



Arbeitsgemeinschaft Metalle Österreich

Lothringerstraße 12 1031 Wien vdm@vdm.wien www.vdm.wien

Arbeitsgemeinschaft Metalle Österreich im Verband Deutscher Metallhändler e.V.
in Kooperation mit dem Wirtschaftsverband Großhandel Metallhalbzeug e.V.
Hedemannstraße 13 D-10969 Berlin Europa: Rue Marie de Bourgogne 58 B-1000 Brüssel

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation u. Technologie (BMK)**
Sektion V/2 Abfall- und Altlastenrecht
Mag. Franka Boldog

Per Email an:

V2@bmk.gv.at

begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

9. Juni 2021

Zo

**Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes, mit dem das Abfallwirtschaftsgesetz 2002
geändert wird (AWG-Novelle Kreislaufwirtschaftspaket)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gern möchten wir zum umfassenden Novellierungsvorhaben des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 Stellung nehmen.

Wir, als Arbeitsgemeinschaft Metalle Österreich im VDM e.V., vertreten die Interessen der Nichteisen (NE)-Metall-Wirtschaft in Österreich. Unsere Mitglieder repräsentieren den gesamten Kreislauf der Nichteisenmetalle. Produzenten (Hütten, Schmelzwerke) gehören ebenso dazu wie Neu- und Altmittelhändler, Händler von Strategischen Sondermetallen oder auf metallische Rohstoffe spezialisierte Broker. Hinzu kommen Hersteller und Händler von NE-Metallhalbzeugen sowie der gesamte Bereich der NE-Metall-Recycling-Wirtschaft. Die Mitgliedsunternehmen decken rund 80 Prozent der NE-Metallindustrie und des Metallhandels in Österreich ab.

Die Arbeitsgemeinschaft Metalle Österreich im VDM steht als Vertretung der NE-Metall-Recycling-Wirtschaft ausdrücklich für Kreislaufwirtschaft und den damit verbundenen Klimaschutz. Die Klein-, Mittel- und Großunternehmen aus der Mitgliedschaft sparen seit vielen Jahren große Mengen an CO² ein und sind damit gute Vorbilder in der Wirtschaft. Von daher stehen wir ausdrücklich hinter den Bemühungen der Politik, mit geeigneten Maßnahmen die Kreislaufwirtschaft zu unterstützen und damit einen schnellen und wirksamen Klimaschutz zu gewährleisten.

Metallrecycling ist eine Kernkompetenz unserer Mitgliedsunternehmen. Die Bandbreite reicht vom konventionellen Metallschrott-Recycling bis hin zu Spezialgebieten wie dem Kabel- oder dem Elektroaltgeräte-Recycling. Die angewandten Recyclingverfahren entsprechen modernster Technik und unterliegen strengsten Umweltvorschriften.

Österreich verfügt neben Deutschland über den höchsten Umweltstandard weltweit. Trotzdem werden die Vorschriften für das Recycling in Europa, insbesondere aber in Österreich, kontinuierlich verschärft. Grenzwerte und Kontrollvorschriften gehen an vielen Stellen über ein rational nachvollziehbares Maß hinaus und behindern dadurch ein ökologisch und ökonomisch sinnvolles Recycling. Wer Recycling will, muss Recycling auch zulassen. Allerdings ohne den Unternehmen immer neue Erschwernisse aufzuerlegen, wie im Folgenden näher verdeutlicht wird.

1. Grundsätzliches

Der Ministerialentwurf beinhaltet über 200 Punkte, welche in das AWG 2002 als neue, ergänzende sowie abändernde Bestimmungen aufgenommen werden sollen. Leider wird das Abfallrecht dadurch weder verkürzt, vereinfacht oder harmonisiert.

