



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 23.09.2025

Ministerpräsident Dr. Markus Söders Kehrtwende beim Verbrennerverbot und EU-CO₂-Ziel 2035: Steigende Kosten ab 2027, globale E-Mobilitätsmärkte und die Rolle von eFuels

Dr. Markus Söder forderte nicht nur als CSU-Generalsekretär bereits 2007 ein Verbrennerverbot, sondern warb als Ministerpräsident am 26. September 2020 für ein „Enddatum für das Verbrennerzeitalter“ und bezeichnete 2035 „nach kalifornischem Vorbild“ als „sehr gutes Datum“. Seit 2024 fordern Ministerpräsident Dr. Markus Söder und der Staatsminister für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Hubert Aiwan-ger die Rücknahme des EU-Ziels 2035 (0 g CO₂ für neue Pkw/Vans). Aber ab 2027 wirken zugleich die Abgasnorm Euro 7 sowie das EU-Emissionshandelssystem für Gebäude und Straßenverkehr (EU-ETS 2) kostentreibend auf Verbrennerbetrieb und Kraftstoffe. In wichtigen Exportmärkten, insbesondere China, wächst die Dominanz der E-Mobilität. Mehrere Staaten streben frühere Ausstiege aus Neuzulassungen an.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Wie begründet die Staatsregierung den Positionswechsel von der Be-fürwortung des EU-Ziels 2035 im Jahr 2020 zur heutigen Rücknahme-forderung? 3
- 1.b) Welche neuen Erkenntnisse lagen dieser Kehrtwende zugrunde? 3
- 1.c) Seit wann vertritt die Staatsregierung offiziell diese geänderte Position (bitte mit Datum des ersten Beschlusses)? 3
- 2.a) Mit welchen Automobilunternehmen führte die Staatsregierung seit 2024 Gespräche zur Rücknahme/Änderung des EU-Ziels 2035 (bitte Angabe jeweils tabellarisch: Datum, Ort, Teilnehmende, Anlass, Er-gebnis)? 4
- 2.b) Mit welchen Verbänden fanden entsprechende Gespräche statt (bitte tabellarische Angabe)? 4
- 2.c) Welche schriftlichen Eingaben/Positionspapiere gingen seit 2024 hier-zu ein (bitte Angabe tabellarisch: Absender, Datum, Kernaussage)? 4
- 3.c) Welche Gespräche führte die Staatsregierung mit der Bundesregierung zur Änderung der deutschen EU-Position (bitte mit Datum und Ergeb-nissen)? 4

3.a)	Welche Bundesratsinitiativen zur Rücknahme/Änderung des EU-Ziels 2035 hat Bayern seit 2023 eingebracht oder vorbereitet?	5
3.b)	Wie stimmte Bayern bei relevanten Bundesratsbeschlüssen ab (bitte tabellarische Angabe mit Begründung)?	5
4.a)	Wie bewertet die Staatsregierung die finanziellen Auswirkungen von Euro 7 und EU-Emissionshandelssystem 2 (ETS 2) auf bayerische Autofahrerinnen und Autofahrer ab 2027 (Szenarien 2027–2030, Methodik)?	5
4.b)	Welche konkreten Kostensteigerungen für Kraftstoffe erwartet sie durch ETS 2 (Bandbreiten/Annahmen)?	5
4.c)	Welche Maßnahmen plant sie zur Abfederung dieser Kostensteigerungen für Verbraucherinnen und Verbraucher (Zielgruppen, Umfang, Starttermin)?	6
5.a)	Wie bewertet die Staatsregierung die globale Marktentwicklung mit wachsender Dominanz der E-Mobilität (u. a. China) für bayerische Hersteller?	6
5.b)	Welche Auswirkungen erwartet sie aus sinkender Verbrennernachfrage in wichtigen Exportmärkten auf bayerische Automobilexporte?	6
5.c)	Welche Strategie verfolgt Bayern zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bei E-Mobilität in globalen Märkten (Programme, Volumen, Zeitplan)?	6
6.a)	Wie bewertet die Staatsregierung die Energieintensität von E-Fuels für die Massenmobilität?	7
6.b)	Welchen Energieeinsatz je Liter E-Fuel veranschlagt sie in ihren Berechnungen (kWh/l; Annahmen/Quellen)?	7
6.c)	Welche Rolle sollen E-Fuels nach Ansicht der Staatsregierung realistisch in der bayerischen Mobilität spielen (bitte Angabe, quantifiziert nach Segmenten)?	8
7.a)	Welche Landesmittel investierte Bayern seit 2020 in die Transformation der Automobilindustrie (Programme, Empfänger, Beträge, Status)?	8
7.b)	Welche E-Mobilitätsprojekte förderte der Freistaat seit 2020 (einschließlich der erzielten Ergebnisse; tabellarisch)?	10
7.c)	Wie viele Arbeitsplätze entstanden dadurch im Bereich zukunftsfähiger Antriebstechnologien (bitte Angabe regionalisiert; Methodik/Quellen)?	11
8.a)	Wie will die Staatsregierung bei Rücknahme/Abschwächung des EU-Ziels 2035 die bayerischen Klimaziele, insbesondere im Verkehrssektor, erreichen (quantifizierter Pfad, Verantwortlichkeiten)?	11
8.b)	Welche Alternativmaßnahmen plant sie zur CO ₂ -Reduktion (bitte unter Angabe des konkreten Zeithorizonts und der erwarteten Wirkung)?	11
8.c)	Welche Mehrkosten entstehen für Bayern bei verzögerter Transformation im Vergleich zu planmäßiger Umsetzung des EU-Ziels?	11
	Hinweise des Landtagsamts	12

