



Wien Energie GmbH | PA | 1030 Wien | Postfach 500

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
BMK - V/2 Abfall- und Altlastenrecht
Stubenbastei 5
A-1010 Wien
Per Mail: v2@bmk.gv.at

Public Affairs

Kontakt: Mbuya Yolande Kyoni, Bakk. BA MA
Mobil : +43 (0) 664 623 18 01
E-Mail : mbuya.kyoni@wienenergie.at
Datum : 08.06.2021

Stellungnahme der Wien Energie GmbH zum Begutachtungsentwurf der Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 (AWG-Novelle Kreislaufwirtschaftspaket)

Sehr geehrter Herr DI Holzer,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wien Energie bedankt sich für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf der AWG-Novelle abgeben zu dürfen. In der Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG) soll das Abfallwirtschaftsgesetz 2002 dahingehend geändert werden, um die europarechtlichen Vorgaben zur Abfallrahmenrichtlinie, zur Richtlinie über Verpackungen und Verpackungsabfälle, den EU-Richtlinien über Altfahrzeuge, über Altbatterien und über Elektroaltgeräte sowie der EU-Richtlinie über Abfalldeponien umzusetzen.

Zur Umsetzung dieser unionsrechtlichen Vorgaben sowie zur Umsetzung des österreichischen Regierungsprogramms im Bereich der Abfallwirtschaft bedarf es weitreichender Maßnahmen, u.a. in den Bereichen:

- o Maßnahmen zur Reduktion von Einwegkunststoff-Verpackungen
- o Rahmenbedingungen und konkrete Ziele für den Ausbau von Mehrwegsystemen für Getränkeverpackungen
- o Verlagerung des Güterstraßenverkehrs auf die Schiene bei Abfalltransporten
- o Digitalisierung insbesondere bei der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen
- o Importverbot bestimmter Abfälle zur Deponierung und zur Registrierungspflicht für Transporteure

Nach eingehender Betrachtung des Begutachtungsentwurfes erlauben wir uns folgende Stellungnahme abgeben zu dürfen:

1. Abfalltransporte in Österreich

Zielsetzung der österreichischen Bundesregierung mit den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene ist ein verstärkter Transport „bahnaffiner Güter“ auf der Schiene, um damit einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Emissionen im Straßenverkehr zu leisten. Gemäß den erläuternden Bemerkungen betrifft dies insbesondere den Transport von

Abfällen. Daher soll die derzeitige Bestimmung im AWG 2002 hinsichtlich der Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene adaptiert werden, um dieser Zielsetzung besser Rechnung zu tragen.

Zum Bereich der Erweiterung der allgemeinen Behandlungspflichten für Abfallbesitzer soll gemäß Punkt 78 dem § 15 daher mit Abs. 9 folgende neue Bestimmung angefügt werden:

„Transporte von Abfällen ab drei 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 2025,*

per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential 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 zur und von der Verladestelle 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. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Wirksamkeit dieser Regelung bis zum 31. Dezember 2024 zu evaluieren.“

Zu allererst möchten wir dezidiert festhalten, dass Wien Energie den Klimaschutzgedanken dieser Formulierung voll und ganz unterstützt und im Sinne eines klimafreundlicheren Transportsystems auch mittragen wird.

Im Detail weist die neue Regelung jedoch eine Reihe problematischer Punkte sowie unzureichender Erläuterungen auf, auf die wir im Folgenden eingehen werden:

I. Gefährlicher Abfall

Der neue Absatz betrachtet alle Arten von Abfällen auf die gleiche Art und Weise. Er differenziert die entsprechenden Abfallarten nicht mit der gebotenen Sorgfalt. Es fehlt eindeutig eine Unterscheidung der notwendigen Vorkehrungen für den Transport von gefährlichem Abfall und den Bestimmungen für den Transport von nicht gefährlichem Abfall. Somit kann die Formulierung auf diese Art und Weise nicht stehen gelassen werden.