Hinzu kommt, dass den Adressaten im novellierten AWG-Entwurf neue bzw. zusätzliche Melde-, Berichts- und Dokumentationspflichten auferlegt werden. Wie diese Daten von den Verpflichteten allerdings generiert und in das – nach heutigem Stand veraltete - Elektronische Datenmanagement System des Bundes eingepflegt werden können, wird jedoch mit keinem Wort erwähnt.

Nach aktuellen statistischen Angaben der Wirtschaftskammer Österreich waren per 31.12.2020 ca. 6.700 aktive Unternehmen in Österreich registriert, welche abfallwirtschaftliche Tätigkeiten ausüben.

Interessant ist hier die Größenklassifizierung:

- 87,4 % der Betriebe haben 0 bis 9 Beschäftigte
- 10,3 % der Betriebe haben 10 bis 49 Beschäftigte
- nur 2,3 % der Betrieb haben mehr als 50 Beschäftigte

Aufgrund der hohen Quote an kleineren mittelständischen Unternehmen sollte bedacht werden, dass diese neben den alltäglichen abfallwirtschaftlichen Aktivitäten nur wenig Zeit- und Personalaufwand für die fortschreitende digitale und technologische Entwicklung im Unternehmen ohne staatliche Unterstützung bewerkstelligen können. Durch die AWG-Novelle werden diesen Adressaten jedoch mehr Melde-, Berichts- und Dokumentationspflichten auferlegt, ohne konkrete Regelungen zur erleichterten Umsetzung in der Praxis.

2. zu den einzelnen Bestimmungen

a) Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene, § 15 AWG-Novelle

In § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 soll die folgende Bestimmung neu in das AWG aufgenommen werden:

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

- 300 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2023,
- 200 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2024,
- 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.

Mit Hinblick auf die aktuellen klimaspezifischen Entwicklungen ist es sicher richtig, verstärkt auf umweltfreundlichere Bahntransporte zur Beförderung zu setzen. Allerdings können wirtschaftlich tätige Unternehmen dies nur umsetzen, wenn es auch finanziell tragbar, rentabel sowie unter logistischen Bedingungen akzeptabel und umsetzbar ist.

Viele Unternehmen aus der Abfall- und Ressourcenbranche nutzen den Bahntransport bereits dort, wo es möglich ist. Aufgrund der Vielzahl an vorhandenen Schwierigkeiten (siehe nachfolgend genannte Punkte) ist dies jedoch nur dort möglich, wo bereits Bahnanschlüsse sowie geeignete und zuverlässig verfügbare Waggons vorhanden sind, um große Mengen an gleichartigen Abfallströmen regelmässig mittels Schiene zu transportieren.

Die neuen Regelungen für Abfalltransporte, diese verpflichtend von der Straße auf die Schiene zu verlagern, stellen eine für unsere Branche sehr einschneidende Maßnahme dar.

Aufgrund der im Folgenden ausführlich dargelegten Argumente lehnen wir diese aktuell geplanten Regelungen in der AWG-Novelle deshalb grundsätzlich ab.

Anstatt auf gesetzliche (Zwang)Vorschriften zu setzen, wären aus unserer Sicht Investitionsanreize für die Wirtschaft sinnvoller. Diese könnten z.B. aus staatlichen Investitionszuschüssen für den Bau von Bahngleisen auf dem eigenen Firmengelände, vereinfachten Genehmigungsvoraussetzungen diesbezüglich sowie z.B. einem CO₂-Bonus oder der Bevorzugung bei öffentlichen Ausschreibungen bestehen, um eine klimafreundlichere Entwicklung im Bereich der Abfalltransporte voranzutreiben.

aa) statistischer Hintergrund

Den Erläuterungen zur AWG-Novelle, Allgemeiner Teil, Seite 2 zufolge zählt „der Verkehrssektor zu den Hauptverursachern für Treibhausgasemissionen. Im LKW-Verkehr sind die spezifischen Emissionen pro Verkehrsaufwand (Tonnenkilometer) durch bessere Motoren, Abgastechnik und eine bessere Kraftstoffqualität zwar gesunken, der Verkehrsaufwand der LKW ist jedoch stetig gestiegen. Dies betrifft insbesondere Abfälle...“.

