VÖWG
Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs

VKÖ
Verband kommunaler Unternehmen Österreichs

Rückmeldung zur öffentlichen Konsultation des BMLUK

zum Klimagesetz (KliG)

Wien, 27.10.2026

Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs

Unser Ziel ist es, dass Dienstleistungen der Daseinsvorsorge für alle Menschen in Österreich zugänglich, leistbar und von hoher Qualität bleiben – heute und in Zukunft. Der VÖWG vernetzt über 120 Unternehmen, Institutionen und Organisationen und fördert den Wissensaustausch – etwa in den Bereichen Energieversorgung, öffentlicher Verkehr, Wasser- und Abwasserwirtschaft, Abfallentsorgung, wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung, Wohnen sowie Gesundheits- und Sozialdienste. Zudem unterstützt der VÖWG seine Mitglieder mit einem breiten Serviceangebot, begleitet politische und regulatorische Entwicklungen und stärkt die Stimme der Daseinsvorsorge auf nationaler und europäischer Ebene.

Über den Verband kommunaler Unternehmen Österreichs

Der Verband kommunaler Unternehmen Österreichs (VKÖ) vereint rund 30 kommunale Unternehmen aus ganz Österreich sowie die Stadtwerke Krakau und Meran. Mit ihren breiten Portfolios in den Bereichen Energieversorgung, Netzinfrastruktur, öffentlicher Verkehr, Wasser- und Abwasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Telekommunikation leisten sie einen wesentlichen Beitrag zu einer sicheren und leistbaren Daseinsvorsorge. Der VKÖ unterstützt seine Mitglieder mit vielfältigen Services, begleitet politische und regulatorische Entwicklungen und stärkt die Stimme der kommunalen Daseinsvorsorge auf nationaler und europäischer Ebene.

Rechtsform:
Verein

Sitz:
Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien

ZVR-Zahl (AT):
VÖWG: 338965482
VKÖ: 358163335

Zuständigkeit:
Landespolizeidirektion Wien

EU-Transparenzregisternummer VÖWG:
643879152710-58

Positionen im Überblick

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG) begrüßt die Bestrebungen, mit dem neuen Klimagesetz einen verbindlicheren politischen Rahmen für die Erreichung der österreichischen und europäischen Klimaziele zu schaffen. Insbesondere das ausdrückliche Bekenntnis zur Klimaneutralität bis 2040, die stärkere Berücksichtigung der Klimawandelanpassung und der Kreislaufwirtschaft sowie die Einführung von Klimafahrplänen und eines Korrekturmechanismus werden positiv bewertet.

Aus Sicht des VÖWG ist es wesentlich, dass die Umsetzung der Klimaziele mit der langfristigen Planungssicherheit, wirtschaftlichen Tragfähigkeit und Versorgungssicherheit öffentlicher Infrastrukturen vereinbar bleibt. Unternehmen der Daseinsvorsorge leisten in den Bereichen Energieversorgung, öffentlicher Verkehr, Wasser- und Abwasserwirtschaft sowie Abfallwirtschaft einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Der vorliegende Entwurf enthält wichtige Ansätze zur Weiterentwicklung der österreichischen Klimapolitik. In mehreren Bereichen besteht jedoch noch Konkretisierungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Resilienz kritischer Infrastrukturen, die Einbindung kommunaler Unternehmen in klimapolitische Entscheidungsprozesse, die langfristige Finanzierung erforderlicher Investitionen sowie die Abstimmung klimapolitischer Maßnahmen mit bestehenden Infrastruktur- und Investitionszyklen.

§ 1 ff. und § 8 KliG – Abstimmung mit Landesklimagesetzen und bestehenden Planungsinstrumenten

Hintergrund

Der VÖWG begrüßt die Schaffung eines bundesweiten gesetzlichen Rahmens für Klimaschutz, Klimawandelanpassung und Kreislaufwirtschaft. Allerdings bestehen auf Landesebene bereits entsprechende Regelungen und Planungsinstrumente, beispielsweise das Wiener Klimagesetz. Eine fehlende Abstimmung mit dem bundesweiten Klimafahrplan könnte zu Doppelgleisigkeiten, widersprüchlichen Vorgaben und zusätzlichen administrativen Belastungen führen. Zudem muss sichergestellt werden, dass bestehende Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern gewahrt bleiben.

