WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH

Bundesministerium für Land- und
Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft
Abt VI/1: Allgemeine Klimapolitik
zH Herrn Mag. Dr. Manfred Martin Kohlbach
Stubenring 1
1010 Wien

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

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-DW
E up@wko.at | W wko.info/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2026-0.760.744 18.9.2026	Up/0326/26/Oy/Mi Mag. Markus Oyrer, BSc, LL.B	3581	19.10.2026

Klimagesetz (KliG); Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Dr. Kohlbach,

die Wirtschaftskammer Österreich dankt für die Übermittlung der Begutachtungsunterlagen zum Entwurf des Klimagesetzes (KliG) und nimmt dazu wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Die WKÖ bekennt sich zu den europäischen Klimazielen. Die Festlegung eines nationalen Klimaneutralitätsziels 2040 für die Sektoren außerhalb des EU-ETS 1 lehnen wir jedoch strikt ab. Ein österreichisches Ziel zehn Jahre vor der EU verkürzt den Zeitraum für die Transformation deutlich und erhöht damit den Investitions- und Kostendruck auf die heimischen Unternehmen. Wenn nun als zwingende Folge alle Gesetze und Unternehmensverpflichtungen auf Klimaneutralität 2040 ausgerichtet werden, werden gerade in einer Zeit hoher Energiepreise die Kosten zusätzlich erhöht und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Österreich in ohnehin wirtschaftlich angespannten Zeiten geschwächt, ohne dabei dem Klima zu nutzen. Denn Fakt ist, der Entwurf des Klimagesetzes bezieht sich auf jene Sektoren außerhalb des EU-ETS 1 und damit auf jene die derzeit von der EU-Lastenteilungsverordnung umfasst sind. Zur Einordnung: In Österreich unterliegen rund 200 Anlagen der energieintensiven Industrie und der Energieproduktion dem EU-ETS 1, der Rest ist aktuell von der EU-Lastenteilungsverordnung umfasst. Die Lastenteilung verfolgt ebenfalls das Ziel der Klimaneutralität 2050, mit konkreten unmittelbar in Österreich geltenden Zwischenzielen. Für das Jahr 2030 gilt derzeit ein Reduktionsziel in Österreich von 48%, im Vergleich dazu hat Bulgarien ein Reduktionsziel von 10% bis 2030. Die Ausgestaltung dieser Regelung für die Jahre 2031 – 2040 ist derzeit in Ausarbeitung durch die Europäischen Kommission und wird für Ende 2026 erwartet. Das bedeutet jedenfalls, dass sämtliche Emissionen die Österreich über die

