

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

G 216/2024-12

6. Oktober 2025

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verfassungsgerichtshof hat unter dem Vorsitz des Präsidenten
DDr. Christoph GRABENWARTER,

in Anwesenheit der Vizepräsidentin
Dr. Verena MADNER

und der Mitglieder

Dr. Markus ACHATZ,
Dr. Sieglinde GAHLEITNER,
Dr. Andreas HAUER,
Dr. Christoph HERBST,
Dr. Angela JULCHER,
Dr. Georg LIENBACHER,
Dr. Michael MAYRHOFER,
Dr. Michael RAMI und
Dr. Ingrid SIESS-SCHERZ

sowie der Ersatzmitglieder

Dr. Nikolaus BACHLER,
Dr. Daniel ENNÖCKL, LL.M. und
Dr. Robert SCHICK

als Stimmführer, im Beisein der verfassungsrechtlichen Mitarbeiterin
Mag. Sabina STRUGALIOSKA
als Schriftführerin,

über den Antrag 1. der *** bis 9. ***, alle vertreten durch die Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 19, 1010 Wien, § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 sowie weitere näher bezeichnete Bestimmungen des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 als verfassungswidrig aufzuheben, in seiner heutigen nichtöffentlichen Sitzung gemäß Art. 140 B-VG zu Recht erkannt:

Der Antrag wird abgewiesen.

Entscheidungsgründe

I. Antrag

Mit ihrem auf Art. 140 Abs. 1 Z 1 lit. c B-VG gestützten Antrag begehren die Antragstellerinnen, der Verfassungsgerichtshof möge

1

"[...]

- a. § 15 Abs 9 AWG,
- b. § 15 Abs 10 AWG,
- c. § 68 Abs 1 Z 5a AWG,
- d. § 69 Abs 10 AWG und
- e. § 79 Abs 2 Z 23a AWG

jeweils zur Gänze und

- f. in § 75 Abs 2 AWG die Wort- und Zeichenfolge ', § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10',
- g. in § 79 Abs 3 Z 4a AWG die Wort- und Zeichenfolge 'Abs. 7 bis 9 oder § 69 Abs. 10' (*in eventu zu lit g § 79 Abs 3 Z 4a AWG zur Gänze*),
- h. in § 79 Abs 3 Z 13a AWG die Wort- und Zeichenfolge 'entgegen § 15 Abs. 9 oder § 69 Abs. 10 oder' und
- i. in § 83 Abs 1 Z 1 AWG die Wort- und Zeichenfolge 'und die Nachweise gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10'"

als verfassungswidrig aufheben. In eventu möge der Verfassungsgerichtshof § 15 Abs. 9 Z 1 und Z 2 sowie § 69 Abs. 10 Z 1 und Z 2 AWG 2002 als verfassungswidrig aufheben.

II. Rechtslage

Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über eine nachhaltige Abfallwirtschaft (Abfallwirtschaftsgesetz 2002 – AWG 2002), BGBl. I 102/2002, idF BGBl. I 200/2021 (§ 15 Abs. 9, § 68 Abs. 1 Z 5a, § 69 Abs. 10, § 79 Abs. 2 Z 23a, Abs. 3 Z 4a und Z 13a und § 83 Abs. 1 Z 1), BGBl. I 66/2023 (§ 75 Abs. 2) und BGBl. I 84/2024 (§ 15 Abs. 10) lauten auszugsweise (die mit dem Hauptantrag angefochtenen Bestimmungen sind hervorgehoben):

2

"3. Abschnitt

Allgemeine Pflichten von Abfallbesitzern

Allgemeine Behandlungspflichten für Abfallbesitzer

§ 15. (1) Bei der Sammlung, Beförderung, Lagerung und Behandlung von Abfällen und beim sonstigen Umgang mit Abfällen sind

1. die Ziele und Grundsätze gemäß § 1 Abs. 1 und 2 zu beachten und
2. Beeinträchtigungen der öffentlichen Interessen (§ 1 Abs. 3) zu vermeiden.

(2) Das Vermischen oder Vermengen eines Abfalls mit anderen Abfällen oder Sachen ist unzulässig, wenn

1. abfallrechtlich erforderliche Untersuchungen oder Behandlungen erschwert oder behindert werden,
2. nur durch den Mischvorgang
 - a) abfallspezifische Grenzwerte oder Qualitätsanforderungen oder
 - b) anlagenspezifische Grenzwerte in Bezug auf die eingesetzten Abfälle eingehalten werden oder
3. dieser Abfall im Widerspruch zu § 1 Abs. 3 behandelt oder verwendet wird.

Die gemeinsame Behandlung von verschiedenen Abfällen oder von Abfällen und Sachen in einer Anlage gilt jedenfalls dann nicht als Vermischen oder Vermengen im Sinne dieser Bestimmung, wenn diese Behandlung für jeden einzelnen Abfall zulässig ist. Das gemeinsame Sammeln von verschiedenen Abfallarten oder von Abfällen derselben Art mit unterschiedlich hohen Schadstoffgehalten ist dann zulässig, wenn keine chemische Reaktion zwischen den Abfällen auftritt und die gemeinsame Verwendung oder Behandlung entsprechend den genannten Kriterien zulässig ist.

[...]

(9) Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn 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 2026,

haben per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential (zB Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) 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 zu und von einer der am nächstgelegenen Verladestellen 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. Als Nachweis darüber, dass keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, gilt ausschließlich die Bestätigung durch die digitale Plattform. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Wirksamkeit dieser Regelung bis zum 31. Dezember 2024 zu evaluieren. Im Rahmen der Evaluierung ist unter Beiziehung der Bundeswettbewerbsbehörde ein Wettbewerbsmonitoring, insbesondere über die Entwicklung der Wettbewerbsintensität, durchzuführen.

(10) Personenbezogene Daten von Abfragen sind in der digitalen Plattform gemäß Abs. 9 und § 69 Abs. 10 längstens sieben Jahre aufzubewahren.

[...]

Notifizierung bei der Ausfuhr

§ 67. (1) Wer eine gemäß EG-VerbringungsV oder gemäß einer Verordnung nach § 72 Z 1 notifizierungspflichtige Verbringung von Abfällen aus Österreich durchzuführen beabsichtigt, hat dies der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu notifizieren. Dieser Antrag hat elektronisch über das Register gemäß § 22 Abs. 1 zu erfolgen.

[...]

Notifizierungsunterlagen

§ 68. (1) Die Notifizierung erfolgt mithilfe des Notifizierungsformulars gemäß Anhang IA und des Begleitformulars gemäß Anhang IB der EG-VerbringungsV. Der Notifizierende hat dazu zu übermitteln:

[...]

5a. die Nachweise gemäß § 69 Abs. 10 AWG 2002;

[...]

Bewilligungspflicht der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr und Verbringungsverbote

§ 69. (1) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat über jede von der EG-VerbringungsV erfasste notifizierungspflichtige Verbringung von Abfällen nach, aus oder durch Österreich bescheidmäßig abzusprechen.

[...]

(10) Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn 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 2026,

haben per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential (zB Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) 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 einer der am nächstgelegenen Verladestellen 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. Als Nachweis darüber, dass keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, gilt ausschließlich die Bestätigung durch die digitale Plattform. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Wirksamkeit dieser Regelung bis zum 31. Dezember 2024 zu evaluieren. Im Rahmen der Evaluierung ist unter Beiziehung der Bundeswettbewerbsbehörde ein Wettbewerbsmonitoring, insbesondere über die Entwicklung der Wettbewerbsintensität, durchzuführen.

[...]

Überprüfungspflichten und -befugnisse

§ 75. (1) [...]

(2) Die Überprüfung der Einhaltung von Verpflichtungen gemäß den §§ 11a, 13 bis 13f, § 13j, den §§ 13m bis 13q, § 14b, § 14c, § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 und von Verpflichtungen, die durch eine Verordnung gemäß § 14 und § 14a betreffend Verpackungen, Altfahrzeuge, Batterien und Akkumulatoren oder elektrische und elektronische Geräte festgelegt sind, obliegt der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Weiters ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie befugt, Kontrolltätigkeiten im Zusammenhang mit Angelegenheiten,

in denen die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig ist, und im Zusammenhang mit den der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu übermittelnden Meldungen durchzuführen.

[...]

10. Abschnitt
Schlussbestimmungen
Strafhöhe

§ 79. (1) [...]

(2) Wer

[...]

23a. Transporte entgegen den Vorgaben gemäß § 15 Abs. 9 oder § 69 Abs. 10 durchführt,

[...]

begeht – sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist – eine Verwaltungsübertretung, die mit Geldstrafe von 450 € bis 8 400 € zu bestrafen ist; wer jedoch gewerbsmäßig im Bereich der Abfallwirtschaft tätig ist, ist mit einer Mindeststrafe von 2 100 € bedroht; wer jedoch eine Verwaltungsübertretung begeht, indem entgegen § 14b Abs. 4 Getränke nicht im ausreichenden Ausmaß in Mehrweg abgegeben werden (Z 2e), ist bei Unternehmen bis 10 Verkaufsstellen mit Geldstrafe bis 4 500 €, bei Unternehmen bis 500 Verkaufsstellen mit Geldstrafe bis 50 000 € und bei Unternehmen über 500 Verkaufsstellen mit Geldstrafe bis 100 000 € zu bestrafen.

(3) Wer

[...]

4a. entgegen § 15 Abs. 7 bis 9 oder § 69 Abs. 10 die erforderlichen Unterlagen nicht mitführt oder vorweist,

[...]

13a. entgegen § 15 Abs. 9 oder § 69 Abs. 10 oder entgegen Art. 18 der EG-VerbringungsV nicht sichergestellt hat, dass die erforderlichen Angaben mitgeführt, vorgewiesen oder übermittelt werden,

[...]

begeht – sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist – eine Verwaltungsübertretung, die mit Geldstrafe bis zu 3 400 € zu bestrafen ist.

[...]

Aufgaben der Zollorgane

§ 83. (1) Die Zollorgane sind funktionell für die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie tätig und haben

1. die gemäß § 15 Abs. 7 mitzuführenden Dokumente und die gemäß § 19 mitzuführenden Begleitscheine oder Unterlagen betreffend interne Transporte und die Nachweise gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10,

[...]

zur Vollziehung von Verboten und Beschränkungen der Verbringung von Abfällen zu kontrollieren und darüber einen Kontrollvermerk anzubringen. Übertretungen gemäß § 79 Abs. 1 Z 15a und 15b, § 79 Abs. 2 Z 18, 19, 21 bis 23, 25 und 26 und gemäß § 79 Abs. 3 Z 13 bis 15 und 17 sind der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bekannt zu geben. Haben die Organe Bedenken, dass eine Sache gemäß EG VerbringungsV notifizierungspflichtiger Abfall ist, haben die Organe ein Feststellungsverfahren (§ 6 Abs. 1 Z 3) zu veranlassen.

[...]"

