

NAHZEITPROGNOSE VERKEHR 2026

Detailbericht zu den Treibhausgas-
Emissionen des Verkehrs in Österreich
für 2025



NAHZEITPROGNOSE VERKEHR 2026

***Detailbericht zu den Treibhausgas-Emissionen des
Verkehrs in Österreich für 2025***

Holger Heinfellner
Barbara Schodl
Gudrun Stranner
Florian Teurezbacher

REPORT
REP-1052

WIEN 2026

Projektleitung Gudrun Stranner

Autor:innen Holger Heinfellner
Barbara Schodl
Gudrun Stranner
Florian Teurezbacher

Layout Felix Eisenmenger

Umschlagfoto © Bernhard Gröger

Auftraggeber Bundesministerium für Infrastruktur, Mobilität und Innovation

Publikationen Weitere Informationen zu Umweltbundesamt-Publikationen unter:
umweltbundesamt.at

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien/Österreich
Tel.: +43-(0)1-313 04
office@umweltbundesamt.at

Diese Publikation erscheint ausschließlich in elektronischer Form auf umweltbundesamt.at.

© Umweltbundesamt GmbH, Wien, 2026
ISBN 978-3-99004-899-3

Alle Rechte vorbehalten



INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	6
1 EINLEITUNG	10
2 METHODE	11
2.1 Modelle.....	12
3 PRIMÄRINDIKATOREN	14
3.1 Kraftfahrzeugneuzulassungen	15
3.2 Kraftfahrzeugbestand	18
3.3 Fahrleistungsinformationen	21
3.4 CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (LNF).....	24
3.5 Kraftstoffabsatz	26
3.6 Straßengüterverkehrsaktivität österreichischer Unternehmen	29
3.7 Produktionsindex	30
3.8 Getreideproduktion.....	32
3.9 Holzeinschlagsmeldung	33
3.10 Aktivitätsdaten Schiene.....	34
3.11 Aktivitätsdaten Schifffahrt (Güterverkehr).....	36
4 ERGEBNISSE / SEKUNDÄRINDIKATOREN	38
4.1 A Personenverkehrsleistung	38
4.2 B Güterverkehrsleistung.....	40
4.3 C Treibhausgas-Emissionen	42
4.3.1 Hauptemittenten	46
4.3.2 Komponentenzersetzung THG-Emissionen des Pkw-Verkehrs....	46
4.4 Kraftstoffexport.....	49
4.4.1 Methode Kraftstoffexport	49
4.4.2 Fakten zum Kraftstoffexport.....	50
4.4.3 Fazit und Ausblick	56
5 ABBILDUNGSVERZEICHNIS	60

6	TABELLENVERZEICHNIS	62
7	GLOSSAR.....	64

ZUSAMMENFASSUNG

Das Umweltbundesamt erstellt jährlich bis zum 15. Jänner die österreichische Luftschadstoff-Inventur (OLI) für die Treibhausgase des jeweils vorletzten Kalenderjahres (X-2). Um aktuelle Entwicklungen im Verkehrsbereich besser erfassen und datenbasiert beurteilen zu können, wird darüber hinaus jährlich bis zum 31. Juli eine vorläufige Abschätzung für das Berichtsjahr X-1 in Form der sogenannten Nahzeitprognose („Now-Cast“) veröffentlicht. Ziel ist es, die Nahzeitprognose für den Verkehrssektor möglichst früh zu veröffentlichen. Sie orientiert sich daher an verkehrsrelevanten Indikatoren und Daten, die zu diesem Zeitpunkt (Ende April/Anfang Mai) verfügbar sind. Bei Fehlen finaler Eingangsdaten erfolgt entweder eine konstante Fortschreibung des Vorjahreswertes oder es wird auf Basis geeigneter Proxygrößen hochgerechnet.

Primär- und Sekundärindikatoren

Das so generierte Set an Indikatoren lässt sich in Primär- und Sekundärindikatoren unterteilen. Primärindikatoren sind Inputparameter für die Emissionsmodelle. Sekundärindikatoren bilden Modellergebnisse ab. Die analysierten Indikatoren werden gemeinsam mit ihrer relativen Entwicklung zwischen 2024 und 2025 nachfolgend aufgelistet:

Primärindikatoren

#	Beschreibung	Entwicklung 2024/2025
1a	Kraftfahrzeugneuzulassungen	+ 3,4 %
1b	Kraftfahrzeugbestand	+ 1,2 %
2a	Gesamtfahrleistung am hochrangigen Straßenverkehrsnetz	+ 0,3 %
2b	Ø spezifische Jahresfahrleistung Pkw ¹	- 0,9 %
2c	Ø spezifische Jahresfahrleistung LNF ²	- 1,1 %
3a	Ø CO ₂ -Emissionen neu zugelassener Pkw	- 9,7 %
3b	Ø CO ₂ -Emissionen neu zugelassener LNF	- 6,7 %
4a	Summe abgesetzter Diesel (handelsüblich)	- 7,3 %
4b	Summe abgesetztes Benzin (handelsüblich)	+ 0,7 %
4c	Summe abgesetzte Flugkraftstoffe	+ 6,1 %
5a	Transportaufkommen österr. Unternehmen Straße	- 1,9 %
5b	Transportleistung österr. Unternehmen Straße Inland	- 0,8 %
5c	Transportleistung österr. Unternehmen Straße Ausland	- 1,2 %

¹ Personenkraftwagen

² Leichte Nutzfahrzeuge

#	Beschreibung	Entwicklung 2024/2025
6a	Produktionsindex Industrie	+ 2,2 %
6b	Produktionsindex Bau	- 1,8 %
7	Getreideproduktion	+ 17,2 %
8	Holzeinschlag	- 2,4 %
9a	Gütertransportaufkommen Schiene	+ 1,8 %
9b	Gütertransportleistung Schiene	+ 2,6 %
9c	Personenverkehrsleistung Schiene	+ 0,7 %
9d	Personenzugkilometer Schiene	+ 0,3 %
10a	Gütertransportaufkommen Schifffahrt	- 11,6 %
10b	Gütertransportleistung Schifffahrt	- 20,5 %

Sekundärindikatoren

#	Beschreibung	Entwicklung 2024–2025
A	Personenverkehrsleistung gesamt	- 0,1 %
B	Güterverkehrsleistung gesamt	+ 0,5 %
C	Verkehrsbedingte Treibhausgas-Emissionen	- 6,5 %

Rückgang der Verkehrsemissionen um 6,5 %

Der Sekundärindikator C zur Entwicklung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bildet das Kernergebnis des „NowCast“ Verkehr. Gemäß den vorliegenden Informationen sind die Emissionen des Sektors Verkehr im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 % gesunken.

Preisbedingter Kraftstoffexport verliert an Bedeutung

Diese Reduktion ist zum Großteil auf den Rückgang der THG (Treibhausgas)-Emissionen im Straßengüterverkehr zurückzuführen. Insbesondere bei Lastkraftwagen (Lkw), die nach dem Auftanken in Österreich, den Kraftstoff (teilweise) im Ausland verfahren (Kraftstoffexport) sind die Emissionen um 0,74 Mio. Tonnen CO₂ (Kohlendioxid)-Äquivalente gegenüber der Vorjahresinventur gesunken. Hauptgrund dafür ist der Anstieg der durchschnittlichen Diesel-Bruttopreis in Österreich und seinen Nachbarländern. Während die Preisdifferenz vor einigen Jahren noch signifikant war, reduziert sich der Anreiz, in Österreich zu tanken, zusehends. In Kapitel 4.4 Kraftstoffexport werden die Hintergründe und Entwicklungen der Kraftstoffpreise dargestellt und die Effekte auf den Kraftstoffexport tiefergehend analysiert.

Im Inland teils weniger Lkw-Aktivität und mehr Effizienz

Auch die THG-Emissionen des Straßenverkehrs im Inland sind mit 0,52 Mio. Tonnen rückläufig. Zwar ist die Lkw-Fahrleistung aufgrund ausländischer Fahrzeuge am hochrangigen Straßennetz Österreichs um 0,5 % leicht gestiegen. Aufgrund der schwachen Konjunktur sank jedoch die Transportleistung österreichischer Transportunternehmen bereits das vierte Jahr in Folge. Zudem konnten Lkw über den Flottendurchschnitt gerechnet im Vergleich zur Vorjahresinventur Effizienzsteigerungen beim Verbrauch je nach Lkw-Kategorie zwischen rund 1,7 % bis 2,3 % pro Fahrzeugkilometer realisieren.

BEV-Pkw gewinnen an Bedeutung

Betreffend Pkw ist für die Emissionsentwicklung zweierlei relevant: Einerseits wirken die steigenden Neuzulassungen insgesamt sowie der weiterwachsende Pkw-Bestand tendenziell aktivitätserhöhend. Andererseits verschiebt sich die Zusammensetzung der Neuzulassungen deutlich in Richtung elektrifizierter und hybrider Antriebe, während konventionelle Diesel- und Benzin-Pkw bei den Neuzulassungen weiter an Bedeutung verlieren. Im Bestand erfolgt diese Veränderung zeitverzögert und der Großteil entfällt weiterhin auf Benzin- und Diesel-Pkw. Somit leisten BEV (battery electric vehicles) einen zunehmenden Beitrag zur Senkung der THG-Emissionen aus dem Verkehr. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neu zugelassener Kfz (Kraftfahrzeuge) werden hierdurch deutlich reduziert.

mehr Effizienz bei Benzin-Pkw und weniger Diesel-Pkw-Fahrleistung

Zusätzlich emissionsmindernd wirkt die kontinuierliche Effizienzsteigerung neu zugelassener Benzin-Pkw. Diese konnten im Schnitt eine Effizienzsteigerung von 3,3 % bezogen auf den Verbrauch pro 100 Liter im Vergleich zum Vorjahr realisieren. Auch die Reduktion der durchschnittlichen Jahresfahrleistung der Diesel-Pkw Flotte 1,9 % trägt zur Reduktion der THG-Emissionen aus dem Verkehr bei. In Summe sinken die Treibhausgasemissionen der Pkw im Inland um 2,0 %, während die Emissionen des Kraftstoffexports in Pkw für grenzüberschreitenden Tourismus-, Freizeit- und Pendelverkehr um 0,2 Mio. Tonnen ansteigen.

Emissionen von Off-road Maschinen in Bau- und Forstwirtschaft rückläufig

Neben dem Rückgang der Güterverkehrsemissionen der Straße, ist ebenfalls ein Rückgang der Konjunkturindikatoren für das Baugewerbe sowie beim Holzeinschlag zu beobachten. Zwei Indikatoren, die als Proxy für die Entwicklung der Emissionen sogenannter mobiler Off-road Maschinen in diesen Sektoren maßgeblich sind. Der Gütertransport auf der Schiene konnte hingegen gesteigert werden. Dennoch liegt der Anteil der Schiene an der gesamten Güterverkehrsleistung mit 26,6 % deutlich unter jenem der Straße.

Neuerlicher Anstieg von Biokraftstoffen

Die in Verkehr gebrachten Biokraftstoff-Mengen konnten 2025 neuerlich gesteigert werden. Der Einsatz von Biokraftstoffen ist weiterhin die wichtigste Maßnahme zur Reduktion von Treibhausgasen im Verkehr.

Diese Entwicklungen haben zum vierten Mal in Folge wesentlich zur Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgase in Österreich im Sektor Verkehr beigetragen.

1 EINLEITUNG

Österreichische Luftschadstoff-Inventur

Das Umweltbundesamt erstellt jährlich bis zum 15. Jänner die österreichische Luftschadstoff-Inventur (OLI) für Treibhausgase (THG)-Emissionen. Dadurch werden die Berichtspflichtigen Österreichs innerhalb der EU (Europäische Union) (Governance Verordnung 2018/1999/EU) und gemäß den Vorgaben der Vereinten Nationen (Klimarahmenkonvention, Pariser Klimaabkommen) erfüllt. Derzeit liegen offizielle Inventurdaten bis zum Jahr 2024 vor.³

rechtliche Verpflichtungen

Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten per Verordnung (EU 2018/1999) über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz verpflichtet, ihre vorläufigen Abschätzungen für das Berichtsjahr X-1 (dieses Jahr für 2025) jährlich bis 31. Juli an die Europäische Kommission zu übermitteln (Nahzeitprognose⁴).

sektorübergreifende Nahzeitprognose für 2025

Die in diesem Zusammenhang erstellte sektorübergreifende Abschätzung der Treibhausgas-Emissionen wird jeweils im August veröffentlicht. Sie spiegelt den aktuellen Wissensstand von Mai wider. Die Inventur-Ergebnisse werden im Herbst final berechnet und im darauffolgenden Jänner offiziell berichtet. Die Abschätzung für alle Sektoren erfolgt auf Basis bereits verfügbarer Statistiken für das Vorjahr, wie z. B. die vorläufige Energiebilanz, Meldungen von Emissionshandelsbetrieben, Viehzählungen etc. Die Analyse beruht auf vereinfachten Berechnungsverfahren und Abschätzungen.

Sektorübergreifender Anstieg der THG-Emissionen um 1,0 %

Die sektorübergreifende Nahzeitprognose kommt zu dem vorläufigen Ergebnis, dass die österreichischen Treibhausgas-Emissionen 2025 gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich um 1,0 % bzw. 0,7 Mio. CO₂-Äquivalente auf 67,3 Mio. Tonnen Treibhausgase⁵ gestiegen sind.⁶

Verkehr mit 27 % zweitgrößter THG-Emittent

Davon entfallen rund 27 % (18,3 Mio. Tonnen) auf den Verkehrssektor. Dieser ist nach dem Sektor „Energie und Industrie“ (inkl. Emissionshandel) der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen in Österreich. Betrachtet man die Treibhausgas-Emissionen ohne Emissionshandel, ist der Verkehr der größte Verursacher vor den Sektoren „Landwirtschaft“, „Gebäude“ sowie „Energie und Industrie“.

³ Umweltbundesamt, 2026: Austria's National Inventory Document (NID) 2026. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep1031.pdf>.

⁴ Die Begriffe Nahzeitprognose, „NowCast“, „proxy“ und „approximated“ Inventur werden synonym verwendet.

⁵ Inkl. Emissionshandel

⁶ Umweltbundesamt, 2026: <https://www.umweltbundesamt.at/news260504-treibhausgas-emissionen-abschaetzung>.

2 METHODE

Methode für die Nahzeitprognose

Grundsätzlich wurde für jeden Sektor eine eigene Methode entwickelt, um mit bereits bestehenden Basisdaten für das Jahr 2025 eine möglichst genaue Aussage zur aktuellen Emissionsentwicklung treffen zu können. Es wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit angewendet. Das bedeutet, dass z. B. kleine Emissionsquellen mit geringem Einfluss auf die Gesamtemissionen teilweise fortgeschrieben werden, falls der Aufwand einer genauen Berechnung unverhältnismäßig hoch wäre. Die detaillierte Berechnung der Treibhausgas-Emissionen erfolgt im Rahmen der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur (OLI) bis 15. März 2027 (erste Ergebnisse am 15. Jänner 2027).

Erfahrungsgemäß stimmt die vorläufige Inventur gut mit den finalen Zahlen überein (Abweichung kleiner $\pm 0,5\%$). Auf sektoraler Ebene kann es jedoch zu größeren Abweichungen kommen, da zum Beispiel die endgültige Vorjahres-Energiebilanz der Statistik Austria üblicherweise erst im Oktober oder November des laufenden Jahres verfügbar ist. Auch methodische Verbesserungen in der Berechnungsweise der finalen Inventur können zu Abweichungen für einzelne oder mehrere Jahre führen.