Nach unserem Kenntnisstand wird im aktuellen Klimaschutzbericht 2020 des Umweltbundesamtes (UBA) für Österreich dargestellt, dass die Treibhausgas-Emissionen des Sektors „Abfallwirtschaft“ von 1990 bis 2018 um insgesamt 1,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent bzw. um 41,0 % gesunken sind. Im Jahr 2018 betrug der Anteil der Abfallwirtschaft an den gesamten Treibhausgas-Emissionen in Österreich lediglich 3,2 %. Zwar stammen die Treibhausgas-Emissionen des Sektors aus der Abfallverbrennung, der Deponierung, der biologischen Abfallbehandlung (Kompostierung, Vergärung), der mechanisch-biologischen Abfallbehandlung sowie der Abwasserbehandlung und -entsorgung, dennoch ist die Abfallwirtschaft an sich damit ein unbedeutender Verursacher von Treibhausgas-Emissionen in Österreich.

Betrachtet man allein die Abfalltransporte, so kann man der dem Entwurf der AWG-Novelle „Kreislaufwirtschaftspaket“ beiliegenden „wirkungsorientierten Folgeabschätzung“ entnehmen, dass nur ca. 4 % des Straßengüterverkehrs auf Abfalltransporte entfallen. Dies zeigt erneut, dass der Sektor „Abfallwirtschaft“ auch im Sektor „Verkehr“ ein unbedeutender Verursacher von Treibhausgas-Emissionen ist.

Es ist für uns unverständlich, weshalb bei dieser geringen Zahl an Treibhausgas-Emissionen der gesamten abfallwirtschaftlichen Branche derart überschießende Transportregelungen auferlegt werden sollen.

Hinzu kommt, dass seitens der staatlichen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bereits heute zu wenige Waggons für Gütertransporte verfügbar sind. Es ist fraglich, wie dieses Problem bis zur geplanten Geltung der Regelungen ab 1.1.2023 gelöst werden soll.

bb) Auswirkungen auf die abfallwirtschaftliche Praxis

(1) fehlende Gleisanschlüsse

Die unserer Branche typischen Behandlungs- und Verwertungsketten setzen sich aus ineinander verzahnten Teilbereichen zusammen, der Erfassung /Sammlung, dem Transport, der Lagerung und der Aufbereitung / dem Recycling. Die wenigsten Mitgliedsbetriebe verfügen über einen direkten Zugang zur Bahn in Form eines Gleisanschlusses. Einen solchen nachträglich zu errichten, ist in der Regel mit sehr hohen Investitionskosten verbunden, abgesehen von der ebenfalls dafür notwendigen Genehmigung, welche erfahrungsgemäß nicht leicht zu erlangen ist.

(2) branchentypische Sammeltouren

Die Sammlung der Abfälle erfolgt in der Praxis unter anderem durch zeitlich und räumlich flexible Lastkraftwagen mit geeigneten Transportbehältern. Abfalltransporte, deren Materialladungen aufgrund ihrer Kurzfristigkeit und Notwendigkeit zur schnellen Schließung des Recyclingkreislaufs zu sogenannten „Sammeltouren“ zusammengefasst werden, sind aufgrund der hohen tatsächlichen Flexibilität von LKW-Transporten nur mit diesen zügig umsetzbar.

