Prinz-Eugen-Straße 72/1.5
1040 Wien
office@umweltdachverband.at
www.umweltdachverband.at

An das
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
Abteilung VI/1 - Allgemeine Klimapolitik
Stubenring 1
1010 Wien

Per E-Mail an: abt-61@bmluk.gv.at

Wien, 30. Oktober 2026

Begutachtung: Bundesgesetz zur Erfüllung von unionsrechtlichen Klimazielen durch Erarbeitung und Umsetzung wirksamer Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Klimawandelanpassung und zur Kreislaufwirtschaft (Klimagesetz – KliG)

Stellungnahme des Umweltdachverbandes gemeinsam mit seinen Mitgliedsorganisationen BirdLife Österreich, Forum Wissenschaft & Umwelt, Österreichischer Alpenverein, Österreichischer Fischereiverband, Photovoltaic & Battery Austria, Umwelt Management Austria, Windkraft Österreich

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben nimmt der Umweltdachverband mit seinen im Betreff genannten Mitgliedsorganisationen zum Begutachtungsentwurf des Bundesgesetzes zur Erfüllung von unionsrechtlichen Klimazielen durch Erarbeitung und Umsetzung wirksamer Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Klimawandelanpassung und zur Kreislaufwirtschaft wie folgt Stellung:

A) Grundsätzliche Anmerkungen

Zweck des Gesetzes ist auffallend stark auf die Erfüllung unionsrechtlicher Mindestvorgaben ausgerichtet. Gegenüber dem bisherigen Klimaschutzgesetz verbessert der Entwurf insbesondere Governance, Monitoring und Maßnahmenquantifizierung. Auch der vorgesehene Korrekturmechanismus stellt eine wesentliche Weiterentwicklung dar: Drohende Zielverfehlungen sollen künftig bereits auf Grundlage von

ZVR-Zahl: 255345915
Gedruckt auf umweltfreundlichem Recyclingpapier

Emissionsprognosen erkannt werden und innerhalb klarer Fristen zusätzliche Maßnahmen auslösen. Positiv hervorzuheben sind dabei insbesondere der Vorrang verstärkter Maßnahmen im Inland und die Verpflichtung, Maßnahmen zumindest im Ausmaß der erwarteten Zielverfehlung vorzusehen.

Die wesentliche Schwäche des Entwurfs besteht jedoch darin, dass er vor allem den institutionellen und prozeduralen Rahmen festlegt, während zentrale materielle Inhalte der Emissionsminderung in einen erst später zu beschließenden Klimafahrplan ausgelagert werden. Sektorale Reduktionspfade, konkrete Maßnahmen, deren quantifizierte Minderungswirkung, Umsetzungsverantwortlichkeiten und Zeitpläne sowie insbesondere der quantitative Pfad nach 2030 werden erst dort festgelegt.

Problematisch erscheint insbesondere, dass der erste Klimafahrplan erst bis Ende 2027 beschlossen werden soll. Zwar verpflichtet der Entwurf die Bundesregierung zu dessen Beschluss, für den Fall einer verzögerten oder ausbleibenden Einigung ist jedoch kein Ersatz- oder Auffangmechanismus vorgesehen. Gleichzeitig stellt § 16 Abs. 4 ausdrücklich klar, dass der Klimafahrplan lediglich ein Planungsdokument und keine Rechtsquelle darstellt. Da wesentliche Instrumente zur tatsächlichen Zielerreichung erst im Klimafahrplan konkretisiert werden, hängt die praktische Steuerungswirkung des Gesetzes maßgeblich von dessen rechtzeitigem Zustandekommen und seiner inhaltlichen Qualität ab. Eine zeitlich entkoppelte Begutachtung von Klimagesetz und erstem Klimafahrplan erschwert daher eine belastbare Beurteilung, ob das vorgesehene Instrumentarium tatsächlich zur Zielerreichung geeignet ist.

Seit 1. Jänner 2021 fehlen in Österreich gesetzlich festgelegte sektorspezifische Reduktionspfade. Der Rechnungshof stellte entsprechend fest, dass das bisherige Klimaschutzgesetz seine Funktion als zentrales Planungs-, Steuerungs- und Koordinierungsinstrument seit 2021 mangels verbindlicher sektorspezifischer Zielpfade nicht mehr erfüllen konnte.[1] Diese Lücke wird durch den vorliegenden Entwurf auf Sektorebene nicht geschlossen: Die sektoralen Reduktionspfade sollen künftig zwar wieder festgelegt werden, allerdings lediglich indikativ im Klimafahrplan.