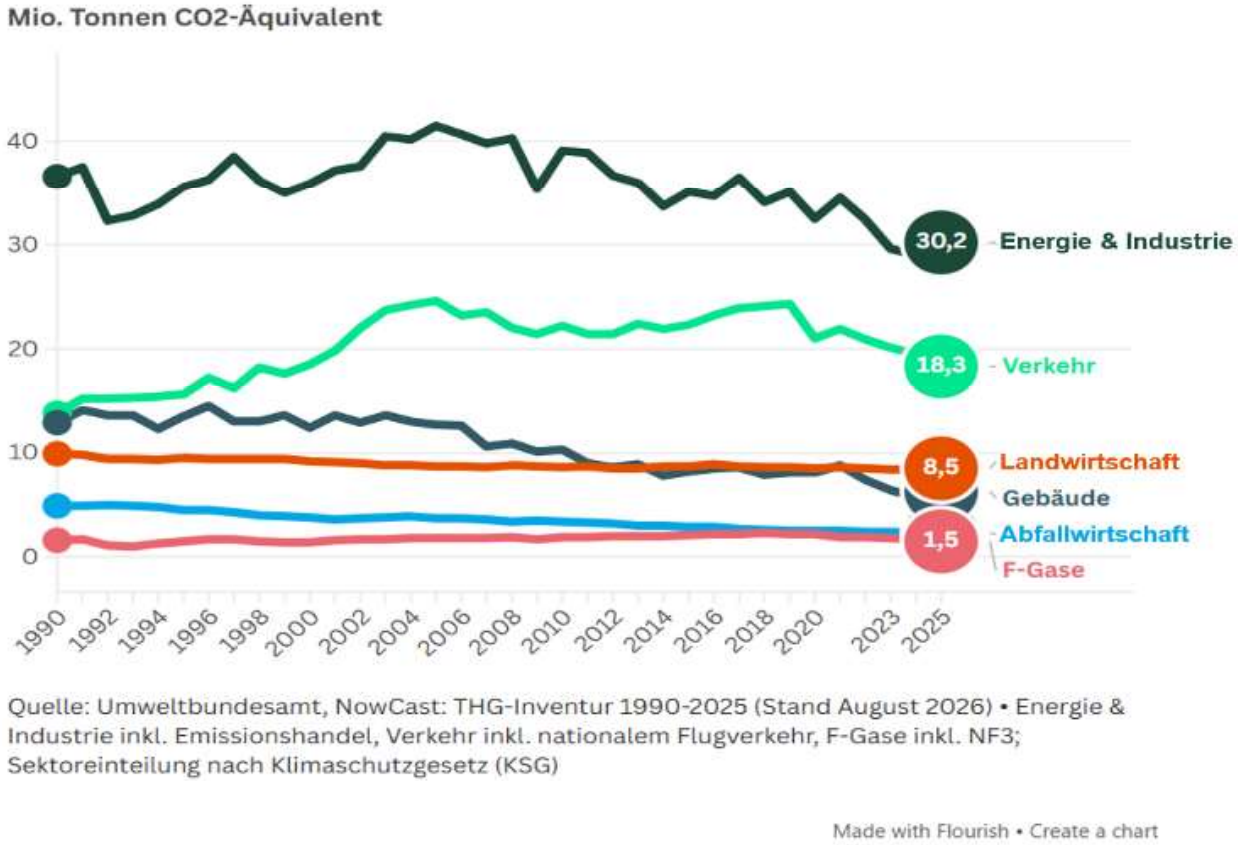
Ziele der Lastenteilungsverordnung hinaus einspart, von anderen Mitgliedstaaten zusätzlich emittiert werden können, denn am Gesamtziel der EU der Klimaneutralität 2050 ändert sich nichts. Verankert Österreich folglich ein nationales Ziel der Klimaneutralität 2040, so wird dies von der Europäischen Kommission entsprechend berücksichtigt werden und Österreich bis 2040 ein 100% Reduktionsziel erhalten, wobei bspw. Bulgarien aufgrund der zusätzlich zur Verfügung stehenden Emissionsmenge wieder ein weitaus geringeres Ziel erhält. Der eingeschlagene Sonderweg Österreichs bedeutet daher lediglich eine zusätzliche Belastung für den Wirtschaftsstandort Österreich, ohne Nutzen für das Klima.

Zudem geht damit auch ein enormes budgetäres Risiko einher, denn wenn Österreich ein 100% Reduktionsziel zugeteilt wird, und es dieses nicht erreicht, muss Österreich entsprechende Kompensationszahlungen für Treibhausgasgutschriften aus anderen EU-Staaten bezahlen, um dieses aus eigenen Stücken verschärfte Gold-Plating-Ziel zu erreichen. Wir sprechen hier von Kosten in Milliardenhöhe, falls diese Emissionsgutschriften überhaupt verfügbar sein sollten.

Weiters halten wir fest, dass in der jüngsten Rede von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen zur Lage der EU ein Pakt der Mitgliedsstaaten gegen Gold-Plating gefordert wurde. Das ist bemerkenswert, denn die EU hat, vor allem mit dem Green Deal, die umfangreichsten Regelwerke seit ihrem Bestehen geschaffen und fordert nun immerhin dazu auf, nicht über deren Vorgaben hinauszugehen. Der Alleingang durch den österreichischen Bundesgesetzgeber, indem man Klimaneutralität 2040 anstrebt, widerspricht sämtlichen deregulatorischen Intentionen, sowohl auf europäischer, als auch nationaler Ebene. Unternehmen benötigen Rechts- und Planungssicherheit und nicht eine neue Vielzahl an Berichtspflichten und Regelungen die sich jederzeit wieder ändern können.

