

Publizierbarer Zwischenbericht

Gilt für Studien aus der Programmlinie Forschung

A) Projektdaten

| Allgemeines zum Projekt | |
|---|--|
| Kurztitel: | TransFair-AT |
| Langtitel: | Socially Fair Options for a Climate Neutral Transformation of Housing and Mobility in Austria |
| Zitervorschlag: | Kettner-Marx, C., J. Bock-Schappelwein, D. Kletzan-Slamanig, M. Sommer, A. Gühnemann, P. Pfaffenbichler, L. Hartwig, O. Gold, M. Kirchner, N. Spittler, L. Kranzl, I., Maia, A. Müller, L. Mayrhofer, (2021). Socially Fair Options for a Climate Neutral Transformation of Housing and Mobility in Austria (TransFair-AT). Erster Zwischenbericht an den Klima- und Energiefonds, Wien. |
| Programm inkl. Jahr: | ACRP 13 th Call, 2020 |
| Dauer: | 30 Monate |
| KoordinatorIn/ ProjekteinreicherIn: | Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) |
| Kontaktperson Name: | Claudia Kettner-Marx |
| Kontaktperson Adresse: | Arsenal 20 1030 Wien |
| Kontaktperson Telefon: | +43 1 798 26 01 406 |
| Kontaktperson E-Mail: | claudia.kettner@wifo.at |
| Projekt- und KooperationspartnerIn (inkl. Bundesland): | Universität für Bodenkultur Wien – Institut für Verkehrswesen (IVe) & Zentrum für Globalen Wandel & Nachhaltigkeit (gWN), Wien Technische Universität Wien – Institut für Energiesysteme und Elektrische Antriebe / Energy Economics Group (EEG), Wien Zentrum für Energiewirtschaft und Umwelt (e-think), Wien |

| Allgemeines zum Projekt | |
|---------------------------------|---------------|
| Projektgesamtkosten: | 299.934 € |
| Fördersumme: | 299.934 € |
| Klimafonds-Nr: | KR20AC0K18007 |
| Zuletzt aktualisiert am: | 29.11.2022 |

B) Projektübersicht

| Details zum Projekt | |
|---------------------------|--|
| Kurzfassung: | <p>Die Einführung von Politikinstrumenten zur Dekarbonisierung der Sektoren Gebäude und Mobilität wird in Abhängigkeit von mehreren (sozioökonomischen) Aspekten unterschiedliche Effekte für verschiedene Haushaltsgruppen mit sich bringen. Die (vermeintliche) Regressivität von Politikinstrumenten (vor allem fiskalischer Maßnahmen) in diesen Bereichen beeinträchtigt oftmals eine evidenzbasierte Diskussion auf politischer Ebene und wird als Argument gegen die Umsetzung entsprechender Maßnahmen verwendet, insbesondere in Zeiten schwacher wirtschaftlicher Entwicklung wie z.B. während der Covid-19-Krise oder der aktuellen Energiekrise.</p> <p>Durch die Verknüpfung eines makroökonomischen Modells mit einem Modell zur Verkehrsmittelwahl, einem Verkehrsnachfragemodell und einem Modell des Gebäudebestands werden in TransFair-AT Politikscenarien analysiert, in denen eine vollständige Dekarbonisierung von Wohngebäuden und Personenverkehr in Österreich bis 2040 erreicht wird. Dabei werden die Emissionsauswirkungen sowie die makroökonomischen Effekte und Verteilungseffekte von Politikscenarien auf verschiedene Haushaltstypen analysiert und vulnerable Haushaltstypen identifiziert. Für vulnerable Gruppen werden Kompensationsmaßnahmen entwickelt, die sicherstellen sollen, dass das verfügbare Einkommen von benachteiligten Haushaltsgruppen nicht reduziert wird.</p> <p>Sowohl die Politikinstrumente zur Dekarbonisierung von Personenverkehr und Wohngebäuden als auch die Kompensationsmaßnahmen für vulnerable Haushalte werden in engem Austausch mit den relevanten Stakeholdern definiert, um unterschiedliche Sichtweisen zu integrieren und (institutionelle) Umsetzungshemmnisse zu identifizieren.</p> |
| Executive Summary: | The Austrian government strives for achieving greenhouse gas neutrality in the transport and the |

Details zum Projekt

buildings sector by 2040. Achieving a complete decarbonisation within such a short period of time will be challenging for both sectors: In the transport sector the trend of rising emissions must be reversed; in the building sector in particular the building stock must be thermally improved and heating systems must completely shift towards renewable energy sources.