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie im Einvernehmen mit der Staatskanzlei, dem Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales, dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat, dem Staatsministerium der Justiz, dem Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst sowie dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
vom 22.10.2025

- 1.a) Wie begründet die Staatsregierung den Positionswechsel von der Befürwortung des EU-Ziels 2035 im Jahr 2020 zur heutigen Rücknahmeforderung?**
- 1.b) Welche neuen Erkenntnisse lagen dieser Kehrtwende zugrunde?**
- 1.c) Seit wann vertritt die Staatsregierung offiziell diese geänderte Position (bitte mit Datum des ersten Beschlusses)?**

Die Fragen 1a bis 1c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung stand und steht zu den Klimazielen. Sie hat sich daher stets auf allen Ebenen für ambitionierte, aber auch technisch darstellbare und wirtschaftlich tragfähige Regelungen zur CO₂-Reduzierung im Verkehrsbereich eingesetzt und wird dies auch weiterhin mit Nachdruck tun.

Die Staatsregierung war und ist dabei stets überzeugt, dass auch in Zukunft je nach Einsatzbereich und spezifischen Vorteilen verschiedene Antriebsformen nebeneinander bestehen werden. Sie befürwortet deshalb seit jeher einen technologieoffenen Ansatz mit sämtlichen Antriebstechnologien, die geeignet sind, die Klima- und Umweltbelastungen zu vermindern. Beispielhaft sei hierzu verwiesen auf die Ausführungen des damaligen Staatssekretärs im Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) Roland Weigert im Plenum des Landtags am 8. Oktober 2021 zur Drs. 18/10271. Auch der Staatsminister für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Hubert Aiwanger hat sich bereits frühzeitig öffentlich dazu eindeutig geäußert (z. B. www.stmwi.bayern.de¹; www.stmwi.bayern.de²).

Die Entwicklungen in der europäischen Automobilindustrie in den letzten Jahren bestätigen die technologieoffene Position der Staatsregierung. Angesichts des EU-weit deutlich hinter dem erwarteten und für die Erreichung des 100-Prozent-Ziels 2035 notwendigen Hochlaufs der Elektromobilität sehen mittlerweile sowohl die relevanten Verbände wie die European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), die European Association of Automotive Suppliers (CLEPA; www.acea.auto³) und der

1 <https://www.stmwi.bayern.de/presse/pressemeldungen/261-2021/>

2 <https://www.stmwi.bayern.de/presse/pressemeldungen/265-2021/>

3 <https://www.acea.auto/files/Joint-ACEA-CLEPA-letter-to-President-von-der-Leyen.pdf>

Verband der Automobilindustrie (VDA; z. B. www.vda.de⁴; www.vda.de⁵) wie auch nahezu alle großen Automobilhersteller einen dringenden Anpassungsbedarf bei den CO₂-Flottengrenzwerten.