Zudem ist noch völlig offen wie sich ein nationales Klimaneutralitätsziel 2040 im Zusammenhang mit dem EU-ETS 2, dessen Start mit 1.1.2028 geplant ist verhält. Auch der EU-ETS 2 sieht ein eigenes Cap & Trade System vor und soll in seiner derzeitigen Ausgestaltung vor allem für die Sektoren außerhalb des EU-ETS 1 gelten, allen vorweg Gebäude, Verkehr und gewerblichen Anlagen. Es stellt sich folglich die Frage welche Adressaten das Klimagesetz in Zukunft überhaupt noch anspricht und ob die Sektoren des EU-ETS 2 dann doppelt adressiert werden sollen. Auch hier scheint sich ein unverhältnismäßiger bürokratischer Mehraufwand anzubahnen.

Festzuhalten ist auch, dass Österreichs Anteil an den globalen Emissionen mit rund 0,2% gering ist. Die gesamte europäische Union trägt mit etwa 6 bis 7% Anteil bei. Hierzulande sind die Emissionen außerdem tendenziell rückläufig:



Entwicklung der CO_2-Emissionen in Österreich von 1990 bis 2025[1]

Die Grafik veranschaulicht im Gesamten sinkende Emissionen, auffallend ist der Einbruch ab dem Jahr 2020. Bekanntlich erleben wir seitdem multiple Krisen, die sich eins zu eins auf die wirtschaftliche Prosperität und damit auch auf unseren Wohlstand ausgewirkt haben und auswirken. In erster Linie lassen sich die Rückgänge der vergangenen Zeit auf die wirtschaftliche Rezession und damit einhergehend auf einen Rückgang des Energieverbrauchs begründen. Wenngleich der Ausbau der erneuerbaren Energien sowie die Elektrifizierung stetig voranschreiten, bleibt die realistische und redliche Frage nach der Erfüllung einer Klimaneutralität 2040 - ohne damit einen wirtschaftlichen Totalschaden auszulösen - ungelöst. Die erforderlichen Technologien (beispielsweise Wasserstoff, CCS/CCU, großflächiger Netzausbau) sind für den Zeithorizont 2040 weder flächendeckend verfügbar noch wirtschaftlich darstellbar und die notwendige Infrastruktur (Strom-, Wasserstoff- und Wärmenetze, Speicherlösungen) nicht gesichert.

Gerade in Zeiten, in denen die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit besonderes Gewicht haben sollten, sind die verfügbaren Ressourcen vorrangig für die Umsetzung und wirksame Einführung konkreter Klimaschutzmaßnahmen einzusetzen. Daher sollte bei der nationalen Gesetzgebung der Fokus auf der Erfüllung bereits bestehender (Berichts-)Pflichten liegen.

[1] https://www.umweltbundesamt.at/news260902-treibhausgas-emissionen-2025.

Eine allgemeine Strategie, die zusätzliche Ressourcen bindet ist zudem im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Abwägung kritisch zu hinterfragen. Beschränkt sich eine solche Strategie im Wesentlichen darauf, unionsrechtliche Ziele zu wiederholen, bestehende Instrumente aufzulisten und unverbindliche Absichtserklärungen zu formulieren, bindet ihre Erarbeitung zusätzliche Ressourcen, ohne notwendigerweise zu weiteren Emissionsminderungen beizutragen.

Vor diesem Hintergrund ist kritisch zu prüfen, ob die im vorliegenden Gesetzesentwurf vorgesehenen Strukturen einen konkreten Beitrag zur Verbesserung der Umsetzung leisten oder lediglich die bestehende Komplexität erweitern. Entscheidend ist die Frage, welchen zusätzlichen, messbaren Beitrag das geplante Gesetz zur Erreichung der EU-Klimaziele leisten soll und inwieweit dieser Beitrag über das hinausgeht, was mit den bestehenden Instrumenten bereits erreicht werden kann.