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Die Antragstellerinnen legen zunächst ihre Antragslegitimation wie folgt dar: 3

1.1. Durch die angefochtenen Bestimmungen würden die Antragstellerinnen unmittelbar und nachteilig in ihren Rechten verletzt: Die Antragstellerinnen seien österreichische Kapitalgesellschaften aus unterschiedlichen Industriezweigen und "treibende Kräfte" des Kreislaufwirtschaftssystems. Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit würden sie bereits im Wirtschaftskreislauf befindliche Sekundärrohstoffe aufbereiten und zu bestimmten Produkten weiterverarbeiten. Sie seien Abfallsammlerinnen und -behandlerinnen im Sinne des AWG 2002. Die Erstantragstellerin hole zudem die Gewerbe- und Siedlungsabfälle mehrerer hundert Kunden teilweise mit eigenen LKW ab, teilweise beauftrage sie Dritte mit dem LKW-Transport. Der Transport der produzierten Ersatzbrennstoffe an Abnehmer erfolge teilweise durch die Erstantragstellerin mit eigenen LKW, teilweise beauftrage sie Dritte. Die übrigen Antragstellerinnen würden LKW-Transporte beauftragen (im Rahmen konkreter Beispiele wurde näher dargelegt, dass die Transportstrecken 100 km überschreiten). Die Drittantragstellerin habe bisher teilweise die Bahn mit Transporten beauftragt, eine adäquate Belieferung habe damit aber nicht sichergestellt werden können. 4

1.2. Normadressat der § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 seien sowohl der Transporteur des Abfalls als auch der Transportauftraggeber. § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 würden unmittelbar und nachteilig in die Rechtssphäre der Antragstellerinnen eingreifen, weil sie verpflichtet würden, Abfalltransporte ab einer bestimmten Tonnage und Strecke per Bahn durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Die Erstantragstellerin sei sowohl Transporteurin von Abfällen als auch Auftraggeberin von LKW-Abfalltransporten. Die Zweit- bis Siebtantragstellerinnen bezögen hunderttausende Tonnen Sekundärrohstoffe (dh. Abfälle) von Abgebern aus dem In- und Ausland. Der jeweilige LKW-Transport werde dabei (auch) von den Zweit- bis Siebtantragstellerinnen beauftragt. Die Zweit- bis Siebtantragstellerinnen würden auch die – dem Transport vorgelagerte – Abfrage freier Bahnkapazitäten über die Internetplattform aufschiene.gv.at durchführen. Die Acht- und Neuntantragstellerinnen bezögen jährlich mehrere zehntausend Tonnen Sekundärrohstoffe von Abgebern aus dem In- und Ausland. Der jeweilige LKW-Transport werde dabei (auch) von den Acht- und Neuntantragstellerinnen beauftragt. Die 5

Acht- und Neuntantragstellerinnen hätten eine Abfrage freier Bahnkapazitäten über die Internetplattform aufschiene.gv.at durchzuführen. Ungeachtet dessen, dass für Aluminium nach der EVU-Abfallartenliste derzeit kein "Bahnzwang" bestehe, liege eine unmittelbare, nachteilige Betroffenheit der Acht- und Neuntantragstellerinnen insofern vor, als sie vor jedem Transport die Abfallartenbestätigung an das jeweilige Transportunternehmen zu übermitteln hätten.

1.3. Der "Bahnzwang" gelte seit 1. Jänner 2023 für Abfalltransporte mit einer Transportstrecke von über 300 km, seit 1. Jänner 2024 für eine Transportstrecke von über 200 km. Die rechtlich geschützten Interessen würden daher von § 15 Abs. 9 Z 1 und 2 sowie § 69 Abs. 10 Z 1 und 2 AWG 2002 nicht bloß potenziell, sondern aktuell beeinträchtigt. § 15 Abs. 9 Z 3 und § 69 Abs. 10 Z 3 AWG 2002 würden ab 1. Jänner 2026 gelten. Die Antragstellerinnen seien von der 100-km-Regelung bereits jetzt aktuell betroffen. Die Erstantragstellerin habe bereits jetzt erhebliche Investitionen zu tätigen. Sie müsse an ihrem Standort in Wien in die Installation der notwendigen Ladeinfrastruktur für E-LKW investieren, die Kosten beliefen sich laut einem eingeholten Angebot auf € 80.000,-; weiters müsse der Standort adaptiert werden, dafür fielen wieder € 80.000,- an. Mit der Errichtung der Ladeinfrastruktur werde zugleich die Erhöhung der Stromanschlussleistung erforderlich (an einem Standort seien dafür schon Kosten iHv € 250.000,- angefallen). Auch ein Logistikvertrag habe bereits abgeändert werden müssen. Es sei den Antragstellerinnen auch nicht mehr möglich, langfristige Verträge abzuschließen. Es stehe auch kein anderer zumutbarer Weg zur Geltendmachung der behaupteten Verfassungswidrigkeit zur Verfügung.

6

2. Die Antragstellerinnen legen überdies den rechtlichen Rahmen der angefochtenen Bestimmungen dar und verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass die (vermeintliche) Alternative "Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoffpotential" derzeit völlig praxisfern sei. Wie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Masterplan Güterverkehr 2030 festhalte, stehe der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für schwere Fahrzeuge erst am Beginn. Aus dem dazugehörigen Monitoringbericht folge, dass es erst zwei Ladeplätze im Bundesstraßennetz gebe. Auch eine Betankung mit Biokraftstoffen scheitere in der Praxis: Aus einem Bericht des Umweltbundesamtes folge, dass selbst im Fall einer drastischen Erhöhung der in Verkehr gebrachten Biokraftstoffmenge um 20 % lediglich rund 7,5 % der schweren

7

Nutzfahrzeuge mit reinem Biokraftstoff betrieben werden könnten und ein Einsatz von Kraftstoffen biogenen Ursprungs begrenzt sei.

3. In der Sache bringen die Antragstellerinnen das Folgende vor: 8

3.1. Zum Gleichheitsgrundsatz: 9

3.1.1. Die (erhofften) positiven Effekte auf den Gesundheits- und Umweltschutz würden nie eintreten, weil die Maßnahme bestenfalls wirkungslos sei. Wie sich aus "Vorblatt und Wirkungsfolgenabschätzung" der Gesetzesmaterialien ergebe, sollten von 8.458.000 t CO₂-Äquivalenten, die der Güterverkehr im Jahr 2017 insgesamt verursacht habe, 10.000 t CO₂-Äquivalente durch den "Bahnzwang" für Abfalltransporte eingespart werden. Das vom Gesetzgeber angestrebte Reduktionspotential von CO₂-Emissionen im Güterverkehr liege somit bei gerade einmal 0,12 %. Laut Umweltbundesamt seien im Jahr 2022 72,8 Millionen CO₂-Äquivalente in Österreich emittiert worden. Selbst wenn durch den "Bahnzwang" 10.000 t CO₂-Emissionen eingespart würden, würde dies lediglich 0,0001 % des gesamten CO₂-Aufkommens in Österreich ausmachen. Dabei seien noch die massiven negativen Auswirkungen auf die österreichische Kreislaufwirtschaft ausgeklammert. Den Antragstellerinnen würde auf Grund der rigiden Transportbestimmung des § 15 Abs. 9 AWG 2002 verunmöglicht, das Recyclen von Sekundärrohstoffen und die damit verbundenen Produktionsprozesse in der bisherigen Form aufrechtzuerhalten. Die vom Gesetzgeber für die Tauglichkeit des "Bahnzwangs" ins Treffen geführten Studien würden sich als verkürzt oder glatt unzutreffend erweisen: Nach Ansicht des Gesetzgebers trage die Verlagerung des Abfalltransports auf den Bahnverkehr "unzweifelhaft" zu einer Reduktion von Luftschadstoffen bei Abfalltransporten bei. Dazu verweise der Gesetzgeber – ohne nähere Erläuterung – auf zwei Tabellen. Die vom Gesetzgeber zitierte Studie "Emissionskennzahlen Datenbasis 2022" lasse dahingehend jedoch keine Rückschlüsse zu, weil sie keinerlei bahnbezogene Emissionsdaten enthalte. Die zweite zitierte Statistik lasse außer Acht, dass in der Regel eine Hin- und Rückfahrt zu und von einer Verladestelle erforderlich sei, wodurch sich das THG-Einsparungspotential relativiere. Auch das BMK halte im Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2030 fest, dass die größten technischen Herausforderungen des "Bahnzwangs" beim Umschlag an der Lade- bzw. Entladestelle bestünden. Der Monitoringbericht des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) zum Masterplan

Rohstoffe 2030 vom 6. Juni 2024 empfehle, den "Bahnzwang" zu überdenken, weil letztlich mehr CO₂ emittiert als eingespart werde. Laut Anfragebeantwortung der BMK vom 22. Mai 2024 seien im Jahr 2023 infolge des "Bahnzwangs" 200.000 t Abfall von der Straße auf die Schiene verlagert worden. Aus der Verkehrsstatistik 2023 der Statistik Austria ergebe sich, dass im Jahr 2023 insgesamt 30.462.000 t Abfall auf der Straße transportiert worden seien. Durch den "Bahnzwang" hätten somit lediglich 0,66 % der gesamten Abfalltransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. All dies belege, dass der "Bahnzwang" zur Zielerreichung völlig ungeeignet und damit unsachlich sei.

3.1.2. Es sei unzutreffend, dass die von den Antragstellerinnen aufbereiteten und weiterverarbeiteten Sekundärrohstoffe "bahnaffine Abfälle" seien. Auf Grund des durchgehenden Produktionsprozesses in den Anlagen der Antragstellerinnen sei es erforderlich, dass stets ausreichende Mengen der jeweiligen Sekundärrohstoffe (Abfall) vorhanden seien. Die Sekundärrohstoffe müssten kontinuierlich angeliefert werden. Die Belieferungs- und Produktionsprozesse der Antragstellerinnen würden eine exakte Planbarkeit voraussetzen. Sekundärrohstoffe seien vielfach auf Grund ihrer Materialeigenschaften nur bedingt lagerfähig (zB Altpapier). Mit der Bahn bestehe keine Möglichkeit, auf Bedarfsschwankungen zu reagieren. In der Regel sei kein eigener Bahnanschluss verfügbar. Zudem enthielten die Angebote der Eisenbahnunternehmen weder garantierte Liefertermine noch eine garantierte Transportdauer. Problematisch sei auch die rechtzeitige Bereitstellung der Waggons sowie deren Be- und Entladung an den Verladestellen. Der "Bahnzwang" gefährde die streng getakteten Produktionsprozesse der Antragstellerinnen. Dies äußere sich bereits darin, dass die Antragstellerinnen bis zu zwei Werktagen auf eine Rückmeldung der Internetplattform aufschiene.gv.at warten müssten, ob Bahnkapazitäten verfügbar seien. Selbst das BMK halte im Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2030 fest, dass der Bahntransport eine längere Planung und die Zurverfügungstellung von regional angepassten Verkehrslösungen erfordere. Auch anhand der sogenannten EVU-Abfallartenliste zeige sich, dass Abfälle nicht schlechthin "bahnaffin" seien. Für Abfälle, die nicht in dieser Liste genannt seien, stünden von vornherein keine Bahnkapazitäten zur Verfügung. Für sie gelte der "Bahnzwang" nicht.