Dies erscheint auch vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem bisherigen Klimaschutzgesetz unzureichend. Sind sektorale Pfade nicht verbindlich und können Abweichungen durch stärkere Minderungen anderer Sektoren kompensiert werden, besteht erfahrungsgemäß das Risiko, dass notwendige strukturelle Veränderungen aufgeschoben werden. Gleichzeitig wird politische Verantwortung diffuser: Es bleibt unklar, welcher Sektor bzw. welches Ressort bei einer Zielabweichung welchen zusätzlichen Beitrag leisten muss. Der Rechnungshof hat aus den Erfahrungen des bisherigen Klimaschutzgesetzes ausdrücklich empfohlen, jährliche Emissionshöchstmengen auch pro Sektor verbindlich festzulegen und bei Überschreitungen verstärkte Maßnahmen im betreffenden Sektor vorzusehen.[2] Diese Erkenntnis sollte im neuen Klimagesetz berücksichtigt werden.

Aus budgetärer Sicht besteht erheblicher Handlungsbedarf. Nach der Budgetanalyse 2027 und 2028 des parlamentarischen Budgetdienstes zeichnet sich für den Verpflichtungszeitraum 2026–2030 eine Verfehlung der EU-Klimaziele ab. Laut aktuellen Projektionen des BMF könnten daraus Zielerreichungskosten von rund 2,9 Mrd. Euro beziehungsweise bei Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen

[1] Rechnungshof (2024): Klimaschutz in Österreich; Follow-up-Überprüfung. Reihe BUND 2024/37, Wien, TZ 4, S. 27.
[2] Rechnungshof (2021): Klimaschutz in Österreich – Maßnahmen und Zielerreichung 2020. Reihe BUND 2021/16, Wien, TZ 5, S. 34 f.; siehe auch Schlussempfehlung 4, S. 120.

von rund 1,6 Mrd. Euro entstehen.[3] Für die Emissionen der Jahre 2021–2025 erfolgt gemäß Art. 9 der Effort-Sharing-Verordnung im Jahr 2027 die erste unionsrechtliche Compliance-Prüfung.[4]

Die Notwendigkeit eines wirksamen Klimagesetzes ergibt sich jedoch nicht allein aus unionsrechtlichen Verpflichtungen und der Vermeidung möglicher Zielerreichungskosten. Zwar wird das Ziel der Klimaneutralität 2040 in § 1 Abs. 4 ausdrücklich genannt, die verbindliche quantitative Architektur des Entwurfs orientiert sich bis 2030 jedoch im Wesentlichen an den unionsrechtlichen Vorgaben. Damit bleibt das wirtschaftliche Potenzial einer frühzeitigen Transformation weitgehend unberücksichtigt. Eine gegenüber dem EU-Mindestpfad frühere Emissionsminderung ist nicht lediglich „Goldplating", sondern sollte auch als wirtschaftliche Chance verstanden werden: Sie reduziert fossile Importabhängigkeiten und Lock-in-Effekte, begrenzt langfristige Transformationskosten und schafft Technologievorteile. Energieintensive Industrie wäre davon nicht betroffen, da der ETS1 Sektor nicht der Klimaneutralität 2040, sondern weiterhin den EU-Vorgaben folgt. Sollte die EU auch nach 2030 ein mit der heutigen Effort-Sharing-Regelung vergleichbares System verbindlicher nationaler Emissionsbudgets und übertragbarer Emissionszuweisungen beibehalten, könnte eine frühzeitige Übererfüllung des österreichischen Reduktionspfads darüber hinaus finanzielle Spielräume eröffnen: Überschüssige Emissionszuweisungen könnten an Mitgliedstaaten mit Zielverfehlungen übertragen werden und somit einen ökonomischen Vorteil haben, wenn künftige EU-Regeln Übererfüllungen handelbar machen.

Ein wirksames Klimagesetz sollte daher mehr leisten als die rechtzeitige Erfüllung europäischer Verpflichtungen: Es sollte frühzeitig einen wissenschaftlich fundierten, verlässlichen und ausreichend verbindlichen Transformationspfad vorgeben, der öffentliche wie private Investitionen orientiert, Verantwortlichkeiten klar zuordnet und Planungssicherheit für die kommenden Jahre schafft.

B) Detaillierte Anmerkungen zum Begutachtungsentwurf

1. Abschnitt Ziele

Ad § 1 Klimaneutralität

§ 1 Absatz 2: Die Formulierung des 1,5-Grad-Ziels entspricht nicht exakt dem Pariser Übereinkommen. Der Entwurf spricht von „deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius". Art. 2 Paris lautet dagegen, dass Anstrengungen unternommen werden, „um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C […] zu begrenzen". Die Abschwächung „möglichst" sollte durch den authentischen Vertragstext ersetzt werden.