II. Im Detail

Zu § 1 Abs 4 – Klimaneutralität 2040
Die WKÖ bekennt sich zu den EU-Klimazielen und zum Pariser Klimaabkommen. Die Festlegung eines nationalen Klimaneutralitätszieles 2040 lehnen wir strikt ab.

Ein nationales Gold Plating ist kontraproduktiv und führt zu massiven innereuropäischen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des heimischen Industrie- und Wirtschaftsstandortes. Die volkswirtschaftlichen Kosten liegen laut einer EcoAustria-Studie zwischen 8,5 Mrd. Euro und 13 Mrd. Euro bis 2040 an Wirtschaftsleistung und bringen substanzielle negative Effekte auf Inflation und Standort mit sich. Laut EcoAustria kann - je nach Szenario - von 30.000 bis 45.000 gefährdeten Arbeitsplätzen gesprochen werden (siehe „Klimaneutralität in Österreich 2040: Volkswirtschaftliche Herausforderungen").

Zu § 1 Abs 5 – Maßnahmenkriterien
Die im Gesetz verankerte Berücksichtigung von Wettbewerbsfähigkeit, Standortsicherung und Kosteneffizienz ist grundsätzlich positiv zu werten muss aber um die Punkte Versorgungssicherheit, Leistbarkeit der Energieversorgung, Systemstabilität und Resilienz kritischer Infrastrukturen als gleichrangige Kriterien erweitert werden.

Die EB hierzu führen auch die Berichte des IPCC an. Wir möchten erwähnen, dass es in jüngster Vergangenheit zu Kontroversen bezüglich des Abrückens vom worst case Szenario des Weltklimarats kam. Es zeigt sich also eine gewisse Dynamik in der Klimadiskussion und daher ist es wichtig und richtig, diese Erkenntnisse einfließen zu lassen und auch zukünftig zu berücksichtigen. In der Politik und den Medien wurde das extreme, heute unrealistische Katastrophen-Szenario (RCP 8.5) jahrelang als das wahrscheinlichste Zukunftsszenario dargestellt (Business-as-usual). Dass der Weltklimarat dieses Extrem-Szenario so lange prominent mitgeführt hat, obwohl die reale Entwicklung (z.B. vermehrtes Aufkommen in der Erzeugung günstiger Solarenergie, globaler Kohlerückgang) es längst überholt hatte, wird daher zurecht kritisiert. Der Vollständigkeit halber sei auch darauf hingewiesen, dass die USA als zweitgrößter Emittent weltweit, unter der Führung des aktuellen Präsidenten einen radikalen Kurswechsel bei Klima- und Energiethemen vollzogen hat, was ebenso globale Auswirkungen nach sich zieht.

Zu § 1 Abs 6 – Anwendungsbereich
Wir halten es für erforderlich, dass die Sektoren des EU-ETS 1 weiterhin nicht in den Geltungsbereich des Klimagesetzes fallen – dies sollte deutlicher im Text klargestellt werden. Zugleich sind indirekte Belastungen von ETS-Unternehmen durch vor- und nachgelagerte Wertschöpfungsstufen zu berücksichtigen.

Für vergleichbare ETS- und Nicht-ETS-Anlagen sind gleichwertige Wettbewerbs- und Transformationsbedingungen sicherzustellen. Nicht-ETS-Betriebe dürfen nicht allein wegen ihrer regulatorischen Zuordnung einem faktisch früheren Zieljahr oder höheren Gesamtbelastungen unterliegen. Reduktionspfade, CO2-Kosten, kostenlose Zuteilungen, Carbon-Leakage-Schutz sowie Förder- und Finanzierungsinstrumente sind einzubeziehen. Etwaige wesentliche Mehrbelastungen von Nicht-ETS-Betrieben sollten durch geeignete Übergangsfristen, Fördermaßnahmen oder andere unionsrechtlich zulässige Entlastungsinstrumente ausgeglichen werden können.

Indirektes Gold Plating ist zu vermeiden; insbesondere dürfen weder die Verfügbarkeit notwendiger Energie- und Einsatzstoffe wie Erdgas, Kohle und Koks noch der Zugang zu erforderlichen Infrastrukturen und durchgängigen Nachweissystemen durch zusätzliche Markthemmnisse beeinträchtigt werden.

