



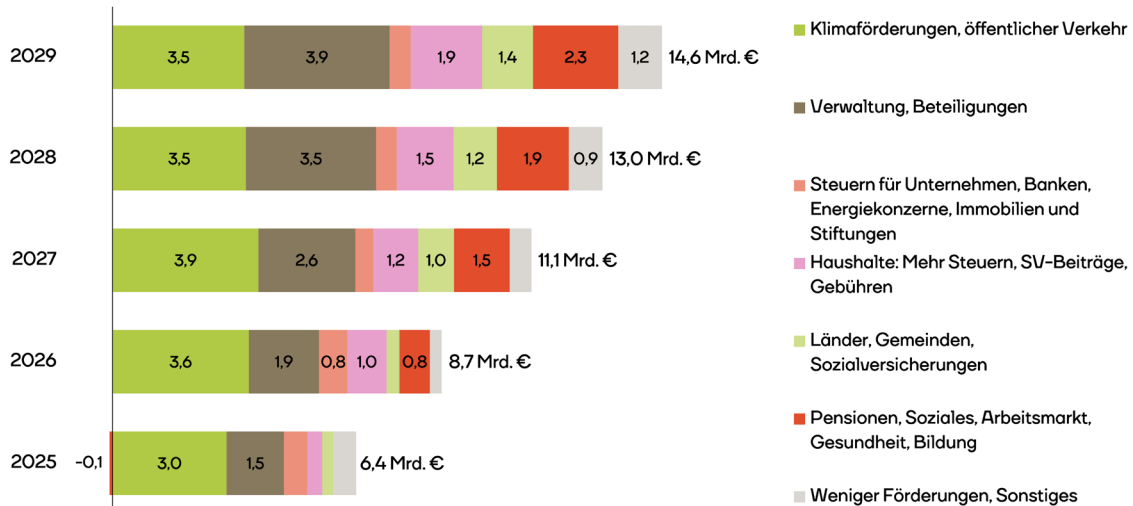
5 MAßNAHMEN FÜR BUDGETWIRKSAMEN KLIMASCHUTZ

5 Maßnahmen für budgetwirksamen Klimaschutz

Österreich kürzt. Das aktuelle Budget der Regierung besteht fast nur aus einem ausgabenseitigen Sparpaket. 6,4 Milliarden Euro sollen allein dieses Jahr eingespart werden. Besonders hoch sind die Kürzungen im Bereich der Klimaförderungen, sowie im öffentlichen Verkehr. Der Klimabonus, der als Ausgleichsinstrument zur CO₂-Steuer konzipiert wurde, wurde abgeschafft, ebenso wie zahlreiche ökologische Förderungen. So wurde etwa die Förderung für den Tausch von Heizkesseln, sowie der thermischen Sanierung von 75 auf 30 Prozent gesenkt oder das Klimaticket erheblich verteuert. Ein Überblick über Defensiv- und Offensivmaßnahmen zeigt: bei Klima und öffentlichem Verkehr wird mit am meisten gekürzt. Über den Zeitraum der aktuellen Regierungsperiode sollen ganze 17,5 Milliarden Euro im Bereich Klima und Verkehr gekürzt werden. Ein fatales Zeichen in Zeiten der Klimakatastrophe.

Wo wird gespart?

Differenz aus Defensiv- und Offensivmaßnahmen



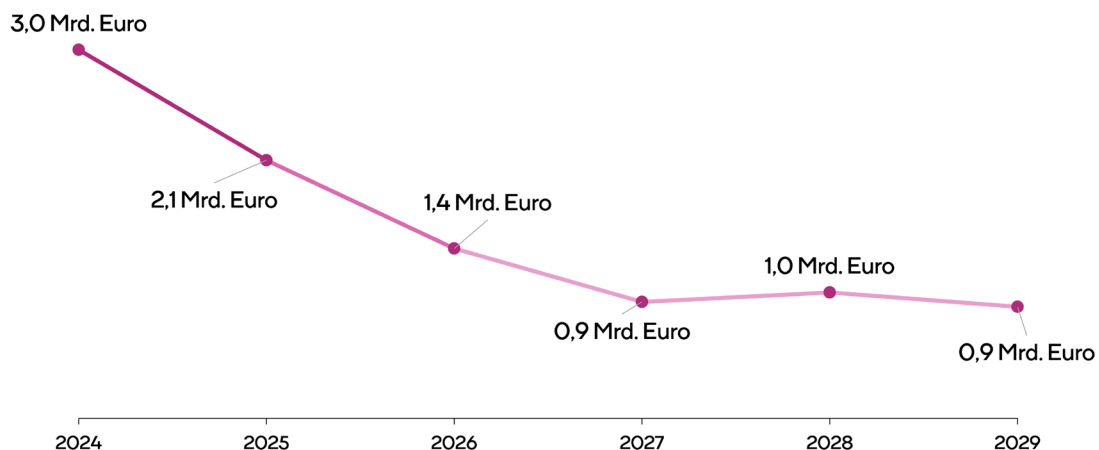
Quelle: BMF, eigene Berechnung

// MOMENTUM
/ INSTITUT

Besonders hart kürzt die Regierung bei Klimaschutz-Maßnahmen. Von 2025 bis 2027 sollen 1,2 Milliarden Euro weniger für Umweltförderungen ausgegeben werden. Auch in den Jahren darauf wird das Budget weiter zusammengekürzt. Damit bleibt – verglichen mit 2024 – nur jeder dritte Umwelt-Euro bestehen. Für Österreich bedeutet das große Rückschritte bei der Klimapolitik.

