

# Das öffentliche Haushaltswesen in Österreich

---

## Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität

Von MMag. Dr. **Lando Kirchmair**



---

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](mailto:lando.kirchmair@uibk.ac.at)

---

# 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.“<sup>1</sup> Für die herrschende Lehre ist dies eine sog. Staatszielbestimmung, die insbes. Maßstabfunktion hat.<sup>2</sup> Diese verfassungsrechtliche Bestimmung gibt eine allgemeine Richtung vor, die eine starke Wirkung entfalten kann.<sup>3</sup> Zur Umsetzung dieser Richtungsvorgabe gibt es auf unterverfassungsrechtlicher Ebene zahlreiche Normen.<sup>4</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Vgl. allerdings auch *Kerschner*, Nachhaltigkeit in der Rechtswissenschaft – neue Teildisziplin oder nur ein Modethema? Ein cursorischer 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.

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

<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> Zudem sollte die soziale und ökonomische Säule der Nachhaltigkeit mitberücksichtigt werden.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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

<sup>5</sup> 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 Verkehrspolitik<sup>2</sup> (2016), 900 f auch mit dem Verweis auf Digitalisierungsprozesse als Vehikel zur Umsetzung nachhaltiger Mobilität.

<sup>6</sup> *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>>.

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

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

<sup>9</sup> *Rammler* (Fn 5) 906 f.

CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU).<sup>10</sup> 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.“<sup>11</sup> So wurde bspw. im Jahr 2019 der vom Klimaschutzgesetz festgelegte Zielwert um mehr als 2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent überschritten.<sup>12</sup>

Aus der Perspektive der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften wird aufgrund dieser Zahlen nachhaltige Mobilität auch kritisch und zugespitzt als „die noch junge Geschichte des Bewusstwerdens der Nichtnachhaltigkeit des heute vorherrschenden Verkehrs“ umschrieben.<sup>13</sup> 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 nachfrageseitiger Verhaltensänderungen anwendbar ist.“<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> Fortschrittsbericht 2024 nach § 6 KSG, 19, abrufbar unter [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5d3e9e51-c10a-45df-8c03-61e8a69ec63b/KSG\\_Fortschrittsbericht\\_2024.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5d3e9e51-c10a-45df-8c03-61e8a69ec63b/KSG_Fortschrittsbericht_2024.pdf).

<sup>12</sup> Aderl ua, Klimaschutzbericht 2021 (2021), 72.

<sup>13</sup> 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“.

<sup>14</sup> Rammner (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.<sup>15</sup>

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.

---

<sup>15</sup> 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](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 Steuervergünstigungen 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 Mitarbeitern 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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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,

---

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> Gleichzeitig legen diese Ergebnisse nahe, dass gerade ein großer Kostenvorteil von Elektrofahrzeugen, nämlich im Betrieb (weniger Wartungsintensität, niedrigere Energiekosten etc.),<sup>19</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz aufweisen können als mit fossilem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge.<sup>20</sup> Gleichzeitig wird diese positive Aussicht gerade durch den Trend zu größeren und schwereren Fahrzeugen mit reichweitenstärkeren und damit ebenso größeren Batterien wiederum verschlechtert.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Siehe hierzu bspw. *Gass* e.a. (Fn. 18) 99 mwN.

<sup>20</sup> *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>>.

<sup>21</sup> *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 CO<sub>2</sub>-Emissionen der verkauften Neuwagen um 167 Prozent erhöhen.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup>

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-

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

<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup>

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.<sup>26</sup> Dies wird – wengleich auf Grund der Größe nicht ohne weiteres vergleichbar – von Luxemburg getoppt, indem seit 2020 der öffentliche Nah- und Regionalverkehr kostenlos angeboten wird.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> 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>.

<sup>25</sup> 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>.

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

<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup> Sie wird als Prozentsatz des Kaufpreises erhoben und auf der Grundlage des normierten fossilen Kraftstoffverbrauchs bzw. der damit einhergehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs berechnet. Hierbei findet ein jährlich sinkender CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>29</sup>

---

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

<sup>29</sup> § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 benennt die Formel für PKW mit Hilfe des CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß und andere Emissionswerte von leichtgewichtigen Fahrzeugen weltweit realitätsnah misst. Von dem normierten CO<sub>2</sub>-Emissionswert in g/km wird der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen ausstoßen und als emissionsfrei definiert werden, sind sie von der NoVA nicht betroffen (§ 3 Abs. 1 Z. 1 Normverbrauchsabgabengesetz – NoVAG 1991).<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup> 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.

---

<sup>30</sup> BGBl. 695/1991.

<sup>31</sup> 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. Dieselprivilegs fallen bei Diesel trotz höherem Energiegehalt und höherem CO<sub>2</sub>-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 Dieselprivilegs zurückgeschreckt wird. Damit könnten insbesondere direkte Emissionen gesenkt werden, da diese Steuer direkt mit dem tatsächlichen Verbrauch zusammenhängt.<sup>32</sup>

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.<sup>33</sup> Auch die sog. EU-Wegekostenrichtlinie<sup>34</sup> („Eurovignette“), deren ursprüngliches Ziel

<sup>32</sup> Vgl. hierzu auch *Lust* (Fn. 18), der darauf hinweist, dass derartige Steuern (allg.) „ein einfacher und direkter Indikator für das Ausmaß des tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes“ wären und somit auch „direkt und real zu sparsamen Fahrzeugen und maßvoller Nutzung motivieren“ könnten.

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> 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. CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigen.<sup>35</sup>

## 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 durchwachsendes 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

---

<sup>35</sup> 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.



Per Smartphone-Scan  
gelangen Sie direkt  
zur Website.

[oehw.at](http://oehw.at)

ÖHW