Rechnet sich das? Dekarbonisierung in der Logistik

Ökonomische und ökologische Perspektive.

Fachverband Entsorgungs- und Ressourcenmanagement

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Vorstellung

Ing. Katja Gruber, MSc

Referentin
Fachverband Entsorgungs- und Ressourcenmanagement

Kontakt

abfallwirtschaft@wko.at

www.wir-entsorger.at

Catharina Ahmadi, LL.M.

Future Proof Economy
Catharina Ziba Ghezel Ahmadi
e.U. | Unternehmensberatung

Kontakt

future@proof-economy.com

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Agenda

Einführung: Dekarbonisierung als strategische Unternehmensentscheidung

Katja Gruber

Dekarbonisierung der Logistik: Wie Sie Emissionsreduktion in einen Vorteil verwandeln

Catharina Ahmadi

Diskussion & Ausblick

Katja Gruber & Catharina Ahmadi

- ✓ Warum Dekarbonisierung ein strategisches Thema ist.
- ✓ Wie alternative Antriebe wirtschaftlich bewertet werden können.
- ✓ Welche Schritte Unternehmen setzen können.

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Fragen

Stellen Sie Ihre Fragen sehr gerne jederzeit über den Chat.
Wir werden diese am Ende der Vorträge sehr gerne beantworten.

Funktionen

Bitte beachten Sie, dass es nicht möglich ist, über das Mikrofon Fragen zu stellen oder sich per Handzeichen zu melden.

Aufzeichung & Unterlagen

Die Präsentationsunterlagen und der Link zur Aufzeichnung werden nach dem Webinar per Mail sowie über unsere Website geteilt.
Sehr gerne stehen wir Ihnen für weiterführende Fragen per Mail zur Verfügung.

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Einführung

Dekarbonisierung als strategische Unternehmensentscheidung

Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Klimawandel als Ausgangspunkt

Verstärkter Fokus auf den Klimawandel & seine Folgen

führte zu

Internationalen Kooperationen und Initiativen

führten zu

Europäischer Green Deal - später Clean Industrial Deal

Fahrplan für eine nachhaltige Wirtschaft

Pariser Klimaabkommen

Eine Reihe an Maßnahmen

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

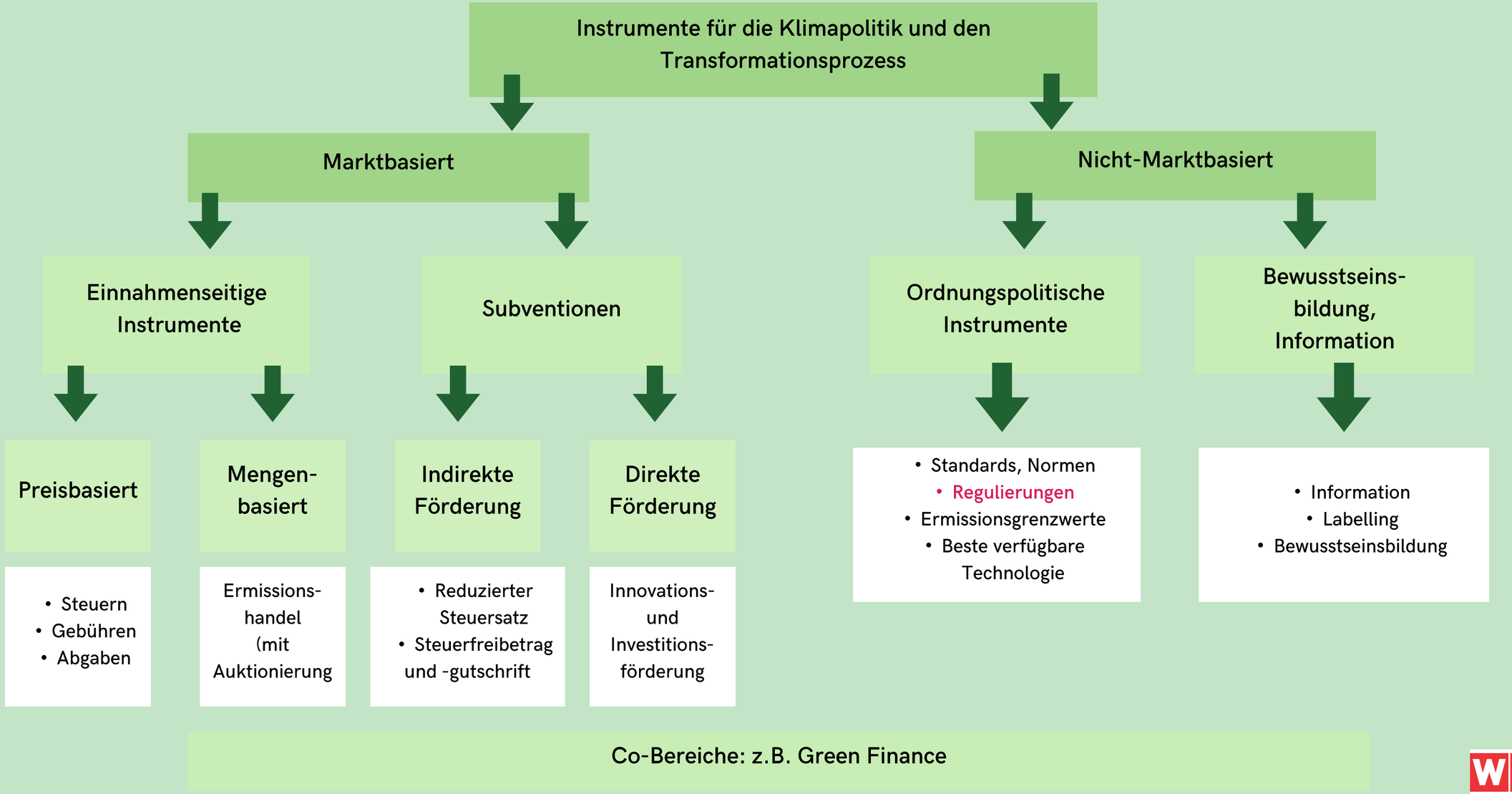
Klimawandel als Ausgangspunkt

- In Österreich ist die durchschnittliche Temperatur seit 1900 um rund 3,1 Grad Celsius gestiegen - Österreich zählt damit zu den besonders stark betroffenen Regionen Europas.
- Zu den Folgen zählen etwa Hitzewellen, Dürreperioden, Starkregen und Muren.

