gibt es sehr Sonnen- und sehr Wind-reiche Länder. Außerdem unterstütze ich es aus demokratietheoretischer Sicht, von autoritären Regimen unabhängig zu sein. Ich bin deshalb starke Befürworterin einer gemeinsamen, europäischen Klima- und Energiepolitik.	Eine absolute Unabhängigkeit der Europäer:innen liegt meiner Meinung nach nicht in der nahen Zukunft, weshalb Deutschland diese Richtung zwar verfolgen, gleichzeitig aber auch bei Import auf die Klimabilanz der importierten Energieformen achten muss.	Da es sich bei der Euro 7 Abgasnorm um diejenigen Grenzwerte handelt, die Neuwagen einhalten müssen, befürworte ich die Verschärfung der Grenzwerte. Wir befinden uns in einer globalen Klimakrise. Dabei sind Anreize wie diese, die Autobauer dazu zwingen, ihre Autos maximal effizient und umweltschonend zu bauen, die richtigen Signale.	Der Weg zur E-Mobilität wird für uns alle nicht einfach. Natürlich versuchen wir dabei, niemanden zu vergessen. In wirtschaftlich starken Regionen wie der unseren kann das allerdings nicht nach dem Gießkannenprinzip geschehen. Stattdessen müssen finanzielle Unterstützungen an Mut zur Innovation gekoppelt sein. Anstatt einer allgemeinen Strukturhilfe, halte ich deshalb Unterstützung in Form von Einzelförderungen für sinnvoll. Unternehmen, die zeigen, dass sie Teil des Wandels sein wollen und sind, sollten auf diesem Weg bestärkt werden.		
Dr. Christoph Hoffmann	Lörrach-Müllheim	FDP	NEIN, denn sie können mit regenerativen Kraftstoffen betrieben werden. Es gibt auch zu den schweren Dieseln vorerst keine Alternative.		NEIN		Regenerative Kraftstoffe sind die Lösung nicht nur in Deutschland sondern auch weltweit. E-Mobilität in Afrika ist völlig illusorisch für die nächsten 50 Jahre. Der Hochlauf regenerativer Kraftstoffe wurde durch das EU Parlament verhindert mit der CO2 Rahmenrichtlinie, die die E-Fuels nicht als klimaneutral bezeichnet hat. Dadurch haben wir 4 Jahre verloren. E-Fuels sollten bevorzugt aus Wind, Wasser und Solarenergie entstehen. Davon gibt es weltweit mehr als genug.	Für klimaneutrale Kraftstoffe muss es eine Steuerbefreiung geben. Zudem müssen die fossilen über die CO2 Preise/ Zertifikate belastet werden.	Die steuerlich anrechenbaren Kosten und die Pauschale müssen der Realität entsprechen - werden also steigen müssen.	Wenn es sicher gemacht werden kann, ist das ein Möglichkeit die drohende Versorgungslücke zu schließen.	Nein, das kann nicht funktionieren. Wir müssen Energie aus den begünstigten Regionen, Sonnengürtel, Windzonen in Form von Wasserstoff, E-Fuels importieren. Heut sind die Regenerativen Solar und Wind bei 6%!! des gesamten Energieverbrauchs. Die Welt ist arbeitsteilig geworden und das ist gut so. Autarkiebestrebungen gab es schon mal in Deutschland im schlimmsten Abschnitt der Geschichte.	Ja, das ist eine Win Win Situation. Gerade der arme globale Süden hat hier Chancen auf Einkommen. Solarkraftwerke im Sahelgürtel, Wasserkraft aus dem Kongo usw.	Nein, das ist grüner Irrsinn und hat keine vernünftige Kosten/ Nutzen Abwägung mehr. Es ist vielmehr der ideologische Kreuzzug gegen die individuelle Mobilität.	Ja	Wir müssen die Arbeitsplätze im Bereich Automotive bei uns erhalten ! Und nicht wie in der Braunkohle notwendigerweise wegfallen lassen. Dazu kann es nötig sein Strukturhilfen für Investitionen der Betriebe auszubringen. Der Demographische Wandel bringt ein Mangel an Arbeitskräften. Das wird aber regional unterschiedlich ausfallen.