§ 1 Absatz 3 und Absatz 4: Die Zielarchitektur in Abs. 3 und 4 sollte präzisiert werden. Insbesondere ist klar zwischen unionsweiten Klimazielen und den daraus künftig abzuleitenden nationalen Verpflichtungen Österreichs zu unterscheiden. Das unionsrechtliche 90-%-Ziel für 2040 ist ein unionsweites Nettoziel und stellt kein bereits festgelegtes nationales Reduktionsziel Österreichs dar.
Ebenso sollte eindeutig klargestellt werden, auf welche Emissionen sich die österreichische Zielsetzung bis 2040 bezieht, da § 1 Abs. 6 den Anwendungsbereich des Gesetzes auf die in Anlage 1 genannten Sektoren

[3] Budgetdienst des Österreichischen Parlaments (2026): Budgetanalyse 2027 und 2028, 24. Juni 2026, S. 14.
[4] Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über verbindliche jährliche Treibhausgasemissionsreduktionen durch die Mitgliedstaaten von 2021 bis 2030, Art. 9 Abs. 1, idF Verordnung (EU) 2023/857.

beschränkt und damit insbesondere Teile des EU-ETS1 nicht erfasst.

§ 1 Abs. 5 stellt eine Vielzahl zusätzlicher Anforderungen an Klimaschutzmaßnahmen. Insbesondere die Vorgabe, dass Maßnahmen zugleich die Wettbewerbsfähigkeit und den Wirtschaftsstandort stärken sowie beschäftigungswirksam sein müssen, sollte nicht zur Voraussetzung für notwendige Emissionsminderungen werden. Klimaschutz und Transformation schaffen selbst erhebliche wirtschaftliche Aktivität und Beschäftigungsbedarf, etwa im Bereich Gebäudesanierung, Heizungsumstellung, erneuerbare Energien oder Netzinfrastruktur. Entscheidend ist daher, geeignete Rahmenbedingungen für diese Transformation zu schaffen, anstatt notwendige Klimaschutzmaßnahmen von einer Vielzahl zusätzlicher Kriterien abhängig zu machen. Wirtschaftliche, soziale und budgetäre Auswirkungen sollten angemessen berücksichtigt werden, dürfen jedoch die Erreichung der Klimaziele nicht relativieren.

Ad § 2 Klimawandelanpassung

Die gesetzliche Verankerung der Klimawandelanpassung wird ausdrücklich begrüßt.
§ 2 sollte jedoch über die Festlegung von Aktivitätsfeldern und Handlungsempfehlungen hinausgehen und eine wirksame Umsetzung der Anpassungsstrategie absichern. Dazu sollten messbare und terminisierte Anpassungsziele, geeignete Indikatoren, klare Umsetzungsverantwortlichkeiten sowie eine regelmäßige Bewertung nicht nur des Umsetzungsstands, sondern auch der Wirksamkeit der Maßnahmen vorgesehen werden. Anpassungsmaßnahmen sollten insbesondere auf der Grundlage aktueller Klima- und Vulnerabilitätsanalysen erfolgen, Fehlanpassungen vermeiden, besonders vulnerable Bevölkerungsgruppen und Ökosysteme berücksichtigen und naturbasierte bzw. ökosystembasierte Lösungen stärken.
§ 2 sollte daher um einen klaren Auftrag zur institutionellen Verankerung der Klimawandelanpassung auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene ergänzt werden, einschließlich definierter Zuständigkeiten, regelmäßiger Risiko- und Maßnahmenplanung, Qualifizierungsangeboten sowie geeigneter Finanzierungs- und Monitoringstrukturen.

Ad § 3 Kreislaufwirtschaft

Die ausdrückliche Verankerung der Kreislaufwirtschaft im Klimagesetz wird sehr begrüßt.
§ 3 bleibt jedoch gegenüber den bereits bestehenden Zielsetzungen der österreichischen Kreislaufwirtschaftsstrategie wenig konkret. Die Strategie enthält bereits quantitative Ziele für Ressourcenverbrauch, Ressourcenproduktivität und Zirkularität; diese sollten durch messbare Zielpfade, regelmäßiges Monitoring und einen Nachsteuerungsmechanismus stärker im Klimagesetz abgesichert werden.