11

3.1.3. Es sei gleichheitswidrig, nicht auch andere vergleichbare Straßengütertransporte in gleicher Weise einem "Bahnzwang" zu unterwerfen. Weshalb der Gesetzgeber nicht (auch) jene Güterklassen, die einen wesentlich größeren Anteil am österreichweiten Transportaufkommen hätten, einem "Bahnzwang" unterwerfe, sei nicht nachvollziehbar. 12

3.1.4. Der Abfallbegriff umfasse sowohl gefährliche als auch nicht gefährliche Abfälle. Indem der Gesetzgeber gefährliche und nicht gefährliche Abfälle gleichermaßen dem "Bahnzwang" unterwerfe, bestehe die Gefahr, dass nicht gefährliche Abfälle mit gefährlichen Abfällen in Berührung kämen. Abgesehen davon würden Transporte von gefährlichen Stoffen mit der Bahn erhebliche Umweltrisiken bergen, die auf der Straße besser kontrollierbar wären. Der Gütertransport auf der Schiene erfordere es, dass Waggons oft mehrere Stunden auf Verschubgleisen abgestellt würden. Im Übrigen zeige die Abfallverzeichnisverordnung der BMK, dass der Umgang mit gefährlichen Abfällen differenzierte Vorschriften erfordere. 13

3.1.5. § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 würden keine Ausnahmetatbestände für Fälle vorsehen, in denen ein Bahntransport aus technischen Gründen unzumutbar bzw. undurchführbar sei. 14

3.1.6. Der Gesetzgeber habe mit § 69 Abs. 10 AWG 2002 idF vor BGBl. I 200/2021 die Unzumutbarkeit eines Abfalltransports per Bahn anerkannt, sofern dieser technisch nicht möglich, mit unzumutbaren Kosten oder Zeitverzögerungen verbunden wäre (vgl. ErläutRV 1005 BlgNR 24. GP, 29). Lügen nach der derzeit geltenden Rechtslage die Voraussetzungen für die Durchführung eines Abfalltransports mit der Bahn im Sinne des § 15 Abs. 9 AWG 2002 vor, bestehe keine Möglichkeit, technische oder wirtschaftliche Unzumutbarkeiten zu berücksichtigen. Davon werde in der Praxis vereinzelt abgewichen, indem Bestätigungen über "nachträgliche Unmöglichkeiten" über die Abfrageplattform aufschiene.gv.at ausgestellt würden. Mangels gesetzlicher Grundlage sei völlig offen, welche Kriterien eine "nachträgliche Unmöglichkeit" begründen könnten. 15

3.2. Zur Erwerbsausübungsfreiheit und zur Eigentumsfreiheit: 16

3.2.1. Für die Erstantragstellerin würden die § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 eine (objektive) Beschränkung ihrer Erwerbsausübung begründen, weil 17

sie die produzierten Ersatzbrennstoffe nicht mehr mit ihren eigenen LKW an ihre Abnehmer im In- und Ausland liefern könne. Der "Bahnzwang" greife auch in die Erwerbsausübungsfreiheit der Zweit- bis Siebtantragstellerinnen ein, weil ihnen die Möglichkeit genommen werde, Abfalltransporte mit dem LKW durchführen zu lassen. Aus der Vielzahl an potenziellen Transportunternehmern schränke die Regelung die Zweit- bis Siebtantragstellerinnen auf die Wahl weniger Eisenbahnunternehmen ein.

3.2.2. Das vom Gesetzgeber intendierte Ziel (Reduktion von Treibhausgasemissionen, Klimaschutz, Schutz der menschlichen Gesundheit) läge – zumindest abstrakt betrachtet – im öffentlichen Interesse. Der "Bahnzwang" sei aber zur Erreichung der Ziele völlig ungeeignet. Das vom Gesetzgeber angestrebte Reduktionspotential von CO₂-Emissionen im Güterverkehr liege bei gerade einmal 0,12 %.

18

3.2.3. Ausgehend von den Annahmen des Gesetzgebers könnte der "Bahnzwang" in einer Gesamtbetrachtung zu einer Reduktion von lediglich 0,0001 % der gesamten jährlichen THG-Emissionen in Österreich führen. Tatsächlich verfehle die Transportbestimmung die angestrebten Ziele des Gesundheits- und Klimaschutzes, weil diese zu einem Mangel an Sekundärrohstoffen führe. Damit konterkarriere der "Bahnzwang" auch das Ziel des österreichischen und EU-Gesetzgebers, die Kreislaufwirtschaft sowie den Einsatz von Sekundärrohstoffen zu fördern, weil die betroffenen Unternehmen sich teilweise dazu gezwungen sehen würden, anstatt wie bisher Abfälle zu recyceln, nun Neuware in der Produktion einzusetzen. Im Übrigen hätten durch den "Bahnzwang" im Jahr 2023 lediglich 0,66 % der gesamten Abfalltransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. Der mit dem "Bahnzwang" verfügte, schwerwiegende Eingriff in die Grundrechtspositionen der Antragstellerinnen stehe in keiner Relation zum "Nutzen" der Maßnahme. Darüber hinaus zeige die Verkehrsstatistik 2023, dass 82 % aller Straßengütertransporte mit in Österreich zugelassenen Fahrzeugen auf Kurzstrecken bis 80 km entfielen. Solche Kurzstrecken seien vom "Bahnzwang" nicht erfasst. Die Produktionsanlagen der Antragstellerinnen würden in der Regel rund um die Uhr ("24/7") betrieben. Mit der Bahn bestehe keine Möglichkeit, um auf Bedarfschwankungen zu reagieren. Die auf Grund des Bahntransports fehlende termingerechte Verfügbarkeit von Sekundärrohstoffen habe massive nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffungs- und Produktionsprozesse der Antragstellerinnen.

19

Die Nachfrage nach Sekundärrohstoffen übersteige das Angebot am österreichischen Markt. Dieser Nachfrageüberhang bedinge, dass die Abfallwirtschaft ein Verkäufermarkt sei: Die Preise würden von den Verkäufern "diktiert". Diese Marktsituation führe zu einem Abhängigkeitsverhältnis der Antragstellerinnen von ihren Lieferanten.

3.2.4. Die Verlagerung von Abfalltransporten von der Straße auf die Schiene münde in schwerwiegende Wettbewerbsverzerrungen zulasten der österreichischen Abfallindustrie. Flankiert werde dieser importbezogene Wettbewerbsnachteil durch eine Schlechterstellung gegenüber jenen Absatzmärkten, die keinem "Bahnzwang" unterlägen. Zudem würden Unternehmen bevorzugt, deren Betriebsstandorte sich in Grenznähe befänden und die dadurch kaum vom "Bahnzwang" betroffen seien. 20

3.2.5. Es liege auch ein Eingriff in die Vertragsfreiheit vor. Der "Bahnzwang" für Abfalltransporte verletze aus den bereits dargelegten Gründen auch die Eigentumsfreiheit. 21

3.3. *Zum Legalitätsprinzip:* 22

3.3.1. Es sei offen, wer darüber entscheide, dass ein gleichwertiges Transportmittel vorliege. Vor dem Hintergrund, dass der Bahnbetrieb etwa auf Vershubgleisen nicht mit Elektro-, sondern Diesellokomotiven erfolge: Welche "Bahn" sei als Vergleichsmaßstab heranzuziehen? Komme es auf das CO₂-Äquivalent eines gesamten Gütertransports an (eine Bahn habe wesentlich höhere Kapazitäten als ein LKW, weshalb dieser Vergleich hinken würde)? Sei das CO₂-Äquivalent je Tonnenkilometer heranzuziehen? Welches Messverfahren sei zur Ermittlung des Normverbrauchs eines "anderen" Verkehrsmittels heranzuziehen: Habe dies nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus), WLTP (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure) oder RDE (Real Driving Emissions) zu erfolgen? 23

3.3.2. Offen sei zudem, in welcher Form und wem gegenüber der Nachweis zu erbringen sei, dass ein der Bahn im Hinblick auf das Schadstoff- und Treibhausgaspotential gleichwertiges Transportmittel vorliege. Die – eigens vorgesehene – Variante eines Transports per LKW mit einem der Bahn gleichwertigen Schadstoff- und Treibhausgaspotential sei auf der Plattform nicht berücksichtigt. 24

- 3.3.3. Nach dem Gesetzeswortlaut des § 15 Abs. 9 Satz 2 AWG 2002 könnten auch die Leerfahrten von und zur Be- bzw. Entladestelle in die "25-%-Ausnahme" einzu- beziehen sein. Im Fall eines Sammeltransports von Abfall sei völlig offen, ob der Schwellenwert von 10 t auch dann überschritten werde, wenn zwei Auftraggeber separat den Transport von je 6 t beauftragen würden. 25
- 3.3.4. Aluminium (als Hauptproduktionsrohstoff der Acht- und Neuntantragstellerinnen) sei gegenwärtig in der EVU-Abfallartenliste nicht ge- nannt, weshalb derzeit für den Transport von Aluminium kein "Bahnzwang" be- stehe. Die Rechtsnatur der gesetzlich nirgends vorgesehenen EVU-Abfallartenliste sei fragwürdig. Diese Praxis führe zu erheblicher Rechtsunsicherheit. Die Acht- und Neuntantragstellerinnen hätten mit der jederzeitigen – aus einer Überarbeitung der EVU-Abfallartenliste resultierenden – Unterwerfung von Aluminiumtranspor- ten unter den "Bahnzwang" zu rechnen. Offen sei zudem, anhand welcher Krite- rien die Erstellung der EVU-Abfallartenliste vorgenommen worden sei bzw. werde. Diese Liste sei vom Fachverband der Schienenbahnen in Zusammenarbeit mit dem Verband Österreichischer Entsorgungsbetriebe erstellt worden. Es liege daher im Belieben zweier Interessenvertretungen, welche Abfallarten dem "Bahnzwang" unterworfen werden sollten. Die Acht- und Neuntantragstellerinnen hätten auch mit einem jederzeitigen Widerruf dieser Praxis zu rechnen. 26
- 3.4. Mit ihrem Hauptantrag würden die Antragstellerinnen die gänzliche Aufhe- bung der genannten Bestimmungen sowie weiterer in untrennbarem Zusammen- hang mit der Transportbestimmung stehender Wort- und Zeichenfolgen beantra- gen. Mit dem Eventualantrag werde der Fall erfasst, dass die aktuelle Betroffenheit der Antragstellerinnen hinsichtlich des verpflichtenden Bahntrans- ports ab einer Transportstrecke von 100 km ab 1. Jänner 2026 verneint werde. 27
4. Die Bundesregierung hat eine Äußerung erstattet, in der den im Antrag erhobe- nen Bedenken entgegengetreten wird: 28
- 4.1. Der Zulässigkeit des Antrages tritt die Bundesregierung wie folgt entgegen: 29
- 4.1.1. Im Aufhebungsbegehren sei eine bestimmte Fassung des Gesetzes nicht ge- nannt. Es lasse sich aus der Begründung im Antrag zwar vermuten, dass der Antrag 30

auf das AWG 2002, BGBl. I 102/2002, idF der letzten Novelle (BGBl. I 84/2024) bezogen sei, eine bestimmte Fassung der einzelnen Bestimmungen sei aber nicht eindeutig ausgewiesen. Die Ausführungen im Antrag würden sich teilweise auf die Novellierung des AWG 2002 durch das "Kreislaufwirtschaftspaket (BGBl. I 2021/200)" beziehen. Eine wörtliche Zitierung der angefochtenen Bestimmungen finde sich nicht. Zu § 75 Abs. 2 AWG 2002 werde die spätere Novellierung durch BGBl. I 66/2023 nicht angegeben.

