

Das öffentliche Haushaltswesen in Österreich

Wege zur Integration: Asylwerber als
Lehrlinge in Mangelberufen

Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität

Dem Institut für Föderalismus zum
Jubiläum – 50 Jahre „Forschung für Vielfalt“

Literaturhinweise

Inhaltsübersicht

Mag. Valentin W e t t (Innsbruck): Wege zur Integration: Asylwerber als Lehrlinge in Mangelberufen	Seite 111
MMag. Dr. Lando K i r c h m a i r (Innsbruck): Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität	Seite 129
MMag. Dr. Florian S c h w e t z, LL.M. (Innsbruck): Dem Institut für Föderalismus zum Jubiläum – 50 Jahre „Forschung für Vielfalt“	Seite 147
Autorenverzeichnis	Seite 157
Literaturhinweise	Seite 159
Über uns	Seite 171
Impressum	Seite 173
Inhaltsverzeichnis 2025	Seite 177

Wege zur Integration: Asylwerber als Lehrlinge in Mangelberufen

Von Mag. **Valentin Wett***

* Für Informationen zum Autor siehe das Autorenverzeichnis auf Seite 158.

1 Einleitung

Diese Studie untersucht, ob und in welchem Ausmaß eine Reihe österreichischer Erlässe von 2012 bis 2018, die Asylwerberinnen und Asylwerbern bereits während ihres Asylverfahrens eine Lehre in Mangelberufen ermöglicht haben, die mittelfristige Arbeitsmarktintegration beeinflusst haben. Im Fokus steht eine klar definierte Zielgruppe in Form männlicher afghanischer Asylwerber in Westösterreich,¹ da sie am stärksten von den Erlässen betroffen war.

Methodisch identifiziert werden kausale Effekte über ein fuzzy Regression-Discontinuity-Design (RDD) rund um die Altersgrenze 24 Jahre bei Ankunft in Österreich. Die Auswertung basiert auf verknüpften österreichischen Administrativdaten und betrachtet als Ergebnisvariablen kumulativ über fünf Jahre nach Ankunft die Beschäftigungstage, Gesamteinkommen, Monate mit Sozialleistungsbezug und Monate in Grundversorgung.²

Die Hauptergebnisse zeigen, dass die Möglichkeit von Lehrverhältnissen während des Asylverfahrens die mittelfristige Arbeitsmarktintegration substantiell verbessert (mehr Beschäftigungstage, höhere Erwerbseinkommen, deutlich weniger Sozialleistungsbezug), während sich gleichzeitig kein Hinweis auf einen systematischen Anstieg des Verbleibs in Österreich findet.

¹ Westösterreich bezieht sich hier auf die statistische NUTS-Region Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Oberösterreich. Die Fokussierung dient der Erhöhung der Identifikationsschärfe, da Nachfrage, Lehrstellenmarkt und Vollzug in diesen Bundesländern besonders eng mit der Maßnahme verzahnt waren.

² Fünf Jahre sind die längste kohärente Periode, die für alle relevanten Ankunfts kohorten beobachtbar ist, ohne dass die COVID-19-Jahre das Ende des Beobachtungsfensters maßgeblich verzerren.

2 Daten und Stichprobe

2.1 Institutioneller Rahmen und Erlässe

Der Arbeitsmarktzugang für Asylwerberinnen und Asylwerber erfolgt in Österreich laut § 4 Abs. 1 Z 1 AuslBG 3 Monate nach Zulassung zum Asylverfahren, wurde im Jahr 2004 jedoch durch einen Erlass auf Saisonarbeitskräfte und ErntehelferInnen gemäß § 5 AuslBG beschränkt.³ Ausgangspunkt für die in der Studie untersuchte Maßnahme war ein Erlass des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMAK) vom 14. Juni 2012,⁴ der den Zugang zu Lehrverhältnissen bei Vorliegen eines konkreten Lehrplatzangebots und nach positiver Arbeitsmarktprüfung eröffnete.⁵

Am 18. März 2013 wurde der Adressatenkreis bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres erweitert,⁶ gefolgt von einer Präzisierung im September 2015,⁷ wonach Lehrverhältnisse in Lehrberufen der jeweils geltenden Fachkräfteverordnung (Mangelberufslisten)⁸ zugänglich sind. Für in der Mangelberufsliste gelistete Lehrberufe wurde das Verfahren dadurch ab 2015 prozedural vereinfacht; die Nachrangigkeit blieb jedoch unverändert wirksam. Damit wird Verdrängung inländischer ArbeitnehmerInnen systematisch begrenzt, während echte Engpässe adressiert werden. Die Nachrangigkeit wird im Ersatzkraftverfahren gemäß § 4b AuslBG geprüft: Eine Bewilligung wird nur erteilt, wenn in der Region keine geeignete bevorrechtigte Arbeitskraft verfügbar ist (insbesondere Inländerinnen/Inländer, bereits anerkannte Schutzbe-

³ BMWA, GZ BMWA435.006/6-II/7/04.

⁴ BMAK, GZ BMAK-435.006/0005-VI/AMR/7/2012.

⁵ Bei der Arbeitsmarktprüfung wird die Nachrangigkeit im Ersatzkraftverfahren gemäß § 4b AuslBG geprüft: Eine Bewilligung wird nur erteilt, wenn in der Region keine geeignete bevorrechtigte Arbeitskraft verfügbar ist (insbesondere Inländerinnen/Inländer, bereits anerkannte Schutzberechtigte, EWR-Bürgerinnen/EWR-Bürger).

⁶ BMAK, GZ BMAK-435.006/0005-VI/B/7/2013.

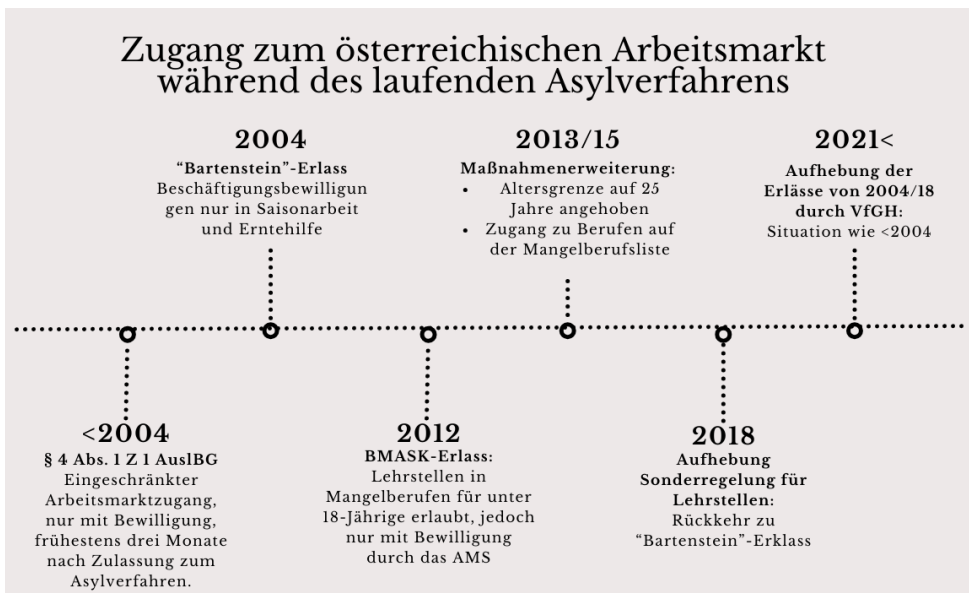
⁷ BMAK, GZ BMAK-435.006/0009-VI/B/7/2015.

⁸ Die Fachkräfteverordnung wird jährlich erlassen und listet Berufe mit anhaltendem Mangel an geeigneten Arbeitskräften auf; sie liegt national und bundeslandspezifisch vor.

rechtigte, EWR-Bürgerinnen/EWR-Bürger). Am 12. September 2018 wurde die Maßnahme per Erlass eingestellt.⁹

Abbildung 1 skizziert die zeitliche Abfolge der maßgeblichen Schritte von 2004 bis zur Einstellung 2018 und der Aufhebung der Erlässe von 2004 und 2018 durch den VfGH im Jahr 2021.

Abbildung 1: Zeitstrahl der Lehrstellenregelung für Asylwerberinnen und Asylwerber



⁹ BMASGK, GZ BMASGK-435.006/0013-VI/B/7/2018.

2.2 Daten

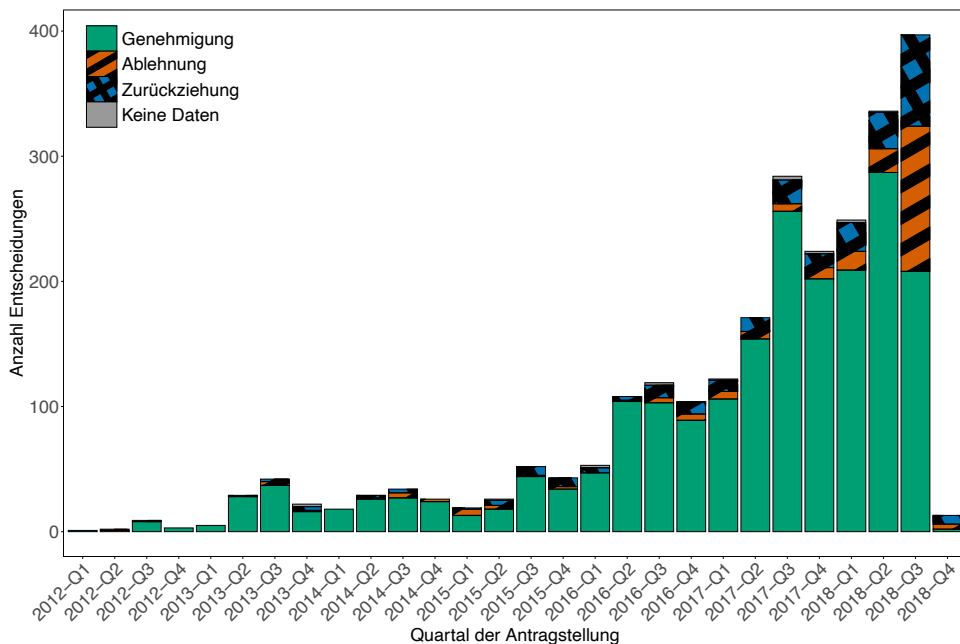
Die Analyse stützt sich auf Administrativdaten aus der Arbeitsmarktdatenbank (AMDB), die sämtliche sozialversicherungsrechtlichen Episoden in Österreich erfasst. Diese Datenbank enthält detaillierte Informationen zu demografischen Grundmerkmalen, Beschäftigungssektoren, Arbeitsentgelten, Versicherungs- und Beschäftigungszeiträumen, Arbeitslosigkeit sowie weiteren Versicherungsarten. Zur Ergänzung wurden zusätzliche Variablen des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft (BMAW) integriert, darunter Schutzstatus, Asyldatum, Teilnahme an Bildungsprogrammen, Sprachstand, Familienstand, Wohnsitz, Bezug von Leistungen der Grundversorgung, Bildungsniveau sowie Angaben zu erlernten und angestrebten Berufen aller beim Arbeitsmarktservice (AMS) registrierten Asylwerberinnen und Asylwerber.¹⁰ Darüber hinaus wurden vom AMS Daten zu erteilten Beschäftigungsbewilligungen für Ausländer sowie zu Kontakten zwischen dem AMS und Arbeitssuchenden bereitgestellt.¹¹

2.3 Deskriptive Betrachtung der Lehrstellenanträge

Abbildung 2 zeigt die Anträge und Entscheidungen des AMS laut bestehenden Erlässen nach Quartalen. Nach verhaltenem Beginn steigen die Genehmigungen von Lehren in Mangelberufen insbesondere nach der Präzisierung um die Mangelberufsliste 2015 deutlich an und erreichen 2018 ihren Höhepunkt. Mit der Einstellung 2018 steigt die Anzahl der Ablehnungen und Zurückziehungen, und im vierten Quartal 2018 erfolgten de facto keine weiteren Genehmigungen.

¹⁰ Asylwerberinnen und Asylwerber sind in der AMDB über die spezifischen Versicherungskennungen „O4“ und „OE“ eindeutig identifizierbar.

¹¹ Die Beschäftigungsbewilligungen ermöglichen eine eindeutige Identifikation jener Lehrverhältnisse, die unter die in den Jahren 2012 bis 2018 geltende Sonderregelung fielen.

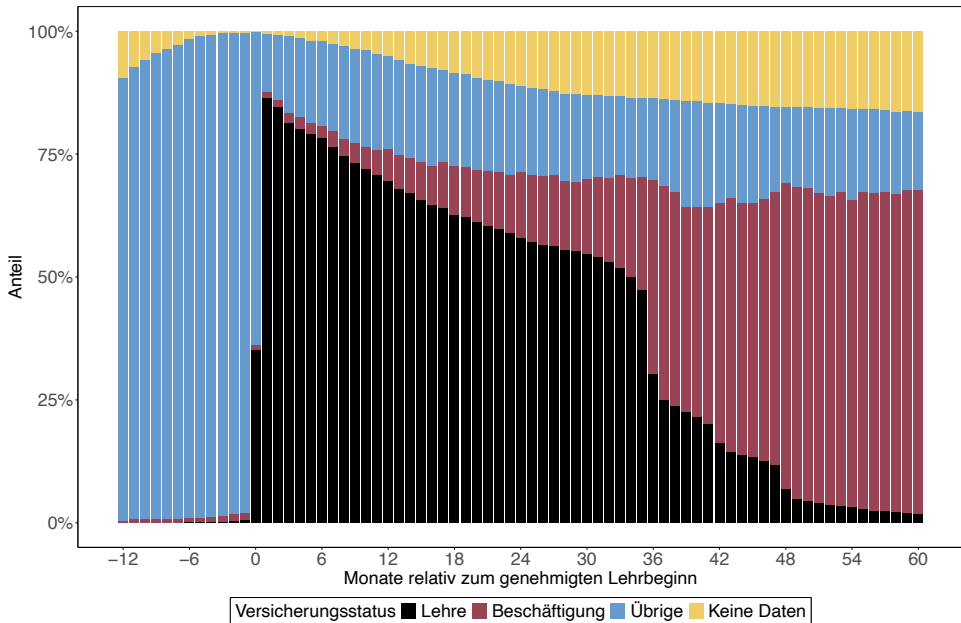
Abbildung 2: Anträge und Entscheidungen nach Quartal

2.4 Versicherungsmuster rund um den Lehrbeginn

Für genehmigte Lehrverhältnisse illustriert Abbildung 3 den Verlauf der Versicherungsstatusse relativ zum Lehrbeginn: Direkt vor dem Lehrbeginn beziehen die betroffenen Personen fast ausschließlich Sozialleistungen. Kurz nach Start dominiert die Lehlingsversicherung, wobei über 80 % der Berechtigten tatsächlich eine Lehre beginnen. Im Zeitverlauf steigen Übergänge in reguläre Beschäftigung und 36 Monate nach Lehrbeginn, dem Ende der meisten gängigen Lehrverträge, ist ein starker Übergang von Lehre in andere Beschäftigung evident. Sonstige Versicherungsstatusse und keine Daten bleiben verhältnismäßig gering.¹² Diese Muster geben einen ersten Hinweis darauf, dass die Maßnahme das Ziel einer längerfristigen Beschäftigung erfüllt.

¹² Keine Daten vor der ersten Versicherungsperiode deuten auf Einreise oder Nichterfassung im System hin; nach einer Episode fungiert der unbekannte Verbleib als Proxy für Abwanderung.

**Abbildung 3: Versicherungsstatus relativ zum Lehrbeginn
(genehmigte Fälle)**



2.5 Primärstichprobe

Die Primärstichprobe umfasst männliche afghanische Asylwerber, die zwischen Juli 2014 und September 2016 in Österreich eingereist sind, beim ersten Versicherungseintrag zwischen 14 und 33 Jahre alt waren und mindestens 78 Monate nach ihrer Ankunft oder später noch eine Versicherungszugehörigkeit aufwiesen.¹³ Von den Erlässen waren insbesondere Kohorten mit längeren Asylverfahren betroffen, da Personen mit abgeschlossenem Asylverfahren auch ohne Sonderregelung eine Lehre oder andere berufliche Tätigkeiten aufnehmen konnten.

¹³ 78 Monate nach der Ankunft sind die maximale Beobachtungsdauer, für die zum Zeitpunkt der Auswertung alle Individuen der Stichprobe theoretisch erfasst werden konnten. Die Beschränkung auf diese Stichprobe erfolgt primär aus Datenqualitätsgründen. Wie in Abschnitt 3 ersichtlich, findet durch die Erlässe keine systematische Selektion bei der Bleibewahrscheinlichkeit statt.