Umwelt- & Klimaschutz ist der große Verlierer des Sparpakets

Nur jeder dritte Umwelt-Euro bleibt erhalten



Quelle: BMF, eigene Berechnung

Anmerkung: Budget der UG 43 (Umwelt, Klima und Kreislaufwirtschaft) abzüglich Klimabonus

// MOMENTUM
/ INSTITUT

/ Beim Klimaschutz wird gekürzt, doch klimaschädliche Subventionen bleiben unangetastet

Während die Regierung das Klimaschutzbudget zusammengekürzt hat, bleiben klimaschädliche Subventionen unangetastet und wurden sogar ausgebaut. Dabei gibt es gerade hier ein enormes Sparpotenzial. Schon 2022 schätzten Kletzan-Slamanig et al. das jährliche Volumen klimaschädlicher Subventionen in Österreich auf 4,1 bis 5,7 Milliarden Euro. Hier muss davon ausgegangen werden, dass das Volumen die absolute Unterseite abbildet, denn die Zahlen sind einerseits mehr als drei Jahre alt und andererseits fehlt in vielen Bereichen die Datengrundlage für genauere Schätzungen. Die letzte Regierung scheiterte an einer Reform der klimaschädlichen Subventionen, auch aktuell gibt es keine konkreten Pläne (Laufer und Narodoslawsky 2025).

Besonders im Verkehrssektor sind die Emissionen hoch, doch Reformvorstöße der Regierung hierzu fehlen gänzlich. 60 Prozent aller klimaschädlichen Subventionen treffen den Verkehrssektor, während er gleichzeitig der einzige Bereich ist, der seit 1990 einen Anstieg, keine Reduktion der Emissionen aufweist (Schuster 2025).

Neben Subventionen gibt es auch einnahmenseitige Möglichkeiten das Budget klimafreundlich zu sanieren. So sind die Steuern auf Flugverkehr und Kerosin niedrig und führen nicht nur zu klimaschädlichen Anreizen, sondern auch zu entgangenen Einnahmen. Zusätzlich zu den Einnahmen, die eine Abschaffung klimaschädlicher Subventionen bringen könnte, stehen für Österreich auch hohe Strafzahlungen im Raum, wenn die Klimaziele nicht erreicht werden. Im aktuellen Entwurf des Klimaschutzgesetzes für Österreich ist die Klimaneutralität 2040 nicht mehr eingeplant. In früheren Entwürfen war dieses Ziel noch einer der zentralen Bestandteile. Stattdessen rechnet der zuständige Minister Norbert Totschnig (ÖVP) bereits damit, dass Österreich seine Klimaziele nur durch den Kauf teurer Klimaschutz-Zertifikate „erreichen“ könnte. Diese Strafzahlungen könnten insgesamt fast 6 Milliarden Euro ausmachen – hinzukommen die Kosten für die Folgen der Klimakatastrophe auf unsere Umwelt und Gesundheit. Mit einer Kombination aus neuen klimabezogenen Steuern und einer Abschaffung klimaschädlicher Subventionen stünden dem Staat pro Jahr rund 3 Milliarden Euro mehr zur Verfügung. Dabei stellt dies nur einen Auszug möglicher Maßnahmen dar – dieser Policy Brief fokussiert sich auf fünf konkrete Maßnahmen.

5 Maßnahmen für budgetwirksamen Klimaschutz:

- /1 Dieselprivileg abschaffen**
- /2 Dienstwagenprivileg abschaffen**
- /3 Pendelförderung ökologisieren**
- /4 Flugverkehr angemessen besteuern**
- /5 Steuerprivileg für Pick-Ups beenden**

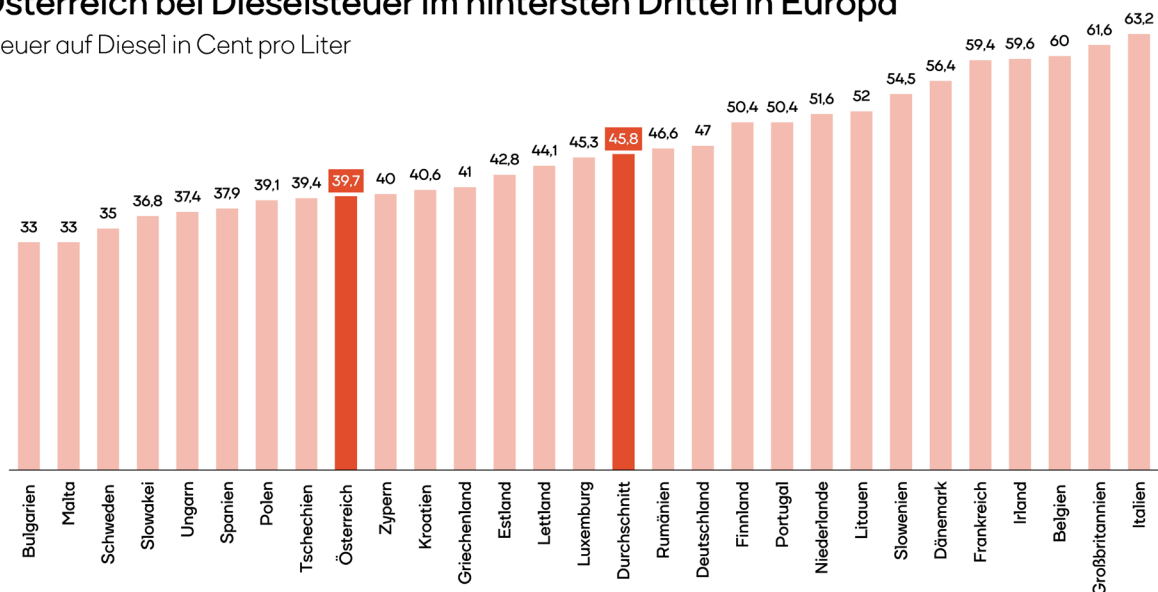
/1 Dieselprivileg abschaffen

Eine der größten Einnahmemöglichkeiten bei den klimaschädlichen Subventionen ist das Dieselprivileg. In Österreich zahlt man auf Diesel eine geringere Steuer als auf Benzin. Aktuell gilt für Diesel eine Mineralölsteuersatz von 39,7 Cent pro Liter, während man für Benzin 48,2 Cent pro Liter zahlt. Der historische Hintergrund dieses sogenannten „Dieselprivileg“ war, dass man die heimische Industrie fördern wollte, die Diesel produzierte, während Benzin importiert werden

