Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 575**

18. Wahlperiode **23.9.2026**

Kleine Anfrage

der Abg. Christian Köhler und Carola Wolle AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus

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

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Unternehmen in Baden-Württemberg stellen Anhänger, Sattelauflieger, Aufbauten oder relevante Komponenten her, die unter die VECTO-Vorgaben für Trailer bzw. die CO_2-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 CO_2-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?

Eingegangen: 23.9.2026 / Ausgegeben: 26.10.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass Anhänger selbst keine CO_2-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 Sattelaufliegern zu verbindlichen CO_2-Reduktionszielen. Ab 2030 drohen bei Nichterreichung der Ziele Strafzahlungen in Höhe von 4 250 Euro pro Gramm CO_2 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.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2026 Nr. D51984/2026 beantwortet das Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Unternehmen in Baden-Württemberg stellen Anhänger, Sattelauflieger, Aufbauten oder relevante Komponenten her, die unter die VECTO-Vorgaben für Trailer bzw. die CO_2-Ziele der Verordnung (EU) 2024/1610 fallen?

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg, weist im Wirtschaftszweig 08-29.2 (Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern) im Jahr 2025 insgesamt 44 Unternehmen aus.

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?

6. Welche zusätzlichen bürokratischen und finanziellen Belastungen entstehen nach Kenntnis der Landesregierung für Anhänger- und Komponentenhersteller in Baden-Württemberg durch die VECTO-Regulierung?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2, 3 und 6 zusammen beantwortet.

Der Landesregierung liegen keine konkreten Erkenntnisse über die möglichen Auswirkungen vor, dazu gehört auch, ob und wie viele der rund 5 400 Arbeitsplätze in der Branche durch die benannte Regulierung potenziell gefährdet sind.

Für die betroffenen Anhänger- und Komponentenhersteller können durch die Regulierung grundsätzlich wirtschaftliche Belastungen für die Neukonstruktion oder den Umbau von Anhängern bis hin zu jährlichen Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der Verordnung (EU) 2024/1610 ab 2030 entstehen.

4. Sieht die Landesregierung die Gefahr, dass die geforderten Reduktionsziele in der Praxis zu mehr Leerfahrten, höherem Verkehrsaufkommen und damit höheren CO_2-Emissionen führen können?

Die von der Regulierung betroffenen Hersteller der genannten Produktkategorien geben zu bedenken, dass die Regulierung zu einer baulichen Veränderung der Anhänger führen kann. Durch die gegebenenfalls verringerte Ladekapazität können mehr Einzelfahrten und gegebenenfalls auch mehr Leerfahrten nicht ausgeschlossen werden. Wie bereits heute wird die Logistikbranche aber allein schon aus Kostengründen nach neuen Wegen suchen, dies zu verhindern.

5. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik führender Anhängerhersteller, dass die Ziele technisch und wirtschaftlich nicht oder nur unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile erreichbar seien?

Die in der Verordnung (EU) 2024/1610 regulierten CO_2-Minderungsziele für Anhänger (-7,5 Prozent ab 2030) und Sattelaufleger (-10 Prozent ab 2030) sind nach Einschätzung der Landesregierung technisch, z. B. mit baulichen Veränderungen an den Anhängern, erreichbar.

Die Landesregierung teilt die Einschätzung der Hersteller, dass diese technischen Veränderungen, welche bei den Logistikunternehmen unter Umständen zusätzliche Fahrten und damit mehr Fahrzeuge auf den Straßen erforderlich machen, um dieselbe Menge an Gütern zu transportieren, zu Lasten der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Geschäftsmodells gehen kann.

7. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung auf die Transportkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche in Baden-Württemberg?

Die Landesregierung hält es für möglich, dass die Preise der Anhänger, Sattelaufleger o. Ä. steigen, sich durch verringerte Ladekapazitäten die Transportkosten erhöhen und die Unternehmen dadurch weiter unter Druck geraten könnten.

8. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass Anhänger selbst keine CO_2-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?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wirtschaftsministerkonferenz (WMK) unter Vorsitz von Baden-Württemberg befasste sich in der Sitzung im Juli 2026 mit der genannten Regulierung bzw. mit dem VECTO-Berechnungstool. Nach Auffassung der WMK bildet das derzeitige Berechnungsmodell die tatsächlichen Bedingungen des Güterverkehrs nur unzureichend ab und führt zu unrealistischen Anforderungen. Die WMK forderte die Bundesregierung mit Beschluss deshalb mehrheitlich auf, sich auf der EU-Ebene für eine praxistaugliche Überarbeitung der Regelung einzusetzen. Die Regulierung soll so angepasst werden, dass erstens bei der Berechnung von CO_2-Reduktionszielen die tatsächlich beeinflussbaren Emissionseinsparungen berücksichtigt werden und zweitens die angedrohten Strafzahlungen bei Nichterreichung der Reduktionsziele entfallen. Der Bericht der Bundesregierung bzw. eine erneute Befassung ist für die Amtschefkonferenz der WMK im November 2026 vorgesehen.

Im Übrigen forderte die Landesregierung auf Bundes- und EU-Ebene die frühzeitige Einleitung eines Reviews der Verordnung (EU) 2019/1242 für schwere Nutzfahrzeuge, auf der die hier adressierte Verordnung (EU) 2024/1610 basiert.

Ungeachtet der Unzulänglichkeiten in der Berechnung betont die Landesregierung, dass sie die verkehrlichen Klimaziele der Europäischen Union weiterhin mit Nachdruck unterstützt.

Dr. Hoffmeister-Kraut

Ministerin für Wirtschaft,
Handwerk und Tourismus