Besondere Bedeutung sollte der strategischen Rohstoffsicherung zukommen. Gerade bei kritischen Rohstoffen gilt es, Abhängigkeiten von Primärrohstoffimporten zu reduzieren und einmal in den Wirtschaftskreislauf eingebrachte Materialien möglichst lange in österreichischen bzw. europäischen Kreisläufen zu halten.

§ 3 Abs. 3 sollte dahingehend ergänzt werden, dass die Österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie verbindliche, quantifizierte und terminisierte Ziele sowie geeignete Indikatoren für deren Überprüfung enthält.

Ad § 4 Klimaneutrale Verwaltung

Die Verankerung einer klimaneutralen Bundesverwaltung wird begrüßt. § 4 sollte jedoch um ein konkretes Zieljahr sowie verbindliche und messbare Zwischenziele ergänzt werden. Darüber hinaus sind einheitliche Bilanzierungs- und Monitoringvorgaben sowie eine regelmäßige öffentliche Berichterstattung über die Zielerreichung vorzusehen.

2. Abschnitt Institutioneller Rahmen

Die Einrichtung der neuen Gremien bildet einen zentralen Bestandteil des Entwurfes. Unklar bleibt jedoch, bis wann Steuerungsgruppe und Wissenschaftlicher Klimabeirat zu konstituieren sind und ihre Tätigkeit aufnehmen müssen. Ebenso fehlt eine Übergangsregelung für den Zeitraum zwischen Inkrafttreten des Gesetzes und dem ersten Klimafahrplan Ende 2027. Gerade weil zentrale Inhalte wie sektorale Reduktionspfade, konkrete Maßnahmen, Zuständigkeiten und Umsetzungsfristen erst im Klimafahrplan festgelegt werden, bleibt die operative Steuerungswirkung des Gesetzes bis dahin erheblich eingeschränkt. Es sollten daher klare Fristen für die Einrichtung der Gremien sowie verbindliche Übergangsregelungen bis zum Vorliegen des ersten Klimafahrplans vorgesehen werden.

Ad. § 5 Steuerungsgruppe

Die Einrichtung einer fachlichen und politischen Steuerungsgruppe unter Einbindung der Länder wird grundsätzlich begrüßt. Kritisch ist jedoch, dass sämtliche Entscheidungen im Einvernehmen zu treffen sind, ohne einen Mechanismus für den Fall ausbleibender Einigung vorzusehen. Dies kann gerade bei politisch kontroversen Maßnahmen, Klimafahrplänen oder erforderlichen Sofortprogrammen zu erheblichen Verzögerungen führen. Ein geeigneter Eskalations- bzw. Auffangmechanismus sollte daher vorgesehen werden.
Die Zusammensetzung der Steuerungsgruppen sollte insbesondere im Hinblick auf Klimawandelanpassung, Krisenvorsorge und staatliche Resilienz überprüft werden. Angesichts der zunehmenden sicherheitsrelevanten Folgen des Klimawandels und der Aufgaben des Bundesheeres im Katastrophenschutz erscheint insbesondere die fehlende Einbindung des Bundesministeriums für Landesverteidigung – ebenso wie des für das staatliche Krisen- und Katastrophenmanagement zentralen Innenressorts – in die fachliche Steuerungsgruppe nicht nachvollziehbar.

Ad § 6 Einbindung von Stakeholdern; Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit

Mit dem Wegfall des Nationalen Klimaschutzkomitees verändert sich zudem die institutionelle Rolle der Stakeholder wesentlich. Während Umweltorganisationen, Sozialpartner und weitere Akteure bislang Mitglieder eines gesetzlichen Beratungsgremiums waren, beschränkt sich ihre Rolle künftig im Wesentlichen auf Klimadialog und Konsultationen. Der Klimadialog könnte dabei stärker ausgestaltet sein als mit bloßem Informations- oder Anhörungscharakter. Sinnvoll wären zumindest Agenda- bzw. Themenvorschlagsrechte, dokumentierte Ergebnisse und eine Verpflichtung der Steuerungsgruppe darzulegen, wie damit umgegangen wurde.

Ad. § 7 Wissenschaftlicher Klimabeirat

Die Unabhängigkeit des Wissenschaftlichen Klimabeirats sollte bereits im Bestellungsverfahren stärker

abgesichert werden. Der Entwurf enthält nur wenige fachliche Kriterien für die Auswahl der Mitglieder, während deren Bestellung vollständig der Steuerungsgruppe obliegt. Vorgesehen werden sollten daher ein offenes und transparentes Auswahlverfahren sowie verbindliche Kriterien insbesondere zu wissenschaftlicher Exzellenz, Erfahrung in wissenschaftlicher Politikberatung, Interdisziplinarität und möglichen Interessenkonflikten.

