



# **Analyse von rechtlichen Möglichkeiten zur Forcierung von Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssektor**

Wien, 26.02.2026

Gerlinde Schörghofer, LL.M.

**ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung**

Neustiftgasse 36/3a, A-1070 Wien

Tel: +43 1 524-93-77, Fax: +43 1 524-93-77-20

[office@oekobuero.at](mailto:office@oekobuero.at)

<http://www.oekobuero.at>

ZVR 873642346

**ÖKOBÜRO ist die Allianz der Umweltbewegung.** Dazu gehören 21 österreichische Umwelt-, Natur- und Tierschutz-Organisationen wie GLOBAL 2000, Naturschutzbund, VCÖ – Mobilität mit Zukunft, VIER PFOTEN, BirdLife oder der WWF. ÖKOBÜRO arbeitet auf politischer und juristischer Ebene für die Interessen der Umweltbewegung.

Diese Analyse ist Teil des Projekts „Mobilität in der 7-Tonnen-Zukunft“ der ARBEITSGEMEINSCHAFT ROHSTOFFE.

Diese ist ein Bündnis österreichischer NGOs mit dem Ziel, negative Auswirkungen des Abbaus mineralischer Rohstoffe durch deren Herstellung, Nutzung und Entsorgung zu verringern, sowie gleichzeitig positive Ansätze eines nachhaltigeren Umgangs mit diesen Materialien politisch und gesellschaftlich voranzutreiben. Konkret heißt dies, nationale, europäische und internationale Rohstoffpolitik mitzugestalten und zu einem bewussteren gesellschaftlichen Umgang mit mineralischen Rohstoffen beizutragen. Nähere Informationen unter: [www.ag-rohstoffe.at](http://www.ag-rohstoffe.at)

Am Projekt arbeiten folgende Organisationen mit:

- Dreikönigsaktion – Hilfswerk der Katholischen Jungschar Österreichs, [www.dka.at/rohstoffe](http://www.dka.at/rohstoffe)
- Netzwerk Soziale Verantwortung (NeSoVe), [www.nesove.at](http://www.nesove.at)
- GLOBAL 2000, [www.global2000.at](http://www.global2000.at)
- Jane Goodall Institute Austria, [www.janegoodall.at](http://www.janegoodall.at)
- Südwind, [www.suedwind.at](http://www.suedwind.at)
- VCÖ - Mobilität mit Zukunft, [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)
- Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien, [www.tuwien.at/cee/transport/planning](http://www.tuwien.at/cee/transport/planning)

Diese Publikation wurde mit finanzieller Unterstützung der Österreichischen Entwicklungszusammenarbeit erstellt.

Für den Inhalt sind die Herausgeber\*innen allein verantwortlich.

## INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung .....	5
2	Verminderung des Ressourcenverbrauchs durch ein Kreislaufwirtschaftsgesetz: Gesetzlich verankerte Reduktionsziele mit Sektorenzielen (u.a. für den Sektor Mobilität).....	6
3	Maßnahmen des Parkraummanagements für eine ressourcenschonende Mobilität (ordnungsrechtliche Ebene) .....	8
3.1	Etablierung/Vermehrung von Car-Sharing Parkplätzen.....	8
3.1.1	Rechtliche Lösungsansätze .....	9
4	„Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs“ (ökonomische Ebene) .....	10
4.1	Abschaffung der Deckelung des Sachbezugswertes .....	11
4.1.1	Aktuelle Rechtslage .....	11
4.1.2	Änderungsvorschläge und die rechtliche Umsetzbarkeit.....	11
4.2	Steuerbegünstigtes Mobilitätsbudget als Alternative .....	12
4.2.1	Rechtliche Umsetzbarkeit .....	13
5	Schlussfolgerung .....	13

## 1 EINLEITUNG

Die Transformation von einer linearen Wegwerfgesellschaft hin zu einer echten Kreislaufwirtschaft ist eine zentrale Voraussetzung für die Einhaltung der Klimaziele und den Schutz unserer Wirtschafts- und Lebensgrundlagen.<sup>1</sup> Bestehende politische Instrumente, die sich primär auf Abfallmanagement und Recycling konzentrieren, greifen hierbei zu kurz und scheitern daran, den enormen Ressourcenverbrauch an seiner Wurzel zu packen und den Umbau zu einer Kreislaufwirtschaft anzuleiten.

Der Schutz von natürlichen Ressourcen im Sinne der Nachhaltigkeit und der Generationengerechtigkeit ist in § 1 BVG-Nachhaltigkeit<sup>2</sup> als Staatszielbestimmung festgeschrieben. Diese Staatszielbestimmung ist ein Auftrag an die Gesetzgebung und Vollziehung, die zur Verfügung stehenden Ressourcen für die nächste Generation zu schützen und muss daher sowohl beim Beschluss neuer Gesetze als auch im Verwaltungshandeln Berücksichtigung finden.

Gerade der Mobilitätssektor spielt dabei eine zentrale Rolle, weil in diesem Sektor viele Ressourcen genutzt werden, der Ressourcenverbrauch gerade dort aber auch drastisch reduziert werden könnte. Um die Transformation im Mobilitätssektor hin zur Kreislaufwirtschaft zu schaffen, braucht es jedoch klare rechtliche Rahmenbedingungen, die einen Übergang ordnen und planen. Auch im Rahmen des Umbaus bestehen bei mangelnder Planung Risiken: Der Bedarf an Rohstoffen könnte sich im Zuge der Umstellung auf Elektromobilität auch erhöhen, wie die AG Rohstoffe in ihrem Positionspapier<sup>3</sup> darstellt. Im Zuge dieses Projektes wurden verschiedene Szenarien entwickelt, die durch die Änderung bestimmter Variablen Prognosen hinsichtlich der Entwicklung des Ressourcenverbrauchs bis 2050 hervorbrachten. Nur mit dem Szenario mit bestmöglicher Suffizienz konnte eine merkliche Verminderung des Ressourcenverbrauchs im Mobilitätsbereich bis 2050 kalkuliert werden.<sup>4</sup>

