Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft

August 2025

Bericht über die Evaluierung gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002

Gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (im Folgenden: BMLUK) die Wirksamkeit dieser Regelung für den Zeitraum 1. Jänner 2023 bis 31. Dezember 2024 zu evaluieren. Die Wirksamkeitsevaluierung umfasst auch ein Wettbewerbsmonitoring, insbesondere über die Entwicklung der Wettbewerbsintensität. Dazu ist die Bundeswettbewerbsbehörde beizuziehen.

Über die Evaluierung wird folgender Bericht erstellt:

Rechtsgrundlagen

Mit der AWG-Novelle Kreislaufwirtschaftspaket, BGBl I Nr. 200/2021, wurde § 15 Abs. 9 (bzw. wortgleich in § 69 Abs. 10) in folgender Fassung in das Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002), BGBl I Nr. 102/2001, aufgenommen:

<u>§ 15 Abs. 9 AWG 2002:</u>

(9) Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen mit einer Transportstrecke auf der Straße von über

1. 300 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2023,
2. 200 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2024,
3. 100 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2026,

haben per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential (zB Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) zu erfolgen. Dies gilt nicht, wenn nachgewiesen wird, dass von der Bahn keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, oder wenn beim Bahntransport die auf der Straße zurückzulegende Transportstrecke für die An- und Abfahrt zu und von einer der am nächstgelegenen Verladestellen, im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße, 25% oder mehr betragen würde. Die entsprechenden Nachweise sind beim Transport mitzuführen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Bis zum 1. Dezember 2022 ist vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer Österreich eine digitale Plattform einzurichten, die eine Abfrage von Angeboten für Abfalltransporte im Schienengüterverkehr und, sofern keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, die Erstellung einer Bestätigung darüber binnen zwei Werktagen ermöglicht. Als Nachweis darüber, dass keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, gilt ausschließlich die Bestätigung durch die digitale

Plattform. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Wirksamkeit dieser Regelung bis zum 31. Dezember 2024 zu evaluieren. Im Rahmen der Evaluierung ist unter Beiziehung der Bundeswettbewerbsbehörde ein Wettbewerbsmonitoring, insbesondere über die Entwicklung der Wettbewerbsintensität, durchzuführen.

Diese Bestimmung ersetzt die bis dahin bestehende Bestimmung zur Verlagerung von Abfalltransporten auf die umwelt- bzw. klimafreundlichen Transportmittel in § 69 Abs. 10 AWG 2002, die wie folgt lautete:

„(10) Der Transport von Abfällen ab einer Gesamttransportstrecke von 400 km und einem Gesamtgewicht von 50 t hat auf Schienen oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- und Treibhausgasemissionspotential zu erfolgen, sofern dies nach Maßgabe der verfügbaren Kapazitäten und im Vergleich zum Transport über die Straße zusätzlich entstehender Kosten und des zusätzlich entstehenden Zeitaufwands zumutbar ist.“

Zielsetzung und Zweck der Regelung

In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage, 1104 der Beilagen XXVII. GP 2 ff., werden die Ziele und der Zweck der neu gefassten Bestimmung zur Verpflichtung, bestimmte Abfalltransporte mit der Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgasemissionspotential durchführen zu lassen, dargelegt.

Der Verkehrssektor zählt zu den Hauptverursachern für Treibhausgasemissionen. Laut den von der UBA GmbH jährlich veröffentlichten Daten zu Treibhausgas-Emissionen in Österreich stammen ca. 30 % der Emissionen aus dem Verkehr.

Die Regelung im AWG 2002 soll zum Ziel „Klimaneutralität 2040“ beitragen, indem Emissionen im Straßenverkehr, die durch Abfalltransporte erfolgen, reduziert werden. Abfalltransporte werden zu einem wesentlichen Teil noch auf der Straße mit herkömmlichen, dh. mit Diesel betriebenen, LKW durchgeführt. Eine Verlagerung von Abfalltransporten auf umwelt- bzw. klimafreundliche Verkehrsmittel, insbesondere die Bahn, führt unbestritten zu einer Reduzierung des Ausstoßes umwelt- und insbesondere klimaschädlicher Emissionen im Straßenverkehr.

Öffentliche Ausschreibungen

Gegenständliche Regelung ist bei öffentlichen Ausschreibungen zu beachten.

Digitale Plattform „aufschiene.gv.at“

Das BMLUK hat - entsprechend § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 - in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer Österreich die digitale Plattform aufschiene.gv.at eingerichtet. Diese Plattform ermöglicht eine Abfrage von Angeboten für Abfalltransporte im Schienengüterverkehr. Sofern keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, wird eine Bestätigung darüber binnen zwei Werktagen ausgestellt, die bei allfälligen Kontrollen vorzulegen ist. Die Plattform bietet zunächst eine Routenberechnung, welche Transportgewicht und LKW-Maße berücksichtigt (Vorabfrage), um zu ermitteln, ob der geplante Abfalltransport grundsätzlich unter die Verpflichtung gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 fällt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die auf der Plattform registriert sind, um Anfragen zu erhalten, haben sich aus eigenem Antrieb dazu entschieden, ihre Angebote auf der Plattform auf bestimmte Abfallarten zu beschränken (siehe dazu EVU-Abfallartenliste in den FAQ auf aufschiene.gv.at). In der Plattform wurde dazu eine sogenannte „Abfallartenbestätigung“ implementiert. Für Abfälle, die sich nicht auf der Abfallartenliste befinden, wird unmittelbar eine Abfallartenbestätigung (als Nachweis, dass keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können) zum Download ausgestellt. Diese von den registrierten EVU zur Verfügung gestellte Abfallartenliste ist als zusätzliches Service in die Anwendung integriert. Derzeit sind 10 EVU auf der Plattform aufschiene.gv.at registriert.