Spezifizierung der Methode im Sektor Verkehr

Im Sektor Verkehr wurde erstmalig 2022 (Nahzeitprognose für 2021) die Methode im Vergleich zu den Vorjahren deutlich erweitert und aufgewertet. So wurden Informationen aus automatischen Zählstellen am untergeordneten Straßenverkehrsnetz (Landesstraßen) teilweise durch Daten aus der zentralen Begutachtungsplakettendatenbank ersetzt (siehe Kapitel 0). Folgende Modelle werden angewendet:

- Verkehrsemissionsmodell NEMO (Network Emission Model) zur Berechnung der straßenseitigen Verkehrsemissionen;
- Modell GEORG (Grazer Emissionsmodell für Off-Road-Geräte) zur Berechnung der Emissionen von mobilen Maschinen und Geräten im Bau- und Industriesektor, in der Land- und Forstwirtschaft sowie im privaten Haushaltsbereich sowie der Emissionen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs und der Binnenschifffahrt;

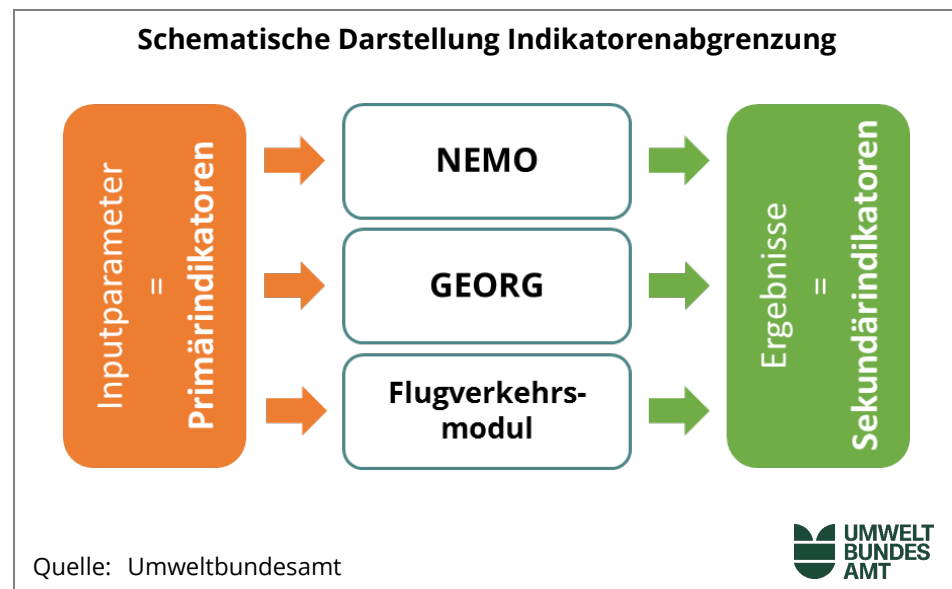
Ergänzt werden die Modelle NEMO und GEORG am Umweltbundesamt um ein Modul zur Berechnung der Emissionen aus dem Flugverkehr. Dabei sind nur die Emissionen des nationalen Flugverkehrs zwischen österreichischen Flughäfen für die Quantifizierung der THG-Emissionen aus dem Verkehrssektor einzurechnen. Die Emissionen des grenzüberschreitenden Flugverkehrs werden ebenfalls berechnet und berichtet,

dürfen jedoch gemäß internationalen Vorgaben nicht in die Gesamtsumme der nationalen THG-Emissionen eingerechnet werden.

Zwei Indikatoren-Sets

Die oben genannten Basisdaten wurden in zwei Indikatoren-Sets unterteilt: Die zahlreichen Inputparameter werden als sogenannte Primärindikatoren in den Modellen verarbeitet. Die Ergebnisse der Modellierung bzw. Berechnung der Verkehrsemissionen werden als Sekundärindikatoren aufbereitet (siehe Abbildung 1). Sowohl die Primär- als auch die Sekundärindikatoren werden in den nachfolgenden Kapiteln im Detail erläutert.

Abbildung 1:
Indikatorenabgrenzung.



2.1 Modelle

Network Emission Model (NEMO)

Das Network Emission Model (NEMO) wurde am Institut für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme der Technischen Universität Graz für die Berechnung von Emissionen und Energieverbrauch auf Verkehrsnetzwerken entwickelt. Das Modell umfasst die Berechnung von Straßennetzwerken (NEMO-Road), Schienennetzwerken (NEMO-Rail) und Wasserstraßennetzwerken (NEMO-Ship), wobei hier ausschließlich der NEMO-Road-Teil verwendet wurde. Dieser verknüpft eine detaillierte Berechnung der Flottenzusammensetzung mit fahrzeugfeiner Emissionssimulation. Dabei ist die Flotte in sogenannte Fahrzeugschichten gegliedert.

Handbuch Emissionsfaktoren Straße (HBEFA 5.1)

Zur Berechnung der gesamten Emissionen auf Straßennetzwerken werden sogenannte „Emissionsfaktoren“, die die spezifischen Emissionen in Gramm je Kilometer und Kraftfahrzeug für jede Fahrzeugschicht angeben, mit den Fahrleistungen der jeweiligen Schicht multipliziert. Die Entwicklung und laufende technische Überprüfung der Emissionsfaktoren auf Rollenprüfständen und unter realen Fahrbedingungen durch unabhängige Labore sind dabei ein besonders zentrales Element in der Emissionsmodellierung. Der österreichischen Luftschadstoff-Inventur wie der Nahzeitprognose ist das Handbuch Emissionsfaktoren Straße (HBEFA)⁷ zu Grunde gelegt. Während der NowCast für das Jahr 2024 mit der HBEFA Version 4.2 berechnet wurde, sind im NowCast für 2025 bereits die aktuellen Emissionsfaktoren der HBEFA Version 5.1 berücksichtigt. Die Ergebnisse sind nicht vergleichbar, da die Version 5.1 das umfassendste Update der letzten Jahre, mit umfassenden Änderungen bei Verbrauch- und Emissionsverhalten von Kfz, ist.

Grazer Emissionsmodell für Off-Road-Geräte (GEORG)

Das Grazer Emissionsmodell für Off-Road-Geräte (GEORG) dient zur Berechnung von Emissionen und Energieverbrauch von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen. Dazu zählen insbesondere kleine Garten- und Handgeräte (Rasenmäher, Kettensägen etc.), Baumaschinen (Bagger, Kräne etc.), Maschinen in der Land- und Forstwirtschaft (Traktoren, Mähdrescher etc.), ebenso wie Triebwagen, Lokomotiven und Binnenschiffe. GEORG verfügt über einen Flottenmodellteil, der über alters- und größenabhängige Ausfallswahrscheinlichkeiten die tatsächliche Alters- und Größenverteilung der Fahrzeuge simuliert. Die Aktivitätsdaten (Fahrzeugbestand, Betriebsstunden) und die Emissionsfaktoren werden, wie auch im Modell NEMO, regelmäßig aktualisiert. In der Erstellung der österreichischen Luftschadstoff-Inventur sowie der Nahzeitprognose wird GEORG für die Analyse des nicht straßenseitigen Verkehrsgeschehens – exklusive des Luftverkehrs – herangezogen.

Die Emissionen und der Energieverbrauch der zivilen und militärischen Luftfahrt in Österreich können mit den genannten Modellen nicht abgebildet werden. Dies erfolgt durch das Umweltbundesamt auf Basis entsprechender Informationen und Daten, die für den NowCast von der Statistik Austria und für die finale OLI zusätzlich von der Austro Control zur Verfügung gestellt werden.

⁷ <https://www.hbefa.net>

3 PRIMÄRINDIKATOREN

**verwendete Daten-
quellen**

- Zur Berechnung der Nahzeitprognose 2026 im Sektor Verkehr werden folgende Datenquellen als Primärindikatoren für die Entwicklung des Verkehrsgeschehens in Österreich aufbereitet:
- 1. Kraftfahrzeugneuzulassungen und -bestand in Österreich per 31.12.2025
 - 2. Fahrleistungsinformationen für das Jahr 2025
 - 3. CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw und leichter Nutzfahrzeuge (LNF) im Jahr 2025
 - 4. Kraftstoffabsatz im Jahr 2025
 - 5. Güterverkehrsaktivität österreichischer Unternehmen im Jahr 2025
 - 6. Produktionsindex für das Jahr 2025
 - 7. Getreideproduktion für das Jahr 2025
 - 8. Holzeinschlagsmeldung für das Jahr 2025
 - 9. Aktivitätsdaten Schiene für das Jahr 2025
 - 10. Aktivitätsdaten Güterschifffahrt für das Jahr 2025

Die Entwicklungen der Primärindikatoren von 2024 auf 2025 sind in folgender Tabelle zusammen gefasst und werden in den folgenden Kapiteln im Detail erläutert.

Tabelle 1: Entwicklung der Primärindikatoren zum Vorjahr

#	Beschreibung	Entwicklung 2024/2025
1a	Kraftfahrzeugneuzulassungen	+ 3,4 %
1b	Kraftfahrzeugbestand	+ 1,2 %
2a	Gesamtfahrleistung am hochrangigen Straßenverkehrsnetz	+ 0,3 %
2b	Ø spezifische Jahresfahrleistung Pkw	- 0,9 %
2c	Ø spezifische Jahresfahrleistung LNF	- 1,1 %
3a	Ø CO ₂ -Emissionen neu zugelassener Pkw	- 9,7 %
3b	Ø CO ₂ -Emissionen neu zugelassener LNF	- 6,7 %
4a	Summe abgesetzter Diesel (handelsüblich)	- 7,3 %
4b	Summe abgesetztes Benzin (handelsüblich)	+ 0,7 %
4c	Summe abgesetzte Flugkraftstoffe gesamt	+ 6,1 %
5a	Transportaufkommen österr. Unternehmen Straße	- 1,9 %
5b	Transportleistung österr. Unternehmen Straße Inland	- 0,8 %
5c	Transportleistung österr. Unternehmen Straße Ausland	- 1,2 %

#	Beschreibung	Entwicklung 2024/2025
6a	Produktionsindex Industrie	+ 2,2 %
6b	Produktionsindex Bau	- 1,8 %
7	Getreideproduktion	+ 17,2 %
8	Holzeinschlag	- 2,4 %
9a	Gütertransportaufkommen Schiene	+ 1,8 %
9b	Gütertransportleistung Schiene	+ 2,6 %
9c	Personenverkehrsleistung Schiene	+ 0,7 %
9d	Personenzugkilometer Schiene	+ 0,3 %
10a	Gütertransportaufkommen Schifffahrt	- 11,6 %
10b	Gütertransportleistung Schifffahrt	- 20,5 %

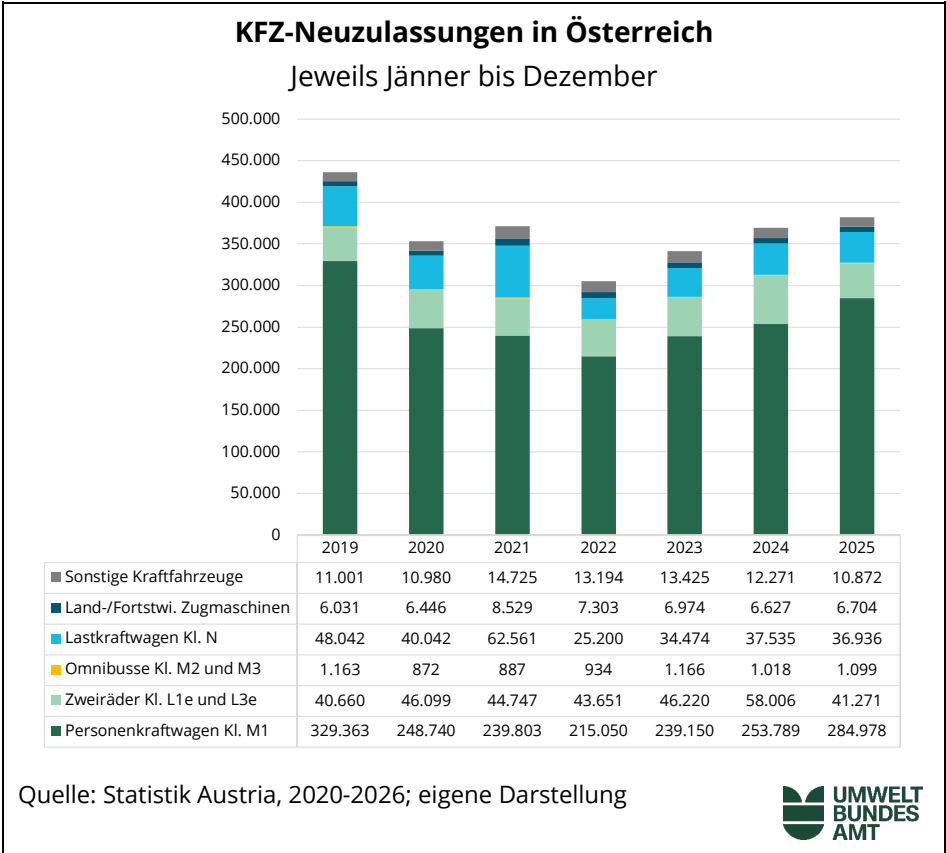
3.1 Kraftfahrzeugneuzulassungen

Zahl an Kfz-Neuzulassungen steigend

Im Jahr 2025 wurden in Österreich insgesamt 381.860 Kraftfahrzeuge neu zugelassen.⁸ Das entspricht einem Anstieg um 3,4 % bzw. 12.614 Fahrzeuge gegenüber 2024. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen stieg deutlich stärker auf 284.978 Pkw und lag damit um 12,3 % bzw. 31.189 Pkw über dem Vorjahreswert (siehe Abbildung 2). Die Graphik zeigt auch die Entwicklung der jährlichen Kfz-Neuzulassungen seit 2019. Die Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen sind nach dem pandemiebedingten Rückgang wieder angestiegen. Das Wachstum wird vor allem durch Pkw getragen.

⁸ Statistik Austria, 2026. Kfz-Neuzulassungen 2025.
<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen>

Abbildung 2:
Kfz-Neuzulassungen
in Österreich, 2019–
2025. (Quelle: Statistik
Austria, 2026), eigene
Darstellung.



Pkw-Neuzulassungen steigen erneut

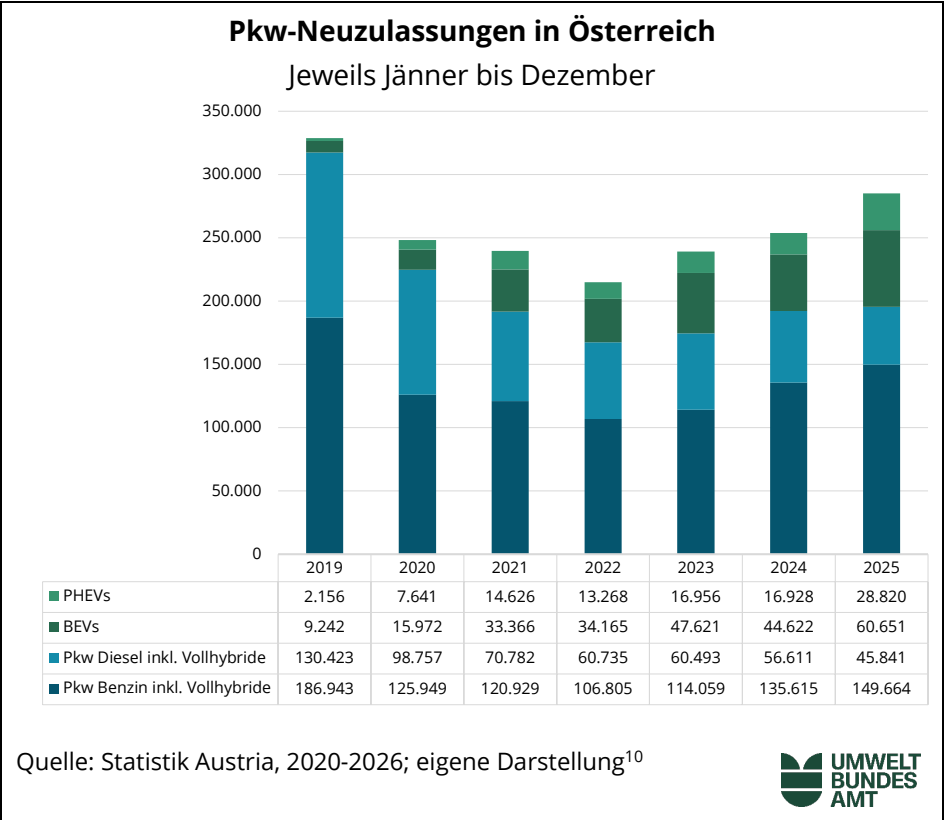
Die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen erreichte nach dem historischen Tiefststand 2022 mit rund 215.000 Fahrzeugen den höchsten Wert seit 2019 (damals knapp 330.000 Pkw).