Quelle: 2. Sachstandsbericht Österreich

WKO
Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Klima- und Umweltpolitische Instrumente



Quelle: WIFO (2024) Ökonomische Umwelt- bzw. Klimaschutzinstrumente, eingesehen unter: https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-6352/s_2024_oekonomische_umweltinstrumente_55938265.pdf

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Auszug: Regulierungen

Gemäß §§ 15 Abs. 9 und 69 Abs. 10 AWG 2002 sind Abfalltransporte mit einem Gesamtgewicht von mehr als 10 t grundsätzlich per Bahn oder mittels anderer Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- bzw. Treibhausgaspotenzial durchzuführen, sofern die Straßen-Transportstrecke in Österreich bestimmte Schwellenwerte überschreitet.

Als alternative Verkehrsmittel zur Bahn gelten unter anderem Lastkraftwagen, die mit Brennstoffzellen oder Elektromotoren oder ausschließlich mit Biokraftstoffen (z. B. Biokraftstoff B 100, HVO 100) betrieben werden, sofern die Einhaltung der geltenden Nachhaltigkeitskriterien nachweislich gewährleistet ist.

Die gesetzliche Verpflichtung zum Bahntransport greift stufenweise in Abhängigkeit von der Transportdistanz:
ab 300 km innerhalb Österreichs seit 1. Jänner 2024
ab 200 km innerhalb Österreichs seit 1. Jänner 2025
ab 100 km innerhalb Österreichs seit 1. Jänner 2026

Quellen: Unternehmensserviceportal, BMLUK: Umweltgerechte Abfalltransporte, zuletzt aktualisiert am 02.06.2025m eingesehen am 29.12.2025 unter https://www.usp.gv.at/themen/betrieb-und-umwelt/abfallrecht/weitere-informationen-abfallrecht/abfalltransporte/umweltgerechte-abfalltransporte.html
[Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, eingesehen am 02.01.2026 unter https://www.bmluk.gv.at/themen/klima-und-umwelt/abfall-und-kreislaufwirtschaft/digitale-abfrageplattform.html, Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002)

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Treiber der Nachhaltigkeit

Regulatorik

Regulatorik ist ein zentraler Treiber von Nachhaltigkeit, weil sie Unternehmen dazu verpflichtet, ökologische und soziale Verantwortung systematisch in ihre Geschäftsprozesse zu integrieren.

Markt

Der Markt ist ebenso ein zentraler Treiber von Nachhaltigkeit, da immer mehr Kunde:innen auf Nachhaltigkeit achten.

Finanzierungen

Immer mehr Investor:innen und Banken berücksichtigen Nachhaltigkeit bei der Vergabe von Kapital. Nachhaltige Unternehmen erhalten leichter Zugang zu Finanzierung und profitieren von günstigeren Konditionen.

Öffentlicher Sektor

In Ausschreibungen gewinnen ESG-Kriterien zunehmend an Bedeutung, um Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung zu fördern. Neben dem Preis fließen Umwelt- und Sozialaspekte verstärkt in die Angebotsbewertung ein.

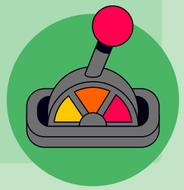
Förderungen

Förderprogramme setzen zunehmend auf ESG-Kriterien, um nachhaltige und sozial verantwortliche Projekte gezielt zu unterstützen. Neben der Förderhöhe zählen Umweltwirkungen, soziale Effekte und gute Unternehmensführung zur Bewertung.

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Begriffsdefinitionen

Dekarbonisierung	**Definition:** Transformation hin zu einer Wirtschaft, die CO2-Emissionen reduziert bzw. gänzlich vermeidet **Ziel:** Verringerung bzw. Vermeidung des Ausstoßes von Treibhausgasemissionen
Dekarbonisierungshebel	Aggregierte Arten von Klimaschutzmaßnahmen bzw. grundsätzlichen Ansatzpunkte, über die Emissionen reduziert werden können. *wie z.B. Energieeffizienz, Brennstoffwechsel, Nutzung erneuerbarer Energien, etc.*
Dekarbonisierungs-maßnahmen	Dekarbonisierungsmaßnahmen sind konkrete Aktivitäten *z.B. bis zum 31.12.2030 wird die gesamte Dieselfahrzeugflotte schrittweise auf HVO100 umgestellt*



Quelle: Dekarbonisierung | ClimatePartner, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023R2772-20250101

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Unterteilung der Treibhausgasemissionen

CH_4 N_2O CO_2 NF_3 SF_6 PFC HFKW

scope 1

Direkte Treibhausgasemissionen: Emissionen aus Quellen, die sich im Eigentum oder unter der Kontrolle des Unternehmens befinden.

scope 2

Indirekte Emissionen aus der Erzeugung von erworbener oder erhaltener Elektrizität, Dampf, Wärme oder Kühlung, die das Unternehmen verbraucht.

scope 3

Alle (nicht unter Scope 2 fallenden) **indirekten Treibhausgasemissionen**, die in der Wertschöpfungskette des berichtenden Unternehmens auftreten.