Zu § 2 – Klimawandelanpassung
Der Entwurf berücksichtigt die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Klimawandelanpassung (§ 2 Abs. 2). Darüber hinaus sollte die Resilienz kritischer Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen ausdrücklich als Schwerpunkt der Klimawandelanpassung verankert werden.

Die zunehmenden Auswirkungen von Hitzeereignissen, Starkregen und anderen Extremwetterereignissen zeigen bereits heute, wie wichtig robuste und widerstandsfähige Verkehrssysteme für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Mobilität und der Daseinsvorsorge sind.

Nicht klar sektoral-zuordbare Klimawandelanpassungsmaterien werden im Entwurf ausgespart. Änderung von u.a. Arbeits- und Urlaubszeiten, Bildungspolitik bzw. deren Anwendung in Form von Lehr- und lehrfreien Zeiten werden explizit nicht genannt. Da diese sowohl Auswirkungen auf unsere Mitglieder als Arbeitgeber, als auch als Daseinsvorsorge schaffender Dienstleister haben, sollte die explizite Erwähnung dieser Materien in den Gesetzestext aufgenommen werden.

Zu § 3 Kreislaufwirtschaft
Das Bekenntnis zur Kreislaufwirtschaft wird grundsätzlich begrüßt. § 3 nennt insbesondere Sekundärressourcen als zentrales Element. Dafür braucht es jedoch konkrete Maßnahmen: gezielte Investitions- und Innovationsförderung, stabile Märkte für Sekundärrohstoffe sowie Rahmenbedingungen, die hochwertige Recycling- und Behandlungsanlagen in Österreich stärken, sind notwendig. Es ist jedenfalls zu berücksichtigen, dass etwaige zusätzliche Kosten für Maßnahmen letztlich in die Preise der von den Betrieben erbrachten Dienstleistungen einfließen und damit von allen Gewerbetreibenden, Kommunen sowie Bürger:innen getragen werden müssen. Ziel muss daher ein realistischer Transformationspfad sein, der bereits erbrachte Leistungen anerkennt und die Kreislaufwirtschaft stärkt, anstatt zusätzliche Belastungen am Ende der Wertschöpfungskette zu schaffen.

Zu §§ 5 bis 7 - Institutioneller Rahmen
Der vorliegende Entwurf sieht mit der fachlichen und der politischen Steuerungsgruppe (§ 5) sowie dem Wissenschaftlichen Klimabeirat (§ 7) umfangreiche Strukturen zur ressortübergreifenden Abstimmung und Vorbereitung klimapolitischer Entscheidungen vor.

In den Steuerungsgruppen sind die maßgeblichen Bundesministerien und die Länder vertreten. Die breite institutionelle Besetzung wirft jedoch die Frage auf, ob damit tatsächlich eine klare und durchgängige Steuerungsverantwortung geschaffen wird oder ob zusätzliche Koordinierungs- und Abstimmungsprozesse etabliert werden. Insbesondere die fachliche Steuerungsgruppe ist mit hochrangigen Vertretern der zuständigen Bundesministerien und aller Bundesländer breit aufgestellt. Die Erläuterungen zum Entwurf betonen ausdrücklich, dass diese Zusammensetzung die Handlungsfähigkeit des Gremiums sicherstellen und Entscheidungen ermöglichen soll, die ohne weitere politische Abstimmung an die Bundesregierung herangetragen werden können.

Der Entwurf verteilt jedoch die Aufgaben auf mehrere Ebenen: Die fachliche Steuerungsgruppe erarbeitet Vorschläge und bewertet die Fortschritte, die politische Steuerungsgruppe nimmt diese an und legt sie der Bundesregierung vor, während die Verantwortung für die Umsetzung einzelner Maßnahmen den zuständigen Ressorts zugeordnet wird. Beide Zusammensetzungen umfassen zahlreiche Akteure; zugleich sieht der Entwurf vor, dass Entscheidungen im Einvernehmen zu treffen sind. Diese Konstruktion birgt das Risiko langwieriger Abstimmungsprozesse und erschwert klare, zeitnahe Entscheidungen.