3. Abschnitt Instrumente

Ad § 8 Klimafahrplan

Der Klimafahrplan ist das zentrale operative Instrument des Klimagesetzes. Gerade deshalb müssen seine Inhalte, Aktualisierung und Umsetzung ausreichend verbindlich ausgestaltet sein. Kritisch ist insbesondere, dass der erste Klimafahrplan erst Ende 2027 vorliegen soll und die sektoralen Reduktionspfade lediglich indikativ ausgestaltet werden. Damit fehlt sowohl für die Zeit bis 2027 als auch für die einzelnen Sektoren eine hinreichend verbindliche Steuerung. Der Klimafahrplan sollte daher einen wissenschaftlich fundierten und quantitativ konsistenten Emissionsminderungspfad enthalten, verbindliche und nach Reduktionspotenzialen sowie Transformationsbedingungen differenzierte sektorale Ziele festlegen und bei Abweichungen verpflichtende Nachsteuerungsmechanismen auslösen. Begrenzte Flexibilitäten zwischen den Sektoren können zur kosteneffizienten Zielerreichung beitragen, dürfen jedoch nicht dazu führen, dass notwendige Emissionsminderungen dauerhaft auf andere Sektoren verlagert oder strukturelle Transformationsprozesse aufgeschoben werden.

Besonders kritisch ist § 8 Abs. 6. Die weit gefasste Standortklausel eröffnet erheblichen politischen Spielraum zur Abschwächung von Maßnahmen. Dies ist auch fachlich fragwürdig: Österreich erreichte das Gesamtziel der letzten Klimaschutzgesetz-Periode unter anderem aufgrund des starken Emissionsrückgangs im Pandemiejahr 2020. Krisen sollten daher nicht pauschal als Begründung für geringere Klimaschutzambition dienen, sondern hinsichtlich ihrer tatsächlichen Wirkung auf Emissionen und Zielerreichung bewertet werden.

Ad § 9 Nationaler Energie- und Klimaplan; Langfriststrategie

Die gesetzliche Verankerung des Nationalen Energie- und Klimaplans und der Langfriststrategie wird begrüßt. Die in § 9 Abs. 3 vorgesehene Frist, wonach die Steuerungsgruppe ihren Vorschlag erst spätestens zwei Monate vor Ablauf der unionsrechtlichen Frist vorzulegen hat, erscheint jedoch insbesondere angesichts der vorgesehenen sechswöchigen öffentlichen Konsultation zu knapp, vor allem weil davon auszugehen ist, dass Rückmeldungen gesichtet und möglicherweise auch eingearbeitet werden. Eine frühzeitige und substanzielle Beteiligung sowie eine angemessene Berücksichtigung der Ergebnisse können damit nicht ausreichend gewährleistet werden. Der Vorschlag sollte daher deutlich früher vorliegen.

Das Verhältnis zwischen Klimafahrplan, NEKP und Langfriststrategie sollte als wechselseitiges Kohärenzgebot ausgestaltet werden. Sämtliche Instrumente müssen mit den jeweils geltenden unionsrechtlichen Klimazielen konsistent sein; Änderungen eines Instruments dürfen nicht zu einer Abschwächung bereits festgelegter Ambitionsniveaus in anderen Planungsinstrumenten führen.

Ad § 10 Nutzung von Flexibilitäten:

Klimaziele sollten nicht auf Senken Leistungen aufbauen, deren künftige Verfügbarkeit aufgrund des fortschreitenden Klimawandels selbst zunehmend unsicher wird.
Die Vorstellung, dass Wald und andere Landnutzungen künftig verlässlich einen bestimmten „Puffer" für Zielverfehlungen anderer Sektoren liefern, ist derzeit fachlich kaum haltbar. Laut der neuesten Treibhausgasinventur war 2024 allein die Kategorie Wald eine Netto-Emissionsquelle von rund 2,7 Mio. t CO_2; der gesamte LULUCF-Sektor war mit rund 3,4 Mio. t CO_2-Äquivalent ebenfalls eine Quelle. Auch 2018, 2019 und 2023 war LULUCF bereits Nettoquelle; 2020–2022 bestand nur noch eine vergleichsweise geringe Senke[5]. In den Energie- und Treibhausgasszenarien 2024 des Umweltbundesamtes wurde LULUCF wegen der großen Unsicherheiten überhaupt nicht in die Berechnung des ESR-Beitrags einbezogen. Das Umweltbundesamt hält die Auswirkungen des LULUCF-Sektors auf die Einhaltung des Effort-Sharing-Ziels aufgrund der bestehenden Unsicherheiten für kaum quantifizierbar.[6]
Eine Senke, die Österreich ohnehin braucht, um sein eigenes LULUCF-Ziel einzuhalten, steht nicht zusätzlich zur Kompensation anderer Sektoren zur Verfügung.