Gewünschte Änderung

In § 8 beziehungsweise in den Erläuterungen sollte eine ausdrückliche Abstimmung des bundesweiten Klimafahrplans mit bestehenden Landesklimagesetzen und Landesklimafahrplänen vorgesehen werden. Bereits bestehende Maßnahmen sind zu berücksichtigen, Doppelgleisigkeiten zu vermeiden und die verfassungsrechtliche Kompetenzverteilung ist zu wahren.

Ziel / erwarteter Effekt

- Verbesserte Abstimmung zwischen bundesweiten und landesrechtlichen Klimaschutzinstrumenten
- Vermeidung von Doppelgleisigkeiten und widersprüchlichen Vorgaben
- Wahrung bestehender Zuständigkeiten und Handlungsspielräume von Ländern und Gemeinden

§ 2 Abs. 1 und 2 KliG – Klimawandelanpassung

Hintergrund

Die stärkere Verankerung der Klimawandelanpassung im Klimagesetz wird ausdrücklich begrüßt. Die zunehmenden Auswirkungen von Hitzeereignissen, Starkregen, Hochwasser und anderen Extremwetterereignissen verdeutlichen die Bedeutung widerstandsfähiger Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen.

Der Gesetzesentwurf berücksichtigt in § 2 Abs. 2 bereits die Aktivitätsfelder Energie sowie Verkehrsinfrastruktur inklusive Aspekte der Mobilität. Die Resilienz kritischer Infrastrukturen wird jedoch nicht ausdrücklich als

Schwerpunkt festgelegt. Darüber hinaus werden bestimmte bereichsübergreifende Anpassungsfragen, beispielsweise Änderungen von Arbeitszeiten, Urlaubszeiten oder die zeitliche Organisation des Bildungsbetriebs, nicht explizit genannt.

Gewünschte Änderung

§ 2 Abs. 2 soll um folgende Bestimmung ergänzt werden:

„Sie hat die Resilienz kritischer Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen als Schwerpunkt zu berücksichtigen."

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass auch übergreifende Anpassungsfragen, insbesondere im Bereich der Arbeitsorganisation und des Bildungswesens, bei der Entwicklung von Klimawandelanpassungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Stärkung der Widerstandsfähigkeit kritischer Infrastruktur gegenüber Klimarisiken
- Sicherstellung der Funktionsfähigkeit zentraler Dienstleistungen der Daseinsvorsorge
- Umfassendere Berücksichtigung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Auswirkungen des Klimawandels

§ 2 und § 8 Abs. 2 KliG – Anerkennung klimabedingter Infrastrukturinvestitionen

Hintergrund

Die Anpassung bestehender Energie- und Versorgungsnetze an die Folgen des Klimawandels erfordert langfristige Investitionen. Dies betrifft insbesondere die Erhöhung der Netzresilienz, die Verringerung diffuser Emissionen sowie die Integration erneuerbarer Gase.

Für entsprechende Investitionen besteht jedoch das Risiko, dass diese im Rahmen regulatorischer Kostenprüfungen nicht als notwendig oder angemessen anerkannt werden. Während für bestimmte Planungsinstrumente bereits Anerkennungsregelungen bestehen, fehlt eine entsprechende ausdrückliche Regelung insbesondere für die Verteilernetzplanung.

Gewünschte Änderung

In den Erläuterungen zu § 2 und § 8 Abs. 2 sollte klargestellt werden, dass Investitionen in die Resilienz der Netze, die Verringerung diffuser Emissionen und die Integration erneuerbarer Gase, sofern sie der Umsetzung des Klimafahrplans oder der Klimawandelanpassungsstrategie dienen, als notwendige beziehungsweise angemessene Kosten im Sinne des § 138 Abs. 1 ElWG und des § 79 Abs. 1 GWG 2011 gelten sollen.