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

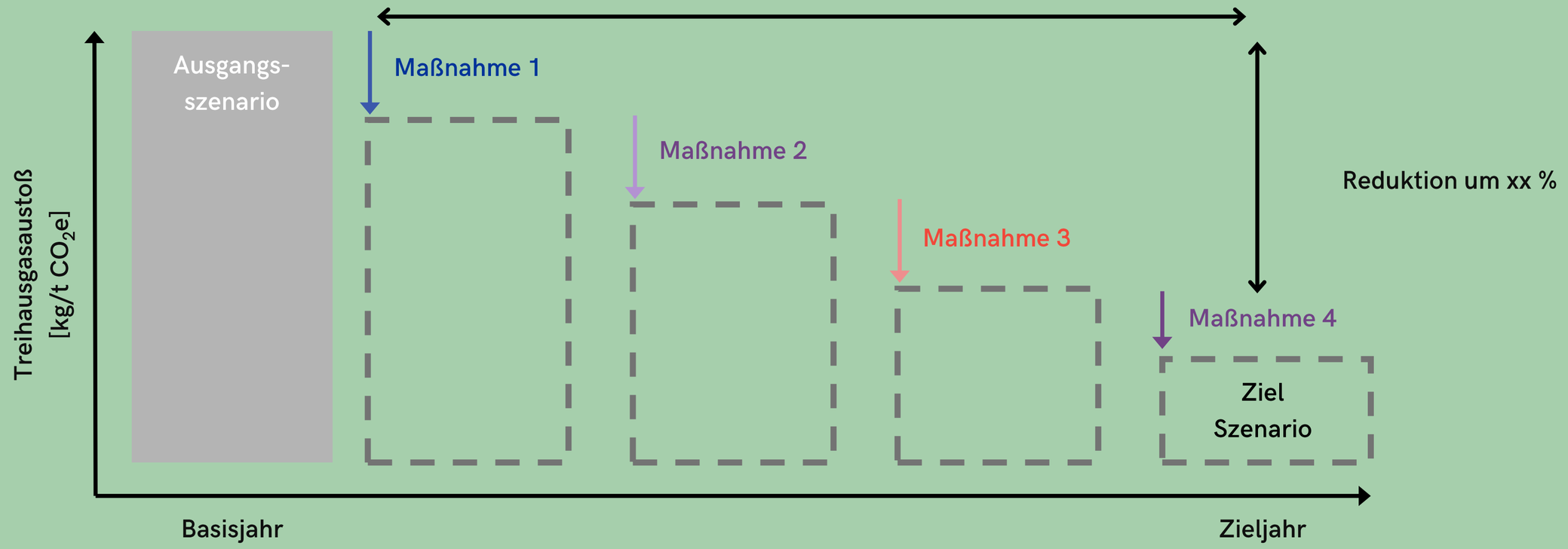
Prinzip der Treibhausgasbilanzierung

Emissionsquelle bzw. Aktivität	Aktivitätsdaten		Emissionsfaktor		Emittierte Treibhausgasemissionen direkte & indirekte Emissionen
Diesel	5.000 [l]	×	0,4537 [kg CO_2e/l]	→	2.268,5 [kg CO_2e]
	↓		↓		↓
	Unternehmensdaten z.B. Rechnungen, ERP-Systeme, etc.		Öffentliche oder kostenpflichtige Datenbanken, Studien, Veröffentlichungen Umweltbundesamt		Berechnet

WKO Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Dekarbonisierungspläne

1. Quantifizierung von Treibhausgasemissionen
2. Priorisierung & Auswahl von Dekarbonisierungshebeln
3. Ableitung konkreter Ziele & Maßnahmen
4. Erstellung eines Dekarbonisierungsplans



ECONETIX

Dekarbonisierung der Logistik

Wie Sie Emissionsreduktion in einen Wettbewerbsvorteil verwandeln

Die Referentin

Catharina Ahmadi ist eine erfahrene Expertin für Unternehmensberichterstattung und Nachhaltigkeitsmanagement.

Sie absolvierte ihr Studium der Rechts- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Salzburg. Mit sechs Jahren bei Ernst & Young, zuletzt als Managerin, gefolgt von Führungspositionen bei der ÖBB-Infrastruktur AG als Leiterin Rechnungswesen und bei der Palfinger AG als Senior Manager Sustainability Reporting, bringt sie umfassende fachliche und strategische Expertise mit.

Catharina ist seit mehr als zehn Jahren in der Unternehmensberichterstattung tätig und ist Keynote-Speakerin und Autorin zu verschiedenen Themen der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Sie ist Certified Sustainability Reporting Specialist und leitet gemeinsam die Community of Practice „Sustainability Reporting & Steering" am Controller Institut.

In ihrer Rolle als Head of Advisory bei Econetix unterstützt sie Organisationen bei der Entwicklung und Umsetzung wirksamer Nachhaltigkeitsstrategien und Berichtssysteme im Einklang mit den sich wandelnden regulatorischen Anforderungen (ESRS, VSME, EU-Taxonomie).

Catharina Ahmadi

Unabhängige Expertin für ESG & Sustainable Finance

10+ Jahre Erfahrung in ESG-Regulierung, CSRD & SBTi-Anpassung
Beraterin für Unternehmen, Finanzinstitute & öffentliche Einrichtungen

AGENDA

Worüber wir heute sprechen

01

Marktrealität & Spritpreisrisiko

Warum E-Lkw jetzt zum wirtschaftlichen Thema werden.

02

Antriebe & Hebel im Vergleich

Von operativer Effizienz bis zur Elektrifizierung.

03

Der Business Case E-Lkw: durchgerechnet

Fußabdruck, Transitionsplan, MAC und TCO am konkreten Beispiel.

04

Fazit & Handlungsempfehlung

Wann sich der Umstieg rechnet – und worauf es ankommt.

Jetzt ist die Zeit zu handeln

Vorreiter sichern sich Kosten- und Marktvorteile.

ECONETIX

01

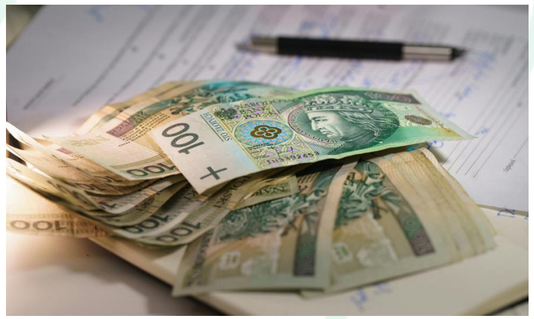
Marktrealität & Spritpreisrisiko

Warum E-Lkw jetzt zum wirtschaftlichen Thema werden.

