

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-1.040.456

. Februar 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mair, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. Dezember 2025 unter der **Nr. 4283/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „bestehende und zukünftig verfügbare Infrastruktur zur Abwicklung von Abfalltransporten auf Schiene gemäß den Bestimmungen §§ 15 Abs. 9 und 69 Abs. 10 AWG 2002“ an mich gerichtet.

Vorweg möchte ich festhalten, dass das Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002) nunmehr in der Kompetenz des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltpolitik, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK) liegt (sehen Sie hierzu meine Beantwortung der parlamentarischen Anfrage umweltfreundlicher Abfalltransport (3336/J) | Parlament Österreich).

Darüber hinaus beantworte ich diese Anfrage wie folgt:

Aktuelle Infrastruktur und Kapazitäten

Zu den Fragen 1 bis 14, 24 und 25 sowie 32 und 33:

- *Wie viele Anschlussbahnen und öffentliche Ladestellen stehen aktuell, unter Berücksichtigung ihrer technischen Tauglichkeit, sicherheits- und abfallrechtlichen Genehmigungen sowie ihrer tatsächlichen Betriebsbereitschaft, für Abfalltransporte zur Verfügung?*
- *Wie viele öffentliche Ladestellen verfügen aktuell über entsprechende abfallrechtliche Bewilligungen, sowie bauliche Vorkehrungen damit Abfall den gesetzlichen Anforderungen entsprechend umgeladen (behandelt) werden kann?*
- *Welche Abfallfraktionen können an den jeweiligen Ladestellen technisch und organisatorisch abgewickelt werden?*
- *Welche Verladetechniken stehen je Ladestelle zur Verfügung (ins. ACTS, Mobiler Ha-kenlift-Container, Presscontainer, Rollcontainer, Kran-/Staperverladung)?*

- *Warum werden in der Abfrageplattform aufschiene.gv.at, seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen, keine Informationen zur Verfügung gestellt auf welchen Ladestellen welche Verladetechniken (ACTS, Mobiler, Hakenlift-Container, Pressecontainer, Rollcontainer, Kran-/Staplerverladung, etc.) aktuell zum Einsatz gebracht werden können und bis wann werden diese Informationen in der Abfrageplattform je Verladestelle zur Verfügung stehen?*
- *Wie hoch sind die jeweiligen Lager- und Pufferkapazitäten pro Ladestelle bzw. pro Standort? Über welche Genehmigungen verfügen diese Lagerkapazitäten?*
- *Wie viele und welche dieser Ladestellen sind durchgehend betreibbar (z.B. 24/7-Betrieb), und wie viele und welche haben Einschränkungen hinsichtlich Öffnungszeiten, Personal oder Kapazität?*
- *Bis zu welchem Zeitpunkt ist vorgesehen, dass auch diese Informationen in der Abfrageplattform zur Verfügung stehen?*
- *Welche durchschnittlichen Zu- und Abfuhrzeiten und -distanzen bestehen derzeit für Transporte zwischen Abfallbehandlungsanlagen und den nächstgelegenen geeigneten Ladestellen?*
- *Welche der Ladestellen können im Hinblick auf die geografische Lage für die Abfallwirtschaft wichtiger Abfallbehandlungsanlagen (z.B. Allein- und Mitverbrennungsanlagen) als elementare Knotenpunkte identifiziert werden? Wie ist die Auslastung bzw. sind die Kapazitäten dieser Ladestellen und welche Verbesserungen werden hier zur Zielerreichung der Einsparung von mindestens 10.000t CO₂-Äquivalenten pro Jahr geplant?*
- *Wie ist die zwangsweise Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene im Zusammenhang mit den seitens ÖBB geplanten Schließung von Strecken z.B. im oberösterreichischen Zentralraum und Innviertel und den damit verbundenen Rückzug der Bahn aus der Fläche zu sehen?*
- *Wie ist die zwangsweise Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene im Zusammenhang mit den zwischen 2026 und 2028 auf zentralen Schienengüterverkehrsachsen zwischen Bayern und Österreich geplanten Bauarbeiten und den nun für diese Zeiträume von der ÖBB bekanntgegebenen Großsperrungen zu sehen?*
- *Welche Auswirkungen sind auf Abfalltransporte mit der Bahn durch die Sperre der Strecke Regensburg-Passau zu erwarten?*
- *Welche Auswirkungen sind auf Abfalltransporte mit der Bahn durch die Generalsanierung München-Rosenheim-Freilassing-Salzburg in den Jahren 2027 und 2028 zu erwarten?*
- *Wie vieler zusätzlicher Ladestellen bedarf es um Abfalltransporte auch auf die ab 1.1.2026 vorgesehenen kürzeren Transportstrecken ab 100 km realisieren zu können?*
- *Für welche Ladestellen wird der neue Schwellenwert von 100 km auf Grund der 25% Ausnahmeregelung auf Grund der weiten Distanzen zu Abfallbehandlungsanlagen irrelevant?*
- *Welche Maßnahmen plant das BMIMI, um die aktuell hohe Ablehnungsquote der Eisenbahnverkehrsunternehmen strukturell zu reduzieren?*
- *Wie bewertet das BMIMI die Vereinbarkeit der gesetzlichen Verpflichtung mit den aktuellen infrastrukturellen Gegebenheiten?*