musste. Außerdem sollte der gewerbliche Verkehr, der viel auf Diesel setzt, unterstützt werden. Beschlossen wurde das 1949, also vor 76 Jahren. Heute werden mehr als 90 Prozent des gesamten Rohölbedarfs importiert – die industriepolitische Absicht ist dementsprechend nicht mehr aktuell (BMF 2024; Roninger 2024). Auch im Europa-Vergleich ist die Mineralölsteuer auf Diesel niedrig. Im EU-Schnitt zahlt man pro Liter Diesel 45,8 Cent, also knapp 6 Cent mehr als in Österreich. Besonders bei Nachbarländern führt das auch zum „Tanktourismus“ – es wird lieber in Österreich getankt als in Italien oder Deutschland (Roninger 2024).

Österreich bei Dieselsteuer im hintersten Drittel in Europa

Steuer auf Diesel in Cent pro Liter



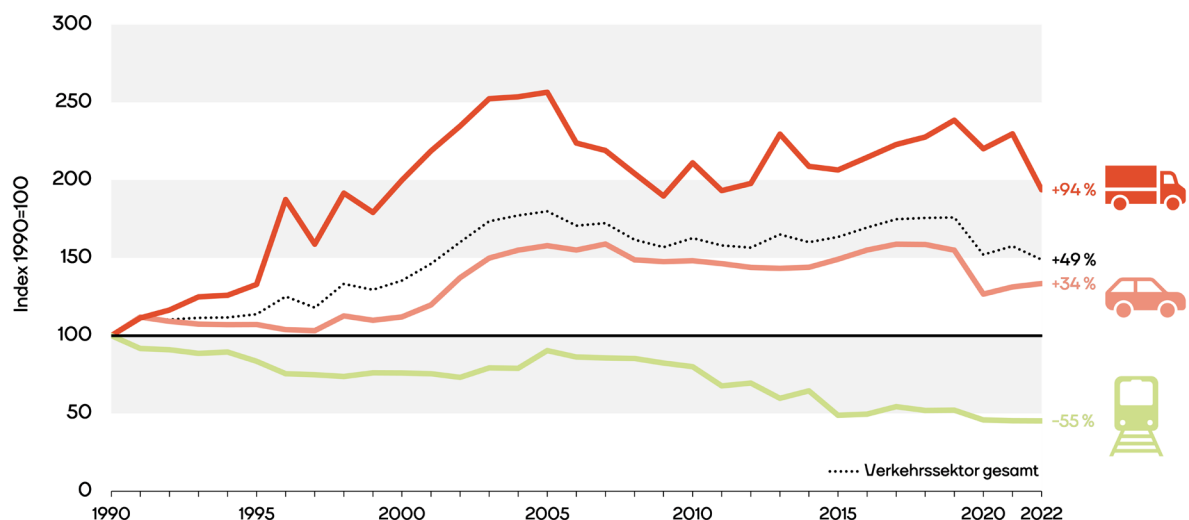
Quelle: Tax Foundation 2025, eigene Darstellung

/// MOMENTUM
/INSTITUT

Das Umweltbundesamt (2024) berechnete die Effekte einer Anhebung der Mineralölsteuer auf Diesel und kam zu dem Ergebnis, dass bei einer Erhöhung der „Tanktourismus“ schrittweise wegfallen würde, die Steuereinnahmen aber dennoch steigen würden, da die meiste Nachfrage aus dem Inland kommt. Eine solche Anhebung würde bis zu 500 Millionen Euro Mehreinnahmen bringen (Roninger, 2024).

Pkw und Lkw treiben die CO₂-Emissionen

Veränderung der CO₂-Emissionen im Verkehr seit 1990



Quelle: Eurostat, eigene Berechnungen

Anmerkung: CO₂-Emissionen aus der Verbrennung von Brennstoffen im Verkehr, unterteilt nach Schwerlastwagen & Bussen, Personenkraftwagen, sowie dem Personen- und Güterverkehr auf der Schiene.

/// MOMENTUM
/INSTITUT

Neben dem Verzicht auf Einnahmen für den Staat ist das Dieselpriileg auch aus ökologischer Sicht kontraproduktiv. Der Verkehrssektor gehört zu den größten Emissionstreibern. Seit 1990 stiegen die Verkehrsemissionen von Pkws und Lkws um 34, bzw. 94 Prozent an. Dieselaautos stoßen dabei rund 12 Prozent mehr CO₂ pro Liter aus als Benzfahrzeuge (Roninger 2024).