Die enge Eingrenzung der Stichprobe auf afghanische Asylwerber, welche oft überdurchschnittlich lange Asylverfahren durchlaufen mussten, ist entsprechend erforderlich, um die notwendige statistische Power zur Identifizierung kausaler Effekte zu erreichen. Da die Regelung nicht in allen Bundesländern gleich umgesetzt wurde, beschränkt sich die Analyse auf Asylwerber mit Wohnsitz in Westösterreich, wo die Maßnahme deutlich stärker zur Anwendung kam. Entsprechend werden nur Personen berücksichtigt, die 24 Monate nach der Ankunft in Vorarlberg, Tirol, Salzburg oder Oberösterreich lebten. Diese Einschränkung reduziert die Stichprobe auf 2.375 Individuen. Darüber hinaus ermöglicht der Ausschluss von Asylwerbergruppen, die von der Regelung gar nicht oder nur in geringem Ausmaß betroffen waren, mehrere Placebo-Analysen – etwa anhand von Kohorten aus anderen Herkunftsländern mit kürzeren Asylverfahren sowie afghanischen Asylwerbern, die in Bundesländern mit weniger intensiver Umsetzung der Regelung lebten.

3 Empirische Strategie und Ergebnisse

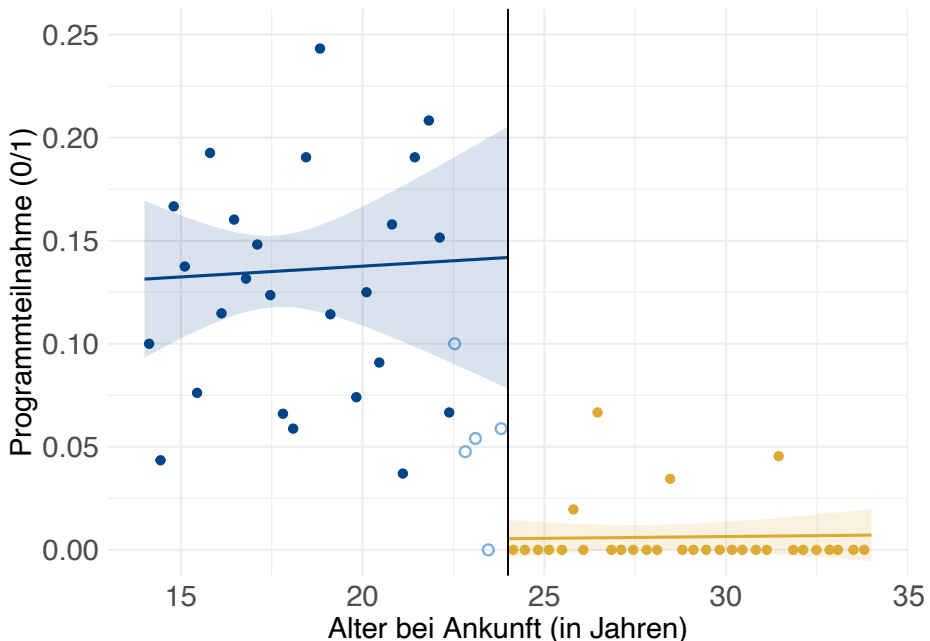
Zur Identifizierung eines kausalen Effekts der Programmteilnahme wird ein Regression Discontinuity Design (RDD) mit Alter bei Zuzug als Laufvariable und einem Schwellenwert bei 24 Jahren angewandt. Da Lehrantritte in der Regel erst nach Sprach- und Verfahrensvorläufen möglich sind, wird der effektive Schwellenwert ein Jahr unter der formalen Grenze gesetzt (24 statt 25 Jahre); ein einseitiges Donut-Intervall von 22,5–24 Jahren unterhalb der Schwelle wird ausgeschlossen, um statistische Aussagekraft zu gewährleisten.¹⁴

¹⁴ Die Schätzungen basieren auf lokal-linearen Regressionen auf beiden Seiten des Schwellenwertes mit triangularer Gewichtung, einer Bandbreite von 120 Monaten und Bias-korrigierten 95-Prozent-Konfidenzintervallen mit heteroskedastizitätsrobusten Nächster-Nachbar-Standardfehlern (nach *Calonico, S., M. D. Cattaneo, and R. Titiunik* (2014): "Robust Nonparametric Confidence Intervals for Regression-Discontinuity Designs," *Econometrica*, 82, 2295–2326). Detaillierte Ausführungen zur statistischen Methodik, welche den Rahmen dieses Aufsatzes übersteigen, sind auf Nachfrage beim Autor erhältlich.

3.1 RDD-Ergebnisse: Programmteilnahme

Abbildung 4 stellt den Anteil der Programmteilnehmer gemessen an allen beobachteten Individuen in Abhängigkeit vom Alter bei Ankunft grafisch dar. Unterhalb des Schwellenwertes liegt die Programmteilnahme mit fast 14 % eindeutig über der Teilnahme oberhalb der Altersgrenze, die nahezu bei 0 liegt.¹⁵ Die Diskontinuität der ersten Stufe des fuzzy RDDs bestätigt, dass es eine tatsächliche Veränderung in der Wahrscheinlichkeit der Programmteilnahme am Schwellenwert gibt, und kann als Instrumentvariable für die zweite Stufe zur Ermittlung des lokalen durchschnittlichen Behandlungseffekts (engl. Local Average Treatment Effect, kurz LATE) herangezogen werden.

Abbildung 4: Diskontinuität der Teilnahme am Schwellenwert



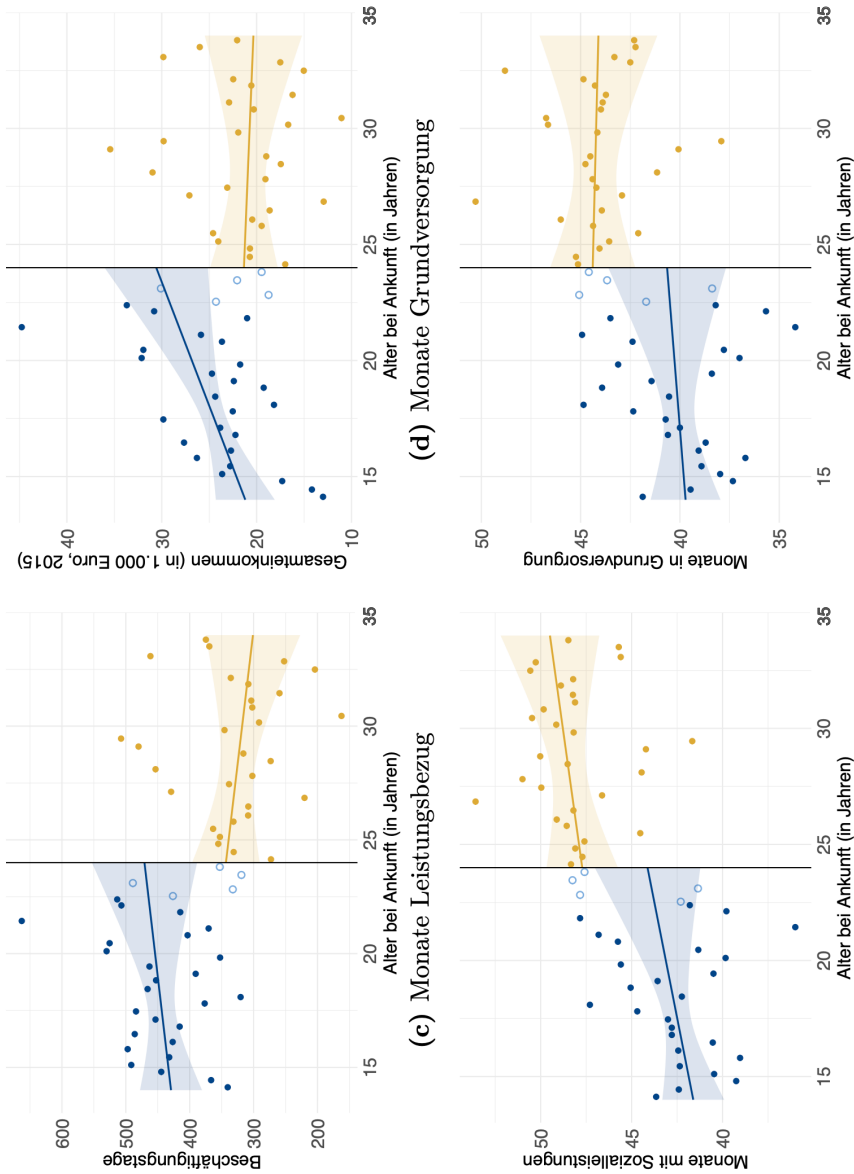
¹⁵ Eine Programmteilnahme oberhalb der Altersschwelle war gesetzlich nicht möglich, und Ausreißer in der Grafik sind wahrscheinlich auf falsche Datenerfassung zurückzuführen. Die geringe Teilnahme Wahrscheinlichkeit im Alterssegment 22,5 bis 24 Jahre rechtfertigt den methodisch bedingten Ausschluss dieser Beobachtungen.

3.2 RDD-Ergebnisse: Effekte auf Beschäftigung, Einkommen und Sozialleistungen

Die Hauptresultate (Abbildung 5, Tabelle 1) weisen deutliche Verbesserungen der mittelfristigen Arbeitsmarktintegration aus. Abbildung 5 zeigt graphisch die Diskontinuitäten der 5-Jahres-Ergebnisvariablen am Schwellenwert. Die durch die Diskontinuität erkennbaren Intention-To-Treat (kurz ITT)-Effekte stellen die durchschnittliche Veränderung der Ergebnisvariablen Beschäftigungstage, Gesamteinkommen (in 1.000 €), Monate mit Sozialleistungsbezug und Monate in der Grundversorgung für die gesamte Stichprobe dar, unabhängig von der individuellen Teilnahme am Programm.

Die in Tabelle 1 angegebenen Teilnahmeeffekte (LATE) an einem Lehrprogramm während des Asylverfahrens zeigen hingegen die Effekte für Programmteilnehmer. Beschäftigungstage innerhalb der ersten fünf Jahre erhöhen sich durch Programmteilnahme um 935 Tage, kumulierte Arbeitseinkommen steigen um 67.759 Euro an; gleichzeitig werden um 26 Monate weniger Sozialleistungen bezogen, und die Zeit in der Grundversorgung verringert sich um 27 Monate. Auch nach 5 Jahren sind die Einkommen der Teilnahmeberechtigten noch signifikant höher als jene der Kontrollgruppe. Andere – von der Maßnahme kaum betroffene Asylwerbekohorten wie Syrer oder Afghanen in Ost- oder Südösterreich – weisen keine signifikanten Effekte auf. In Abwesenheit anderer Interventionen untermauert dies, dass die gefundenen Effekte tatsächlich den Lehre-Erlässen zugeordnet werden können.

Abbildung 5: Diskontinuität in 5-Jahres-Ergebnissen am Schwellenwert



Die X-Achse stellt das Alter bei Ankunft in Jahren dar; die Y-Achsen zeigen die jeweiligen Arbeitsmarktergebnisse. Gruppierte Durchschnitte beidseits der 24-Jahres-Schwelle. Nicht berücksichtigte Beobachtungen werden als nicht-gefüllte Kreise dargestellt. Ergebnisse kumuliert über 5 Jahre ab Ankunft.

Tabelle 1: Teilnahmeeffekte (LATE) des Lehrprogramms

Zielvariable	Beschäftigt	Einkommen	Leistungsbezug	Grundversorgung
LATE	934.646	67.759	-26.312	-27.457
Standardfehler	(357.793)	(27.455)	(12.625)	(13.491)
95% KI	[233.4, 1635.9]	[13.9, 121.6]	[-51.1, -1.6]	[-53.9, -1.0]
Bandbreite	120	120	120	120
Stichprobe	1648 / 727	1648 / 727	1648 / 727	1648 / 727
Kernel	triangular	triangular	triangular	triangular
Polynomgrad	1	1	1	1
Schwellenwert	288	288	288	288
Donut	Ja	Ja	Ja	Ja

Bias-korrigierte 95-Prozent-Konfidenzintervallen mit heteroskedastizitätsrobusten Nächster-Nachbar-Standardfehlern (R: `rdrobust`).

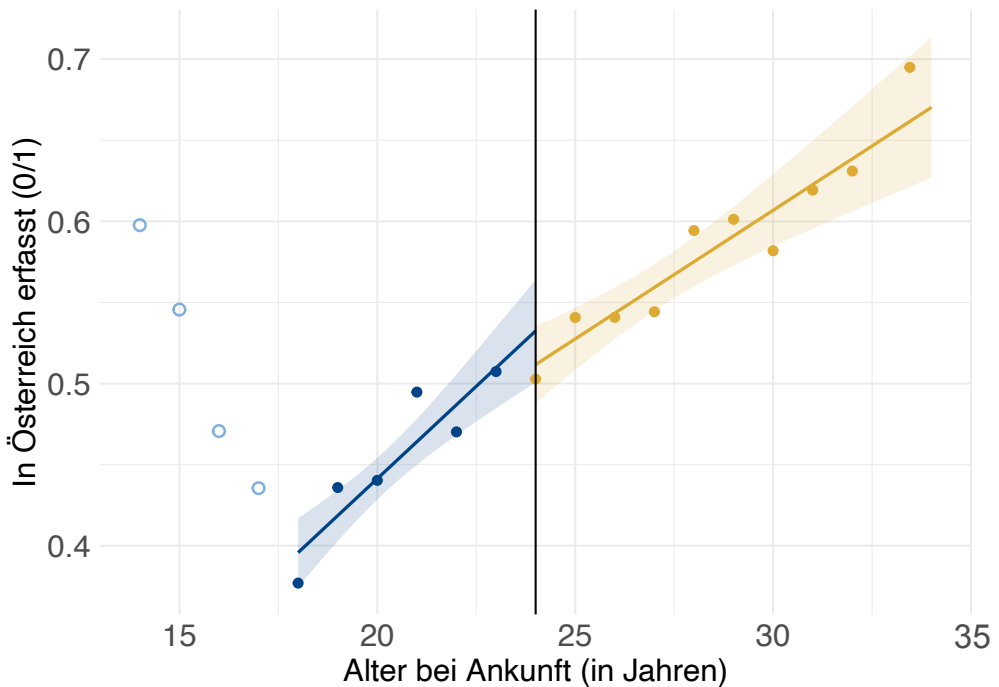
3.3 Auswirkung auf Verbleib in Österreich

Ein politisch zentraler Aspekt in Hinblick auf den Widerruf der Erlasse betrifft die Frage, ob die Teilnahme an einer Lehre die dauerhafte Verbleibswahrscheinlichkeit in Österreich beeinflusst. Abbildung 6 zeigt den Anteil von Personen, welche fünf Jahre nach Ankunft noch in Österreich versichert sind.¹⁶ Falls die Lehre-Erlasse einen Effekt auf die Bleibewahrscheinlichkeit in Österreich gehabt hätten, wäre eine Diskontinuität am Schwellenwert erkennbar. Es zeigt sich jedoch kein sprunghafter Anstieg am Schwellenwert und damit kein Hinweis darauf, dass die Maßnahme den Verbleib in Österreich systematisch erhöht hätte.¹⁷

¹⁶ Während es theoretisch möglich ist, sich ohne jegliche Versicherung noch in Österreich aufzuhalten, kann eine Nichterfassung als Proxy einer Ausreise aus Österreich gesehen werden.

¹⁷ Da für Asylwerber unter dem Alter von 18 Jahren andere Regeln bei Unterbringung und Betreuung in Kraft treten, werden für diese Analyse Personen unterhalb des Schwellenwertes im Alter von 18 bis 24 bei Ankunft herangezogen.