Ad § 11 Korrekturmechanismus
Der in § 11 vorgesehene Korrekturmechanismus wird ausdrücklich begrüßt und stellt gegenüber dem bisherigen Klimaschutzgesetz eine wesentliche Weiterentwicklung dar. Besonders positiv ist, dass Nachsteuerung nicht erst nach eingetretener Zielverfehlung, sondern bereits auf Grundlage der jährlichen Emissionsprognosen ausgelöst wird. Die klaren Fristen – drei Monate für die Vorlage eines Sofortprogramms durch die Steuerungsgruppe und weitere drei Monate für dessen Beschluss durch die Bundesregierung – stärken die Handlungsfähigkeit. Damit wird erstmals ein prognosebasierter und fristengebundener Nachsteuerungsmechanismus geschaffen, der die Möglichkeit eröffnet, Zielabweichungen zu korrigieren, bevor daraus eine tatsächliche Zielverfehlung entsteht. Ebenso begrüßt werden die Verpflichtung, zusätzliche Maßnahmen mindestens im Ausmaß der erwarteten Zielverfehlung vorzusehen, sowie der Vorrang verstärkter Maßnahmen im Inland gegenüber der Nutzung von Flexibilitäten und dem Ankauf von Zertifikaten.

Der Mechanismus sollte jedoch nicht ausschließlich an eine drohende Verfehlung unionsrechtlicher Klimaziele anknüpfen. Auch erhebliche und anhaltende Abweichungen von den sektoralen Reduktionspfaden sollten eine verpflichtende Nachsteuerung auslösen.

Ad § 12 Klimachecks

Die gesetzliche Verankerung von Klimachecks wird grundsätzlich begrüßt. Ihre Funktion bleibt im vorliegenden Entwurf jedoch auf die Abschätzung und Darstellung klimarelevanter Auswirkungen beschränkt. Es sollte sichergestellt werden, dass die Ergebnisse der Klimachecks auch verbindlich in die klimapolitische Steuerung einfließen. Insbesondere sollte bei Vorhaben mit wesentlichen negativen Klimaauswirkungen dargelegt werden, wie diese mit den Emissionsobergrenzen, den sektoralen

[5] Umweltbundesamt (2026): Landnutzung, Landnutzungsänderung und Wald (LULUCF). Daten der Treibhausgasinventur 2026; vgl. Umweltbundesamt (2026): Austria's Annual Greenhouse Gas Inventory 1990–2024, Reports 1016, Wien
[6] Umweltbundesamt (2024): Energie- und Treibhausgasszenarien 2024 – Vergleich der Szenarien 2024 und ökonomische Effekte. Reports 0951, Wien, S. 37.

Reduktionspfaden und den Maßnahmen des Klimafahrplans vereinbar sind bzw. durch welche Änderungen oder zusätzlichen Maßnahmen negative Auswirkungen vermieden oder ausgeglichen werden.
Bei langfristig wirksamen Vorhaben sollte die Folgenabschätzung über den derzeit vorgesehenen fünfjährigen Quantifizierungszeitraum hinausgehen und insbesondere kumulierte Emissionswirkungen und mögliche Lock-in-Effekte über die relevante Lebens- bzw. Wirkungsdauer des Vorhabens berücksichtigen.