/ Möglicher Beitrag zum Budget

Abschaffung Dieselpriileg: 500 Millionen Euro

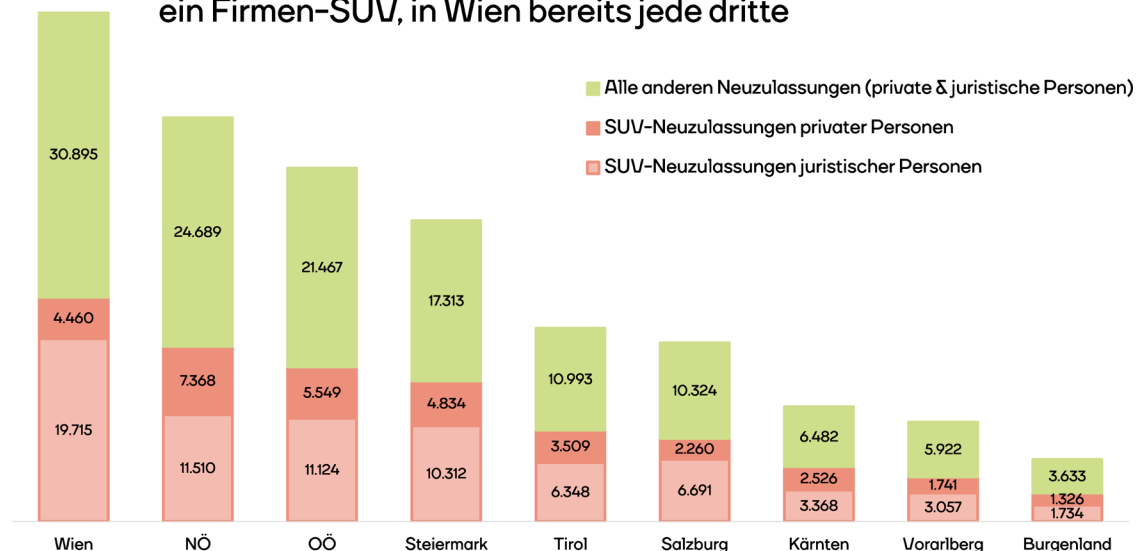
/ 2 Dienstwagenpriileg abschaffen

Auch das sogenannte „Dienstwagenpriileg“ wird seit langem aus ökologischer Perspektive kritisch diskutiert. Aktuell können Unternehmen ihren Angestellten Dienstwägen zur Verfügung stellen, die diese dann auch privat nutzen können. Die aktuelle Ausgestaltung des Dienstwagenpriilegs führt dazu, dass es Anreize gibt große und teure Autos zu kaufen, sowie die Kosten für das Autofahren insgesamt deutlich günstiger sind, als würde der Pkw rein privat gekauft und genutzt werden. Der Pkw muss zwar als „Sachbezug“ mit 1,5 bis 2 Prozent des Einkommens steuerlich verbucht werden, die Grenze dafür beträgt jedoch 960 Euro, was einem Pkw mit einem Kaufwert von 48.000 Euro entspricht (Pixter und Roninger 2024).

Eine Rechnung des Kontext Instituts (Pixter und Roninger 2024) zeigt eindrücklich auf, dass die Sachbezugswerte in vielen Fällen unter den tatsächlichen Kosten liegen, die für das Auto anfallen würden, wäre es im Privatbesitz. Dadurch entsteht ein Anreiz für Beschäftigte, ihre Dienstwägen auch privat intensiv zu verwenden. Außerdem führt die Deckelung des Sachbezugs zu einem Anreiz für teure und somit auch schwere Autos. Studien zeigen, dass Unternehmen häufiger besonders große und schwere Autos anschaffen als Privatpersonen (Transport & Environment 2024). E-Autos sind zwar vom Sachbezug befreit, das geschieht jedoch auch unabhängig von deren Größe und fördert wiederum große, energieintensive Fahrzeuge.

Eine Analyse der Neuzulassungen von Pkws zeigt, dass 2023 bereits mehr als jede vierte Neuzulassung ein Firmen-SUV ist. Kletzan-Slamanig et al. (2022) betonen, dass es sich hier nur teilweise um Fahrzeuge handelt, die in dieser Ausgestaltung für den Beruf gebraucht werden (z.B. Förster: innen, Installateur:innen), sondern es sich zu einem beträchtlichen Teil um Fahrzeuge handelt, die „rein repräsentative Funktionen“ erfüllen (Kletzan-Slamanig et al. 2022; Blanck et al. 2021).

Bundeslandweit ist mehr als jede vierte Neuzulassung ein Firmen-SUV, in Wien bereits jede dritte



Quelle: Statistik Austria

Anmerkung: Juristische Personen umfassen Firmen und Gebietskörperschaften

Pixner und Roninger (2024) zeigen verschiedene Möglichkeiten auf, um das Dienstwagenprivileg abzuschaffen oder zu ökologisieren. Allen voran schlagen sie vor den Sachbezugswert, der versteuert werden muss, zu erhöhen. Das heißt, dass die steuerlichen Anreize für teure und große Autos verschwinden sollen. Weiters wird empfohlen, eine kilometerabhängige Abgabe einzuführen, die die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge abdeckt. Dadurch würde die steuerliche Vergünstigung wegfallen und die Nutzung des Dienstwagens wäre nicht günstiger, als würde die Person sich berufsunabhängig einen Pkw zulegen und diesen benutzen. Eine andere Möglichkeit, um das Dienstwagenprivileg einzuschränken, wäre Regelungen einzuführen, welche Dienstwägen in welchen Berufsgruppen notwendig sind. So ist unumstritten, dass ein Malereibetrieb ein großes Fahrzeug mit viel Stauraum braucht, bei vielen Berufen, wo die Dienstwägen repräsentative Wirkung haben, könnte man aber klimafreundliche Fahrzeuge vorschreiben.

Ein radikalerer Schritt wäre eine Reform, bei der die gesamte Steuererleichterung des Dienstwagenprivilegs abgeschafft wird. Kletzan-Slamanig (2022) schätzten, dass der Wert des Dienstwagenprivileg-Steuerergeschenks an die Autofahrer:innen rund 500 Millionen Euro im Jahr kostet. Dabei werden die „Total Costs of Ownership“ – also die Gesamtkosten der Anschaffung und des Besitzes eines Privat-Pkws – mit der Sachbezugsbesteuerung verglichen.

/ Möglicher Beitrag zum Budget

Erhöhung des Sachbezugswert auf 3 Prozent: 100 Millionen Euro

Gänzliche Abschaffung des Dienstwagenprivilegs: 500 Millionen Euro

/ 3 Pendelförderung ökologisieren

Eine weitere, aktuell klimaschädliche Förderung ist die Pendelförderung. Dabei geht es um Unterstützung für Menschen, die zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln müssen. Die zentralen Maßnahmen sind dabei die Pendelpauschale¹ und der Pendeleuro². Die Pendelpauschale wurde 1988 eingeführt, um strukturschwache Regionen zu unterstützen und hängt von der Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort ab. Da es sich um einen Steuerfreibetrag handelt ist die Maßnahme außerdem sozial wenig nachhaltig. Zwei Drittel der finanziellen Mittel aus der Pendelpauschale gehen an die obere Einkommenshälfte (Pixner et al. 2024).