Ziel / erwarteter Effekt

- Schaffung von Investitions- und Planungssicherheit für Netzbetreiber
- Sicherstellung der regulatorischen Berücksichtigung klimabedingter Investitionen
- Förderung einer klimaresilienten und nachhaltigen Energieversorgung

§ 3 KliG – Kreislaufwirtschaft

Hintergrund

Die Verankerung der Kreislaufwirtschaft als eigenständige Säule des Klimagesetzes wird begrüßt. Die kommunale Abfallwirtschaft leistet einen wesentlichen Beitrag zur Ressourcenschonung und Emissionsreduktion, kann jedoch die zu behandelnden Abfallströme nicht frei wählen und fungiert vielfach als letzte Senke für nicht verwertbare Materialien. Die Dekarbonisierung und Weiterentwicklung hochwertiger Recyclingverfahren erfordern daher gezielte Fördermaßnahmen und wirtschaftliche Anreize. Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass sich

die Umsetzung der Klimaziele an der jeweils aktuellen Fassung der Österreichischen Kreislaufwirtschaftsstrategie orientiert.

Gewünschte Änderung

§ 3 Abs. 2 soll dahingehend präzisiert werden, dass ausdrücklich auf die Österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie in ihrer jeweils aktuellen Fassung Bezug genommen wird. Zudem sollte die besondere Rolle der kommunalen Abfallwirtschaft berücksichtigt und durch zweckgebundene Förderinstrumente zur Dekarbonisierung sowie Lenkungsmechanismen zur Förderung des Einsatzes von Sekundärrohstoffen und der Rückgewinnung von Wertstoffen unterstützt werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Sicherstellung der Berücksichtigung aktueller strategischer Entwicklungen
- Unterstützung der Dekarbonisierung der kommunalen Abfallwirtschaft
- Stärkung hochwertiger Recyclingverfahren und der Rückgewinnung von Wertstoffen
- Förderung des Einsatzes von Sekundärrohstoffen

§ 4 KliG – Klimaneutrale Verwaltung

Hintergrund

Der VÖWG begrüßt das Ziel einer klimaneutralen öffentlichen Verwaltung. Die öffentliche Hand kann durch ihre Beschaffungs- und Investitionsentscheidungen eine wichtige Vorbildfunktion übernehmen und klimafreundliche Technologien fördern. Voraussetzung dafür sind jedoch geeignete finanzielle und organisatorische Rahmenbedingungen.

Gewünschte Änderung

Bei der Umsetzung der Strategie für eine klimaneutrale Verwaltung sollten langfristige Investitions- und Beschaffungszyklen sowie entsprechende Finanzierungsinstrumente berücksichtigt werden. In den Erläuterungen sollte zudem die Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung hervorgehoben werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Stärkung der Vorbildwirkung der öffentlichen Hand
- Förderung klimafreundlicher Technologien und Dienstleistungen
- Verbesserung der Planungs- und Finanzierungssicherheit bei öffentlichen Investitionen

§ 6 Abs. 1 und 2 KliG – Einbindung von Stakeholdern; Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit

Hintergrund

Die erweiterten Beteiligungs- und Transparenzmechanismen, insbesondere die Einführung eines jährlichen Klimadialogs, werden positiv bewertet. Allerdings werden kommunale Verkehrsunternehmen und weitere Betreiber öffentlicher Infrastruktur nicht ausreichend berücksichtigt.

Obwohl § 6 Abs. 2 zahlreiche Interessenvertretungen und Organisationen ausdrücklich nennt, fehlt eine entsprechende Vertretung der öffentlichen Verkehrsunternehmen. Diese übernehmen jedoch eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Klimaziele und sind unmittelbar von den vorgesehenen Maßnahmen betroffen.