Da weder abfallrechtliche Angelegenheiten noch die Plattform aufschiene.gv.at in die Vollziehung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) fallen, muss von dahingehenden Beantwortungen Abstand genommen werden. Weiters begrüßt mein Ressort die konstruktiven Gespräche mit den ÖBB und dem Land Oberösterreich zur Zukunft der oberösterreichischen Regionalbahnen, die nun in die weitere Phase gehen.

Die in Österreich insgesamt verfügbaren Anschlussbahnen können im sogenannten „Anschlussbahnverzeichnis“ eingesehen werden. Dieses Anschlussbahnverzeichnis wurde von meinem Ministerium initiiert, um der verladenden Wirtschaft sowie auch Eisenbahnverkehrsunternehmen einen besseren Überblick zu bereits bestehenden Angeboten zu ermöglichen und die gemeinsame Nutzung von Anschlussbahnen durch mehrere Unternehmen zu begünstigen. Das Verzeichnis wurde durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) erstellt und ist auf deren Homepage abrufbar (sehen Sie hierzu <https://www.schig.com/services/anschlussbahnverzeichnis>).

Insgesamt stehen 382 Ladestellen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung. Die ACTS- bzw. Mobiler-Tauglichkeit ist ebenfalls in diesem Anhang für die einzelnen Ladestellen angeführt (sehen Sie hierzu <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/snnb/snnb-2026/anhaenge-2026.pdf>). Diese sind von den Sperren in Deutschland nicht betroffen und stehen für Gütertransporte zur Verfügung (ausgenommen Reutte).

Im Rahmen der Zuständigkeit meines Ressorts wird stets danach getrachtet, dass die Schieneninfrastruktur laufend bedarfsgerecht ausgebaut und verbessert wird. Ein Straßentransport ist zudem jederzeit zulässig, wenn das eingesetzte Verkehrsmittel ein gleichwertiges oder geringeres Schadstoff- bzw. Treibhausgaspotenzial als die Bahn aufweist.

Zu Frage 15:

- *Das Angebot der Bahnen wurde in der jüngeren Vergangenheit und auch noch aktuell, abgesehen von Knotenpunkten und Ladestellen mit entsprechend hohem Güteraufkommen, in Bezug auf Anzahl der Ladestellen, Häufigkeit und Qualität der Bedienung, sowie wirtschaftliche Rahmenbedingung kontinuierlich ausgedünnt und zurückgefahren. Wie ist diese Strategie der Bahnen im Zusammenhang mit einer zwangsweisen Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene zu sehen und welche Maßnahmen sind seitens des BMIMI geplant, um diesen Entwicklungen Einhalt zu gebieten?*

Die Verlagerung von der Straße auf klimafreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger, allen voran die Schiene, stellt einen der wesentlichen Schwerpunkte der österreichischen Güterverkehrspolitik dar. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt mein Ressort ein Bündel an unterschiedlichen Maßnahmen. Darin enthalten sind u.a. finanzielle Förderungen für den Betrieb, für die Anschlussbahn- und Terminalinfrastruktur wie auch für Equipment des Kombinierten Verkehrs. Daneben besteht mit dem „Verlagerungscoach“ der SCHIG mbH ein niederschwelliges Angebot zur Unterstützung von Unternehmen und Gemeinden, die im Bereich Verlagerung aktiv werden möchten.