Von gefährlichen Abfällen geht ein deutlich höheres Gefährdungspotential als von Siedlungsabfällen aus. Es handelt sich dabei im Regelfall um gefährliche Güter im Sinne des ADR. LKWs, die solche Abfälle transportieren, werden von besonders dafür geschulten Fahrern gelenkt, streng überwacht und vom Innenministerium laufend kontrolliert. Sollte ein Ereignis wie beispielsweise ein Brand, Materialaustritt oder ähnliches eintreten, kann unmittelbar darauf reagiert werden.

Beim Bahntransport ist eine solche de facto permanente Überwachung nicht gegeben. Ein Wagon kann durchaus auch längere Zeit auf einem Verschiebgleis stehen (möglicherweise in Sonneneinstrahlung, was solche Gefährdungsprozesse fördert) und es kann für längere Zeit unbemerkt zu Brandereignissen kommen. Durch den Umstand, dass diese Abfälle für einen wirtschaftlichen Transport auch gemeinsam auf mehreren Wagons im Verschieb gelagert werden, wird das Ausmaß einer möglichen Umweltverschmutzung oder Katastrophe (z.B. durch einen Brand) gegenüber einem LKW-Transport deutlich erhöht. Heute sind diese Probleme weniger bekannt, weil solcherart Abfälle über die Bahn in der Regel nur sehr punktuell transportiert werden.

Es wird ersichtlich, dass sich gefährlicher Abfall als sehr nachteilig für den Bahntransport herausstellt und nur in besonderen Fällen für die Bahn geeignet ist (beispielsweise größere Massenströme kontaminierter Böden). Sicherheitstechnisch stellen viele gefährliche Abfälle auf der Bahn ein deutlich höheres potenzielles Risiko dar als beim LKW-Transport.

Aus Sicht von Wien Energie muss daher die Verpflichtung zum Transport von gefährlichem Abfall mit dem Ziel einer thermischen Behandlung auf der Schiene explizit aus diesem neuen Absatz ausgenommen werden.

Auch die Möglichkeit des Ausschlusses über ein elektronisch bereitgestelltes Portal für den Bahntransport, wie in §15 Abs. 9 vorgeschlagen, wird als nicht zweckmäßig erachtet, da praktisch alle Transporte in die thermische Behandlung nicht für den Bahntransport geeignet sind. Außer einer enormen Erhöhung des bürokratischen Aufwandes wird es am Status Quo kaum etwas ändern.

Abschließend möchten wir bei diesem Punkt betonen, dass mit alternativen „grünen“ Treibstoffen betriebene LKWs sicherlich erstrebenswert sind. Derzeit sind sie aber nur als Prototyp vorhanden. Auch die Infrastruktur für (aus ökologischer Sicht einzig sinnvollen) „grünen“ Wasserstoff muss erst aufgebaut werden. Wien Energie selbst ist auf diesem Gebiet aktiv tätig. Trotz allem Bemühen gibt es gegenüber dem Bahntransport derzeit noch keine sinnvolle „grüne“ Alternative für den Transport kleiner bis mittlerer Einheiten.

II. Mengen je Abfallstrom

Die Bestimmung, wonach Transporte von Abfällen ab drei Tonnen gemäß des vorgeschlagenen Zeitplans per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotenzial zu erfolgen haben, ist aus unserer Sicht nur sehr schwer umsetzbar. Wie

oben bereits ausgeführt ist ein Bahntransport nur in größeren Einheiten wirtschaftlich und logistisch darstellbar.

Wien Energie schlägt daher vor, in diesem ersten Schritt die Regelung erst für Abfallströme, die eine Wochenmenge von minimal 100 t von einem bestimmten Standort zu einem anderen Standort einzuführen. Erfahrungsgemäß kann die Bahn derzeit mit solchen Mengenströmen gut umgehen. Im Zuge dessen können von allen Beteiligten Erfahrungen gesammelt werden, die auch für eine mögliche künftige Senkung dieses Limits verwertet werden können.