Ad § 13 Monitoring und Berichterstattung

Absatz (3) 2 Bewertung der Höhe klimakontraproduktiver Subventionen
Das Problem ist längst nicht mehr fehlendes Wissen über die Existenz klimakontraproduktiver Subventionen, das eigentliche politische Steuerungsproblem ist der Umgang mit den identifizierten Subventionen.
Die in § 13 Abs. 3 Z 2 vorgesehene bloße „Bewertung der Höhe klimakontraproduktiver Subventionen" greift zu kurz. Die Identifikation und Quantifizierung solcher Subventionen ist in Österreich bereits Gegenstand des Green Budgeting, wissenschaftlicher Untersuchungen und einer eigens eingerichteten Arbeitsgruppe. Gleichzeitig bestehen auf internationaler, unionsrechtlicher und nationaler Ebene seit Jahren klare Zielsetzungen zum schrittweisen Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen. Das 8. EU-Umweltaktionsprogramm sieht die unverzügliche schrittweise Abschaffung umweltschädlicher Subventionen, insbesondere für fossile Brennstoffe, vor; Österreich hat sich im NEKP zudem das Ziel gesetzt, durch den Abbau kontraproduktiver Anreize bis 2030 eine Emissionsminderung von mindestens 2 Mio. t CO_2e pro Jahr gegenüber 2022 zu erzielen.
Ein Klimagesetz, das die Existenz klimakontraproduktiver Subventionen lediglich jährlich bewertet, bleibt hinter den bereits bestehenden europäischen und nationalen Zielsetzungen zurück.
Erforderlich ist vielmehr eine verbindliche Darstellung des Fortschritts beim Abbau bzw. bei der klimagerechten Reform identifizierter kontraproduktiver Subventionen, einschließlich konkreter Maßnahmen, Zeitpläne, budgetärer und emissionsbezogener Wirkungen sowie einer Begründung für jene Maßnahmen, die trotz festgestellter Klimakontraproduktivität beibehalten werden. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen" sollten veröffentlicht und unmittelbar in diesen Prozess einbezogen werden.

Ad § 14 Klimarisikoanalyse

Die gesetzliche Verankerung einer regelmäßig zu aktualisierenden Klimarisikoanalyse wird ausdrücklich begrüßt. § 14 sollte jedoch sicherstellen, dass die Analyse über eine sektorale Betrachtung entlang der bestehenden 14 Aktivitätsfelder hinausgeht und insbesondere sektorübergreifende, kaskadierende, kumulative und grenzüberschreitende Klimarisiken sowie die besondere Vulnerabilität von Bevölkerungsgruppen, Regionen und Ökosystemen berücksichtigt. Neben der Identifikation prioritärer Risiken sollte die Analyse bestehende Anpassungslücken, die Wirksamkeit bereits gesetzter Maßnahmen sowie verbleibende Restrisiken darstellen und daraus konkrete Handlungsprioritäten für die Anpassungsstrategie und den Klimafahrplan ableiten.
Angesichts der raschen Veränderung klimatischer Risiken erscheint ein starrer Aktualisierungsrhythmus von mindestens fünf Jahren nicht ausreichend. Bei wesentlichen neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen, erheblichen Veränderungen der Risikolage oder außergewöhnlichen Extremereignissen sollte eine vorzeitige Aktualisierung der Klimarisikoanalyse und gegebenenfalls der Anpassungsstrategie vorgesehen werden.
Das EU-Klimagesetz verlangt ausdrücklich die Förderung naturbasierter Lösungen und ökosystembasierter

Anpassung. Die Klimarisikoanalyse könnte demnach nicht nur Schäden an menschlichen Systemen betrachten, sondern auch Kipppunkte bzw. irreversible Veränderungen von Ökosystemen und den möglichen Verlust ihrer Anpassungs- und Schutzleistungen systematisch bewerten.

Ad § 15 Klimabericht

Die jährliche Erstellung eines Klimaberichts wird grundsätzlich begrüßt.
Um seiner Funktion als zentrales Monitoring- und Steuerungsinstrument gerecht zu werden, sollte der Klimabericht jedoch über eine Darstellung von Trends und Umsetzungsständen hinausgehen. Gerade bei lediglich indikativen Sektorpfaden sollte der Klimabericht weniger ein jährlicher Tätigkeitsbericht sein, sondern vielmehr ein Soll-Ist-Controlling des Klimagesetzes. Er sollte für jedes Jahr einen transparenten Soll-Ist-Vergleich zwischen Emissionsobergrenzen, sektoralen Reduktionspfaden und tatsächlicher bzw. prognostizierter Emissionsentwicklung enthalten. Abweichungen sollten in t CO_2e quantifiziert, ihre Ursachen dargestellt und der daraus entstehende Nachsteuerungsbedarf ausgewiesen werden. Neben der Vorlage an Nationalrat und Steuerungsgruppe sollte der Klimabericht ausdrücklich auch veröffentlicht werden. Eine Verbindung zum Korrekturmechanismus ist zu ergänzen in Form einer eindeutigen Einschätzung, ob aufgrund der aktuellen Entwicklung der Korrekturmechanismus nach § 11 auszulösen ist.
Die Umsetzung der Maßnahmen zur Klimawandelanpassung sowie die Zielerreichung im Bereich Kreislaufwirtschaft sollten ebenfalls in den Klimabericht integriert werden.