Die Gesamtmengengrenzen je Abfallart in Höhe von 3 Tonnen und die damit verbundene Verpflichtung zum Bahntransport laut AWG-Novelle lässt das ganze Sammeltourensystem unbrauchbar werden, ohne Berücksichtigung seiner ökonomischen Effektivität und seiner ökologischen Sinnhaftigkeit. Nach den vorgesehenen Regelungen müsste für jede Abfallart größer als 3 Tonnen eine Anfrage bei der Bahn gestellt werden. Um ökologisch sinnvoll zu verkehren, benötigt die Bahn allerdings ebenfalls vollständige Waggonladungen. Diese sind mit 3 Tonnen – selbst bei metallhaltigen Abfalltransporten - in der Regel nicht erreicht. Bei der Festlegung dieser starren Gewichtsgrenze wurde vermutlich nicht an die unterschiedliche Dichte der verschiedenen Abfälle gedacht. Denn es macht einen massiven Unterschied, ob leichte Stäube oder Kunststoffabfälle transportiert werden oder ob es sich um Metalle mit einer hohen Dichte, wie z.B. Kupfergranulate, handelt.

(3) spezielle Gefahrenmerkmale vorhanden

Hinzu kommt, dass viele Abfälle spezielle Gefahrenmerkmale aufweisen, für welche die geltenden Gefahrgutregelungen und -vorrichtungen zu beachten sind. Beispielsweise bei Lithium-Ionen-Altbatterien und -Akkus gibt es spezielle Transportvorrichtungen, um Erschütterungen und Beschädigungen zu vermeiden, welche zu Explosionen oder zu einem Brand der Ladung führen können.

Bei Überschreitung der nach der AWG-Novelle vorgesehenen niedrigen Transportstrecken-Grenzen müssten diese gesammelten Abfälle auf schienengebundene Transportmittel zwingend umgeladen werden. Hierbei müssten allerdings die unterschiedlichen physikalischen Konsistenzen (fest, staubförmig, flüssig usw.), als auch die unterschiedlichen Gefahrenmerkmale beachtet werden. In der Praxis existieren verschiedenste Lagerungsvorrichtungen und besondere Arten von Spezialcontainern für den LKW-Transport, um diese gefährlichen Materialien sicher zu transportieren. Nach den aktuellen Gegebenheiten bei der Bahn fehlen solche speziellen Transportvoraus-

setzungen flächendeckend. Genehmigungen für derartige Gefahrentransporte sind nach unserer Kenntnis ebenfalls nicht weitreichend vorhanden.

(4) Zwischenlager mit entsprechender Genehmigung notwendig

In der Praxis sind nach den neuen geplanten AWG-Regelungen an jeder Bahnverladestelle geeignete Lager sowohl für gefährliche als auch für nicht gefährliche Abfälle mit verschiedenen Aggregatzuständen notwendig. Diese Lager müssten mit entsprechenden Verladeeinrichtungen für feste Abfälle (Kräne, Gabelstapler, Radlader, etc.), staubförmige Abfälle (Saugstationen) und für flüssige und pastöse Abfälle (Pumpstationen) zur Bahnverladung ausgestattet sein. Die Betreiber dieser Bahnverladestellen müssten die entsprechenden abfallrechtlichen Genehmigungen zum Sammeln – im Falle erforderlicher Manipulationen während der Umladetätigkeiten sogar zum Behandeln – einer Vielzahl von nicht gefährlichen als auch von gefährlichen Abfällen verfügen.

Nicht zu vergessen ist der notwendige Platzbedarf für Beladen, Entladen und das entsprechende Wenden / Bewegen der Transportfahrzeuge. Wir vermuten, dass diese Vielzahl an organisatorischen Voraussetzungen wie einzuholende Genehmigungen, verschiedene Platzbedürfnisse, notwendige Verladevorrichtungen, geeignete Betreiber für diese Umschlagplätze zu finden usw.

- nicht in der Kürze der Zeit (Gültigkeitsbeginn gemäß §15 AWG-Novelle soll der 1.1.2023 sein)
- und auch aufgrund der verschiedenen örtlichen Gegebenheiten der bestehenden Bahnstationen

nicht realistisch umsetzbar sein dürfte. Stattdessen müsste auf geeignete Bahnverladestationen ausgewichen werden. Dies würden die Strecken der notwendigen Straßen Transporte erhöhen und im Zweifel zu zusätzlichen Umwegen führen. Außerdem müsste durch die verschiedenen Be-, Ent- und Umladevorgänge ein Vielfaches an Transportzeit einkalkuliert werden.