Drei Kräfte verändern die Ökonomie der Logistik

Warum Emissionsreduktion zum Wettbewerbsvorteil wird

Kostendruck



- **Kraftstoffpreisschwankungen belasten Margen & Beschaffungsstrategien**
- **Steigende Anlagen- & Wartungskosten**
- **Hohe Flotteneffizienz-Erwartungen & operative Komplexität**

Regulierung

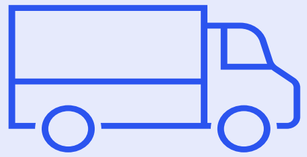
- **Verschärfte Emissionsstandards und -erwartungen**
- **CO_2-Bepreisung / Besteuerung von Mehremissionen (ETS)**
- **Zunehmende Compliance-Komplexität und Berichtsstandards**

Marktnachfrage

- **Nachhaltigkeits- und Kostenkriterien in Ausschreibungen**
- **Steigende Nachfrage nach CO_2-armer Logistik**
- **Wettbewerbsdifferenzierung auf Basis von Nachhaltigkeitskriterien**

Emissionstransparenz verbessert die operative Leistung

CO_2-Reduktion durch E-Mobilität bei schweren Nutzfahrzeugen (40-t-Sattelzug)



−87 %

CO_2-Reduktion · österr. Strommix

Wenn CO_2-Daten mit operativen KPIs verknüpft werden:

- Der Kraftstoffverbrauch sinkt
- Die Kosten pro km verbessern sich (1,45 → 1,31 €/km)
- Die Margenvolatilität stabilisiert sich
- Die Wettbewerbsfähigkeit in Ausschreibungen steigt
- Die Kapitalallokation wird strukturiert

MARKTDYNAMIK ÖSTERREICH

Was tut sich am Markt

Post vergrößert E-LKW-Flotte: Premiere für Steiermark und Tirol

Neue E-LKW von MAN nun in Kalsdorf bei Graz, Vomp und Wien im Einsatz

Schachinger Logistik revolutioniert E-Lkw-Betankung in Europa

24. Februar 2026, 13:54 Uhr

Redaktion
Oliver Wurz
zu Favoriten

0

Wien

Mannerschnitten-Lieferung ab jetzt mit E-Lkw

Ab sofort fährt der bekannte rosa Lkw von Manner elektrisch. Politik und Industrie sehen darin einen wichtigen Schritt für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs.

E-MOBILITÄT

Kein Rastplatz ohne E-Lader bis 2030: Asfinag schreibt erste große Konzession aus

Derzeit verfügen nur zwei der 60 Asfinag-Rastplätze über Ladestationen für Autos und Lkws. Das soll sich ändern – in nur fünf Jahren

Quellen: EC ETS II Impact Assessment; WKO/FVMI; ASFINAG 2026; Unternehmensangaben & Presse (Schachinger, MAN, Manner, Öst. Post) 2025/26

MARKTDYNAMIK ÖSTERREICH

Warum jetzt: Spritpreisrisiko trifft Infrastruktur-Momentum

Spritpreisrisiko

- **EU-ETS II ab 2028 –** CO_2 wird direkt in den Dieselpreis eingepreist – je nach CO_2-Preis grob 0,10–0,30 €/l möglich.
- **Volatiler Diesel –** zuletzt ~1,71 €/l brutto (≈1,43 €/l netto, Juni 2026) nach Spitzen über 2,20 €/l, mit geopolitisch getriebenen Ausschlägen – Diesel nicht mehr allein vom Ölmarkt bestimmt.
- **Steigende CO_2-Maut –** ASFINAG: Euro-6-40-Tonner ~57 ct/km (2026) gegenüber nur 11,9 ct/km für E-Lkw.
- **Strukturell, nicht zyklisch –** Dieselkosten werden zunehmend regulatorisch und über CO_2-Bepreisung getrieben.

Infrastruktur-Momentum in Österreich

- **Schachinger Logistik –** „Roadmap to Zero“: ab 2026 keine neuen Diesel-Lkw; größter Batteriespeicher Österreichs (60 MWh) mit 8-MW-PV fürs Depotladen.
- **MAN –** Emissionsfreie Lkw in Serie (Traton-Gruppe) – Antrieb u.a. für Manners ersten E-Werkverkehrs-Lkw.
- **Manner –** Erster vollelektrischer Lkw im täglichen Werkverkehr zwischen zwei Produktionsstandorten, großteils Grünstrom.
- **Österreichische Post –** Größte E-Flotte des Landes (5.000+ Fahrzeuge); Wien-Zustellung ab 2026 CO_2-frei; Lkw auf HVO, erste E-Lkw im Test.

Quellen: EC ETS II Impact Assessment; WKO/FVMI; ASFINAG 2026; Unternehmensangaben & Presse (Schachinger, MAN, Manner, Öst. Post) 2025/26 · ETS-II-Start lt. EU-Beschluss auf 2028 verschoben · Stand: 07.07.2026

ECONETIX

02

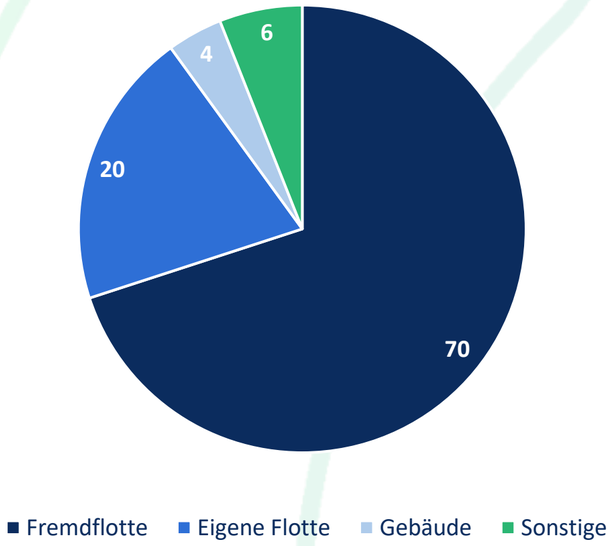
Antriebe & Hebel im Vergleich

Von operativer Effizienz bis zur Elektrifizierung.