Die Plattform bietet eine Reihe weiterer Serviceleistungen an, insbesondere:

- Transparenz über verfügbare Ladestellen und Transportmöglichkeiten sowie über mögliche Partner für den umweltgerechten Transport
- Information über Fördermöglichkeiten
- Eine Liste von Logistikern, die Abfalltransporte per Bahn organisieren

Ausnahmen von der Verpflichtung

Die Verpflichtung in § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 enthält Ausnahmen, welche eine gleichsam vorgelagerte Verhältnismäßigkeitsprüfung darstellen:

- Die Verpflichtung gilt nur, wenn die Bahn entsprechende Kapazitäten bereitstellen kann. Sollten keine Kapazitäten vorhanden sein, ist der Nachweis über die Plattform aufschiene.gv.at einzuholen.
- Ebenfalls ist man von der Verpflichtung befreit, wenn beim Bahntransport die auf der Straße zurückzulegende Transportstrecke für die An- und Abfahrt zu und von einer der am nächstgelegenen Verladestellen, im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße, 25 % oder mehr betragen würde. Auch diese Berechnung kann über die Plattform aufschiene.gv.at durchgeführt werden.
- In Anlehnung an die OGH-Judikatur zur „Unerschwinglichkeit“ (wirtschaftliche Unmöglichkeit) bzw. zu § 1447 ABGB sind Angebote von EVU, die als unerschwinglich anzusehen sind, unbeachtlich. Die Plattform aufschiene.gv.at stellt auch in den Fällen, in denen nur unerschwingliche Angebote vorgelegt werden eine Bestätigung aus, dass der Transport auf der Straße erfolgen kann. Als unerschwinglich anzusehen sind Angebote, die zu einer erheblichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Existenz führen könnten oder die ein objektives Missverhältnis zwischen dem Wert der geschuldeten Leistung und dem zu ihrer Erbringung notwendigen Aufwand beinhalten. Das BMLUK zieht einen von einem externen Wirtschaftsprüfer erarbeiteten Fragenkatalog heran, anhand der die Unerschwinglichkeit im Einzelfall beurteilt wird.

Alternativ: Verwendung sonstiger Verkehrsmittel

Neben der Bahn kommen für die Verpflichtung gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 auch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential in Betracht. Im AWG 2002 werden beispielhaft Verkehrsmittel, die mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor angetrieben werden, genannt. Aber auch als klimaneutral geltende nachhaltige Biokraftstoffe wie B 100 und nachhaltiger HVO 100, kommen in Frage.

Wirkungsfolgenabschätzung

Im Rahmen der Wirkungsfolgenabschätzung (WFA), die für die Begutachtung der Regelung zu erstellen war, wurde davon ausgegangen, dass ca. 4 % des Straßengüterverkehrs Abfalltransporte (Bereich „Sekundärrohstoffe, kommunale Abfälle und sonstige Abfälle“, basierend auf den Daten der Statistik Austria aus 2019) sind. Laut Klimaschutzbericht 2019 (UBA GmbH) verursachte der Güterverkehr im Jahr 2017 8.458.000 t CO2- Äquivalent an Schadstoffemissionen dh. davon ca. 340.000 t durch Abfalltransporte.

Ziel der AWG-Novelle ist es, dass ab dem Jahr 2026 10.000 t CO2-Äquivalenten pro Jahr bei Abfalltransporten eingespart werden. Eine Veränderung der Treibhausgasemissionen um mehr als 10.000 t CO2-Äquivalent pro Jahr erfüllt auch ein Wesentlichkeitskriterium der WFA.

Auf Basis der Daten über gemäß der EU-Verbringungsverordnung notifizierte Abfalltransporte im Jahr 2020 wurde für die WFA von Experten des BMLUK geschätzt, dass circa 18 % der notifizierten Abfalltransporte mit der Bahn transportiert werden. Zielzustand im Jahr 2026 ist, dass

notifizierungspflichtige Abfalltransporte zumindest zu 28 % per Bahn oder Transportmittel mit hinsichtlich Klima und Umweltschutz vergleichbarem oder besseren Schadstoff- oder Treibhausgasemissionspotential erfolgen.

Wirksamkeitsevaluierung

Die Verlagerung von Abfalltransporten auf die Bahn und andere umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel ist von vielen Faktoren abhängig. Insbesondere müssen eine ausreichende Infrastruktur und Kapazitäten, besonders bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorhanden sein. Im Rahmen der Wirksamkeitsevaluierung ist daher zu betrachten, ob diese Rahmenbedingungen gegeben sind bzw. wie sich diese Rahmenbedingungen weiterentwickeln.

Folgende Dokumente und Informationen wurden daher in die Evaluierung einbezogen:

- Mobilitätsmasterplan 2030
- Masterplan Güterverkehr 2030
- Maßnahmen im Rahmenplan 2024-2029 für den Güterverkehr
- Terminalkonzept 2022
- FFG – F&E Projekt ShiwaRail
- TAIEX-EIR Multi-country workshop on freight transport by rail, 17. bis 18. März 2025, Wien
- Daten zu Transportaufkommen
- Daten zu sonstigen umweltfreundlichen Transportmittel
- Daten zu Treibhausgasemissionen
- Kontrollen

Mobilitätsmasterplan 2030

2021 wurde der Mobilitätsmasterplan 2030[1]. Veröffentlicht. Dessen Ziel ist ein klimaneutraler Verkehr. Der Mobilitätsmasterplan 2030 zeigt Wege auf, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und damit die Klimakrise im Verkehrssektor zu bekämpfen und die Klimaneutralität zu erreichen. Bahntransporte gelten auch weiterhin zu den energieeffizientesten Transportmöglichkeiten. Zusätzliche Kapazitäten sind laut Mobilitätsplan 2030 durch Maßnahmen wie Digitalisierung, Automatisierung und Digitale Kupplung möglich. Der Mobilitätsmasterplan 2030 zielt damit darauf ab, Maßnahmen zu setzen, die zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr mit der Bahn schaffen und damit auch Kapazitäten für Abfalltransporte mit der Bahn zu schaffen.

Die Regelung in § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002, die eine Verlagerung von Abfalltransporten von herkömmlichen dieselbetriebenen LKW zu klima- und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bewirken und dadurch zu einer Einsparung von Emissionen führen soll, steht damit im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030.

Masterplan Güterverkehr 2030

2023 wurde der Masterplan Güterverkehr 2030[2] veröffentlicht.

Schwerpunkte sind – neben der Verkehrsvermeidung - die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und Schifffahrt und der emissionsfreie Straßengüterverkehr. Der Schienengüterverkehr umfasst den Wagenladungsverkehr, den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr und die Rollende Landstraße. Erreicht werden sollen die Ziele durch Maßnahmen wie Digitalisierung und einheitliche

[1] Mobilitätsmasterplan 2030
[2] Masterplan Güterverkehr 2030

Standards, Forschung, optimierte Raumplanung, Förderungen und Änderungen bei den rechtlichen Rahmenbedingungen.

Österreich ist im (Schienen-)Güterverkehr ein Land mit hohem Transitaufkommen. Die Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene in Österreich steht daher in hoher Abhängigkeit zu den Entwicklungen in Europa in diesem Bereich. Auch auf europäischer Ebene ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein wichtiger Schwerpunkt (siehe insbesondere Sustainable and Smart Mobility Strategy)

Die Regelung in § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 ist als Maßnahme sowohl im Masterplan Güterverkehr 2030 als auch zur Umsetzung der Verlagerung des Transports im Mobilitätsmasterplan 2030 integriert.