Kreislaufwirtschaft kann im Mobilitätssektor auf vielen Ebenen forciert werden, wobei die Verminderung des Ressourcenverbrauchs das übergreifende Ziel ist. Dabei muss es nicht zu Einbußen in der Mobilität der Menschen kommen, vielmehr braucht es eine Mobilitätswende, also eine Vielzahl an Maßnahmen, die alternative Mobilitätsangebote schaffen. Dabei wird in den Verkehrswissenschaften zwischen „Push“ und „Pull“-Maßnahmen differenziert. Erstere sollen den (fossilen) Individualverkehr einschränken und zweitere sollen attraktive Alternativmodelle schaffen.<sup>5</sup> Weiters kann die – für eine rechtliche Analyse notwendige – Unterscheidung getroffen werden zwischen „Ordnungsrechtlichen Maßnahmen“, die direkt verhaltenssteuernd wirken, und „Ökonomischen Instrumenten“, die durch finanzielle Anreize eine indirekte Verhaltenssteuerung bewirken.<sup>6</sup>

Wie kann die Transformation zu einer Kreislaufwirtschaft (im Mobilitätssektor) rechtlich verbindlich gemacht werden?

- Um rechtliche Verbindlichkeit zu schaffen, ist die Errichtung eines österreichischen Kreislaufwirtschaftsgesetzes notwendig (s. Punkt 2). In diesem können, wie im *GLOBAL 2000-Rechtsgutachten zur Kreislaufwirtschaft in Österreich* gefordert,

---

<sup>1</sup> BMK, Österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie (2022) 9.

<sup>2</sup> Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, BGBl I 111/2013.

<sup>3</sup> AG Rohstoffe, Mobilität in der 7-Tonnen-Zukunft (2025) [https://ag-rohstoffe.at/wp-content/uploads/2025/09/Positionspapier\\_Mobilitaet-in-der-7-Tonnen-Zukunft\\_AG-Rohstoffe\\_2025.pdf](https://ag-rohstoffe.at/wp-content/uploads/2025/09/Positionspapier_Mobilitaet-in-der-7-Tonnen-Zukunft_AG-Rohstoffe_2025.pdf).

<sup>4</sup> ibid.

<sup>5</sup> Damjanovic, Mobilitätswende: Die Rolle des Rechts beim Ausbau alternativer Mobilitätsdienstleistungen (2024) Festschrift für Eva Schulev-Steindl, *Ennöckl/Hofer/Madner* (Hrsg) 65 (66).

<sup>6</sup> Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 1, RdU 2021, 237 und Teil 2, RdU 2022, 5.

Ressourcenreduktionsziele für ganz Österreich verankert und Ressourcenreduktionsziele für einzelne Sektoren, wie dem Mobilitätssektor, per Verordnung festgelegt werden.<sup>7</sup> In einem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KLW-G) kann eine Steuerungsgruppe-Kreislaufwirtschaft verpflichtet werden, Sektorale Entwicklungspläne zu erstellen, in denen konkrete Maßnahmen für einzelne Sektoren festgelegt werden.<sup>8</sup>

- Im Folgenden werden weiters zwei Maßnahmen dargestellt, die in einem Sektoralen Entwicklungsplan Mobilität enthalten sein können. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um Ansatzpunkte für die ressourcenschonende Mobilitätswende, welche rechtlich analysiert bzw. deren Umsetzung im österreichischen Rechtssystem diskutiert wird.
  - o Dabei handelt es sich um eine ordnungsrechtliche Maßnahme in Bezug auf das Parkraummanagement für Carsharing-Fahrzeuge (s. Punkt 3) und
  - o eine ökonomische Maßnahme zur Verminderung von Dienstwagen (s. Punkt 4).

## 2 VERMINDERUNG DES RESSOURCENVERBRAUCHS DURCH EIN KREISLAUFWIRTSCHAFTSGESETZ: GESETZLICH VERANKERTE REDUKTIONSZIELE MIT SEKTORENZIELEN (U.A. FÜR DEN SEKTOR MOBILITÄT)

Die erste Forderung im Positionspapier „Mobilität in der 7-Tonnen-Zukunft“,<sup>9</sup> bezieht sich auf die Notwendigkeit, ein Kreislaufwirtschaftsgesetz zu schaffen, in welchem die Pflicht zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs enthalten ist. Dabei soll zwischen verschiedenen Sektoren unterschieden werden. In Bezug auf die Sektoreneinteilung kann die Österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie<sup>10</sup> herangezogen werden. In dieser werden sechs Branchen als „Ansatzpunkte für die Transformation“ genannt, wobei Mobilität eine dieser Branchen ist.

Die (sektoralen) Reduktionsziele können entweder direkt im Gesetz zahlenmäßig verbindlich normiert werden oder es wird eine Verordnungsermächtigung für die Bundesregierung inkludiert, auf deren Grundlage per Verordnung Reduktionsziele zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Dies ist jedenfalls dann sinnvoll, wenn es die Datengrundlage und Berechnungen zu einem Reduktionsziel bis 2030, 2040 und 2050 zum Zeitpunkt der Errichtung des Gesetzes noch nicht gibt.