The introduction of policy instruments to decarbonise the housing and mobility sectors will entail different effects for different household groups depending on several (socio-economic) aspects. The (presumed) regressivity of policy instruments (most notably fiscal measures) in these areas very often impedes an evidence-based discussion on the political level and is used as an argument against the implementation of respective measures, especially in times of low economic development as during the Covid-19 crisis or the current energy crisis.

By linking a macroeconomic model with a vehicle choice model, a transport demand model and a building stock model, in *TransFair-AT* we will analyse policy scenarios achieving a full decarbonisation of housing and mobility in Austria by 2040. We will assess the emission impacts as well as the macroeconomic and distributional effects of policy sets on different household types and develop measures to compensate vulnerable groups ensuring that the disposable income of disadvantaged household groups is not reduced.

Both, the policies for decarbonising passenger transport and housing as well as the policies for mitigating detrimental effects on vulnerable (and disadvantaged) households will be specified in close communication with relevant stakeholders to integrate various views and consider institutional restrictions. This will significantly enhance the policy-relevance of the outcomes.

| Details zum Projekt | |
|---|---|
| Status: | <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungstreffen mit den Projekten NetZero2040 und SectorCoup (18. Oktober 2022) • Präsentation des Papers "Steigende Preise für fossile Brennstoffe: Was zeichnet betroffene Haushalte aus?" bei der ESPAnet Austria Konferenz (14. September 2022) • Stakeholder Workshop zu Haushaltstypen und Politikszenerarien (31. März 2022) • 1. Stakeholder Board Meeting (1. Februar 2022) und 1. Core Scientific Advisory Board Meeting (24. Jänner 2022) • Launch der Homepage (transfair.wifo.ac.at) und des Projekt-Twitteraccounts (@TransFair_AT) (Dezember 2021) |
| Wesentliche (geplante) Erkenntnisse aus dem Projekt: | <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von sozial verträglichen Dekarbonisierungsszenarien für Wohngebäude und Personenverkehr mit dem Zeithorizont 2040 in enger Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern • Verknüpfung des makroökonomischen Modells DYNK mit einem Modell zur Verkehrsmittelwahl, dem Verkehrsnachfragemodell MARS, und dem Gebäudebestandsmodell Invert/EE-Lab zur Analyse der Emissionsauswirkungen sowie der makroökonomischen und verteilungspolitischen Auswirkungen der Dekarbonisierungsszenarien auf verschiedene Haushaltstypen • Identifikation und Entwicklung (sowie modellgestützte Analyse) von gezielten Kompensationsmechanismen zur Abmilderung von Lasten der Klimapolitik für besonders vulnerable Gruppen in enger Zusammenarbeit mit den relevanten Stakeholdern |

Diese Projektbeschreibung wurde von der Fördernehmerin/dem Fördernehmer erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte sowie die barrierefreie Gestaltung der Projektbeschreibung, übernimmt der Klima- und Energiefonds keine Haftung.

Die Fördernehmerin/der Fördernehmer erklärt mit Übermittlung der Projektbeschreibung ausdrücklich über die Rechte am bereitgestellten Bildmaterial frei zu verfügen und dem Klima- und Energiefonds das unentgeltliche, nicht exklusive, zeitlich und örtlich unbeschränkte sowie unwiderrufliche Recht einräumen zu können, das Bildmaterial auf jede bekannte und zukünftig bekanntwerdende Verwertungsart zu nutzen. Für den Fall einer Inanspruchnahme des Klima- und Energiefonds durch Dritte, die die Rechteinhaberschaft am Bildmaterial behaupten, verpflichtet sich die Fördernehmerin/der Fördernehmer den Klima- und Energiefonds vollumfänglich schad- und klaglos zu halten.