Im Evaluierungsbericht 2023 zum Masterplan Güterverkehr 2030 wurde Folgendes zur Maßnahme Schiene 11: Verlagerung bahnaffiner Güter festgehalten:

„Die Evaluierung der Regelung im Abfallwirtschaftsgesetz 2002 zur verpflichtenden Verlagerung ist bis Ende 2024 vorgesehen. Erste Ergebnisse zeigen, dass mit der Bestimmung wirkungsvolle Impulse in Richtung Verlagerung von Abfallstraßentransporten auf die Schiene gesetzt wurden. Die jetzt, aufgrund der Regelung, gestarteten Maßnahmen müssen noch vollständig umgesetzt werden, um diesen Trend zu verstärken. Die größten technischen Herausforderungen bestehen beim Umschlag an der Lade- bzw. Entladestelle. Organisatorisch erfordert der Bahntransport eine längere Planung und die Zurverfügungstellung von regional angepassten Verkehrslösungen, wobei der kombinierte Güterregionalverkehr für die zunehmende Verlagerung der Abfalltransporte auf die Bahn eine wesentliche Rolle spielt. Die für das Abfallwirtschaftsgesetz eingerichtete elektronische Plattform aufschiene.gv.at könnte – auch ohne gesetzliche Verpflichtung – als Informationsdrehscheibe, auch für andere Güter- bzw. Marktsegmente, genutzt werden.“

ÖBB- Rahmenplan 2024-2029 für den Güterverkehr

Der im Herbst 2023 beschlossene ÖBB-Rahmenplan 2024–2029[3] auf dem Zielnetz 2025+ beinhaltet die Fortführung des Ausbaus der großen transeuropäischen Achsen mit Projekten wie Koralmbahn, Semmering-Basistunnel, Brenner-Basistunnel und Ausbau der Weststrecke. Dadurch werden die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr insbesondere durch zusätzliche Kapazitäten hergestellt. Weiters sind auch viele kleinere Maßnahmen verankert, wie zum Beispiel die Errichtung seitenrichtiger Überholgleise für den Güterverkehr oder eine Güterverkehrsoffensive für Ladegleise und Anschlussbahnen.

Der Rahmenplan gilt sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr. Da Güterverkehr und Personenverkehr in Österreich dieselbe Infrastruktur nutzen, sind die Maßnahmen meist für beide Bereiche wirksam.

Insgesamt werden im ÖBB-Streckennetz in den Jahren 2024-2029 rund 21,1 Mrd. € investiert (Erweiterungsinvestitionen inkl. Reinvestitionen). Darin enthalten sind rund 894 Mio. €, die ausschließlich für den Güterverkehr investiert werden (Terminals, Verschiebebahnhöfe, güterzuglange Überholgleise etc.). Zusätzlich sind in diesen Jahren rund 4,7 Mrd. € für Zwecke der Instandhaltung vorgesehen.

Darüber hinaus profitiert der Güterverkehr aber auch von den allgemeinen Ausbauten der Haupt- und Nebenstrecken. Besondere Relevanz für den Güterverkehr besitzen u.a. die folgenden Projekte:

- Mehr Kapazitäten und kürzere Fahrzeiten auf Hauptstrecken
    - entlang der Südachse (Wien – Graz – Villach) durch die Projekte „Semmering-Basistunnel“ und „Koralmbahn“

[3] ÖBB-Rahmenplan 2024-2029

    - entlang der Brennerachse (München – Innsbruck – Bozen) durch die Projekte „Unterinntalbahn“ und „Brenner-Basistunnel“
- Elektrifizierung und Modernisierung von Nebenstrecken
    - Zeltweg – Pöls (ausschließlich Güterverkehr)
    - Pöchlarn – Scheibbs (Erlauftalbahn)
    - St. Valentin/Ennsdorf – St.Nikola-Struden (Donauuferbahn)

Programme zum Bau von sogenannten güterzuglangen Überholgleisen haben mit vergleichsweise geringem Aufwand den größtmöglichen Effekt. Die gemeinsame Nutzung derselben Strecken durch Güter- und Personenverkehr kann damit noch effizienter abgewickelt werden. Unterstützungsmaßnahmen für Anschlussbahnen und eine Modernisierungswelle für Verschiebebahnhöfe unterstützen die aktuelle Güterverkehrsoffensive ebenfalls im Rahmenplan.

Darüber hinaus profitiert der Güterverkehr von Maßnahmen auf den Privatbahnen (Nicht-ÖBB-Strecken). Das Volumen der neun mittelfristigen Investitionsprogramme (Finanzierungszeitraum von 2021 bis 2025) über alle geförderten Privatbahnen im Vergleich zu den vorherigen acht mittelfristigen Investitionsprogrammen konnte um ca. 277% erhöht bzw. mehr als verdreifacht werden. Die Investitionen stiegen von rd. 249,4 Mio. € auf 941,2 Mio. €. Es handelt sich damit um die größte Investitionsoffensive in die Infrastruktur der Privatbahnen seit Bestehen der Privatbahnförderung.[4]

Abfalltransporte auf der Schiene profitieren auch von diesen Ausbaumaßnahmen.

Terminalkonzept 2022

Österreich verfügt über eine gute Terminalausstattung. Die österreichischen Terminals sind für den Kombinierten Verkehr aktuell und mittelfristig gut aufgestellt und infrastrukturell gut ausgestattet. Die Erhaltung und der Ausbau werden weitergeführt. Insbesondere steht hier auch die bessere Verfügbarkeit von Informationen über die Terminals im Fokus.[5]

Diese Terminals können auch grundsätzlich für Abfalltransporte genutzt werden.

FFG – F&E Projekt ShiwaRail

Seitens der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft wurde 2022 ein Projekt, mit der Zielsetzung, Hürden für Abfalltransporte auf der Bahn zu identifizieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten, ausgeschrieben.

In diesem Projekt wurden zunächst anhand von Abfallbilanzdaten Abfallbewegungen in Österreich und von Österreich ins Ausland (ausgenommen Transite) analysiert. Das höchste Transportaufkommen wurde zwischen Wien und Niederösterreich festgestellt.

Bei festen Siedlungsabfällen waren die meisten Abfallbewegungen von und in jene Bundesländer feststellbar, in welchen Müllverbrennungsanlagen eingerichtet sind. Die mengenmäßig höchsten Abfallbewegungen bei Abfällen mineralischen Ursprungs wurden von Wien nach Niederösterreich festgestellt. Bei kommunalen Klärschlämmen wurde der Großteil der Abfallbewegungen im eigenen Bundesland festgestellt.