Die CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge sind daher nach Überzeugung der Staatsregierung rasch an die realen Gegebenheiten anzupassen und tatsächlich technologieneutral zu gestalten. Die Regularien müssen zudem zwingend von einer entsprechenden Anpassung und Verbesserung der Rahmenbedingungen flankiert werden. Dazu zählt neben dem Abbau bürokratischer Belastungen insbesondere der europaweite Aufbau einer flächen-deckenden, bedarfsgerechten Lade- und Wasserstoffinfrastruktur bei wettbewerbsfähigen und bezahlbaren Energiepreisen.

- 2.a) Mit welchen Automobilunternehmen führte die Staatsregierung seit 2024 Gespräche zur Rücknahme/Änderung des EU-Ziels 2035 (bitte Angabe jeweils tabellarisch: Datum, Ort, Teilnehmende, Anlass, Ergebnis)?**
- 2.b) Mit welchen Verbänden fanden entsprechende Gespräche statt (bitte tabellarische Angabe)?**
- 2.c) Welche schriftlichen Eingaben/Positionspapiere gingen seit 2024 hierzu ein (bitte Angabe tabellarisch: Absender, Datum, Kernaussage)?**
- 3.c) Welche Gespräche führte die Staatsregierung mit der Bundesregierung zur Änderung der deutschen EU-Position (bitte mit Datum und Ergebnissen)?**

Die Fragen 2 a bis 2 c sowie die Frage 3 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung steht im fortwährenden Austausch mit EU und Bund, Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften sowie weiteren Akteuren im Zusammenhang mit Belangen der Automobilindustrie und führt dazu eine Vielzahl von Gesprächen auf allen Ebenen. Dabei wird ein breites Spektrum von relevanten Themen adressiert, darunter – je nach Gesprächsablauf – auch wiederholt Fragen und Positionen im Zusammenhang mit der CO₂-Regulierung auf EU-Ebene. Die Staatsregierung würdigt und berücksichtigt die daraus gewonnenen Erkenntnisse angemessen bei der Festlegung und sofern erforderlich Anpassung ihrer Haltung.

4 https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2025/250606_PM_2030-2035_CO2-Flottenregulierung

5 https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2025/250911_PM_Gemeinsame_Erklaerung_VDA_und_IG_Metall

3.a) Welche Bundesratsinitiativen zur Rücknahme/Änderung des EU-Ziels 2035 hat Bayern seit 2023 eingebracht oder vorbereitet?

Der Bundesrat hat seit 2023 keine spezifisch relevanten Beschlüsse gefasst. Sollten dem Bundesrat Anträge im Sinne einer Kritik an dem Verbrennerverbot ab 2035 zur Beschlussfassung vorgelegen haben, hat Bayern diese unterstützt.

3.b) Wie stimmte Bayern bei relevanten Bundesratsbeschlüssen ab (bitte tabellarische Angabe mit Begründung)?

Der Vorschlag zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeug bzw. zum Verbrennerverbot 2035 wurde im Bundesrat am 17. Dezember 2021 beraten (BR-Drs. 711/21). Bayern hat dabei kritische Ausschussempfehlungen unterstützt und das Verbrennerverbot verschärfende Empfehlungen abgelehnt. Insbesondere hat Bayern in den Wirtschaftsausschuss des Bundesrates selbst einen kritischen Antrag eingebracht, der dort angenommen, im Plenum aber nicht mehr unterstützt worden ist. Danach sollten Flottengrenzwerte bei einer Ausbauverfehlung der Ladeinfrastruktur korrigiert werden können. Zudem sollten auch klimaneutral erzeugte alternative Kraftstoffe einbezogen werden, um Technologieneutralität zu wahren.

4.a) Wie bewertet die Staatsregierung die finanziellen Auswirkungen von Euro 7 und EU-Emissionshandelssystem 2 (ETS 2) auf bayerische Autofahrerinnen und Autofahrer ab 2027 (Szenarien 2027–2030, Methodik)?

