

Anfrage

des Abgeordneten Klaus Mair, Kolleginnen und Kollegen

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

betreffend die bestehende und zukünftig verfügbare Infrastruktur zur Abwicklung von Abfalltransporten auf Schiene gemäß den Bestimmungen §§ 15 Abs. 9 und 69 Abs. 10 AWG 2002

Gemäß §§ 15 Abs. 9 und 69 Abs. 10 AWG 2002 müssen Abfalltransporte mit einem Gesamtgewicht von über 10 t per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential erfolgen, wenn die Transportstrecke auf der Straße in Österreich bestimmte Schwellen überschreitet (seit 2024: > 200 km; ab 1.1.2026: > 100 km). Ausnahmen gelten nur bei fehlender Bahnkapazität oder wenn die An-/Abfahrt zur nächstgelegenen Verladestelle die Straßenstrecke um $\geq 25\%$ verlängern würde. Die Abfrage erfolgt über die Plattform aufschiene.gv.at. Die EVU-Abfallartenliste für Abfälle definiert dabei die Abfälle, die der Abfallartenabfrage auf der Plattform zugrunde gelegt wird. Für Abfälle, die nicht auf der Liste genannt sind, besteht somit keine Verpflichtung diese mit der Bahn zu transportieren.

In diesem Zusammenhang hält der Evaluierungsbericht des BMLUK (2025)¹ fest, dass die erfolgreiche Verlagerung „von zahlreichen Faktoren abhängt“ und „Grundvoraussetzung eine ausreichende Infrastruktur ebenso wie geeignete universell einsetzbare Transport- und Verlademittel sowie maßgeschneiderte Logistikkonzepte“ sind. Der Bericht empfiehlt aufgrund der Situation, die Einführung der 100-km-Schwelle auf 2030 zu verschieben.

Bereits die parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Michael Bernhard und Kolleg:innen (eingelangt am 31.05.2025) hat gezeigt, dass der Vollzug der gesetzlichen Vorgaben aufgrund begrenzter Infrastrukturen und Kapazitäten aktuell erheblich erschwert ist. Laut damaliger Anfragebeantwortung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurden im Jahr 2023 insgesamt 3.869 Anfragen zur Angebotseinholung an Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergeleitet.² 3.761 dieser Anfragen mussten aufgrund fehlender Kapazitäten abgelehnt werden, was einer Ablehnungsquote von rund 97,2% entspricht.

Der Transport von Abfällen per Bahn umfasst mehrere logistische Teilschritte (Beladung, Verschub, Hauptlauf, erneuter Verschub, Entladung, Zwischenlagerung sofern keine Direktverladung erfolgen kann). Die F&E-Studie *ShiwaRail* (2024)³ beschreibt den organisatorischen Aufwand und die technischen Anforderungen als gegenüber dem Lkw-Transport „vielfach größer“. Besonders herausfordernd sind Umschlagprozesse an Lade- und Entladestellen, da hohe Flächen-, Geräte- und Personalanforderungen bestehen.

¹ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft: *Bericht über die Evaluierung gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002*, eingesehen unter [Evaluierungsbericht](#)

² Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: *Anfragebeantwortung 18154/AB vom 31.07.2024 zu 18756/J (XXVII.GP) - Geschäftszahl 2024-0.407.677*

³ FFG - Die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft für das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Abt. V/2 Abfall- und Altlastenrecht): *F&E Projekt ShiwaRail - Shifting waste transport to Rail Herausforderungen und Lösungen für einen vermehrten Abfalltransport per Bahn Endbericht*, eingesehen unter [ShiwaRail](#)

In der Studie wird betont, dass mit der Nutzung der Bahn bzw. des kombinierten Verkehrs ein „deutlich höherer Lagerplatzbedarf im Vergleich zur Lkw-Nutzung“ besteht.

Weiter zeigt die Studie, dass die verfügbare Infrastruktur und die technischen Voraussetzungen begrenzt sind: Bei 538 Anschlussbahnen und 475 Betriebsstellen sind lediglich etwa 200–215 Ladestellen ACTS- und/oder Mobiler-tauglich, davon rund 70 ausschließlich ACTS. Nur knapp ein Viertel der Abfallbehandlungsanlagen liegen innerhalb eines Kilometers zu einer geeigneten Schienenanbindung.

Die offiziellen Pläne des BMIMI wie der Mobilitätsmasterplan 2030, Masterplan Güterverkehr 2030 sowie der ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 enthalten allgemeine Zielsetzungen, jedoch keine expliziten Angaben zu konkreten Maßnahmen, Zeithorizonten oder Kapazitätsausweitungen speziell für den Bereich der Abfalllogistik auf Schiene.

Ein wesentlicher Beweggrund für die Einführung der gesetzlichen Verpflichtung zur Schienenumverlagerung war die Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors. Laut Umweltbundesamt (2025) verursacht der Verkehrssektor insgesamt 44,8% der nationalen Treibhausgasemissionen und zählt damit zu den zentralen Problemfeldern im Klimaschutz.⁴ Im Hinblick auf die tatsächliche Umweltwirkung der Bahnregelung ist jedoch anzumerken, dass Abfalltransporte lediglich rund 4% des gesamten Straßengüterverkehrs ausmachen.⁵ Ausgehend davon, dass ca. 4% des Straßengüterverkehrs Abfalltransporte (Bereich „Sekundärrohstoffe, kommunale Abfälle und sonstige Abfälle“) sind, wurde für die Einführung des Bahnzwangs als Zielvorgabe eine Einsparung von mehr als 10.000t CO₂-Äquivalenten pro Jahr festgehalten. Diese Zielvorgabe soll laut Evaluierungsbericht erst ab 2026 greifen und quantitativ evaluiert werden. Aktuell fehlen jegliche konkrete Aussagen über tatsächlich realisierten CO₂-Reduktionen im Zusammenhang mit der verpflichtenden Verlagerung der Abfalltransporte auf die Schiene.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