Es wurde eine eigene Methodik herangezogen, um auf die Schiene verlagerbare Abfalltransporte mengenmäßig abzuschätzen, wobei festgestellt wurde, dass basierend auf dieser Abschätzung der Bahnanteil bei Abfalltransporten wesentlich erhöht werden könnte.

Best practice- Beispiele aus In- und Ausland werden vorgestellt und die Elemente, die zum Gelingen der Projekte beigetragen haben, analysiert. Beispielsweise erfolgt basierend auf der

[4] Details zur Privatbahnförderung
[5] Publikation Terminalkonzept 2022

Anlagengenehmigung die Anlieferung zur Verbrennungsanlage der EVN Wärmekraftwerke GmbH nach Dürnrohr großteils per Bahn.

Aufbauend auf einem Vergleich der Verladetechniken bei Bahn und Straße und der unterschiedlichen Logistikketten wurden die Herausforderungen herausgearbeitet, vor welchen die Abfallwirtschaftsbranche steht. In der Synthese konnten aufbauend auf Interviews und Workshops Lösungen für einen vermehrten Abfalltransport per Bahn aufgezeigt werden. Eine Lösung wird in einem kooperativen Vorgehen von verschiedenen Akteuren in der Abfallbranche gesehen, welches in einem Pilotvorhaben auf nationaler Ebene erprobt werden könnte.

Der Endbericht[6] ist online abrufbar.

Hinweis: Ausgewählte Vorschläge sollten im Rahmen einer weiteren Evaluierung vertieft werden.

TAIEX Workshop

TAIEX (Technical Assistance and Information Exchange) ist ein Instrument der Europäischen Union für den Aufbau institutioneller Kapazitäten indem insbesondere Fachwissen des öffentlichen Sektors ausgetauscht werden kann.

Am 17. und 18. März 2025 fand in Wien der TAIEX Workshop „Multi-country workshop on freight transport by rail" statt[7].

Auch in diesem Workshop wurde die Notwendigkeit, die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verwaltungsebenen (lokal, regional, national, EU) und Akteuren (öffentliche und private Akteure) zu fördern, hervorgehoben. Gute Planung, einschließlich intermodaler Lösungen, Pufferlager, richtiges Equipment für Verladung und Transport sind beste Voraussetzungen für die erfolgreiche Durchführung von Gütertransporten bzw. Abfalltransporten mit der Bahn. Vorgestellt wurde der Intermodal-Netzwerkplan für Österreich mit Nachtsprung-Zugverbindungen und möglichst guter Flächenabdeckung. Ziel ist eine zentrale, kooperative Netzwerk-Betreiberverantwortung und Risikoteilung durch Nutzer und Leistungserbringer.

Daten zu Transportaufkommen

Das AWG 2002 sieht zu § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 keine spezifische Meldepflicht von Abfalltransporteuren hinsichtlich der Transportart vor. Die Evaluierung erfolgt auf Grundlage öffentlich zugänglicher Daten und Statistiken. Folgende Daten wurden betrachtet: Güterverkehrsstatistik der Statistik Austria, der Austrian Economic Barometer, Jahresbericht der Schienencontrol GmbH, abfallwirtschaftliche Daten, Daten aus sonstigen öffentlichen Informationen.

Güterverkehrsstatistiken (Referenzjahr 2023)

2023 – im ersten Jahr der Wirksamkeit von § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 - wurden lt. Statistik Austria in Österreich 92,4 Mio Tonnen an Gütern mit der Bahn transportiert. Von den 92,4 Mio Tonnen an Gütern sind ca 4,7 Mio Tonnen und damit 5,1 % der Güterart „Sekundärrohstoffe, Abfälle" zuzurechnen.

Im Vergleich dazu wurden 2022 in Österreich 103,9 Mio Tonnen an Gütern mit der Bahn transportiert und davon ca. 4,8 Mio Tonnen und damit 4,6 % mit der Güterart „Sekundärrohstoffe, Abfälle".

[6] Projekt ShiwaRail
[7] TAIEX Workshop.

2024 stieg der Anteil auf gerundet 5,2 % (94,4 Mio Tonnen Gütertransporte mit der Bahn zu 4,9 Mio Tonnen Bahntransporte der Güterart „Sekundärrohstoffe, Abfälle“).

Auch wenn die Transporte in absoluten Zahlen, sowohl vom Güterverkehr insgesamt, als auch vom Transport der Güterart „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ in den letzten Jahren zurückgegangen sind -die Statistik Austria geht davon aus, dass der Rückgang insbesondere durch die Pandemie, den Ukraine-Krieg und die steigenden Energiekosten bedingt sind – steigt der Anteil an Bahntransporten bei der Güterart „Sekundärrohstoffe, Abfälle“.

Jahresbericht 2023 der Schienen-Control GmbH

Während sich der Personenverkehr auf der Schiene im Jahr 2023 positiv entwickelt hat zeigen sich im Güterverkehr noch die Auswirkungen der schwierigen wirtschaftlichen Lage und der hohen Energiepreise und einiger Streckensperren. Eine Umfrage der SCG zeigt jedoch, dass die Marktteilnehmer den Eisenbahnverkehrsmarkt trotzdem durchwegs positiv bewerten.

Die Schienen-Control GmbH überwacht den Wettbewerb am österreichischen Eisenbahnverkehrsmarkt und den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Die Schienen-Control Kommission ist unter anderem für die Wettbewerbsaufsicht zuständig.

Die Anzahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich belief sich Ende 2023 auf 88. Den größten Marktanteil bei den Nettotonnenkilometern nach Unternehmensgruppen hielt 2023 der ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) mit 57,6 %. Die zweitgrößte Gruppe bildeten Bahnen in Privateigentum (z.B. Lokomotion, Ecco-Rail, CargoServ) mit einem Marktanteil von 25,8%. Ausländische Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen machen 10,6% aus.

Im Jahr 2023 wurde im Güterverkehr durch die wirtschaftliche Lage ein Rückgang bei Verkehrsleistung als auch bei Aufkommen beobachtet. Während die Marktanteile der Rail Cargo Austria zurückgingen, waren bei den Mitbewerbern Stabilität bei den Marktanteilen zu verzeichnen, oder sogar Zuwächse.

Bei der Preisentwicklung beim Gütertransport auf der Schiene wurde bei den Tarifen der Rail Cargo Austria eine Preiserhöhung von ca. 35 % von 2022 auf 2023 auf den geprüften Strecken verzeichnet.