4.1.2. Es fehle an den Begründungen, warum die von den Antragstellerinnen dargelegten Abfalltransporte die unmittelbare Betroffenheit der Antragstellerinnen belegen sollten. In keinem der vorgebrachten Beispiele sei nämlich abschließend dargelegt worden, ob sie unter die Verpflichtung gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 fallen würden. Insbesondere seien die einzelnen Transportbeispiele weder massenmäßig bestimmt worden, noch sei auf die Ausnahmen gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 eingegangen worden. 31

4.1.3. Soweit einzelne Beispiele Transporte unter 200 km betreffen würden, mangle es an einer aktuellen Betroffenheit. Zwar würden im Antrag erhebliche betriebliche Aufwendungen behauptet, ein Zwang zur Installation einer Ladeinfrastruktur für E-LKW ergebe sich jedoch nicht bzw. verpflichte die Regelung auch nicht zur Anschaffung eigener umwelt- bzw. klimafreundlicher Verkehrsmittel. Auch sei nicht ausreichend dargelegt worden, warum der behauptete Abschluss langfristiger Verträge nicht mehr möglich sei. Die ab 1. Jänner 2026 relevante Transportstrecke gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 sei seit 10. Dezember 2021 unverändert und erlaube eine langfristige Planbarkeit. 32

4.2. Zum praktischen Umfeld führt die Bundesregierung Folgendes aus: 33

4.2.1. Wenn die Antragstellerinnen die Verpflichtung aus den angefochtenen Bestimmungen als "Bahnzwang" darstellten, sei dem entgegenzuhalten, dass die Bahn nur eine Möglichkeit sei, Abfälle umwelt- bzw. klimafreundlich zu transportieren. § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 würden dazu beispielhaft den Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor nennen. Die Zahl der Neuzulassungen von E-LKW, auch für schwere Nutzfahrzeuge, in Österreich sei stark im Steigen. Auch die öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die von der EU gefördert werde, sei kontinuierlich im Ausbau. Zur Anmerkung der vermeintlich 34

"praxisfernen" Alternative sei darauf hinzuweisen, dass etwa auch die Erstantragstellerin in die Elektromobilität investiere.

4.2.2. Eine Betankung von LKW, die Abfälle transportieren, mit 100 % nachhaltigem Biokraftstoffen (Biodiesel B100 oder nachhaltigem HVO 100) sei ebenfalls möglich. Nachhaltiger reiner Biodiesel oder nachhaltiger HVO 100 seien in Österreich verfügbar und könnten auch ohne Umbauarbeiten von LKW getankt werden. Der Bericht der BMK "Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2023" zeige für das Jahr 2022, dass rund 28.000 t B100 und 130 t HVO Reinverwendung in Österreich abgesetzt worden seien. 35

4.2.3. Das BMK habe in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer Österreich die digitale Plattform aufschiene.gv.at eingerichtet. Die Plattform biete zunächst eine Routenberechnung, welche Transportgewichte und LKW-Maße berücksichtige (Vorabfrage), um zu ermitteln, ob der geplante Abfalltransport grundsätzlich unter die Verpflichtung gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 falle. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die auf der Plattform registriert seien, um Anfragen zu erhalten, hätten sich aus eigenem Antrieb dazu entschieden, ihre Angebote auf der Plattform auf bestimmte Abfallarten zu beschränken. In der Plattform sei dazu eine sogenannte "Abfallartenbestätigung" implementiert worden. Für Abfälle, die sich nicht auf der Abfallartenliste befänden, werde unmittelbar eine Abfallartenbestätigung (als Nachweis, dass keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden könnten) zum Download ausgestellt. Derzeit seien zehn EVU auf der Plattform aufschiene.gv.at registriert. 36

4.2.4. Eine Stärkung der Kreislaufwirtschaft bzw. der Kreislaufführung von Materialien dürfe keineswegs auf Kosten des Klimaschutzes erfolgen. Die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie schlage keine Maßnahmen vor, die sich spezifisch auf den Transport von Abfällen bezögen. Vielmehr heiße es, dass bei der Kreislaufwirtschaft im Zusammenhang mit Abfällen der Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß beim Transport zu berücksichtigen seien. Gemäß Art. 1 Abfallverbringungsverordnung sei nicht nur die Verwirklichung einer Kreislaufwirtschaft, sondern auch die Förderung der Klimaneutralität Gegenstand der Verordnung. 37

4.2.5. Im Masterplan Rohstoffe 2030 des BMF werde als Ziel angeführt, das Abfließen von Schrotten und Abfällen in das außereuropäische Ausland zu vermeiden. 38

Gleichzeitig werde zur Berücksichtigung des Klimaaspekts die Regionalität ins Treffen geführt. Der dazugehörige Monitoringbericht ziehe zwar den Schluss, dass der "Bahnzwang" in Österreich für Abfalltransporte für das Metallrecycling in der Praxis nachteilig sei und dies zu überdenken wäre. Bei der angesprochenen Empfehlung handle es sich allerdings um eine singuläre und nicht näher begründete Empfehlung des Monitoring-Beirats. Der Masterplan Rohstoffe 2030 lasse hingegen durchaus den Schluss zu, dass Schrottmengen in Österreich fehlten, weil diese ins Ausland abfließen bzw. transportiert würden. Der Monitoringbericht 2024 des BMK zum Masterplan Güterverkehr 2030 besage, dass bereits erste Impulse zu einer Verlagerung auf die Schiene gesetzt worden seien. Sowohl im Monitoringbericht als auch im Antrag werde die Planbarkeit bei Transporten als wichtig angesehen. Individuelle situations- und bedarfsgerechte Konzepte und Lösungsvorschläge könnten je nach Rahmenbedingungen und Kundenanforderungen auch bei Bahntransporten erarbeitet werden.

4.3. Die Bundesregierung teile die Bedenken im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz nicht: 39

4.3.1. Wie in den Erläuterungen (1104 BlgNR 27. GP, 2 f.) dargelegt, sei es eine Zielsetzung der Bundesregierung, durch einen verstärkten Transport "bahnaffiner Güter" auf der Schiene – im Hinblick auf die Verbesserung des Gesundheits- und Umweltschutzes und insbesondere zum Klimaschutz – einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Emissionen im Straßenverkehr zu leisten. In der wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA zur RV 1104 BlgNR 27. GP, 15) sei ein jährliches Einsparungspotential von über 10.000 t CO₂-Äquivalenten pro Jahr durch diese Maßnahme errechnet. 40

4.3.2. 10.000 t CO₂-Äquivalente würden rund 0,014 % am Anteil der Gesamtemissionen und nicht 0,0001 % ergeben. Im Übrigen würde eine Argumentation, Einzelmaßnahmen als wirkungslos zu bezeichnen, nur, weil sie für sich betrachtet keine Lösung des Gesamtproblems darstellen würden, letztlich alle Beiträge für den Klimaschutz ad absurdum führen. Das Erreichen der Klimaneutralität erfordere ein Bündel an Maßnahmen. Im Masterplan Güterverkehr 2030 werde die Maßnahme im AWG 2002 als eine erste Maßnahme zur Umsetzung der Verlagerung des Transports gemäß dem Mobilitätsmasterplan 2030 anerkannt. 41

- 4.3.3. Es werde keine Begründung zur vorgebrachten Behauptung, dass § 15 Abs. 9 AWG 2002 das Recyceln von Sekundärrohstoffen verunmögliche, vorgebracht, die eine Kausalität zwischen einer Verpflichtung, Abfallstraßentransporte umwelt- bzw. klimafreundlich durchzuführen, und einer Unmöglichkeit, Sekundärabfälle zu recyceln, belegen würde. Ungeachtet dessen würden die Auswertungen der Abfallbilanzen zu den Sekundärabfällen zB im Metallbereich keine signifikanten Veränderungen in den Jahren 2021 bis 2023 zeigen. 42
- 4.3.4. Im Hinblick auf die Auswirkungen der Verlagerung von Abfallstraßentransporten von LKW mit herkömmlichen Treibstoffen auf Bahn und Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential werde in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage auf die Emissionskennzahlen, die von der Umweltbundesamt GmbH veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert würden, verwiesen. Die ebenfalls auf der Internetseite der Umweltbundesamt GmbH online verfügbare Tabelle in Bezug auf Tonnenkilometer (Tkm) enthalte Daten zur Bahn. Der Vorteil des Verkehrsträgers Schiene sei klar ersichtlich: 90,0 g CO₂ je Tkm durchschnittlicher LKW versus 4,3 g CO₂ je Tkm im Güterverkehr auf der Bahn. 43
- 4.3.5. Fahrten von und zu der Verladestelle gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 würden durch die 25-%-Klausel berücksichtigt werden. Unbestritten sei, wie im Monitoringbericht 2024 zum Masterplan Güterverkehr 2030 angeführt, dass der Umschlag an der Lade- und Entladestelle eine technische Herausforderung darstelle. Gerade die angefochtene Verpflichtung im AWG 2002 solle hier Investitionssicherheit geben und dadurch eine Unterstützung zur Förderung von Innovationen und neuen Lösungen für diese Herausforderungen bieten. Die Plattform aufschiene.gv.at unterstütze dies. Bei den von den Antragstellerinnen vorgebrachten 200.000 t Abfall, die nur 0,66 % der gesamten Abfalltransporte entsprächen, handle es sich um eine von der Rail Cargo im Jahr 2023 veröffentlichte Angabe, die somit nur die von diesem Unternehmen transportierte Abfallmenge umfasse, die auf Grund der Verpflichtung gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 zusätzlich verlagert worden sei. 44
- 4.3.6. Bei Abfällen handle es sich in der Regel um Material, das auf Grund seiner stofflichen Eigenschaften, Größe und Konsistenz gut mit der Bahn transportiert werden könne. In den Stellungnahmen zum Begutachtungsverfahren (117/ME 27. GP) sei auch seitens der EVU bzw. der Logistikunternehmen keine Abfallart 45

ausgeschlossen worden. Auch handle es sich bei Abfällen einschließlich Sekundärrohstoffen in der Regel nicht um leicht verderbliche Waren. Insbesondere die im Antrag genannten Sekundärrohstoffe Altpapier, Recyclingholz und Kupferschrott sowie Siedlungsabfälle seien bereits vor dem Inkrafttreten von § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 idF BGBl. I 200/2021 mit der Bahn transportiert worden. Die Abfallartenliste auf der Plattform aufschiene.gv.at beinhalte diese Abfälle.