Abbildung 6: (Keine) Diskontinuität beim Verbleib im österreichischen Versicherungssystem



4 Verwandte Literatur im internationalen Kontext

Die Untersuchungen dieser Studie stehen in enger Verbindung zu einer wachsenden internationalen Literatur, die den Zusammenhang zwischen dem Zeitpunkt des Arbeitsmarktzugangs von Geflüchteten und ihrer langfristigen Integration untersucht. Eine zentrale Erkenntnis dieser Forschung ist, dass lange Asylverfahren und Beschäftigungsverbote den späteren Eintritt in Erwerbstätigkeit deutlich verzögern. Für die Schweiz zeigen *Hainmueller et al. (2016)*,¹⁸ dass jede zusätzliche War-

¹⁸ Siehe *Hainmueller, J., D. Hangartner, and D. Lawrence (2016)*: "When lives are put on hold: Lengthy asylum processes decrease employment among refugees," *Science Advances*, 2, e1600432.

tezeit während des Asylverfahrens die spätere Beschäftigung nachhaltig reduziert. Ähnliche Ergebnisse berichten *Kosyakova und Brenzel (2020)*¹⁹ für Deutschland und *Bakker et al. (2013)* für die Niederlande.²⁰ In einer vergleichenden Studie über 19 europäische Länder weisen *Fasani et al. (2021)* nach, dass Beschäftigungsverbote die spätere Beschäftigungswahrscheinlichkeit um rund 15 % senken und die Qualität der Beschäftigung verschlechtern.²¹

Die Mechanismen, die diesen Effekten zugrunde liegen, lassen sich entlang zweier Dimensionen beschreiben:

- a. der sogenannte Verzögerungseffekt, bei dem der verspätete Eintritt in Beschäftigung die Anhäufung landesspezifischer Erfahrung, Netzwerke und Sprachkenntnisse bremst, und
- b. die Humankapitaldynamik, bei der lange Phasen des Wartens zu einem Verlust an Fähigkeiten führen.

Hvidtfeldt et al. (2018) zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit einer späteren Beschäftigung pro Jahr Wartezeit um 3,2 Prozentpunkte sinkt – vor allem aufgrund von Verzögerungseffekten.²² Gleichzeitig warnen Studien wie jene von *Arendt (2020)*, dass ein schneller Arbeitsmarkteintritt ohne begleitende Qualifizierung („work-first“-Strategien) zu in-

¹⁹ Siehe *Kosyakova, Y. and H. Brenzel (2020)*: “The role of length of asylum procedure and legal status in the labour market integration of refugees in Germany,” *SozW Soziale Welt*, 71, 123–159.

²⁰ Siehe *Bakker, L., J. Dagevos, and G. Engbersen (2013)*: “The Importance of Resources and Security in the Socio-Economic Integration of Refugees. A Study on the Impact of Length of Stay in Asylum Accommodation and Residence Status on Socio-Economic Integration for the Four Largest Refugee Groups in the Netherlands,” *Journal of International Migration and Integration*, 15, 1–18.

²¹ Siehe *Fasani, F., T. Frattini, and L. Minale (2021)*: “Lift the Ban? Initial Employment Restrictions and Refugee Labour Market Outcomes,” *Journal of the European Economic Association*, 2021, 1–52.

²² Siehe *Hvidtfeldt, C., M. L. Schultz-Nielsen, E. Tekin, and M. Fosgerau (2018)*: “An estimate of the effect of waiting time in the Danish asylum system on post-resettlement employment among refugees: Separating the pure delay effect from the effects of the conditions under which refugees are waiting,” *PLOS ONE*, 13, e0206737.

stabilen, gering entlohnerten Beschäftigungen führt.²³ Die Evidenz zur Wirksamkeit aktiver arbeitsmarktpolitischer Programme für Geflüchtete verweist insbesondere auf die Bedeutung strukturierter, qualifizierender Maßnahmen. *Dahlberg et al. (2024)* dokumentieren für Schweden, dass kombinierte Programme aus Sprachförderung, betreuter Arbeitspraxis und Arbeitssuche die Beschäftigungswahrscheinlichkeit um rund 15 Prozentpunkte erhöhen.²⁴ In Dänemark zeigen *Foged et al. (2022)*, dass die gezielte Vermittlung von Geflüchteten in lokale Mangelberufe signifikante, positive Beschäftigungseffekte erzeugt,²⁵ während *Ferwerda und Finseraas (2022)* für Norwegen positive ökonomische Integrationswirkungen eines Einführungsprogramms nachweisen, allerdings ohne messbare soziale Integrationseffekte.²⁶

Im Unterschied zu den meisten dieser Programme war die österreichische Regelung keine temporäre Integrationsmaßnahme, sondern ein Bestandteil des regulären Ausbildungssystems: Die duale Lehre stellt im österreichischen Arbeitsmarkt die wichtigste Form formaler beruflicher Qualifizierung dar und ist ein zentraler Baustein des Übergangs in stabile Facharbeiter:Innenlaufbahnen. Insofern erlaubt die vorliegende Studie, die Wirkungen einer systemisch eingebetteten Maßnahme zu erfassen, die zugleich Gegensteuerung bei Personalknappheit in Mangelberufen und Integration verbindet.

²³ Siehe *Arendt, J. N. (2020)*: "Labor market effects of a work-first policy for refugees," *Journal of Population Economics*, 1–28.

²⁴ Siehe *Dahlberg, M., J. Egebark, U. Vikman, and G. Özcan (2024)*: "Labor market integration of refugees: RCT evidence from an early intervention program in Sweden," *Journal of Economic Behavior & Organization*, 217, 614–630.

²⁵ Siehe *Foged, M., J. Kreuder, and G. Peri (2022)*: "Integrating Refugees by Addressing Labor Shortages? A Policy Evaluation," NBER Working Paper No. w29781.

²⁶ Siehe *Ferwerda, J. and H. Finseraas (2022)*: "Do Integration Courses Promote Refugees' Social and Political Integration? Evidence from Norway," OSF Preprints 87w6e, Center for Open Science.

5 Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse dieser Studie bestätigen die zentrale Rolle des frühen, regulären Arbeitsmarktzugangs für die Integration von Asylwerberinnen und Asylwerbern. Die österreichische Lehrstellenregelung von 2012 bis 2018 hat die mittelfristige Erwerbsintegration nachweislich verbessert: Die Teilnehmer verzeichneten signifikant mehr Beschäftigungstage und höhere Arbeitseinkommen sowie deutlich geringere Sozialleistungsabhängigkeit.

Gleichzeitig zeigte sich kein Hinweis darauf, dass die Maßnahme die Bleibewahrscheinlichkeit in Österreich erhöht hätte. Damit konnten integrationspolitisch positive Effekte erzielt werden, ohne migrationssteuernde Zielsetzungen zu unterlaufen.

Im Vergleich zu den internationalen Studien belegt diese Studie, dass nicht allein der Zeitpunkt des Arbeitsmarktzugangs entscheidend ist, sondern auch vor allem dessen Qualität. Während „work-first“-Programme kurzfristige Beschäftigung fördern, zeigen die österreichischen Ergebnisse, dass die Kombination von früher Erwerbsmöglichkeit und formaler Qualifizierung – über eine reguläre Lehre – zu deutlich stabilen und nachhaltigeren Arbeitsmarktergebnissen führt. Dies steht im Einklang mit den Beobachtungen von *Brell et al. (2020)*²⁷ und *Bratsberg et al. (2017)*,²⁸ wonach langfristige Lohn- und Beschäftigungskonvergenz insbesondere dort gelingt, wo geflüchtete Personen Zugang zu strukturierten Bildungs- und Ausbildungspfaden haben.

²⁷ Siehe *Brell, C., C. Dustmann, and I. Preston (2020)*: “The Labor Market Integration of Refugee Migrants in High-Income Countries,” *Journal of Economic Perspectives*, 34, 94–121.

²⁸ Siehe *Bratsberg, B., R. Oddbjorn, and K. Roed (2017)*: “Immigrant Labor Market Integration Across Admission Classes,” *IZA Discussion Paper*, 10513, 37.

Die österreichische Maßnahme bietet damit ein praxisnahes Beispiel für eine Politik, die arbeitsmarktliche Engpasssteuerung mit Integrationsförderung verbindet. Ihr Erfolg beruhte auf drei institutionellen Eckpfeilern:

- a. der Verankerung in der Fachkräfteverordnung, die den realen Arbeitskräftebedarf abbildet,
- b. der Arbeitsmarktprüfung und Nachrangigkeit, die faire Wettbewerbsbedingungen schaffen und sicherstellen, dass keine Personen mit existierenden Arbeitserlaubnissen aus dem Arbeitsmarkt verdrängt werden, sowie
- c. der Integration in das reguläre Lehrsystem, das berufliche Qualifikation und soziale Teilhabe ermöglicht.

Die Ergebnisse liefern über die arbeitsmarktökonomische Wirkung hinaus auch Hinweise auf positive fiskalische Effekte. Der deutliche Rückgang der Monate in Grundversorgung und Sozialleistungsbezug reduziert öffentliche Ausgaben, während höhere Beschäftigung und steigende Einkommen zu zusätzlichen Einnahmen aus Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen führen.

Selbst unter konservativen Annahmen – etwa bei nur teilweiser Vollzeitbeschäftigung – dürften die zusätzlichen Beitrags- und Steuerzahlungen mittelfristig die Ausbildungskosten einer Lehrstelle übersteigen. Indirekte fiskalische Effekte, wie geringere Ausgaben für Integrationsmaßnahmen, eine schnellere Unabhängigkeit von Transferleistungen oder zusätzliche Unternehmensumsätze durch die Besetzung unbesetzter Stellen, verstärken diesen Trend. Eine vollständige volkswirtschaftliche Analyse der Fiskaleffekte würde zwar ergänzende Daten zu Ausbildungszuschüssen, Kosten von Lehrausbildungen und der entstehenden Kosten bei Lehrabbruch erfordern, doch die empirischen Muster sprechen klar für eine spürbare Entlastung der öffentlichen Haushalte.

Aus politischer Sicht deutet dies darauf hin, dass restriktive Arbeitsmarktzugänge während des Asylverfahrens nicht nur integrationshemmend wirken, sondern auch ökonomische Potenziale ungenutzt lassen.

Damit zeigt die Studie, dass ein früher, qualifizierender Arbeitsmarktzugang während des Asylverfahrens messbare Beschäftigungs- und Einkommenseffekte erzielt, ohne den Grundsatz der Nachrangigkeit oder migrationspolitische Steuerungsziele zu verletzen. Er stellt damit eine praktikable, ökonomisch wie integrationspolitisch tragfähige Maßnahme dar.

Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität

Von MMag. Dr. Lando Kirchmair*

* Für Informationen zum Autor siehe das Autorenverzeichnis auf Seite 157. Der Autor bedankt sich bei *Agata Bidas* für ihre wertvollen Hinweise.

1 Einleitung

Nachhaltigkeit ist in Österreich an höchster Stelle verankert. § 1 des Bundesverfassungsgesetzes Nachhaltigkeit normiert, dass „Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) [...] sich zum Prinzip der Nachhaltigkeit bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen [bekennt], um auch zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten.“¹ Für die herrschende Lehre ist dies eine sog. Staatszielbestimmung, die insbes. Maßstabfunktion hat.² Diese verfassungsrechtliche Bestimmung gibt eine allgemeine Richtung vor, die eine starke Wirkung entfalten kann.³ Zur Umsetzung dieser Richtungsvorgabe gibt es auf unterverfassungsrechtlicher Ebene zahlreiche Normen.⁴ In diesem Beitrag wird ein besonderer Bereich herausgegriffen. Es werden finanzielle Anreize thematisiert, die die Richtungsvorgabe Nachhaltigkeit bezogen auf Mobilität umsetzen sollen. Hierfür ist es hilfreich, nicht nur die Normen zu betrachten, sondern auch Einsichten anderer Wissenschaften zu den Topoi Nachhaltigkeit und Mobilität zu berücksichtigen.

¹ Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, BGBl I 111/2013 idF I 82/2019 (im Folgenden „BVG-Nachhaltigkeit“). Dieses Gesetz hat das BVG über den umfassenden Umweltschutz, BGBl 491/1984, abgelöst.

² Vgl. allerdings auch *Kerschner*, Nachhaltigkeit in der Rechtswissenschaft – neue Teildisziplin oder nur ein Modethema? Ein kursorischer Abriss, in *Kramme/Ponholzer* (Hrsg.), Nachhaltigkeit im Spiegel des Rechts (2023), 19 f, für den „Nachhaltige Entwicklung [...] letztlich Ausfluss, aber auch Forderung des Grundrechts auf Freiheit [ist].“ „Das BVG-Nachhaltigkeit fließt in die nicht nur zulässige, sondern verfassungsrechtlich gebotene dynamische Interpretation des Freiheitsgrundrechts ein!“ Vgl. außerdem *Wutscher/Hollaus*, Was kostet die (Um)Welt? Zum Verhältnis von Klimaschutz und öffentlichem Haushalt, ÖHW 2023, 15 (21 f mit Verweis auf den Klimabeschluss des dt. BVerfG, BVerfGE 157, 30). Für eine Interpretation des BVG-Nachhaltigkeit als Beurteilungsmaßstab der Verfassungswidrigkeit klimaschädlicher Gesetze, siehe allerdings *Kirchmair/Krempelmeier*, Das Klimaschutzprinzip im BVG-Nachhaltigkeit: Ein schlafender Riese, JRP 2023, 74.

³ Für eine Auflistung einschlägiger landesverfassungsgesetzlicher Bestimmungen siehe *Auten-gruber*, Nachhaltigkeit bei der staatlichen Aufgabenbesorgung in *Kramme/Ponholzer* (Hrsg.), Nachhaltigkeit im Spiegel des Rechts (2023), 275, Fn 4.

⁴ Vgl bspw. *Schulev-Steindl/Romirer/Liebenberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 1, RdU 2021, 237 und Teil 2, RdU 2022, 5; sowie *Damjanovic*, Mobilitätswende: Die Rolle des Rechts beim Ausbau alternativer Mobilitätsdienstleistungen, in *Ennöckl/Hofer/Madner* (Hrsg.), Festschrift für Eva Schulev-Steindl (2024), 65.

Damit Mobilität nachhaltig ist, dürfen die – nicht nur monetären – Kosten, die durch die Überwindung von Raum entstehen, die ökologische Grundlage für zukünftige Generationen nicht verschlechtern.⁵ Bislang ist dies allerdings noch nicht gelungen. Laut einer kürzlich veröffentlichten Studie hat die menschliche Mobilität stark zugenommen. Die Bewegung der menschlichen Biomasse hat sich seit 1850 um etwa das 40-fache erhöht und übersteigt mittlerweile jene der gesamten Tierwelt um ein Vielfaches.⁶ Dabei werden derart viele Ressourcen verbraucht, dass die ökologische Grundlage für zukünftige Generationen in Gefahr gerät. Pointiert wird deshalb nachhaltige Mobilität auch als „bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr“ umschrieben.⁷ Zudem sollte die soziale und ökonomische Säule der Nachhaltigkeit mitberücksichtigt werden.⁸ Unter Bezugnahme auf die Sozialwissenschaften ergibt sich daraus ein Verständnis von nachhaltiger Mobilität, das „die ökologisch verträgliche und sozial gerechte Gestaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Kommunikationszugängen in einer globalen Gesellschaft“ versteht.⁹ Das ist nicht einfach zu erreichen.

Der Verkehrssektor ist sowohl in Österreich als auch in der Europäischen Union (EU) über einen langen Zeitraum konstant für hohe Emissionen verantwortlich. Der Straßenverkehr verursacht aktuell ca. 30 Prozent der österreichischen Treibhausgas (THG) Emissionen (ca. 25 Prozent verursacht der Verkehrssektor in der EU; davon ca. 70 Prozent der Straßenverkehr – allein PKW verursachen 12 Prozent aller

⁵ So eine prägnante Verquickung der Konzepte Nachhaltigkeit und Mobilität bei dem Politik- und Sozialwissenschaftler *Rammler*, Nachhaltige Mobilität: Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder, in *Schwedes/Canzler/Kniw* (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik² (2016), 900 f auch mit dem Verweis auf Digitalisierungsprozesse als Vehikel zur Umsetzung nachhaltiger Mobilität.

⁶ *Rosenberg* e.a., Human biomass movement exceeds the biomass movement of all land animals combined, *Nature Ecology* 2025, <<https://doi.org/10.1038/s41559-025-02863-9>>.

⁷ *Becker*, Was ist Nachhaltige Mobilität?, 2003, 4 zitiert nach *Götz*, Nachhaltige Mobilität, in *Groß* (Hrsg.), Handbuch Umweltsoziologie (2011), 325 (331).

⁸ Vgl. auch *Kirchmair*, Nachhaltige Mobilität im Völker-, Europa- und nationalen Recht, *JRP* 2025, 57.

⁹ *Rammler* (Fn 5) 906 f.