(5) Alternative Verkehrsmittel

Bezieht man sich auf die Regelung in § 15 Abs. 9 „oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential“, so stellt sich die Frage, an welche Verkehrsmittel hier gedacht wurde. Nach unserem Kenntnisstand existieren aktuell keine entsprechenden Elektro- oder Wasserstoff-LKW's, die in Serie gefertigt werden und somit für Unternehmen käuflich erwerbbar sind. Die Herstellung solcher LKW's steckt momentan noch „in den Kinderschuhen“, wird also gerade erst entwickelt. Auch sind uns keine Schiffe oder andere Fortbewegungsmittel bekannt, mit denen man diese Abfallmengen gleichwertig fortbewegen könnte.

(6) Ungleichbehandlung von Abfalltransporten und Nicht-Abfall-Transporten

Der AWG-Novellierungsentwurf 2020 besagt, dass sämtliche Abfalltransporte aus Klimaschutzgründen auf die Schiene verlagert werden sollen. Er trifft jedoch keine Aussage dazu, wie mit Transporten von Nicht-Abfällen, also dem Waren- und Güterverkehr zu verfahren ist.

Im Umkehrschluss können diese Transporte somit weiterhin auf der Straße mittels LKW transportiert werden. Weshalb diese Ungleichbehandlung bestehen soll, wird im Novellierungsentwurf nicht näher begründet. Der Schadstoffausstoß eines LKW, der Abfälle transportiert, unterscheidet sich nach unserer Ansicht nicht von einem solchen, welcher Nicht-Abfälle befördert.

(7) hoher bürokratischer Aufwand für Unternehmen

Die Regelung in § 15 Abs. 9 AWG besagt weiterhin, dass für jeden einzelnen Transport berechnet werden soll, ob der Anteil an Strecke „für die An- und Abfahrt zur und von der Verladestelle im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße 25% oder mehr betragen würde.“

Um von der Bahn alternativ einen entsprechenden Nachweis zu erhalten, dass es an Transportkapazitäten fehlt (Mitführungspflicht!), wie § 15 AWG es einfordert, wird es nötig sein, einen entsprechenden Antrag zu stellen und dessen Bearbeitungszeit abzuwarten. Dies führt auf beiden Seiten zu noch mehr Personal- und Papierbedarf, mehr Zeitaufwand bzw. –verlust sowie zu noch mehr bürokratischem Aufwand insgesamt.

Aus dem Gesetzestext geht leider nicht hervor, ob für die Bahn überhaupt eine Verpflichtung zur Antwort gegeben ist und in welcher Zeitspanne diese Antwort gegeben werden muss. Geklärt ist auch nicht, binnen welcher Frist der Bahntransport vom Bahnbetreiber zur Verfügung gestellt werden muss. Dies bedeutet für unsere wirtschaftlich tätigen Mitgliedsunternehmen, wo fristgerechte Materiallieferungen an der Tagesordnung sind, eine große Unsicherheit, Unkalkulierbarkeit und nicht praktikable Handlungsmöglichkeit.

cc) Haftung

Aktuell sind die Haftungsfragen bei Transporten von Abfällen, Sekundärrohstoffen und sonstigen Materialien mit der Bahn sehr unbefriedigend gestaltet. Nach der Erfahrung unserer Mitglieder gibt es keine Versicherungsentschädigungen seitens der Bahn bei Diebstählen oder anderweitigen Wiegedifferenzen bei den zu transportierenden Materialien, egal welcher Art.