Zu den Fragen 16 und 23:

- *Abfalltransporte finden auch zum heutigen Zeitpunkt bereits auf Schiene statt und werden von sämtlichen im Bereich der Abfallwirtschaft tätigen Unternehmen positiv gesehen und so weit wie möglich auch gefördert. Abfalltransporte finden zu einem sehr hohen Prozentsatz im Einzelwagenverkehr statt und dieser wird in Österreich nur von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Rail Cargo Austria AG, zu monopolartigen Bedingungen angeboten. Welche Strategie und kurzfristigen Maßnahmen sind seitens des BMIMI vorgesehen, um im Bereich der Einzelwagenverkehre Marktverhältnisse zur Verfügung zu stellen, welche die Bestrebungen der Abfallwirtschaft unterstützt, Verkehre auf die Bahn zu sinnvollen Bedingungen zu verlagern?*

- *Wie wird sichergestellt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig ausreichende Kapazitäten, im Bereich des rollenden Materials und auch einer, für die Umladung von Abfällen, geeigneten Ladestelleninfrastruktur, bereitstellen können?*

Österreich fördert die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs (EWV), des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses. Diese Förderung kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragt werden. Zusätzlich werden im Rahmen der „Wegeentgeltförderung“ Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegeentgelte an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG zu entrichten sind, ebenfalls in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gefördert.

Weiters setzt sich das BMIMI dafür ein, dass die Schieneninfrastruktur laufend bedarfsgerecht ausgebaut und verbessert wird. Der ÖBB-Rahmenplan für die Periode 2025-2030 enthält dafür ein Investitionsvolumen von € 19,7 Mrd. und sichert damit bundesweit wichtige Infrastrukturvorhaben ab, die der Stabilität und Qualität, aber auch der Kapazitätssteigerung des Netzes zugutekommen. Ergänzend zum Rahmenplan stehen das Förderungsprogramm „SGV-Plus“, die Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF), das Investitionsförderprogramm Kombinierte Verkehr (IKV), wie auch die Logistikkförderung meines Ressorts zur Verfügung.

Zu Frage 17:

- *Bei internationalen Geschäften ist der österreichische Anteil an der Transportstrecke in den meisten Fällen eher gering bzw. von untergeordneter Bedeutung. Durch die zwangsweise Verlagerung von Abfällen auf die Bahn, werden bestehende internationale Wirtschaftsbeziehung teilweise massiv behindert, gestört oder auch verunmöglicht. Insbesondere unter dem Aspekt, dass die beteiligten österreichischen Unternehmen keinen oder nur einen sehr geringen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels haben. Welche Maßnahmen sind seitens des BMIMI kurzfristig geplant?*

Der Verkehrsträger Schiene eignet sich besonders für den Transport großer und schwerer Gütermengen über mittlere und lange Entfernungen. Vor allem Massengüter, Container sowie regelmäßige und gut planbare Transporte profitieren von der hohen Kapazität und den vergleichsweise niedrigen Kosten pro transportierter Einheit. Zudem ist der Schienengüterverkehr sehr umweltfreundlich, da er weniger Energie verbraucht und geringere CO₂-Emissionen verursacht als andere Verkehrsträger.

Um den österreichischen Abschnitt von internationalen Transporten abzudecken, kann das Förderungsprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2023 bis 2027 von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt bzw. zu erbringen beabsichtigt, beantragt werden.