Bereits das Vorgängergesetz, das Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG), enthielt Vorgaben zur Erarbeitung und Koordinierung wirksamer Klimaschutzmaßnahmen. Diese sollten zu messbaren, berichtbaren und überprüfbaren Verringerungen von Treibhausgasemissionen führen. Darüber hinaus regelte das KSG die Zusammensetzung und Arbeitsweise (Mehrheitsbeschlüsse) des Nationalen Klimaschutzkomitees sowie die zumindest jährliche Einberufung des Komitees. Auch eine jährliche Berichterstattung ist gesetzlich vorgesehen. Ein entsprechender Bericht wurde im Dezember 2025 vorgelegt.

Ungeachtet dieser gesetzlichen Regelungen übte der Rechnungshof wiederholt Kritik an der Organisation und Wirksamkeit der Klimaschutzsteuerung durch das Nationale Klimaschutzkomitee. Unter anderem stellte er fest, dass die Zuständigkeiten für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zersplittert waren und daraus ein hoher Koordinierungs- und Abstimmungsbedarf zwischen den zuständigen Stellen insbesondere den zuständigen Ministerien und der Koordination zwischen Bund und Ländern resultieren. Der vorliegende Entwurf ersetzt das bisherige Nationale Klimaschutzkomitee nicht durch ein einzelnes, unmittelbar vergleichbares Gremium, sondern verteilt dessen bisherige Funktionen sogar auf mehrere neue Strukturen. Es ist daher nicht gewährleistet, dass die im Entwurf vorgesehene Struktur zu einer effizienteren Steuerung führt und die bisherigen strukturellen Defizite behoben werden können.

Anstatt die Strukturen zu vereinfachen, Zuständigkeiten eindeutig festzulegen und die Gesamtverantwortung zu stärken, sieht der Entwurf ein neues, mehrstufiges Steuerungsmodell vor. Gerade vor dem Hintergrund der vom Rechnungshof aufgezeigten strukturellen Defizite sollte der Gesetzgeber sicherstellen, dass dieses Modell nicht

lediglich zusätzliche Abstimmungsprozesse schafft, sondern die Verantwortungszuordnung klarer regelt und eine wirksamere Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen gewährleistet.

Kritisch zu sehen ist zudem, dass die Wirtschaft in den vorgesehenen Steuerungsgruppen nicht strukturell vertreten ist. Da Unternehmen maßgeblich von den klimapolitischen Maßnahmen betroffen sind und deren Umsetzung sowie die damit verbundenen Investitionen tragen, ist ihre direkte und kontinuierliche Einbindung unerlässlich, um die Umsetzbarkeit, Kosteneffizienz und Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit realistisch beurteilen zu können. Der jährliche Klimadialog gemäß § 6 reicht dafür nicht aus. Vielmehr wird eine strukturelle Beteiligung der Wirtschaft bei einer Überarbeitung bzw. Neufassung des Gesetzesentwurfes als notwendig erachtet. Dabei sind sowohl die Berücksichtigung der praktischen Erfahrung der Unternehmen als auch die wirtschaftswissenschaftliche Expertise im wissenschaftlichen Klimabeirat sicherzustellen, um Umsetzbarkeit, Kostenfolgen und Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit angemessen beurteilen zu können.

Zu § 8 - Klimafahrplan
Auch die vorgesehene Ausgestaltung des Klimafahrplans geht über die unionsrechtlichen Anforderungen hinaus. Die Europäische Union verpflichtet die Mitgliedstaaten bereits zur Erstellung eines nationalen Energie- und Klimaplans sowie langfristiger Strategien. Der Entwurf schafft darüber hinaus einen eigenständigen nationalen Steuerungsmechanismus, der sektorale Reduktionspfade, die Quantifizierung einzelner Maßnahmen, konkrete Umsetzungsverantwortlichkeiten sowie laufende Nachsteuerungsmechanismen vorsieht. Eine derart detaillierte Governance-Struktur wird durch das Unionsrecht nicht verlangt und stellt daher eine zusätzliche nationale Regulierungsebene dar.