Austrian Economic Barometer (2024)

Vierteljährlich betrachtet Statistik Austria die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung Österreichs. Zentrale Größe ist das Barometer, das für verschiedene Indikatoren (z. B. BIP, Beschäftigung, Tourismus, Außenhandel) anzeigt, wo Österreich im Vergleich zum Vorkrisenniveau in dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 2019 steht. In der Pressemitteilung vom 4. Dezember 2024 meldete die Statistik Austria, dass Österreichs Wirtschaft im 3. Quartal 2024 erneut geschrumpft ist und weiterhin in der Rezession feststeckt. Sowohl seien Wirtschaftsleistung als auch die Umsätze gesunken. Importe und Exporte seien rückläufig.

Notifizierungen

Notifizierungen von grenzüberschreitenden Abfallverbringungen enthalten Informationen über die Transportart, wobei auch mehrere Transportarten angegeben werden können. Für den Großteil der Abfälle (Grüne Liste) ist bei einer grenzüberschreitenden Verbringung keine Notifzierung erforderlich. Mit der neuen EU-Verbringungsverordnung ist ab 21. Mai 2026 ein elektronisches Meldesystem für grenzüberschreitende Verbringungen vorgesehen, welches auch Grüne Liste Abfälle - einschließlich der Art des Transports – abbildet. Damit können künftig Daten zur Art des Transports über alle grenzüberschreitenden Verbringungen erfasst werden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der WFA wurde auf Basis der in der Notifizierungsdatenbank in den Notifizierungen im Jahr 2020 angegebenen Transportart Schiene geschätzt, dass circa 18% der notifizierten Abfalltransporte tatsächlich mit der Bahn transportiert wurden.

Bei den 2.817 Notifizierungen an das BMLUK im Jahr 2020 wurde 668 Mal die Transportart Schiene angegeben. Dies ergibt rund 24 % der Notifizierungen. 2023 und 2024 steigerte sich die Notifizierung der Transportart Schiene auf 34 % bzw. 33 %.

Damit ist man auf einem guten Weg den Zielzustand für das Jahr 2026 zu erreichen, dass notifizierungspflichtige Abfalltransporte zumindest zu 28 % per Bahn oder anderen Transportmittel mit hinsichtlich Klima und Umweltschutz vergleichbarem oder besseren Schadstoff- oder Treibhausgasemissionspotential erfolgen.

Öffentliche Informationen von EVU

Im Mai 2023 meldete die ÖBB Rail Cargo Group die Abwicklung von Klärschlammtransporten auf der Schiene. Jährlich sollen bis zu 12.000 Tonnen Klärschlamm von Vorarlberg nach Niederösterreich transportiert werden[8].

Auch internationale Abfalltransporte zu Siedlungsabfällen werden von der ÖBB Rail Cargo Group auf Basis der Bestimmung im AWG 2002 durchgeführt. Für das italienische Unternehmen DIFE transportiert die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) dieses Jahr 5.000 Tonnen Siedlungsabfälle von Italien in die Niederlande[9].

Weiters meldete die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) im September 2023 die Verlagerung von 200.000 Tonnen Abfällen im Sinne des novellierten Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG 2002) auf die Schiene[10].

TX Logistik meldete im September 2023 gesteigerte Nachfragen nach internationalen Abfalltransporten. Bis zum Jahresende rechnet das zur Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane) gehörende Eisenbahnlogistikunternehmen mit einer Verdreifachung der Transporte auf bis zu 850 Züge im Jahr[11].

Somit wird seitens der EVU sichtbar gemacht, dass aufgrund des AWG 2002 vermehrt Transporte von Abfällen, die bisher nicht mit der Bahn transportiert wurden, durchgeführt werden. Dies zeigt, dass die Regelung im AWG 2002 einen Trigger darstellt, um Abfälle auf die Schiene zu verlagern.

Daten zu sonstigen umweltfreundlichen Transportmitteln

Die Regelung im AWG 2002 sieht keine spezifische Berichtspflicht hinsichtlich der Verwendung umwelt- bzw. klimafreundlicher Alternativen zur Bahn vor. Absatzzahlen, insbesondere die Berichte „Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich“, belegen, dass Alternativen eingesetzt werden.

Eine Betankung von LKWs, die Abfälle transportieren, mit 100% nachhaltigem Biokraftstoffen (Biodiesel B100 oder nachhaltigem HVO 100) ist möglich. Diese Biokraftstoffe werden als klimaneutral bewertet, weil das bei der Verbrennung abgegebene Kohlendioxid durch die Pflanzen beim Wachstum gebunden wurde. Nachhaltiger reiner Biodiesel oder nachhaltiger HVO 100 sind in Österreich verfügbar und können auch ohne Umbauarbeiten von LKW getankt werden. Neuere LKW sind meist auch standardmäßig für diese Treibstoffe zugelassen. Soweit dies in der Zulassung nicht ersichtlich ist, kann dies beim Hersteller erfragt werden. Der Bericht Erneuerbare Kraftstoffe und

[8] Klärschlamm-Transporte per MOBILER
[9] internationale Abfalltransporte zu Siedlungsabfällen
[10] Verlagerung Abfalltransport auf Schiene
[11] Erhöhung der Abfalltransporte auf der Schiene