Dazu ergänzend kann im Gesetz angeführt werden, dass bei fehlender Datengrundlage Forschungsvorhaben hinsichtlich der Schaffung dieser Datengrundlage von der öffentlichen Hand zu fördern sind. Sobald die notwendigen (Prognose-)Daten vorhanden sind, ist dann eine Verordnung zu errichten, um die Sektorenziele gesetzlich zu normieren. Dies könnte folgendermaßen in einem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KLW-G) normiert werden:

„§ 3 Nationale Kreislaufwirtschaftsziele

(1) Der inländische Materialverbrauch ist bis 2030 auf 14 Tonnen pro Kopf und Jahr zu senken.

---

<sup>7</sup> Schörghofer/Ennöckl, Ressourcen neu denken. Ein GLOBAL 2000-Rechtsgutachten zur Kreislaufwirtschaft in Österreich (2026) 7.

<sup>8</sup> Schörghofer/Ennöckl, Ressourcen neu denken. Ein GLOBAL 2000-Rechtsgutachten zur Kreislaufwirtschaft in Österreich (2026) 9 f.

<sup>9</sup> AG Rohstoffe, Mobilität in der 7-Tonnen-Zukunft, ag-rohstoffe.at.

<sup>10</sup> BMK, Österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie (2022).

(2) *Der österreichische Material-Fußabdruck ist bis 2050 auf 7 Tonnen pro Kopf und Jahr zu senken.*

(3) *Ziel ist, die Zirkularitätsrate bis 2030 auf 18 % zu steigern.*

(4) *In Ergänzung dieser Ziele hat die Bundesregierung auf Vorschlag des Kreislaufwirtschaftsrates per Verordnung festzulegen:*

- a. ein Ziel für den inländischen Materialverbrauch bis 2050;*
- b. ein Zwischenziel für den Material-Fußabdruck gem Abs 2 bis 2030;*
- c. Zwischenziele für die Ziele gem Abs 1 und Abs 2 bis 2040;*
- d. Sektorenziele für die Sektoren nach Anhang 1 zur Erreichung der nationalen Kreislaufwirtschaftsziele gem Abs 1 bis 4. Dafür wird der Material-Fußabdruck als Messwert herangezogen.*

*Für die in diesem Absatz festzulegenden Zielwerte hat die Bundesregierung in der Verordnung die Berechnungsmethoden anzugeben." <sup>11</sup>*

Zusätzlich dazu kann in einem KLV-G vorgeschrieben werden, dass in regelmäßigen Abständen sektorale Entwicklungspläne zu erstellen sind, in denen für jeden Sektor Maßnahmen festzulegen sind, wie diese Kreislaufwirtschaftsziele erreicht werden können. Für jede Maßnahme sollten Umsetzungsfristen festgelegt und einer Stelle (Exekutiv- und Legislativorgane des Bundes und der Länder) zugewiesen werden, die für das Voranbringen der Maßnahme verantwortlich ist. Durch klare Zuständigkeiten kann die tatsächliche Durchführung der Maßnahmen erreicht werden.<sup>12</sup>

Durch die Errichtung eines KLV-G würde in mehrere Kompetenzen eingegriffen,<sup>13</sup> weshalb eine Kompetenzdeckungsklausel notwendig ist, die die Gesetzgebungs- und Vollzugskompetenz dem Bund einräumt. Für dessen Beschluss benötigt es eine Zwei-Drittel-Mehrheit im Parlament, da die Kompetenznormen auf Verfassungsebene geregelt sind und es für dessen Änderung eine Verfassungsbestimmung bedarf.<sup>14</sup>

Ebenso ist zu eruieren, inwiefern die Pflicht, den Ressourcenverbrauch zu vermindern, das Potenzial hat, in Grundrechte einzugreifen. Bei Klimaschutzgesetzen wird argumentiert, dass durch das Verbot von fossilen Energieträgern in die Erwerbsfreiheit und die Eigentumsfreiheit eingegriffen werden kann. Dies ist nicht 1:1 auf das KLV-G umzulegen, da hier durch verschiedene Maßnahmen in verschiedene Grundrechte eingegriffen werden kann.<sup>15</sup> In einer Studie, die vom BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland beauftragt wurde, wird hinsichtlich der (sektoralen) Ressourcenreduktionsziele dabei je nach Rohstoffgruppe differenziert. Handelt es sich um endliche Ressourcen, wie "Nichtmetallische Mineralstoffe" oder "fossile Energieträger", ist die Verbrauchsbeschränkung dieser anders zu behandeln als die Beschränkung von nicht endlichen. Bei endlichen Ressourcen ist die Notwendigkeit der Reduktion des Verbrauchs naheliegend, bei nicht endlichen Ressourcen bzw. nachwachsenden Ressourcen, wie Biomasse, kann argumentiert werden, dass der Verlust von Biodiversität droht, wenn der Ressourcenverbrauch nicht eingeschränkt

<sup>11</sup> *Schörghofer/Ennöckl*, Ressourcen neu denken. Ein GLOBAL 2000-Rechtsgutachten zur Kreislaufwirtschaft in Österreich (2026).

<sup>12</sup> *Schörghofer/Ennöckl*, Ressourcen neu denken. Ein GLOBAL 2000-Rechtsgutachten zur Kreislaufwirtschaft in Österreich (2026) 9 f.

<sup>13</sup> Art 10 Z 8, Z 9, Z 10, Z 12 (Gesetzgebung und Vollziehung durch den Bund); Art 15 B-VG (selbstständiger Wirkungsbereich der Länder); Art 118 Abs 3 Z 4 und Z 9 (eigener Wirkungsbereich der Gemeinde).

<sup>14</sup> Art 44 Abs 1 B-VG.