Das EU-Emissionshandelssystem 2 (ETS 2), das ab 2027 in Kraft tritt und die Sektoren Gebäude und Verkehr abdeckt, wird zu höheren Kosten für Brenn- und Kraftstoffe aus fossilen Quellen führen. Der steigende CO₂-Preis soll eine Lenkungswirkung entfalten, in klimaverträgliche Alternativen zu investieren, laufende Kosten zu senken und gleichzeitig Treibhausgasemissionen zu vermindern. Der ETS 2 ist grundsätzlich zu begrüßen, da er über ökonomische Investitionsanreize dazu dient, die EU-Klimaschutzziele zu erfüllen. Bis zum Jahr 2030 sollen die Treibhausgasemissionen der EU um 55 Prozent gegenüber 1990 sinken. Bis zum Jahr 2050 soll eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Die Euro-7-Norm wird hauptsächlich für Käufer von Neuwagen mit Verbrennungsmotor zu höheren Preisen führen. Zentrales Ziel der Norm ist die Reduzierung gesundheits-schädlicher Emissionen – insbesondere in Städten – zur Verbesserung der Luftqualität.

4.b) Welche konkreten Kostensteigerungen für Kraftstoffe erwartet sie durch ETS 2 (Bandbreiten/Annahmen)?

Der Preis für die CO₂-Zertifikate im ETS 2 bildet sich am Markt nach Angebot und Nachfrage. Die Preisprognosen variieren stark. Die künftigen Auswirkungen des ETS 2 auf die fossilen Brennstoffpreise sind insofern schwer abzuschätzen.

Nach einem Leitfaden der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft (vbw) werden für das Jahr 2030 Zertifikatspreise in einer Spanne von 48 bis 300 Euro prognostiziert. Je höher das Preisniveau im ETS 2 ist, desto stärker sind die Preiseffekte. Nach einer Studie des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. und des Öko-Instituts e. V. führt ein Anstieg des CO₂-Preises um 10 Euro pro Tonne CO₂ zu einer Erhöhung

der Erdgaspreise um 0,2 Cent pro Kilowattstunde, der Benzinpreise um 2,4 Cent pro Liter, der Diesel- und Heizölpreise um 2,7 Cent pro Liter.

4.c) Welche Maßnahmen plant sie zur Abfederung dieser Kostensteigerungen für Verbraucherinnen und Verbraucher (Zielgruppen, Umfang, Starttermin)?

Durch die Versteigerung der Zertifikate werden Einnahmen generiert. Von diesen Einnahmen sollen bis 2032 Versteigerungserlöse in Höhe von insgesamt bis zu 65 Mrd. Euro in den neuen Klima-Sozialfonds fließen. Diese sollen an die EU-Mitgliedstaaten verteilt werden und Maßnahmen wie z. B. Einkommensbeihilfen für benachteiligte Haushalte und Verkehrsteilnehmer unterstützen. Hierzu zählt z. B. die Bereitstellung eines Zugangs zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen und Fahrrädern. Zuständig ist der Bund.

5.a) Wie bewertet die Staatsregierung die globale Marktentwicklung mit wachsender Dominanz der E-Mobilität (u. a. China) für bayerische Hersteller?

5.b) Welche Auswirkungen erwartet sie aus sinkender Verbrennernachfrage in wichtigen Exportmärkten auf bayerische Automobilexporte?

Die Fragen 5a und 5b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die weltweiten Märkte entwickeln sich sehr unterschiedlich, insbesondere auch hinsichtlich des Wandels der Antriebstechnologien. Zugleich nimmt die weltweite Konkurrenz gerade auch durch chinesische Unternehmen spürbar zu. Die bayerischen Unternehmen der Automobilzulieferbranche sind nach Überzeugung der Staatsregierung grundsätzlich sehr gut aufgestellt, sich weiterhin im globalen Wettbewerb sowohl mit traditionellen als auch mit klimaneutralen Antrieben erfolgreich zu behaupten. Schwierige allgemeinwirtschaftliche Rahmenbedingungen (z. B. hohe [Energie-]Kosten, ausufernde Bürokratie und eine im internationalen Vergleich nicht mehr konkurrenzfähige Steuerbelastung) sowie Verwerfungen im Welthandel (z. B. durch US-Zölle oder Exportrestriktionen Chinas bei Seltenen Erden) belasten im Augenblick jedoch erheblich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und den Erfolg. Die Staatsregierung fordert daher von Bund und EU, sich mehr um Wettbewerbsfähigkeit zu kümmern als um neue Vorgaben. Unsere Betriebe brauchen neben einer Entlastung bei Kosten, Bürokratie etc. auch mehr Verlässlichkeit sowie klare Zukunftsperspektiven.

5.c) Welche Strategie verfolgt Bayern zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bei E-Mobilität in globalen Märkten (Programme, Volumen, Zeitplan)?