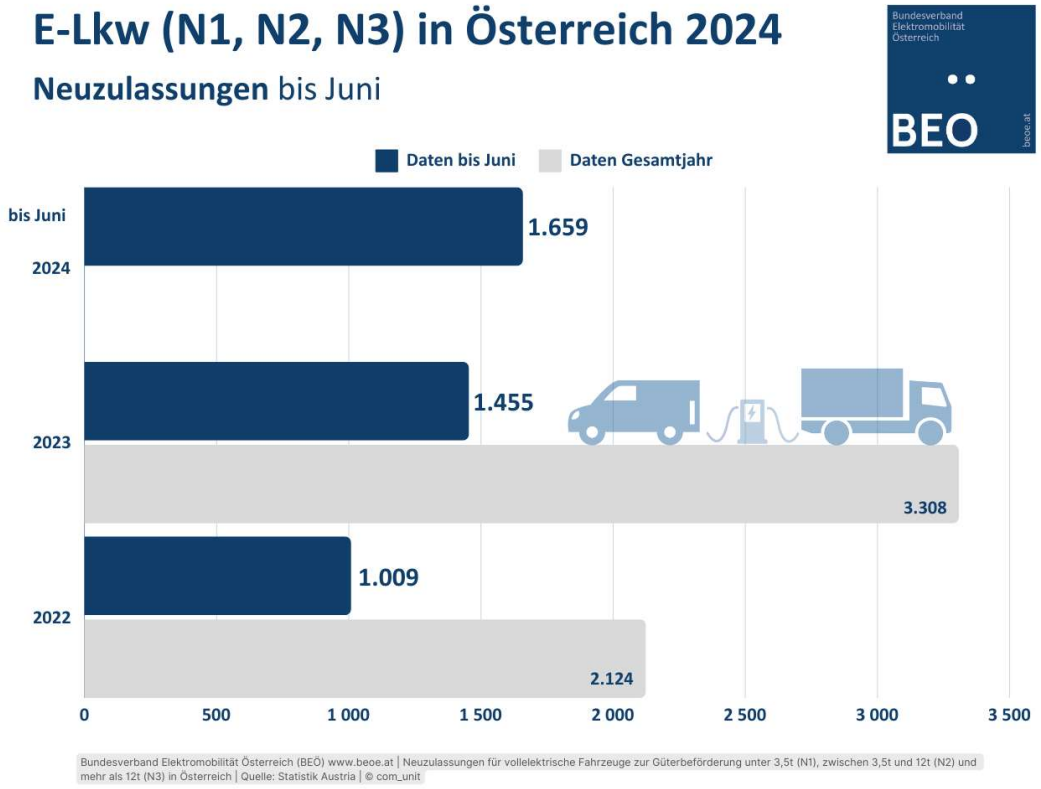
Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2023[12] zeigt für das Jahr 2022 , dass rund 28.000 t B100 und 130 t HVO Reinverwendung in Österreich abgesetzt wurden. Erste Auswertungen für 2024 zeigen, dass sich der Absatz von HVO Reinverwendung in den Quartalen 1-3 nochmals mehr als verdoppelt hat.

Seitens der Transporteure, insbesondere von Unternehmen mit eigenen Betriebstankstellen, und seitens der Anbieter von nachhaltigen Biotreibstoffen, wurden auch regelmäßig Anfragen an das BMLUK hinsichtlich der Verwendung von nachhaltigen Biokraftstoffen bei Abfalltransporten in Zusammenhang mit der Regelung im AWG 2002 gestellt.

Die Zahl der Neuzulassungen von E-LKW, auch für schwere Nutzfahrzeuge, in Österreich ist stark im Steigen (vgl. die Darstellung des Bestands und der Neuzulassungen der batterieelektrischen Lastkraftwagen N1-N3 und Sattelzugfahrzeuge in „Elektromobilität in Österreich: Zahlen, Daten & Fakten“[13], OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität @ AustriaTech / Mai 2025). Auch die öffentliche Lade-Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die von der EU gefördert wird, ist kontinuierlich im Ausbau; zB haben vier Projekte mit österr. Beteiligung kürzlich eine Förderzusage betreffend den Ausbau der Infrastruktur für E-LKW erhalten[14]. Im vom „OLÉ“ durchgeführten Monitoring sind derzeit 12 LKW-taugliche Standorte mit insgesamt über 48 Ladepunkten über 250 kW dokumentiert. Ab Anfang Q3/2025 werden die Daten tagesaktuell aus dem Ladestellenverzeichnis abgelesen werden können. Elektrofahrzeuge haben derzeit laut Mobilitätsmasterplan bis rund 300 km Tagesfahrleistung. Fernverkehr mit solchen Fahrzeugen ist daher möglich. Die Firma Zuser investierte zB 2023 in die Elektromobilität[15]

[12] Bericht Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2023
[13] Elektromobilität in Österreich: Zahlen, Daten & Fakten
[14] EU-Fördermittel für alternative Kraftstoffe
[15] Zuser setzt im regionalen Schwerverkehr auf Elektro-LKW

Grafik über Neuzulassungen für vollelektronische Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Quelle: Bundesverband Elektromobilität Österreich):

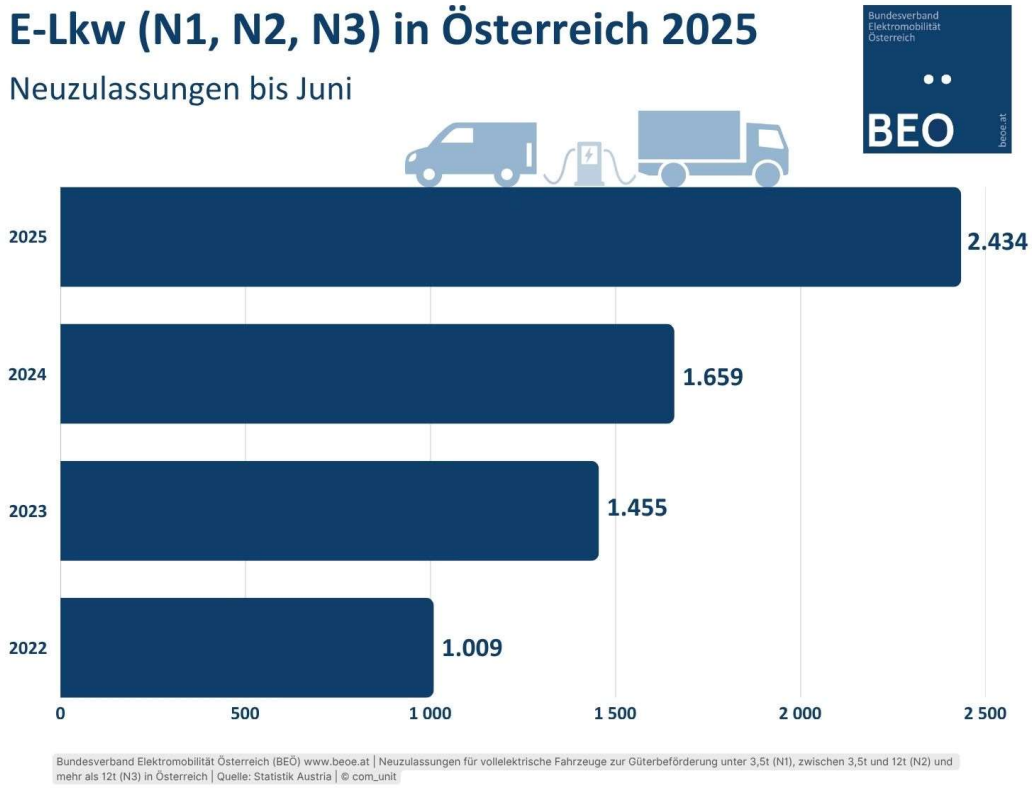


Die Grafik **„E-Lkw (N1, N2, N3) in Österreich 2024 – Neuzulassungen bis Juni“** zeigt die Anzahl der Neuzulassungen von vollelektrischen Lastkraftwagen (Lkw) in den Kategorien N1 (unter 3,5 t), N2 (3,5 t bis 12 t) und N3 (über 12 t) in Österreich für die Jahre 2022, 2023 und 2024 (bis Juni):