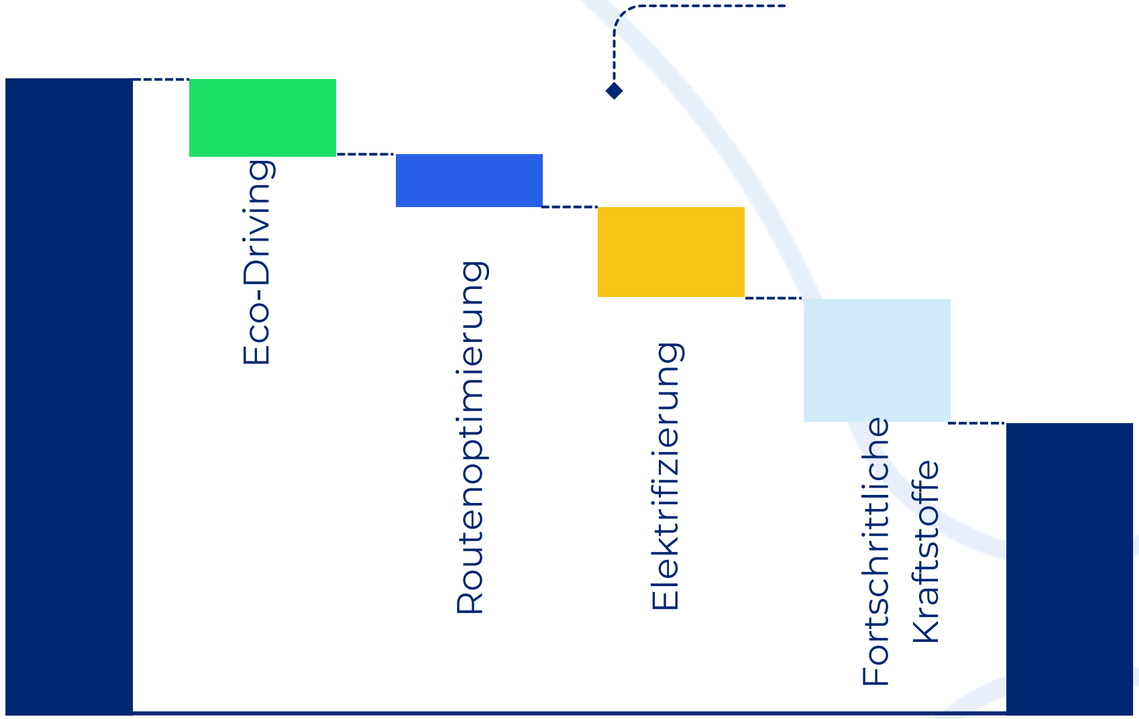
Was heute bereits möglich ist

Mit bestehender Technologie

Zusammensetzung der Logistikemissionen in %



Reduktionspotenzial



Transportemissionen machen **~90 %** der gesamten Logistikemissionen aus

Das größte Reduktionspotenzial liegt in der Flotte.

Operative & strukturelle Hebel

Die meisten Emissionsreduktionen stammen aus operativer Effizienz — nicht aus Zukunftstechnologie.

Operative Hebel

Kurzfristig | Niedriger CAPEX | Schneller ROI

- **Eco-Driving**
  5–9 % CO_2-Reduktion
  Minimale Investition

- **Routenoptimierung**
  5–7 % CO_2-Reduktion
  Sofortige Kraftstoffeinsparungen

Höchste kurzfristige finanzielle Wirkung

Strukturelle Hebel

Mittel- bis langfristig | Höherer CAPEX

- **Flottenelektrifizierung**
  Hohe CO_2-Reduktion
  Erfordert Infrastruktur & Verträge

- **Alternative Kraftstoffe**
  Hohe CO_2-Reduktion
  Derzeit schwache Wirtschaftlichkeit

- **Gebäudeeffizienz**
  Sekundärer Effekt

Beginnen Sie mit operativer Effizienz.
Investieren Sie dann gezielt in die Flottentransformation.

ECONETIX

03

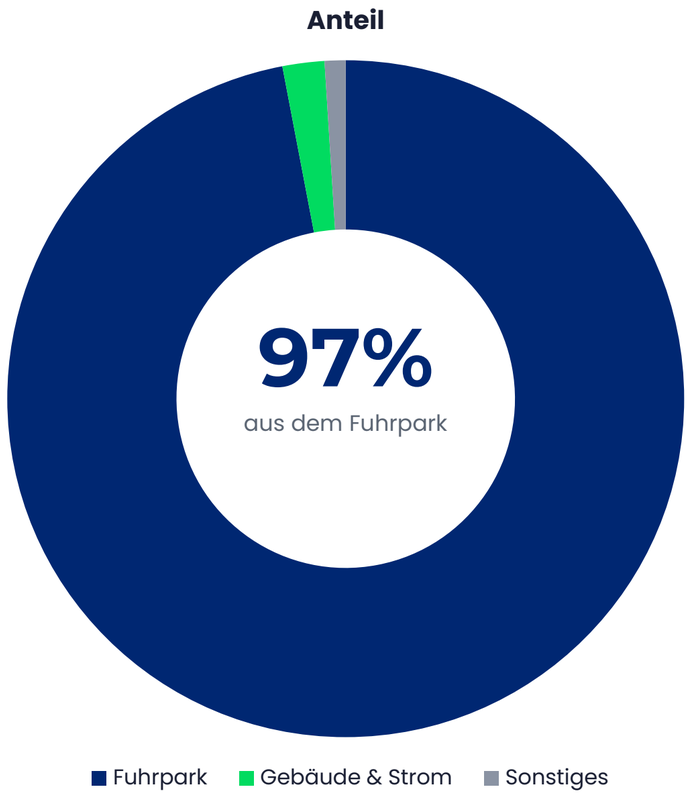
Der Business Case E-Lkw: durchgerechnet

Fußabdruck, Transitionsplan, MAC und TCO am konkreten Beispiel.

SCHRITT 1 · FUßABDRUCK

Der Fußabdruck zeigt, wo der Hebel liegt

Beispielflotte 40t-Fernverkehr: nahezu der gesamte Abdruck stammt aus dem Fahrbetrieb.