<sup>15</sup> *Heß/Hörtzsch*, Kurzgutachten zu den wesentlichen Inhalten eines Ressourcenschutzgesetzes des Bundes (2023) 21 f  
[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/ressourcen\\_und\\_technik/kurzgutachten-ressourcenschutzgesetz-bund-2023.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/ressourcen_und_technik/kurzgutachten-ressourcenschutzgesetz-bund-2023.pdf).

wird. Das Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung des Grundrechtseingriffs ist wohl abhängig davon, wie dringlich der Schutz der Ressource ist.<sup>16</sup>

Je nachdem, wie ein österreichisches KLV-G ausgestaltet sein würde, bedarf es einer weitgehenden Prüfung, inwiefern durch die Kreislaufwirtschaftsziele – z.B. die Senkung des Material-Fußabdrucks bis 2050 auf 7 Tonnen pro Kopf und Jahr – in die Grundrechtssphäre einzelner Personen eingegriffen wird.

Im Folgenden werden Maßnahmen genannt, die in einem Sektoralen Entwicklungsplan für den Sektor Mobilität vorgesehen werden können. Diese zielen darauf ab, den Autobestand in Österreich zu verringern und damit den Ressourcenverbrauch zu mindern.

## 3 MAßNAHMEN DES PARKRAUMMANAGEMENTS FÜR EINE RESSOURCENSCHONENDE MOBILITÄT (ORDNUNGSRECHTLICHE EBENE)

### 3.1 Etablierung/Vermehrung von Car-Sharing Parkplätzen

Im Österreichischen Mobilitätsmasterplan 2030<sup>17</sup> werden verschiedene Fachstrategien angeführt, wie im Mobilitätssektor zum Klimaneutralitätsziel 2040 (und im selben Zuge zur Ressourcenschonung) beigetragen werden kann. Dazu zählt die Sharing Strategie,<sup>18</sup> eine Strategie zur Förderung von Car-Sharing in Österreich. Grundsätzlich kann zwischen stationsbasierten Car-Sharing und free-floating Car-Sharing unterschieden werden. Bei ersterem gibt es einen festgelegten Ort für die Autoabholung und -rückgabe, bei zweiterem kann das Auto in einem festgelegten Gebiet überall abgestellt werden.<sup>19</sup> Im Folgenden wird analysiert, wie durch Maßnahmen des Parkraummanagements stationsbasiertes Car-Sharing attraktiver gemacht werden kann.

Um die positive Wirkung von Car-Sharing hinsichtlich der Reduktion des privaten PKW-Besitzes zu fördern, soll das Angebot an Stell-/Parkplätzen für geteilte PKWs ausgebaut werden. Beim Car-Sharing handelt es sich um die Zurverfügungstellung von PKWs zur Nutzung von mehreren Personen zu unterschiedlichen Zeiten.<sup>20</sup> Da vor allem in Städten der Parkraum beschränkt ist bzw. im Zuge der Klimawandelanpassung sukzessive beschränkt wird, ist zu überlegen, welche rechtlichen Änderungen es braucht bzw. ob es bereits Hebel in der Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>21</sup> gibt, um Car-Sharing Parkplätze zu vermehren, damit das Anbieten von Car-Sharing-Dienstleistungen attraktiver wird.

---

<sup>16</sup> Heß/Hörtzsch, Kurzgutachten zu den wesentlichen Inhalten eines Ressourcenschutzgesetzes des Bundes, 22, bund.net.

<sup>17</sup> BMK, Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (2021)  
<https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>.

<sup>18</sup> BMK, Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich (2023)  
[https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative\\_verkehrskonzepte/sharing\\_strategie.html](https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/sharing_strategie.html)  
<sup>19</sup> VCÖ, Carsharing-Systeme im Vergleich <https://vcoe.at/carsharing>.

<sup>20</sup> Damjanovic, Mobilitätswende: Die Rolle des Rechts beim Ausbau alternativer Mobilitätsdienstleistungen (2024) Festschrift für Eva Schulev-Steindl, *Ennöckl/Hofer/Madner* (Hrsg) 65 (69).

<sup>21</sup> Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) BGBl 159/1960.

### 3.1.1 Rechtliche Lösungsansätze

Das Ziel ist es, eine Parkbevorrechtigung für Car-Sharing Fahrzeuge, zu schaffen. Dafür kommt eine Verordnung nach § 43 StVO in Betracht. Gem § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO können per Verordnung Halt- und Parkverbote erlassen werden, „wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert.“ Es ist strittig, ob diese Rechtsgrundlage genügt, um ein Halte- und Parkverbot für bestimmte Zonen mit Ausnahmebestimmungen für Car-Sharing Fahrzeuge verordnet werden kann.<sup>22</sup> Wird die Möglichkeit bejaht, könnte ebenso angedacht werden, eine eigene Zusatztafel als Verkehrszeichen gem § 54 StVO als Ergänzung zum Parkverbotsschild oder ein Hinweiszeichen gem § 53 StVO, wie es in der deutschen Straßenverkehrsordnung<sup>23</sup> vorgesehen ist.<sup>24</sup>

Wird die Möglichkeit, eine Parkbevorrechtigung auf Grundlage von § 43 Abs 1 lit b Z 1 einzurichten, verneint, ist entweder eine Novellierung der StVO notwendig oder es sind andere Lösungsansätze zu verfolgen. Eine andere Möglichkeit den Ausbau von Car-Sharing Parkplätzen voranzutreiben, findet sich in § 43 Abs 2 lit a StVO. Um „Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, hat die Behörde, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist“ für bestimmte Straßen oder Gebiete Verkehrsbeschränkungen oder -verbote zu erlassen. Dabei ist auf den „angestrebten Zweck“ und die „Verkehrserfordernis“ Bedacht zu nehmen.<sup>25</sup> Der Klimaschutz wurde von der Rechtsprechung noch nicht als Grund anerkannt, eine solche gebietsspezifische Verkehrsbeschränkung oder -verbot zu verordnen. Dem kann entgegnet werden, dass Klimaschutz sowohl der Gesundheit der Bevölkerung als auch dem Umweltschutz dient.<sup>26</sup>