		Fragen	1) Verkaufsverbot Verbrenner		2) Fahrverbot Verbrenner		3) Verkaufsverbot fossiler Kraftstoffe	4) Förderung von E-Fuels / Bio-Fuels aus Pflanzenresten	5) Ausgleich für steigende Fahrtkosten	6) Laufzeitverlängerung von Atomkraftwerken	7) Energie-Autarkie versus Energie-Import	8) Euro 7 Abgasgesetzgebung		9) Förderung der vom gewollten Strukturwandel betroffenen Unternehmen		
			Befürworten Sie ein Verkaufsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Befürworten Sie ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor?	Ab wann?	Falls Sie ein Verkaufsverbot oder ein Fahrverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor befürworten, warum wäre das Verkaufsverbot von fossilen Kraftstoffen keine Alternative?	Wie stehen Sie dazu, dass klimaneutral hergestellte Kraftstoffe von der Mineralölsteuer befreit werden und ggf. noch anderweitig steuerlich begünstigt und/oder gefördert werden, um dadurch ihre Markteinführung zu erleichtern?	Wenn durch die sinnvolle Verteuerung von fossilen Kraftstoffen durch die CO2-Bepreisung die Fahrtkosten steigen werden, befürworten Sie eine gleichzeitige Anhebung der Entfernungspauschalen (ca. 0,30 € pro Entfernungskilometer) und eine Herausnahme aus der Werbungs-kostenpauschale von 1000 €, um dadurch einen Ausgleich für steigende Kosten für die Fahrt zum Arbeitsplatz zu ermöglichen?	Wie stehen Sie zu einer Laufzeitverlängerung von rd. 10 Jahren der Atomkraftwerke um Kohlekraftwerke zeitnah abschalten zu können und somit signifikante CO2-Einsparungen in der Energieerzeugung bzw. in Deutschland zu ermöglichen (grobe Abschätzung: eine Laufzeitverlängerung der noch verbliebenen 6 Atomkraftwerke spart rund 5 % des aktuellen CO2-Ausstoßes in Deutschland)?	Denken Sie, dass Europa mit der Energiewende Energie-Autark werden sollte?	Oder befürworten Sie, dass wir als bisheriges Energie-Importland erneuerbar hergestellten Wasserstoff und/oder E-Fuels aus Ländern importieren sollten, die äußerst sonnen- oder windreich sind und somit beste Voraussetzungen für eine kostengünstige Energieproduktion haben?	Befürworten Sie neue Grenzwerte, die eine maximale Verschärfung ohne Kosten-/Nutzen-Bewertung anstreben und dadurch die Kosten für ein Fahrzeug deutlich erhöhen werden?	Oder befürworten Sie eher eine Regelung mit Augenmaß, die dort wo sinnvoll und angemessen machbar weitere Verbesserungen einfordert?	Unterstützen Sie die Förderung von vom Strukturwandel hin zur E-Mobilität betroffenen mittelständischen Zuliefererunternehmen wie zum Beispiel Mesa Parts? Oder lehnen Sie eine Förderung ab, weil die Regionen, in denen viele vergleichbare Unternehmen ansässig sind, nicht als strukturschwache Regionen gelten?	
Kandidaten	Wahlkreis	Partei														
Thorsten Frei	Schwarzwald-Baar	CDU	Ein Verbot erachte ich als falsch. Wir sollten weiter technologieoffen denken und handeln. Auch die heutigen Verbrennungsmotoren haben Vorteile und weitere Optimierungspotenziale. Dennoch wollen wir den Umstieg auf emissionsfreie Mobilität als Beitrag zur Klimaneutralität bis 2045 attraktiv gestalten und weiter durch Anreize fördern. Ebenso muss der CO2-Verbrauch in Zukunft im Feld der Mobilität stärker Berücksichtigung finden. Dafür wollen wir den Emissionshandel auch auf den Verkehr ausweiten.	Dogmatische Datumsgrenzen helfen uns nicht. Zumindest muss es großzügige Übergangsfristen geben.	Ein Fahrverbot für Bestandsfahrzeuge lehne ich ab. Dadurch würden Menschen mit kleinem Geldbeutel überfordert und benachteiligt.		Auch hier gilt für mich, dass ich pauschale Regelungen als falsch erachte. Durch die CO2-Bepreisung würden Nutzer fossiler Kraftstoffe einen angemessenen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Umgekehrt würden die heute in der Herstellung zu teuren und damit nicht wettbewerbsfähigen E-Fuels deutlich attraktiver werden.	Wir werden den Umstieg in emissionsfreie Mobilität für alle attraktiv gestalten und dazu einen Fahrplan vorlegen. Wir setzen dabei neben der Elektromobilität auch auf synthetische Kraftstoffe im Straßenverkehr und wollen sie – wie auch Wasserstoff – perspektivisch auch im Schwerlastverkehr einsetzen. Uns ist wichtig, dafür zu sorgen, dass am Standort Deutschland synthetische Kraftstoffe entwickelt und produziert werden. Eine finanzielle Förderung ist für mich ebenso denkbar wie eine geringere Abgabenlast.	Wir setzen auf das Instrument des Emissionshandels und kompensieren entstehende Mehrbelastungen mit gezielten Entlastungen in den Bereichen Wohnen und Mobilität. Die genaue Ausgestaltung steht noch nicht fest. Eine Anhebung der Entfernungspauschalen könnte dabei eine Möglichkeit sein.	