4.3.7. Inwiefern eine Belieferung in sehr kurzen Abständen mit LKW auf Grund der in Österreich herrschenden Nachtfahrverbote sowie Wochenendfahrverbote auf der Straße besser zu bewerkstelligen sei als mit der Bahn, bleibe unbeantwortet. Auch mit der Bahn ließen sich zudem kontinuierliche Abfalltransporte bewerkstelligen. Altpapier, Kupferschrott oder Holz würden sich sehr gut lagern lassen. Die Aussage, dass man mit der Bahn keine Möglichkeit hätte, auf Bedarfsschwankungen zu reagieren, sei zu hinterfragen. Sekundärrohstoffe würden derzeit mit der Bahn transportiert; bedarfs- und situationsgerechte Konzepte und Lösungen seien bereits gefunden worden. Ein eigener Bahnanschluss sei auch keine Voraussetzung, um Abfalltransporte mit der Bahn durchführen zu können. Es sei korrekt, dass der Logistikprozess in diesen Fällen komplexer sei im Vergleich zu den Fällen, in denen eine Umladung nicht erforderlich sei. EVU bzw. Logistiker würden auch einen Vor- und Nachlauf für diese Fälle anbieten. Ebenfalls biete die Bahn bei der Notwendigkeit, konkrete Liefertermine einzuhalten, Lösungen an. Dies liege im Rahmen der vertraglichen Ausgestaltung. Das BMK habe bei einer Evaluierung im Rahmen des Monitoringberichts 2024 zum Masterplan Güterverkehr festgestellt, dass es in der Praxis bei den Unternehmen, die Abfälle transportieren, bei den Logistikkonzepten oft daran mangle, dass keine mittel- und langfristige Planung erfolge. Oft würden Abfalltransporte mit der Bahn daran scheitern, dass diese Option in den Logistikkonzepten gar nicht in Betracht gezogen werde, weil die Logistikkonzepte der Unternehmen gar nicht darauf angepasst seien. Die EVU-Abfallartenliste treffe keine Aussage darüber, ob ein Abfall "bahnaffin" sei.

46

4.3.8. Das AWG 2002 habe zum Ziel, von der Abfallwirtschaft ausgehende negative Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen hintanzuhalten. Dies umfasse gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 AWG 2002 auch Emissionen, die von Abfalltransporten ausgingen. Andere Gütertransporte unterlägen jedoch nicht dem AWG 2002. Selbst wenn man im Hinblick auf das Ziel der Verminderung von CO₂-Emissionen aus dem Straßen-

47

güterverkehr von einer Vergleichbarkeit von Abfalltransporten und anderen Gütertransporten insbesondere von Rohstoffen ausgehe, wäre diese Ungleichbehandlung gerechtfertigt. Es sei nämlich notwendig, bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele schrittweise vorzugehen. Wenn zur Reduktion der CO₂-Emissionen aus dem Straßengütertransport Abfalltransporte als eine erste Maßnahme ausgewählt würden, so liege dies im rechtspolitischen Gestaltungsspielraum der Gesetzgebung. Nach der im § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 vorgesehenen Evaluierung sei davon auszugehen, dass die Ergebnisse in weitere emissionsmindernde Maßnahmen im Bereich des Straßengüterverkehrs einfließen würden. Als weiteres Beispiel für die zunehmende Berücksichtigung von Umweltauswirkungen durch die Wahl des Transportmittels im Güterfernverkehr könne etwa auch die Bewilligung von Sondertransporten gemäß § 101 Abs. 5 des Kraftfahrgesetzes 1967 dienen. Die behauptete unsachliche Differenzierung mit anderen Rohstoffen liege nicht vor.

4.3.9. Gefahrguttransporte, und dazu würden auch Transporte gefährlicher Abfälle zählen, unterlägen sowohl auf Straße als auch mit der Bahn dem Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG), BGBl. I 145/1998. So wie für Gefahrguttransporte auf der Straße das ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) anzuwenden sei, sei für Gefahrguttransporte auf der Schiene das RID (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr [COTIF] Anhang C – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) anzuwenden. Kapitel 7 des RID handle die Be- und Entladung und die Handhabung vor, während und nach dem Transport, wodurch eine Berührung mit nicht gefährlichen Abfällen ausgeschlossen sei (Transport in bedeckten, gedeckten oder geschlossenen Wägen). Mögliche Kontaminationen würden bei Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter ausgeschlossen. Eine Differenzierung zwischen gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen wäre im Gegenteil dem Vorwurf einer unsachlichen Differenzierung ausgesetzt, weil sowohl gefährliche als auch nicht gefährliche Abfälle mit der Bahn transportiert werden könnten und auch würden.

4.3.10. § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 nehme Abfallstraßentransporte von der Verpflichtung, diese umwelt- bzw. klimafreundlich durchzuführen, aus, wenn seitens der Bahn keine entsprechenden Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden könnten. Technische Unmöglichkeiten bei der Bahn würden dazu führen,

48

49

dass die Bahn keine Kapazität für den Abfalltransport zur Verfügung stellen könne. Auch eine nachträglich eintretende Unmöglichkeit, wie zB, dass die Bahnstrecke durch ein Hochwasser nicht benutzbar sei, sei von der Ausnahme der fehlenden Bahnkapazität umfasst (vgl. ErläutRV 1104 BlgNR 27. GP). In diesen Fällen erfolge über die Plattform aufschiene.gv.at keine automatisierte Ausstellung der Bestätigung, sondern könne eine Bestätigung im Einzelfall ausgestellt werden. In den Erläuterungen sei zudem festgehalten, dass bei objektiv durch ein Kontrollorgan feststellbarer Unmöglichkeit, wie zB bei Streik des Bahnpersonals oder in Katastrophenfällen, ein Nachweis durch eine Bestätigung der Plattform nicht erforderlich sei. Technische Unmöglichkeiten seien daher ausreichend berücksichtigt worden.

4.3.11. Die in der Vorgängerregelung vorhandene Verhältnismäßigkeitsprüfung sei im Einzelfall durch Kriterien ersetzt worden, die einer vorgelagerten Verhältnismäßigkeitsprüfung entspringen würden. Auch die wirtschaftliche Unzumutbarkeit könne nach wie vor bei den Angeboten, die seitens der EVU vorgelegt würden, vorgebracht werden. Die Grenze ergebe sich nach wie vor aus der Judikatur des Obersten Gerichtshofes zur Unerschwinglichkeit (wirtschaftliche Unmöglichkeit) bzw. zu § 1447 ABGB. Als unerschwinglich anzusehen seien Angebote, die zu einer erheblichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Existenz führen könnten oder die ein objektives Missverhältnis zwischen dem Wert der geschuldeten Leistung und dem zu ihrer Erbringung notwendigen Aufwand beinhalten würden. Seien nur unerschwingliche Angebote für einen Abfalltransport vorgelegt worden, sei dies der BMK zu begründen, und die Angebote würden unbeachtlich bleiben. Die Plattform aufschiene.gv.at stelle in diesen Fällen ebenfalls eine Bestätigung darüber aus, dass der Transport auf der Straße erfolgen könne. Die explizite Bezugnahme auf den zusätzlich entstehenden Zeitaufwand in der Vorgängerbestimmung (§ 69 Abs. 10 AWG 2002 idF BGBl. I 9/2011) sei bewusst nicht erfolgt, da vielmehr die konkreten Rahmenbedingungen und die technische Durchführbarkeit zu beurteilen seien.

50

4.4. Der Eingriff in die Erwerbsausübungsfreiheit sei nach Auffassung der Bundesregierung verhältnismäßig:

51

4.4.1. Es liege keine objektive Beschränkung der Erwerbstätigkeit vor, die der Betroffene nicht aus eigener Kraft überwinden könne. Die Erstantragstellerin könne die produzierten Ersatzbrennstoffe (Abfall) weiterhin in das In- und Ausland liefern

52

und auch weiterhin eigene LKW einsetzen, zB E-LKW oder mit nachhaltigen Biotreibstoffen betankte LKW. Die übrigen Antragstellerinnen hätten ebenfalls mehrere Möglichkeiten, Abfalltransporte durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

4.4.2. Die Einschränkung bestimmter Abfalltransporte auf umwelt- bzw. klimafreundliche Verkehrsmittel durch § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 liege im Interesse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes. Die Bestimmungen des § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 seien auch ein geeignetes Mittel zur Verfolgung dieser öffentlichen Interessen. Mit einem Vergleich der durch die Umweltbundesamt GmbH veröffentlichten Emissionsfaktoren könne dies sehr leicht nachvollzogen werden. Dass es sich dabei nur um einen Teil einer umfassenden Strategie zur Reduktion von CO₂-Emissionen handle, ändere an der Geeignetheit zur Zielerreichung nichts.

53

4.4.3. Auch die Erforderlichkeit der Maßnahme gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 sei gegeben. Zur Einhaltung der Klimaschutzziele hätten sich sowohl die EU als auch Österreich bekannt, nachdem unbestritten Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu setzen seien. Es sei eine Alternativenprüfung durchgeführt worden, um die Nutzung des gelindesten Mittels zur Zielerreichung sicherzustellen. Diese habe ergeben, dass die Möglichkeit der Einführung von niedrigeren Tempolimits als Alternativmaßnahme nicht zum gewünschten Ergebnis führe.

54

4.4.4. Die Verpflichtung, Abfallstraßentransporte auf Bahn oder andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential zu verlagern, sei auch ein adäquates Mittel. Wie gravierend die Antragstellerinnen tatsächlich betroffen seien, lasse sich nach deren Vorbringen nicht abschließend beurteilen. Die behaupteten nachteiligen Auswirkungen durch die Bestimmung in § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 würden sich auch bei Nachforschungen, beispielsweise im veröffentlichten Jahresabschluss der Sechstantragstellerin für das Geschäftsjahr 2023, nicht zeigen. Das zur Last gelegte Abhängigkeitsverhältnis der Antragstellerinnen von ihren Lieferanten sei keine Auswirkung der Verpflichtung gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002. Kostenerhöhungen hätten unterschiedliche Ursachen und könnten per se nicht für

55

die Begründung einer Unverhältnismäßigkeit herangezogen werden. Die in den Erläuterungen genannten Studien würden keine unverhältnismäßige Kostenerhöhung ermitteln.