Die Staatsregierung setzt auf Innovation: technologieoffene Transformation der Wirtschaft bei gleichzeitigem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze. Sie unterstützt die bayerische Automobilindustrie technologieneutral bei erfolgreicher Bewältigung der Transformation mit einem breiten Bündel an Maßnahmen.

Bayern verfolgt dabei eine ganzheitliche Strategie, die Industriepolitik, Forschung, Ladeinfrastrukturförderung und Internationalisierung verknüpft, damit bayerische Unternehmen weltweit konkurrenzfähig sind.

Teil der Strategie sind u. a.:

1. Ausbau der E-Ladeinfrastruktur: Fördermaßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Bayern, um die Marktakzeptanz von Elektromobilität nachhaltig zu stärken,
2. Ausbau von F&E, Innovation und Clustern: Förderung von F&E, Vernetzung von Universitäten, Instituten und Unternehmen (z. B. Cluster Automotive, Kompetenzstelle Elektromobilität) zur Beschleunigung von Technologien (z. B. Batterien),
3. Internationalisierung: Der Freistaat unterstützt bayerische Unternehmen bei der Erschließung internationaler Märkte (z. B. Bayern International).

Ergänzend wird auf die Antwort zur Frage 7 a verwiesen.

6.a) Wie bewertet die Staatsregierung die Energieintensität von E-Fuels für die Massenmobilität?

Als E-Fuels gelten strombasierte Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energie, die über einige verfahrenstechnische Schritte unter Zugabe von Kohlendioxid hergestellt werden. In der europäischen wie auch nationalen Regulatorik wird hierfür oft der Begriff RFNBO (renewable fuels of non-biological origin = erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs) verwendet.

Die Elektromobilität ist zwar deutlich effizienter als E-Fuels und damit in der Massenmobilität die wesentliche Säule. Dennoch gibt es Mobilitätsanwendungen, die für den akkuelektischen Antrieb kaum infrage kommen, wie etwa die Schifffahrt und der Flugverkehr. Hierfür sind E-Fuels zu favorisieren. Hinzu kommen Verbrennerbestandsfahrzeuge, die über 2050 hinaus klimaneutral betrieben werden müssen.

Der Wirkungsgrad ist ein wichtiger Faktor, aber nicht das alleinige Kriterium bei der Bewertung von Energieträgern. Unter anderem ist auch die Flexibilität, Speicherkapazität und die Nutzung von Kuppelprodukten zu berücksichtigen.

6.b) Welchen Energieeinsatz je Liter E-Fuel veranschlagt sie in ihren Berechnungen (kWh/l; Annahmen/Quellen)?

Als Grundlage über eine Aussage zum Energieeinsatz je hergestelltem Liter E-Fuel kann u. a. auf folgende Publikation verwiesen werden: AGORA Energiewende Berlin; E-Fuels zwischen Wunsch und Wirklichkeit, Diskussionspapier, August 2023, www.agora-verkehrswende.de⁶ (u. a. Abbildung 3). Dabei wird bei der Herstellung von E-Fuels von einem Wirkungsgrad von ungefähr 50 Prozent ausgegangen. Das heißt pro kWh Energiegehalt im Kraftstoff benötigt man 2 kWh elektrische Energie. Die Annahme ist dabei, dass Wasserstoff mittels Elektrolyse aus erneuerbarem Strom erzeugt wird. Die Kraftstoffsynthese erfolgt anschließend mit CO₂ aus erneuerbaren Quellen, u. a. Direct Air Capture.

6 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/E-Fuels_zwischen_Wunsch_und_Wirklichkeit/103-E-Fuels.pdf

6.c) Welche Rolle sollen E-Fuels nach Ansicht der Staatsregierung realistisch in der bayerischen Mobilität spielen (bitte Angabe, quantifiziert nach Segmenten)?

Übergeordnet legt der EU-rechtliche Rahmen mit der Richtlinie (EU) 2023/2413 fest, dass der kombinierte Anteil von fortschrittlichen Biokraftstoffen und Biogas sowie erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) 2030 mindestens 5,5 Prozent betragen soll. Gleichzeitig soll 2030 der Anteil RFNBO mindestens einem Prozentpunkt entsprechen. Im zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote soll diese EU-Richtlinie in die nationale Gesetzgebung umgesetzt werden. Derzeit liegt hierfür der Referentenentwurf vor. Die Befassung des Bundestages mit dem Gesetz ist für Dezember 2025 angesetzt.