CO₂-Emissionen in der EU).¹⁰ Laut dem ministerialen Fortschrittsbericht 2024 verzeichnete zwischen 1990 und 2022 „der Sektor Verkehr mit einer Emissionszunahme von 49,6 % den höchsten Zuwachs aller Sektoren, im Wesentlichen verursacht durch den Anstieg der Fahrleistung im Straßenverkehr.“¹¹ So wurde bspw. im Jahr 2019 der vom Klimaschutzgesetz festgelegte Zielwert um mehr als 2 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent überschritten.¹²

Aus der Perspektive der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften wird aufgrund dieser Zahlen nachhaltige Mobilität auch kritisch und zuge-spitzt als „die noch junge Geschichte des Bewusstwerdens der Nicht-nachhaltigkeit des heute vorherrschenden Verkehrs“ umschrieben.¹³ Um das Ziel der Klimaneutralität 2040 – verankert im Regierungsprogramm 2025–2029 sowie im Klimaschutzgesetz – zu erreichen, bedarf es also gerade auch im Straßenverkehr intensiver und weitreichender rechtlicher Steuerung. Auch in den Sozialwissenschaften spielt das „staatliche ordnungs- und fiskalpolitische Instrumentarium“ eine gewichtige Rolle, da es aus dieser Perspektive

„einen breit und differenziert nutzbaren Baukasten von Handlungsansätzen zur Verfügung [stellt], der auf den unterschiedlichen politischen Regulierungsebenen von der Kommune bis zur EU in unterschiedlichen Kombinationen zur Beförderung angebotsseitiger Innovationen und nachfrage-seitiger Verhaltensänderungen anwendbar ist.“¹⁴

¹⁰ Aderl ua, Klimaschutzbericht 2021 (2021), 124. Der Personenverkehr ist dabei für ca. 19 Prozent, der Straßengüterverkehr für ca 11 Prozent der THG-Emissionen verantwortlich (siehe aaO). Zum „Verkehr“ zählt neben dem Straßen- auch der Flugverkehr. Der nationale Flugverkehr (Start und Landung innerhalb Österreichs) trägt allerdings nur ca 0,1 Prozent zu den THG-Emissionen Österreichs bei (vgl. Aderl ua ibid 134).

¹¹ Fortschrittsbericht 2024 nach § 6 KSG, 19, abrufbar unter https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5d3e9e51-c10a-45df-8c03-61e8a69ec63b/KSG_Fortschrittsbericht_2024.pdf.

¹² Aderl ua, Klimaschutzbericht 2021 (2021), 72.

¹³ Held, Nachhaltige Mobilität, in: Schöller/Canzler/Knie (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik (2007), 851 (867): „Die tatsächliche Entwicklung geht seit dem Beginn der Diskussion um nachhaltige Mobilität ungebrochen weiter in Richtung Nichtnachhaltigkeit, von gewissen Einzelaspekten abgesehen“.

¹⁴ Rammler (Fn 5) 906 f.

Finanzielle Anreize stellen insofern ein interessantes Instrument dar, um erwünschtes Verhalten zu erreichen. Der Beitrag gibt einen kurzen Überblick über vergangene, gegenwärtige und potenzielle finanzielle Anreize, die die Nachhaltigkeit der Mobilität im Straßenverkehr gefördert haben, fördern und fördern könnten.

2 Es gibt eine große Bandbreite finanzieller Anreize zur Förderung von nachhaltiger Mobilität

Grundsätzlich gibt es zahlreiche verschiedene Möglichkeiten, um aus staatlicher Perspektive ein erwünschtes Verhalten der Bürger:innen herbeizuführen. In diesem kurzen Beitrag sollen finanzielle Anreize beleuchtet werden. Grob eingeteilt können finanzielle Anreize positiv ausgestaltet sein und Subventionen oder andere Vorteile wie bspw. Steuer- oder Gebührenerleichterungen ausloben, um erwünschtes Verhalten zu unterstützen bzw. herbeizuführen. Als weitere Kategorie sind auch negative Anreize in Form von zusätzlichen bzw. erhöhten Steuern oder Gebühren sowie in bestimmten Fällen auch Strafen denkbar, die dafür sorgen sollen, dass ein bestimmtes Verhalten nicht gesetzt wird.

Je nachdem welches Verhalten erwünscht ist, können sich unterschiedliche Anreize anbieten. In diesem Beitrag geht es darum, dass das erwünschte Verhalten nachhaltig sein sollte. Insbesondere sollen jene finanziellen Anreize thematisiert werden, die nachhaltige Mobilität fördern. In Bezug auf nachhaltige Mobilität können unterschiedliche Verhaltensweisen zielführend sein. Zum einen kann es wünschenswert sein, bestimmte Wege gänzlich zu verhindern bzw. Anreize für deren Vermeidung zu setzen. Ist dies nicht möglich, kann ein weiteres Ziel darin bestehen, die notwendigen Wege auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu beschreiten, d.h. z.B., dass keine Emissionen verursacht werden. Auch das wird nicht immer möglich sein. Sodann be-

steht immer noch die Option, die Effizienz zu verbessern, indem die Emissionen zumindest reduziert werden.¹⁵

Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität können zudem nach den Adressat:innen der Anreize unterschieden werden. Sie können sowohl auf der Nachfrageseite (Beeinflussung des Verhaltens von Einzelpersonen und Unternehmen) als auch auf der Angebotsseite (Unterstützung von Anbietern nachhaltiger Verkehrsdienste) eingesetzt werden. In dem Mehrebenensystem kommen außerdem Anreize hinzu, die neben Individuen und Unternehmen auch Staaten je nach Anreizen unterschiedlich in den Blick nehmen können.

Daneben können auch diverse Sektoren unterschieden werden. Das wären in Bezug auf Mobilität die Straße, die Schiene, die Luft und das Wasser. Nicht zu vernachlässigen ist ebenso der Digitalsektor, der bei der Vermeidung von Wegen eine große Rolle spielen kann.

Diese Taxonomie der Anreize ist wichtig, um jeweils in Frage stehende Maßnahmen bzw. die Frage, wie ein erwünschtes Verhalten am besten zu erreichen ist, exakt beantworten zu können.

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität sind ganz allgemein u.a. folgende positive finanzielle Anreize für Individuen zum Einsatz gekommen bzw. denkbar:

- a. Subventionen: z.B. für den Kauf bzw. den Betrieb von weniger umweltschädlichen KfZ; für eine umweltfreundlichere kollektive Nutzung von KfZ; für öffentliche Verkehrsmittel.
- b. Steuererleichterungen: z.B. ermäßigte Abgaben bei weniger umweltschädlichen KfZ, deren Betrieb bzw. deren kollektive Nutzung.

¹⁵ Siehe hierfür auch den Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK (2021), abrufbar unter https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf, mit dem Dreiklang „Vermeiden ohne Verzicht“ (20–26), „Verlagern, dort wo's geht“ (26–36), und „Verbessern, und effizient gestalten“ (36–46); siehe auch

- c.** Gebührenerleichterungen: z.B. kostenlose oder günstigere Parkplätze für derartige KfZ.

Negative Anreize (Steuern, Strafen, Gebühren) sind folgende:

- a.** Höhere Steuern: z.B. höhere jährliche Steuer für umweltschädlichere KfZ bzw. deren Betrieb; Wegnahme von Steuerbegünstigungen für stärker umweltschädigende KfZ bzw. deren Betrieb.
- b.** Höhere Gebühren: Gebühren für das Befahren bestimmter Zonen bzw. für das Parken derartiger KfZ.
- c.** Strafen: z.B. Umweltzonen (LEZs) i.V.m. Bußgeldern für derartige KfZ.

Für Unternehmen und Anbieter sind es teilweise andere Anreize:

- a.** Subventionen: z.B. für Flottenumstellungen auf weniger umweltschädliche KfZ; Infrastruktur für derartige KfZ.
- b.** Steuern: reduzierte Steuern für weniger umweltschädliche Flotten bzw. höhere Steuern für stärker umweltschädliche Flotten.
- c.** Gebühren: z.B. Geringere Zulassungsgebühren, Mautbefreiungen für weniger umweltschädliche KfZ und höhere Gebühren für stärker umweltschädliche KfZ.
- d.** Strafen: z.B. bei Nichteinhaltung von Flottenzielen für weniger umweltschädliche KfZ.

Gemischte oder innovative Mechanismen sind folgende:

- a. Handelbare Gutschriften: z.B. das kalifornische Zero Emission Vehicle (ZEV)-Gutschriftensystem, bei dem Automobilhersteller Compliance-Gutschriften handeln; oder das geplante EU-ETS 2.
- b. Pay-as-you-drive-Versicherung: Belohnung für geringere Kilometerleistung oder umweltfreundlicheres Fahren.
- c. Mobility-as-a-Service (MaaS)-Pakete: Finanzielle Rabatte für integrierte nachhaltige Mobilität (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder oder kollektive Nutzung von weniger umweltschädlichen KfZ).
- d. Cash-out-Programme: z.B. könnten Mitarbeiter Geld erhalten, wenn sie keine Firmenparkplätze nutzen (Umleitung von Mitteln in Richtung nachhaltigerem Pendlerverkehr).

Dieser kurze Überblick über diverse Möglichkeiten mit finanziellen Anreizen das Verhalten der Bürger:innen zu steuern offenbart eine große Bandbreite an methodischen Maßnahmen. Um festzustellen, welche Maßnahmen für welche Verhaltenssteuerung gewählt werden sollte, ist es hilfreich, mehr über die Wirkung der unterschiedlichen Maßnahmen zu erfahren.

3 Wie kann festgestellt werden, welche Maßnahme Wirkung entfaltet?

Es gibt zahlreiche und durchaus unterschiedliche Möglichkeiten, nachhaltigere Mobilität zu fördern bzw. umweltschädliche Mobilität unattraktiv zu gestalten. Auch diesbezüglich ist es wiederum relevant, verschiedene Kategorien zu unterscheiden. So kann die Analyse von unterschiedlichen steuerlichen Anreizen in Bezug auf den Flugverkehr (z.B. Kerosinbesteuerung) anders ausfallen als die auf den Straßenverkehr, obwohl es jeweils um die Besteuerung des Antriebskraftstoff-

fes gehen mag (z.B. Kerosin- oder Dieselsteuer). So sind bspw. die Flugverkehrsunternehmen zumindest teilweise durch andere Produktions- und Vermarktungslogiken geprägt als Unternehmen in Autoproduktion und -vertrieb und können dementsprechend nur bedingt verglichen werden. Auch die Konsument:innen sind jeweils durch andere Motivationen geleitet. Werden Subventionen oder Gebühren hinzugenommen, wird das Bild nochmals komplizierter.¹⁶ Um zu verstehen, welche Anreize besonders gute Wirkung erzielen und welche vergleichsweise wenig Erfolg bringen, ist es zudem interessant, von anderen Disziplinen als den Rechtswissenschaften zu lernen. Im Folgenden wird dies anhand von einem Beispiel zur Veranschaulichung aufgezeigt.

Eine kürzlich erschienene Studie, die sich mit finanziellen Anreizen für Elektrofahrzeuge in Europa auseinandergesetzt hat, ist zu folgenden interessanten Ergebnissen gekommen.¹⁷ Kaufanreizmaßnahmen gehen mit einem Anstieg der Zulassungen von batterieelektrischen Fahrzeugen einher, und dieser Effekt hält scheinbar über die Zeit hinweg an. Anreizmaßnahmen für den Besitz tragen hingegen nicht zu einer Zunahme der Zulassung von Elektrofahrzeugen bei. Wichtig zu bemerken ist allerdings, dass die Auswirkungen der Maßnahmen zwischen Ländern mit unterschiedlichem Bruttoinlandsprodukt pro Kopf und unterschiedlichem Verbrauch an erneuerbaren Energien variieren. Um also länderspezifische Maßnahmen beurteilen und vergleichen zu können,

¹⁶ Für eine Analyse von Klimaschutzregulierung in Bezug auf Flugverkehr, siehe bspw. Larsson e.a., *International and national climate policies for aviation: a review*, 19 (6) *Climate Policy* (2019) 787-799 oder Proost, *Looking for winning policies to address the climate issue in EU-aviation*, 115 *Journal of Air Transport Management* (2024) 102534.

¹⁷ Vgl. z.B. Correia Sinézio Martins/Lépine/Corbett, *Assessing the effectiveness of financial incentives on electric vehicle adoption in Europe: Multi-period difference-in-difference approach*, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* (2024) vol. 189, 104217; die Daten von 30 Ländern (inkl. Österreich) vergleichen den Zeitraum 2012 bis 2021.

ist es wichtig, genauer hinzusehen.¹⁸ Gleichzeitig legen diese Ergebnisse nahe, dass gerade ein großer Kostenvorteil von Elektrofahrzeugen, nämlich im Betrieb (weniger Wartungsintensität, niedrigere Energiekosten etc.),¹⁹ sich womöglich ähnlich zu den Anreizen verhält und sich weniger intensiv auf Kaufentscheidungen von Konsument:innen auswirken könnte. Dies ist in Bezug auf nachhaltige Mobilität deswegen bedauerlich, da eine rezente Studie annehmen lässt, dass Elektrofahrzeuge bereits nach ca. zwei Jahren eine bessere CO₂-Bilanz aufweisen können als mit fossilem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge.²⁰ Gleichzeitig wird diese positive Aussicht gerade durch den Trend zu größeren und schwereren Fahrzeugen mit reichweitenstärkeren und damit ebenso größeren Batterien wiederum verschlechtert.²¹

¹⁸ Vgl. bspw. mit dem Fokus auf Österreich *Gass/Schmidt/Schmid*, Analysis of alternative policy instruments to promote electric vehicles in Austria, *Renewable Energy* (2014) vol. 61, 96–101, die zu dem Schluss kommen, dass eine wirksame Steuererhöhung nicht politisch umsetzbar wäre, da sie zu hoch ausfallen müsste, um Erfolge zu zeitigen. Sie halten daher eine Subvention beim Kauf für effizient; *Kloess/Müller*, Simulating the impact of policy, energy prices and technological progress on the passenger car fleet in Austria—A model based analysis 2010–2050, *Energy Policy* (2011) vol. 39, 5045–5062 argumentieren, dass basierend auf der von ihnen durchgeführten Simulation mittels politischer Rahmenbedingungen für PKW erhebliche Einsparungen beim Energieverbrauch und bei den Treibhausgasemissionen erzielt werden können. Insbesondere über eine angemessene Besteuerung von Kraftstoffen und KfZ könne laut ihnen die Einführung effizienter Fahrzeugantriebstechnologien und kohlenstoffarmer Kraftstoffe gefördert werden. Für einen vergleichenden Hinweis unter Berücksichtigung von Deutschland, Österreich und der Schweiz aus abgabenrechtlicher Sicht, siehe *Lust*, Neue Bundesregierung – kommt ein neuer Ansatz bei Politik und Budget?, *ÖHW* 2024, 187 (197 ff, Fn. 21).

¹⁹ Siehe hierzu bspw. *Gass* e.a. (Fn. 18) 99 mwN.

²⁰ *Sadavarte/Shindell/Loughlin*, Comparing the climate and air pollution footprints of Lithium-ion BEVs and ICEs in the US incorporating systemic energy system responses, *PLOS Climate* 2025, <<https://doi.org/10.1371/journal.pclm.0000714>>.

²¹ *Gottesfeld*, Super-sized electric vehicles (EVs) will not solve the climate crisis *PLOS Sustainability and Transformation* 2025, <<https://doi.org/10.1371/journal.pstr.0000159>> mit dem expliziten Hinweis, dass Subventionen und steuerliche Anreize den Lebenszyklus von unterschiedlichen Fahrzeugen starker berücksichtigen sollten.

4 Beispiele für finanzielle Anreize für nachhaltigen Straßenverkehr

Norwegen ist schon lange bekannt für eine starke Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Das ist u.a. mit Anreizen wie der Befreiung von Elektrofahrzeugen von der KfZ-Zulassungssteuer oder der Ermäßigung von Maut- oder Parkgebühren verbunden. Hinzu kommen negative Anreize wie Steuern auf fossile Brennstoffe. Eine empirische Studie besagt, dass insbesondere die Befreiung von der KfZ-Zulassungssteuer für Elektrofahrzeuge einen großen Effekt erzielt hat. Ohne diesen Anreiz wären Elektrofahrzeuge von 66 Prozent Marktanteil im Jahr 2021 nur bei 25 Prozent. Das wiederum würde die lokalen CO₂-Emissionen der verkauften Neuwagen um 167 Prozent erhöhen.²² Ein weiteres interessantes Beispiel diesbez. stellt Singapur dar. Seit 2025 dürfen keine dieselbetriebenen Fahrzeuge mehr zugelassen werden. Beginnend mit 2030 gilt ein Verbot für die Zulassung von Kfz mit Verbrennungsmotor. Zudem schreckt das Certificate of Entitlement-System vom Kauf eines Autos ab bzw. macht es sehr teuer. Die Anzahl an KfZ wird reguliert, indem Betriebslizenzen für 10 Jahre nach einem Bietersystem vergeben werden. Hohe Abgaben für emissionsstarke Fahrzeuge werden kombiniert mit Subventionen für Elektrofahrzeuge.²³

Daneben gibt es noch weitere positive Anreize, welche Alternativen zum Straßenverkehr attraktiver machen. Erwähnenswert ist bspw. das „Forfait Mobilités Durables“, die Pauschale für nachhaltige Mobilität in Frankreich. Mit diesem Programm, mit welchem u.a. die Kilometerpauschale für Fahrräder ersetzt wurde, wird den Arbeitgeber:innen ermöglicht, Arbeitnehmer:innen für umweltfreundliche Pendel-

²² Cincotta/Thomassen, Evaluating Norway's electric vehicle incentives, *Energy Economics* (2025) vol. 146, 108490.