Gewünschte Änderung

Die Aufzählung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Klimadialogs in § 6 Abs. 2 soll um „eine Vertreterin oder einen Vertreter der öffentlichen Verkehrsunternehmen“ ergänzt werden.

Darüber hinaus sollte in den Erläuterungen zu § 6 Abs. 1 die Bedeutung kommunaler Verkehrsunternehmen und anderer Betreiber kritischer Infrastruktur als wesentliche Stakeholder ausdrücklich hervorgehoben werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Stärkere Einbindung der Unternehmen der Daseinsvorsorge in klimapolitische Entscheidungsprozesse
- Berücksichtigung praktischer Erfahrungen bei der Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen
- Verbesserung der Umsetzbarkeit und Akzeptanz geplanter Maßnahmen

§ 8 Abs. 1 und 2 KliG – Klimafahrplan und Finanzierung

Hintergrund

Die Einführung von Klimafahrplänen mit konkreten Maßnahmen, Umsetzungsverantwortlichkeiten und Umsetzungszeiträumen stellt einen wichtigen Fortschritt dar. Der Gesetzesentwurf enthält jedoch keine ausreichenden Vorgaben zur langfristigen Finanzierung der vorgesehenen Maßnahmen.

Insbesondere Investitionen in Energienetze, öffentliche Verkehrsinfrastruktur, erneuerbare Energien und Klimawandelanpassungsmaßnahmen erfordern verlässliche Finanzierungsinstrumente. Der in § 8 Abs. 1 vorgesehene Verweis auf die budgetäre Bedeckung im Rahmen des Bundesfinanzrahmengesetzes schafft hierfür keine ausreichende langfristige Planungssicherheit.

Gewünschte Änderung

§ 8 Abs. 2 soll dahingehend ergänzt werden, dass im Klimafahrplan für jede Maßnahme auch die vorgesehenen öffentlichen Finanzierungsinstrumente ausgewiesen werden.

Darüber hinaus sollte in den Erläuterungen der Zusammenhang zwischen Klimafahrplan, Finanzierungsinstrumenten und langfristigem Investitionsbedarf ausdrücklich dargestellt werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Verbesserung der langfristigen Finanzierungs- und Planungssicherheit
- Realistische und wirtschaftlich tragfähige Umsetzung der Klimafahrpläne
- Sicherstellung notwendiger Investitionen in die öffentliche Infrastruktur

§ 8 Abs. 2 KliG – Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und langfristiger Infrastrukturzyklen

Hintergrund

Der öffentliche Verkehr stellt einen wesentlichen Bestandteil der Lösung zur Erreichung der Klimaziele dar. Investitionen in dessen Ausbau, Erhaltung und Dekarbonisierung leisten einen nachhaltigen Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen.

Gleichzeitig unterliegen öffentliche Infrastrukturprojekte langfristigen Planungs-, Genehmigungs-, Finanzierungs- und Beschaffungsprozessen. Diese Rahmenbedingungen werden im Klimagesetz derzeit nicht ausdrücklich berücksichtigt.

Es besteht daher das Risiko, dass Maßnahmen oder Umsetzungsfristen festgelegt werden, die mit bestehenden Infrastrukturzyklen nicht vereinbar sind.

Gewünschte Änderung

Bei der Festlegung von Maßnahmen und Umsetzungszeiträumen gemäß § 8 Abs. 2 Z 6 sollen die langfristigen Planungs-, Genehmigungs-, Finanzierungs- und Beschaffungsprozesse öffentlicher Infrastrukturunternehmen ausdrücklich berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sollte klargestellt werden, dass Investitionen in den Ausbau, die Erhaltung und die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs wesentliche Klimaschutzmaßnahmen darstellen. Bei der Ausgestaltung der Maßnahmen im Verkehrssektor sollte insbesondere der motorisierte Individualverkehr vorrangig adressiert und eine unverhältnismäßige Belastung des öffentlichen Verkehrs vermieden werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Realistische Festlegung von Umsetzungszeiträumen
- Vermeidung von Zielkonflikten mit bestehenden Infrastruktur- und Investitionsplanungen
- Stärkung des öffentlichen Verkehrs als wesentliche Klimaschutzmaßnahme