Transporte aus dem Metallabfall- und Sekundärrohstoffbereich sind oft sehr wertintensiv, da es sich hier um teure und hochwertige Rohstoffe handelt. Wiegedifferenzen von 50-100 kg, die z.B. durch verschiedene Eichgewichte vor und nach Reparaturen von Bahnwaggons in der Praxis regelmässig vorkommen, spielen bei diesen hochwertigen Materialien preislich eine große Rolle für die beauftragenden Unternehmen. Aus Sicherheitsgründen würden solche Materialien von daher nicht mit der Bahn, sondern immer mit einem verlässlicheren Transportunternehmen mit entsprechendem Versicherungsschutz für den Auftraggeber transportiert werden.

Es ist für unsere Mitgliedsunternehmen nicht hinnehmbar, diese Wertverluste ohne jeglichen Ausgleich und ohne jegliche Einflussmöglichkeiten künftig tragen zu müssen. Transporte werden aufgrund der hohen Diebstahlgefahr unkalkulierbar und da es keine haftungsrechtlichen Rückgriffe, Absicherungen oder Konsequenzen gegenüber der Bahn gibt, absolut unzumutbar.

dd) Kosten

Alle genannten Punkte sind mit einem hohen Investitionsbedarf verbunden, sowohl finanziell, betrieblich als auch personell. Der Entwurf der AWG-Novelle geht in keiner Zeile darauf ein, wer diese Kosten finanzieren bzw. tragen soll. Es ist somit davon auszugehen, dass diese an den wirtschaftlich tätigen Unternehmen „hängenbleiben“ werden.

Gemäß den Erläuterungen zur AWG-Novelle, Allgemeiner Teil, Seite 3 sind „für die Einhaltung der Bestimmungen die Personen/Unternehmen“ verantwortlich, „die den Abfalltransport veranlassen (Auftraggeber des Transports) und der Transporteur der Abfälle (dh. das beauftragte Transportunternehmen)“. „Laut einer Studie von ECONOMICA ergeben sich bei Gütertransporten mit LKW nur bei Distanzen bis 100 km deutliche Kostenvorteile. Bei längeren Distanzen weisen Bahn und LKW ähnlich hohe Kosten auf, die dann als Preise an die Kunden weitergegeben werden. Eine Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf die Kosten dieser Regelung ist gegeben, da unter Einpreisung der externen (Umwelt)kosten die Kosten von Transporten über die Schiene mit LKW-Transporten im Durchschnitt als gleichwertig zu beurteilen sind (siehe Endbericht „Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienenverkehr 2016“ Herry Consult GmbH).“

Betrachtet man die dargestellten Auswirkungen auf die abfallwirtschaftliche Praxis im Verhältnis zu den Erläuterungen zur AWG-Novelle hinsichtlich der entstehenden Kosten, so muss man feststellen, dass hier ein arger Widerspruch besteht. Möglicherweise wurden die mit einer solchen Regelung notwendig werdenden Investitionen nicht umfassend in die Überlegungen einbezogen, anders lässt es sich nicht erklären, wie man z.B. bei Distanzen bis 100 km auf „deutliche Kostenvorteile“ kommen kann.

Ein weiterer nicht unerheblicher Kostenfaktor könnte auch die Monopolstellung der Bahn werden. Der Entwurf zur AWG-Novelle enthält keine Regelungen, welche die Preisgestaltung der Bahn begrenzen. Der Willkür sind somit „Tür und Tor geöffnet“.

Ein weiteres Problem der bereits heute unzureichend vorhandenen Waggons und damit verbundenen Wartezeit ist es, dass die Unternehmen künftig noch häufiger in Gefahr geraten werden, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferungen gegenüber ihren Geschäftspartnern in nicht unerheblicher Höhe zahlen zu müssen.

ee) Fazit

Weder die aktuellen Infrastrukturgegebenheiten noch die derzeitigen Logistikmöglichkeiten der Bahn sind dafür ausgelegt, diese Mengen an Transporten – allein schon aus dem Metallrecyclingbereich - auf der Schiene auch nur ansatzweise ökonomisch und ökologisch sinnvoll, sowie angemessen versichert und gegen Diebstahl und sonstige Verluste geschützt, erfüllen zu können.