Wie in Abbildung 3 zu sehen ist, zeigen PHEV (Plug-in-Hybride) die höchste Wachstumsdynamik aller betrachteten Antriebsarten. Der Trend liegt bei +70,3 % zum Vorjahr. Der Marktanteil erreicht am Ende des Betrachtungszeitraums 10,1 %. Die Entwicklung verläuft über die Jahre weitgehend kontinuierlich, wenn auch auf niedrigem absolutem Niveau. BEV (battery electric vehicles) weisen eine stark dynamische Entwicklung auf. Der Anteil steigt von 3 % im Jahr 2019 auf 21 % im Jahr 2025. Nach einem besonders starken Wachstum zwischen 2020 und 2021 erhöht sich der Anteil weiter, wenn auch zwischendurch leicht abgeschwächt. Insgesamt ergibt sich ein durchschnittlicher Trend von +35,9 %, was auf eine nachhaltig steigende Marktdurchdringung hinweist. **Diesel-Pkw**⁹ wurden erneut weniger stark nachgefragt und erreichten nur mehr 16,1 % der Pkw-Neuzulassungen bei einem negativen Trend von –19,0 %. **Benzin-Pkw**⁶ bleiben die dominante Antriebsart, verlieren jedoch relativ an Bedeutung. Der Anteil liegt zuletzt bei 52,5 %.

⁹ Inkl. Vollhybriden

Insgesamt ergibt sich ein leichter positiver Trend von +10,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Abbildung 3 stellt die jährlichen Neuzulassungen für die oben beschriebenen Pkw-Kategorien seit 2019 dar. Die Zusammensetzung der Pkw-Neuzulassungen verschiebt sich deutlich in Richtung elektrifizierter Antriebe. Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride gewinnen Marktanteile, während Diesel-Pkw kontinuierlich an Bedeutung verlieren.

Abbildung 3: Pkw-Neuzulassungen in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026), eigene Darstellung.



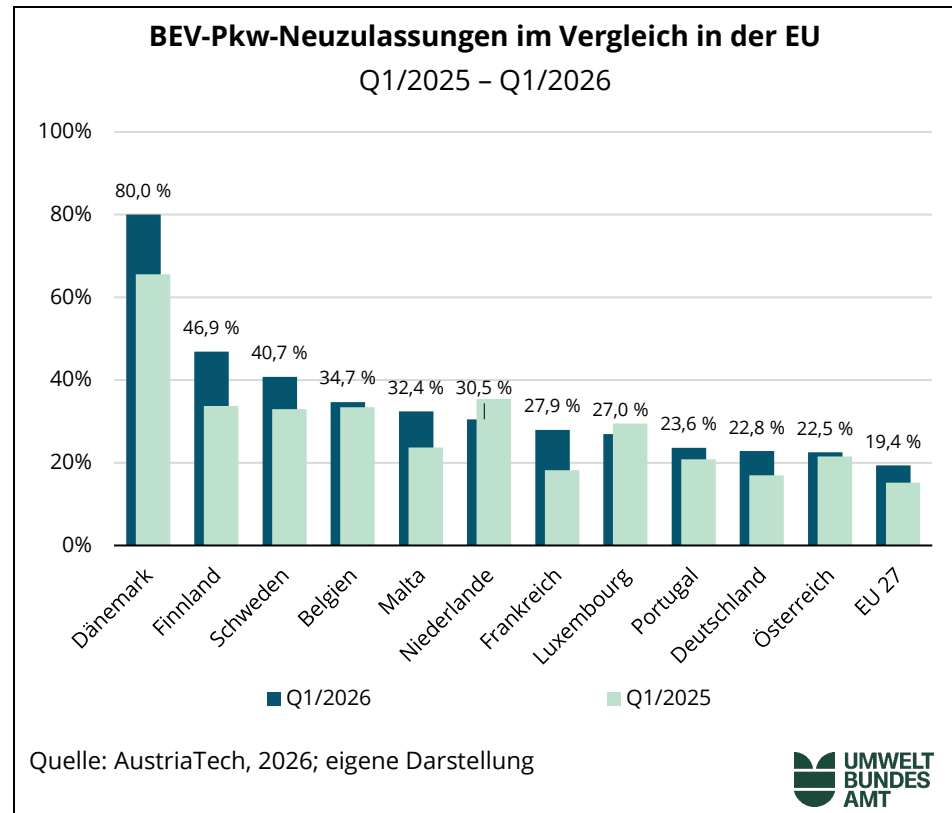
Im ersten Quartal 2026 erreicht Österreich einen BEV-Neuzulassungsanteil von 22,5 % und liegt damit im EU-Vergleich nicht mehr unter den Top 10. Deutschland überholt Österreich mit 22,8 % knapp. Spitzenreiter bleibt Dänemark mit 80,0 %, gefolgt von Finnland (46,9 %), Schweden (40,7 %) und Belgien (34,7 %).

In Abbildung 4 sieht man den Vergleich der Anteile batterieelektrischer Pkw an den Neuzulassungen im ersten Quartal 2025 und ersten Quartal 2026 für die EU-Top-15-Länder. Insgesamt zeigt sich, dass 13 der Top-15-Länder steigende BEV-Anteile verzeichneten und erstmals mehr als

¹⁰ Sonstige: Erdgas, Benzin-Flüssiggas (bivalent), Wasserstoff (Brennstoffzelle)

die Hälfte der EU-27-Staaten zweistellige BEV-Neuzulassungsanteile erreichte. Österreich wächst damit zwar weiter, verliert im europäischen Vergleich aber relativ an Position.

Abbildung 4: Vergleich batterieelektrischer Pkw-Neuzulassungen in der EU

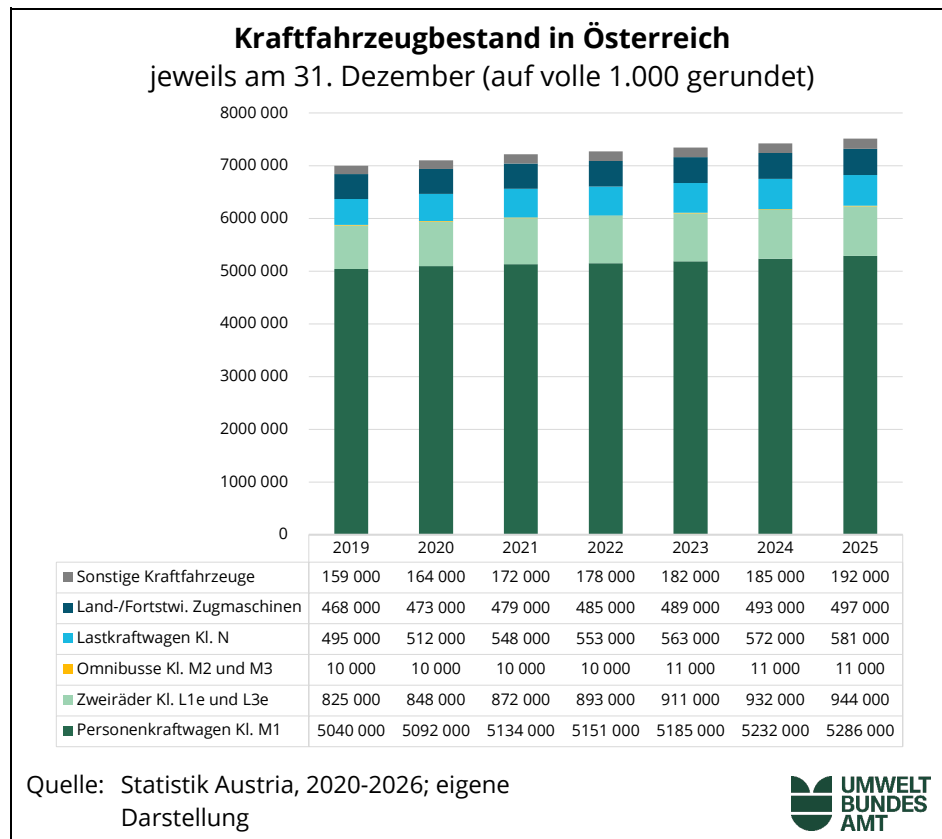


3.2 Kraftfahrzeugbestand

Kfz-Bestand wächst

Ebenso wie die Kfz-Neuzulassungen nahm auch der Fahrzeugbestand 2025 weiter zu. Zum Stichtag 31. Dezember 2025 waren in Österreich 7,5 Mio. Kraftfahrzeuge zugelassen, um 1,2 % mehr als Ende 2024. In Abbildung 5 wird die Entwicklung des jährlichen Kfz-Bestands ab 2019 dargestellt. Der Kraftfahrzeugbestand erreicht 2025 einen neuen Höchststand seit 2019. Den größten Anteil stellen weiterhin Pkw, während die übrigen Fahrzeugkategorien deutlich kleinere Bestandsgrößen aufweisen.

Abbildung 5:
Kfz-Bestand in Österreich, 2019–2025.
(Quelle: Statistik Austria, 2026¹¹), eigene
Darstellung.



Pkw-Bestand wächst

Wie in der folgenden Abbildung 6 zu sehen ist, erhöhte sich der Pkw-Bestand gegenüber 2024 auf rund 5,3 Mio. Pkw, das entspricht einem Plus von 1,0 % bzw. rund 54.000 Pkw.

Batterieelektrische Pkw rund 5 % Anteil

Der Bestand batterieelektrischer Pkw der Klasse M1 stieg von rund 201.000 Fahrzeugen Ende 2024 auf 258.000 Fahrzeuge Ende 2025 und erreichte im Jänner 2026 bereits 262.000 Fahrzeuge. Damit erhöhte sich der BEV-Anteil am gesamten Pkw-Bestand um 27,0 % und erreichte 4,9 %. Die Umstellung des österreichischen Pkw-Bestands auf elektrifizierte Antriebe erfolgt deutlich langsamer als die Veränderung bei den Neuzulassungen. Ursache ist die zeitverzögerte Flottenumwälzung. Während einzelne Pkw in Österreich im Mittel rund 9 bis 10 Jahre gehalten werden,¹² ergibt sich aus dem Verhältnis von Pkw-Bestand zu jährlichen Neuzulassungen (bezogen auf 2025) eine rechnerische Bestandsumschlagsdauer von etwa 18 Jahren. Neue Antriebsformen wirken daher zunächst stark in den Zulassungsstatistiken, schlagen sich aber erst

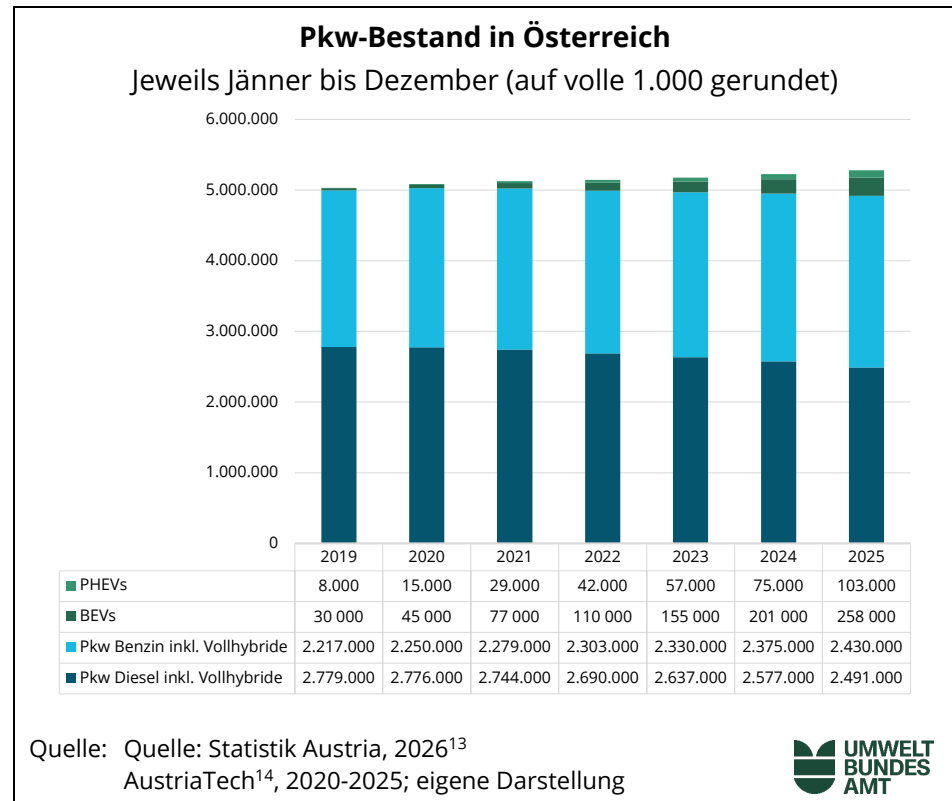
¹¹ Statistik Austria, 2026. Kfz-Bestand 2025.

<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>

¹² ÖAMTC 2025. <https://www.oamtc.at/autotouring/news/oesterreicher-behalten-autos-fast-zehn-jahre-83277078>.

zeitverzögert und über viele Jahre hinweg im gesamten Fahrzeugbestand nieder.

Abbildung 6: Pkw-Bestand in Österreich 2019-2025, eigene Darstellung.



Motorisierungsgrad und Bundesländer- vergleich

Die Bevölkerung ist von 2024 auf 2025 moderat um 0,4 %¹⁵ gewachsen. Der Motorisierungsgrad stieg jedoch um 0,7 % von 569 auf 573 Pkw je 1.000 Einwohner:innen.⁷ Im Bundesländervergleich weist das Burgenland aktuell mit 702 Pkw je 1.000 Einwohner:innen den höchsten Motorisierungsgrad auf. In Wien ist der Motorisierungsgrad am niedrigsten und liegt mit 363 Pkw je 1.000 Einwohner:innen nur etwa bei der Hälfte des Burgenlands. Ebenfalls unter dem Österreich-Schnitt von 573 Pkw je 1.000 Einwohner:innen liegen die Bundesländer Vorarlberg und Tirol. Über dem Bundesdurchschnitt liegen Niederösterreich, Kärnten, Oberösterreich, die Steiermark und Salzburg. Die folgende Abbildung 7

¹³ Statistik Austria, 2026. Kfz-Bestand 2025.

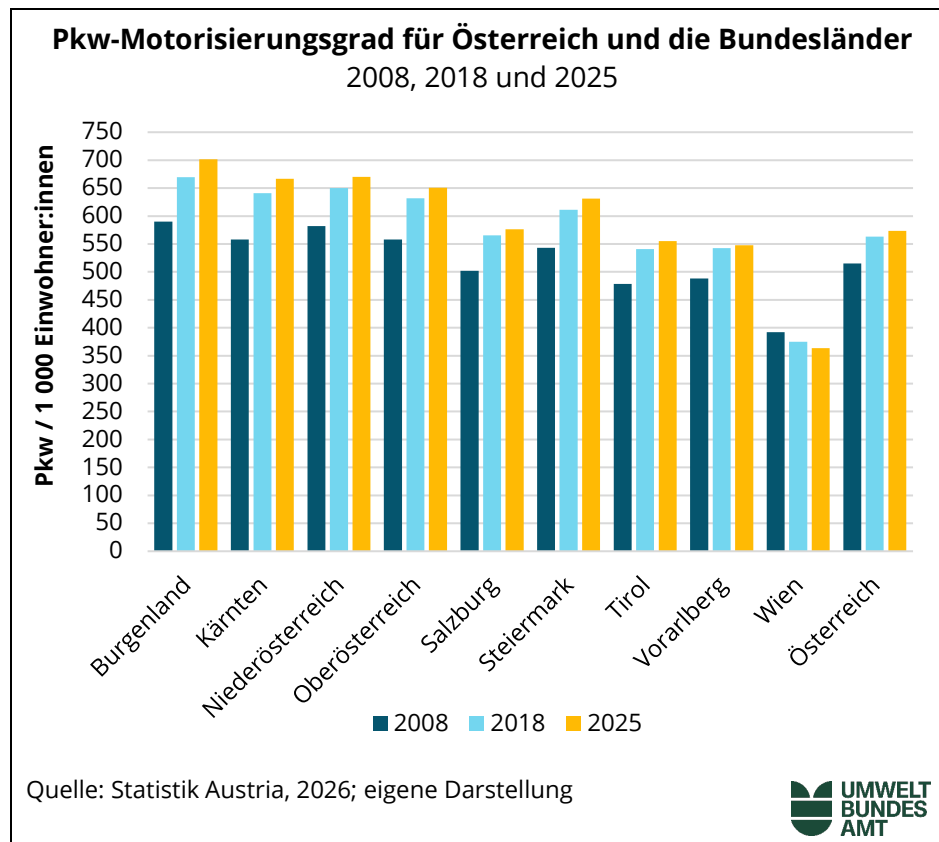
<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>

¹⁴ AustriaTech, 2026. https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/OLE_ZDF_2026_Jaenner_DE.pdf.