In der aktuellen Ausgestaltung wird zwischen der kleinen und der großen Pendelpauschale unterschieden. Die kleine Pendelpauschale wird vergeben, wenn öffentliche Verkehrsmittel zumutbar sind und der Arbeitsweg mindestens 20 Kilometer beträgt. Die große Pendelpauschale hingegen gibt es, wenn keine öffentlichen Verkehrsmittel zumutbar sind oder zur Verfügung stehen. Dafür muss der Arbeitsplatz nur 2 Kilometer vom Wohnort weg sein. Die Pendelpauschale steigt, je größer die Distanz ist. Die größte Bezieher:innengruppe der Pendelpauschale sind Menschen, die eine kurze Distanz mit dem Auto zurücklegen: Mehr als zwei Drittel der Pendelnden bekommen die große Pendelpauschale, haben aber einen Weg von weniger als 20 Kilometer (Kletzan-Slamanig et al. 2022).

Es gibt mehrere Kritikpunkte an der Pendelpauschale. Einer davon ist, dass durch die Ausgestaltung der Pendelförderung als Steuerfreibetrag Menschen mit hohem Einkommen stärker profitieren als solche mit niedrigerem Einkommen entlastet werden. Außerdem gibt es

¹ Auf die gesetzlich korrekte Begrifflichkeit von „das Pendlerpauschale“ wird in dem vorliegenden Policy Brief aus Leseflussgründen verzichtet.

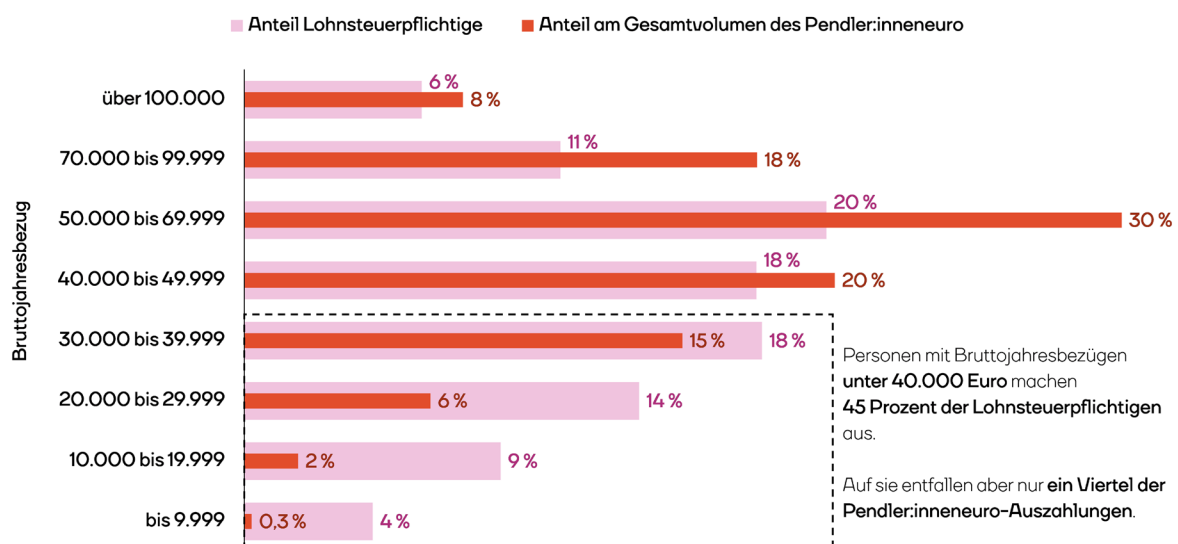
² Genderneutrale Formulierung des Begriffs „Pendlereuro“.

keinerlei Anreize zu einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, vor allem bei der kleinen Pendelpauschale, wo von zumutbaren öffentlichen Verkehrsmitteln ausgegangen werden kann. Auch aus raumplanerischer Perspektive ist die Ausgestaltung der Pendelpauschale fragwürdig, da Zersiedelung gefördert wird (Pixier et al. 2024).

Zusätzlich zur Pendelpauschale gibt es in Österreich auch den Pendeleuro. Dieser ist ein Steuerabsetzbetrag, der in voller Höhe von der Lohnsteuer abgezogen wird. Der Pendeleuro hängt von der genauen Distanz zum Arbeitsweg ab und beträgt aktuell 2 Euro jährlich pro Kilometer. Ab 2026 wird der Pendeleuro jedoch verdreifacht und 6 Euro pro Kilometer betragen. Neben hohen Kosten für das Budget ist diese Maßnahme auch sozial ungerecht und umweltschädlich. Der VCÖ berechnete, dass das einkommensärmste Fünftel zwölfmal weniger als das reichste Fünftel von der Erhöhung des Pendeleuros profitieren wird (VCÖ 2025a).

Auch eine Analyse über die Lohnsteuerstatistik zeigt, wie ungleich der Pendeleuro wirkt. Personen mit einem Einkommen von unter 40.000 Euro im Jahr machen 45 Prozent der Lohnsteuerpflichtigen aus, sie erhalten jedoch nur ein Viertel der Auszahlungen aus dem Pendeleuro.

Personen mit niedrigem Einkommen beziehen kaum Pendler:inneneuro



Quelle: Lohnsteuerstatistik Statistik Austria, eigene Berechnung
Anmerkung: Werte beziehen sich auf das Jahr 2023 und Arbeitnehmer:innen mit ganzjähriger Bezugsdauer.