Redaktionelle Korrektur: In § 15 Abs. 3 heißt es „Umsetzungsverantwortliche gemäß § 8 Abs. 2 Z 5 ...“
Da § 8 Abs. 2 Z 5 Ziele und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft betrifft, sollte es hier „Z 6“ heißen, wo für Maßnahmen eine konkrete Umsetzungsverantwortlichkeit und ein Umsetzungszeitraum verlangt wird.

Ad. § 16 Abs. 4: Die ausdrückliche Ausgestaltung des Klimagesetzes als Selbstbindungsgesetz und die Klarstellung, dass Klimafahrplan und weitere Planungsinstrumente keine Rechtsquellen darstellen, begrenzen die rechtliche Durchsetzbarkeit der im Gesetz vorgesehenen Ziele und Instrumente erheblich. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der lediglich indikativen sektoralen Reduktionspfade kritisch zu beurteilen. Es stellt sich damit die Frage: Was passiert rechtlich, wenn die Bundesregierung ihren eigenen Klimafahrplan nicht ausreichend umsetzt oder ein Sektor dauerhaft seinen indikativen Pfad verfehlt? Umso wichtiger sind klare, verbindliche Nachsteuerungs- und Rechenschaftsmechanismen für den Fall, dass sektorale Reduktionspfade, Maßnahmenwirkungen oder nationale Klimaziele verfehlt werden.
Kritisch erscheint zudem das Fehlen von Übergangsbestimmungen für die Zeit zwischen Inkrafttreten des Gesetzes und dem Beschluss des ersten Klimafahrplans bis Ende 2027. Es sollte sichergestellt werden, dass die vorgesehenen Institutionen unverzüglich eingerichtet werden und auch für den Fall einer verzögerten politischen Einigung über den Klimafahrplan ein wirksamer Steuerungs- und Nachsteuerungsmechanismus besteht.

Die in Anlage 2 vorgesehenen Emissionsobergrenzen entsprechen den unionsrechtlich festgelegten jährlichen Emissionszuweisungen Österreichs gemäß Effort-Sharing-Verordnung und gewährleisten damit die Abbildung des EU-Zielpfads bis 2030. Eine fachliche Herleitung dieser Werte aus dem nationalen Ziel der Klimaneutralität 2040 ist nicht erkennbar.

Das vom Umweltbundesamt modellierte Transition-Szenario zur Klimaneutralität 2040 weist bereits für 2030 deutlich niedrigere Emissionen im Effort-Sharing-Bereich von rund 24,5 Mio. t CO_2e bzw. eine

Reduktion um 57 % gegenüber 2005 aus.[7] Die im Gesetz vorgesehene Obergrenze von rund 29,6 Mio. t entspricht dagegen einer Reduktion um 48 %. Damit wird bis 2030 lediglich der unionsrechtlich vorgegebene Mindestpfad gesetzlich verankert; ein quantitativ konsistenter Pfad vom Jahr 2030 zur nationalen Klimaneutralität 2040 fehlt.

C) Conclusio

Der gegenständliche Begutachtungsentwurf enthält nach Ansicht des Umweltdachverbandes gegenüber dem bisherigen Klimaschutzgesetz sinnvolle Weiterentwicklungen, wie die gesetzliche Verankerung von Klimawandelanpassung und Kreislaufwirtschaft sowie der prognosebasierte und fristengebundene Korrekturmechanismus mit Vorrang verstärkter Maßnahmen im Inland.
Für ein wirksames Klimagesetz reicht dies jedoch nicht aus. Zentrale materielle Steuerungsentscheidungen werden in einen erst Ende 2027 zu beschließenden und rechtlich nicht verbindlichen Klimafahrplan verlagert; entgegen den Empfehlungen des Rechnungshofes bleiben die sektoralen Reduktionspfade lediglich indikativ und eine hinreichend klare sektorspezifische Verantwortungs- und Nachsteuerungslogik fehlt. Der Umweltdachverband fordert daher insbesondere verbindliche und differenzierte sektorale Reduktionspfade, klare Verantwortlichkeiten sowie wirksame Konsequenzen bei Zielabweichungen. Das Klimagesetz sollte über die bloße Absicherung unionsrechtlicher Verpflichtungen hinaus einen verlässlichen Rahmen für Klimaschutz, Transformation und langfristige Planungssicherheit schaffen.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Franz Maier
Präsident Umweltdachverband

[7] Umweltbundesamt (2023): Energie- und Treibhausgasszenarien 2023. WEM, WAM, Transition mit Zeitreihen von 2020 bis 2050. Reports 0882, Wien, S. 28.