Deutschland und Europa sollten im Bereich der Energiegewinnung autark sein, um sich von politischen Abhängigkeiten freizumachen.		Nein. Ideologien und Dogmen haben keinen realen Mehrwert für gute Rahmenbedingungen des täglichen Lebens. Vor allem sollten wir bei aller Vorreiterrolle, die Deutschland einnimmt, nicht unsere wirtschaftlichen Interessen aus den Augen verlieren.	Ja.	Wir stehen vor einem Modernisierungsjahrzehnt für die Automobilindustrie. Immer mehr deutsche Automobilhersteller kündigen an, aus der Herstellung von Verbrennungsmotoren auszusteigen. Wir werden den Umstieg in emissionsfreie Mobilität für alle attraktiv gestalten und dazu einen Fahrplan vorlegen. Damit sorgen wir dafür, dass alle Interessen berücksichtigt werden – von Verbraucherinnen und Verbrauchern, Unternehmen inklusive der Zuliefererindustrie, von Beschäftigten und im Sinne eines nachhaltigen Einsatzes von Rohstoffen und Ressourcen. Das kann auch die finanzielle Förderung der Transformation bedeuten. Die Bundesregierung hat beim ‚Autogipfel‘ Mitte August bereits 1 Mrd. EUR für die Hersteller sowie die Zulieferer zugesagt.		
Thomas Bleile	Schwarzwald-Baar	Die Grünen	Um ganz genau zu sein, geht es um Neuzulassungen von Fahrzeugen welche mit fossilen Kraftstoffen angetrieben werden und es ist absehbar, dass sich beim Auto die Elektromobilität durchsetzen wird, denn sie ist im Gegensatz zu anderen alternativen Antrieben schon heute verfügbar und besonders effizient. Innovative Autohersteller haben erkannt, dass der Verbrenner auf den Weltmärkten keine Zukunft hat, weil immer mehr Staaten den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor verkünden.	Unser Ziel ist das Jahr 2030, damit die Automobilindustrie klare zeitliche Perspektiven und Planungssicherheit für die nötigen Innovationen und Investitionen hat.	Der Großteil der Emissionen in den Städten entsteht durch den Verkehrssektor. Wir wollen die Städte wieder lebenswerter und gesünder machen, aber ohne Verbote. Die Kaufförderung emissionsfreier Autos wollen wir in ein Bonus-Malus-System überführen und für Elektro-Leichtfahrzeuge öffnen. Klimafreundliche Autos werden billiger, klimaschädliche teurer. Auch die Umrüstung bestehender Verbrenner zu emissionsfreien Autos wollen wir fördern.	- Hier gibt es kein festes Datum	Die Produktion synthetischer Kraftstoffe ist enorm energieaufwändig und um ein Vielfaches teurer und die Herstellung macht nur mit erneuerbaren Energien Sinn. Diese werden aber (wenn wir genug davon für den Alltag und die E-Mobilität haben) zuerst für die Wasserstoffgewinnung benötigt um z.B. grünen Stahl zu produzieren und als „Treibstoff“ für den Schwerlastverkehr/Bahn und die Luftfahrt einzusetzen.	Grundsätzlich sind solche Förderungen durchaus ein Mittel um Forschung und Innovation zu stimulieren. Klar muss aber sein, dass die Herstellung nur mit regenerativer Energie sinnvoll ist.	In ländlichen Räumen ist die Mobilitätswende am anspruchsvollsten, denn viele Menschen sind dort auf das Auto angewiesen. Zugleich schränkt diese einseitige Autozentrierung die Autonomie von Kindern, Jugendlichen und Menschen ohne Auto besonders stark ein. Wir wollen erreichen, dass Mobilität auch auf dem Land ohne Auto und barrierefrei möglich ist. Wir wollen mit den Ländern eine Mobilitätsgarantie mit gesetzlich definierten Standards für Erreichbarkeit und Erschließung einführen, erweiterte Angebote an öffentlicher Mobilität in ländlichen Räumen entwickeln, lokale Initiativen unterstützen und Radwege ausbauen. Gerade in strukturschwachen Regionen braucht es eine regel-mäßige, verlässliche und barrierefreie Anbindung an den ÖPNV, zum Beispiel durch Schnellbuslinien, und an Mobilitätsdienstleistungen wie Ridepooling- und On-Demand-Verkehre. Dennoch ist das Auto für viele Menschen im ländlichen Raum unverzichtbar und dort gerade für viele Familien kaum wegzudenken. Das E-Auto ist insbesondere im Paket mit Solaranlagen auf dem Dach, einem Stromspeicher im Keller und einer Wandladestation in der Garage eine zukunftsfähige Lösung. Zugleich wollen wir Carsharing flächendeckend verfügbar machen und die Errichtung von Carsharing-Stationen fördern, auch an zunächst weniger rentablen Standorten. (aus Wahlprogramm S. 36) Ihr Vorschlag wäre aus unserer Sicht zu kurz gedacht und würde andere Personengruppen von einer Entlastung ausschließen. Wir wollen die Einnahmen aus der CO2 Bepreisung durch ein Energiegeld den Bürger*innen direkt zurückgeben. In einem ersten Step sind das 75€ pro Person die an andere staatliche Leistungen nicht angerechnet werden dürfen. Somit profitieren Menschen mit geringen und mittleren Einkommen deutlich mehr als Menschen mit hohen Einkommen.	