²³ Vgl. Dai/Liu/Diao, Policy instruments for sustainable urban transport in Singapore, in Sylvia Y He (Hrsg.), *Handbook on Transport in Asia* (2025), 205–223. Für eine Übersicht der Regulierungsansätze in Singapur seit den 1970er Jahren, siehe Barter, Singapore's Changing Relationship with cars, in Hamnett/Yuen (Hrsg.), *Planning Singapore. The experimental city* (2019), 170–196.

wege finanziell zu unterstützen.²⁴ Auch in den Niederlanden setzen die Möglichkeit von steuerfreien Pendelfahrradkilometern, einem Leasing-system für Fahrräder und dem „fietsplan“-Programm, der Möglichkeit alle drei Jahre den Kaufpreis eines Fahrrades steuerlich abzusetzen, finanzielle Anreize, die Alternativen zu dem mit ressourcenintensiven, motorisierten Autos bewerkstelligten Straßenverkehr interessanter machen.²⁵

Ähnlich zur Unterstützung des Fahrradfahrens verhält sich auch die Unterstützung für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. So besteht bspw. die Intention hinter dem sog. „Deutschland-Ticket“ darin, die Nutzung von Regionalzügen und öffentlichen Verkehrssystemen attraktiver zu gestalten, indem ein relativ preiswertes und einheitliches Ticket angeboten wird.²⁶ Dies wird – wenngleich auf Grund der Größe nicht ohne weiteres vergleichbar – von Luxemburg getoppt, indem seit 2020 der öffentliche Nah- und Regionalverkehr kostenlos angeboten wird.²⁷

²⁴ Siehe hierzu *Passalacqua* e.a., *Encadrer les déplacements carbonés liés au travail: une politique publique à imaginer*, 2024, 19, verfügbar unter <https://hal.science/hal-05069875v1>.

²⁵ Siehe *Wienk*, *Assessing Financial Schemes for Commuter Cycling: A Comprehensive Social Cost-Benefit Analysis*, Masterarbeit TU Delft, 2023, verfügbar unter <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:52f0192e-ab29-470d-9093-88c7ae8ee565>.

²⁶ Vgl. *Krämer*, *Das Deutschlandticket in einer wohlfahrtsökonomischen Betrachtung*, 76 (3) *Internationales Verkehrswesen* 2024, 38–43.

²⁷ Siehe *Kębłowski* e.a., *Fare-free public transport. From policy fringes to an established practice*, in *Lucy Budd, Ison/Attard (Hrsg.), The Routledge Handbook of Sustainable Urban Transport*, 2025, 257–267, die auch einen über Luxemburg hinausgehenden Vergleich anbieten mit dem Ergebnis, dass zwar kaum Anhaltspunkte dafür vorhanden seien, dass die Abschaffung von Fahrpreisen zu einer erheblichen Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr führen würde. Allerdings betonen sie, dass die soziale Säule nachhaltiger Mobilität davon gestärkt werden könnte, da derartige Maßnahmen ein beträchtliches Potenzial zur Verringerung von Verkehrsarmut und sozialen Ungleichheiten zu haben scheinen.

5 **Finanzielle Anreize zur Förderung von Nachhaltigkeit im österreichischen Straßenverkehr**

In Österreich sind gegenwärtig mehrere Steuerinstrumente relevant. Insbes. drei beeinflussen im Besonderen die Kosten von PKWs. Zunächst die sog. Normverbrauchsabgabe (NoVA), die beim Kauf eines PKW anfällt und im Wesentlichen eine pauschalisierte, im Voraus zu entrichtende Kraftstoffverbrauchsteuer darstellt, die den Erwerb verbrauchsintensiver Fahrzeuge besonders spürbar verteuert. Hinzu kommen eine im EU-Vergleich eher hoch bemessene motorbezogene Versicherungssteuer sowie die im EU-Vergleich eher niedrig angesetzte Kraftstoffsteuer hinsichtlich der tatsächlich verbrauchten Betriebsmittel.

Die NoVA ist bei der Erstzulassung des Fahrzeugs im Land bzw. bei der Einfuhr eines PKW nach Österreich zu entrichten.²⁸ Sie wird als Prozentsatz des Kaufpreises erhoben und auf der Grundlage des normierten fossilen Kraftstoffverbrauchs bzw. der damit einhergehenden CO₂-Emissionen des Fahrzeugs berechnet. Hierbei findet ein jährlich sinkender CO₂-Abzugsbetrag Anwendung (2025: 94 g/km; 2026: 91 g/km), sodass insoweit über steigende Abgaben zu sparsameren Fahrzeugen bewegt werden soll. Zusätzlich besteht ein an sich als Bonus-Malus-System eingeführtes System: Aktuell muss für Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen über dem Schwellenwert von 155 g/km ein Malus-Betrag von 80 EUR/g entrichtet werden; umgekehrt wird ein Abzugsposten von 350 Euro gewährt.²⁹

²⁸ Vgl. hierzu *Eckerstorfer/Riegler*, Fiskalische und ökologische Auswirkungen der NoVA-Reform 2020, ÖHW 2021, 33.

²⁹ § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 benennt die Formel für PKW mit Hilfe des CO₂-Emissionswerts, der ein kombinierter WLTP-Wert in g/km ist. Der WLTP-Wert ist ein standardisiertes Testverfahren (ausgeschr. Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure), das den Kraftstoffverbrauch, den CO₂-Ausstoß und andere Emissionswerte von leichtgewichtigen Fahrzeugen weltweit realitätsnah misst. Von dem normierten CO₂-Emissionswert in g/km wird der CO₂-Abzugsbetrag abgezogen und der Betrag durch fünf dividiert. Der Höchststeuersatz beträgt 80%. In weiterer Folge wird ein allfälliger Malus-Betrag hinzugeschlagen und der Abzugsposten berücksichtigt.

Da Elektrofahrzeuge im Betrieb keine CO₂-Emissionen ausstoßen und als emissionsfrei definiert werden, sind sie von der NoVA nicht betroffen (§ 3 Abs. 1 Z. 1 Normverbrauchsabgabengesetz – NoVAG 1991).³⁰ Seit 1. Juli 2025 sind leichte Nutzfahrzeuge (N1) wieder von der NoVA ausgenommen. Das heißt, mit fossilen Treibstoffen betriebene (Klein-)Transporter werden in der Anschaffung gegenüber tendenziell leichteren und verbrauchsgünstigeren PKW wieder günstiger, um Betriebe zu fördern.

Zusätzlich müssen Verbraucher:innen – wie bei zahlreichen anderen Produkten – 20 Prozent Mehrwertsteuer auf den Gesamtkaufpreis einschließlich der über die NoVA pauschalierten Kraftstoffverbrauchsteuer entrichten. Da betrieblich erworbene Fahrzeuge oftmals auch privat genutzt werden und diese Tendenz bspw. über Sachbezugsregelungen steuerrechtlich gefördert wird, steht auch Unternehmen kein Vorsteuerabzug zu. Elektrofahrzeuge sind hingegen vom Verbot des Vorsteuerabzugs sowie von der Pflicht zur Ansetzung von Sachbezugswerten – bei mindestens 10 prozentiger unternehmerischer Nutzung – ausgenommen, um sie im unternehmensnahen Bereich attraktiver zu machen.

Die motorbezogene KfZ-Steuer hängt von der Motorleistung ab. Sie ist für jeden Monat eines Bestehens eines Versicherungsvertrages zu bezahlen. Zum 1. April 2025 wurde die vollständige Steuerbefreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektroautos aufgehoben und durch eine moderate Besteuerung ersetzt, die nur einen Bruchteil der Steuer für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausmacht.³¹ Dabei wird das Gewicht der Fahrzeuge berücksichtigt, wodurch dem ursprünglichen Gedanken einer Straßenbenutzungssteuer und der späteren Umweltsteuer Rechnung getragen wird. Somit werden übermäßig schwere und starke Elektrofahrzeuge etwas stärker belastet und leichte elektrische Kleinwagen etwas entlastet.

³⁰ BGBl. 695/1991.

³¹ BGBl. I 7/2025.

Zusätzlich sind – bei Verbrenner- wie Elektrofahrzeugen – 11 Prozent Versicherungssteuer zu entrichten.

Letztlich fällt für KfZ mit Verbrennermotoren eine Mineralölsteuer (MÖSt) an, welche für Benzinfahrzeuge 0,447 EUR/l und für Dieselfahrzeuge 0,347 EUR/l beträgt (aufgrund des sog. Dieselpprivilegs fallen bei Diesel trotz höherem Energiegehalt und höherem CO₂-Wert je Liter geringere Steuern als bei Benzin an). Hinzukommen, wie beim Kauf eines KfZ, 20 % Mehrwertsteuer auf den Diesel- bzw. Benzinpreis.

Emissionsarme Elektrofahrzeuge sind von der aktuellen NoVA und der MÖSt nicht betroffen. Für Sie muss im laufenden Betrieb neuerdings eine moderate motorbezogene Versicherungssteuer bezahlt werden. Die Sinnhaftigkeit dieser Regelung kann grundsätzlich mit empirischen Untersuchungen in Einklang gebracht werden, die einen stärkeren Lenkungseffekt bei der Kaufentscheidung andeuten. Hingegen ist es nach wie vor so, dass vor bestimmten negativen steuerlichen Anreizen wie bspw. der Abschaffung des Dieselpprivilegs zurückgeschreckt wird. Damit könnten insbesondere direkte Emissionen gesenkt werden, da diese Steuer direkt mit dem tatsächlichen Verbrauch zusammenhängt.³²

Darüber hinaus gibt es noch Vorgaben der EU wie bspw. die Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, die zur Marktbelebung und -förderung gedacht ist.³³ Auch die sog. EU-Wegekostenrichtlinie³⁴ („Eurovignette“), deren ursprüngliches Ziel

³² Vgl. hierzu auch *Lust* (Fn. 18), der darauf hinweist, dass derartige Steuern (allg.) „ein einfacher und direkter Indikator für das Ausmaß des tatsächlichen CO₂-Ausstoßes“ wären und somit auch „direkt und real zu sparsamen Fahrzeugen und maßvoller Nutzung motivieren“ könnten.

³³ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl L 120 15.5.2009, 5 idF Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl L 188, 12.7.2019, 116, die nationale Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge festlegt. So soll ein Mindestanteil sauberer Fahrzeuge in der Gesamtzahl der öffentlichen Behörden und bestimmter öffentlicher Verkehrsbetriebe erreicht werden.

³⁴ Siehe *Matzinger*, Rechtliche Wege zur Umsetzung der EU-Wegekosten-Richtlinie, ÖHW 2006 Heft 3-4, 159.

es war, Infrastrukturkosten über eine Gebührenerhebung für schwere Nutzfahrzeuge zu refinanzieren, soll nunmehr auch externe Kosten wie bspw. CO₂-Emissionen berücksichtigen.³⁵

6 Fazit

Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität umfassen Subventionen, Prämien, Rabatte, Steuern (samt Differenzierungsmöglichkeiten), Gebühren oder Strafen, die darauf abzielen, das Verhalten hin zu weniger umweltschädlichen, effizienteren und kollektiven Verkehrsmitteln zu verändern. Die Bandbreite der Anreize ist groß und die Frage, wie diese Anreize am effizientesten eingesetzt werden sollen, ist teilweise kontextspezifisch. Die Politik kann sich folglich aus einem großen Spektrum an Möglichkeiten bedienen, insofern die Förderung von nachhaltiger Mobilität gewünscht ist.

Leider zeichnen die gegenwärtig in Österreich eingesetzten Maßnahmen – erinnert sei bspw. an die Befreiung von leichten Nutzfahrzeugen von der NoVA – in Bezug auf nachhaltige Mobilität ein durchwachsenes Bild.

Naturgemäß sind positive Anreize i.d.R. weniger eingriffsintensiv als negative Anreize. So gesehen sind sie wohl gegenüber negativen Anreizen zu bevorzugen. Dagegen spricht allerdings, dass sie naturgemäß budgetär weit stärker ins Gewicht fallen und zudem Gefahr laufen, sozial unausgeglichen zu wirken.

Ideal wäre es, wenn die negativen externen Folgen für Umwelt und Allgemeinheit durch hinreichende finanzielle Anreize internalisiert würden, sodass diese von der Nutzer:in des Fortbewegungsmittels direkt beglichen werden. Das würde bspw. bedeuten, eine direkte Steuerung

³⁵ Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge, ABI L 2022/69, 4.3.2022.

über den Verbrauch anzuvisieren. Gleichzeitig besagen empirische Studien, dass sich finanzielle Anreize insbesondere bei Kaufentscheidungen messbar auswirken. Unabhängig davon ist klar, dass das B-VG Nachhaltigkeit auf höchster Ebene in der österreichischen Rechtsordnung vorgibt, zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten. Das schließt auch den Topos der Mobilität mit ein. In Anbetracht der schlechten Emissionswerte des Verkehrssektors sollten die reichhaltigen Instrumente finanzieller Anreize eingesetzt werden, um Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

Dem Institut für Föderalismus zum Jubiläum – 50 Jahre „Forschung für Vielfalt“

Von MMag. Dr. Florian Schwetz, LL.M. (Wien)*

* Der Beitrag gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Autors, der 2016 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Föderalismus war, wieder. Für Informationen zum Autor siehe das Autorenverzeichnis auf Seite 157.

Das Institut für Föderalismus, kurz „IFÖ“, feiert 2025 einen runden, nämlich den 50. Geburtstag. Dieses Jubiläum darf – ja, muss! – auch seitens der Gesellschaft für das öffentliche Haushaltswesen und somit in der Zeitschrift ÖHW gewürdigt werden. Die beiden Einrichtungen weisen einige Überschneidungen, thematische Verflechtungen und nicht zuletzt ein Stück zeitlich gemeinsamer – wenn auch größtenteils organisatorisch getrennter – Geschichte auf. Das Jubiläumsjahr wird zudem mit hochkarätigen Veranstaltungen begangen, die hier Erwähnung finden sollen. Bereits eingangs sei zum runden Geburtstag herzlich gratuliert!

Das Institut für Föderalismus(forschung) – ein Überblick

1975 waren die Bemühungen der beiden Länder Vorarlberg und Tirol erfolgreich: Das (damals noch so genannte) „Institut für Föderalismusforschung“ mit Sitz in Innsbruck wurde gegründet. Damit wurde das Ziel verfolgt, den Föderalismus in Österreich zu stärken und zwar einerseits durch Forschung und andererseits durch, wie man heute sagen würde, „Öffentlichkeitsarbeit“. Von dieser Idee überzeugt sind weitere Länder als Träger hinzugetreten, nämlich Oberösterreich 2003 sowie Niederösterreich und Salzburg 2019.

Erster Direktor des Instituts war bis 2000 Univ.-Prof. Dr. *Peter Pernthaler*, Ordinarius am Institut für öffentliches Recht, Finanzrecht und Politikwissenschaft der Universität Innsbruck. Passenderweise lässt der mittlerweile in ein eigenes Institut überführte Bereich „Finanzrecht“ schon erste Verflechtungen mit dem Tätigkeitsbereich der ÖHW erahnen, jener der „Politikwissenschaft“ wohl die Verbindung zur Aufgabe des IFÖ zur politischen Bildung der Bevölkerung. Es waren sehr verdienstvolle Jahre der Aufbauarbeit, die der erste Direktor – immerhin genau eine Halbzeit des Bestehens – geleistet hat. Ein Blick in das Verzeichnis der Schriftenreihe¹ des IFÖ offenbart, wie engagiert *Peter Pernthaler* tätig war, da er bei rund der Hälfte der 79 bis Ende 2000 erschienenen Bände namentlich (an erster oder weiterer Stelle)

¹ Siehe dazu näher sogleich.

als Autor oder Herausgeber genannt wird; vor allem „gehört“ ihm für alle Zeit Band Nr. 1.² Zuletzt wurde er – „ein literarischer Gigant und ein Gelehrter im besten Sinne des Worts“³ – kurz vor seinem 90. Geburtstag mit dem Wissenschaftspreis des Verfassungspreises der Stiftung Forum Verfassung ausgezeichnet.⁴

Sein Nachfolger wurde mit 2001 Univ.-Prof. Dr. *Peter Bußjäger*, der mittlerweile ebenfalls Professor am (nunmehr so genannten) Institut für Öffentliches Recht, Staats- und Verwaltungslehre der Universität Innsbruck ist. Zuvor war er im Dienst des Landes Vorarlberg in der Raumplanung, bei einer Bezirkshauptmannschaft – u.a. als stv. Bezirkshauptmann –, dann in der Logistik tätig. Schließlich, nach Abschluss der Habilitation, war er bis 2012 Direktor des Vorarlberger Landtages. Als Richter des Staatsgerichtshofes des Fürstentum Liechtensteins weist er judikative Expertise, noch dazu aus einer anderen Rechtsordnung, vor. Mit seinem Amtsantritt zusammenfallend fungierte er passenderweise als Autor des ersten Werks der Schriftenreihe, welches unter seinem Direktorat erschien.⁵ Er hat die Aufbauarbeit seines Vorgängers fortgeführt und vor allem auch die umfassende und wertvolle Öffentlichkeitsarbeit des IFÖ forciert.