III. Umsetzungszeitplan

Auch der vorgeschlagene Zeitplan wird aus Sicht von Wien Energie als kritisch angesehen. Die erforderliche Infrastruktur wie bspw. Bahngleise, Umladestationen usw. zu den Großanlagen bzw. zu den Anlagenbetreibern muss teilweise noch ausgebaut werden. An dieser Stelle erfolgt auch der explizite Hinweis, dass für diese Infrastruktur Förderungen und Investitionen erforderlich sein werden.

Daher würde aus unserer Sicht folgender Zeitplan als angemessen erscheinen:

(...) Transporte von Abfällen ab drei Tonnen mit einer Transportstrecke auf der Straße von über

- 1. 300 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2026,*
- 2. 200 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2028,*
- 3. 100 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2030,*

per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential zu erfolgen (...).

IV. Sonstiges

Wir sehen Klärungsbedarf hinsichtlich der angedachten Einrichtung einer Plattform, u.a. zur Abfrage der Bahnkapazität. Es erschließt sich uns nicht, ob jeder Transport extra angefragt werden oder ob das für Abfallströme beispielsweise jährlich erfolgen muss.

Weiters unterscheidet die jetzige Regelung nicht zwischen einem Abfalltransport von einem Standort A zu einem Standort B oder einer Sammeltour. Es bedarf hier einer Klarstellung, dass jegliche Arten von Sammeltouren ausgenommen sind. Sammeltouren können mehr als 100km umfassen und sind für den Bahntransport nicht geeignet.

2. Internationale Abfalltransporte

Bezüglich der Abfalltransporte aus dem Ausland ist in §69 Abs. 10 folgendes geregelt:

(10) Transporte von Abfällen ab drei 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 2025,
- per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential zu erfolgen. (...)

Aus Sicht der Wien Energie werden hier wesentliche Faktoren nicht bedacht.

Der im Entwurf genannte Zeitplan für die Verlagerung würde zu einer Veränderung der aktuellen Routenführung durch Österreich führen. Mit der geplanten Einschränkung der Transportlängen würden 2023 sämtliche Abfalltransporte aus dem westlichen Balkanraum nach Mittel und Nordeuropa, die auf der Straße durch Österreich verlaufen, auf die Trasse Karawankentunnel – Walserberg (207 km) konzentriert werden. Aktuell werden verschiedene Routings je nach Zielort verwendet, wodurch sich die Verkehrsbelastung aufteilt. Dies würde ab 2023 nicht mehr möglich sein.

Des Weiteren würden mangels leistungs- und wettbewerbsfähiger Angebote seitens der Bahnbetreiber viele Transporte aus Süd- und Südosteuropa nicht mehr über die kürzeste Strecke durch Österreich geroutet, sondern zukünftig über deutlich längere Routen über Ungarn, die Slowakei, Tschechien oder Polen geführt werden. Damit würde genau das Gegenteil von den angestrebten Zielen erreicht werden, nämlich die Transportwege so kurz und umweltschonend wie möglich zu halten.

Da der aktuelle Entwurf im Gegensatz zum sinnvollen IG-L des Landes Tirol keine Rücksicht auf Ziel- und Quellverkehre nimmt, würden die bisherigen Transportwege des Abfalls in Europa deutlich verlängert werden. Zukünftig würden Abfälle, die bisher in modernsten Anlagen in Österreich thermisch behandelt werden, beispielsweise auf der ROLA durch Österreich und anschließend weiter auf der Straße nach Norddeutschland, Belgien oder Skandinavien transportiert werden.