96 t CO_2e
je Lkw und Jahr – Diesel-Baseline (Well-to-Wheel)

≈ 3,2 kg CO_2e / Liter
Emissionsfaktor Diesel – Emissionen und Kraftstoffkosten sind direkt gekoppelt

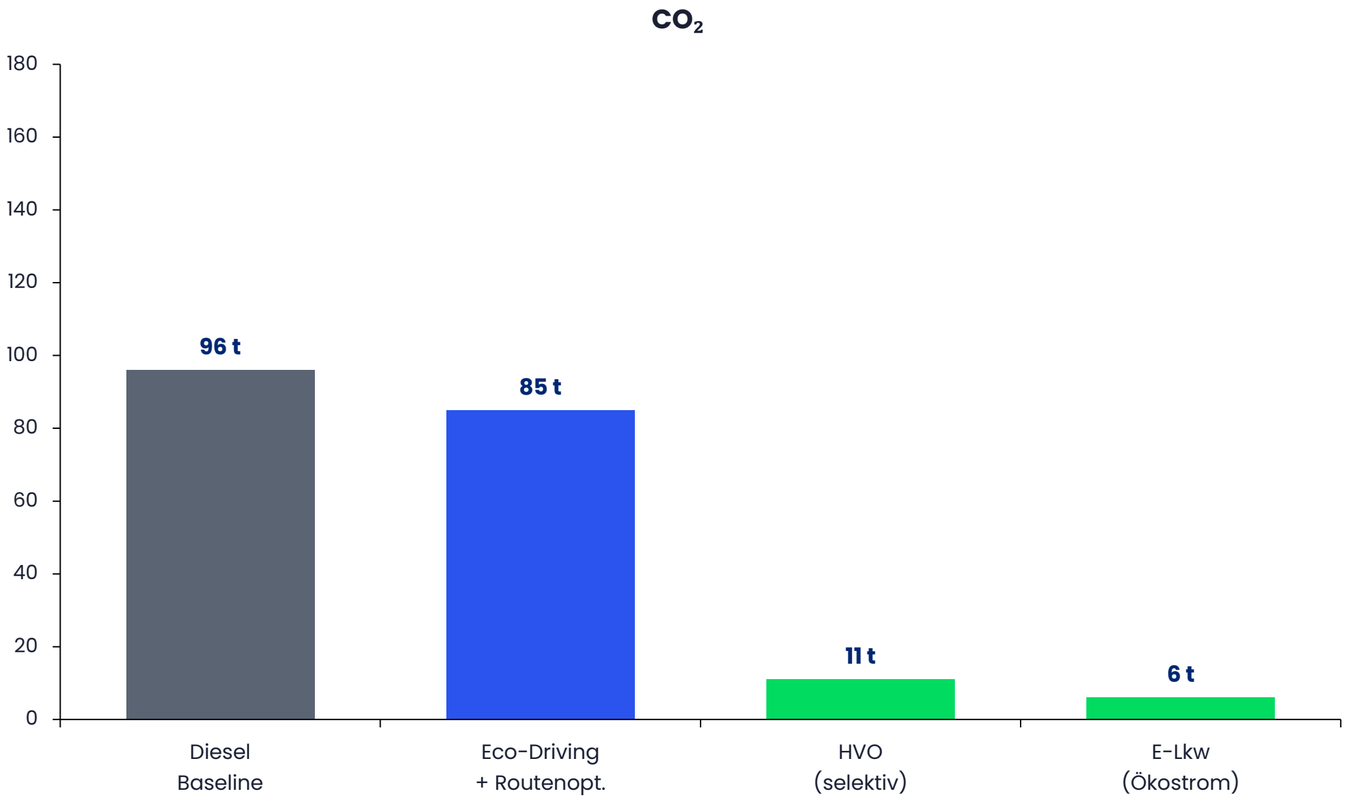
Scope 1 & 3
dominieren – eigener Fuhrpark und Subunternehmer sind der primäre Hebel

Illustrativ / Projektlogik (Dummy-Daten), angelehnt an Econetix-Strategiebericht · Emissionsfaktoren Well-to-Wheel

SCHRITT 2 · TRANSITIONSPLAN

Effizienz zuerst, Transformation danach

Gestaffelter Pfad: operative Hebel wirken sofort, strukturelle Hebel transformieren das Fahrzeug.



Rest-CO_2 je Lkw und Jahr (t) – illustrativ

Operative Hebel – sofort

Eco-Driving und Routenoptimierung senken den Verbrauch ab Tag 1, über die gesamte Flotte inkl. Subunternehmer.

Niedriger CAPEX · schneller ROI · keine Infrastruktur nötig

Strukturelle Hebel – gezielt

HVO als Brücke (preisvolatil), Elektrifizierung als dauerhafte Lösung: bis zu -94% CO_2 je Fahrzeug.

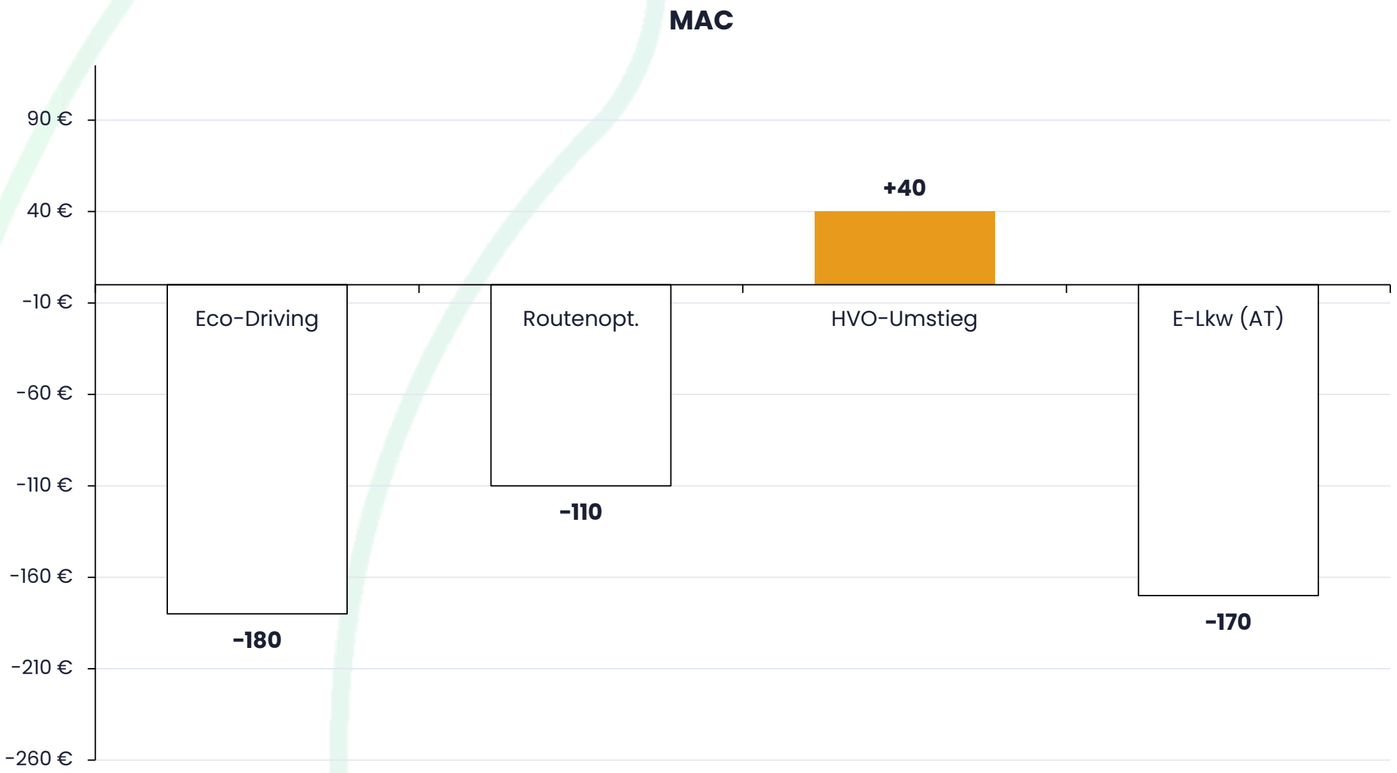
Höherer CAPEX · Infrastruktur & Verträge · erst nach Effizienzgewinn