Für den Flugverkehrssektor gilt die ReFuelEU Aviation (Verordnung (EU) 2023/2405), die den Anteil an RFNBO-Flugkraftstoffen auf 1,2 Prozent im Jahr 2030, 5 Prozent im Jahr 2035, 10 Prozent im Jahr 2040, 15 Prozent im Jahr 2045 und 35 Prozent im Jahr 2050 vorschreibt.

Für den Schifffahrtsverkehr gibt die FuelEU Maritime (Verordnung (EU) 2023/1805) ein indikatives Ziel von mindestens 1 Prozent RFNBO bis 2031 vor.

Das Ziel der Staatsregierung im Rahmen des Bayerischen Klimaschutzgesetzes (BayKlimaG) ist, dass der Freistaat bis zum Jahr 2040 klimaneutral ist (Art. 2 Abs. 2 BayKlimaG). Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, reicht der Ausbau der E-Mobilität allein nicht aus. Neben einer Verkehrsverlagerung und der Nutzung von Biokraftstoffen sind deshalb auch der Ausbau der Wasserstoffmobilität und die Nutzung von E-Fuels nötig. In diesem Zusammenhang setzt sich die Staatsregierung für einen schnellen Markthochlauf der Produktion von erneuerbaren Kraftstoffen, gerade für schwer elektrifizierbare Bereiche, u. a. für den Flugverkehr, ein. Hierzu hat Staatsminister Hubert Aiwanger 2021 auch die Arbeitsgruppe „CleanTech in der Luftfahrt“ gegründet.

7.a) Welche Landesmittel investierte Bayern seit 2020 in die Transformation der Automobilindustrie (Programme, Empfänger, Beträge, Status)?

Es wird auf die umfangreichen Ausführungen in Drs. 19/3829 und 19/3831 verwiesen. Aktualisierend ist noch zu ergänzen, dass die Richtlinie zum neuen Transformationsfonds zum 21. Mai 2025 veröffentlicht wurde und vielseitige Fördermöglichkeiten zur Unterstützung von Transformationsprozessen bei bayerischen Unternehmen im Umbruch umfasst, insbesondere bei großen Unternehmen. Der Transformationsfonds besteht aus mehreren Modulen, die unterschiedliche Förderkriterien umfassen. Das Angebot ist Unternehmen in sämtlichen bayerischen Regionen zugänglich. Die Förderung erfolgt branchenunabhängig und -übergreifend.

Zentraler Bestandteil ist die F&E-Förderung technologisch neuer oder deutlich verbesserter Produkte, Produktionsverfahren und wissensbasierter Dienstleistungen im Rahmen des Bayerischen Technologieförderungsprogramms plus (BayTP+). Förderfähig sind zudem Vorhaben im Bereich Prozess- und Organisationsinnovation.

Gefördert werden außerdem Investitionen in Anlagen zum chemischen oder biochemischen Recycling von Kunststoffabfällen sowie sonstige innovative Recycling-Anlagen mit erheblichem Klimaschutzeffekt.

Insgesamt stehen rund 350 Mio. Euro aus dem Kapitalstock der Bayerischen Transformations- und Forschungsstiftung für die Fördermodule zur Verfügung. Die Mittel des Transformationsfonds werden befristet über einen Zeitraum von mehreren Jahren bereitgestellt. Mindestens 100 Mio. Euro sollen der Automobilindustrie in Bayern zugutekommen. Ministerpräsident Dr. Markus Söder hat eine Verdopplung des Anteils auf 200 Mio. Euro angekündigt.

Infolge der 3D-Transformation (Digitalisierung, Dekarbonisierung, demografischer Wandel) ändern sich die Arbeitsprozesse und -inhalte stetig. Das Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales (StMAS) setzt auf berufliche Weiterbildung, um die Menschen in Bayern fit zu halten bzw. zu machen. Die Maßnahmen des StMAS sind branchenneutral und können somit von allen bayerischen Unternehmen sowie Beschäftigten in Anspruch genommen werden. Die Maßnahmen unterstützen dadurch auch die Transformation der Automobilbranche. Im Zuständigkeitsbereich des StMAS werden keine speziellen Projekte rein in Bezug auf die Transformation der Automobilbranche gefördert. Zu den Maßnahmen zählen:

1. Pakt für berufliche Weiterbildung (Federführung: StMAS). Der Pakt ist eine gemeinsame Initiative der Staatsregierung, des Bayerischen Handwerkstags e. V., des Bayerischen Industrie- und Handelskammertags e. V., der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V., des Deutschen Gewerkschaftsbundes Bayern und der Regionaldirektion Bayern der Bundesagentur für Arbeit. Mit gezielten Maßnahmen im Rahmen des Pakts wird die Weiterbildungsbereitschaft von Beschäftigten und Unternehmen in Bayern nachhaltig gestärkt. Das StMAS stellt für die Maßnahmen des Pakts 2025 insgesamt rund 3.615,8 Tsd. Euro für folgende Maßnahmen zur Verfügung (eine nähere Differenzierung der Mittel nach Branchen ist nicht möglich):
 - a) Informationskampagne „komm weiter in B@yern“ und das Weiterbildungsportal kommweiter.bayern.de zur beruflichen Weiterbildung, auf dem Weiterbildungsinteressierte über einen Lotsen zu passenden Fördermöglichkeiten, Weiterbildungs- und Beratungsangeboten geführt werden,
 - b) Themenplattform Arbeitswelt 4.0 (angesiedelt bei der Bayern Innovativ GmbH), die Transformationsprozesse vorantreibt und über die sich Akteure aus Wirtschaft, Arbeitnehmerschaft und Forschung multiperspektivisch informieren, verbinden und vernetzen können,
 - c) Weiterbildungsinitiatorinnen und -initiatoren (WBI) und die Koordinationsstelle der WBI, die in allen bayerischen Regierungsbezirken Beschäftigte und Unternehmen kostenfrei und trägerneutral rund um das Thema berufliche Weiterbildung und zu potenziellen Fördermöglichkeiten beraten. Im Jahr 2025 werden folgende Träger gefördert: das Bildungswerk der Bayerischen Wirtschaft gGmbH, die Volkshochschule Aschaffenburg, die Volkshochschule Hofer Land e. V., die IHK Nürnberg für Mittelfranken, die BBZ Berufsbildungszentrum GmbH, die Volkshochschule Weiden-Neustadt gGmbH, die Volkshochschule ARBERLAND, die Volkshochschule Mainburg e. V., die Volkshochschule Weiterbildungsakademie Kelheim, die IHK Akademie München und Oberbayern gGmbH, die Augsburger Volkshochschule – Augsburger Akademie e. V. und das Forschungsinstitut Betriebliche Bildung gGmbH.

2. Mit dem Bayerischen Arbeitsmarktfonds (AMF) fördert das StMAS Projekte mit dem Ziel, arbeitslose oder von Arbeitslosigkeit bedrohte Menschen mit geringen oder fehlenden beruflichen Kenntnissen in Arbeit sowie junge marktbenachteiligte Menschen in Ausbildung zu bringen bzw. zu halten.

Finanziell unterstützt werden dafür Maßnahmen zur Qualifizierung und Arbeitsförderung, die die Chancen für Langzeitarbeitslose, Ältere, Jugendliche mit Vermittlungshemmnissen, Menschen mit Behinderung, Frauen sowie Migrantinnen und Migranten verbessern. Antragsberechtigt für Projekte ist jeder rechtsfähige Träger, der entsprechende Maßnahmen zur Qualifizierung und Arbeitsförderung durchführt. Die Auswahl und Begleitung der Projekte des AMF erfolgt durch die Arbeitsgruppe Arbeitsmarktfonds, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern der wichtigsten bayerischen Arbeitsmarktakteure zusammensetzt. Seit 1997 hat der AMF über 635 Projekte mit einem Fördervolumen von 133 Mio. Euro unterstützt. Der AMF trägt auf diese Weise branchenübergreifend zur Reduzierung der Arbeitslosigkeit und zur Sicherung von Fachkräftebedarfen in Bayern bei.

7.b) Welche E-Mobilitätsprojekte förderte der Freistaat seit 2020 (einschließlich der erzielten Ergebnisse; tabellarisch)?