Peter Bußjäger feiert heuer nach 25 Jahren als Direktor gleichsam seine „Silberhochzeit“ mit dem „goldenen Jubilar“ – auch dazu sei herzlich gratuliert!

Die Leistungen des IFÖ hier darzustellen ist unmöglich. 142 Bände der Schriftenreihe des Instituts, 9 Bände zur Politischen Bildung, 47 sogenannte „Föderalismus-Dokumente“ (FÖDOK), zahlreiche Blog-Einträge, 48 Berichte über den Föderalismus in Österreich, die Zusammenstellung der „Föderalismusdatenbank“, 41 im Videoformat erschienene

² *Pernthaler*, Die Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiete der Verwaltungsorganisation (1976).

³ *Wiederin*, Laudatio für emer. Univ.-Prof. Dr. Peter Pernthaler, siehe <https://foederalismus.at/uploads/Laudatio.pdf> (abgerufen am 24.07.2025).

⁴ Siehe näher *Bußjäger*, Peter Pernthaler – 90 Jahre, JBl. 2025, 226.

⁵ *Bußjäger*, Die Zustimmungsrechte des Bundesrates (2001).

„Föderalismus-Talks“, laufende Gastkommentare in Zeitungen und Zeitschriften, Pressemitteilungen, Veranstaltungen, Symposien, Tagungen etc. etc. sprechen für sich. Besonders bemerkenswert ist die Breite, mit der das Institut für Föderalismus an die Öffentlichkeit geht: Von exzellenten wissenschaftlichen Monographien, über digitale Publikationen und kurze Statements bis hin zu den erwähnten Föderalismus-Talks. Zudem fördert das IFÖ den wissenschaftlichen Nachwuchs, sei es mit dem jährlich ausgeschriebenen Preis für Föderalismus- und Regionalforschung oder als Institutsassistent bzw. wissenschaftlicher Mitarbeiter. An dieser Stelle ist sicherlich etwas unerwähnt geblieben – es sei daher auf das IFÖ selbst und seine umfassende Publikationstätigkeit verwiesen.

ÖHW und IFÖ – ein Einblick

Beide Einrichtungen haben durchaus Gemeinsamkeiten, wenngleich die Unterschiede nicht verschwiegen werden müssen. Wenn das Institut für Föderalismus seinem Motto entsprechend „Forschung für Vielfalt“ betreibt, könnte die Klammer zwischen IFÖ und ÖHW „Vielfalt der Forschung“ lauten. Die ÖHW ist nämlich grundsätzlich weder zentralistisch noch föderalistisch ausgerichtet, viele Mitglieder, Autoren und Leser befassen sich mit dem Haushaltswesen gleichsam neutral bzw. aus rein finanzieller Sicht.⁶ Das Zusammenwirken von Vertretern des Bundes, der Länder, der Gemeinden und Städte wird vielmehr als Stärke der ÖHW empfunden.⁷

⁶ Dass in der ÖHW immer wieder die Übermacht des Bundes, gerade im Hinblick auf Finanzverfassung und Finanzausgleich, aufgezeigt wird, ist eine schlichte Notwendigkeit und kein dezidierter Auftrag wie beim IFÖ.

⁷ Anhand der derzeit gewählten Gesellschaftsfunktionäre und ihrer beruflichen Herkunft wird dies deutlich: Der Vorsitzende *Christian Köttl* ist Gruppenleiter im BMF, seine Stellvertreter *Hansjörg Teissl* (vormals Verbindungsstelle der Bundesländer), *Armin Tschurtschenthaler* (beamteter Landesfinanzreferent von Tirol) und die Schatzmeisterin *Angelika Kleer* (Steiermark) sind mit den Ländern verbunden, die Schriftführer *Oliver Puchner* (Österreichischer Städtebund), *Christian Schleritzko* (Österreichischer Gemeindebund) und *Philipp Lust* (BMF) verkörpern die Beteiligung der Städte und Gemeinden bzw. Wiens sowie (erneut) des Bundes. Darüber hinaus engagieren sich Vertreterinnen und Vertreter des Rechnungshofs, der Bundespensionskasse, der Verbindungsstelle der Bundesländer uvm. in der Gesellschaft.

Etwas schmerzlich ist hingegen, dass die Gründung des IFÖ in den Heften der ÖHW keine Erwähnung fand und kein Beitrag des ersten Direktors, *Peter Pernthaler*, erschienen ist. Interessanterweise wurde jedoch just im Jahr 1975 ein Beitrag über die Problematik des Föderalismus aus der Sicht der Finanzwissenschaft in der ÖHW publiziert.⁸ Umso erfreulicher ist, dass *Peter Bußjäger* und weitere mit dem Institut für Föderalismus affilierte Autorinnen und Autoren der Zeitschrift die Ehre gaben. Als Erst- bzw. Alleinautor hat Peter Bußjäger insgesamt sechs Beiträge zum Konsultationsmechanismus, zu Leerstandsabgaben, zur Reform des Haushaltsrechts und zur Landesrechnungshofkontrolle verfasst, übrigens alle während seiner Zeit als Direktor des IFÖ.⁹ Keiner davon trägt die Schlagworte „Föderalismus“ oder „föderal“ im Titel. Insgesamt acht Artikel mit diesen Schlagworten wurden hingegen von anderen Autoren verfasst, sodass das Thema Föderalismus jedenfalls einen Platz in der ÖHW hat.

Das IFÖ selbst weist zahlreiche Publikationen aus dem Tätigkeitsbereich der Gesellschaft vor. Das „Handbuch der österreichischen Finanzverfassung“¹⁰ ist ein geschätztes Standardwerk für die am öffentlichen Haushaltswesen Interessierten. Beziehungen zur ÖHW gibt es insofern, als langdienende und geschätzte Kollegen aus der Gesellschaft – wie *Hansjörg Teissl* und *Egon Mohr* – zum „Handbuch“ beigetragen haben. Bereits in den ersten dutzend Bänden der Schriftenreihe des Instituts lassen sich prägnante Beispiele für einschlägige Themen finden: Mit Band 7 der Schriftenreihe des IFÖ widmete sich *Manfried Gantner* dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel als Problem der Länder und Gemeinden, Band 10 (*Erich Thöni*) trägt den Titel „Privatwirtschaftsverwaltung und Finanzausgleich“ und Band 12 von *Felix Ermacora* behandelt die bundesstaatliche Kostentragung gemäß § 12 F-VG.

⁸ Thöni, Ist die Zentralisierung von Staatsaufgaben ökonomisch gerechtfertigt? ÖHW 1975, 181.

⁹ Darüber gibt übrigens das elektronische Verzeichnis der ÖHW Auskunft: <https://oehw.at/verzeichnis/> (abgerufen am 24.07.2025).

¹⁰ Bußjäger/Eller (Hsrg.), Handbuch der österreichischen Finanzverfassung (2022); rezensiert in ÖHW 2022, 71 f.

Auch an dieser Stelle muss Vieles unerwähnt bleiben – das IFÖ stellt eine lückenlose Auflistung aller Titel zur Verfügung.¹¹

Diese Blitzlichter an Gemeinsamkeiten zeigen, dass Föderalismus oft mit Zahlen und dass das Haushaltswesen oft mit Föderalismus zu tun hat: Sowohl die finanziellen als auch die rechtlich-organisatorischen Belange des Staates müssen im Mehr-Ebenen-System gleichermaßen bedacht werden.

Festveranstaltung und Tagung – ein Rückblick

Zur Feier des 50-jährigen Jubiläums fanden im Frühsommer 2025 bereits zwei festliche Veranstaltungen statt.¹²

Zum Auftakt wurde zur Festveranstaltung „50 Jahre Institut für Föderalismus“ ins Innsbrucker Landhaus geladen, wo höchste Vertreter des öffentlichen Lebens dem IFÖ die Ehre erwiesen.¹³ So konnte der Landeshauptmann von Tirol, *Anton Mattle*, die versammelten Gäste, unter ihnen ein ehemaliger Landeshauptmann, Bundesräte, Landtagsabgeordnete, Landesamtsdirektoren und -stellvertreterinnen sowie Mitglieder des Kuratoriums, begrüßen und die Bedeutung des Föderalismus und des Instituts unterstreichen. Er knüpfte damit an seinen Vorgänger *Eduard Wallnöfer* an, in dessen Amtszeit das IFÖ gegründet wurde. Anschließend daran gratulierte der Präsident des Verfassungsgerichtshofes, *Christoph Grabenwarter*, dem Institut in Form einer Festrede mit dem Titel „Verfassungsgerichtsbarkeit im Bundesstaat“. Er verwies unter anderem darauf, dass der VfGH auch über die Landesverfassungen und anderen Gesetze der Länder zu entscheiden hat. Weiters habe der VfGH durch seine Erkenntnisse, beispielsweise zu Fragen der Kompetenzverteilung, die konkrete Ausgestaltung des Bundesstaats mitbestimmt. Der Präsident nahm aber auch auf die Publikationen des

¹¹ Siehe <https://foederalismus.at/de/publikationen/> (abgerufen am 24.07.2025).

¹² Zu den übrigen Festlichkeiten siehe sogleich.

¹³ Eine Nachlese findet sich hier: https://foederalismus.at/de/aktuelles/index.php?news_id=5050 (abgerufen am 24.07.2025); siehe auch *Bußjäger/Klebelsberg/Pehr* (Hrsg.), 50 Jahre Forschung für Vielfalt – Band 143 der Schriftenreihe (erscheint im 1. Halbjahr 2026).

Instituts Bezug und strich hervor, welche Größen des Öffentlichen Rechts, insbesondere der „Innsbrucker Schule“, zu diesen Werken beigetragen haben.¹⁴ Abschließend zeigte Institutsdirektor *Peter Bußjäger* die Geschichte und die Leistungen des IFÖ auf, bevor er auch dessen Zukunft adressierte.

Eine Tagung zu „100 Jahre Kompetenzverteilung und allgemeine staatliche Verwaltung in den Ländern“ setzte den Festreigen fort.¹⁵ Es ist hervorzuheben, dass hier das Institut für Föderalismus sein eigenes Jubiläum mit einem zu feiernden Centennium verknüpft hat. Neun Referentinnen und Referenten, vor allem wissenschaftlich-universitärer Provenienz, auch mit internationalem, höchstrichterlichem oder politischem Hintergrund, haben sich des Themas angenommen. Angesichts der Zahl der Vorträge und ihrer inhaltlichen Fülle muss vor allem auf den bald erscheinenden Tagungsband verwiesen werden.¹⁶ Es könnte nicht besser passen, dass das Institut für Föderalismus sein Jubiläum (auch) mit einer wissenschaftlichen Tagung begeht; sie fügt sich nahtlos zwischen die politisch-offizielle Festveranstaltung und die Ringvorlesung, die ein breites Publikum ansprechen soll, ein.

Ringvorlesung – ein Ausblick

Im Herbst 2025 wurde anlässlich des Jubiläums des IFÖ eine hochkarätige Ringvorlesung an der Universität Innsbruck begonnen.¹⁷ Das stellt eine äußerst passende Gelegenheit, die Wissenschaft mit der interessierten Öffentlichkeit zu verbinden, dar. Damit wird das breite Feld der Föderalismusforschung abgedeckt, konkret Forschungsfragen aus den Disziplinen der Politikwissenschaft, der Ökonomie, des Rechts und der Geschichte für ein breites Publikum eingefangen und aufbereitet. Die Internationalität der Vortragenden unterstreicht, dass Föderalismus

¹⁴ Vgl. etwa *Wiederin*, Die Innsbrucker Schule und die Kompetenzverteilung, BRGÖ 2021, 369.

¹⁵ Ein Rückblick findet sich hier: https://foederalismus.at/de/aktuelles/index.php?news_id=5051 (abgerufen am 24.07.2025).

¹⁶ Band 144 der Schriftenreihe (erscheint ebenfalls 2026).

¹⁷ Siehe <https://foederalismus.at/de/jubilaeum/> (abgerufen am 24.07.2025).

alles andere als ein Austriacum ist. Folgende Themen waren Gegenstand:¹⁸

- **„Föderalismus als Modell der Staatsorganisation im internationalen Vergleich“**

Dr. *Karl Kössler*, Forschungsgruppenleiter und Wissenschaftler am Institut für Vergleichende Föderalismusforschung an der Eurac Research in Bozen, 22. September 2025.

- **„Entwicklung der Europäischen Union als eine quasi-föderale Ordnung aus historischer und gegenwärtiger Sicht“**

Univ.-Prof. Dr. *Michael Gehler*, Leiter des Instituts für Geschichte und Professor an der Stiftung Universität Hildesheim, 29. September 2025.

- **„Föderalismus, Landesparlamente und demokratische Beteiligung“**

Prof. Dr. *Ursula Münch*, Direktorin der Akademie für politische Bildung und Professorin an der Universität der Bundeswehr München, 13. Oktober 2025.

- **„Föderalismus als Selbst- und Mitbestimmung“**

Ass.-Prof. Dr. *Sean Müller*, Politologe und Assistenzprofessor am Institut für politische Studien an der Universität Lausanne, 27. Oktober 2025.

- **„Wie die Globalisierung den Föderalismus fordert, fördert und formt: Eine ökonomische Analyse“**

Prof. Dr. *David Stadelmann*, Ökonom und Professor an der Universität Bayreuth, 10. November 2025.

¹⁸ Siehe dazu näher *Bußjäger/Klebelsberg/Pehr* (Hrsg.), 50 Jahre Forschung für Vielfalt – Band 143 der Schriftenreihe (erscheint im 1. Halbjahr 2026).

- **„Einstellungen zum österreichischen Föderalismus“**

Dr. *Katrin Praprotnik*, Politologin an der Universität Graz und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Strategieanalysen, Montag, 12. Jänner 2026.

Schluss – ein Weitblick

Dem Institut für Föderalismus ist abschließend zu wünschen, dass es weit über seinen 50. Geburtstag hinaus bestehen bleibt. Es hat mehr als bewiesen, dass es die Wissenschaft, die Öffentlichkeit und die Politik bereichert. Das ist ein unschätzbares Verdienst aller am Institut Beteiligten, der Gründer, des Kuratoriums, der Direktoren und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, langjährig wie projektbezogen. Ad multos annos!

Autorenverzeichnis



MMag. Dr. Lando Kirchmair ist Euregio-Stiftungsprofessor für das Recht der Nachhaltigkeit und Mobilität am Institut für Theorie und Zukunft des Rechts der Universität Innsbruck. Er beschäftigt sich insbesondere mit Nachhaltigkeits- und Mobilitätsthemen im internationalen und europäischen öffentlichen Recht. Seine Forschungsschwerpunkte sind u.a. die Rechtsposition zukünftiger Generationen, Recht und Klimawandel, Fragen der nachhaltigen Mobilität (im Speziellen selbstfahrende Autos) sowie Nachhaltigkeit von Rechtsstaatlichkeit und Demokratie.

Kontakt: lando.kirchmair@uibk.ac.at



MMag. Dr. Florian Schwetz, LL.M. (Wien) ist Jurist im Amt der Tiroler Landesregierung, wissenschaftlicher Beirat der ÖHW (Geschäftsführer) und Redakteur des Journals für Medizin- und Gesundheitsrecht, zuvor Universitätsassistent am Institut für Öffentliches Recht, Staats- und Verwaltungslehre der Universität Innsbruck.

Kontakt: florian.schwetz@tirol.gv.at



Mag. Valentin W e t t ist Ökonom mit Forschungsschwerpunkten in der Migrationsökonomie, der Arbeitsmarktökonomie und der empirischen Wirtschaftsforschung. Seine wissenschaftliche Arbeit basiert insbesondere auf österreichischen Versicherungsdaten und befasst sich mit der Analyse von Beschäftigungsdynamiken und arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen in migrationsbezogenen Fragestellungen.