- **2024 (bis Juni):**
  1.659 Neuzulassungen (dunkelblau dargestellt)
- **2023:**
  - Bis Juni: 1.455 Neuzulassungen (dunkelblau)
  - Gesamtjahr: 3.308 Neuzulassungen (hellgrau)
- **2022:**
  - Bis Juni: 1.009 Neuzulassungen (dunkelblau)
  - Gesamtjahr: 2.124 Neuzulassungen (hellgrau)

Die Anzahl der Neuzulassungen von E-Lkw ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Bereits im ersten Halbjahr 2024 wurden mehr Fahrzeuge neu zugelassen (1.659) als im gleichen Zeitraum 2023 (1.455) oder 2022 (1.009). Diese Entwicklung deutet auf ein anhaltendes Wachstum im Bereich der Elektromobilität im Güterverkehr hin.

Quelle: Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ), www.beoe.at; Datenbasis: Statistik Austria



Die Grafik „E-Lkw (N1, N2, N3) in Österreich 2025 – Neuzulassungen bis Juni“ zeigt die Neuzulassungen von E-Lkw (N1, N2, N3) in Österreich für die Jahre 2022 bis 2025 (bis Juni). Sie stammt vom Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEO), basierend auf Daten der Statistik Austria:

- 2025: 2.434 E-Lkw wurden bis Juni neu zugelassen – der bisher höchste Wert.
- 2024: 1.659 Neuzulassungen – ein signifikanter Anstieg im Vergleich zum Vorjahr.
- 2023: 1.455 Neuzulassungen – ebenfalls ein deutlicher Anstieg gegenüber 2022.
- 2022: 1.009 Neuzulassungen – der niedrigste Wert im dargestellten Zeitraum.

Die Grafik verdeutlicht einen kontinuierlichen Anstieg der Neuzulassungen von elektrisch betriebenen Lastkraftwagen in Österreich. Von 2022 bis 2025 hat sich die Anzahl der Neuzulassungen mehr als verdoppelt, was auf eine starke Entwicklung und zunehmende Akzeptanz der Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich hinweist.

Quelle: Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEO), basierend auf Daten der Statistik Austria.

Treibhausgasemissionen

Laut der Umweltbundesamt GmbH wurden 2023 in Österreich 68,6 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalent emittiert. Das entspricht einer Reduktion um 13,6 % gegenüber dem Basisjahr 1990 und einer Abnahme um 6,5 % im Vergleich zu 2022. Nach rückläufigen Emissionen im Jahr 2022 kam es in vielen Sektoren 2023 abermals zu deutlichen Emissionsrückgängen. Für die Bereiche Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und F-Gase wie auch für den Sektor Energie und Industrie zeigt die Treibhausgas-Bilanz eine Reduktion der Emissionen im Vergleich zu 2022. In der Abfallwirtschaft kam es zu einer leichten Emissionszunahme bedingt durch höhere Emissionen aus der Abfallverbrennung.

Für 2024 sinken das dritte Jahr in Folge die THG-Emissionen in Österreich. Hauptverantwortlich dafür sind Rückgänge in den Sektoren Gebäude (rd. 6 %) und Verkehr (rd. 4 %).

Die Daten können auf der Internetseite der Umweltbundesamt GmbH eingesehen werden[16][17]

Kontrolle

Die Überwachung dieser Regelung erfolgt in erster Linie durch Straßenkontrollen des BMLUK und der Zollorgane. Beanstandungen gab es nur in Einzelfällen. Im Rahmen des Notifizierungsverfahrens sind Angaben zur Transportart notwendig.

Wettbewerbsmonitoring einschließlich Preismonitoring

Für das Wettbewerbsmonitoring wurde ein externer Wirtschaftsprüfer vom BMLUK mit der Prüfung des Eisenbahnsektors beauftragt und die Bundeswettbewerbsbehörde einbezogen.

Die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) versteht laut Definition auf ihrer Homepage Wettbewerbsmonitoring, eine systematische Erhebung quantitativer Wettbewerbsindikatoren in Sektoren, die es erlaubt, die Wettbewerbsintensität dieser Sektoren untereinander und über die Zeit hinweg zu vergleichen[18]

Wesentlich dafür aussagekräftige Wettbewerbsindikatoren zu berechnen, ist eine genaue Datenlage. Da aufgrund der Bestimmung im AWG 2002 eine Vorlagepflicht von Informationen und Daten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. seitens von Unternehmern festgelegt wurde, war das Monitoring auf öffentlich zugängliche Daten, dh. insbesondere Daten aus der digitalen Plattform, statistische Daten, veröffentlichte Preislisten, Allgemeine Geschäftsbedingungen und Geschäftsberichte der relevanten EVU sowie Publikationen der Schienen-Control GmbH („SCG“) beschränkt. Einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen und auch Unternehmen, die Abfalltransporte per Bahn durchgeführt haben, stellten freiwillig einige Daten zur Verfügung.

Das Wettbewerbsmonitoring und Preismonitoring beschränkte sich im Wesentlichen auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf der digitalen Plattform „aufschiene.gv.at“ registriert sind und sich dadurch als Eisenbahnverkehrsunternehmen deklariert haben, die Abfälle transportieren.

Nicht umfasst vom Wettbewerbsmonitoring waren andere Transportmittel für Abfälle sowie andere Transportanbieter von Abfalltransporten.

Im Ergebnis wurden auf Basis der vorliegenden Daten und Informationen keine preislichen Auffälligkeiten erkannt. Die Preisentwicklungen der letzten Jahre liegen augenscheinlich in Kostensteigerungen, insbesondere für Energie und Personal, bzw. inflationsbedingt auf Basis von Anpassungsklauseln erfolgten Erhöhungen begründet.

Bundeswettbewerbsbehörde

Die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) ist eine unabhängige Behörde, die sich mit dem Aufgriff und den Ermittlungen von Verstößen gegen Kartellgesetz und Europäisches Wettbewerbsrecht beschäftigt. Organisatorisch ist die BWB beim Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaftsstandort (BMAW) eingerichtet. Die BWB agiert auf Grundlage des Wettbewerbsrechts. Das Wettbewerbsgesetz definiert die Aufgaben der BWB. Eine Aufgabe der BWB ist das Durchführen allgemeiner Untersuchungen eines Wirtschaftszweiges, sofern die Umstände vermuten lassen, dass der Wettbewerb in dem betreffenden Wirtschaftszweig eingeschränkt oder verfälscht ist. Diese Branchenuntersuchungen werden auf der Internetseite der BWB veröffentlicht[19]. Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs wurde bisher noch keine Branchenuntersuchung veröffentlicht.