§ 8 Abs. 3 und § 14 Abs. 1 und 2 KliG – Aktualisierung der Klimafahrpläne und Klimarisikoanalysen

Hintergrund

Der Gesetzesentwurf sieht für die Aktualisierung der Klimafahrpläne sowie die Durchführung der nationalen Klimarisikoanalyse und die Erstellung entsprechender Fortschrittsberichte einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren vor. Angesichts zunehmender Klimarisiken, neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und sich verändernder rechtlicher Rahmenbedingungen erscheint dieser Zeitraum zu lang. Gleichzeitig müssen häufigere Aktualisierungen mit den langfristigen Planungs- und Investitionszyklen öffentlicher Infrastrukturunternehmen vereinbar bleiben.

Gewünschte Änderung

In § 8 Abs. 3 sowie § 14 Abs. 1 und 2 soll die Formulierung „mindestens alle fünf Jahre“ jeweils durch „mindestens alle drei Jahre“ ersetzt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Planungssicherheit bereits genehmigter Infrastrukturprojekte nicht beeinträchtigt wird.

Ziel / erwarteter Effekt

- Schnellere Berücksichtigung neuer Entwicklungen und Klimarisiken
- Regelmäßigere Überprüfung der Wirksamkeit klimapolitischer Maßnahmen
- Verbesserte Abstimmung zwischen Klimafahrplänen, Klimarisikoanalysen und Infrastrukturplanung

§ 8 Abs. 6 KliG – Standortklausel und Wirksamkeit des Klimafahrplans

Hintergrund

Die Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen bei der Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings besteht durch die Standortklausel in § 8 Abs. 6 das Risiko, dass notwendige Maßnahmen abgeschwächt oder verzögert werden. Dies könnte die Wirksamkeit des Klimafahrplans und die Erreichung der verbindlichen Klimaziele beeinträchtigen.

Gewünschte Änderung

In § 8 Abs. 6 beziehungsweise in den Erläuterungen sollten die Voraussetzungen für eine Anpassung des Klimafahrplans auf Grundlage der Standortklausel konkretisiert werden. Dabei ist sicherzustellen, dass Anpassungen transparent begründet werden und die Erreichung der Klimaziele nicht gefährden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Erhöhung der Transparenz bei Anpassungen des Klimafahrplans
- Vereinbarkeit wirtschaftlicher Rahmenbedingungen mit den Klimazielen
- Sicherstellung der Wirksamkeit klimapolitischer Maßnahmen

§ 9 Abs. 1 KliG – Nationaler Energie- und Klimaplan; Langfriststrategie

Hintergrund

§ 9 Abs. 1 sieht vor, dass der Nationale Energie- und Klimaplan sowie die Langfriststrategie auf den jeweils aktuellen Klimafahrplan abzustimmen sind. Eine entsprechende Abstimmung mit den bestehenden Planungsinstrumenten der Energie- und Netzinfrastruktur ist jedoch nicht vorgesehen.

Insbesondere die Netzentwicklungsplanung folgt eigenen gesetzlichen Planungszyklen. Fehlende Abstimmungen können zu widersprüchlichen Vorgaben und Unsicherheiten bei langfristigen Investitionsentscheidungen führen.

Gewünschte Änderung

§ 9 Abs. 1 soll um folgende Bestimmung ergänzt werden:

„Der Klimafahrplan ist mit dem integrierten Netzinfrastrukturplan, den Netzentwicklungsplänen gemäß § 118 ElWG und den Planungsinstrumenten gemäß §§ 22 und 63 GWG 2011 abzustimmen."