Entwicklung der Infrastruktur und zukünftige Kapazitäten & Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Zu den Fragen 18 sowie 34 bis 36:

- *Welche strukturellen Voraussetzungen sind aus Sicht des BMIMI erforderlich, damit eine Verlagerung der Bahntransporte zur Erreichung einer Einsparung von mehr als 10.000t CO₂-Äquivalenten pro Jahr gelingt?*
- *Über welche fundierten Berechnungen, Datengrundlagen oder Modellierungen verfügt das BMIMI betreffend Umfang, Struktur und Entwicklung der derzeitigen Abfalltransporte über die verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere Schiene und Straße?*
- *Welche fachlich fundierten Berechnungen oder Modellannahmen liegen dem BMIMI hinsichtlich der erwarteten Treibhausgaseinsparungen durch die gesetzlich vorgesehene verpflichtende Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene zugrunde?*
- *Welche Monitoring-, Erhebungs- und Evaluierungsinstrumente werden derzeit eingesetzt bzw. zukünftig etabliert, um die tatsächlichen Emissionswirkungen von Abfalltransporten verkehrsträgerübergreifend nachvollziehbar und belastbar zu erfassen?*

Die angestrebte Verlagerung vom Straßen- auf den Schienengüterverkehr erfordert Folgendes: Die Attraktivität des Schienenverkehrs muss gesteigert und gleichzeitig vergleichbare Wettbewerbsbedingungen auf der Straße geschaffen werden. Um den Schienenverkehr attraktiver zu machen, ist einerseits ein entsprechender Ausbau der Schienen- wie auch der Umschlagsinfrastruktur erforderlich. Andererseits müssen die betrieblichen und organisatorischen Rahmenbedingungen, insbesondere für einen effizienten grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, auch in den Nachbarländern Österreichs, geschaffen werden. Daneben sind Maßnahmen, die zu einem „Level Playing Field“ zwischen den Verkehrsträgern führen, notwendig. Dies ermöglicht einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und bietet den Transportkunden eine nachhaltige Wahlmöglichkeit zwischen den Transportdienstleister:innen. Zu den Auswirkungen von Abfalltransporten auf die Treibhausgasemissionen liegen meinem Ressort keine expliziten Informationen vor.

Zu Frage 19:

- *Welche Kapazitäten sind dafür auf dem Schienennetz erforderlich? Welche der von der ÖBB angekündigten Maßnahmen sind hier für Abfalltransporte in welchem Ausmaß relevant?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über ein sehr dichtes Netz von rund 400 öffentlichen Ladestellen. Gütertransporte werden mit diesem bestehenden Netz abgewickelt. Darüber hinaus werden die öffentlichen Ladestellen durch die ÖBB-Infrastruktur AG laufend evaluiert und auf bedarfsgerechte Aus- oder Umbaumaßnahmen überprüft.

Trassenseitig sind ausreichend Kapazitäten verfügbar, da die zusätzlichen Mengen aus dem AWG 2002 über das bestehende Einzelwagennetzwerk aufgefangen werden können.

Zu den Fragen 20 bis 22:

- *Derzeit sind eine Reihe von Ladestellen, welche in der Abfrageplattform aufschiene.gv.at enthalten sind, nur sehr eingeschränkt für den Umschlag von Abfällen geeignet. Welche konkreten Aus- und Neubauprojekte sind für Ladestellen, Anschlussbahnen und Umschlaginfrastruktur im Bereich Abfalltransport geplant?*
- *Wann werden diese Maßnahmen voraussichtlich fertiggestellt, über die erforderlichen abfallrechtlichen Genehmigungen verfügen und in Betrieb gehen?*

- *Für welche Abfallarten werden künftig zusätzliche Umschlagkapazitäten geschaffen, und welche technischen Voraussetzungen (z.B. Umschlaggeräte, Containerarten, Sicherheitsvorgaben, bauliche Maßnahmen, abfallrechtliche Genehmigungen) werden dafür erfüllt?*

Die Abfrageplattform aufschiene.gv.at fällt, wie schon erwähnt, nicht in die Vollziehung des BMIMI. Es werden laufend Umbaumaßnahmen durchgeführt oder betriebliche Abläufe optimiert, um die Anlagen für den Gütertransport zu attraktivieren. Aktuell sind auf den öffentlichen Ladestellen in Saalfelden, Hall in Tirol, Messendorf, Bruck a.d. Mur, Tullnerfeld, Zwettl, Admont, Frastanz und Bad St. Leonhard Umbaumaßnahmen geplant. Die Inbetriebnahme der Projekte soll bis 2031 erfolgen.