Weiters könnte im Zuge einer StVO-Novelle ähnlich der Regelung nach § 96 Abs 4 StVO für die Taxistandplätze, eine Verordnungsermächtigung geschaffen werden, um die Etablierung von Car-Sharing-Parkplätzen eigens gesetzlich zu regeln.<sup>27</sup>

Es gilt zu bedenken, dass Car-Sharing-Fahrzeuge, um diese gewidmeten Parkplätze benutzen zu können, eine eigene Beschilderung benötigen.<sup>28</sup> Dies wurde in Deutschland in § 39 Abs 11 dt StVO gesetzlich geregelt bzw. gibt es eine Vorschrift im deutschen Carsharinggesetz (CsgG).<sup>29</sup>

In § 1 CsgG heißt es: „Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern“. Die Bevorrechtigung dieser Fahrzeuge erstreckt sich gem § 3 CsgG auf Parkmöglichkeiten sowie Parkgebühren. Dafür sind die Fahrzeuge nach bestimmten Vorgaben zu kennzeichnen gem § 4 CsgG. Die Errichtung eines

---

<sup>22</sup> Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 1, RdU 2021, 237 (241).

<sup>23</sup> § 39 Abs 11 dt StVO, BGBl I 2013, 367.

<sup>24</sup> Damjanovic, Mobilitätswende: Die Rolle des Rechts beim Ausbau alternativer Mobilitätsdienstleistungen (2024) Festschrift für Eva Schulev-Steindl, Ennöckl/Hofer/Madner (Hrsg) 65 (73).

<sup>25</sup> § 43 Abs 2 lit a StVO.

<sup>26</sup> Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 1, RdU 2021, 237 (240).

<sup>27</sup> Peck, Der rechtliche Rahmen für die Mobilitätswende, juridikum 2023, 102 (106).

<sup>28</sup> Damjanovic, Mobilitätswende: Die Rolle des Rechts beim Ausbau alternativer Mobilitätsdienstleistungen (2024) Festschrift für Eva Schulev-Steindl, Ennöckl/Hofer/Madner (Hrsg) 65 (75).

<sup>29</sup> Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing v 5.7.2017 dBGBI I 2017/2230.

österreichischen Carsharinggesetzes analog zu jenem in Deutschland ist somit als letzter rechtlicher Lösungsansatz zu nennen, Car-Sharing im Allgemeinen und das Parken mit Car-Sharing Fahrzeugen im Speziellen zu erleichtern.

## 4 „ÖKOLOGISIERUNG DES DIENSTWAGENPRIVILEGS“ (ÖKONOMISCHE EBENE)

In diesem Abschnitt wird ein ökonomisches Instrument beleuchtet, welches die Transformation zu einer Kreislaufwirtschaft im Mobilitätsbereich vorantreibt, nämlich die Abschaffung der Steuervorteile für Dienstwagen. Grundsätzlich wird solchen ökonomischen Instrumenten ein Lenkungseffekt zugeschrieben, ohne ein gesetzliches Ge- oder Verbot zu normieren.<sup>30</sup> Durch finanzielle Mehr- oder Minderkosten wird das Verhalten (der Steuerzahler:innen) indirekt gesteuert.

Statistik Austria hat erhoben, wie viele privat genutzte Dienstwägen zwischen 2016 und 2023 jährlich im Verhältnis zu erwerbstätigen Personen in Betrieb sind. Dabei wird ersichtlich, dass die Anzahl der Dienstwägen im Vergleich zu den erwerbstätigen Personen prozentuell viel stärker steigt.<sup>31</sup> Im Bereich der Dienstwagen werden also mehr und mehr KFZ neu angeschafft, wogegen im Sinne der Ressourcenschonung Maßnahmen zu ergreifen sind. Das sogenannte Dienstwagenprivileg bevorzugt jene Nutzer:innen, die Dienstwägen auch privat nutzen.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick darüber gegeben, wie Dienstwagen aktuell besteuert werden, damit darauf aufbauend ein steuerrechtlicher Alternativvorschlag erörtert werden kann.

In Österreich besteht für Unternehmen die Option, Dienstfahrzeuge bereitzustellen, die von Mitarbeitenden sowohl dienstlich als auch privat genutzt werden können. Die private Verwendung der Dienstfahrzeuge stellt einen steuerpflichtigen Sachbezug dar und wird als Bestandteil des Einkommens behandelt. Dieser Sachbezug wird jedoch gedeckelt (s. 4.1.1), weshalb für den Staat Steuereinbußen entstehen. Aufgrund der Deckelung des Sachbezugswertes werden deshalb auch vermehrt große und schwere Autos als Dienstwagen angeschafft. Für E-Autos wird generell kein Sachbezug angesetzt.<sup>32</sup> Außerdem sind E-Autos für die Arbeitgeber:innen vom Vorzugssteuerabzugsverbot ausgenommen, sofern die Anschaffungskosten nicht € 40.000 übersteigen.<sup>33</sup> Der:Die Arbeitgeber:in kann die Anschaffungskosten abschreiben und zahlt für diesen Anteil des „Gehalts“ keine Lohnnebenkosten und dem:r Arbeitnehmer:in werden oftmals der Treibstoff und Reparaturen bezahlt.<sup>34</sup>

Wie das *Kontext-Institut* vorschlägt,<sup>35</sup> ist an drei Schrauben zu drehen: (1) Der pauschale Sachbezugswert ist zu adaptieren bzw. die Deckelung abzuschaffen, (2) es soll ein steuerbegünstigtes Mobilitätsbudget für Arbeitnehmer:innen eingerichtet werden und (3) es besteht die Notwendigkeit eine kilometerabhängige Abgabe einzuführen.