Ziel / erwarteter Effekt

- Verbesserte Abstimmung zwischen Klima- und Energieinfrastrukturplanung
- Vermeidung widersprüchlicher Planungsgrundlagen
- Erhöhung der Investitions- und Planungssicherheit für Netzbetreiber

§ 11 Abs. 1 und 2 KliG – Korrekturmechanismus und Sofortprogramme

Hintergrund

Die Einführung eines Korrekturmechanismus bei drohender Verfehlung der Klimaziele wird begrüßt. Allerdings bleiben die konkreten Voraussetzungen, der Umfang und die Auswirkungen der vorgesehenen Sofortprogramme teilweise unklar.

Die kurzen Fristen für die Erstellung und Beschlussfassung von Sofortprogrammen können insbesondere für Verkehrs- und Energieinfrastrukturunternehmen problematisch sein. Kurzfristige zusätzliche Maßnahmen könnten erhebliche Investitionen erfordern oder bereits genehmigte Planungen beeinträchtigen.

Gewünschte Änderung

§ 11 Abs. 1 soll um folgende Bestimmung ergänzt werden:

„Vor der Beschlussfassung über Maßnahmen mit wesentlichen Auswirkungen auf Netz- und Verkehrsinfrastruktur sind die betroffenen Betreiber anzuhören; die Umsetzungsfristen sind mit deren Planungszyklen kompatibel festzulegen."

Darüber hinaus sollte in den Erläuterungen klargestellt werden, dass die Kosten bereits genehmigter Planungen auch bei nachträglichen Änderungen der Planungsgrundlagen anerkannt bleiben.

Ziel / erwarteter Effekt

- Sicherstellung der Einbindung betroffener Infrastrukturbetreiber

- Vermeidung kurzfristiger und nicht ausreichend planbarer Investitionsverpflichtungen
- Schutz bereits genehmigter Infrastrukturprojekte und langfristiger Investitionsentscheidungen

§ 11 Abs. 3 KliG – Ankauf von Klimaschutz-Zertifikaten

Hintergrund

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass Sofortprogramme auch den Ankauf von Klimaschutz-Zertifikaten umfassen können. Aus Sicht des VÖWG sollten jedoch Maßnahmen mit langfristigem Emissionsminderungspotenzial gegenüber kurzfristigen Kompensationslösungen bevorzugt werden.

Insbesondere Investitionen in den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität können dauerhaft zur Senkung von Treibhausgasemissionen beitragen und gleichzeitig zusätzliche gesellschaftliche und wirtschaftliche Vorteile schaffen.

Darüber hinaus bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Kostentragung zwischen den einzelnen Bundesministerien, da die sektoralen Reduktionspfade lediglich indikativen Charakter haben.

Gewünschte Änderung

§ 11 Abs. 3 soll um folgende Bestimmung ergänzt werden:

„Vor dem Ankauf von Klimaschutz-Zertifikaten ist zu prüfen, ob die Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen im Inland, insbesondere mit langfristigem Emissionsminderungspotenzial, möglich ist."

Zudem sollte die Finanzierung und Kostentragung beim Ankauf von Klimaschutz-Zertifikaten klar geregelt und möglichst bei einer zentralen beziehungsweise übergeordneten Stelle verankert werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Vorrang langfristig wirksamer Klimaschutzmaßnahmen
- Effizienterer Einsatz öffentlicher Finanzmittel
- Förderung nachhaltiger Investitionen im Inland
- Klarere Verantwortlichkeiten bei der Kostentragung

§ 15 Abs. 3 KliG – Redaktionelle Klarstellung

Hintergrund

§ 15 Abs. 3 verweist hinsichtlich der Umsetzungsverantwortlichen auf § 8 Abs. 2 Z 5. Die Umsetzungsverantwortlichkeiten sind jedoch in § 8 Abs. 2 Z 6 geregelt.