¹⁵ Statistik Austria, 2026. Bevölkerung Österreichs 2025 nur leicht gewachsen. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/02/20260209Bevoelkerung1.1.2026.pdf>.

zeigt einen Vergleich des Motorisierungsgrades über alle Bundesländer sowie für Österreich gesamt in den Jahren 2008, 2018 und 2025.

Abbildung 7:
Pkw-Motorisierungs-
grad in Österreich
und den Bundeslän-
dern, 2008, 2018 und
2025. (Quelle: Statistik
Austria, 2026¹⁶), ei-
gene Darstellung.



3.3 Fahrleistungsinformationen

leicht steigende Fahrleistung am A+S-Netz

Die Gesamtfahrleistung am A+S-Netz (Autobahnen und Schnellstraßen-Netz) ist eine der wichtigsten Stellgrößen für die Emissionsberechnung am hochrangigen Straßennetz. An rund 270 Standorten an Autobahnen und Schnellstraßen wird das Verkehrsaufkommen dauerhaft und automatisiert erhoben. Dies erfolgt mittels Überkopfdetektoren oder Induktionsschleifen, wobei Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) bis einschließlich 3,5 Tonnen (Leichtverkehr) und Kfz mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen zGG (Schwerverkehr) unterschieden werden. Der Leichtverkehr umfasst die Fahrzeugkategorien Kraftrad, Pkw ohne Anhänger, Pkw mit Anhänger und LNF. Der

¹⁶ Statistik Austria, 2026. Kfz-Bestand 2025.

<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>

Schwerverkehr umfasst die Fahrzeugkategorien Bus, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger (Lastzug) und Sattelzug.

Wie Tabelle 2 entnommen werden kann, ist die Gesamtfahrleistung im Jahr 2025 in Summe um 0,3 % gestiegen (+0,3 % im Leichtverkehr und +0,2 % im Schwerverkehr). Bei den Kfz-Kilometern des Schwerverkehrs inkl. Busse ist laut Daten der ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) die Entwicklung der Kfz-Kilometer je Fahrzeugsegment gegenläufig. Der Lkw-Verkehr allein konnte um 0,5 % zulegen. Das Ergebnis für Busse unterliegt 2025 einer Schwankung aufgrund einer neuen Zuordnungs-Systematik bei der Erfassung.

Tabelle 2:
Entwicklung der Gesamtfahrleistung am hochrangigen Straßenverkehrsnetz in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Jährlicher Geschäftsbericht der ASFINAG¹⁷, ASFINAG, 2026¹⁸).

	Gesamtfahrleistung in [Mio. km/a]					
	2019	2020	2023	2024	2025	2024–2025
Kfz ≤ 3,5 t zGG in [Mio. Kfz-km/a]	29.024	22.586	28.774	29.229	29.313	+ 0,3 %
Kfz > 3,5 t zGG in [Mio. Kfz-km/a]	3.850	3.673	3.876	3.822	3.828	+ 0,2 %
Gesamtfahrleistung in [Mio. Kfz-km/a]	32.873	26.259	32.651	33.050	33.140	+ 0,3 %

*zGG: zulässiges Gesamtgewicht

Auswertung der Begutachtungs-plaket-tendatenbank

Mit der 31. Novelle des österreichischen Kraftfahrgesetzes wurde die Basis geschaffen, die Ausgabe der § 57a-Begutachtungsplaketten in einer zentralen Datenbank lückenlos zu dokumentieren und nachverfolgen zu können. Seit 1. Jänner 2015 dürfen nur noch Plaketten ausgegeben werden, die in der ZBD (Zentrale Begutachtungsplaketten-datenbank) erfasst sind. Jedes Fahrzeug, zu dem ein Prüfgutachten erstellt wird, kann über die einmalige Fahrzeugidentifikationsnummer identifiziert werden. Wird zu einem Fahrzeug nun in aufeinanderfolgenden Überprüfungen der Kilometerstand des Fahrzeuges in die Datenbank eingetragen, kann aus diesen Angaben die spezifische Jahresfahrleistung zwischen den Fahrzeugbegutachtungen berechnet werden. Diese Informationen werden ergänzend zu den Informationen aus den

¹⁷ ASFINAG, 2024; ASFINAG, 2023; ASFINAG 2022; ASFINAG 2021; ASFINAG, 2020. Jährlicher Geschäftsbericht 2023, 2022, 2021, 2020, 2019.
<https://www.asfinag.at/ueber-uns/unternehmen/unternehmensberichte>

¹⁸ ASFINAG, 2025. Geschäftsbericht 2024.
https://asfinagv8.azureedge.net/media/hirn1f42/geschaeftsbericht_2024_de.pdf

Dauerzählstellen der ASFINAG für die Entwicklung der Nahzeitprognose Verkehr herangezogen.

spezifische Jahresfahrleistung von Diesel-Pkw sinkt

Wie den beiden folgenden Tabellen entnommen werden kann, ist die durchschnittliche spezifische Jahresfahrleistung in der Fahrzeugkategorie der Pkw im Jahr 2025 bei benzinbetriebenen Fahrzeugen um 1,6 % gestiegen und bei dieselbetriebenen Fahrzeugen um 1,9 % gesunken. Auch in der Fahrzeugkategorie der LNF, in der fast ausschließlich Diesel-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, zeigt sich ein deutlicher Rückgang der durchschnittlichen spezifischen Jahresfahrleistung um knapp 1 % (siehe Tabelle 4). Der gewichtete Durchschnitt zeigt in beiden Fahrzeugklassen über alle Antriebe -0,9 % bei Pkw und -1,1 % bei LNF. Die durchschnittliche spezifische Jahresfahrleistung batterieelektrischer Pkw basiert noch auf einer vergleichsweise geringen Bestandszahl, ist in der Größenordnung aber jedenfalls eher mit dieselbetriebenen als mit benzinbetriebenen Pkw vergleichbar. Dies ist auf den hohen Anteil gewerblicher Nutzung dieser Fahrzeuge zurückzuführen.

Tabelle 3:
Entwicklung der spezifischen Jahresfahrleistung Pkw, 2019–2025.
(Quelle: Zentrale Begutachtungsplaketendatenbank, 2026, nicht veröffentlicht).

Pkw	Spezifische Jahresfahrleistung in [km/a]					
	2019	2020	2023	2024	2025*	2024–2025
Benzin	9.240	8.672	8 985	8.825	9.291	+ 1,6 %
Diesel	15.337	14.150	14 050	13.553	13.735	- 1,9 %
Elektro	13.310	13.864	13 678	14.429	14.452	- 0,7 %
gewichteter Durchschnitt	12.626	11.704	11.705	11.376	11.642	- 0,9 %

**vorläufige Werte auf Basis ZBD-Auswertung, eigene Berechnung.*

Tabelle 4:
Entwicklung der spezifischen Jahresfahrleistung LNF, 2019–2025.
(Quelle: Zentrale Begutachtungsplaketendatenbank, 2026, nicht veröffentlicht).

LNF	Spezifische Jahresfahrleistung in [km/a]					
	2019	2020	2023	2024	2025*	2024–2025
Benzin	9.869	9 817	9.688	9.594	9.863	- 0,3 %
Diesel	17.435	16 839	16.880	16.256	16.288	- 0,8 %
Elektro	7.815	8 285	10.487	10.440	10.886	+ 0,7 %
gewichteter Durchschnitt	16.972	16.407	16.366	15.747	15.758	- 1,1 %

**vorläufige Werte auf Basis ZBD-Auswertung, eigene Berechnung.*

Unschärfe in der Auswertung

Diese Ergebnisse liefern wertvolle Informationen zur Ermittlung der Gesamtverkehrsleistung am hochrangigen Straßenverkehrsnetz (siehe Kapitel 0), unterliegen aber einer Unschärfe:

1. „3-2-1-Regelung“: Leichtfahrzeuge müssen in Österreich derzeit erst drei Jahre nach der erstmaligen Zulassung nach § 57a des Kraftfahrgesetzes überprüft werden;¹⁹ die spezifische Jahresfahrleistung in den ersten drei Jahren wird aus dem Kilometerstand bei der ersten Begutachtung im dritten Jahr der Fahrzeugnutzung abgeschätzt.
2. Für die Analyse der spezifischen Jahresfahrleistung im Kalenderjahr 2025 kann nur jene Fahrleistung berücksichtigt und auf das gesamte Jahr hochgerechnet werden, die bis zur Begutachtung erbracht wurde. Die Fahrleistung nach der Begutachtung im Kalenderjahr 2025 wird erst bei der Begutachtung im Kalenderjahr 2026 erfasst. Aus diesem Grund können sich auch die Angaben zum Vorjahresbericht ändern.

3.4 CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (LNF)

verpflichtendes CO₂-Monitoring

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind verpflichtet, jährlich die Daten zu den durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller Neuzulassungen von Pkw, LNF (leichte Nutzfahrzeuge) und SNF (schwere Nutzfahrzeuge) an die Europäische Kommission zu übermitteln. Dies gilt vor dem Hintergrund von EU-weiten Flottenzielen, die die unterschiedlichen Fahrzeughersteller in Europa erreichen sollen. Für Österreich erstellt und übermittelt das Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die Daten zum CO₂-Monitoring. Die darin analysierte Entwicklung der CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw und LNF ist ein wertvoller Indikator für die Beurteilung der kurz- und mittelfristigen Entwicklung der Flotteneffizienz in Österreich.

In den nachfolgenden Tabellen sind – getrennt nach Pkw und LNF – die publizierten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der

¹⁹ Mit der 42. Novelle des Kraftfahrgesetz vom 6. Juli 2026 wurde beschlossen, dass in Zukunft neue Begutachtungs-Intervalle nach der „4-2-2-2-1“ Regelung gelten. Das bedeutet, dass die erste Begutachtung nach 4 Jahren, danach alle 2 Jahre und erst ab einem Fahrzeugalter von 10 Jahren jährlich zu erfolgen hat. Die Novelle tritt mit 27. Mai 2027 in Kraft.

dieselbetriebenen und benzinbetriebenen Fahrzeuge für die Jahre 2019 und 2020 gemäß „Neuem Europäischen Prüfzyklus“ (NEFZ) ausgewiesen. Seit 2021 kommt an dieser Stelle der „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle“ (WLTC) zur Anwendung.

Reduktion der Emissionen bei neu zugelassenen Pkw

In der Fahrzeugkategorie der Pkw zeigt sich für das Jahr 2025 im Flottendurchschnitt (inklusive elektrischer Fahrzeuge) auf Basis vorläufiger Daten eine Emissionsreduktion von rund 10 % im Vergleich zum Vorjahr. Mit 95,5 g CO₂/km ist der Flottenschnitt in Österreich nahe dem Zielwert, der für die gesamte EU 2025 zu erreichen ist (93,8 g CO₂/km). Die Emissionsreduktion ist in erster Linie auf den erneut gestiegenen Anstieg an BEV-Neuzulassungen zurückzuführen. Der Anteil an den Gesamtneuzulassungen betrug 21,3 %, was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von 36,3 % entspricht. Bei den reinen Verbrennern (Diesel/Benzin) gab es keinen nennenswerten Effizienzgewinn.

In den zwei nachfolgenden Tabellen ebenfalls dargestellt ist der durchschnittliche Verbrauch der Diesel- und Benzin-Pkw in Litern je 100 km. Ohne Berücksichtigung der Beimengung von Biokraftstoffen verhalten sich die Parameter CO₂-Emissionen und Verbrauch direkt proportional zueinander. Die Zeitreihe ab 2019 zeigt auch den Umstieg auf den realitätsnäheren Prüfzyklus WLTP, welcher im Jahr 2021 zu einem deutlichen Anstieg der ausgewiesenen CO₂-Emissionen und damit des Verbrauches führt.

Tabelle 5:
CO₂-Monitoring neu
zugelassener Pkw in
Österreich, 2019–
2025. (Quellen: 1990–
2024 BMIMI²⁰; 2025:
EEA (European En-
vironment Agency),
2026²¹).

Pkw	Diesel [g CO ₂ /km]	Diesel [l/100km]	Benzin [g CO ₂ /km]	Benzin [l/100km]	Gewichteter Durchschnitt [g CO ₂ /km]
2019 NEFZ	133,2	5,0	127,8	5,4	125,5
2020 NEFZ	126,2	4,8	121,2	5,2	112,3
2021 WLTC	149,4	5,7	138,7	5,9	116,2
2022 WLTC	148,0	5,6	138,4	5,9	112,1
2023 WLTC	145,3	5,5	137,9	5,9	104,2
2024 WLTC	148,4	5,6	134,3	5,7	105,8
2025 WLTC*	153,8	5,8	129,8	5,5	95,5
2024/2025	+ 3,6 %		- 3,3 %		- 9,7 %

*vorläufige Werte auf Basis EEA 2026.

²⁰ BMIMI, 2020-2025.
https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/pkw.html.
²¹ EEA, 2026. <https://climate-energy.eea.europa.eu/topics/transport/emissions-from-cars/data>.

Reduktion der Emissionen bei neu zugelassenen LNF In der Fahrzeugkategorie der LNF sind die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen 2025 bei benzinbetriebenen Fahrzeugen um 2,4 % gesunken bzw. bei dieselbetriebenen Fahrzeugen um 0,1 % geringfügig gestiegen. Dass der gewichtete Flottendurchschnitt bei LNF im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 6,7 % gesunken ist, ist auf den gestiegenen Anteil batterieelektrischer LNF in den Neuzulassungen zurückzuführen. Dieser beträgt 2025 beinahe 15 %. Im Vergleich dazu beträgt der Anteil an Benzinfahrzeugen nur mehr 3 %.

Tabelle 6: CO₂-Monitoring neu zugelassener LNF in Österreich, 2019–2025. (Quellen: 2019–2024: BMIMI²²; 2025: EEA (European Environment Agency, 2026¹⁸).

LNF	Diesel [g CO ₂ /km]	Diesel [l/100km]	Benzin [g CO ₂ /km]	Benzin [l/100km]	Gewichteter Durchschnitt in [g CO ₂ /km]
2019 NEFZ	173,3	6,6	160,7	6,9	170,8
2020 NEFZ	171,7	6,5	155,5	6,6	167,5
2021 WLTC	220,7	8,4	178,0	7,6	210,5
2022 WLTC	197,1	7,5	161,9	6,9	176,0
2023 WLTC	200,6	7,6	167,0	7,1	176,4
2024 WLTC	202,0	7,7	165,5	7,1	180,5
2025 WLTC*	202,2	7,7	161,5	6,9	168,3
2024/2025	+ 0,1%		- 2,4 %		- 6,7 %

* vorläufige Werte auf Basis EEA (2026).

3.5 Kraftstoffabsatz

erneut sinkender Verbrauch von Diesel Gemäß österreichischer Erdölstatistik-Verordnung i.d.g.F. ist die Entwicklung der dem Marktverbrauch zugeführten Erdölprodukte im Monats- und Vorjahresvergleich zu erfassen. Diese Verbrauchsstatistik wird vom Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus zusammengestellt und veröffentlicht und zeigt für das Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr erneut einen deutlichen Rückgang beim abgesetzten Dieselmotorkraftstoff im Ausmaß von 7,3 % und bei Benzinmotorkraftstoff einen nicht reduzierten Anstieg in der Höhe von 0,7 %, jeweils inkl. beigemengtem biogenem Kraftstoff (siehe Tabelle 7). Der Trend der letzten Jahre setzt sich demnach fort. Da in Österreich im Jahr 2025 rund drei Mal so viel Diesel abgesetzt wurde wie Benzin, fällt der relative Rückgang beim

²² BMIMI, 2020-2025.
https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/Inf.html.

Dieselmotorkraftstoff stärker ins Gewicht. Im Jahr 2025 wurden in Summe 5,5 % weniger Kraftstoffe (exklusive Flugkraftstoffe) abgesetzt als im Jahr davor.

Tabelle 7:
Verbrauchsstatistik
der Erdölprodukte
in Österreich, 2019–
2025. (Quellen: BMK,
2021-2024²³; BMWET,
2025¹⁸).