Zusammengefasst lässt sich also erkennen, dass es sich hierbei um eine für die Praxis völlig untaugliche Regelung handelt.

Die geplanten Transportregelungen führen für österreichische Unternehmen zusätzlich zu wettbewerbsrechtlichen Benachteiligungen gegenüber ausländischen Unternehmen der gleichen Branche. Unternehmen, die Abfälle zum Recycling bereits eine längere Strecke aus dem Ausland per LKW transportieren, bevor sie österreichisches Geltungsgebiet erreichen, können sich sehr wahrscheinlich immer auf die Ausnahmeregelung der 25 % aus § 15 AWG berufen.

Auch für Abfallverbringungen soll die grundsätzliche Verpflichtung gelten, ab einer gewissen Kilometer- und Gewichtsanzahl die Bahn oder gleichwertige Verkehrsmittel zu verwenden. Hierfür gelten die gleichen aufgeführten Argumente, womit auch diese Verpflichtung sich als absolut nicht praxistauglich darstellt.

b) Abfallrechtlicher Geschäftsführer, fachkundige Person, verantwortliche Person iSd. § 9 VstG

Nach § 26 Abs. 6 AWG soll künftig die verantwortliche Person im Umgang mit nicht gefährlichen Abfällen verantwortlicher Beauftragter iSd. § 9 VStG sein. Die verantwortliche Person ist damit unmittelbarer Adressat der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung.

Bisher war dies nicht der Fall, sondern der handelsrechtliche Geschäftsführer war verwaltungsstrafrechtlich für die Sammlung und Behandlung nicht gefährlicher Abfälle verantwortlich.

In der Konsequenz werden somit alle gegenüber der Behörde namhaft gemachte verantwortliche Personen künftig ebenfalls Ansprechpartner für verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeiten sein, nicht mehr nur der handelsrechtliche Geschäftsführer. Die Unternehmen müssten somit erstens beachten, wen Sie mit derartigen Aufgaben betrauen und zweitens, ob die Arbeitnehmer überhaupt dieses automatische Risiko übernehmen möchten. „Verantwortliche Personen“ nach § 26 AWG haben in aller Regel nicht die erforderlichen Weisungsrechte in den Unternehmen, wo

sie tätig sind. Sie werden somit für Tätigkeiten haftbar gemacht werden, die sie gar nicht vermeiden können. Durch die Novellierung wird es für die Unternehmen zusätzlich erschwert sein, geeignete Mitarbeiter zu finden, die den Posten als verantwortliche Person und damit als direkte Ansprechpartner für Behörden übernehmen möchten.

3. Schlussanmerkungen

Wir stehen im Austausch mit anderen Fachverbänden, wie z.B. dem Verband österreichischer Entsorgungsbetriebe (VÖEB) und dem Fachverband für Entsorgungs- und Ressourcenmanagement in der WKO (FV ERM). Aus diesem Grund schließen wir uns parallel zu dieser Stellungnahme ausdrücklich auch den Stellungnahmen der beiden genannten Fachverbände an.

Wir halten regelmäßige Kommunikation zwischen Wirtschaft und Politik für sehr wichtig, denn sie fördert nicht nur das gegenseitige Verständnis, sondern ist auch ein Wissenspool. Gern stehen wir aus diesem Grund für einen näheren Austausch und/oder für Fragen zu einzelnen Punkten bereit. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir künftig direkt in den aktuellen Verteiler zum Bearbeitungsstand zur AWG-Novelle mit einbezogen werden könnten. Herzlichen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft Metalle Österreich
im Verband Deutscher Metallhändler e.V.

gez. Helmuth Nagl
Vorstandsmitglied
VDM e.V.

gez. Dr. Paul Losbichler
Leiter
AG Metalle Österreich

gez. DI Sigurd Hofer
stellvertr. Leiter
AG Metalle Österreich