4.4.5. Weiters ließen sich auch mit der Bahn und anderen Verkehrsmitteln mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential Abfälle transportieren bzw. die Beschaffung von Sekundärrohstoffen sicherstellen. Zum Vorbringen der Antragstellerinnen, dass Unternehmen in Grenznähe bevorzugt wären, könne festgehalten werden, dass der österreichische Gesetzgeber nur Sachverhalte, die sich auf das Hoheitsgebiet bezögen, regeln könne und etwa auch die Schaffung einer gesonderten Regelung für grenznahe Betriebe mit kürzeren Transportstrecken als derzeit in § 69 AWG 2002 vorgesehen, gleichheitsrechtlich nicht rechtfertigbar erscheine. 56

4.5. Die Bundesregierung teile auch die Bedenken im Hinblick auf die Eigentumsfreiheit nicht. Die Verpflichtung gemäß dem AWG 2002 sehe keinen Zwang vor, einen Vertrag mit der Bahn zu schließen. Es bestehe bei einem durchzuführenden Abfalltransport die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels, wenn es ein zumindest gleichwertiges Schadstoff- oder Treibhausgaspotential wie die Bahn habe. Es stünden mehrere Alternativen zur Verfügung. Abfalltransporte dürften auch weiterhin selbst bzw. mit eigenen Fahrzeugen durchgeführt werden. 57

4.6. Es sei eine ausreichende Bestimmtheit im Sinne des Art. 18 Abs. 1 B-VG bei der Verpflichtung gemäß AWG 2002 gegeben: 58

4.6.1. Die Bedeutung der "Gleichwertigkeit" ergebe sich bereits aus dem Wortlaut des Gesetzes. Eine weitere Determinierung erhalte die Bestimmung unter Heranziehung der Materialien, des systematischen Zusammenhangs und des Zwecks der Regelung. Es kämen nur Verkehrsmittel, die den gleichen oder einen geringeren Wert an Schadstoff- oder Treibhausgaspotentialen aufweisen würden, als Verkehrsmittel in Frage. In der Gesetzesbestimmung sei auch beispielhaft der Antrieb mit Brennstoffzelle und der Elektromotor genannt. In den Erläuterungen sei dazu auf die Veröffentlichungen der Emissionsfaktortabellen durch die Umweltbundesamt GmbH verwiesen worden. Vom Sinn und Zweck der Bestimmung ausgehend seien die Emissionen je Tonnenkilometer zu vergleichen. Es fielen auch Verkehrs- 59

mittel, die mit nachhaltigen reinen Biokraftstoffen betankt seien, unter die Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential. Eine abschließende Liste von "gleichwertigen" Verkehrsmitteln sei vom Gesetzgeber bewusst nicht aufgenommen worden, um hier technologieoffen zu agieren.

4.6.2. Die Form des Nachweises sei nur in Bezug auf die fehlende Kapazität bei den EVU vorgegeben. In Bezug auf die sonstigen Nachweise bestehe Formfreiheit. Die Festlegung einer bestimmten Form dieses Nachweises durch den Gesetzgeber erfordere das Legalitätsprinzip nicht. 60

4.6.3. Die Bestimmung beziehe sich dem Wortlaut nach auf Abfalltransporte. Eine Leerfahrt, also eine Fahrt ohne das Transportgut Abfall, sei per se kein Abfalltransport. Dieses Verständnis sei auch der Berechnung der Transportstrecke und der "25%-Ausnahme" zugrunde gelegt worden. Eine Verpflichtung für das beauftragte Transportunternehmen bestehe bei Sammeltransporten nur für jene Strecke, bei der das Gesamtgewicht 10 t übersteige, die jeweilige Transportstrecke in Österreich überschritten werde und keine der Ausnahmen anzuwenden sei. 61

4.6.4. Bei der EVU-Abfallartenliste handle es sich um eine Liste von Abfallarten, bei denen die EVU, die auf der Plattform aufschiene.gv.at registriert seien, entschieden hätten, ihre Angebote zu beschränken. Die Liste bilde daher nur die Praxis in der Angebotslegung der EVU auf der Plattform ab und werde als zusätzliches Service von den registrierten EVU zur Verfügung gestellt. Es sei nicht Regelungsgegenstand des AWG 2002, die Angebotspalette der EVU hinsichtlich Abfalltransporten zu regeln. Die technische Umsetzung bewirke eine beschleunigte Abwicklung. 62

5. In Bezug auf die Stellungnahme der Bundesregierung haben die Antragstellerinnen eine Replik erstattet. 63

IV. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrages

1.1. Voraussetzung der Antragslegitimation gemäß Art. 140 Abs. 1 Z 1 lit. c B-VG ist einerseits, dass der Antragsteller behauptet, unmittelbar durch das angefochtene Gesetz – im Hinblick auf dessen Verfassungswidrigkeit – in seinen Rechten verletzt worden zu sein, dann aber auch, dass das Gesetz für den Antragsteller tatsächlich, und zwar ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides wirksam geworden ist. Grundlegende Voraussetzung der Antragslegitimation ist also, dass das Gesetz in die Rechtssphäre des Antragstellers nachteilig eingreift und diese – im Falle seiner Verfassungswidrigkeit – verletzt.

64

Es ist darüber hinaus erforderlich, dass das Gesetz selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Antragstellers unmittelbar eingreift. Ein derartiger Eingriff ist nur dann anzunehmen, wenn dieser nach Art und Ausmaß durch das Gesetz selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des – behaupteterweise – rechtswidrigen Eingriffes zur Verfügung steht (VfSlg. 11.868/1988, 15.632/1999, 16.616/2002, 16.891/2003).

65

1.2. Die Bundesregierung bringt zunächst vor, es sei aus dem Antragsvorbringen nicht ersichtlich, in welcher Fassung die angefochtenen Bestimmungen zur Aufhebung begehrt würden. Damit ist die Bundesregierung nicht im Recht:

66

1.2.1. Unter Berücksichtigung der Ausführungen im Antrag (zu deren Maßgeblichkeit in Bezug auf die Fassung siehe zB VfSlg. 17.237/2004) ist hinreichend erkennbar, welche Fassung angefochten werden soll. So verweisen die Antragstellerinnen auf die Novelle BGBl. I 200/2021, mit der die Verpflichtung, bestimmte Abfalltransporte auf Schiene oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- und Treibhausgasemissionspotential zu verbringen, eingefügt wurde (vgl. § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 sowie die entsprechenden Strafbestimmungen in § 79 Abs. 2 Z 23a und Abs. 3 Z 4a und Z 13a AWG 2002). Im Hinblick auf § 15 Abs. 10 AWG 2002 führen die Antragstellerinnen überdies die Fassung BGBl. I 84/2024 an. In § 75 Abs. 2 AWG 2002 wird der Verweis

67

auf § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 angefochten. Da dieser in einem nicht offenkundig trennbaren Zusammenhang mit den angefochtenen Bestimmungen über den verpflichtenden Bahntransport steht, ist die Mitanfechtung dieser Bestimmung zulässig. Der Umstand, dass die Fassung (BGBl. I 66/2023) nicht ausdrücklich angeführt wird, macht den Antrag nicht unzulässig, weil für den Verfassungsgerichtshof keine Zweifel darüber bestehen, in welcher Fassung die Bestimmung angefochten wird.

1.3. Wie die Antragstellerinnen zutreffend ausführen, sind sie als Auftraggeberinnen des Abfalltransports bzw. Transporteurinnen von Abfall Normadressatinnen der angefochtenen Bestimmungen (vgl. ErläutRV 1104 BlgNR 27. GP, 4). Die Bundesregierung ist nicht im Recht, wenn sie davon ausgeht, dass die Antragstellerinnen ihre unmittelbare Betroffenheit nicht hinreichend dargelegt hätten, da sie nicht auf das Gewicht der von ihnen zu transportierenden Abfälle und die gesetzlichen Ausnahmetatbestände eingegangen wären. Mit den von den Antragstellerinnen geschilderten Beispielen der durchgeführten Transporte ist hinreichend deutlich dargelegt worden, dass Transporte der Antragstellerinnen unter § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 fallen. Gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 sind hinsichtlich der freien Bahnkapazitäten entsprechende Nachweise beim Transport mitzuführen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Vor allem die Acht- und Neuntantragstellerinnen legen dar, dass sie die dem Transport vorgelagerte Abfrage über freie Bahnkapazitäten über die Internetplattform aufschiene.gv.at durchführen und eine Abfallartenbestätigung an das jeweilige Transportunternehmen übermitteln. Die Antragstellerinnen haben somit ihre unmittelbare Betroffenheit von den angefochtenen Bestimmungen hinreichend dargelegt.

68

1.4. Die Bundesregierung bringt überdies vor, die Antragstellerinnen seien von § 15 Abs. 9 Z 3 und § 69 Abs. 10 Z 3 AWG 2002 nicht aktuell betroffen, da Transportstrecken von über 100 km erst ab 1. Jänner 2026 erfasst seien. Die in § 15 Abs. 9 Z 3 und § 69 Abs. 10 Z 3 AWG 2002 vorgesehene Verpflichtung war bzw. ist für die Antragstellerinnen weder zum Zeitpunkt der Antragstellung Ende des Jahres 2024 noch derzeit anwendbar. Es handelt sich bei diesen angefochtenen Bestimmungen jedoch um einen Teil eines Regelungssystems, welches in seiner Gesamtheit bereits seit dem 1. Jänner 2023 (vgl. § 15 Abs. 9 Z 1 und § 69 Abs. 10

69

Z 1 AWG 2002) wirksam ist. Eine aktuelle Betroffenheit der Rechtssphäre der Antragstellerinnen ist daher auch in Bezug auf § 15 Abs. 9 Z 3 und § 69 Abs. 10 Z 3 AWG 2002 anzunehmen, ohne dass näher zu erörtern ist, ob und inwieweit die Antragstellerinnen derzeit schon (zusätzliche) administrative, logistische und technische Dispositionen zu treffen haben, um der Erfüllung der verwaltungsstrafrechtlich sanktionierten Verpflichtungen zum 1. Jänner 2026 nachkommen zu können.

1.5. Es besteht kein zumutbarer anderer Weg für die Antragstellerinnen, ihre Bedenken ob der Verfassungsmäßigkeit der angefochtenen Bestimmungen an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen. Der Verfassungsgerichtshof geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass es Normunterworfenen, mithin auch den Antragstellerinnen, nicht zumutbar ist, ein verwaltungsbehördliches Strafverfahren zu provozieren und in diesem die Rechtswidrigkeit der Verbotsnorm einzuwenden (vgl. zB VfSlg. 20.191/2016 mwN).

70

1.6. Der Hauptantrag erweist sich aus diesen Gründen als zulässig. Damit erübrigt sich ein Eingehen auf den Eventualantrag.

71

2. In der Sache

2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes gemäß Art. 140 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken (vgl. VfSlg. 12.691/1991, 13.471/1993, 14.895/1997, 16.824/2003). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen verfassungswidrig ist (VfSlg. 15.193/1998, 16.374/2001, 16.538/2002, 16.929/2003).

72

2.2. Die antragstellenden Gesellschaften sehen sich durch die angefochtenen Bestimmungen in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten auf Freiheit der Erwerbsbetätigung (Art. 6 StGG), auf Unversehrtheit des Eigentums (Art. 5 StGG) und auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz (Art. 7 B-VG, Art. 2 StGG) verletzt. Weiters behaupten sie die Verfassungswidrigkeit der Regelungen wegen eines Verstoßes gegen das Bestimmtheitsgebot für Gesetze (Art. 18 B-VG).

73

2.3. Die Bedenken der Antragstellerinnen richten sich gegen die Neuregelung der Vorgaben für bestimmte Abfalltransporte in § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 idF BGBl. I 200/2021. Die Verpflichtung, bestimmte Abfalltransporte auf Schiene oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- und Treibhausgasemissionspotential zu verbringen, wurde mit der AWG-Novelle 2010, BGBl. I 9/2011, in das Abfallwirtschaftsgesetz aufgenommen. In § 69 Abs. 10 AWG 2002 idF BGBl. I 9/2011 war diese Verpflichtung ab einer Gesamttransportstrecke von 400 km und einem Gesamtgewicht von 50 t vorgesehen, sofern dies "nach Maßgabe der verfügbaren Kapazitäten und im Vergleich zum Transport über die Straße zusätzlich entstehender Kosten und des zusätzlich entstehenden Zeitaufwandes zumutbar" war. Eine entsprechende Verwaltungsstrafbestimmung war nicht vorgesehen.