Illustrativ / Projektlogik · Werte je Lkw und Jahr, Well-to-Wheel · Ökostrom-Annahme

SCHRITT 3 · WIRTSCHAFTLICHE BEWERTUNG (1/3)

Was rechnet sich? Die MAC-Methode

Grenzvermeidungskosten je Maßnahme – wirtschaftlich, sobald MAC unter dem CO_2-Preis liegt.



MAC in € je t CO_2 – negativ = spart Geld · illustrativ für Transportmaßnahmen

Die Logik

MAC = (ΔCAPEX + ΔOPEX - ΔEnergie - ΔCO_2) / ΔCO_2

Wirtschaftlich, sobald MAC < CO_2-Preis.

CO_2-Preis-Referenz

EU-ETS heute: ~75–81 €/t (Mitte 2026)

EU-ETS II ab 2028: CO_2 wird in den Dieselpreis eingepreist

→ hebt den effektiven CO_2-Preis im Verkehr und verschiebt Maßnahmen ins Wirtschaftliche.

Methodik: McKinsey GCP, Fraunhofer ISI, Agora Industrie · Werte illustrativ auf Transport übertragen · E-Lkw inkl. AT-Maut & ENIN (derzeit kein offener Call) · ETS-II-Start auf 2028 verschoben · Stand: 07.07.2026

SCHRITT 3 · WIRTSCHAFTLICHE BEWERTUNG (2/3)

TCO: E-Lkw vs. Diesel im österreichischen Fernverkehr

40-t-Sattelzug · 100.000 km/Jahr · netto · jährliche Vollkosten inkl. Finanzierung & Ladeinfrastruktur (ohne Fahrer)

Kostenblock	Diesel-Lkw	E-Lkw
Abschreibung nach Restwert	19.500 €	42.250 €
Finanzierung	3.656 €	9.872 €
Energie	50.000 €	27.500 €
GO-Maut	45.792 €	9.512 €
Wartung/Reparatur	14.000 €	9.000 €
Reifen	3.500 €	4.000 €
Versicherung	5.000 €	6.500 €
Kfz-Steuer	912 €	0 €
Compliance / Admin / Tacho	500 €	500 €
Downtime / Ersatzfahrzeug	2.500 €	3.000 €
Ladeinfrastruktur / Netz	–	19.000 €
TCO/Jahr (ohne Fahrer)	**145.360 €**	**131.134 €**
TCO/km (ohne Fahrer)	**1,45 €/km**	**1,31 €/km**

≈ 6 kg CO_2 je eingespartem Euro

Doppelte Dividende: jeder gesparte Euro bringt zusätzlich CO_2-Minderung.

≈ 84 t CO_2 / Jahr vermieden

-87 % ggü. Diesel · ~420 t über 5 Jahre · mit Grünstrom/PV bis -100 %

14.226 € / Jahr · 0,14 €/km

Kostenvorteil E-Lkw (ohne Förderung)

≈ −170 € / t CO_2

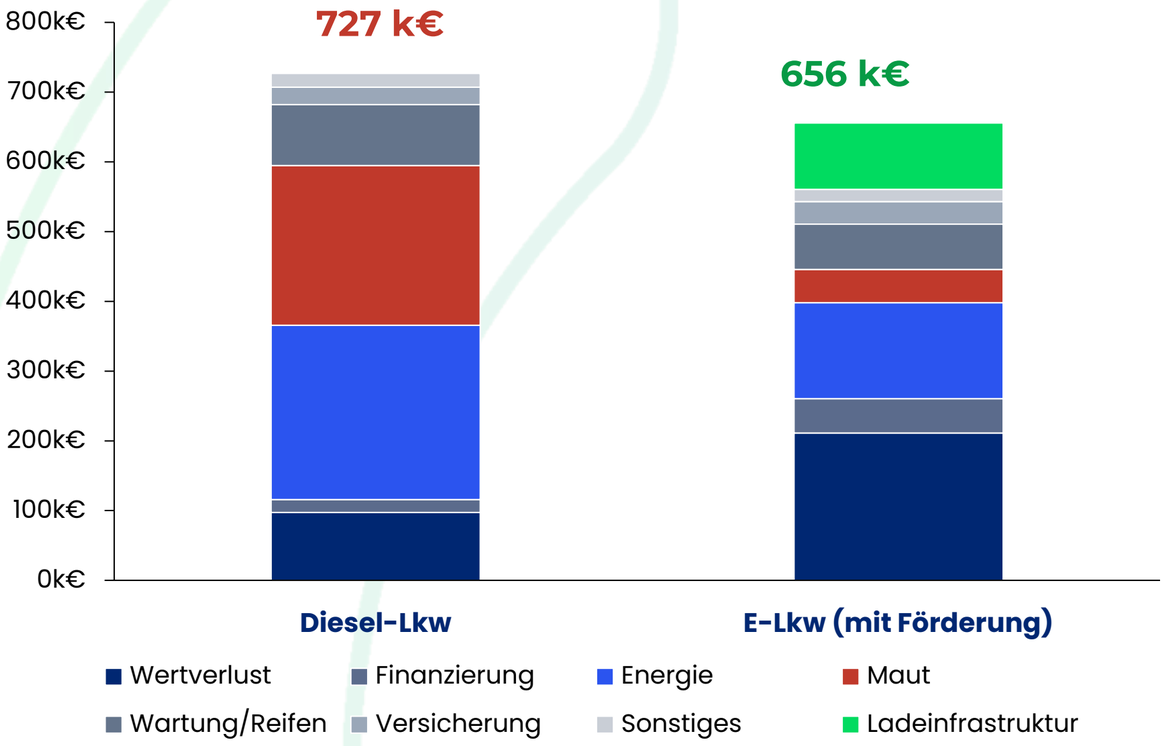
Vermeidungskosten (MAC) – negativ = wirtschaftlich