Gewünschte Änderung

Der Verweis in § 15 Abs. 3 soll auf „§ 8 Abs. 2 Z 6" berichtigt werden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Sicherstellung einer korrekten gesetzlichen Verweisung
- Verbesserung der Rechtsklarheit

§ 16 Abs. 4 KliG – Verbindlichkeit der Klimafahrpläne und Umsetzungsverantwortlichkeiten

Hintergrund

Der Gesetzesentwurf ist als Selbstbindungsgesetz ausgestaltet und sieht keine rechtliche Verbindlichkeit der Klimafahrpläne vor. Trotz der vorgesehenen Monitoring- und Korrekturmechanismen besteht daher das Risiko, dass Maßnahmen nicht ausreichend umgesetzt werden. Für Infrastrukturunternehmen, deren Investitionsentscheidungen auf langfristigen klimapolitischen Zielsetzungen beruhen, ist jedoch ein verlässlicher Umsetzungsrahmen wesentlich.

Gewünschte Änderung

Es sollten geeignete Mechanismen zur verbindlicheren Umsetzung der Klimafahrpläne und zur Absicherung der Umsetzungsverantwortlichkeiten des Bundes vorgesehen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass für Länder, Gemeinden und öffentliche Infrastrukturunternehmen keine zusätzlichen Verpflichtungen ohne entsprechende gesetzliche Grundlage entstehen.

Ziel / erwarteter Effekt

- Stärkung der Wirksamkeit und Verlässlichkeit der Klimafahrpläne
- Klarere Zuordnung von Umsetzungsverantwortlichkeiten auf Bundesebene
- Verbesserung der Kontrolle klimapolitischer Maßnahmen
- Erhöhung der langfristigen Planungs- und Investitionssicherheit

Anlage 1 KliG – Sektorale Zuordnung von Emissionen

Hintergrund

Die sektorale Zuordnung von Emissionen ist für die Überprüfung der Reduktionspfade wesentlich. Sollte die Abfallverbrennung künftig in das europäische Emissionshandelssystem einbezogen werden, besteht bei unveränderter sektoraler Zuordnung das Risiko einer Doppelerfassung von Emissionen.

Gewünschte Änderung

In Anlage 1 beziehungsweise in den Erläuterungen sollte klargestellt werden, dass bei einer künftigen Einbeziehung von Abfallverbrennungsanlagen in den EU-Emissionshandel die sektorale Zuordnung entsprechend angepasst wird, um eine Doppelerfassung zu vermeiden.

Ziel / erwarteter Effekt

- Vermeidung einer doppelten Erfassung von Emissionen
- Sicherstellung einer konsistenten sektoralen Zuordnung
- Schaffung klarer Rahmenbedingungen für die kommunale Abfallwirtschaft

Abschließende Bemerkungen

Der VÖWG unterstützt die Weiterentwicklung der österreichischen Klimapolitik und das Ziel der Klimaneutralität bis 2040. Der Gesetzesentwurf schafft hierfür wichtige Grundlagen, insbesondere durch die stärkere Berücksichtigung der Klimawandelanpassung und Kreislaufwirtschaft sowie die Einführung von Klimafahrplänen und eines Korrekturmechanismus.

Für eine erfolgreiche Umsetzung sind jedoch verlässliche Finanzierungsbedingungen, die stärkere Einbindung von Unternehmen der Daseinsvorsorge sowie eine bessere Abstimmung bestehender Planungsinstrumente erforderlich. Klimaschutzmaßnahmen müssen dabei mit langfristigen Infrastrukturzyklen, wirtschaftlicher Tragfähigkeit und Versorgungssicherheit vereinbar bleiben.

Der VÖWG ersucht daher um Berücksichtigung der vorgebrachten Anmerkungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren und steht für einen konstruktiven Austausch gerne zur Verfügung

Inhaltliche Verantwortung

Virginia Hagn	**Teamleitung Wasserpolitik und Kreislaufwirtschaft** +43-1-4082204-20 virginia.hagn@voewg.at
Lea Erath	**Referentin Wasserpolitik und Kreislaufwirtschaft** +43-1-4082204-12 lea.erath@voewg.at
Jonathan Jauk	**Referent Wasserpolitik und Kreislaufwirtschaft** +43-1-4082204-18 jonathan.jauk@voewg.at