Atomkraft ist nicht geeignet, die Klimakrise zu bekämpfen. Wir werden den Atomausstieg in Deutschland vollenden. Unser Ziel ist es, die Atomfabriken in Gronau und Lingen schnellstmöglich zu schließen. Der Betrieb des Forschungsreaktors Garching mit hochangereichertem Uran gehört beendet. Zum Erbe der Atomenergientzung gehört die Endlagerung. Wir bekennen uns zum verabredeten Pfad der Standortsuche mit höchsten Sicherheitsstandards bei größtmöglicher Transparenz und Beteiligung der Bevölkerung. Der Rückbau der bestehenden Atomkraftwerke muss schleunigt und ohne Zeitverzögerung auf höchstem Sicherheitsniveau erfolgen. (aus Wahlprogramm S. 28) Gleichzeitig müssen wir die erneuerbaren Energien massiv ausbauen und fördern und den Kohleausstieg vorziehen. Das kann uns auch gelingen, aber dazu müssen wir als Grüne ein starkes Ergebnis bei der Bundestagswahl erzielen und in die Regierungsverantwortung kommen. Ansonsten werden wir mit Sicherheit die Klimaziele verfehlen.	Um klimaneutral zu werden, brauchen wir vor allem eins: richtig viel erneuerbare Energien. Um die Anlagen dafür bauen zu können, wollen wir nicht komplett von außereuropäischen Lieferanten abhängig sein und so in die nächste Importabhängigkeit geraten. Die gute Nachricht ist: Noch gibt es Hersteller von wichtigen Komponenten wie Windrädern und Wechselrichtern in Europa und auch für die enorm wichtige PV-Modul-Produktion gibt es wieder erste Investitionen in Produktionskapazitäten. Zahlreiche Innovationen in der Photovoltaik deuten darauf hin, dass das Potenzial dieser Technologie bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Die deutsche Solarindustrie soll zur Impulsgeberin werden. Diese Entwicklung wollen wir mit gezielten Investitionshilfen unterstützen. (aus Wahlprogramm S. 65)	Auch wenn grüner Wasserstoff prioritär bei uns produziert werden sollte, werden wir zur Bedarfsdeckung Wasserstoff importieren müssen. Die Infrastruktur für Wasserstoffimporte müssen wir jetzt etablieren. Für die Importe werden wir faire Kooperationen mit wind- und sonnenreichen Ländern anstoßen und ausbauen und die Exportländer bei der Energiewende unterstützen. Für den Erfolg dieser Kooperationen ist es unabdingbar, die lokale Bevölkerung einzubeziehen, Menschenrechte zu schützen, sich an den nachhaltigen Entwicklungszielen zu orientieren und dafür auch verbindliche Standards einzuführen. (aus Wahlprogramm S. 25)	Wir wollen mit ehrgeizigen Vorgaben in Form von Grenzwerten, CO2-Reduktionszielen und Produktstandards der deutschen und europäischen Wirtschaft Planungssicherheit geben und Impulse für neue Investitionen setzen. Faire Preise sorgen dafür, dass sich klimagerechtes Handeln lohnt. Forschung und Innovationen für klimagerechtes Wirtschaften wollen wir stärker fördern. (aus Wahlprogramm S.16)	Keine Bezugnahme auf Euro 7 / 6	Wie in Frage/Antwort 2 schon angedeutet wollen wir die Lenkungswirkung über ein Bonus/Malus –System erreichen und umweltfreundliche Technologien fördern/belohnen.	Die ökologische Modernisierung ist gerade für viele industriell geprägte Regionen, wie der unseren im Schwarzwald, eine große Herausforderung. Um Regionen und insbesondere die dort ansässigen kleinen und mittleren Unternehmen zu unterstützen, wollen wir regionale Transformationsfonds auflegen. Die Förderung richtet sich an Unternehmen, die aus eigener Kraft den ökologischen Strukturwandel nicht bewältigen können, mit ihrem Standort aber fest in der Region verankert sind und dort bleiben wollen. Regionale Akteur*innen aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften sollen eingebunden werden und gemeinsame Visionen erarbeiten, wo die Region sozial und wirtschaftlich in Zukunft stehen sollte. Gleichzeitig wollen wir neue Formate wie Reallabore und Experimentierräume fördern, in denen Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Wirtschaft und Kommunen gemeinsam an Lösungen für Herausforderungen vor Ort arbeiten und forschen. (S.5 Wahlprogramm) Zusätzlich wollen wir die Beschäftigten durch Weiterbildung und Qualifizierung auf diesen Struktur- und Technologiewandel vorbereiten. Dazu wollen wir ein Recht auf Weiterbildung einführen und mit einem Weiterbildungsgeld auch für Erwerbstätige in Qualifizierungsphasen eine soziale Absicherung schaffen.