Kontakt: valentin_wett@hotmail.com

Literaturhinweise

BIEBER Thomas / **KOFLER** Georg / **SUMMERSBERGER** Walter (Hrsg.)

Finanz- und Steuerrecht im Verfassungsstaat
Festschrift für Markus Achatz zum 65. Geburtstag

facultas.wuv Universitätsverlag Wien,
908 Seiten, gebunden, 220 €,
ISBN 978-3-7089-2588-2 (1. Auflage 2025)

Mit einer Festschrift würdigt man verdiente Personen. Die zahlreichen Verdienste von *Markus Achatz* werden bereits im Vorwort umschrieben, indem z.B. seine „drei Karrieren“ als Universitätsprofessor, als Steuerberater und als Verfassungsrichter genannt und das jeweilige Wirken beschrieben werden. In diesem Zusammenhang, so die Herausgeber, ist das Werk auch ein „*Liber Amicorum*“ seiner Freunde, Weggefährten und Schüler.

Eine stattliche Anzahl dieser „*Amici*“, nämlich 53, hat zur vorliegenden Festschrift 46 Beiträge verfasst, die thematisch in „Verfassungsrecht/Finanzverfassung“, „Unternehmens- und Gesellschaftsrecht“, „Ertragsteuerrecht“, „Internationales Steuerrecht“, „Umsatzsteuerrecht“, „Verfahrens- und (Finanz-) Strafrecht“ sowie „Zoll- und Verbrauchsteuerrecht“ gegliedert werden. Diese Bandbreite, in der korrespondierend zu den Beiträgen auch der Geehrte gewirkt hat und die an einer Universität zahlreiche Lehrstühle umfassen würde, ist bemerkenswert.

An dieser Stelle kann nur ein einzelner Beitrag – ausgewählt nach der Relevanz für Bund wie Länder – herausgegriffen werden. *Otto Taucher* schildert „Vollzugsdefizite“ zum „Wohn- und Heizkostenzuschuss des Bundes in der Steiermark“ (S. 217 ff.). Zunächst werden die Genese und der Regelungsinhalt des Wohn- und Heizkostenzuschussgesetzes dargestellt, danach wird auf die Umsetzung in der Steiermark eingegangen. Man erfährt beispielsweise,

dass Haushalte zunächst einen bestimmten (Pauschal-) Betrag erhielten, der mit „liegen gebliebenen“ Mitteln nochmals pauschal aufgestockt wurde. Die Antragstellung und Auszahlung war dabei von weitgehender Automatisierung – mittels Abfragen im Zentralen Melderegister und der Transparenzdatenbank – geprägt, nur vereinzelt war eine „händische“ Bearbeitung vorgesehen. Der Autor äußert sich daran anschließend kritisch zu bestimmten Abweichungen zwischen Bundesgesetz und Vollzug, zu grundrechtlichen und Fragen des Rechtsschutzes und kommt zum Schluss, dass bei abgelehnten Förderanträgen Schadenersatzansprüche gegen den Bund bestehen. An diesem Beispiel, das nur eines von neun Bundesländern betrifft, zeigt sich erneut, dass das Zusammenspiel der verschiedenen Gebietskörperschaften gerade in der Krise verbesserungswürdig ist und die alleinige Zurverfügungstellung von Mitteln eben nicht ausreicht, um (vom Geldgeber) angekündigte Ziele zu erreichen.

Es kann festgehalten werden, dass in den anderen 45 Beiträgen weitere aktuelle, diskussionswürdige und interessante Themen bearbeitet wurden. Die „Festschrift Achatz“ ist somit eine nicht zu unterschätzende Beleg- und Inspirationsquelle für – ganz wie es der Geehrte selbst verkörpert – Universitätsprofessoren, Steuerberater und, so wagt es der Rezensent zu sagen, Verfassungsrichter. Selbstverständlich gilt dies auch für alle am Finanz- und Steuerrecht Interessierten.

Dr. Florian Schwetz, LL.M.

GRABENWARTER Christoph / **FRANK** Stefan Leo

B-VG – Bundes-Verfassungsgesetz und Grundrechte
Kurzkommentar

*Manz Verlag Wien,
700 Seiten, gebunden, 118 €,
ISBN 978-3-214-26065-1 (2. Auflage 2025)*

Das B-VG ist nach über 100 Jahren seiner Geschichte bereits vielfach kommentiert worden, man denke an die beiden Loseblatt-Großkommentare bei einem Verlag, ein umfassendes Buch beim anderen und dann noch an die beiden Werke aus dem dritten Haus, wovon eines – das aktuellere, kompaktere und (bisher) weniger oft aufgelegte – hier besprochen werden soll. Bei dieser großen Auswahl mag eine Rezension zur Entscheidungsfindung umso berechtigter sein.

Der vorliegende Kurzkommentar hat sich über den prägnanten und inhaltsgebenden Kurztitel „B-VG“ hinaus auch die Behandlung der Grundrechte nach EMRK, StGG, PersFrBVG, § 1 DSG, BVG Kinderrechte und § 1 PartG vorgenommen. Noch einmal darüber hinaus werden auch weitere Bezüge hergestellt: So wird beispielsweise anhand der Kommentierung zu § 1 PartG ersichtlich, dass die relevanten Inhalte der GRC (hier: Art. 12 Abs. 2) entsprechend wiedergegeben werden, womit eine vollständige Information in einem Zuge gewährleistet ist.

Es soll bewusst positiv hervorgehoben werden, dass eben jene Kommentierung zu § 1 PartG etwa zwei Seiten und fünf Randziffern umfasst. Diese Kürze ist ein Vorteil, weil es sonst den Rahmen eines (B-VG-) Kurzkommentars sprengen würde, umfassendere Kommentierungen vielerorts zur Verfügung stehen, aber ein gänzlich Fehlen dieser Ausführungen – nach einem von den Autoren nicht gewählten Motto, wonach man lieber etwas ganz weglässt, bevor es nur kurz umrissen werden kann oder weil man es nicht auf den Punkt bringen könnte – schmerzlich wäre. Die Praxis oder auch der erste Ansatz der Wissenschaft kann damit vollumfassend zufriedengestellt werden.

Der Blick des Publikums der ÖHW dürfte beim immerhin 474 Seiten umfassenden Teil über das B-VG recht schnell auf Art. 13 fallen, welcher nicht nur

die Regelungen zum Abgabewesen an ein eigenes Bundesverfassungsgesetz, das F-VG, delegiert, sondern auch einen eigenen Gehalt aufweist. Auch fällt auf, dass, wie im Zusammenhang mit der bereits erwähnten GRC, relevante Rechtsgrundlagen außerhalb des B-VG abgedruckt werden, in diesem Fall aus dem F-VG (§§ 1-8) und dem BVG über Ermächtigungen des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes (Art. 1-3). Die Kommentierung überzeugt anhand ihres Umfangs (rd. fünf Seiten, 19 Randziffern), ihrer Tiefe (etwa Lastenverteilung im Bundesstaat, freies Beschlussrecht der Gemeinden, Annexprinzip, Stabilitätspakt) und ihrer treffenden Verweise, hier insbesondere auf F-VG und FAG sowie – wie im gesamten Kommentar – auf einschlägige VfGH-Judikatur; in anderen Teilen wird zudem beispielsweise auch auf EuGH und OGH verwiesen. Interessanterweise gibt es neben „Literaturblöcken“ keine weiteren Hinweise auf das Schrifttum, wobei das im Sinne eines echten Kurzkommentars als Vorteil gesehen werden kann (wer kennt nicht die Kommentare, in denen Sätze aufgrund der vielen und langen Klammereinschübe – die alle ihre Berechtigung haben – kaum lesbar sind?).

Man darf von diesem Kommentar, sollte man ihn nicht ohnehin seit der Erstauflage kennen und schätzen, durchaus positiv überrascht sein. Es ist alles andere als leicht, eine berechtigte Publikation in die angesprochene Reihe der bestehenden Werke zum Bundesverfassungsrecht zu stellen. Den Autoren ist eine prägnante, konzise und kompakte Kommentierung mehr als gelungen.

Dr. Florian Schwetz, LL.M.

DORALT Werner / **KIRCHMAYR** Sabine / **MAYR** Gunter /
ZORN Nikolaus (Hrsg.)

Einkommensteuergesetz
Kommentar – 25. Lieferung

facultas.wuv Universitätsverlag Wien,
726 Seiten, Loseblatt, 148 €,
ISBN 978-3-7089-2561-5 (25. Lieferung Mai 2025)

Der in seiner Gesamtheit über 8.000 Seiten in vier Ordnern zählende und 1990 begründete Kommentar zum Einkommensteuergesetz hat mit der 25. Lieferung, die seitenmäßig rund 10% des Gesamtumfangs ausmacht, eine wesentliche Erweiterung und Aktualisierung erfahren. Die acht Autorinnen und Autoren dieser Lieferung sind Universitätsprofessoren, Anwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer sowie Mitarbeiter des Bundesministeriums für Finanzen und tragen so verschiedene Sichtweisen und Expertisen bei.

Aufgrund der regen Tätigkeit des Gesetz- und Verordnungsgebers waren 16 Bundesgesetzblätter aus den Jahren 2024-2025 zu berücksichtigen, beispielsweise Änderungen des EStG an sich, aber auch die Kilometergeldverordnung oder das Budgetsanierungsmaßnahmengesetz 2025. Grundsätzlich wurde das Werk auf den Stand 1. Jänner 2025 gebracht.

Eine Stärke des Kommentars zeigt sich bereits darin, dass – weil nicht alle rechtlichen Änderungen stets aktuell und neu kommentiert werden können – unter dem Titel „Aktuelle Hinweise“ die wesentlichen Inhalte, Maßgaben wie Inkrafttreten und die Gesetzesmaterialien kompakt dargestellt werden. Es klaffen dadurch keine Lücken im Gesamtwerk, und bis zur ausführlichen Bearbeitung findet man die wichtigsten Informationen auf den ersten Blick. Beispielsweise weisen die „Aktuellen Hinweise zu § 1“ aus, dass der Betrag nach dessen Abs. 4 von € 12.816 auf € 13.308 erhöht wurde, worauf diese neue Fassung anzuwenden ist und welche Erwägungen der Budgetausschuss des Nationalrats im dazugehörigen Bericht festgehalten hat.

Dennoch sind in der Lieferung auch umfassende Neubearbeitungen – konkret zu den §§ 3, 4a, 6, 27b, 100-102 und 124b – enthalten. Alleine § 3 wird auf 193 Seiten neu kommentiert, § 6 sogar auf 234 Seiten. Inhaltlich

erscheint aktuell die Bearbeitung der Bestimmungen des § 27b zu Einkünften aus Kryptowährungen interessant. Neben dem Gesetzestext werden auch die Kryptowährungsverordnung, Erlässe und Anfragebeantwortungen des BMF sowie Literaturquellen einbezogen. Die Darstellung der rechtlichen und auch technischen Grundlagen, wie beispielsweise zu Non-Fungible Token, ist jedenfalls gelungen.

Zusammenfassend kann der Bezug der 25. Lieferung als Aktualisierung und Erweiterung des Gesamtwerks jedenfalls empfohlen werden.

Dr. Florian Schwetz, LL.M.

PERTHOLD-STOITZNER Bettina (Hrsg.)

UG – Universitätsgesetz 2002
Kommentar

Manz Verlag Wien,
908 Seiten, Leinen, 198 €,
ISBN 978-3-214-25262-5 (4. Auflage April 2025)

Zum Universitätsgesetz 2002 (UG) bietet der Verlag Manz gleich zwei Werke an, eine „Sonderausgabe“ und den hier zu besprechenden „Kommentar“. Für beide zeichnet *Perthold-Stoitzner* verantwortlich, bei der Sonderausgabe als Autorin, beim Kommentar als solche und vor allem als Herausgeberin. Der Kommentar hat einerseits mehr Seiten und andererseits ein größeres Format, sodass er insgesamt wesentlich umfangreicher ist; zudem steht die Kommentierung hier im Vordergrund, während sich die Sonderausgabe – die Einschätzung erfolgt mangels Vorliegen des gedruckten Buchs aufgrund der verlagseigenen Beschreibung und Leseprobe, weswegen der Vergleich auch hier enden muss – auf die Gesetzesmaterialien, ergänzt um Anmerkungen, stützt.

Um dem bundesverfassungsrechtlichen Ankerpunkt (dazu noch unten) der Universitäten gerecht zu werden, enthält der Kommentar neben dem UG auch mehrseitige Ausführungen zu Art. 81c B-VG. Der überwiegende Teil ist freilich dem Bundesgesetz über die Organisation der Universitäten und ihre Studien gewidmet, welcher von insgesamt 23 Autorinnen und Autoren bearbeitet wurde. Unter ihnen finden sich Vertreter der Academia, der universitären Verwaltung sowie Steuerberater bzw. Wirtschaftsprüfer.

Dass die Universitäten vom Bund zu finanzieren sind, hält § 12 UG fest. Die Maßgabe der Berücksichtigung der „finanziellen Leistungsmöglichkeiten des Bundes, seine Anforderungen an die Universitäten und die Aufgabenerfüllung der Universitäten“ erinnert den Financier durchaus an § 4 F-VG. Die dazugehörige Kommentierung von *Holoubek/Lang* nimmt auf den erwähnten Art. 81c B-VG samt einschlägiger VfGH-Rechtsprechung Bezug und erläutert die staatliche Finanzierungsverpflichtung für Lehre und Forschung (Rz. 2). In weiterer Folge wird die Aufteilung auf die drei „Budgetsäulen“ (1. Lehre, 2. Forschung bzw. Entwicklung und Erschließung der Künste [EEK] und 3. In-

frastruktur und strategische Entwicklung), die mittels abzuschließender Leistungsvereinbarungen erfolgt, ausführlich behandelt. Zur Finanzierungspflicht des Bundes treten die sogenannten Drittmittel hinzu, die von privaten oder staatlichen Finanziers, auch seitens der Bundesländer, gestellt werden und – als Ausdruck universitärer Autonomie – wie alle Erträge der Verfügungsgewalt der Universitäten unterliegen (Rz. 26). Anmerkungen zur Handhabung bei einer möglichen Zahlungsunfähigkeit der Universitäten runden diese Kommentierung ab. Die gesetzte Klammer aus Bundesverfassung auf der einen und Detailliertheit auf der anderen Seite ist jedenfalls bemerkenswert.

Die geradezu lückenlose Bearbeitungstiefe im gesamten Kommentar überzeugt auf ganzer Linie: Zunächst findet sich stets ein Literaturblock, es folgen die umfassenden Ausführungen der Autorinnen und Autoren, gespickt mit Verweisen auf parlamentarische Materialien, auf eine Fülle an Literatur und auf die Rechtsprechung aller österreichischen Höchstgerichte sowie BVwG, EuGH und EGMR.

Die Aktualität ist mit dem ausgewiesenen Stand Oktober 2024, unter Berücksichtigung rechtlicher Entwicklungen sogar mit Stand Dezember 2024, jedenfalls gegeben, sodass kein Grund erkennbar ist, das vorliegende Werk nicht zu empfehlen.

Dr. Florian Schwetz, LL.M.

WISSMANN Hinnerk

Verwaltungsrecht

Grundlagen, Strukturen, Herausforderungen

*Mohr Siebeck Tübingen,
543 Seiten, broschiert, 32 €,
ISBN 978-3-16-162617-3 (1. Auflage 2023)*

Im Hinblick auf die traditionell nationalstaatlich eingegrenzte Verwaltungsrechtsordnung mag es auf den ersten Blick verwundern, dass an dieser Stelle ein Lehrbuch über das Verwaltungsrecht der Bundesrepublik Deutschland rezensiert wird. Ein weiterer Blick wird jedoch offenbaren, dass die Verwunderung gar nicht so angebracht ist.

Das von *Wißmann* vorgelegte Lehrbuch soll eine für Studium, Wissenschaft und Praxis geeignete Gesamtbeschreibung sein, die – wie es im Untertitel zum Ausdruck kommt – auf „Grundlagen, Strukturen, Herausforderungen“ eingeht. Besonders für den ersten Anwendungsbereich sei hervorgehoben, dass die enthaltenen Fälle anhand der online verfügbaren Materialien nachvollziehbar gelöst werden können – ein äußerst positiver Aspekt für das Studium.

Wer über die Grenzen der eigenen – österreichischen – Verwaltungsrechtsordnung hinausblicken will, wird in dem vorliegenden Werk einen ausführlichen und dennoch fassbaren Eindruck des deutschen Verwaltungsrechts gewinnen.

