

Entschließungsantrag

des Bundesrates Michael Bernard
und weiterer Bundesräte

betreffend **Praxistaugliche Neuregelung des Bahnzwangs bei Abfalltransporten**

eingebraucht im Zuge der Debatte über die Dringlichen Anfrage der Bundesräte Michael Bernard, Peter Samt und weiterer Bundesräte an die Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend ‚Entbürokratisierung mit der Nagelfeile – ernüchternde Deregulierungsbilanz‘, in der 992. Sitzung des Bundesrates, am 25. Juni 2026.

Die geltenden Regelungen zum Bahnzwang für Abfalltransporte gemäß §§ 15 Abs. 9 und 69 Abs. 10 AWG 2002 führen in ihrer derzeitigen Ausgestaltung zu erheblichen praktischen, wirtschaftlichen und standortpolitischen Problemen. In den vorliegenden Stellungnahmen, unter anderem der Wirtschaftskammer, wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die mit 1. Jänner 2026 gesetzlich vorgeschriebene Verkürzung der den Bahnzwang auslösenden Distanz auf 100 km die bestehenden Probleme weiter verschärfen würde.

Sekundärrohstoffe wie etwa Altpapier, Altholz oder Altmetalle gelten rechtlich vielfach als Abfälle und unterliegen damit dem Bahnzwang. Die Unterlagen zeigen jedoch, dass gerade diese Stoffströme für funktionierende Produktions- und Recyclingprozesse oft rasch, planbar und termingerecht verfügbar sein müssen, was bei Bahntransporten in der Praxis vielfach nicht sichergestellt werden kann. Zudem wird auf fehlende Infrastruktur, mangelnde Umschlagsmöglichkeiten sowie auf zusätzliche Verzögerungen durch die zeitaufwändige Abwicklung über die Plattform austrianrail.at verwiesen.

Hinzu kommt, dass Bahntransporte nach den geschilderten Praxiserfahrungen häufig erheblich teurer sind als Straßentransporte. In den Stellungnahmen wird von Fällen berichtet, in denen Bahnangebote bis zum Dreifachen der Kosten eines LKW-Transports betragen, während zugleich unklar bleibt, wann im Sinn des dazu ergangenen VfGH-Erkenntnisses noch von wirtschaftlich angemessenen Konditionen gesprochen werden kann. Auch die termingerechte Lieferung, die für wiederkehrende Stoffströme oftmals unerlässlich ist, muss als wesentlicher Teil der verfügbaren Kapazität berücksichtigt werden.


Der derzeitige Bahnzwang wirkt damit nicht als sachgerechtes Lenkungsinstrument, sondern gefährdet die Kreislaufwirtschaft, behindert in Wirklichkeit das Recycling, belastet betroffene Unternehmen mit erheblichem bürokratischem und finanziellem Aufwand und schwächt den Wirtschaftsstandort Österreich. Statt einer undifferenzierten Verpflichtung braucht es daher eine praxistaugliche, verfassungskonforme und wirtschaftlich tragfähige Neugestaltung, die auf tatsächlich geeignete, wiederkehrende Abfallströme beschränkt ist und gleichzeitig positive Anreize für den Bahntransport schafft.


Die unterfertigten Bundesräte stellen daher nachstehenden


Entschließungsantrag

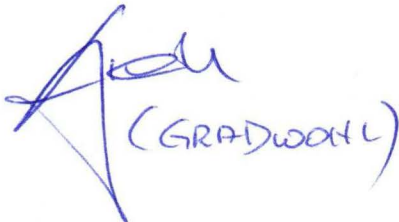
Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, wird aufgefordert, die Verkürzung der Bahnzwang-Distanz auf 100 km ersatzlos zu streichen. Zudem müssen die aktuellen Bestimmungen zum Bahnzwang (§§ 15 Abs. 9 und 69 Abs. 10 AWG 2002) umfassend überarbeitet und auf Transporte wiederkehrender Abfallströme ab einer Tonnage von über 50 Tonnen eingeschränkt werden. Es ist dabei auf eine Bereitstellung entsprechender Kapazitäten, das inkludiert termingerechte Lieferung, falls erforderlich, zu wirtschaftlich angemessenen Konditionen abzustellen und dies auch im Gesetzeswortlaut explizit anzuführen. Parallel dazu sollten, im Sinne einer Gleichstellung von Sekundärrohstoffen und Primärrohstoffe, zusätzliche Anreize, wie eine verstärkte Verankerung als Bewertungskriterium in den Ausschreibungen (NABE) und Stützung dieser Transporte durch eine Befreiung vom ALSAG erfolgen.“


(BERNARD)


(SANT)


(Kottler)


(GRADWOHL)