	Summe Diesel inkl. beigemeng- tem biogenem Kraftstoff in [t]	Summe Benzin inkl. beigemeng- tem biogenem Kraftstoff in [t]	Summe Flugkraftstoffe in [t]
2019	7.043.093	1.649.443	953.143
2020	6.243.190	1.366.760	323.838
2021	6.492.021	1.440.143	405.904
2022	6.128.494	1.499.329	611.329
2023	5.815.809	1.633.414	854.092
2024	5.582.950	1.661.630	946.348
2025	5.177.528	1.673.828	1.004.514
2024/2025	- 7,3 %	+ 0,7 %	+ 6,1 %

Absatz von Kerosin so hoch wie nie

Auch die Abschätzung der Entwicklungen im Flugverkehr erfolgt im NowCast Verkehr anhand der abgesetzten Mengen an Flugkraftstoffen. Nach einem pandemiebedingten deutlichen Rückgang von rund 953.000 Tonnen 2019 auf rund 324.000 Tonnen 2020 (- 66,0 %) ist die abgesetzte Flugkraftstoffmenge stetig angestiegen und hat im Jahr 2025 erstmals über 1 Mio. Tonnen erreicht. Demnach lag der Flugkraftstoffabsatz im Jahr 2025 um 6,15 % höher als im Vorjahr und um 5,4 % höher als im Jahr 2019 vor der Pandemie.

Fortschreibung nationaler Flugkraftstoffe

Diese Kraftstoffmenge wird für internationale Flüge (Quelle in Österreich, Ziel im Ausland) und zu einem sehr geringen Teil für nationale Flüge (Quelle und Ziel in Österreich) eingesetzt. Gemäß internationalen Berichtsvorgaben wird aber nur der nationale Flugverkehr mit Start und Landung in Österreich in die nationale Treibhausgasbilanz eingerechnet. Da die Datenverfügbarkeit für nationale Flugbewegungen zum Zeitpunkt der Erstellung der Nahzeitprognose eingeschränkt war, wurde der Vorjahreswert für die Emissionsberechnung konstant fortgeschrieben.

Neuerlicher Anstieg von HVO100²⁴

Ergänzend zur Verbrauchsstatistik werden für die Entwicklung der Nahzeitprognose auch alternative Kraftstoffe berücksichtigt, die der vorläufigen nationalen Energiebilanz (Statistik Austria) entnommen werden,

²³ Verbrauchsstatistik für die jeweiligen Jahre (Auswertung gemäß § 6 Abs. 1 Z 1 Erdölstatistik-Verordnung 2011.

²⁴ 100% Hydrotreated Vegetable Oil (hydriertes Pflanzenöl)

aber im Verkehr zum Einsatz kommen. Dazu zählen insbesondere Flüssig-/Autogas (LPG), komprimiertes Erdgas (CNG) und Biogas. Abgesetzte Biokraftstoffmengen werden über das elektronische Meldesystem eNa²⁵ des Umweltbundesamts abgefragt. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Nahzeitprognose lagen vorläufige Informationen vor, die in Tabelle 8 angeführt sind.²⁶

Auffällig ist der Absatz von pur eingesetztem HVO im Verkehr: zwar ist dieser zum dritten Mal im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr gestiegen (+ 61,5 %); der relative Anstieg von 2024 auf 2025 ist aber deutlich schwächer ausgefallen als in den beiden Jahren davor. Dies ist eine direkte Folge des starken Preisrückgangs von HVO im Jahr 2024 und Anfang 2025. Ab Mitte 2025 ist der Preis wieder auf das Ausgangsniveau und damit deutlich über das Preisniveau von B7 Diesel gestiegen.

Tabelle 8:
Sonstiger Kraftstoff-
absatz in Österreich,
2019–2025. (Quellen:
BMIMI, 2019-2025²⁷).

	LPG [1.000 m³]	CNG [1.000 m³]	Biogas [1.000 m³]	Biodiesel B100 [t]	HVO100 [t]
2019	4.769	20.933	478	58.019	483
2020	2.773	22.148	381	34.451	91
2021	2.277	21.157	292	25.012	1.133
2022	2.620	20.019	722	28.349	132
2023	1.713	18.286	459	28.153	29.199
2024	1.886	16.396	562	33.374	121.983
2025	1.897*	14.591*	821*	30.361*	196.987*
2024/2025	+ 0,6 %	- 11,0 %	+ 46,0 %	- 9,0 %	+ 61,5 %

*vorläufige Werte

²⁵ elektronischer Nachhaltigkeitsnachweis; Wirtschaftsteilnehmende können mit Hilfe der Webapplikation eNa nachhaltige Biokraftstoffe in Österreich handeln.

²⁶ Änderungen in der Zeitreihe der Verbrauchsdaten von LPG und CNG sind bedingt durch rückwirkende Änderungen in der jährlichen Energiebilanz Österreich von Statistik Austria.

²⁷ BMIMI, 2026. Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2025.
https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/biokraftstoffbericht.html.

3.6 Straßengüterverkehrsaktivität österreichischer Unternehmen

Informationen zur Entwicklung des Straßengüterverkehrs österreichischer Unternehmen werden von der Statistik Austria zusammengestellt und quartalsweise bzw. jährlich veröffentlicht. Die nationale Erhebung des Straßengüterverkehrs umfasst die Verkehrsleistung österreichischer Unternehmen mit in Österreich zugelassenen Straßengüterfahrzeugen im In- und Ausland. Nicht inkludiert sind – aufgrund fehlender Datenverfügbarkeit zum aktuellen Zeitpunkt – ausländische Transporteure aus der kombinierten Straßengüterverkehrsstatistik der Statistik Austria.

reduzierte Aktivität Aus den ausgewiesenen Daten lässt sich eine reduzierte Güterverkehrsaktivität ablesen: 2025 haben österreichischen Unternehmen um 1,9 % weniger Güter auf der Straße transportiert als im Jahr davor. Der Abwärtstrend hält bereits das vierte Jahr in Folge an. 2025 war somit das Jahr mit dem geringsten Transportaufkommen seit 2015. Auch die Transportleistung österreichischer Unternehmen im In- und Ausland ist jeweils um 0,8 bzw. 1,2 % gesunken.

Gütergruppe Steine und Erden dominiert Der größte Anteil des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen entfiel auch 2025 auf die Gütergruppe „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse, Torf“. Mit 116,1 Mio. Tonnen lag diese Gütergruppe weiterhin deutlich an erster Stelle, verzeichnete jedoch einen Rückgang von 3,9 % gegenüber dem Vorjahr. Es folgten „Sonstige Mineralerzeugnisse“ (+5,8 %) sowie Güter der „Land- und Forstwirtschaft/Fischerei“ (–7,7 %). Zusammen repräsentierten diese drei Gütergruppen knapp 60 % des gesamten Transportaufkommens und fast 50 % aller beladenen Fahrten.²⁸

Insgesamt transportierten in Österreich zugelassene Lkw im Jahr 2025 weltweit 359,8 Mio. t an Gütern; das entspricht einem Rückgang von 1,9 % gegenüber 2024 und dem niedrigsten Transportaufkommen seit 2015. Die Gesamttransportleistung sank um -0,9 % auf 25,8 Mrd. Tonnenkilometer weniger stark als das Transportaufkommen. Auch die Zahl der beladenen Fahrten ging zurück, und zwar um 2,3 % auf 26,3 Mio. Fahrten. Die im Vergleich zum Mengenrückgang geringere Abnahme der Transportleistung deutet darauf hin, dass sich die durchschnittliche Transportweite bzw. die Struktur der Transporte verändert hat.²⁶

²⁸ Statistik Austria, 2026.

<https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/05/20260528StrassengueterverkehroesterreichischerUnternehmen2025.pdf>.

Tabelle 9:
Straßengüterverkehr
österreichischer Un-
ternehmen, 2019–
2025. (Quelle: Statistik
Austria, 2026²⁹).

	Beladene Fahrten in [Mio.]	Transport- aufkommen in [Mio. t]	Transportleis- tung in [Mrd. tkm] Inland	Transportleis- tung in [Mrd. tkm] Ausland
2019	n. a.	402,2	18,9	7,6
2020	27,3	375,6	18,7	7,3
2021	28,9	403,5	19,6	7,7
2022	28,1	390,4	19,2	7,6
2023	26,9	370,6	18,7	7,4
2024	26,9	366,6	18,7	7,3
2025	26,3	359,8	18,6	7,3
2024/2025	- 2,3 %	- 1,9 %	- 0,8 %	- 1,2 %

Die heimische Straßengüterverkehrswirtschaft hängt stark an der österreichischen Wirtschaftsleistung. Laut Statistik Austria haben 96 % aller Fahrten ihren Ausgangspunkt und ihr Ziel in Österreich.³⁰ Zwar stieg das nationale BIP im Jahr 2025 um + 0,6 % real³¹, dennoch waren die für die Straßengüterverkehrsunternehmen wichtigen industrie- und transportintensiven Sektoren auch 2025 weiterhin rückläufig.

3.7 Produktionsindex

Produktionsindex im Modell GEORG

Der EU-harmonisierte nationale Produktionsindex ist ein kurzfristiger Konjunkturindikator mit dem Ziel, die Schwankungen der realen Produktionsleistungen monatlich zu messen und dabei insbesondere die Wendepunkte des Konjunkturzyklus möglichst früh zu entdecken. Für die Bedatung des Modells GEORG werden aus höherer Produktivität eine größere Bauaktivität (und damit ein größerer Energieeinsatz und höhere CO₂-Emissionen) abgeleitet und die Produktionsindizes für die Bereiche Industrie (ÖNACE³²-Abschnitte B bis E) und Bau (ÖNACE-Abschnitt F) zur

²⁹ Statistik Austria, 2026.

<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/gueterverkehr-strasse>

³⁰ Statistik Austria, 2025.

<https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/05/20260528StrassengueterverkehroesterreichischerUnternehmen2025.pdf>.

³¹ Statistik Austria, 2026.

<https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/03/20260305BIP2025Q4.pdf>.

³² Österreichische Klassifikation der wirtschaftlichen Tätigkeiten.

Kalibrierung des Off-Road-Fahrzeug- und Gerätebestandes herangezogen.

**Zuwächse in Industrie,
Bau unter Druck**

Wie Tabelle 10 entnommen werden kann, liegt der Produktionsindex für Bau unter dem Vorjahreswert (-1,8 %), für Industrie jedoch darüber (+2,2%). Die gegenläufige Entwicklung der Produktionsindizes für Industrie und Bau im Jahr 2025 spiegelt unterschiedliche sektorale Konjunkturdynamiken wider. Während die Industrie gegenüber dem schwachen Vorjahr wieder Zuwächse verzeichnete, blieb der Bau weiterhin belastet. Als wesentliche Faktoren sind hohe bzw. weiter steigende Baukosten³³, eine weiterhin schwache Wohnbau- und Neubautätigkeit sowie ein zurückhaltendes Investitionsumfeld zu nennen. Die Bundesinnung Bau beschreibt die Baukonjunktur 2025 zudem als zweigeteilt: Der Hochbau, insbesondere der Wohnbau, stand weiterhin unter Druck, während der Tiefbau von langfristigen Infrastrukturinvestitionen profitieren konnte.³⁴

Tabelle 10:
Produktionsindizes
für Industrie (ÖNACE-
Abschnitte B bis E)
und Bau (ÖNACE-
Abschnitt F) in Österreich,
2021–2025.
(Quelle: Statistik Austria,
2026³⁵).

Berichtsperiode	Industrie (ÖNACE-Abschnitte B–E)	Bau (ÖNACE-Abschnitt F)
2021	100,0	100,0
2022	106,5	101,2
2023	107,2	101,0
2024	102,0	99,0
2025	104,4	97,3
2024/2025	+ 2,2 %	- 1,8 %

Insgesamt zeigt sich damit keine einheitliche gesamtwirtschaftliche Erholung. Der positive Industrieindex ist daher eher als eine teilweise Stabilisierung einzelner Produktionsbereiche zu interpretieren, während der Rückgang im Bau auf anhaltende strukturelle und konjunkturelle Belastungen hinweist.

**Bausektor in GEORG
bestimmend**

Im Modell GEORG machen die mobilen Off-road Maschinen des Bausektors rund 98 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs von mobilen

³³ Statistik Austria, 2025. Baukostenindex.
<https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/01/20260115BaukostenindexDezember2025.pdf>.

³⁴ Österreichische Bauzeitung. Jahresrückblick 2025.
<https://www.wko.at/oe/gewerbe-handwerk/bau/jahresrueckblick-2025-bundesinnung-bau-spezial.pdf>.

³⁵ Statistik Austria, 2025. Produktionsindex 2024.
<https://www.statistik.at/statistiken/industrie-bau-handel-und-dienstleistungen/konjunktur/produktionsindex>

Maschinen und Geräten des Bau- und Industriesektors aus. Die Entwicklung der THG-Emissionen sind somit durch die Entwicklung des Produktionsindex für Bau bestimmt.

3.8 Getreideproduktion

Die Entwicklung im Bereich der Landwirtschaft ist nicht im beschriebenen Produktionsindex enthalten. Sie wird anhand der österreichweiten jährlichen Getreideernte im Rahmen der Versorgungsbilanzen für pflanzliche Produkte bewertet und folgt im Wesentlichen derselben Logik wie die Bewertung des Produktionsindex: Höherer Ertrag bedeutet größere landwirtschaftliche Aktivität und dadurch höheren Energieeinsatz und höhere CO₂-Emissionen, auch im Verkehrsbereich.

**Gesteigerter Ertrag
bei Getreideernte**

Der landwirtschaftliche Ertrag ist gemäß Versorgungsbilanz für Getreide von Statistik Austria im Jahr 2025 stark gestiegen. Mit einer Ernte von rund 5,70 Mio. Tonnen Getreide – das entspricht einem Plus von 17 % gegenüber 2024 – liegt die Ernte 10 % über dem Zehnjahresdurchschnitt. Haupttreiber waren insbesondere Körnermais (+22 %), Weizen (+11 %) sowie Gerste (+15 %). Die Entwicklung ist vor allem auf höhere Hektarerträge zurückzuführen: Bei Körnermais wurden rund 11,0 t/ha erzielt, bei Weizen 6,0 t/ha und bei Gerste 5,6 t/ha. Damit ist der Anstieg der Getreidemenge primär als ertragsgetriebene Entwicklung zu interpretieren, begünstigt durch insgesamt günstigere Vegetations- und Witterungsbedingungen als im Vorjahr.³⁶

Tabelle 11: Entwicklung der Getreide Erntemenge, 2019–2025.
(Quellen: Statistik Austria, 2026³⁷).

	Getreide Erntemenge in [Mio. t]					
	2019	2022	2023	2024	2025	2024/2025
Summe	5,42	5,17	5,20	4,86	5,70	+ 17,2 %

Im landwirtschaftlichen Bereich wird in der Bedatung des Modells GEORG unterstellt, dass die Entwicklung von Energieeinsatz und CO₂-

³⁶ STATISTIK AUSTRIA, 2025.
<https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/12/20251223Feldfruchternte2025.pdf>.
³⁷ STATISTIK AUSTRIA, 2026. <https://www.statistik.at/statistiken/land-und-forstwirtschaft/pflanzenbau/ackerbau-dauergruenland>.

Emissionen methodisch mit der Entwicklung des Parameters „Getreide-ernte“ zusammenhängt, über den die Aktivitäten von Traktoren und mobilen landwirtschaftlichen Maschinen kalibriert werden.

3.9 Holzeinschlagsmeldung

Grundlage für forstwirtschaftliches Aktivitätsausmaß

Auch die Forstwirtschaft ist nicht mit dem beschriebenen Produktionsindex abgedeckt und wird deshalb anhand der offiziellen Holzeinschlagsmeldung bewertet. Diese wird jährlich vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK) veröffentlicht und gibt Auskunft über die im jeweiligen Berichtsjahr geschlägerten, zum Verkauf, für den Eigenverbrauch oder für die Gewährung von Holzbezugsrechten bestimmten Holzmengen. Ähnlich wie beim Produktionsindex (siehe Kapitel 0) und der Getreideproduktion (siehe Kapitel 3.8) bestimmt auch hier die Entwicklung der forstwirtschaftlichen Aktivität und Energieeinsatz und CO₂-Emissionen.

geringerer Holzeinschlag

Der gesamte Holzeinschlag belief sich 2025 auf 19,56 Mio. Erntefestmeter, was einer Reduktion im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % entspricht. Die geringere Holzeinschlagsmenge 2025 ist vor allem auf die deutlich entspanntere Schadenssituation im Wald zurückzuführen. Nach einem zunächst trockenen und warmen Jahresbeginn führten ein feuchter, kühler Mai sowie ein regenreicher Juli zu einer Stabilisierung der Waldsituation; größere Schadereignisse blieben weitgehend aus. Dadurch sank der Schadholzanteil gegenüber dem Vorjahr deutlich. Der Rückgang ist daher weniger als Ausdruck einer schwächeren Holznachfrage zu interpretieren, sondern primär als Folge geringerer Zwangsnutzungen infolge weniger Sturm-, Schnee- und Borkenkäferschäden.³⁸

Auch im forstwirtschaftlichen Bereich wird in der Bedatung des Modells GEORG unterstellt, dass die Entwicklung von Energieeinsatz und CO₂-Emissionen methodisch mit der Entwicklung des Parameters „Erntefestmeter“ zusammenhängt, über den die Aktivitäten von Traktoren und mobilen forstwirtschaftlichen Maschinen kalibriert werden.