Marius Maier	Schwarzwald-Baar	Freie Wähler	Nein, die FREIEN WÄHLER lehnen den Verbrennungsmotor nicht ab und sehen in vielen Bereichen auf absehbare Zeit noch keinen adäquaten Ersatz.	Kein Verkaufsverbot vorgesehen.	Nein, die FREIEN WÄHLER lehnen den Verbrennungsmotor nicht ab und sehen in vielen Bereichen auf absehbare Zeit noch keinen adäquaten Ersatz. Außerdem wäre es umweltpolitisch kontraproduktiv, funktionierende Verbrenner vom Markt zu nehmen, um sie durch neue PKW zu ersetzen. Diese „Ökobilanz“ rechnet sich nicht!	Kein Fahrverbot vorgesehen.	Wir sehen Verboten grundsätzlich als letztes Mittel der Politik. Zuvor sollten alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft sein. E-Fuels sind für uns ein Mosaikbaustein, für neue Mobilitätskonzepte und Wertschöpfungsketten.	Ohne eine Förderung werden es die E-Fuels und deren Entwicklung nicht schaffen. Eine Beimischung wäre ein schneller Weg, um den E-Fuels den Weg zu bereiten.	Wir sehen wie Sie die Gefahr einer Verschiebung der Mehrbelastung für den ländlichen Raum im Vergleich zu Ballungszentren und stehen für entsprechende Ausgleichsmaßnahmen.	Den Teufel mit dem Beelzebub auszutreiben ist keine Lösung. Politik muss langfristig denken und Planungssicherheit geben. Für uns ist die Energiesicherheit Stand heute nicht gewährleistet und nachts ohne Wind würden in Deutschland die Lichter ausgehen, wenn wir nicht Kohle- oder Atomstrom aus dem Ausland bezögen. Das ist für uns eine unehrliche Energiepolitik!	Nein, es gibt viele Regionen, die für erneuerbare Energien besser geeignet sind. Das sind häufig auch ärmere Regionen, denen diese Wertschöpfung sehr guttun würde. Auch im Hinblick auf eine gerechtere Welt und die Flüchtlingsströmungen der letzten Jahre. Grüner Wasserstoff z.B. aus Wüstenregionen machen für uns Sinn. Ergänzend kann Europa/ Deutschland seine Energieabhängigkeit etwas reduzieren.	So ist es, siehe vorhergehende Antwort.	Wir FREIEN WÄHLER stehen für gesunden Menschenverstand und ideologiefreie Politik. Der Umwelt würde es vermutlich am meisten bringen, wenn die bestehenden Regelungen realitätsnäher wären und weniger Schlupflöcher aufweisen würden.	Aus unserer Sicht muss Politik den politisch gesteuerten Strukturwandel auch mit Förderung und Anreizen begleiten. Wir FREIEN WÄHLER sind der Meinung, dass der Strukturwandel durch eine neue Klimapolitik gerade BaWü und viele Mittelständler wie Sie vor enorme Herausforderungen stellt. Aber er ist auch eine große Chance für innovative Unternehmen und BaWü ist prädestiniert für das immer wichtigere Zusammenspiel aus IT und Produktion. Daher sind wir keine Partei des Jammerns und Tröstens, sondern wir krepeln gemeinsam mit Ihnen die Ärmel hoch und stellen uns der Zukunft!		