Aktuelle Infrastruktur und Kapazitäten

1. 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?
2. Wie viele öffentliche Ladestellen verfügen aktuell über entsprechende abfallrechtliche Bewilligungen, sowie bauliche Vorkehrungen damit Abfall den gesetzlichen Anforderungen entsprechend umgeladen (behandelt) werden kann?
3. Welche Abfallfraktionen können an den jeweiligen Ladestellen technisch und organisatorisch abgewickelt werden?
4. Welche Verladetechniken stehen je Ladestelle zur Verfügung (insb. ACTS, Mobiler, Hakenlift-Container, Presscontainer, Rollcontainer, Kran-/Staplerverladung)?

⁴ Umweltbundesamt: Treibhausgase, eingesehen am 15.12.2025 unter <https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase>

⁵ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft: *Bericht über die Evaluierung gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002*, eingesehen unter [Evaluierungsbericht](#)

5. Warum werden in der Abfrageplattform *aufschine.gv.at*, seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen, keine Informationen zur Verfügung gestellt auf welchen Ladestellen welche Verladetechniken (ACTS, Mobiler, Hakenlift-Container, Presscontainer, Rollcontainer, Kran-/Staplerverladung, etc.) aktuell zum Einsatz gebracht werden können und bis wann werden diese Informationen in der Abfrageplattform je Verladestelle zur Verfügung stehen?
6. Wie hoch sind die jeweiligen Lager- und Pufferkapazitäten pro Ladestelle bzw. pro Standort? Über welche Genehmigungen verfügen diese Lagerkapazitäten?
7. 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?
8. Bis zu welchem Zeitpunkt ist vorgesehen, dass auch diese Informationen in der Abfrageplattform zur Verfügung stehen?
9. Welche durchschnittlichen Zu- und Abfuhrzeiten und -distanzen bestehen derzeit für Transporte zwischen Abfallbehandlungsanlagen und den nächstgelegenen geeigneten Ladestellen?
10. 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?
11. 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?
12. 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 Großsperrern zu sehen?
13. Welche Auswirkungen sind auf Abfalltransporte mit der Bahn durch die Sperre der Strecke Regensburg-Passau zu erwarten?
14. Welche Auswirkungen sind auf Abfalltransporte mit der Bahn durch die Generalsanierung München-Rosenheim-Freilassing-Salzburg in den Jahren 2027 und 2028 zu erwarten?
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?
16. 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?

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 verunmöglich. 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?

Entwicklung der Infrastruktur und zukünftige Kapazitäten

18. Welche strukturellen Voraussetzungen sind aus Sicht dem BMIMI erforderlich, damit eine Verlagerung der Bahntransporte zur Erreichung einer Einsparung von mehr als 10.000t CO₂-Äquivalenten pro Jahr gelingt?
19. Welche Kapazitäten sind dafür auf dem Schienennetz erforderlich? Welche der von der ÖBB angekündigten Maßnahmen sind hier für Abfalltransporte in welchem Ausmaß relevant?
20. 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?
21. Wann werden diese Maßnahmen voraussichtlich fertiggestellt, über die erforderlichen abfallrechtlichen Genehmigungen verfügen und in Betrieb gehen?
22. Für welche Abfallarten werden künftig zusätzliche Umschlagkapazitäten geschaffen, und welche technischen Voraussetzungen (z. B. Umschlaggeräte, Containerarten, Sicherheitsvorgaben, bauliche Maßnahmen, abfallrechtliche Genehmigungen) werden dafür erfüllt?
23. 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?
24. Wie vieler zusätzlicher Ladestellen bedarf es um Abfalltransporte auch auf die ab 1.1.2026 vorgesehenen kürzeren Transportstrecken ab 100 km realisieren zu können?
25. Für welche Ladestellen wird der neue Schwellenwert von 100 km auf Grund der 25% Ausnahmeregelung auf Grund der weiten Distanzen zu Abfallbehandlungsanlagen irrelevant?
26. Inwiefern enthalten der ÖBB-Rahmenplan 2024–2029, der Mobilitätsmasterplan 2030 und der Masterplan Güterverkehr 2030 konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Abfalllogistik auf Schiene?

27. 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?
28. 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?
29. 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?
30. 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?
31. 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?
32. Welche Maßnahmen plant das BMIMI, um die aktuell hohe Ablehnungsquote der Eisenbahnverkehrsunternehmen strukturell zu reduzieren?
33. Wie bewertet das BMIMI die Vereinbarkeit der gesetzlichen Verpflichtung mit den aktuellen infrastrukturellen Gegebenheiten?

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

34. 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?
35. 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?
36. Welche Monitoring-, Erhebungs- und Evaluierungsinstrumente werden derzeit eingesetzt bzw. zukünftig etabliert, um die tatsächlichen Emissionswirkungen von Abfalltransporten verkehrsträgerübergreifend nachvollziehbar und belastbar zu erfassen?

(Handwritten signatures and initials follow, including "Chair", "Chair (FRAU)", "Chair (FRAU)", "J. G. (FRAU)", "C. M. (GER)", and "J. P. (GER)"),