---

[16] Daten Treibhausgase
[17] Treibhausgas-Emissionen: Forecast 2024
[18] Wettbewerbsmonitoring
[19] Branchenuntersuchungen der Bundeswettbewerbsbehörde

Die Bundeswettbewerbsbehörde ist befugt ein Wettbewerbsmonitoring durchzuführen (§ 2 Abs. 1 Z 5 WettbG). Ihr stehen dabei auch Ermittlungsinstrumente wie Auskunftsverlangen und Auskunftsbescheide zur Verfügung. In den Tätigkeitsberichten der BWB findet sich auch kein Hinweis auf die Durchführung eines Wettbewerbsmonitorings im Eisenbahnsektor.

Der BWB wurden ebenfalls der vom externen Wirtschaftsprüfer erstellte Bericht zum - im Auftrag des BMLUK – durchgeführten Wettbewerbsmonitoring vorgelegt und kam zu dem Schluss, dass auf Grundlage dieser Informationen kein Verdacht auf kartellrechtswidrige Verhaltensweisen besteht.

Ergebnis der Evaluierung

- Die Evaluierung zeigt, dass die Verpflichtung, Abfälle per Bahn oder durch andere umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel zu transportieren, ein notwendiger Auslöser ist, dass Projekte bzw. maßgeschneiderte Logistikkonzepte für Abfalltransporte auf der Schiene entwickelt werden.
- Eine erfolgreiche Verlagerung von Gütertransporten bzw. Abfalltransporten hängt von zahlreichen Faktoren ab. Grundvoraussetzung sind eine ausreichende Infrastruktur ebenso wie geeignete universell einsetzbare Transport- und Verlademittel sowie maßgeschneiderte Logistikkonzepte. Wie der ÖBB-Ausbauplan und das Terminalkonzept in Verfolgung der Ziele des Regierungsprogramms zeigt, kann von einer vorausschauenden Infrastrukturplanung ausgegangen werden. Dies ist eine Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Verlagerung von Abfalltransporten auf die Bahn; der bedarfsgerechte Einsatz für Abfalltransporte soll im Rahmen einer weiteren Evaluierung näher beleuchtet werden.
- Ein kooperatives Vorgehen aller Beteiligten (EVU, Terminalbetreiber, Abfallbranche, Logistiker, Spediteure), ist für die erfolgreiche Umsetzung eines nationalen Intermodal-Netzwerkplans unbedingt notwendig.
- Bahntransporte sollen in öffentlichen Ausschreibungen, in denen Abfalltransporte eine Rolle spielen, vermehrt als Bedingung aufgenommen werden.
- Positiv wirken sich im Rahmen von Anlagengenehmigungsverfahren erstellte Verkehrskonzepte aus, die eine Anlieferungen per Bahn enthalten.
- Das moderate relative Wachstum der Abfalltransporte auf der Schiene zeigt sich in den Zahlen der Statistik Austria. Von 2022 auf 2023 hat sich der Anteil der Abfalltransporte am Schienengüterverkehr erhöht. Ebenfalls erhöht hat sich der Anteil der Notifizierungen von grenzüberschreitenden Abfalltransporten, in denen die Transportart Schiene angegeben wurde. Um auf eine präzisere Datenlage zurückgreifen zu können, sollte eine Auswertemöglichkeit für die Transportart im grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen werden.
- Auch alternative Transportmittel zur Schiene werden genutzt. Es gibt verstärkt Nachfragen beim BMLUK hinsichtlich des Einsatzes von nachhaltigen Biotreibstoffen bei Abfalltransporten. Die Anzahl der Neuzulassungen von E-LKW mit höheren Reichweiten sowie die Angebote von Transportunternehmen für Transporte mit E-LKW machen Abfalltransporte mit E-LKW möglich.
- Österreich hat ein umfangreiches Förderwesen zugunsten des Schienengüterverkehrs, welches noch spezifischer auf die Bedürfnisse der Abfallwirtschaft adaptiert werden könnte.
- Hinsichtlich der Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigt das Ergebnis des durch einen Wirtschaftsprüfer durchgeführten Preismonitorings, dass keine preislichen Auffälligkeiten erkannt wurden. Die Preisentwicklungen der letzten Jahre liegen augenscheinlich in Kostensteigerungen, insbesondere für Energie und Personal, bzw. inflationsbedingt auf Basis von Anpassungsklauseln erfolgten Erhöhungen begründet.
- Die bisherige Phase der Wirksamkeit umfasste lediglich zwei Jahre; diese waren jedoch auch geprägt von einer Wirtschaftsrezession und dem Hochwasserereignis im September 2024. Das Hochwasser führte zu Überschwemmungen, die wichtige Bahnrouten betrafen.
  Der Ausbau und die Weiterentwicklung des Gütertransportes per Bahn sowie die Entwicklung bzw. der Ausbau einer universell einsetzbaren Transport- und Verlade-Technologie wird noch

Jahre in Anspruch nehmen. Dieser Ausbau ist wichtig, um das abgeschätzte Potential der verlagerbaren Abfälle auszuschöpfen. Ein Fokus wird dabei auch auf kurze Distanzen zu legen sein. Auch im TAIEX Workshop wurde hervorgehoben, dass für die ersten und letzten Kilometer, die auf der Straße zu transportieren sind, ein effizientes und gut funktionierendes intermodales Transportsystem erforderlich ist. Darauf sollte auch in einer weiteren Evaluierung über einen längeren Beobachtungszeitraum speziell eingegangen werden.

- Um die Ergebnisse der notwendigen vertieften Evaluierung mit Schwerpunkt auf kurze Distanzen berücksichtigen zu können, sollte das In-Kraft-Treten der Verpflichtung für Transportstrecken von über 100 km ab 1. Jänner 2026 auf 2030 verschoben werden.
- Ergänzend ist anzumerken, dass bei den durchgeführten Straßenkontrollen kaum Beanstandungen vorgenommen werden mussten und damit von einer guten Regelkonformität auszugehen ist.

Anhang

Preismonitoring (Bericht „AWG 2002 – „Bahnbestimmung“ – Wettbewerbsmonitoring gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002“, EY LAW)