Kritisch ist insbesondere, dass der Klimafahrplan sämtliche Maßnahmen rechnerisch mit den vorgegebenen Emissionszielen verknüpfen soll. Dadurch entsteht ein permanenter Anpassungs- und Nachschärfungsdruck. Weichen reale Entwicklungen von den zugrunde gelegten Annahmen ab oder verzögert sich die Marktreife bestimmter Technologien, entsteht unmittelbar politischer Druck zur Einführung zusätzlicher Maßnahmen. Unternehmen erhalten dadurch keine langfristige Planungssicherheit, sondern müssen mit laufenden regulatorischen Anpassungen rechnen. Für Investitionsentscheidungen, die häufig einen Zeithorizont von mehreren Jahrzehnten aufweisen, ist ein solcher Mechanismus problematisch.

Die Erläuterungen führen an, dass dadurch eine wirksame und kosteneffiziente Zielerreichung sichergestellt werden soll. Dem ist entgegenzuhalten, dass langfristige Prognosen über Emissionsentwicklungen, Energiepreise, Technologiekosten und Infrastrukturverfügbarkeiten naturgemäß mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind. Eine detaillierte Quantifizierung erzeugt daher den Eindruck einer Genauigkeit, die tatsächlich nicht gegeben ist. Statt eines immer weiter ausgebauten nationalen Steuerungsapparates sollte der Fokus auf technologieoffenen Rahmenbedingungen und einer möglichst engen Orientierung an den bestehenden europäischen Instrumenten liegen. Wir lehnen die Bestimmung daher entschieden ab.

Zu § 8 Abs 6 - Standortklausel
Die Standortklausel des § 8 Abs 6 ist unwirksam. Wenn aufgrund des Klimafahrplans Gesetze mit Ausrichtung auf Klimaneutralität 2040 verankert werden, spüren österreichische Unternehmen den Wettbewerbsnachteil unmittelbar. Die Standortklausel wirkt erst im Nachhinein, also wenn der Schaden bereits eingetreten ist. Darüber hinaus ist

es zu hinterfragen, wie damit eine Wirkung entfaltet werden kann, wenn die relevanten Gesetze bereits auf 2040 ausgerichtet sind, wie z.B. beim Erneuerbare-Energie-Verkehr-Gesetz.

Zu § 11 – Korrekturmechanismus
Die Sofortmaßnahmen werden höchst kritisch bewertet, da sie zu Rechtsunsicherheit, Planungsunsicherheit und erhöhten Kosten führen können, dies insbesondere angesichts der kurzen Frist von drei Monaten.

Zu § 16 Abs 4 – Selbstbindungsgesetz
Das Gesetz ist als Selbstbindungsgesetz konstruiert, entfaltet aber über Fristen, Automatismen und Sofortprogramme erheblichen faktischen Druck. Die in den Erläuterungen behauptete Rechtswirkungslosigkeit überzeugt daher nicht. Ein Gesetz ist kein politisches Positionspapier. Wäre die Klimaneutralität 2040 tatsächlich ohne jeden rechtlichen Gehalt, ist ihre Aufnahme in das Gesetz kaum sinnvoll erklärbar und wäre verfassungsrechtlich problematisch. Gerade die Entwicklung der Klimajudikatur zeigt, wie riskant der geplante Weg ist. Dass dieses Risiko keineswegs theoretisch ist, zeigt die jüngste deutsche Rechtsprechung. Das deutsche Bundesverwaltungsgericht hat am 29. Jänner 2026 (BVerwG, 29.1.2026, Az. 7 C 6.24) eine Klage gegen das Klimaschutzprogramm 2023 zugelassen und die Bundesregierung zur Nachbesserung verpflichtet. Auch das deutsche Klimaschutzgesetz schließt in § 4 Abs. 1 Satz 6 subjektive Rechte aus, genauso wie die Selbstbindungs-Konstruktion in § 16 Abs. 4 des Entwurfs. Trotzdem wurde die Verbandsklage zugelassen, weil die Klagebefugnis aus dem EU-Umweltrecht (Aarhus-Konvention) abgeleitet wird. Da Aarhus auch für Österreich gilt, ist die behauptete Rechtswirkungslosigkeit nicht nur „nicht überzeugend", sondern durch einen realen Präzedenzfall erschüttert. Außerdem enthält der Entwurf einen inneren Widerspruch: § 1 Abs. 4 enthält ein klares Bekenntnis für das 2040-Ziel, § 16 Abs. 4 spricht ihm eine Rechtswirkung ab. Entweder das Gesetz wirkt, dann ist es einklagbar, oder es wirkt nicht, dann ist das 2040-Ziel bloß symbolisch.