Auch hierzu wird auf Drs. 19/3829 und 19/3831 verwiesen. Für den Erfolg der Elektromobilität ist neben einem gesteigerten Absatz batterieelektrischer Fahrzeuge gleichzeitig eine systematisch angelegte, flächendeckende und nachfrageorientierte Ladeinfrastruktur zwingende Voraussetzung. Das StMWi fokussiert seine Fördermittel daher auf den Ausbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur. Derzeit verfügt Bayern über rund 34 338 öffentlich zugängliche Ladepunkte (Quelle: Bundesnetzagentur [BNetzA], Stand: 1. September 2025). Im Bundesländervergleich liegt Bayern damit im Hinblick auf die Gesamtladeleistung mit 1 434 913 kW auf Platz 1.

Die aktuelle Förderung des Freistaates beinhaltet das Programm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern 2.0“ für öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Pkw sowie das Programm „Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für den E-Straßengüterverkehr in Bayern“ für den Aufbau von betrieblichen Schnellladepunkten für E-Lkw. Damit wird für bayerische Unternehmen im Bereich Gütertransport ein Anreiz zur Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotten geschaffen.

Seit 2017 hat Bayern insgesamt rund 58,7 Mio. Euro reine Fördermittel in den Aufbau von insgesamt mehr als 13 501 E-Pkw-Ladepunkten (öffentlich und nicht öffentlich zugänglich) sowie 205 Schnellladepunkten für elektrischen Nutzverkehr in Bayern investiert. Zusätzlich stellt das StMWi für den aktuell geöffneten 3. Förderaufruf im Nutzverkehr-Programm (NöLIN) 2,5 Mio. Euro an Fördermitteln bereit.

Das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI) hat mitgeteilt, dass bei der Bayerischen Polizei zunehmend mehr Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb eingesetzt werden. Zuletzt hat sich eine interne Projektgruppe dem Thema der Einführung der Elektromobilität gewidmet. In diesem Kontext wurden projektbezogene Finanzmittel in Höhe von rund 300.000 Euro für den Transformationsprozess, u. a. für die wissenschaftliche Begleitung des Projektes durch Technische Hochschulen, bereitgestellt.

7.c) Wie viele Arbeitsplätze entstanden dadurch im Bereich zukunftsfähiger Antriebstechnologien (bitte Angabe regionalisiert; Methodik/Quellen)?

Zu Arbeitsplätzen im Bereich zukunftsfähiger Antriebstechnologien, die durch diese Maßnahmen neu entstanden sind, wurden keine statistischen Zahlen erfasst.

8.a) Wie will die Staatsregierung bei Rücknahme/Abschwächung des EU-Ziels 2035 die bayerischen Klimaziele, insbesondere im Verkehrssektor, erreichen (quantifizierter Pfad, Verantwortlichkeiten)?

8.b) Welche Alternativmaßnahmen plant sie zur CO₂-Reduktion (bitte unter Angabe des konkreten Zeithorizonts und der erwarteten Wirkung)?

Die Fragen 8a und 8b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Klimabericht 2024 zeigt einen erneuten deutlichen Rückgang der Treibhausgasemissionen in Bayern. Von den 110 Einzelmaßnahmen des Bayerischen Klimaschutzprogramms sind bereits 102 voll im Plan. Mit der Umsetzung der Maßnahmen wurden 2024 über 1,1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart. Landespolitische Maßnahmen können insgesamt nur einen Teil der erforderlichen Treibhausgasemissionsminderungen gewährleisten. Entscheidend sind darüber hinaus klimapolitische Weichenstellungen von Bund und EU.

Das auf Bundesebene ermöglichte Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz, das auch zusätzliche Mittel im Umfang von 100 Mrd. Euro für den Klima- und Transformationsfonds des Bundes umfasst, bietet die Chance, in den kommenden Jahren zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen und Investitionen in eine klimaneutrale Zukunft zu realisieren.

8.c) Welche Mehrkosten entstehen für Bayern bei verzögerter Transformation im Vergleich zu planmäßiger Umsetzung des EU-Ziels?

Es sind keine Mehrkosten zu erwarten. Vielmehr gilt es, unnötige Mehrkosten und massive wirtschaftliche Schäden infolge überzogener Ziele zu verhindern und die regulatorischen Vorgaben etwa zur CO₂-Reduzierung realistisch und machbar zu gestalten. Die Staatsregierung ist überzeugt, dass die Transformation nur mit Augenmaß und wirtschaftlicher Vernunft erfolgreich und sozialverträglich erfolgen kann.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.