

Stand: 10.02.2026 18:17:03

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/8451

"Unverzüglichen Rücknahme der CO2-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610"

---

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/8451 vom 08.10.2025
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 19/9870 des BV vom 02.12.2025



## **Antrag**

der Abgeordneten **Harald Meußgeier, Christin Gmelch, Gerd Mannes** und **Fraktion (AfD)**

### **Unverzüglichen Rücknahme der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610 unverzüglich zurückgenommen werden.

#### **Begründung:**

Diese Verordnung, die seit dem 1. Juli 2024 in Kraft ist, stellt eine existenzielle Bedrohung für die bayerische und deutsche Nutzfahrzeugindustrie dar und birgt zudem erhebliche Risiken für die Klimaziele, die sie eigentlich verfolgt. Die EU-Verordnung 2024/1610 legt verbindliche CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger fest, obwohl diese keine eigenen Motoren oder Auspuffe besitzen. Ab 2030 drohen bei Nichterreichung dieser Ziele massive Strafzahlungen in Höhe von 4.250 Euro pro Gramm CO<sub>2</sub> pro Tonne/Kilometer. Diese finanziellen Belastungen könnten die Kosten für Lkw-Anhänger um bis zu 40 Prozent steigern und viele Unternehmen der Branche in den Ruin treiben. Laut Schätzungen stehen über 70 000 Arbeitsplätze in Deutschland auf dem Spiel, von denen ein erheblicher Anteil in Bayern angesiedelt ist. Bayern als starker Wirtschaftsstandort mit einer bedeutenden Nutzfahrzeugindustrie wäre von diesen Arbeitsplatzverlusten besonders betroffen. Der Verlust dieser Arbeitsplätze hätte nicht nur direkte Auswirkungen auf die betroffenen Familien, sondern würde auch die regionale Kaufkraft und damit die gesamte bayerische Wirtschaft schwächen.

Die untragbaren wirtschaftlichen Belastungen durch die Verordnung zwingen Hersteller dazu, über eine Verlagerung ihrer Produktion nachzudenken. Gero Schulze Isfort, Chef des Lkw-Bauers Krone Commercial Vehicles, hat bereits gewarnt, dass die Produktion in Deutschland und der EU nicht mehr wirtschaftlich wäre, wenn die Regulierung unverändert bleibt (Bild, 17. September 2025). Die Folge könnte sein, dass Hersteller ihre Werke schließen und die Produktion ins EU-Ausland verlagern. Für Bayern würde dies einen weiteren Schritt in Richtung Deindustrialisierung bedeuten, da wertvolle industrielle Kompetenzen und Investitionen verloren gehen würden. Ein solcher Verlust würde die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Bayern nachhaltig beschädigen.

Die Verordnung sieht vor, dass CO<sub>2</sub>-Einsparungen über das Simulationsprogramm VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) berechnet werden, das technische Änderungen wie Gewichts- oder Höhenreduktion positiv bewertet. In der Praxis führt dies jedoch zu einer Reduktion des Ladevolumens von Anhängern. Weniger Ladekapazität bedeutet, dass mehr Fahrten notwendig werden, um die gleiche Menge an Gütern zu transportieren. Dies führt nicht nur zu einer Erhöhung der Betriebskosten für Spediteure, sondern auch zu einem Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen – ein Ergebnis, das den eigentlichen Zielen der Verordnung diametral entgegensteht. Fatalerweise könnten

Spediteure gezwungen sein, für zwei Container künftig zwei Lkw auf die Straße zu schicken, anstatt einen Sattelzug mit Anhänger zu nutzen, was den Verkehr und die Umweltbelastung weiter verschärft. Die Verordnung verfehlt somit ihren eigenen Anspruch an Klimaschutz und könnte sogar das Gegenteil bewirken.

Die Zurechnung eines CO<sub>2</sub>-Ausstoßes an Lkw-Anhänger, die keinen eigenen Antrieb besitzen, wird von der Branche als unlogisch und praxisfern kritisiert. Anhänger beeinflussen zwar durch Gewicht und Aerodynamik den Kraftstoffverbrauch des Zugfahrzeugs, doch die alleinige Verantwortung den Herstellern von Anhängern aufzubürden, ist weder fair noch zielführend. Zudem werden durch das VECTO-Programm technische Änderungen gefordert, die die Funktionalität und Sicherheit der Anhänger beeinträchtigen könnten. Dies gefährdet nicht nur die Effizienz des Gütertransports, sondern auch die Verkehrssicherheit auf bayerischen und europäischen Straßen.

Die drohenden Strafzahlungen und die steigenden Kosten für Lkw-Anhänger werden letztlich auf die Spediteure und Verbraucher abgewälzt. Dies führt zu einer Verteuerung von Transportdienstleistungen und damit zu höheren Preisen für Waren und Dienstleistungen – ein Effekt, der in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit und Inflation die bayerische Bevölkerung zusätzlich belastet. Darüber hinaus könnte die Verordnung den Wettbewerb verzerrn, da Unternehmen außerhalb der EU von diesen Regulierungen nicht betroffen sind und günstiger produzieren können.

Angesichts der oben genannten gravierenden Folgen für die bayerische Wirtschaft, die Arbeitsplätze und den Klimaschutz wird die Staatsregierung aufgefordert, sich mit aller Entschiedenheit für die unverzügliche Rücknahme der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610 einzusetzen.



## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr**

**Antrag der Abgeordneten Harald Meußgeier, Christin Gmelch, Gerd Mannes und  
Fraktion (AfD)  
Drs. 19/8451**

**Unverzüglichen Rücknahme der CO2-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-  
Verordnung 2024/1610**

### **I. Beschlussempfehlung:**

Ablehnung

Berichterstatter: **Benjamin Nolte**  
Mitberichterstatter: **Tobias Beck**

### **II. Bericht:**

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 2. Dezember 2025 beraten und mit folgendem Stimmergebnis:

CSU: Ablehnung  
FREIE WÄHLER: Ablehnung  
AfD: Zustimmung  
B90/GRÜ: Ablehnung  
SPD: Ablehnung  
Ablehnung empfohlen.

**Jürgen Baumgärtner**  
Vorsitzender