



Anfragen zum Plenum zur Plenarsitzung am 29.10.2025 – Auszug aus Drucksache 19/8757 –

Frage Nummer 40

mit der dazu eingegangenen Antwort der Staatsregierung

Abgeordneter
**Florian
von Brunn**
(SPD)

Nachdem die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) am 24.10.2025 auch mit der Stimme von Dr. Markus Söder bzw. des Freistaates Bayerns einen Beschluss zur Aufweichung der EU-Flottengrenzwerte und damit des Klimaschutzes im Verkehrssektor gefasst hat, frage ich die Staatsregierung, wie genau sich die Verwendung von E-Fuels – laut Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI mit einem Wirkungsgrad von 15 Prozent im Vergleich zu 75 Prozent bei E-Autos und CO₂-Vermeidungskosten von rund 1.000 Euro im Vergleich zu nur 125 Euro bei E-Autos – positiv auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit Europas, Deutschlands und Bayerns, die Sicherung von Arbeitsplätzen und den Klimaschutz auswirken soll, welche Rolle Biokraftstoffe bzw. biogene Kraftstoffe angesichts der begrenzten Anbauflächen in Europa, Deutschland und Bayern, ihrer niedrigen Energiedichte von 50 bis 150 Gigajoule pro Hektar und Jahr (Photovoltaik liegt bei der zehn- bis dreißigfachen Energieausbeute), dem konkurrierenden Bedarf von Chemieindustrie, anderen industriellen Prozessen und Wärmeerzeugung sowie der häufig schlechteren Klima-Gesamtbilanz für die bereits genannten Ziele (zukünftige Wettbewerbsfähigkeit, Sicherung von Arbeitsplätzen und Klimaschutz) konkret spielen und von welchen Verkaufspreisen sowie Betriebskosten für Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge, E-Autos mit Range Extender (beide Fahrzeugtypen beim Betrieb mit den im o. g. MPK-Beschluss genannten Kraftstoffen) sowie reinen E-Autos die Staatsregierung für das Jahr 2035 ff. ausgeht?

Antwort des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

Die Staatsregierung begrüßt nachdrücklich, dass sich mit dem Beschluss nun auch die von SPD und Grünen gestellten Länderchefs der Haltung Bayerns angeschlossen und klar zur Technologieoffenheit und zur Zukunft der Verbrennertechnologie bekannt haben. Denn ein starres Verbrennerverbot im Jahr 2035 ohne Rücksicht auf die tatsächliche Umsetzbarkeit würde, wie von der Ministerpräsidentenkonferenz festgestellt, die industriellen Kernkompetenzen und die Wettbewerbsfähigkeit des Automobilstandortes Deutschland gefährden.

Es ist unseriös und zudem unnötig, über Verkaufspreise und Betriebskosten im Jahr 2035 zu spekulieren. Vielmehr gilt es, geeignete und flexible Rahmenbedingungen zu setzen, damit Unternehmen und Verbraucher auch in Zukunft technologische Wahlfreiheit haben und angemessen auf die jeweiligen Kostensituation reagieren können.

Fest steht: Für die Energiewende im Verkehr sind neben der E-Mobilität sowohl Biokraftstoffe als auch E-Fuels notwendig. E-Fuels sind insbesondere in den Bereichen sinnvoll, wo eine Elektrifizierung schwierig ist (insbesondere Luftverkehr und Schifffahrt). Im Bereich der Biokraftstoffe sind vor allem die fortschrittlichen Biokraftstoffe bedeutend. Diese werden aus Abfall- und Reststoffen hergestellt (2023: 60 Prozent der Biokraftstoffe) und können so ohne Inanspruchnahme von Flächen einen ergänzenden Beitrag zur Energiewende im Verkehr und zu einer diversifizierten Energieversorgung leisten. Im Sinne der Technologieoffenheit und Energieresilienz setzt sich die Staatsregierung daher weiterhin sowohl für Biokraftstoffen als auch für E-Fuels ein.