74

2.4. In § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 idF BGBl. I 200/2021 ist diese Verpflichtung nunmehr ab einem Gesamtgewicht von 10 t und derzeit ab einer Transportstrecke von 200 km (ab 1. Jänner 2026 ab einer Transportstrecke von 100 km) vorgesehen. Ausnahmen bestehen, 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 einer der am nächstgelegenen Verladestellen im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße 25 % oder mehr betragen würde. In einem solchen Fall sind beim Transport entsprechende Nachweise mitzuführen. Die entsprechenden Verwaltungsstrafbestimmungen finden sich in § 79 Abs. 2 Z 23a sowie Abs. 3 Z 4a und Z 13a AWG 2002.

75

Den gesetzlichen Vorgaben in § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 entsprechend wurde bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr: beim Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, BMLUK) in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer eine digitale Plattform eingerichtet, die eine Abfrage von Angeboten für Abfalltransporte im Schienengüterverkehr ermöglicht. Sofern keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, wird binnen zwei Werktagen über die digitale Plattform eine Bestätigung ausgestellt. Als Nachweis darüber, dass keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, gilt gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 ausschließlich die Bestätigung durch die digitale Plattform.

76

2.5. Zu den Bedenken im Hinblick auf das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung nach Art. 6 StGG: 77

2.5.1. Nach der ständigen Judikatur zum verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung gemäß Art. 6 StGG (s. zB VfSlg. 10.179/1984, 12.921/1991, 15.038/1997, 15.700/1999, 16.120/2001, 16.734/2002, 17.932/2006 und 20.202/2017) ist der Gesetzgeber auf Grund des diesem Grundrecht angefügten Gesetzesvorbehaltes ermächtigt, die Erwerbs(ausübungs)freiheit beschränkende Regelungen zu erlassen, sofern diese durch das öffentliche Interesse geboten, zur Zielerreichung geeignet, adäquat und auch sonst sachlich gerechtfertigt sind. 78

2.5.2. Auch gesetzliche Regelungen, die die Berufsausübung beschränken, sind auf ihre Übereinstimmung mit der verfassungsgesetzlich verbürgten Freiheit der Erwerbsbetätigung zu prüfen und müssen dementsprechend durch ein öffentliches Interesse bestimmt und auch sonst sachlich gerechtfertigt sein. Das bedeutet, dass Ausübungsregeln bei einer Gesamtabwägung zwischen der Schwere des Eingriffs und dem Gewicht der ihn rechtfertigenden Gründe verhältnismäßig sein müssen. Es steht jedoch dem Gesetzgeber bei Regelung der Berufsausübung ein größerer rechtspolitischer Gestaltungsspielraum offen als bei Regelungen, die den Zugang zu einem Beruf (den Erwerbsantritt) beschränken, weil und insoweit durch solche die Ausübung einer Erwerbstätigkeit regelnden Vorschriften der Eingriff in die verfassungsgesetzlich geschützte Rechtssphäre weniger gravierend ist als durch Vorschriften, die den Zugang zum Beruf überhaupt behindern (s. etwa VfSlg. 13.704/1994 und die dort zitierte Vorjudikatur; weiters VfSlg. 16.024/2000, 16.734/2002, 19.814/2013 und 20.248). 79

2.5.3. Die angefochtenen Bestimmungen sehen vor, dass die bisher ausgeübte Tätigkeit nur mehr unter Beachtung bestimmter Transportmodalitäten ausgeübt werden kann. Diese Vorgaben sind als bloße Ausübungsbeschränkung der Erwerbstätigkeit zu qualifizieren; im Übrigen steht es insbesondere der Erstantragstellerin wie bisher offen, den Transport von Ersatzbrennstoffen an ihre Abnehmer im In- und Ausland selbst durchzuführen, sofern sie dafür Verkehrsmittel mit gleichwertigem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential einsetzt. 80

2.5.4. Ausweislich der Gesetzesmaterialien verfolgt der Gesetzgeber mit den angefochtenen Bestimmungen das Ziel, durch einen verstärkten Transport "bahnaffinere Güter" auf der Schiene einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Emissionen im Straßenverkehr zu leisten (vgl. ErläutRV 1104 BlgNR 27. GP, 2 f.). Der Gesundheits- und Umweltschutz sowie der Klimaschutz stellen – im Lichte des Bundesverfassungsgesetzes über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, BGBl. I 111/2013, idF BGBl. I 82/2019 – gewichtige öffentliche Interessen dar. Österreich ist auch auf Grund völker- und unionsrechtlicher Vorgaben dazu verpflichtet, weitreichende Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen bis 2050 zu treffen (vgl. Art. 2 Abs. 1 VO [EU] 2021/1119 vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der VO [EG] 401/2009 und [EU] 2018/1999, ABl. 2021 L 243, 1; zur Verpflichtung zur Reduktion von Treibhausgasemissionen mit Blick auf grundrechtliche Schutzpflichten vgl. allgemein auch VfSlg. 20.619/2023 und EGMR 9.4.2024 [GK], 53.600/20, *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz ua.*, Z 519 ff.).

81

2.5.5. Anders als die Antragstellerinnen vermeinen, ist die Verpflichtung, bestimmte Abfalltransporte mit der Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgasemissionspotential durchführen zu lassen, auch ein taugliches Mittel, um den angestrebten Klimaschutz zu verfolgen:

82

2.5.5.1. Der Umstand, dass das Einsparungspotential der angefochtenen Maßnahme in Höhe von 10.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten (siehe dazu die wirkungsorientierte Folgenabschätzung, Vorblatt und WFA zur RV 1104 BlgNR 27. GP, 15, und die Berechnungen des Umweltbundesamts, Emissionsfaktorentabelle der Umweltbundesamt GmbH) nach den Angaben in den Gesetzesmaterialien allein nicht ausreicht, um das Gesamtziel der erforderlichen Reduktion von Treibhausgasemissionen zu erreichen, ändert nichts an der grundsätzlichen Eignung der angefochtenen Klimaschutzmaßnahme. Für das Erreichen der angestrebten Klimaschutzziele sind auch Maßnahmen in anderen Sektoren und damit ein Bündel an Maßnahmen erforderlich. Dies nimmt den angefochtenen abfallrechtlichen Bestimmungen für sich gesehen aber nicht die Eignung, zur Reduktion von Treibhaus-

83

gasemissionen beizutragen. Gerade in einem Regelungsbereich wie dem Klimaschutz, der zahlreiche Materien berührt, stehen dem Gesetzgeber grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung, um die angestrebten Regelungsziele zu verfolgen (vgl. VfSlg. 20.619/2023).

2.5.5.2. Wenn die Antragstellerinnen hervorheben, die aktuell verfügbaren multimodalen Logistikangebote verunmöglichten es, auf Bedarfsschwankungen zu reagieren und eine Produktion "rund um die Uhr ('24/7')" zu betreiben, ist darauf hinzuweisen, dass der Gesetzgeber in die Ausgestaltung von Verträgen über den Bahntransport nicht eingreift und die Verpflichtung zum Bahntransport gemäß § 15 Abs. 9 AWG 2002 u.a. voraussetzt, dass "entsprechende Kapazitäten" bereitgestellt werden können (vgl. dazu noch näher unter Punkt IV.2.7.2.5.).

84

2.5.6. Maßnahmen zur Verlagerung des Abfalltransports auf die Schiene sind auch zur Zielerreichung (Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz) im Hinblick auf das Gesamteinsparungsziel erforderlich, ist dadurch doch ausweislich der Gesetzesmaterialien ein Einsparungspotential von 10.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten zu erreichen. Vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen zählt (vgl. ErläutRV 1104 BlgNR 27. GP, 2 f.), ist in diesem Bereich ein besonderer Bedarf an Maßnahmen nachvollziehbar. Angesichts der Bedeutung der öffentlichen Interessen ist der Eingriff auch adäquat. Die angefochtenen Regelungen dienen dem Schutz grundrechtlich relevanter Güter; der Gesetzgeber verfolgt insoweit ein Ziel von erheblichem Gewicht.

85

2.5.6.1. Der Verfassungsgerichtshof erkennt in diesem Zusammenhang nicht, dass die Umstellung des Transports von Abfällen auf den Bahntransport (oder auf alternative schadstoffarme Transporte) die Erstellung neuer Transportkonzepte und finanzielle Aufwendungen (etwa für die Beschaffung von E-LKW oder der entsprechenden Ladeinfrastruktur) erfordern kann. Auch die Bundesregierung räumt ein, dass etwa der Umschlag an der Lade- und Entladestelle für die Antragstellerinnen eine technische Herausforderung darstellt. § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 sehen aber auch Ausnahmen vom und Alternativen zum Bahntransport sowie ein Wettbewerbsmonitoring vor. Der Gesetzgeber hat insofern ein Regelungssystem geschaffen, das in genereller Weise auf den mit der Verpflichtung zum Bahntransport verbundenen zusätzlichen Aufwand (Zeit, Kosten) Bedacht nimmt: Die angefochtenen Vorgaben kommen für den Abfalltransport für

86

Transportmengen unter 10 t und Transportstrecken unter 200 km (ab 1. Jänner 2026: unter 100 km) nicht zur Anwendung. § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 sind zudem nicht anwendbar, wenn beim Bahntransport die auf der Straße zurückzulegende Transportstrecke für die An- und Abfahrt zu und von einer der am nächstgelegenen Verladestellen im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße 25 % oder mehr betragen würde. Schließlich kommt bei gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- und Treibhausgasemissionspotential auch der Transport durch LKW mit alternativen Antrieben (Elektro, Brennstoffzelle, etc.) in Betracht. Der Gesetzgeber ordnet insofern mit der angefochtenen Verpflichtung keine unverhältnismäßigen Belastungen an.