Zu Anlage 1 – Sektoren
Anlage 1 erfasst den Sektor Verkehr und verweist dabei auf folgende IPCC-Quellkategorien gemäß CRT: 1.A.3.a (abzüglich CO2), 1.A.3.b, 1.A.3.c, 1.A.3.d, 1.A.3.e.ii, 1.A.4.c.ii, 1.A.4.c.iii und 1.A.5

Der IPCC-Code 1.A.3.a (abzüglich CO2) bezieht sich auf den Inländischer Flugverkehr (ohne CO2) Civil Aviation (excluding CO2).

Das Klimagesetz bezieht sich laut den Erläuternden Bemerkungen auf Sektoren außerhalb des EU-ETS1. Der inländische Flugverkehr ist jedoch im EU-ETS 1 inkludiert. Da das ETS 1-System grundsätzlich den gesamten innereuropäischen Luftverkehr abdeckt (Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums), fallen auch rein nationale Flüge innerhalb eines EU-Mitgliedstaates voll unter die Emissionshandelspflicht. Wir ersuchen um Prüfung und Klärung, ob bzw. inwieweit der inländische Flugverkehr an dieser Stelle doppelt belastet wird. Eine doppelte Belastung wäre aus Sicht der BSTV jedenfalls strikt abzulehnen. Die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftfahrt steht bereits heute in einem dynamischen globalen Umfeld stark unter Druck. Der Luftverkehr unterliegt bereits dem EU-Emissionshandel, CORSIA und der ReFuelEU-Aviation-Verordnung; weitere ökologisch motivierte nationale oder europäische Zusatzanforderungen führen zu Mehrfachbelastungen ohne spürbaren Klimanutzen und fördern die Verlagerung von Verkehr auf Drehkreuze außerhalb der EU. Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen und

insbesondere der österreichischen (Luftverkehrs-)Wirtschaft muss gewahrt bleiben. Die Unternehmen der Luftverkehrsbranche fordern daher, dass der gesamte Flugverkehr (einschließlich des inländischen Luftverkehrs) zur Gänze nicht dem Anwendungsbereich des Klimagesetzes unterliegt. Es muss klargestellt werden, dass bereits unionsrechtlich regulierte Tätigkeiten nicht zusätzlich national belastet werden. Eine Standortverträglichkeitsprüfung muss dem Beschluss des Klimafahrplans vorausgehen.

III. Zusammenfassung

Die WKÖ bekennt sich zu den EU-Klimazielen, lehnt jedoch ein nationales Klimaneutralitätsziel 2040 strikt ab. Dieser Alleingang erhöht den Investitions- und Kostendruck, gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit und birgt erhebliche budgetäre Risiken. Österreich muss seine Klimapolitik an den europäischen Vorgaben und dem Ziel der Klimaneutralität 2050 ausrichten. Nationales Gold-Plating und Doppelregulierungen sind zu vermeiden. Was es braucht sind realistische, technologieoffene Transformationspfade, leistbare Energie und gesicherte Infrastruktur statt zusätzlicher Bürokratie.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen jederzeit gerne für weitere Fragen zur Verfügung.

Diese Stellungnahme wird auch dem Präsidium des Nationalrats übermittelt.

Freundliche Grüße

Martha Schultz
Präsidentin

Mag. Jochen Danninger
Generalsekretär

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH AMTSSIGNATUR	Unterzeichner	Wirtschaftskammer Österreich
	Datum/Zeit-UTC	2026-10-30T11:35:20+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	2033604334
	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter https://www.signaturpruefung.gv.at/.