

Kleine Anfrage

der Abg. Christian Köhler und Carola Wolle AfD

Auswirkungen der EU-Verordnung 2024/1610 auf Unternehmen in Baden-Württemberg

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Unternehmen in Baden-Württemberg stellen Anhänger, Sattelaufleger, Aufbauten oder relevante Komponenten her, die unter die VECTO-Vorgaben für Trailer bzw. die CO₂-Ziele der Verordnung (EU) 2024/1610 fallen?
2. Welche konkreten Auswirkungen (Kostensteigerungen, Investitionsbedarf, mögliche Produktionsverlagerungen, Beschäftigungsrisiken) erwartet die Landesregierung für die betroffenen Unternehmen und die Zulieferindustrie in Baden-Württemberg bis 2030?
3. Liegen der Landesregierung Schätzungen vor, wie viele Arbeitsplätze in Baden-Württemberg durch die drohenden Strafzahlungen und die damit einhergehenden notwendigen Anpassungen gefährdet sind?
4. Sieht die Landesregierung die Gefahr, dass die geforderten Reduktionsziele in der Praxis zu mehr Leerfahrten, höherem Verkehrsaufkommen und damit höheren CO₂-Emissionen führen können?
5. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik führender Anhängerhersteller, dass die Ziele technisch und wirtschaftlich nicht oder nur unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile erreichbar seien?
6. Welche zusätzlichen bürokratischen und finanziellen Belastungen entstehen nach Kenntnis der Landesregierung für Anhänger- und Komponentenhersteller in Baden-Württemberg durch die VECTO-Regulierung?
7. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung auf die Transportkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche in Baden-Württemberg?
8. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass Anhänger selbst keine CO₂-Emissionen verursachen, dennoch aber Strafzahlungen unterliegen?
9. Wie bewertet die Landesregierung die Methodik des VECTO- bzw. VECTO-Trailer-Simulationstools im Hinblick auf die realen Auswirkungen auf Ladevolumen, Transporteffizienz und Gesamtemissionen im Güterverkehr?

23.9.2026

Christian Köhler, Wolle AfD

Begründung

Die Verordnung (EU) 2024/1610 verpflichtet seit dem 1. Juli 2024 auch Hersteller von Anhängern und Sattelauflegern zu verbindlichen CO₂-Reduktionszielen. Ab 2030 drohen bei Nichterreichung der Ziele Strafzahlungen in Höhe von 4.250 Euro pro Gramm CO₂ pro Tonne-Kilometer. Die Berechnung erfolgt über das Simulationsverfahren VECTO-Trailer.

Auch in Baden-Württemberg sind zahlreiche Hersteller von Anhängern, Sattelaufliegern und relevanten Komponenten betroffen.

Vor diesem Hintergrund stellen sich Fragen zu den konkreten Auswirkungen der Verordnung auf die betroffenen Unternehmen, die durch die Kleine Anfrage geklärt werden sollen.