IIOMENTUM
/INSTITUT

Maßnahmen zur Reform gibt es also zahlreiche, denn Österreichs Pendelförderung ist in ihrer aktuellen Form weder sozial gerecht noch klimafit. Das Kontext Institut (Pixier et al. 2024) schlägt vor, die Förderung an die Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu koppeln, falls dieser vorhanden ist. Denn aktuell können Menschen die kleine Pendelpauschale erhalten und trotz vorhandener öffentlicher Verkehrsmittel Auto fahren, wenn sie wollen. Wenn kein öffentlicher Verkehr am gesamten Arbeitsweg vorhanden ist, soll wenn möglich dennoch ein Teil des Weges öffentlich zurückgelegt werden. Außerdem wird empfohlen die Pendelförderung mit dem Verkehrsabsetzbetrag zusammenzulegen. Damit könnten pro Jahr 244 Millionen Euro gespart werden. Diese Zahl wurde jedoch vor der Erhöhung des Pendeleuros berechnet, der somit weiteres Einsparungspotenzial bietet.

/ Möglicher Beitrag zum Budget

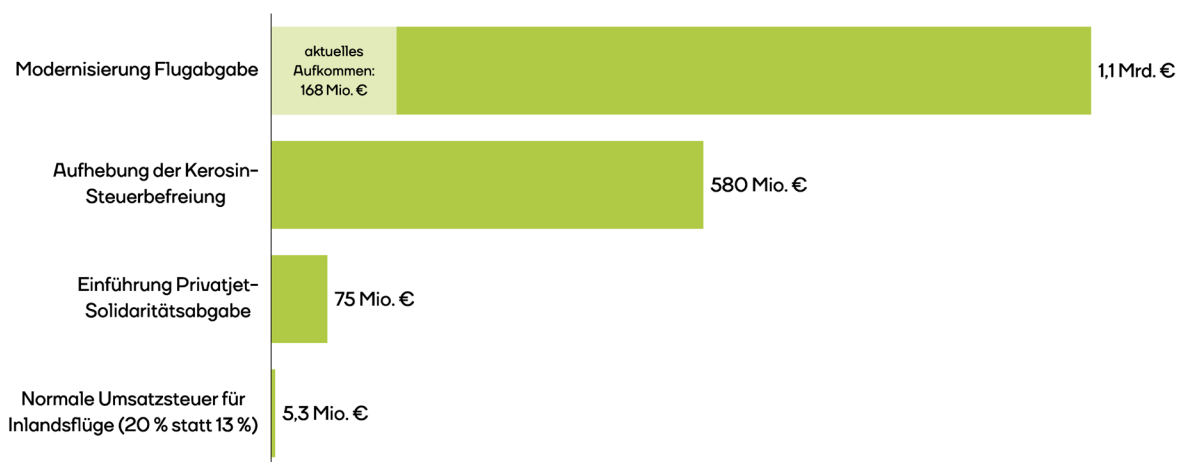
Ökologisierung der Pendelförderung: 244 Millionen Euro

Zurücknahme der Erhöhung des Pendeleuros ab 2026: 200 Millionen Euro

/ 4 Flugverkehr angemessen besteuern

Auch der klimaschädliche Flugverkehr birgt ein enormes Einnahmepotenzial für den Staat. Die Modernisierung der Ticketabgabe, sowie eine Reduktion bestehender klimaschädlicher Subventionen kann jährlich rund 1,8 Milliarden Euro bringen. Dabei lassen sich gleich mehrere Maßnahmen kombinieren. Einerseits hat Österreich Reformpotenzial bei der Flugabgabe. Aktuell beträgt die Flugabgabe 12 Euro pro Flug. Nur bei besonders kurzen Flügen unter 350 Kilometer werden 30 Euro fällig. In Deutschland hingegen werden je nach Distanz bis zu 70,83 Euro fällig. Eine Modernisierung der Ticketabgabe, in Anlehnung an das deutsche Modell, kann den Steuerbeitrag auf rund 1,1 Milliarden Euro versechsfachen.

Budgetwirksamer Klimaschutz: Klimaschädlichen Flugverkehr besteuern bringt 1,8 Milliarden Euro



Quelle: Statistik Austria, VCÖ, Greenpeace, Austrian Airlines, eigene Berechnung

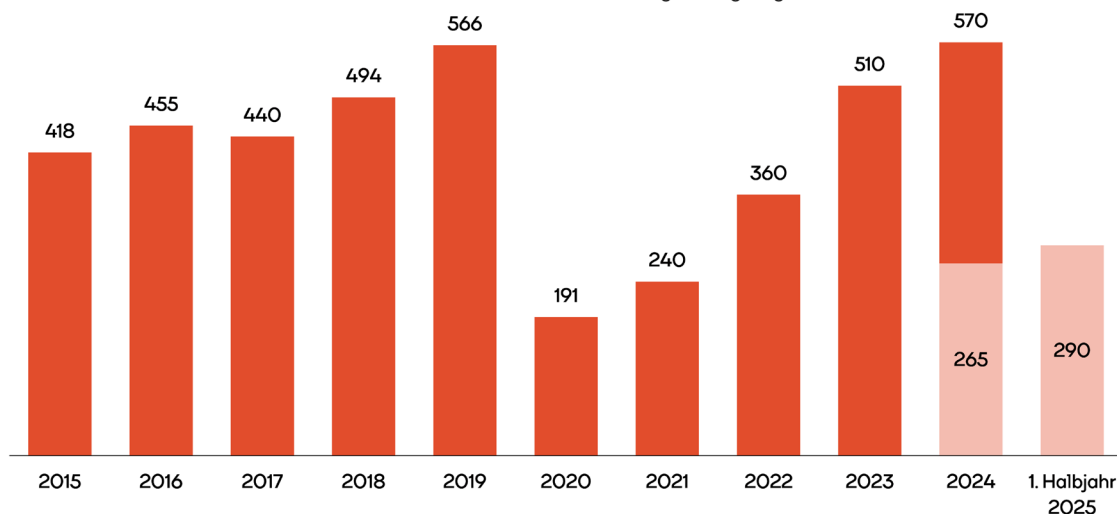
Anmerkung: Staffelfung der Flugabgabe: 30 Euro für Strecken unter 400 km, 50 Euro für Strecken zwischen 400 und 800 km, 70 Euro für Distanzen über 800 km. Die Kerosin-Besteuerung basiert auf der Mineralölsteuer von Eurosuper und ist eine Hochrechnung der möglichen Einnahmen des 1. Halbjahrs 2025. Die Privatjet-Solidaritätsabgabe orientiert sich am französischen Modell, wo die Abgabe je nach Strecke und Flugzeugtyp zwischen 210 Euro und 2.100 Euro pro Passagierin beträgt. Die vorgeschlagene Solidaritätsabgabe beläuft sich auf 5.000 Euro pro Privatjet-Flug. Die Umsatzsteuer für Inlandsflüge errechnet sich aus der Passagierinnen-Anzahl auf Inlandsflügen 2024 und dem Durchschnittspreis auf Basis der günstigsten Flugtickets auf inner-österreichischen Strecken (VIE-INN, VIE-GRZ, VIE-KLU), die am 23.10.2025 auf der Austrian Airlines Website angegeben waren.