³⁸ Österreichische Bundesforste AG, 2026.

https://www.bundesforste.at/newsroom/presse/pressedetail/news/verschaufpa-use-fuer-den-wald-bundesforste-ziehen-positive-waldbilanz-2025.html?utm_source=chatgpt.com.

Tabelle 12:
Entwicklung des forstwirtschaftlichen Holzeinschlages in Österreich, 2019–2025.
(Quellen: BMLUK 2020
- 2026³⁹).

	Gesamteinschlag in Mio. Erntefestmetern [Efm]					
	2019	2022	2023	2024	2025	2024/2025
Kleinwald	11,08	11,36	11,15	11,72	11,91	+ 1,6%
Großwald	6,21	6,02	5,91	6,24	5,75	- 7,9%
ÖBf AG40	1,62	1,98	1,97	2,06	1,90	- 8,1%
Summe	18,91	19,36	19,03	20,02	19,56	- 2,4%

3.10 Aktivitätsdaten Schiene

Schienen Güterverkehr mit Zuwächsen

Informationen zur Entwicklung des Schienen Güterverkehrs werden von der Statistik Austria zusammengestellt und jährlich veröffentlicht. Aus diesen Daten geht eine leicht erhöhte Güterverkehrsaktivität des gesamten Schienen Güterverkehrs auf österreichischem Hoheitsgebiet, also inklusive aller in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, im Jahr 2025 hervor: Sowohl das Transportaufkommen (in Tonnen) als auch die Transportleistung (in Tonnenkilometern) sind im Vergleich zum Vorjahr mit + 1,8 % bzw. + 2,6 % gestiegen, liegen aber noch unter dem präpandemischen Niveau von 2019. Im Gegensatz zum neuerlich leichten Rückgang des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße in Österreich 2025 konnte die Schiene ein Plus verzeichnen.

Das Plus bei Transportaufkommen und Transportleistung im Schienen Güterverkehr 2025 ist vor allem auf stärkere Inlands- und Transitverkehre zurückzuführen. Laut Statistik Austria stieg das Transportaufkommen um 1,8 % auf 96,2 Mio. Tonnen, die Transportleistung um 2,6 % auf 21,5 Mrd. Tonnenkilometer. Besonders deutlich legten die Transportleistungen im Inlandsverkehr (+5,0 %) und im Transit (+6,7 %) zu, während grenzüberschreitender Empfang und Versand rückläufig waren. Der überproportionale Anstieg der Tonnenkilometer gegenüber der Tonnage verweist auf eine stärkere Bedeutung längerer Transportrelationen; 57,8 % der Transportleistung entfielen 2025 auf Strecken über 300km. Ergänzend trug der intermodale Verkehr zum positiven

³⁹ BMLUK, 2020-2025. Holzeinschlagsmeldung der Kalenderjahre 2019 - 2024.
<https://www.bmluk.gv.at/themen/wald/wald-in-oesterreich/wald-und-zahlen/Holzeinschlag.html>.

BMLUK, 2026. Holzeinschlagsmeldung im Kalenderjahr 2025.
<https://www.bmluk.gv.at/themen/wald/wald-in-oesterreich/wald-und-zahlen/holzeinschlagsmeldung-2025.html>.

⁴⁰ Österreichische Bundesforste AG

Gesamtbild bei, mit +2,9 % bei den Transporteinheiten bzw. +4,6 % in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)^{41, 42}

Die Gründe dafür sind vielschichtig: Das moderate Wachstum in den Daten der Statistik Austria, das zudem geringer ist als im Vorjahr, deutet darauf hin, dass das Plus im österreichischen Schienengüterverkehr 2025 nicht als breite konjunkturelle Erholung zu interpretieren ist. Die Rail Cargo Group verweist trotz ihres hohen Marktanteils in Österreich auf ein schwieriges Marktumfeld mit Industrierezession, starkem Preiswettbewerb mit der Straße, hoher Baustellenintensität und beeinträchtigter Betriebsstabilität.⁴³ Gleichzeitig wird der Markt als strukturell wettbewerbsintensiv wahrgenommen, in dem private und spezialisierte Anbieter insbesondere in Ganzzug-, Transit- und Kombiverkehren an Bedeutung gewinnen.⁴⁴

Tabelle 13:
Entwicklung des
Schienengüterverkehrs in Österreich,
2019–2025.
(Quelle: Statistik Austria, 2020–2026⁴⁵).

Jahr	Transportaufkommen in [Mio. t]	Transportleistung in [Mrd. tkm] Inland
2019	102,6	21,7
2020	97,5	20,5
2021	105,2	22,0
2022	103,9	22,1
2023	92,4	20,2
2024	94,4	21,0
2025	96,2	21,5
2024–2025	+ 1,8 %	+ 2,6 %

Leichter Rückgang der Reisenden bei weiteren Distanzen

Im Schienenpersonenverkehr zeigt sich 2025 gegenüber 2024 eine strukturelle Verschiebung der Nachfrage. Wie in Tabelle 14 zu sehen ist, ging die Zahl der Reisenden – anders als im Vorjahr – geringfügig um 0,3

⁴¹ Standardmaßeinheit im Containerverkehr. Ein TEU entspricht einem 20-Fuß-Container

⁴² STATISTIK AUSTRIA, 2026. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/04/20260429Schienengueterverkehr2025.pdf>.

⁴³ OEBB, 2026. <https://presse-oebb.at/news-oebb-rail-cargo-group-transportierte-2025-rund-64-aller-schienengueter-in-oesterreich?id=241347&menueid=27019&l=deutsch>, sowie <https://orf.at/stories/3427153/>.

⁴⁴ WKO, 2026. <https://www.wko.at/oe/oesterreich/schienengueterverkehr-waechst-aber-zu-langsam>.

⁴⁵ STATISTIK AUSTRIA, 2026. <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/gueterverkehr-schiene>.

% zurück, während die Transportleistung um 0,7 % zunahm. Dies ist rechnerisch durch eine höhere mittlere theoretische Reiseweite erklärbar, die von rund 42,9 km auf rund 43,4 km je Reise stieg. Die Fahrleistung oder Personenzugkilometer blieben mit +0,3 % nahezu konstant. Vor allem im Bahn-Fernverkehr kam es zu Angebotserweiterungen. Der Nahverkehr war 2025 hingegen geprägt von einem geringen Ausbau des Angebots und weniger Fahrgästen.

Tabelle 14:
Entwicklung des
Schienenpersonen-
verkehrs in Österreich, 2019–2025.
(Quelle: Schienen-
Control, 2020-2026⁴⁶).

	Reisende in [Mio.]	Personenzug- kilometer in [Mio.]	Personen- kilometer in [Mrd.]
2019	316,4	120,3	13,4
2020	192,2	113,4	7,4
2021	218,7	123,4	8,5
2022	295,2	127,8	13,0
2023	328,3	132,1	14,5
2024	348,7	138,5	15,0
2025	347,5	138,9	15,1
2024/2025	- 0,3 %	+ 0,3 %	+ 0,7 %

Weiterhin wirksam sind politische Rahmenbedingungen wie das Klimaticket Österreich zur weiteren Unterstützung und Stabilisierung struktureller Veränderungen im Mobilitätsverhalten. So konnte der Bahnanteil an der gesamten Personenverkehrsleistung leicht gesteigert werden – ein weiteres Rekordjahr für den Personenverkehr auf der Schiene.

3.11 Aktivitätsdaten Schifffahrt (Güterverkehr)

Transporte am Wasser gesunken

Aus den jährlichen statistischen Daten (Statistik Austria) geht hervor, dass sowohl das Transportaufkommen (- 11,6 %) als auch die Transportleistung (- 20,5 %) im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken sind. Mit 5,8 Mio. Tonnen beförderter Güter liegt dieser Wert sogar unter dem bisherigen Tiefstand des Jahres 2023 mit rund 6,0 Mio. Tonnen.

⁴⁶ Schienen-Control, 2026. Jahresbericht 2025. Ihr Recht am Zug.
https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/SCG%20Jahresberichte/SC-Jahresbericht_2025_Web.pdf

**Mehr Fahrten bei ge-
ringerer Transport-
leistung**

Auffällig ist, dass die Anzahl der Frachtschiffe gleichzeitig um rund 12 % gestiegen ist. Der Rückgang betrifft somit nicht die Anzahl der Fahrten, sondern primär die je Schiff transportierte Gütermenge. Als wesentliche Ursache nennt via Donau die niedrigen Wasserstände der Donau, wodurch Schiffe häufig nicht voll beladen werden konnten.⁴⁷ Dadurch sinkt die Transportleistung in Tonnen, obwohl mehr Schiffbewegungen erforderlich sind. Ein zweiter Erklärungsfaktor ist die wirtschaftlich angespannte Lage im Donaauraum. Besonders betroffen waren laut Bericht Gütergruppen wie Erze und Mineralölerzeugnisse, die in geringerem Ausmaß auf der Donau transportiert wurden.

Für die verkehrliche Interpretation bedeutet dies: Der Rückgang der transportierten Gütermenge ist nicht zwingend mit einer geringeren Verkehrsfrequenz gleichzusetzen. Vielmehr deutet die Kombination aus weniger Tonnen und mehr Schiffen auf eine reduzierte Auslastung je Fahrt hin. Für multimodale Verkehrsanalysen ist daher zwischen Transportaufkommen in Tonnen, Schiffbewegungen und effektiver Transportleistung zu unterscheiden.

Tabelle 15:
Entwicklung des Gü-
terverkehrs auf der
Donau, 2019–2025.
(Quelle: Statistik Aus-
tria, 2026⁴⁸).

Jahr	Transportaufkommen in [Mio. t] Inland	Transportleistung in [Mrd. tkm] Inland
2019	8,5	1,7
2020	8,2	1,6
2021	8,2	1,5
2022	6,3	1,2
2023	6,1	1,1
2024	6,6	1,3
2025	5,8	1,0
2024/2025	- 11,6 %	- 20,5 %

⁴⁷ <https://noe.orf.at/stories/3348780/>

⁴⁸ STATISTIK AUSTRIA, 2026. <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/gueterverkehr-binnenschifffahrt>.

4 ERGEBNISSE / SEKUNDÄRINDIKATOREN

Die erhobenen bzw. entwickelten Primärindikatoren wurden in die genannten Modelle (siehe Kapitel 2.1) eingespielt. Die Modellergebnisse werden nachfolgend als Sekundärindikatoren diskutiert.

Die Entwicklungen der Sekundärindikatoren von 2024 auf 2025 sind in folgender Tabelle zusammengefasst und werden in den folgenden Kapiteln im Detail erläutert.

Sekundärindikatoren

#	Beschreibung	Entwicklung 2024/2025
A	Personenverkehrsleistung gesamt	- 0,1 %
B	Güterverkehrsleistung gesamt	+ 0,5 %
C	Verkehrsbedingte Treibhausgas-Emissionen	- 6,5 %

4.1 A Personenverkehrsleistung

**Analyse von MIV,
Bus, elektrifiziertem
ÖPNV und Bahn**

Die Entwicklung der Personenverkehrsleistung wurde für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Busse, den elektrifizierten öffentlichen Personennahverkehr (U-Bahn und Straßenbahnen) und die Bahn berechnet. Die nationale Schifffahrt wird unter „Sonstiges“ geführt, ebenso der nationale Flugverkehr. Der stark steigende internationale Flugverkehr ist in dieser Betrachtung – analog zur nationalen THG-Berichtspflichterstattung – nicht inkludiert.

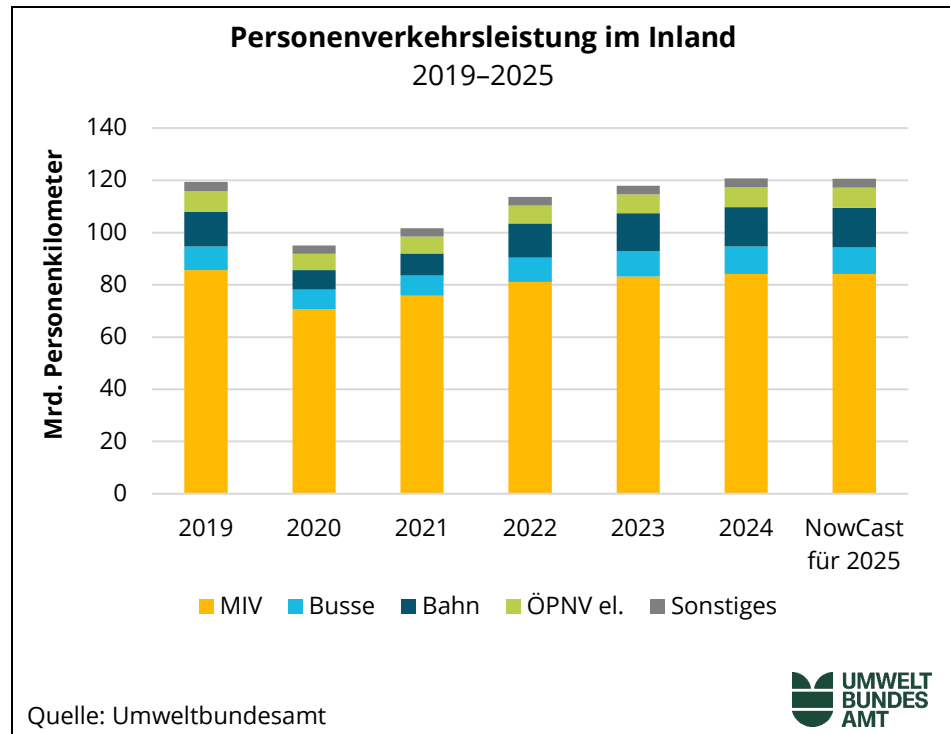
Der MIV umfasst neben Personenkraftwagen (Pkw) auch motorisierte Zweiräder. Die Personenverkehrsentwicklung im Bereich der aktiven Mobilität (Zufußgehen und Radfahren) ist unter „Sonstiges“ erfasst, unterliegt aber einer hohen Unsicherheit aufgrund der fragmentarischen Datenlage sowie der fehlenden jährlichen Datenerhebung.

**Minimaler Rückgang
der Personenver-
kehrsleistung**

Wie Abbildung 8 entnommen werden kann, ist die Personenverkehrsleistung im ersten Jahr der Pandemie 2020 stark gefallen. In den Folgejahren ist die Verkehrsleistung stetig angestiegen, bis im Jahr 2023 das präpandemische Niveau wieder überschritten wurde. 2025 zeigt sich bei der Personenverkehrsleistung über alle Verkehrsträger und Fahrzeugkategorien ein minimaler Rückgang von 0,1 % gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der gesamten Personenverkehrsleistung nimmt langfristig leicht ab. Gleichzeitig gewinnen Bahn

und öffentlicher Verkehr moderat an Bedeutung, ohne die dominante Rolle des MIV grundlegend zu verändern.

Abbildung 8:
Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Österreich, 2019–2025.