Diese Regelung stellt die Entsorgungsautarkie Österreich ernsthaft in Frage. Österreichische Anlagen werden dadurch im Wettbewerb benachteiligt und in ihrer Existenz bedroht. Folgende zwei Beispiele verdeutlichen die Problematik:

- Gefährliche Abfälle aus dem Industriedreieck **Linz-Wels-Steyr** könnten auch nach dem 1.1.2025 problemlos auf der Straße nach Deutschland, Belgien, Dänemark oder Frankreich verbracht werden. Ein Transport nach Wien oder Arnoldstein wäre allerdings nicht möglich. Hier müsste entweder die Bahn verwendet oder ein Nachweis der Unmöglichkeit des Bahntransportes erbracht werden.
- Als weiteres Beispiel wäre der **Chemiepark Linz** anzuführen. Der Transport gefährlicher Abfälle in die 306 km entfernte GSB bei Baar-Ebenhausen (nächstgelegene thermische Behandlungsanlage für gefährlichen Abfall außerhalb Österreichs) wäre auch nach dem 1.1.2024 möglich, der Transport in die Wien Energie (206 km auf der Straße) müsste hingegen auf der Bahn erfolgen. Da der Straßentransport deutlich flexibler und billiger ist als der Transport auf der Schiene und die Anlagen in Deutschland zudem über R1 verfügen, würden sich die Abfallströme aus diesem Bereich von Österreich nach Deutschland verlagern. Damit würde die Transportstrecke auf der Straße in Österreich zwar reduziert, die Gesamttransportstrecke auf der Straße dadurch um 100 km pro Richtung, also um 33 % (!), länger werden.



Dieser Wettbewerbsnachteil der österreichischen Anlagen würde dazu führen, dass sich das „Vorarlberger Modell“ einer Verlagerung der thermischen Abfallbehandlung ins Ausland bis in den Großraum Linz ausbreitet.

Zusammenfassend kann hier festgehalten werden, dass es sich bei den § 15 Abs. 9 und §69 Abs. 10 um Maßnahmen handelt, die vom Grundgedanken her durchaus positiv sind, in ihrer aktuellen Fassung aber zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Straße in Europa führen werden.

Genauso wie die Abfallwirtschaft ein europäisches Thema ist, muss auch der zugehörige Transport auf europäischer Ebene gelöst und gelenkt werden. Nationale Alleingänge, wie § 15 Abs. 9 und §69 Abs. 10, sind hier aus unserer Sicht kontraproduktiv und sollten nochmals überdacht werden.

3. Anhang 1a+1b

Schließlich werden nach Anhang 1 die Anhänge

- o 1a - Zielvorgaben für Siedlungsabfälle unter Ziele für die Vorbereitung zur Wiederverwendung, das Recycling und die sonstige stoffliche Verwertung und
- o 1b - Beispiele für wirtschaftliche Instrumente und andere Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen für die Anwendung der Abfallhierarchie gemäß §1 Abs.2a eingefügt.

Unter Anhang 1a regen wir die Streichung von Punkt 5 an, da in Österreich ein Deponieverbot für unbehandelte Abfälle gilt und die Übernahme dieses Punktes aus den Vorgaben der EU-Richtlinie somit nicht nötig ist.

Dieselbe Streichung regen wir auch für die Ziffer 1 unter Anhang 1b an. Diese Ziffer 1 (Gebühren für die thermische Abfallverwertung/Verbrennung) wird sehr kritisch gesehen, da mit der ALSAG bereits Gebühren für die thermische Behandlung von Abfällen verrechnet werden. Wien Energie ist strikt gegen eine Doppelbelastung bzw. Doppelbesteuerung, daher ist eine neuerliche Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung in das AWG 2002 nicht mehr relevant. Auch sollte Ziffer 2 fallen, da in den Erläuterungen zur ALSAG ein System mit Gebühren bereits vorhanden ist und zur Genüge geregelt wird. Dies könnte im schlimmsten Fall zu einer Doppelbesteuerung der thermischen Abfallverbrennung führen, was strikt abzulehnen ist.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen,

Mbuya Yolande Kyoni, Bakk. BA MA

Senior Expert Public Affairs