Interessante Erkenntnisse können aus der prägnanten Beschreibung abgeleitet werden, dass „Verwaltungsleistungen“ weniger aus dem Titel der gleichsam ein Recht des Einzelnen gewährenden Pflichtaufgaben bestritten werden, sondern aufgrund von Förderungen auf Basis von Haushaltsansätzen, die einem „dauernden Finanzierungsvorbehalt“ unterliegen (Rz. 178). Soweit beim Erscheinen dieser Rezension die Sparmaßnahmen in den Voranschlägen der österreichischen Gebietskörperschaften nach wie vor relevant sind, wird man unweigerlich an die verschiedenen Vorgaben zu Pflicht- und Ermessensausgaben erinnert. Die Ausführungen des Autors ebendort erinnern an die sogenannte „graue Kompetenzver-

schiebung“, die in Österreich zunehmend Fuß fasst, wonach der Bund mittels Finanzierungsprogrammen in die Kompetenz der eigentlich zuständigen subnationalen Gebietskörperschaften eingreift; er nennt dazu die Hochschulfinanzierung in Deutschland.

Weil eine einzelne Randziffer nicht unbedingt für das ganze Buch sprechen kann, seien zumindest noch folgende Inhalte als relevant für die österreichische Rechtswissenschaft benannt. Einerseits wird sowohl die deutsche als auch die österreichische Verwaltung zunehmend europäisiert und internationalisiert, sodass neue Ansatzpunkte für die Rechtsvergleichung entstehen. Andererseits sind die im vorliegenden Werk behandelten Herausforderungen allerorts die gleichen, wenn man stellvertretend nur die – bereits im Inhaltsverzeichnis ersichtlichen – Schlagworte „Zunahme von Rechtsgebieten“, „Digitalisierung“ und „Dogmatik“ bedenkt.

Das vorliegende Lehrbuch ist jedenfalls eine umfassende und erschwingliche Darstellung für alle am deutschen Verwaltungsrecht oder an der Rechtsvergleichung Interessierten.

Dr. Florian Schwetz, LL.M.

SCHMIDT-ASSMANN Eberhard

**Verwaltungsrechtliche Dogmatik in der Entwicklung
Eine Zwischenbilanz zu Bestand, Reform und künftigen Aufgaben**

*Mohr Siebeck Tübingen,
290 Seiten, gebunden, 99 €,
ISBN 978-3-16-162418-6 (2. Auflage 2023)*

Während das Schlagwort „Dogmatik“ am Ende der vorherigen Rezension erwähnt wurde, bestimmt es hier bereits den Titel; das ebendort allgemein zur Relevanz des deutschen Verwaltungsrechts Gesagte muss hier nicht wiederholt werden. Hervorzuheben ist allerdings der Wert der Dogmatik, worauf noch zurückzukommen sein wird.

Das zuerst 2013 publizierte Werk von *Schmidt-Aßmann* wurde zehn Jahre später aktualisiert und erneut aufgelegt. Es wird offenbar, dass aus dieser Zeit stammende, relevante Geschehnisse einzuarbeiten waren, wie etwa neuere Literatur – zwei Großwerke –, die Coronapandemie und gerichtliche Entscheidungen.

Bereits zu Beginn des Vorworts (S. V) wird bedeutungsvoll festgehalten: „Dogmatik dient dem fortgesetzten Abgleich überkommener Einsichten mit neuen Erkenntnissen und Anforderungen. Auf dem Gebiet der verwaltungsrechtlichen Dogmatik vollzieht sich diese Entwicklung in der *täglichen* Rechtsanwendung der Behörden und Gerichte, *zugleich* aber auch in längerfristigen perspektivischen Überlegungen als wissenschaftliche Reflexion über die Strukturen der Dogmatik selbst. Sie ist eine *Daueraufgabe*“ (Hervorhebungen im Original). Damit ist die große Bedeutung der Dogmatik außer Streit gestellt.

Im Ersten Teil werden Grundfragen zur Dogmatik und ihrer Reform behandelt. Wer beispielsweise noch am Stellenwert der Rechtsvergleichung zweifelt, könnte in Folge dessen überzeugt werden (S. 27 ff.). Im Zweiten Teil fällt, abseits der auf die Bundesrepublik Deutschland bezogenen Inhalte, beispielsweise folgende Überschrift (Zweiter Teil, 1. Abschnitt, B.) auf: Drei beispielhaft herausgestellte Rechtquellen. Zwei dieser drei sind nämlich nicht (rein) national bestimmt, nämlich einerseits das Völkerrecht,

dem eine zunehmende Bedeutung für die Verwaltung attestiert wird (S. 63 ff.), und andererseits die allgemeinen Rechtsgrundsätze – die zwar im nationalen deutschen Recht Bedeutung haben, aber vor allem auch im Unionsrecht oder mit ihrer „Brücken- und Reservefunktion“ (S. 77 ff.) zu finden sind. Im Dritten Teil, der dem Verwaltungsorganisationsrecht zwischen Einheit, Vielfalt und Verbundidee gewidmet ist, kann beispielsweise das Interesse an Legitimationsproblemen des Agenturwesens, mit Blick auf die EU und ihre Mitgliedstaaten, gestillt werden.

Der Rezensent ist überzeugt, dass die Dogmatik von großer Wichtigkeit für die Verwaltung ist. Wer sich dem anschließen möchte, wird im vorliegenden Werk viele Anregungen und Erkenntnisse finden.

Dr. Florian Schwetz, LL.M.

Über uns

Mitgliederversammlung vom 26. September 2025

Die jüngste Mitgliederversammlung fand am 26. September 2025 erstmals in Innsbruck statt – im Paris-Saal des Alten Landhauses.

Im ersten Vortrag präsentierte *Mag. Valentin Wett* seine Analyse zur Asylwerberintegration durch Lehrlingsausbildung (siehe Seite 111 in diesem Heft). Im zweiten Vortrag setzte sich *Univ.-Prof. Dr. Markus Vašek* mit der Vermögensauseinandersetzung zwischen Bund und Ländern auseinander (die schriftliche Nachlese ist für die nächste Ausgabe geplant).

Darüber hinaus wurden gemäß den Intentionen der letztjährigen Mitgliederversammlung einstimmig neue Statuten für die Gesellschaft beschlossen. Nach gut sechs Jahrzehnten entsprechen sie somit nun wieder den aktuellen Rahmenvorschriften. Ebenso wurde für das neue Mitglied Salzburg ein jährlicher Mitgliedsbeitrag von 700 Euro festgelegt.

Auf Antrag des Rechnungsprüfers *RR ADir. i.R. Gerald Gutbrunner* wurde der bisherige Vorstand entlastet und den bisherigen Mitgliedern Dank ausgesprochen. Expliziter Dank erfolgte weiters an Frau *Annemarie Persinger* und *Martina Wagner* für ihre verlässliche Unterstützung des Vorstands und insbesondere an die langjährige Schatzmeisterin *OARⁱⁿ Michaela Schatz* für ihre gewissenhafte und treue Tätigkeit. *HR Mag. Hansjörg Teissl* wurde zum Ehrenvorsitzenden gekürt.

Der neue, spürbar geänderte Vorstand besteht aus:

Vorsitzender:

GL MMag. Christian KÖTTL (Bundesministerium für Finanzen)

Vorsitzenden-Stellvertreter (alternierend):

HR MMag. Armin TSCHURTSCHENTHALER (beamteter Landesfinanzreferent von Tirol)

HR Mag. Hansjörg TEISSEL (vorm. Verbindungsstelle der Bundesländer)

Schatzmeisterin:

MMag. Angelika KLEER (Amt der Steiermärkischen Landesregierung)

Schriftführer (alternierend):

Mag. Oliver PUCHNER (Österreichischer Städtebund)

RR Christian SCHLERITZKO, MSc (Österreichischer Gemeindebund)

Geschäftsführer des wissenschaftlichen Beirates:

MMag. Dr. Florian SCHWETZ, LL.M.

Schriftleitung:

MR Dr. Philipp LUST (in Abstimmung mit Mag. TEISSEL)

Rechnungsprüfer:

RR ADir. Karl FLATZ (Bundesministerium für Finanzen)

RR ADir. i.R. Gerald GUTBRUNNER (vormals Rechnungshof)

Impressum

Für die Abonnenten:

1. Erscheinungsweise: Die Zeitschrift der Gesellschaft für das öffentliche Haushaltswesen (ÖHW), ISSN 3061-0494 (gedruckt) & ISSN 3061-0508 (elektronisch), erscheint halbjährlich.

Sie kann direkt bei der Gesellschaft erworben werden (siehe Punkt 2.) und wird an die Mitglieder versendet (siehe Punkt 4.).

Über www.oehw.at sind das jeweils aktuelle Heft sowie das Verzeichnis der bisherigen Hefte kostenlos zugänglich. Vereinsmitglieder können mit ihren Zugangsdaten auch die erfassten historischen Ausgaben abrufen (derzeit sind die Ausgaben ab 2015 verfügbar). Die Beiträge seit 2017 sind darüber hinaus in der (kostenpflichtigen) Manz Rechtsdatenbank unter www.rdb.at erfasst.

2. Bezugspreis: Jahresabonnement € 20,-; Preis für Einzelheftbezug € 10,- (zuzüglich Porto).

3. Einzahlungen auf das Konto der Gesellschaft für das öffentliche Haushaltswesen, IBAN: AT25 6000 0000 0731 0009, BIC: BAWAATWWW.

4. Mit der Leistung des Mitgliedsbeitrages ist der Anspruch auf den unentgeltlichen Bezug der Zeitschrift verbunden. Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt laut Beschluss der Mitgliederversammlung (MV) vom 17. Oktober 2003 für Einzelmitglieder € 10,-, für Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von 2.001 bis 5.000 € 49,40, für Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von 5.001 bis 10.000 € 66,10, für Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von 10.001 bis 50.000 € 99,50, für Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 50.000 € 165,60. Für den Bund und die Länder sowie für juristische Personen wird der Mitgliedsbeitrag gesondert festgesetzt (Hinweis: Betragsglättung lt. Beschluss der MV vom 4. Oktober 2021).

Herausgeber, Eigentümer, Verleger, Verwaltung und Vertrieb:

Gesellschaft für das öffentliche Haushaltswesen, zuhanden des stv. Vorsitzenden, Hofrat Mag. Hansjörg Teissl, p.A. Martina Wagner, Verbindungsstelle der Bundesländer, A-1010 Wien, Schenkenstraße 4/III, Tel. 01/5353761; teisslha@gmail.com.

Schriftleitung, für den Inhalt verantwortlich, sowie Bücher und Zeitschriften zur Rezension: Dr. Philipp Lust, Bundesministerium für Finanzen, 1010 Wien, Johannesgasse 5, philipp.lust@bmf.gv.at, in Abstimmung mit Mag. Hansjörg Teissl und unter Mitwirkung von MMag. Dr. Florian Schwetz.

Als Richtwert für Beiträge gilt eine Länge von 15.000 Zeichen (inkl. Leerzeichen), die gerne deutlich unterschritten werden kann, das Doppelte jedoch nicht überschreiten soll. Die Struktur der Beiträge kann in numerische Unterpunkte (1, 2,...) sowie darunter in Kleinbuchstaben (a., b,...) unterteilt werden. Literatur ist in den Fußnoten, nicht am Beitragsende zu zitieren, wobei Folgezitate verkürzt erfolgen sollten (nach Möglichkeit grob im Sinne der Abkürzungs- und Zitierregeln der österreichischen Rechtssprache und europarechtlicher Rechtsquellen, AZR, des Manz Verlages, aber jedenfalls einheitlich, wobei Abkürzungen wie „z.B.“ gerne Punkte enthalten können; das Fußnotenzeichen im Haupttext ist nach allfälligen Satzzeichen wie Punkt oder Beistrich zu setzen; wenn sich Wörter auf unterschiedliche Geschlechter beziehen und damit eine unterschiedliche Endung einhergeht, so kann dem seitens der Autor:innen durch Setzung eines Doppelpunktes Rechnung getragen werden).

Bücher und Zeitschriften werden zur Rezension nur angenommen, wenn ihr Inhalt auf dem Arbeitsgebiet der Gesellschaft liegt. Eine Verpflichtung zur Besprechung oder Rücksendung von nicht angeforderten Schriften übernimmt die Schriftleitung nicht.

Verlagsrechte: Nachdrucke, Übersetzungen in andere Sprachen, Vervielfältigungen jeder Art, auch fotografische, digitale und fonetische, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus dürfen nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Gesellschaft und mit Quellenangabe (kurz: ÖHW) hergestellt werden (alle Rechte gehen mit Annahme eines Beitrages auf die Gesellschaft über).

Verantwortlichkeit: Mit Namen gekennzeichnete Beiträge stellen die Ansicht des Verfassers dar. Soweit bei personenbezogenen Bezeichnungen nur die männliche Form angeführt ist, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise, wenn es nicht ausdrücklich anders angegeben ist. Der Standpunkt der Gesellschaft ist durch die Veröffentlichung eines Beitrages in keiner Weise festgelegt.

Druck: Druckeria GmbH, Schotterweg 24, 2483 Weigelsdorf

Gestaltung: Michael Wachberger-Teissl, MA

Offenlegung gemäß § 25 des Mediengesetzes, BGBl. Nr. 314/1981:

Dem Vorstand des Vereines „Gesellschaft für das öffentliche Haushaltswesen“ gehören an:

MMag. Christian K ö t t l (Vorsitzender),

Mag. Oliver P u c h n e r,

MMag. Angelika K l e e r,

MMag. Dr. Florian S c h w e t z, LL.M. (Geschäftsführer des wissenschaftlichen Beirates)

RR Christian S c h l e r i t z k o, MSc.,

Hofrat Mag. Hansjörg T e i s s l (Stv. Vorsitzender),

Hofrat MMag. Armin T s c h u r t s c h e n t h a l e r (Stv. Vorsitzender).

Die Schriftleitung erfolgt durch Dr. Philipp L u s t, LL.M. in Abstimmung mit Mag. Hansjörg T e i s s l.

Die Richtung wird im § 2 der Satzungen der Gesellschaft wie folgt bestimmt: Zweck der Gesellschaft ist die sachliche Untersuchung und Erörterung von Fragen auf dem Gebiet des öffentlichen Haushaltswesens und der Kontrolle frei von Bindungen jeder Art.

Inhaltsverzeichnis 2025

RA Dr.ⁱⁿ Ulrike H a f n e r (Graz): Aktuelle Rechtsprechung – Interessantes für Gemeinden, Beispiele aus der zivil- und öffentlich-rechtlichen Judikatur	Seite 01
Dr.ⁱⁿ Karoline M i t t e r e r (Wien): Reformmöglichkeiten im Finanzausgleich unter dem Vor- zeichen der Konsolidierungserfordernisse im Bundesstaat	Seite 17
Mag. Oliver P u c h n e r (Wien): Die Reform der Grundsteuer in Österreich – eine endlose Geschichte?	Seite 37
Dr. Philipp L u s t, LL.M. (Wien): Erste Tendenzen Bundesbudget 2025	Seite 55
Mag. Valentin W e t t (Innsbruck): Wege zur Integration: Asylwerber als Lehrlinge in Mangelberufen	Seite 111
MMag. Dr. Lando K i r c h m a i r (Innsbruck): Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität	Seite 129
MMag. Dr. Florian S c h w e t z, LL.M. (Innsbruck): Dem Institut für Föderalismus zum Jubiläum – 50 Jahre „Forschung für Vielfalt“	Seite 147



Jahrbuch für öffentliche Finanzen

Journal of Public Finance and Fiscal Federalism

Das Jahrbuch für öffentliche Finanzen („Journal of Public Finance and Fiscal Federalism“) ist eine halbjährliche Zeitschrift, die sich an Leserinnen und Leser sowie Autorinnen und Autoren aus den Bereichen Finanz-, Politik- und Rechtswissenschaft wendet. Darüber hinaus werden aktuelle Themen der Verwaltungspraxis, insbesondere der Landesfinanzverwaltungen und der Rechnungshöfe, behandelt. Das Journal zeichnet sich einerseits durch aktuelle Bezüge in die deutsche und europäische finanzpolitische Debatte aus. Andererseits werden auch historisch-strukturelle Sachverhalte thematisiert.

Die Beiträge des Journals zeichnen sich durch eine inhaltliche Tiefe aus, die mit qualitativen, wie auch quantitativen Methoden unterlegt werden kann. Eingereichte Beiträge unterliegen zudem einem Begutachtungsprozess durch die Herausgeber.



Per Smartphone-Scan
gelangen Sie direkt
zur Website.

oehw.at

ÖHW