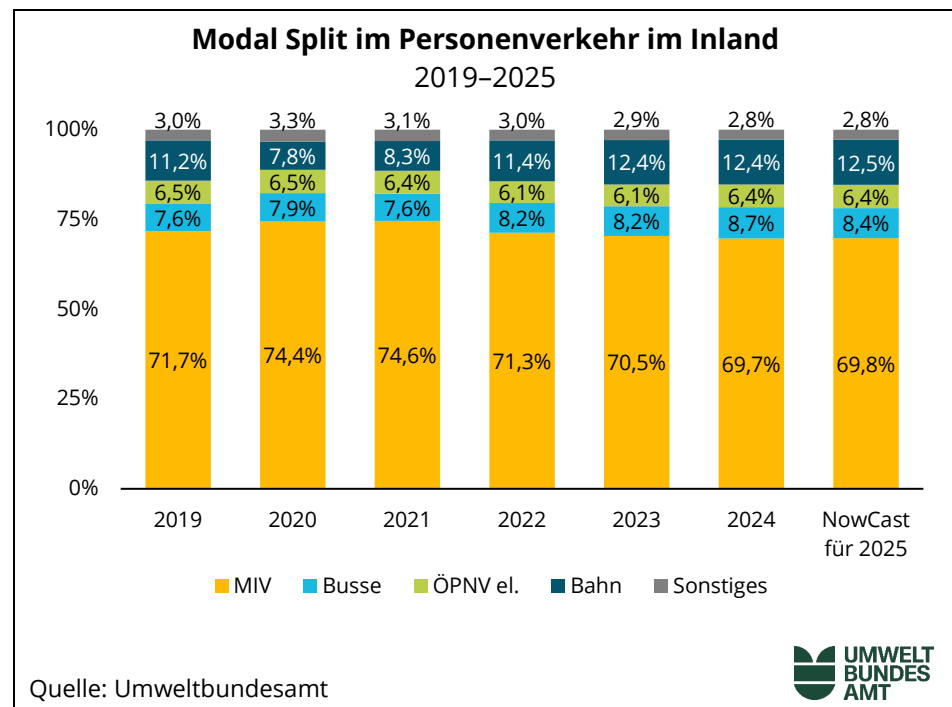


**Anteil des MIV seit
2021 rückläufig**

Den Großteil der Steigerung an Personenverkehrsleistung zwischen 2019 und 2025 entfällt auf die Verkehrsmittel Bus und Bahn. Die Personenverkehrsleistung im MIV sank trotz gestiegener Gesamtverkehrsleistung unter jene des letzten Jahres vor der Pandemie (2019) und zwar sowohl absolut (2019: rund 85,6 Mrd. Pkm; 2025: 84,2 Mrd. Pkm) als auch relativ als Anteil an der gesamten Personenverkehrsleistung (2019: rund 71,7 %; 2025: 69,8 %).

Die Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr ab 2019 ist in Abbildung 9 dargestellt. Die Modal-Split Anteile der Personenverkehrsleistung (Pkm) unterliegen hohen Unsicherheiten aufgrund des fehlenden laufenden Monitorings nationaler Mobilitätsdaten und den großen Zeitabständen zwischen den nationalen Mobilitätshebungen.

Abbildung 9: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr in Österreich, 2019 – 2025.



**Personenverkehr
pendelt sich auf prä-
pandemischem Ni-
veau ein**

Wie in absoluten Zahlen zu sehen ist, pendelt sich die Personenverkehrsleistung auf dem Niveau vor der Pandemie ein. Die Verkehrsnachfrage hat sich seither in einem strukturell veränderten Umfeld entwickelt.⁴⁹ Pandemie-bedingte Nachholeffekte im Reise-, Freizeit- und Pendelverkehr dürften mittlerweile weitgehend abgeklungen sein. Zusammen mit der weithin etablierten Arbeitsform des „Home-Office“, steigenden Kosten für Mobilität sowie einer alternden Gesellschaft könnte sich das Nachfrageniveau auf einem normalisierten Niveau einpendeln.

4.2 B Güterverkehrsleistung

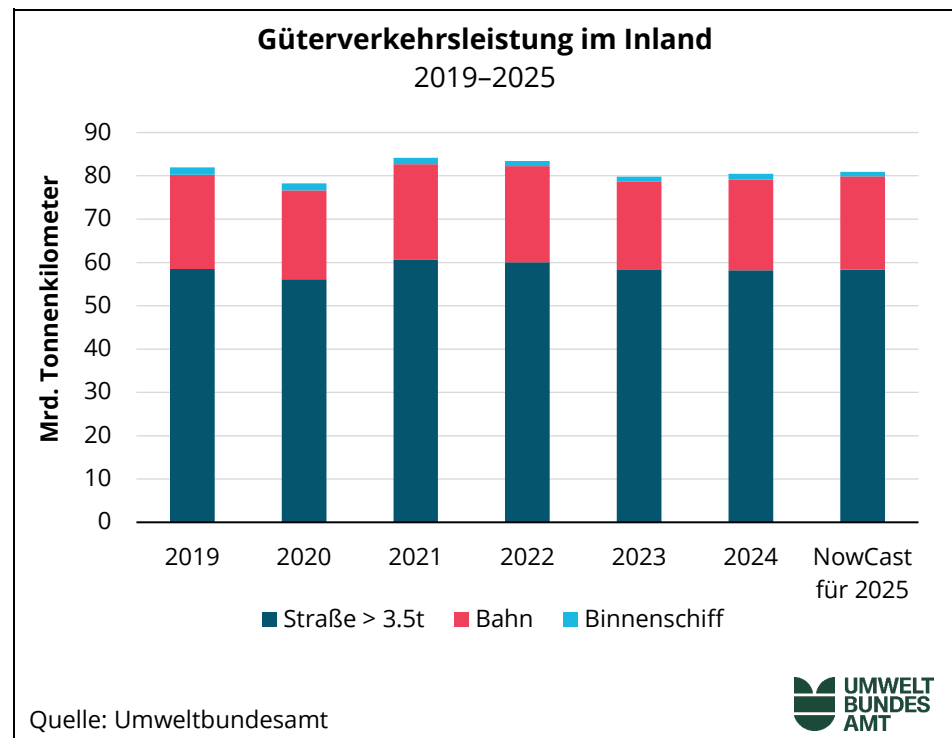
Die Darstellung der Güterverkehrsleistung orientiert sich – abweichend von den Vorjahren – an der etablierten methodischen Systematik nationaler und europäischer Statistikinstitutionen.

⁴⁹ Europäische Kommission (2024): New EU Transport Report.
https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-eu-transport-report-current-trends-and-issues-2024-06-27_en.

Leichte Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße

Güterverkehrsleistung wird in Österreich vor allem auf der Straße und auf der Schiene erbracht (siehe Abbildung 10), wobei knapp drei Viertel auf den Straßengüterverkehr entfallen. Während der Straßengüterverkehr >3,5 Tonnen zGG (zulässiges Gesamtgewicht) im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 % zugenommen hat, ist der schienengebundene Güterverkehr um 2,6 % gestiegen. Insgesamt ist die Güterverkehrsleistung 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 % gestiegen. Dabei ist der Anteil des Straßengüterverkehrs an der gesamten Güterverkehrsleistung von 72,3 % im Jahr 2024 auf 72,1 % im Jahr 2025 gesunken. Der reduzierte Lkw-Verkehr österreichischer Transporteure im Inland als Folge der schwachen heimischen Konjunktur dürfte durch gestiegene internationale Transporte mehr als ausgeglichen worden sein. Die Tonnenkilometer ausländischer Transporteure beruhen aufgrund eingeschränkter Verfügbarkeit zum aktuellen Zeitpunkt nicht auf der kombinierten Straßengüterverkehrsstatistik von Statistik Austria, sondern auf einer vorläufigen Abschätzung.

Abbildung 10:
Entwicklung der
Güterverkehrsleistung
in Österreich, 2019–
2025.



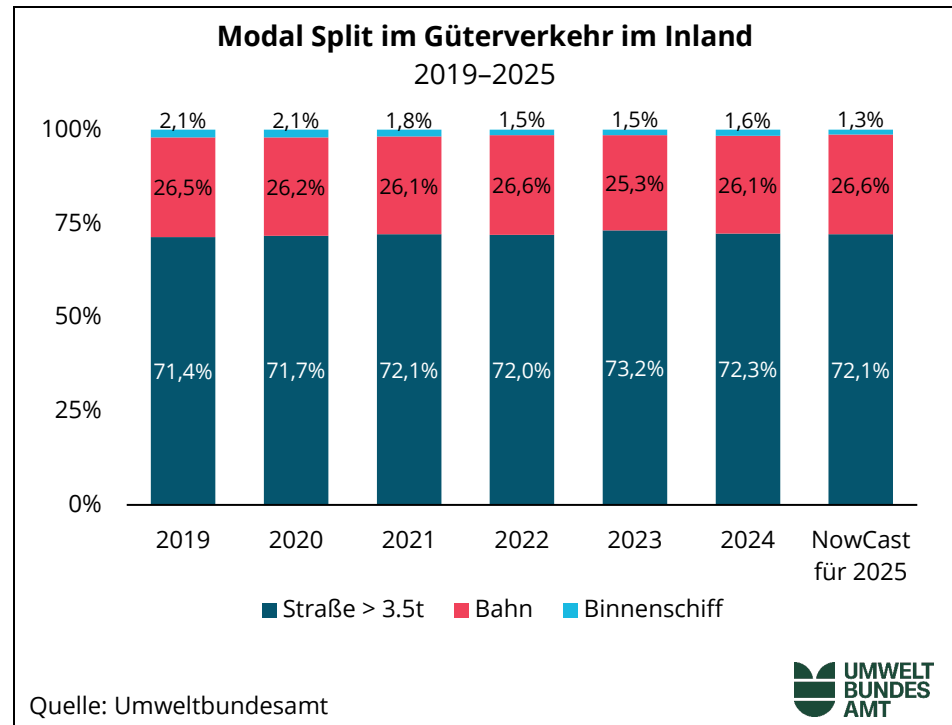
Schienengüter-ver- kehr wächst neuer- lich

Die österreichische Wirtschaftsleistung ist im Jahr 2025 nach Angaben von Statistik Austria im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 % gewachsen.⁵⁰ Während die Straßengüterverkehrsleistung heimischer Transporteure

⁵⁰ STATISTIK AUSTRIA, 2026. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/03/20260305BIP2025Q4.pdf>.

im Inland weiter rückläufig ist, zeigt der Schienengüterverkehr ein anderes Bild: Im Jahr 2025 konnte dieser in Österreich trotz weiterhin herausfordernder Rahmenbedingungen – wie einer schwachen Konjunktur, hohen Energiepreisen und baustellenbedingten Beeinträchtigungen – einen neuerlichen Zuwachs verzeichnen (+ 2,6 %).

Abbildung 11:
Entwicklung des
Modal Split im Güterverkehr in Österreich,
2019–2025.



4.3 C Treibhausgas-Emissionen

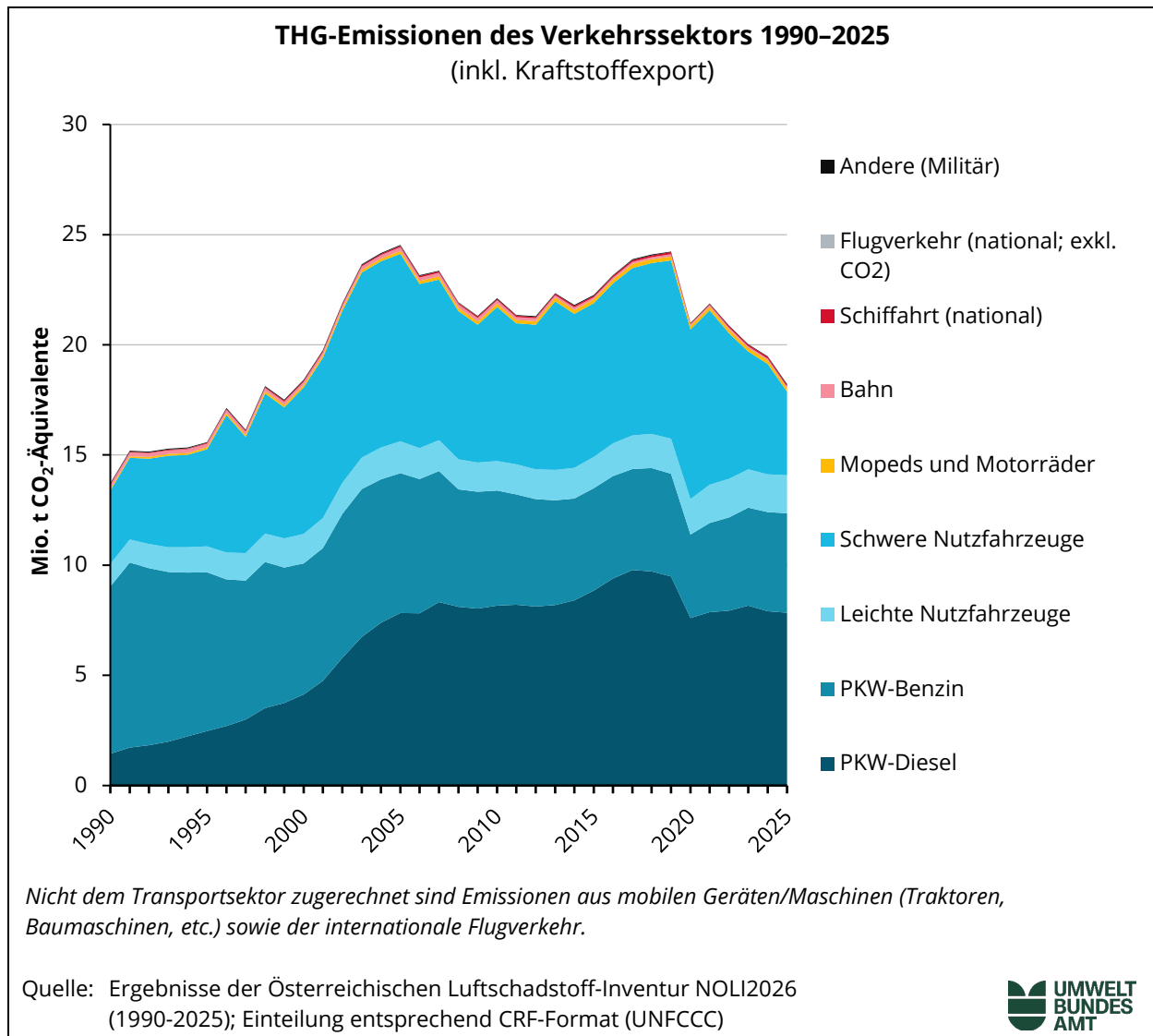
Rückgang im Verkehr um 6,5 %

Die Berechnungen der Nahzeitprognose ergeben, dass vom Verkehrssektor in Österreich im Jahr 2025 rund 18,3 Mio. Tonnen Treibhausgase emittiert wurden.⁵¹ Gegenüber dem Jahr 2024 (Daten aus der Luftschadstoffinventur des Vorjahres) bedeutet das eine Abnahme um 6,5 % bzw. 1,3 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent. Das Jahr 2025 zeigt damit eine Fortsetzung des Trends sinkender Verkehrsemissionen seit 2019 (mit Ausnahme des Wiederanstiegs nach dem ersten Pandemiejahr 2020). Als Folge dieser Entwicklung blieben die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen ein weiteres Mal seit 2001 unter der Schwelle von 20 Mio. Tonnen.

⁵¹ Sektoreinteilung gemäß Klimaschutzgesetz, Anlage 2:
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/20007500/KSG%2c%20Fassung%20vom%2004.07.2013.pdf>.

Gleichzeitig werden derzeit noch rund 33 % mehr Treibhausgase emittiert als im Basisjahr 1990 (siehe Abbildung 12).

Abbildung 12: THG-Emissionen im Sektor Verkehr 1990–2024 (OLI2025) und NowCast2026 Verkehr für 2025 gemäß KSG (Klimaschutzgesetz) in Tausend Tonnen CO₂-Äquivalent.



Vorläufiges Ergebnis des NowCast2026 Verkehr; Einteilung entsprechend KSG-Logik.

Starker Emissionsrückgang bei SNF

Die größte Reduktion der in Summe 1,3 Mio. Tonnen reduzierten CO₂-Äquivalenten kommt zu 97 % aus der Fahrzeuggruppe der schweren Nutzfahrzeuge – rund 40 % davon wurden im Straßenverkehr Inland reduziert; 60 % im Kraftstoffexport. Da sich der durchschnittliche Diesel-Bruttopreis zwischen Österreich und den Nachbarländern tendenziell angleicht, kommt es zu einer neuerlichen Reduktion des preisbedingten Kraftstoffexports. In Kapitel 4.4 Kraftstoffexport werden die Hintergründe und Entwicklungen der Kraftstoffpreise dargestellt und analysiert.

Anstieg der Emissionen bei Benzin-Pkw und LNF

Relevante Emissionsanstiege im Vergleich zum Vorjahr lassen sich nur in den Fahrzeugkategorien leichten Nutzfahrzeugen (LNF) und benzinbetriebene Pkw errechnen: Die THG-Emissionen dieser Fahrzeugkategorien sind um 1,6 % bzw. um 0,3 % gestiegen. Bei den Benzin-Pkw wirkt der Kraftstoffexport ins Ausland emissionserhöhend (grenzüberschreitender Pendler- und Tourismusverkehr), während die rein in Österreich zugelassene Pkw-Benzin Flotte eine Reduktion von 1,5 % aufweist. Hier sind zwar steigende Aktivitäten in Bezug auf Neuzulassungen, Bestand und durchschnittlicher Jahresfahrleistung zu sehen, jedoch machen sich die kontinuierliche technologische Effizienzsteigerung (Elektromobilität) und damit die sinkenden spezifischen CO₂-Emissionen der jährlich neu zugelassenen Fahrzeugflotte in Summe bemerkbar.