<sup>30</sup> *Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 2, RdU 2022, 5; *Högelsberger*, Steuern im Verkehrssektor: Weit weg von Kostenwahrheit, Fairness und Umweltbewusstsein, *juridicum* 2019, 533 (534 f).

<sup>31</sup> Anzahl privat genutzter Dienstwägen steigt prozentuell stärker als die Zahl der Erwerbstätigen (2024) <https://kontext-institut.at/inhalte/dienstwagenprivileg/>.

<sup>32</sup> <https://kontext-institut.at/inhalte/dienstwagenprivileg/>.

<sup>33</sup> *Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 2, RdU 2022, 5 (7).

<sup>34</sup> *Kirchengast et al*, Ref-NEKP (2019) 121.

<sup>35</sup> *Kontext-Institut für Klimafragen*, So geht die Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs (2024)

## 4.1 Abschaffung der Deckelung des Sachbezugswertes

Hinsichtlich der Adaption des Sachbezugswertes (1), ist eine Änderung in der Sachbezugswerteverordnung (SachbezugswerteV)<sup>36</sup> notwendig.

### 4.1.1 Aktuelle Rechtslage

In § 4 SachbezugswerteV wird normiert, welcher Sachbezugswert für arbeitgebereigene Kraftfahrzeuge (gem § 2 Abs 1 Z 1 KFG<sup>37</sup>), die der:die Arbeitnehmer:in für private Fahrten benützt, anzusetzen ist. Gem § 4 Abs 1 Z 1 SachbezugswerteV sind 2 % der Anschaffungskosten des KFZ monatlich anzusetzen, wobei der Sachbezug € 960 pro Monat nicht übersteigen darf. In § 4 Abs 1 Z 2 wird davon abweichend geregelt, dass bei Kraftfahrzeugen, deren CO<sub>2</sub>-Emissionswert gleich oder weniger 126 Gramm pro Kilometer<sup>38</sup> beträgt, der Sachbezug bei 1,5 % der Anschaffungskosten des KFZs liegt und mit 720 € gedeckelt wird. Stößt ein KFZ keine CO<sub>2</sub>-Emissionen aus, beträgt der Sachbezugswert Null (§ 4 Abs 1 Z 3 SachbezugswerteV).

### 4.1.2 Änderungsvorschläge und die rechtliche Umsetzbarkeit

Der Vorschlag des *Kontext-Instituts* zur Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs umfasst, die Deckelung des Sachbezugswertes abzuschaffen, da dieser dazu führt, dass schwere und große KFZs als Dienstwagen gekauft werden. Damit wird das Ziel der Ressourcenschonung konterkariert, da schwere und große KFZ mehr Ressourcen benötigen. Diese Deckelung wäre aus der SachbezugswerteV herauszustreichen. Die SachbezugswerteV wird von der:dem Bundesminister:in für Finanzen im Einvernehmen mit der:dem Bundesminister:in für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz gem § 15 Abs 2 Z 2 EstG<sup>39</sup> erlassen. Aus **kompetenzrechtlicher Perspektive** sind Abgaben, die für den Bund einzuhoben sind, worunter die Einkommensteuer fällt, in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache.<sup>40</sup>

Wenn von der Ökologisierung von Steuern gesprochen wird, ist jedoch auch an die finanzverfassungsrechtlichen Grenzen zu denken. Abgaben haben immer zuerst der Einnahmenerzielung für den Fiskalstaat zu dienen, der Lenkungszweck der Abgabe(nänderung), also das Abzielen auf Verhaltensänderungen der Steuerzahler:innen, ist zweitrangig.<sup>41</sup> Dies ist bei der Abschaffung der Deckelung des Sachbezugswerts für Dienstwagen gegeben, da dadurch zwar der Lenkungszweck verfolgt wird, dass weniger große und schwere KFZ gekauft werden, damit aber auch die Steuereinnahmen steigen werden.

Zu beachten gilt es, ob eine Abgabenänderung dazu führt, dass ein Verhalten derart unmöglich wird oder verhindert wird, dass die Abgabenregelung einem Verbot gleichkommt. Eine solche Erdrosselungssteuer gilt dann nicht mehr als Abgabenregelung, sondern ist der jeweiligen

---

<sup>36</sup> Verordnung über die Bewertung bestimmter Sachbezüge (Sachbezugswerteverordnung) BGBl II 416/2001.

<sup>37</sup> Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 -KFG) BGBl 267/1967.

<sup>38</sup> Zu Beginn waren es 141 g/Km, jedoch hat sich der CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 2020 bis 2025 jährlich um 3 g verringert.

<sup>39</sup> Bundesgesetz vom 7. Juli 1988 über die Besteuerung des Einkommens natürlicher Personen (Einkommensteuergesetz 1988 – EStG 1988) BGBl 400/1988.

<sup>40</sup> Art 10 Abs 1 Z 4 B-VG.

<sup>41</sup> *Kirchmayr/Achatz*, Reform des Steuersystems durch Ökologisierung? Taxlex 2012, 41.

Rechtsmaterie zuzuordnen und kann dadurch in eine andere Kompetenz fallen.<sup>42</sup> Der VfGH nimmt einen Abgang von der Abgabenkompetenz an, wenn eine Abgabe so weit in eine Materie reicht, dass sie als Materienregelung anzusehen ist.<sup>43</sup> Die Abschaffung der Deckelung des Sachbezugswerts ist nicht als Erdrosselungssteuer anzusehen, da die Regelung hauptsächlich darauf abzielt, besonders schwere und große KFZ als Dienstwagen unattraktiver zu machen und nicht grundsätzlich die Anschaffung von Dienstwagen unmöglich machen will und die Vergünstigung für Arbeitnehmer:innen und Arbeitgeber:innen bei der Anschaffung von kleineren Dienstwagen aufrecht erhalten bleibt.