Anschlussbahnen werden von privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen errichtet und betrieben, die auch alleine darüber entscheiden, wann die Projekte realisiert werden. Durch das BMIMI werden jedoch Aus- und Neubau, Erweiterung, Reaktivierung und Bestandsinvestitionen von Anschlussbahnen und Terminals im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF) finanziell unterstützt. Weiters wird mit dem Investitionsförderprogramm Kombinierte Verkehr (IKV) eine Förderung für das Equipment des Kombinierten Verkehrs zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Verlagerungsverpflichtung im AWG 2002 konnte ein gesteigertes Interesse aus der Abfallwirtschaftsbranche sowohl am ATF- als auch am IKV-Programm festgestellt werden.

Zu Frage 26:

- *Inwiefern enthalten der ÖBB-Rahmenplan 2024-2029, der Mobilitätsmasterplan 2030 und der Masterplan Güterverkehr 2030 konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Abfalllogistik auf Schiene?*

Über den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG stehen rd. € 5 Mio. p.a. für Attraktivierungsmaßnahmen auf öffentlichen Ladestellen und Anschlussstellen zur Verfügung.

Die verpflichtende Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene stellt eine erste Maßnahme zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 dar, um dem Ziel eines verstärkten Transports vor allem bahnaffiner Güter und damit der Einsparung von durch den Straßengüterverkehr verursachten Schadstoffemissionen Rechnung zu tragen.

Der Masterplan Güterverkehr 2030 sieht in seinem Zielbild beim Verkehrsträger Schiene einen Anteil am Modalsplit von bis zu 40 Prozent bis 2040 vor. Dem Kombinierten Verkehr wird in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle bei der Erschließung von neuen Marktsegmenten eingeräumt, da er die Flexibilität der Straße mit der Ökologie und Massentauglichkeit der Schiene kombiniert. Zudem sieht der Masterplan Güterverkehr 2030 die Fortführung und Weiterentwicklung bestehender Förderprogramme vor, die auch von der Abfallwirtschaftsbranche genutzt werden können.

Zu den Fragen 27 bis 31:

- *Im Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2024 wird unter Maßnahme Schiene 11 „Verlagerung bahnaffiner Güter“ angeführt, dass mit der Verpflichtung im AWG 2002 Abfalltransporte per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential durchzuführen, positive Entwicklungen und Aktivitäten beobachtet.*

1. *Um welche Entwicklungen und Aktivitäten handelt es sich hierbei konkret? Und welche positiven Auswirkungen hat das auf die Verlagerung von Abfalltransporten auf die Bahn?*
- *Der Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2024 führt weiters allgemein aus, dass Infrastruktur und Kapazitäten bei der Bahn laufend ausgebaut werden. Um welche Maßnahmen von Relevanz für Abfalltransporte handelt es sich hierbei konkret?*
 - *Der Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2024 führt aus, dass seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen neue Angebote für Abfalltransporte und insbesondere für Abfallarten, die sich bisher nicht in der Angebotspalette befanden wie z.B. Klärschlamm entwickelt wurden. Um welche Abfalltransporte handelt es sich hierbei konkret und für welche Abfälle werden jetzt neu auch über die Eisenbahnverkehrsunternehmen Angebote entwickelt?*
 - *Klärschlammtransporte mit der Bahn wurden schon vor In-Kraft-Treten der AWG-Regelung angeboten. Inwiefern sind daher die neuen Vorgaben zu den Abfalltransporten mit der Bahn hier erforderlich?*
 - *Der Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2024 führt aus, dass geplant ist einen Netzwerkplan zu entwickeln, um Kapazitäten für Abfalltransporte per Bahneffizienter nutzen zu können. Liegt dieser Plan bereits vor? Um welche Maßnahmen konkret handelt es sich hierbei?*

Die Erstellung des Monitoringberichtes zum Masterplan Güterverkehr 2030 wird von meinem Ressort koordiniert. Die angeführten Inhalte fallen jedoch nicht in die Vollziehung des BMIMI, weshalb von einer Beantwortung Abstand genommen werden muss.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