Emissionen: Diesel 30 l/100 km × 3,2 kg CO_2e/l (WtW) vs. E-Lkw 125 kWh/100 km × 0,10 kg/kWh (österr. Strommix), Faktoren anpassbar · TCO ohne Förderung · eigene Berechnung · GO-Maut: Ansatz ~80.000 mautpflichtige km/Jahr (nicht alle km mautpflichtig) · Diesel-Ansatz 1,67 €/l netto; bei ~1,43 €/l (Juni 2026) Vorteil ~7.200 €/Jahr · Stand: 07.07.2026

SCHRITT 3 · WIRTSCHAFTLICHE BEWERTUNG (3/3)

TCO: E-Lkw vs. Diesel im österreichischen Fernverkehr

40-t-Sattelzug · 5 Jahre / 500.000 km · netto · inkl. Finanzierung & Ladeinfrastruktur



– 10 % ≈ 71.000 €

Kostenvorteil E-Lkw über 5 Jahre

10.928 € vs. **12.113 €**

Monatliche Kosten – E-Lkw vs. Diesel

– 181.400 € Maut

größter Hebel – ASFINAG-Tarif E vs. Euro 6

– 112.500 € Energie

Strom (Depot) statt Diesel

Emissionen: Diesel 30 l/100 km × 3,2 kg CO_2e/l (WtW) vs. E-Lkw 125 kWh/100 km × 0,10 kg/kWh (österr. Strommix), Faktoren anpassbar · TCO ohne Förderung · eigene Berechnung · GO-Maut: Ansatz ~80.000 mautpflichtige km/Jahr (nicht alle km mautpflichtig) · Diesel-Ansatz 1,67 €/l netto; bei ~1,43 €/l (Juni 2026) 5-Jahres-Vorteil ~36.000 € · Stand: 07.07.2026

BUSINESS-CASE-BEWERTUNG

Jede Maßnahme als Investitionsentscheidung

Einheitlicher 4-Dimensionen-Rahmen aus dem Strategiebericht – Kapital, Wertschöpfung, Nettonutzen, Klima.

Maßnahme	Investitionsrealität	Wertschöpfung	Nettonutzen	Klimaeffizienz
Eco-Driving	●●●	●●○	●●●	●●○
Routenoptimierung	●●●	●●○	●●○	●●○
HVO-Umstieg	●●●	●◐○	●◐○	●●○
E-Lkw (Österreich)	●◐○	●●●	●●●	●●●

●●● stark ●◐○ mittel / preisabhängig

Sequenzierung statt Entweder-oder: Effizienzgewinne zuerst realisieren, Erträge in die gezielte Elektrifizierung reinvestieren – HVO nur als preisabhängige Brücke.

Anmerkungen: HVO derzeit ohne Mautvorteil (CO_2-Emissionsklasse 1) · E-Lkw-Nettonutzen stützt sich auf GO-Maut-Vorteil und Dieselpreisniveau · ENIN/eMove: aktuell kein offener Fördercall

4-Dimensionen-Bewertungsrahmen · Econetix-Strategiebericht (Business Case Framework) · Einschätzung illustrativ · Quellen geprüft: Stand 07.07.2026

ECONETIX

04

Fazit & Handlungsempfehlung

Wann sich der Umstieg rechnet – und worauf es ankommt.

FAZIT

Die Kernaussagen

- **Diesel wird strukturell teurer.** ETS II ab 2028 und die steigende CO_2-Maut machen das Spritpreisrisiko zu einem dauerhaften, regulatorisch getriebenen Kostenfaktor.
- **Effizienz zuerst, Transformation danach.** Eco-Driving und Routenoptimierung bringen sofort Rendite; Elektrifizierung ist der strukturelle Hebel mit bis zu -87 % CO_2.
- **In Österreich entscheidet die GO-Maut.** E-Lkw fahren zu einem Bruchteil der Diesel-Maut – der größte einzelne Hebel im TCO-Vergleich.
- **Der Business Case trägt.** Rund 14.000 €/Jahr Kostenvorteil je Lkw ohne Förderung – mit ENIN/eMove (derzeit kein offener Call) potenziell deutlich mehr.
- **Doppelte Dividende.** Etwa 6 kg CO_2 vermieden je eingespartem Euro – günstiger und sauberer zugleich.

ECONETIX

Your Net-Zero Partner

www.econetix.net

Let´s talk

Catharina Ahmadi

Strategic Partner Advisory

catharina.ahmadi@econetix.net
+43 660 9631113

Q&A

Wir beantworten Ihre Fragen.

Entsorgungs- & Ressourcenmanagement

Herzlichen Dank!

Kontakt:
Fachverband Entsorgungs- und
Ressourcenmanagement
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

Telefon: +43 5 90900
E-Mail: abfallwirtschaft@wko.at

WKO
Entsorgungs- & Ressourcenmanagement