Somit liegt die Kompetenz beim Bund, diese Abgabe einzuheben und die Gesetzesänderung vornehmen zu können.

Aus **grundrechtlicher Perspektive** gilt es die Abgabenregelung auf ihre Vereinbarkeit mit dem Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG zu überprüfen. Diese Perspektive gilt es deshalb einzunehmen, da es im Steuerrecht Steuergerechtigkeit geben muss, also die Steuerlast fair auf alle Steuerpflichtigen verteilt wird und dabei den gesellschaftlichen Vorstellungen von Gerechtigkeit entsprochen wird.<sup>44</sup> Die steuerrechtliche Belastung Einzelner muss verhältnismäßig sein. Der VfGH anerkennt allerdings einen rechtspolitischen Gestaltungsspielraum und sieht es mit dem Gleichheitssatz als vereinbar an, wenn durch eine Abgabenregelung auch eine Verhaltenslenkung hinsichtlich besseren Umwelt- und Klimaschutz bezweckt wird. Voraussetzung dafür ist, dass ein geeignetes Mittel verwendet wird.<sup>45</sup> Wird die Deckelung des Sachbezugswertes abgeschafft, entstehen für den:die Arbeitgeber:in nur mehr Kosten, wenn ein KFZ als Dienstwagen angeschafft wird, dessen Anschaffungswert den ursprünglichen Deckelungsbetrag übersteigt.

Leistungsfähigkeit, Äquivalenz und Verhaltenslenkung sind sachliche Rechtfertigungsgründe, die eine Abgabenerhöhung nach dem Gleichheitssatz rechtfertigen.<sup>46</sup> Hier ist der Grundrechtseingriff als gering zu bewerten, da lediglich ein Umstieg auf kleinere Dienstwagen bewirkt werden soll. Dass damit Ressourcen geschont werden können und gleichzeitig mehr Steuereinnahmen für den Fiskalstaat entstehen, rechtfertigt einen möglichen Grundrechtseingriff, weshalb die Novellierung der Dienstwagennorm mit dem Gleichheitssatz wohl als vereinbar gilt.

Soll die Deckelung des Sachbezugswertes gestrichen werden, sind aus grund- und kompetenzrechtlicher Perspektive wenig Hürden erkennbar. Der Bund kann eine solche steuerrechtliche Novelle als Gesetzgebungsorgan vornehmen und scheitert dabei nicht an einer Grundrechtsverletzung.

## 4.2 Steuerbegünstigtes Mobilitätsbudget als Alternative

Ein Mobilitätsbudget ist ein Betrag, der Arbeitnehmer:innen zur Verfügung gestellt wird, um öffentliche oder emissionsfreie Verkehrsmittel – zumindest wenn das Mobilitätsbudget ökologisch ausgestaltet werden soll – bezahlen zu können. Ein steuerbegünstigtes Mobilitätsbudget gilt als Alternative zum Dienstwagenprivileg und könnte Arbeitnehmer:innen ausbezahlt werden, um öffentliche bzw. emissionsfreie Verkehrsmittel zu benutzen.

In Deutschland wurde 2024 ein Vorschlag in den Bundestag eingebracht, wonach Arbeitnehmer:innen von ihren Arbeitgeber:innen jährlich bis zu € 2.400 als Mobilitätsbudget ausbezahlt bekommen, welches pauschal mit 25 % Lohnsteuer versteuert wird. Zu verbessern ist dieser Vorschlag nach Meinungen deutscher Umweltorganisationen dahingehend, dass das Budget nur für emissionsfreie Transportmittel ausbezahlt und es nur als Alternative zum Dienstwagen

<sup>42</sup> *Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 2, RdU 2022, 5 (6).

<sup>43</sup> *Unger*, Verfassungsrechtliche Vorgaben für CO<sub>2</sub>- und Umweltsteuern in Österreich in *Kirchengast/Schnedl/Schulev-Steindl/Steininger* (Hrsg) CO<sub>2</sub>- und Umweltsteuern (2020) 182 f.

<sup>44</sup> *Sahm*, Theorie und Ideengeschichte der Steuergerechtigkeit (2019) 1.

<sup>45</sup> *Unger* in *Kirchengast/Schnedl/Schulev-Steindl/Steininger* 189.

<sup>46</sup> *Unger* in *Kirchengast/Schnedl/Schulev-Steindl/Steininger* 189 f.

verwendet werden soll.<sup>47</sup> Eine politische Forderung in diesem Bereich ist, dass das Mobilitätsbudget bis zu € 2.400 steuerfrei ausbezahlt werden soll.

In diesem Zusammenhang wichtig zu nennen ist die Corporate Sustainability Reporting Richtlinie,<sup>48</sup> bei dessen Umsetzung Österreich noch in Verzug ist, nach dieser jedoch Unternehmen verpflichtet werden, ihre Nachhaltigkeitsbilanz offenzulegen, worunter auch die Mobilität ihrer Mitarbeiter:innen fällt.<sup>49</sup> Wenn auch einzelne Unternehmen bereits Formen von Mobilitätsbudgets anbieten, profitieren diese nicht von steuerlichen Vorteilen und sind oft mit erhöhtem Verwaltungsaufwand verbunden.