// MOMENTUM
/ INSTITUT

Außerdem ist Kerosin aktuell steuerbefreit. Würde man Kerosin mit der Mineralölsteuer besteuern, bringt das pro Jahr bis zu 500 Millionen Euro an Mehreinnahmen (VCÖ 2025c).

Kerosinsteuer könnte mehr als 500 Millionen Euro jährlich einbringen

Fehlende Einnahmen in Millionen Euro durch Steuerbegünstigung von Kerosin in Österreich



Quelle: VCÖ

Anmerkung: Steuerbegünstigung von Kerosin in Österreich, als Basis dient die Mineralölsteuer von Eurosuper

// MOMENTUM
/ INSTITUT

/ Möglicher Beitrag zum Budget

Modernisierung der Flugabgabe: 1,1 Milliarden Euro

Abschaffung Steuerprivileg Kerosin: 580 Millionen Euro

/ 5 Steuerprivileg für Pick-Ups beenden

Neben bestehenden klimaschädlichen Subventionen hat die aktuelle Regierung auch weitere Steuererleichterungen beschlossen. Mit Juli 2025 wurde die Normverbrauchsabgabe (NoVA) für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen – also Klein-Lkws und Pickups – abgeschafft. Die NoVA fällt einmalig bei der Neuzulassung eines Autos an und orientiert sich an den Emissionen, die das Fahrzeug verursacht (VCÖ 2025b). Die NoVA für Kleinlastwagen und Pickups wurde 2021 eingeführt und sollte einen Anreiz zur Umstellung auf abgasfreie und somit klimafreundlichere Transporter bewirken.

Es wird geschätzt, dass rund 20.000 Betriebe von der Steuerausnahme Gebrauch machen und sich durchschnittliche Ersparnisse in Höhe von 10.000 bis 20.000 Euro pro Betrieb jährlich ergeben. Damit ergeben sich Kosten von 200 und 400 Millionen Euro pro Jahr (Die Presse 2025).

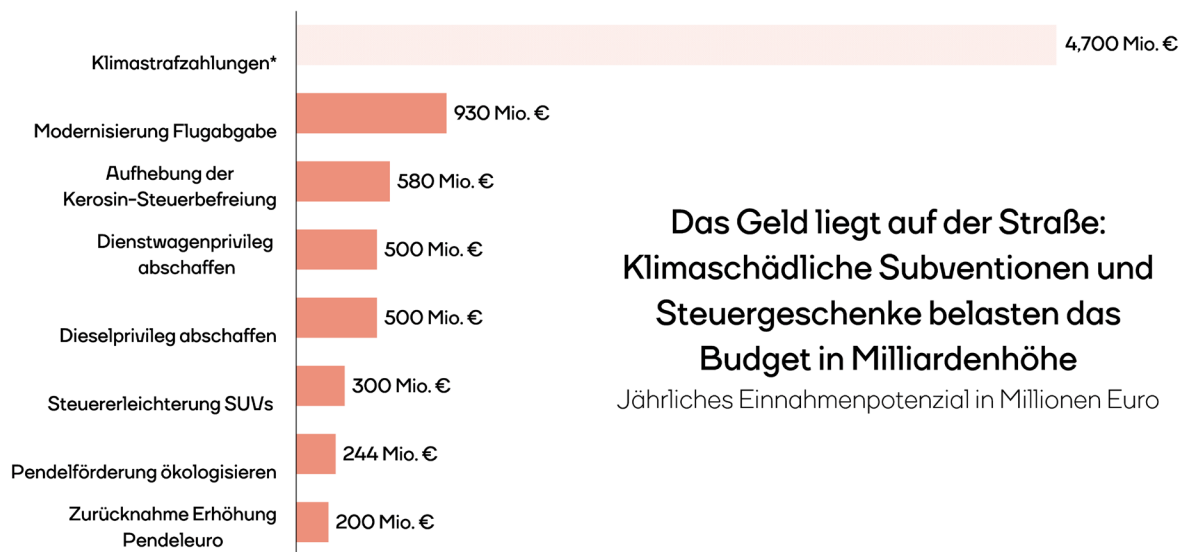
/ Möglicher Beitrag zum Budget

Wiedereinführung der NoVA für Kleinlastwagen und Pick-Ups: 200 bis 400 Millionen Euro

/ Summe der möglichen Beiträge zum Budget

Einschätzungen über die Mehreinnahmen durch Einsparungen von klimaschädlichen Subventionen und einer höheren Besteuerung klimaschädlicher Aktivitäten sind immer mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Allein die Hochrechnung der ausgewählten Maßnahmen, die einer Reform bedürfen, ergibt aber bereits ein Einsparungspotenzial von über 3 Milliarden Euro und trägt gleichzeitig zu mehr Klimaschutz bei. Die Erhöhung des Pendeleuros ab 2026 wird pro Jahr rund 200 Millionen Euro kosten und bis 2029 auf rund 700 Millionen Euro geschätzt (VCÖ 2025a). Würde man zusätzlich die gesamte Pendelförderung umdenken und ökologisieren, könnten weitere 244 Millionen Euro pro Jahr eingespart werden (Pixier et al. 2024). Die Wiedereinführung der NoVA auf Pick-Ups birgt auch ein Einsparungspotenzial von 200 bis 400 Millionen Euro, durchschnittlich würde sie 300 Millionen Euro jährlich an Mehreinnahmen bringen. Sowohl Diesel- als auch Dienstwagenprivileg kosten dem Staat jedes Jahr ungefähr eine halbe Milliarde Euro. Das Volumen bei den fehlenden Steuern im Flugbereich ist noch größer. Die Modernisierung der Flugabgabe nach dem Vorbild Deutschland könnte 930 Millionen Euro bringen, eine Besteuerung von Kerosin mit der Mineralölsteuer bedeutet weitere 580 Millionen Euro pro Jahr.