2.5.7. Die Verpflichtung, bestimmte Abfalltransporte mit der Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgasemissionspotential durchzuführen, verstößt aus diesen Gründen nicht gegen das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung nach Art. 6 StGG. 87

2.6. In Bezug auf die geltend gemachte Verletzung des Grundrechts auf Unversehrtheit des Eigentums (Art. 5 StGG) kann sinngemäß auf die Erwägungen zur Freiheit der Erwerbsbetätigung (Art. 6 StGG) verwiesen werden. 88

2.7. Zu den Bedenken im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz nach Art. 7 B-VG und Art. 2 StGG: 89

2.7.1. Die Antragstellerinnen bringen vor, die angefochtenen Bestimmungen würden gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen. Der "Bahnzwang" sei wirkungslos und daher zur Zielerreichung völlig ungeeignet. Es sei überdies unzutreffend, dass gerade Abfälle besonders "bahnaffin" seien; es werde in gleichheitswidriger Weise zwischen Abfällen und anderen Transportgütern differenziert. Der Transport von gefährlichen Abfällen sei mit besonderen Risiken verbunden. Aus diesem Grund hätte es eine Differenzierung zwischen gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen bedurft. Schließlich seien die angefochtenen Bestimmungen unsachlich, da sie es nicht in ausreichender Weise ermöglichen würden, technische oder wirtschaftliche Unzumutbarkeiten zu berücksichtigen. 90

2.7.2. Mit diesen Ausführungen sind die Antragstellerinnen nicht im Recht: 91

2.7.2.1. Der Gleichheitsgrundsatz bindet auch den Gesetzgeber (s. etwa VfSlg. 13.327/1993, 16.407/2001). Er setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er verbietet, sachlich nicht begründbare Regelungen zu treffen (vgl. zB VfSlg. 14.039/1995, 16.407/2001). Innerhalb dieser Schranken ist es dem Gesetzgeber jedoch von Verfassungs wegen durch den Gleichheitsgrundsatz nicht verwehrt, seine rechtspolitischen Zielvorstellungen auf die ihm geeignet erscheinende Art zu verfolgen (s. etwa VfSlg. 16.176/2001, 16.504/2002). Ob eine Regelung zweckmäßig ist und das Ergebnis in allen Fällen als befriedigend empfunden wird, kann nicht mit dem Maß des Gleichheitsgrundsatzes gemessen werden (zB VfSlg. 14.301/1995, 15.980/2000, 16.814/2003, 20.202/2017, 20.334/2019 und 20.343/2019). 92

2.7.2.2. Unter Berücksichtigung der unter Punkt IV.2.5.5.1. getroffenen Erwägungen kann der Verfassungsgerichtshof nicht erkennen, dass es sich bei der angefochtenen Maßnahme um ein – wie die Antragstellerinnen vorbringen – zur Zielerreichung ungeeignetes und damit unsachliches Mittel handeln würde. Eine Verpflichtung zum Transport bestimmter Abfälle auf Schiene besteht bereits seit 2011 und wird nach dem Vorbringen der Bundesregierung als ein effektiver Anreiz dafür angesehen, dass Logistikkonzepte für Abfalltransporte auf Schiene entwickelt werden (vgl. dazu auch Bericht des BMLUK über die Evaluierung gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002, August 2025 [in Folge: Evaluierungsbericht], S 14; zum laufenden Ausbau der Bahninfrastruktur und zum steigenden Anteil an Bahntransporten bei der Güterart "Sekundärrohstoffe, Abfälle" vgl. Monitoringbericht 2024 zum Masterplan Güterverkehr 2030, S 11 und Evaluierungsbericht, S 5 ff.). 93

2.7.2.3. Der Gesetzgeber hat seinen rechtspolitischen Gestaltungsspielraum auch nicht dadurch überschritten, dass er die angefochtenen Transportbestimmungen derzeit nur für Abfälle vorsieht. Der Verfassungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, dass eine solche (auch mit Blick auf die Transportkapazitäten der Bahn) schrittweise Einführung von Klimaschutzmaßnahmen gleichheitswidrig wäre. Dazu kommt, dass die von der Verpflichtung erfassten Transportstrecken bzw. Stoffströme weitgehend vorhersehbar sind und auch auf bereits bestehende Bahninfrastruktur zurückgegriffen werden kann. Der Gesetzgeber ist im Übrigen 94

nicht gehalten, zur Erreichung der unions- und völkerrechtlichen Klimaschutzziele gleichartige Maßnahmen auch auf anderen Gebieten einzusetzen (vgl. zum Umweltschutz VfSlg. 11.369/1987 und 12.396/1990).

2.7.2.4. Vor dem Hintergrund, dass sowohl das Gefahrgutbeförderungsgesetz (vgl. § 1 Abs. 1 Z 2 GGBG) als auch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), BGBl. III 122/2006, Anhang C – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (vgl. auch § 2 Z 2 GGBG), Vorgaben für den Transport der gefährlichen Abfälle auf Schiene vorsehen und das AWG 2002 (insbesondere auch in § 15 Abs. 1 und 2 leg.cit.) spezifische Vorgaben zum Umgang (auch) mit gefährlichen Abfällen enthält, kann der Verfassungsgerichtshof auch keine Unsachlichkeit darin erkennen, dass auch gefährliche Abfälle mit der Bahn transportiert werden müssen.

95

2.7.2.5. Des weiteren monieren die Antragstellerinnen, dass das Gesetz keine Ausnahmen von der Transportverpflichtung vorsehe, wenn der Bahntransport aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unzumutbar sei. Auch mit diesem Vorbringen sind die Antragstellerinnen nicht im Recht: Der Gesetzgeber hat eine Verpflichtung zum Bahntransport nur insoweit vorgesehen, als von der Bahn "entsprechende Kapazitäten" bereitgestellt werden können. Die angefochtenen Bestimmungen setzen zunächst voraus, dass der Bahntransport im konkreten Fall technisch möglich ist (vgl. ErläutRV 1104 BlgNR 27. GP, 4). Zudem geht der Gesetzgeber davon aus, dass die Kosten von Transporten über die Schiene mit LKW-Transporten im Durchschnitt (jedenfalls bei Distanzen über 100 km) als gleichwertig zu beurteilen sind (vgl. ErläutRV 1104 BlgNR 27. GP, 4, unter Bezugnahme auf einschlägige Studien; siehe auch Evaluierungsbericht, S 13 f.). Insgesamt ist dem angefochtenen Regelungssystem inhärent, dass eine Verpflichtung besteht, Angebote zu wirtschaftlich angemessenen Konditionen bereitzustellen und entsprechende Transportverträge abzuschließen. Dass die Umsetzung der angefochtenen Klimaschutzmaßnahme mit finanziellen Mehrkosten für die Antragstellerinnen einhergehen kann, vermag als solches eine Unsachlichkeit der Regelung nicht zu begründen (zu wirtschaftlich unangemessenen Leistungsbeziehungen im Einzelfall vgl. insbesondere § 879 ABGB).

96

2.7.3. § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 verstoßen daher im Ergebnis nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz nach Art. 7 B-VG und Art. 2 StGG.

97

- 2.8. Zu den Bedenken im Hinblick auf das Legalitätsprinzip gemäß Art. 18 B-VG: 98
- 2.8.1. Die Antragstellerinnen bringen vor, es sei völlig offen und ungeregt, wer darüber entscheide und was ausschlaggebend dafür sei, ob ein der Bahn im Hinblick auf das Schadstoff- und Treibhausgaspotential gleichwertiges Transportmittel vorliege. Offen sei überdies, in welcher Form und wem gegenüber der Nachweis zu erbringen sei, dass ein gleichwertiges Transportmittel vorliege. Es sei unklar, ob die Leerfahrten von und zur Be- bzw. Entladestelle in die "25%-Ausnahme" einzubeziehen seien und ob das Gesamtgewicht des Abfalltransportes im Hinblick auf den Schwellenwert von 10 t jeweils pro LKW-Ladung zu berechnen sei. 99
- 2.8.2. Der Verfassungsgerichtshof hat in ständiger Rechtsprechung die Auffassung vertreten, dass die Verwendung sogenannter unbestimmter Gesetzesbegriffe, die durch eine unscharfe Abgrenzung gekennzeichnet sind, dann mit Art. 18 B-VG vereinbar ist, wenn die Begriffe einen soweit bestimmbaren Inhalt haben, dass der Rechtsunterworfenen sein Verhalten danach einrichten kann und die Anwendung der Begriffe durch die Behörde auf ihre Übereinstimmung mit dem Gesetz überprüft werden kann (vgl. zB VfSlg. 6477/1971 mwN; ferner VfSlg. 11.776/1988 zu unbestimmten Gesetzesbegriffen in einem Straftatbestand). Art. 18 B-VG verlangt – angesichts der unterschiedlichen Lebensgebiete, Sachverhalte und Rechtsfolgen, die Gegenstand und Inhalt gesetzlicher Regelungen sein können – einen dem jeweiligen Regelungsgegenstand adäquaten Determinierungsgrad (vgl. zB VfSlg. 13.785/1994). 100
- 2.8.3. Der Gesetzgeber verstößt nicht gegen das Bestimmtheitsgebot des Art. 18 B-VG, wenn er im Hinblick auf die "Gleichwertigkeit" eines alternativen Transportmittels von einer taxativen Aufzählung absieht und sich damit begnügt, das geforderte Verhalten und die korrespondierenden Strafbestimmungen lediglich im Hinblick auf einen bestimmten Erfolg zu umschreiben. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Kreis der betroffenen (sachkundigen) Personen eine im wesentlichen übereinstimmende Auffassung über den Inhalt der verpönten Verhaltensweisen besteht (vgl. VfSlg. 16.993/2003, 19.771/2013; überdies auch EGMR 11.11.1996, 17.862/91, *Cantoni*, Z 35). 101

- 2.8.4. In welcher Form der Nachweis darüber zu erbringen ist, dass der Transport alternativ zur Bahn mit einem im Hinblick auf das Schadstoff- und Treibhausgaspotential gleichwertigen Transportmittel erfolgt, ist im Gesetz nicht näher geregelt. Insbesondere verlangt der Gesetzgeber keinen Nachweis über die gemäß § 15 Abs. 9 bzw. § 69 Abs. 10 AWG 2002 eingerichtete digitale Plattform. Diese Ausgestaltung der gesetzlichen Vorgaben verstößt nicht gegen Art. 18 B-VG. Der Verfassungsgerichtshof vermag auch nicht zu erkennen, dass die gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf die Berechnung der Transportstrecke und des Transportgewichtes zu unbestimmt wären. 102
- 2.8.5. Nach dem weiteren Vorbringen der Antragstellerinnen führe die gesetzlich nicht vorgesehene EVU-Abfallartenliste zu erheblicher Rechtsunsicherheit. Es sei unklar, wie lange die Liste noch Bestand habe und anhand welcher Kriterien die Erstellung der Liste vorgenommen werde. Eine Einbindung des BMLUK sei nicht vorgesehen, es liege daher im Belieben des Fachverbandes der Schienenbahnen und des Verbandes der Österreichischen Entsorgungsbetriebe, somit zweier Interessenvertretungen, welche Abfallarten dem "Bahnzwang" unterworfen würden. 103
- 2.8.5.1. Der Verfassungsgerichtshof teilt dieses Bedenken nicht. Die sogenannte EVU-Abfallartenliste entfaltet keine normative Wirkung. Wie auch die Bundesregierung ausführt, bildet die Liste nur die Praxis bei der Angebotslegung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Die Liste wird bei Anfragen von Bahntransportdienstleistungen als Service von den registrierten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt und informiert darüber, für welche Abfälle aktuell Bahntransporte angeboten werden. 104
- 2.8.6. Ein Verstoß der § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002 gegen das Legalitätsprinzip des Art. 18 B-VG liegt daher nicht vor. 105

V. Ergebnis

1. Der Antrag ist daher abzuweisen. 106
2. Diese Entscheidung konnte gemäß § 19 Abs. 4 VfGG ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden. 107

Wien, am 6. Oktober 2025

Der Präsident:

DDr. GRABENWARTER

Schriftführerin:

Mag. STRUGALIOSKA