#### 4.2.1 Rechtliche Umsetzbarkeit

Um ein Mobilitätsbudget für ganz Österreich gut umsetzen zu können, bedarf es Änderungen im Steuerrecht und Regelungen, wie die Administration vereinfacht werden kann. Um das zu erreichen, werden in einer deutschen Studie drei Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen: (1) Das Mobilitätsbudget kann als Pauschalbetrag dem Gehalt zugerechnet werden, (2) das Mobilitätsbudget kann als Sachbezug (z.B. als Gutscheinkarte) den Arbeitnehmer:innen zur Verfügung gestellt werden oder (3) die Kosten für die Nutzung der Mobilitätsdienstleistungen wird nachträglich rückerstattet.<sup>50</sup>

Das Mobilitätsbudget kann ähnlich dem Sachbezug zum Dienstwagen in § 15 Abs 2 Z 1 EstG als geldwerter Vorteil vorgesehen werden. Dafür bedarf es dann auch einer dementsprechenden Änderung der SachbezugswerteV. Hinsichtlich der Zielgruppe kann vorgeschlagen werden, dass nur die Mitarbeiter:innen, die einen Dienstwagen nutzen, auf diese Alternative umsteigen können und so die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, Carsharing oder ein (E-)Fahrrad finanzieren können.

Der VCD schlägt weiters vor, dass das nicht verbrauchte Budget bspw. für die Altersvorsorge ausgegeben werden kann. Als steuerliche Umsetzung schlägt das VCD vor, den Arbeitnehmer:innen eine Mobilitätskarte auszugeben, mit welcher sie die Dienstleistungen buchen und bezahlen können. Dies ist dann steuerrechtlich als „Sachbezug“ einzuordnen. Die „Sachbezugsversteuerung“ ist dabei um einiges günstiger als die normale Gehaltsversteuerung.<sup>51</sup> In Österreich sind Sachbezüge geldwerte Vorteile und unterliegen somit der Einkommensteuer, allerdings kann die Bewertung der Sachbezüge in der SachbezugswerteV festgelegt werden. Bei dessen Umsetzung können also – wenn politisch gewollt – steuerliche Vorteile des Mobilitätsbudgets festgelegt werden.

## 5 SCHLUSSFOLGERUNG

Das Potenzial, die Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssektor voranzubringen, ist groß. Es gibt in vielen Rechtsgebieten, sei es im Steuerrecht oder in der StVO, Möglichkeiten durch die Novellierung von einzelnen Bestimmungen, diese Transformation des Wirtschaftssystems zu forcieren. Essenziell dabei ist, die Zahl der PKW-Neuzulassungen zu reduzieren, den Umstieg auf kleinere Privat-PKWs zu fördern und die Attraktivität der Alternativen zu Privat-PKWs zu steigern.

<sup>47</sup> Kontext-Institut für Klimafragen, So geht die Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs (2024) 13.

<sup>48</sup> Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 und der Richtlinien 2004/109/EG, 2006/43/EG und 2013/34/EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen, 16.12.2022, L 322/15.

<sup>49</sup> Silberg, Was ist ein Mobilitätsbudget – und wer profitiert davon? <https://www.spiegel.de/karriere/mobilitaet-was-ist-ein-mobilitaetsbudget-und-wie-profitiert-das-klima-davon-a-c0bf9f01-566a-4e30-8595-0e99ad01fe1d> (23.02.2026).

<sup>50</sup> Öko-Institut, Sechs Thesen zum Mobilitätsbudget: Leitplanken für eine nachhaltige Unternehmensmobilität (2022) 10.

<sup>51</sup> VCD, Mobilitätsbudget statt Dienstwagen, <https://www.vcd.org/artikel/mobilitaetsbudget-statt-dienstwagen>.

Mit der Schaffung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KLW-G) und der dort verankerten Sektorale Entwicklungspläne wird der Anlass gegeben, spezifische Maßnahmen, die die Kreislaufwirtschaft im Sektor Mobilität voranbringen und einer Änderung in den Materiengesetzen bedürfen, voranzubringen. Die Errichtung eines KLW-G bedarf jedenfalls einer fundierten grundrechtlichen Prüfung. Die in dieser Analyse gewählte ordnungsrechtliche Maßnahme, um das Carsharing attraktiver zu machen, ist entweder bereits auf Basis der StVO möglich oder es bedarf eine Novellierung der StVO, bspw. die Erweiterung von § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO dahingehend, dass auch Halt- und Parkverbote mit Ausnahme für Car-Sharing Fahrzeuge eingerichtet werden können. Die ökonomische Maßnahme, die Deckelung des Sachbezugswerts für Dienstwagen abzuschaffen bzw. das Dienstwagenprivileg durch ein Mobilitätsbudget zu ersetzen, hätte wohl angesichts der steigenden Zahl an Dienstwägen in Österreich eine massive Auswirkung auf die Zahl der jährlich neuzugelassenen PKWs. Dabei ist zu beachten, dass die Abschaffung der Deckelung des Sachbezugswertes aus kompetenz- und grundrechtlicher Perspektive bei politischem Umsetzungswillen keine Probleme bereitet und die Umsetzung des Mobilitätsbudgets auf mehreren Wegen möglich ist. Wenn beide Maßnahmen zugleich umgesetzt werden sollen, bietet es sich an, das Mobilitätsbudget als geldwerten Vorteil anstatt des Dienstwagens einzuführen und dies in der SachbezugswerteV und im EstG so zu verankern.

Die in dieser Analyse betrachteten Maßnahmen stellen nur einen kleinen Ausschnitt der möglichen Vorgehensweisen im Bereich Mobilität dar. Die Abschaffung von Förderungen für Verkehrsmittel, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden, größen- und gewichtsabhängige Parkgebühren für PKWs oder die Einführung einer City-Maut sind ebenso Maßnahmen, die teilweise bereits in anderen (europäischen) Städten implementiert wurden und zur Reduktion der Benützung und Neubeschaffung von PKWs beitragen.<sup>52</sup> Mit ebenjenen Maßnahmen, die in einem Sektorale Entwicklungsplan Mobilität vorgesehen werden können, kann die Transformation zu einer Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssektor gelingen.

---

<sup>52</sup> *Schulev-Steindl/Romirer/Lienberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, Teil 1, RdU 2021, 237 und Teil 2, RdU 2022, 5.