Außerdem kommen hohe Klimastrafzahlungen auf Österreich zu. Würde Österreich den Klimaschutz ernst nehmen und neben der Abschaffung klimaschädlicher Subventionen effektive Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen setzen, blieben uns in Zukunft hohe Strafzahlungen erspart. Diese werden aktuell auf 4,7 Milliarden Euro geschätzt (Kontext 2024). Zusätzlich zu den Strafzahlungen kommen hohe Kosten des Nicht-Handelns auf Österreich zu. Das sind einerseits erhebliche Ausgaben für Maßnahmen zur Anpassung an das veränderte Klima, aber auch die Kosten zur Beseitigung von Schäden bedingt durch die Klimakatastrophe. Aktuelle Schätzungen gehen hier von mehreren Milliarden Euro pro Jahr aus – mit erheblichem Spielraum nach oben.



**Das Geld liegt auf der Straße:
Klimaschädliche Subventionen und
Steuergeschenke belasten das
Budget in Milliardenhöhe**
Jährliches Einnahmepotenzial in Millionen Euro

Quelle: Kletzan-Slamanig 2022, Roniger 2024, Roniger und Pixier 2024,
Pixier et al. 2024, VCO 2025, eigene Darstellung
* Anmerkung: Klimastrafzahlungen würden nicht jährlich anfallen

MOMENTUM
INSTITUT

/ Literatur

Blanck, R., Elmer, C.-F., Minnich, L., Prein, P., Schreiber, J., Weber, M. (2021). Dienstwagen auf Abwegen – Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen. Agora Verkehrswende/Öko-Institut.

BMF (2024). Erdöl. <https://www.bmf.gv.at/themen/bergbau/bergbau-in-oesterreich/energietraeger2/erdoel.html>

Die Presse (2025). Allrad Pick-ups mit Doppelkabine nun auch von der Nova befreit. <https://www.diepresse.com/20098733/allrad-pick-ups-mit-doppelkabine-nun-auch-von-der-nova-befreit>

Kletzan-Slamanig, D., Daniela, Angela Köppl, A., Franz Sinabell, F., Sabine Kirchmayr, S., Stella Müller, S., Alexander Rimböck, A., Thomas Voit, T., Martino Heher, M., Reinhard Schanda, R. (2022). Analyse klimakontrollproduktiver Subventionen in Österreich. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung.

Kontext (2024). Was passiert, wenn Österreich die EU-Klimaziele nicht erreicht? <https://kontext-institut.at/inhalte/klimaziele-kosten-oesterreich/>

Laufer, N. und Narodoslawsky, B. (2025). Staat entgehen Milliarden: Klimaschädliche Subventionen trotz Budgetkrise hoch. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/3000000286129/staat-entgehen-milliarden-klimaschaedliche-subventionen-trotz-budgetkrise-hoch>

Pixier, A., Roniger, J. (2024). [KON]KRET #3: So geht die Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs. In: KONTEXT – Institut für Klimafragen.

Pixier, A., Roniger, J., Rogenhofer, K. (2024). [KON]KRET #1: Ökologisierung der Pendelförderung. In: KONTEXT – Institut für Klimafragen.

Roniger, J. (2024). [KON]KRET #2: So geht die Abschaffung des Dieselprotektionismus. In: KONTEXT – Institut für Klimafragen.

Schuster, B. (2025). Race2Paris: Wirksame Klimapolitik bleibt in Österreich auf der Strecke. Momentum Institut Policy Brief. https://www.momentum-institut.at/wp-content/uploads/2025/01/Race2Paris-Oesterreich_Momentum-Institut.pdf

Transport & Environment (2024). Unveiling Europe's corporate car problem. How the EU can unlock the potential of company fleets. https://www.transportenvironment.org/uploads/files/Unveiling-Europes-corporate-car-problem_TE.pdf

Umweltbundesamt (2024). Klimaschutzbericht 2024. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0913.pdf>

VCÖ (2025a). Von Verdreifachung des Pendlereuros profitiert oberstes Einkommensfünftel 12 Mal so stark wie unterstes Einkommensfünftel https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-von-verdreifachung-des-pendlereuros-profitiert-oberstes-einkommensfuenftel-12-mal-so-stark-wie-unterstes-einkommensfuenftel?page_n168=50&utm

VCÖ (2025b). VCÖ zu Budget: NoVA-Abschaffung für Klein-Lkw und Pick-ups unverständlich <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-zu-budget-nova-abschaffung-fuer-klein-lkw-und-pick-ups-unverstaendlich>

VCÖ (2025c). VCÖ: Klimaschädliche Emissionen des Flugverkehrs in Österreich im 1. Halbjahr auf neuen Höchstwert gestiegen <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-klimaschaedliche-emissionen-des-flugverkehrs-in-oesterreich-im-1-halbjahr-auf-neuen-hoechstwert-gestiegen>

Zitiervorschlag:

Frauenlob, Miriam und Schuster, Barbara (2025). *5 Maßnahmen für budgetwirksamen Klimaschutz*. Momentum Policy Brief 11/2025.

/ Kontakt

Momentum Institut

Märzstraße 42/1

1150 Wien, Österreich

kontakt@momentum-institut.at

www.momentum-institut.at

// MOMENTUM
/ INSTITUT