Diesel-Pkw und Zweiräder mit Reduktionen

Bei den dieselbetriebenen Pkw haben sich die Emissionen um 0,9 % reduziert analog zur sinkenden Aktivität in Bezug auf Neuzulassungen, Bestand und geringerer Jahresfahrleistung. Bei den Zweirädern sind die Emissionen um 4,1 % gesunken.

Emissionen Schiene und Schiff ohne relevante Änderung

Die Verkehrsträger Schiene und Wasser, die auch in absoluten Zahlen kaum Relevanz für die THG-Emissionen des Verkehrssektors haben, zeigen nur eine marginale Veränderung in der ersten Nachkommastelle. Sie machen mit einem Anteil von je 0,4 % aber nur einen verschwindend geringen Anteil an den gesamten Verkehrsemissionen aus.

Die Zahlen in Tabelle 16 inkludieren den struktur- und preisbedingten Kraftstoffexport in Fahrzeugtanks. Der zeitliche Verlauf der Entwicklung des Kraftstoffexports ist in der darauffolgenden Abbildung 13 zur Vollständigkeit ebenfalls dargestellt (Details siehe Kapitel 4.4 Kraftstoffexport).

Tabelle 16: THG-Emissionen 2005–2024 (OLI2025) und NowCast Verkehr für 2025 gemäß KSG (Klimaschutzgesetz) sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent (Quelle: Umweltbundesamt).

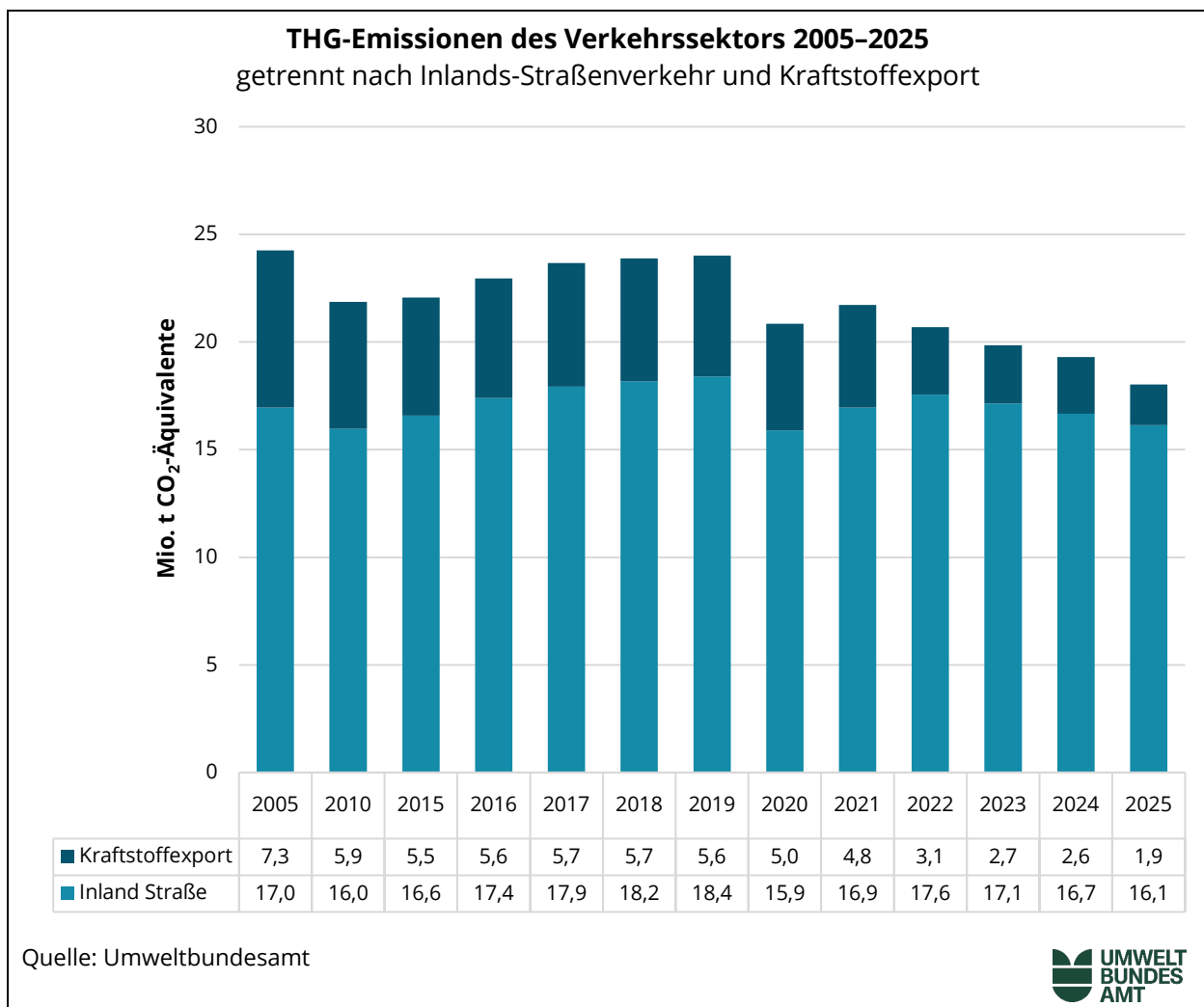
Mio. t CO ₂ -Äquivalent	2005	2010	2015	2019	2022	2023	2024	2025 Now-Cast	2024/2025 [Mio. t]	2024/2025 [%]
Pkw-Benzin	6,35	5,21	4,64	4,66	4,22	4,45	4,50	4,51	0,013	0,3%
Pkw-Diesel	7,83	8,17	8,85	9,49	7,94	8,16	7,92	7,85	-0,069	-0,9%
LNF	1,44	1,35	1,42	1,59	1,76	1,74	1,69	1,72	0,026	1,6%
SNF	8,51	6,99	6,97	8,09	6,60	5,33	5,02	3,79	-1,227	-24,4%
Motor. Zweiräder	0,13	0,15	0,17	0,18	0,16	0,16	0,17	0,16	-0,007	-4,1%
Bahn	0,18	0,15	0,09	0,10	0,08	0,08	0,07	0,07	0,0002	0,2%
Schifffahrt	0,06	0,06	0,07	0,09	0,07	0,07	0,08	0,08	0,0005	0,6%

Mio. t CO ₂ -Äquivalent	2005	2010	2015	2019	2022	2023	2024	2025 Now-Cast	2024/2025 [Mio. t]	2024/2025 [%]
Militär (inkl. Militär-Flug*)	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	-0,00003	-0,1%
Flugverkehr national (exkl. CO ₂)**	0,001	0,001	0,001	0,0004	0,0002	0,0003	0,0002	0,0002*	-	-
Airport Ground Activities	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01*	-	-
Summe nach KGS	24,5	22,1	22,3	24,3	20,9	20,1	19,5	18,3	-1,26	-6,5%

*Vorjahreswerte konstant fortgeschrieben aufgrund eingeschränkter Datenverfügbarkeit zum aktuellen Zeitpunkt.

** Die CO₂-Emissionen des nationalen Luftverkehrs sind unter ESR bzw. Klimaschutzgesetz in den Emissionshöchstmengen nicht berücksichtigt. Deshalb werden sie hier und in den Zielvergleichen vom Sektor Verkehr abgezogen.

Abbildung 13: THG-Emissionen im Sektor Verkehr 2005–2024 (OLI2025) und NowCast2026 Verkehr für 2025 in Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent, getrennt nach Inlandsverkehr und Kraftstoffexport.



Vorläufiges Ergebnis des NowCast2026 Verkehr

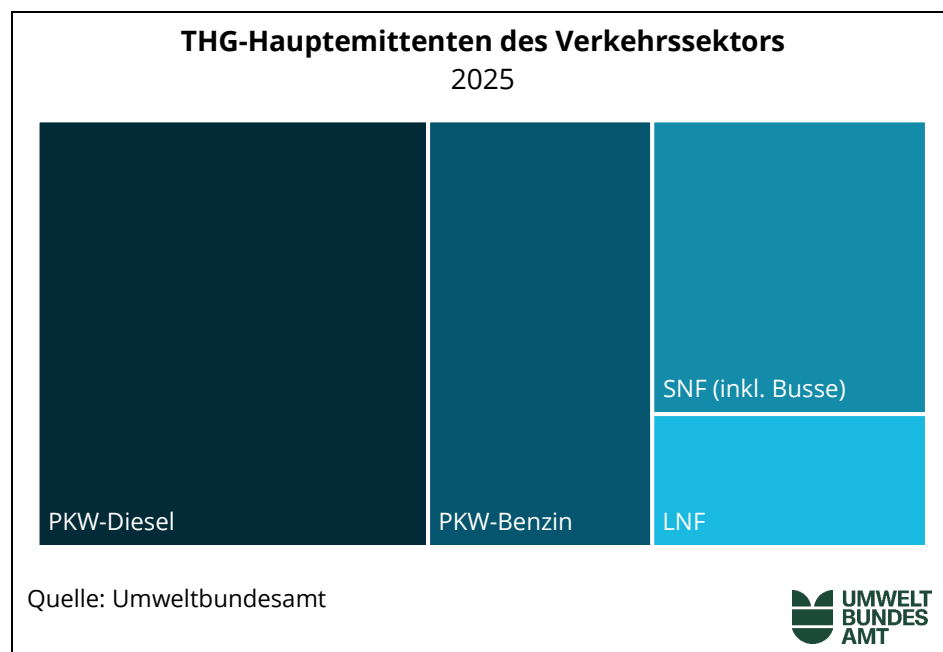
4.3.1 Hauptemittenten

99 % der Emissionen im Straßenverkehr

Der Großteil der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen (inkl. Kraftstoffexport) im Jahr 2025 entfiel auf dieselbetriebene Pkw (43,0 %) und benzinbetriebene Pkw (24,7 %). Der Anteil der schweren Nutzfahrzeuge lag nur mehr bei (20,8 %). Gemeinsam mit den leichten Nutzfahrzeugen (9,4 %) und den motorisierten Zweirädern (0,9 %) entfallen in Summe 99,0 % der gesamten Verkehrsemissionen auf den Straßenverkehr, in dem aber nur 78 % bzw. 72 % der gesamten Personen- und Güterverkehrsleistung erbracht werden (siehe Kapitel 0 bzw. 4.2).

Abbildung 14 veranschaulicht die größten Verursacher von THG-Emissionen des gesamten Verkehrssektors. Auch in dieser erweiterten Betrachtung dominieren Straßen-Kfz-Kategorien. Die Anteile der dargestellten Fahrzeuggruppen machen in Summe 97,9 % aus. Die nicht dargestellten Verkehrsarten (Zweiräder, Bahn, nationale Schifffahrt, nationaler Flugverkehr und Militär) belaufen sich auf 2,1 %.

Abbildung 14:
Hauptemittenten an
THG-Emissionen im
Verkehr, 2025.



4.3.2 Komponentenzerlegung THG-Emissionen des Pkw-Verkehrs

Komponenten-zerle- gung Pkw

In Anbetracht der dominierenden Stellung der Fahrzeugkategorie Pkw bei den Treibhausgasemissionen wurde eine vertiefende Komponentenzerlegung für den Pkw-Verkehr durchgeführt. Sie zeigt, dass die Treibhausgasemissionen des Pkw-Verkehrs zwischen 2019 und 2025 von einem Indexwert von 100 auf rund 87 gesunken sind.

Emissionssteigernd wirkten

- vor allem der zunehmende Kfz-km-Anteil von Benzin-Pkw, sowie
- in geringem Ausmaß der PHEV-Anteil und die Fahrleistung.

Der emissionserhöhende Effekt ist eine Folge der gewählten Zerlegungsmethodik, bei der nur BEV-Pkw als Null-Emissions-Technologie den eigentlichen Elektrifizierungseffekt bilden. PHEV-Pkw werden mit ihren realen Emissionen gemäß HBEFA bewertet und erhöhen innerhalb der verbleibenden nicht-elektrischen Fahrleistung ihren Anteil von 0,1 % auf 1,4 %. Dadurch ergibt sich eine geringe Emissionssteigerung, obwohl die spezifischen Emissionen von PHEV-Pkw unter jenen konventioneller Pkw liegen.

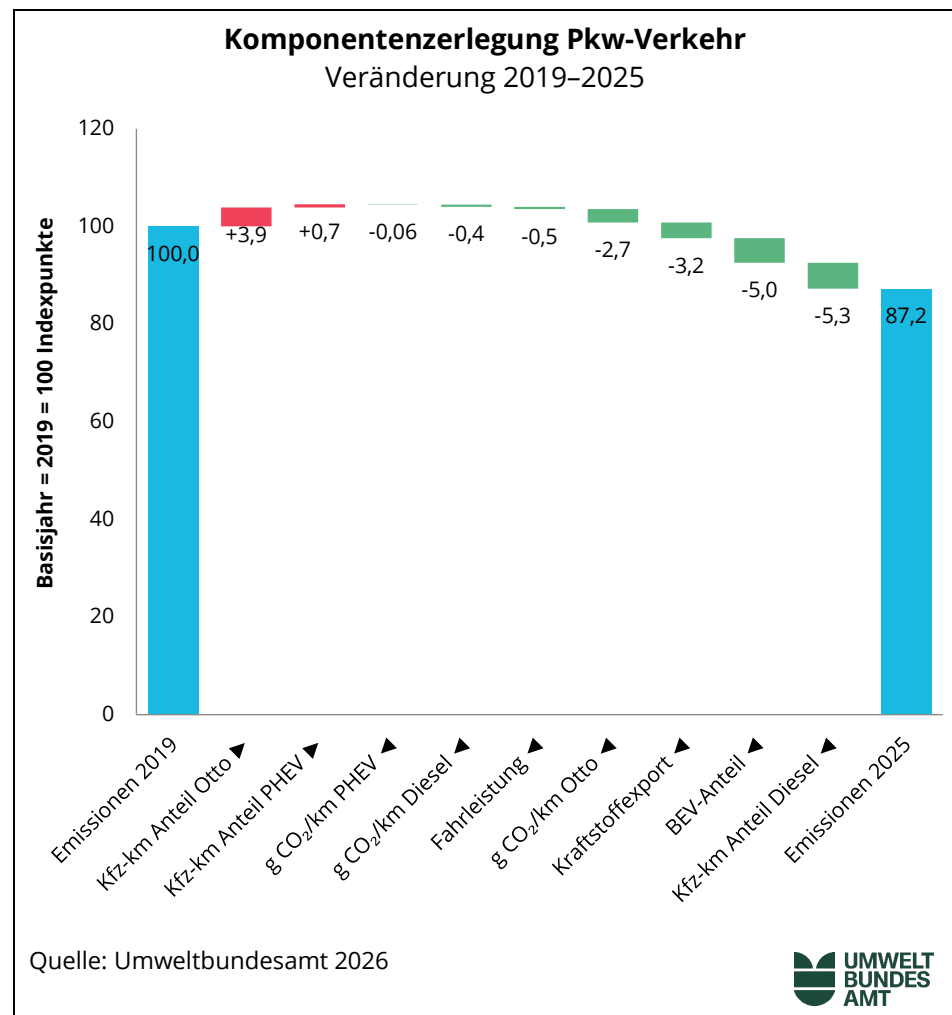
Demgegenüber führten insbesondere folgende Komponenten zu Emissionsminderungen:

- der steigende BEV-Anteil,
- der rückläufige Kraftstoffexport in Pkw ins Ausland sowie
- der sinkende Kfz-km-Anteil von Diesel-Pkw.

Weitere emissionsmindernde Beiträge ergeben sich aus niedrigeren spezifischen CO₂-Emissionen je Kilometer bei Benzin- und Diesel-Pkw, während die spezifischen Emissionen der PHEV leicht gegenläufig wirken. Die auf den ersten Blick widersprüchliche Aussage ergibt sich aus der Methodik der Komponentenzerlegung. PHEV wirken über zwei unterschiedliche Komponenten auf die Emissionen: Einerseits steigt ihr Anteil an der Pkw-Fahrleistung zwischen 2019 und 2025 deutlich an, was isoliert betrachtet emissionssteigernd wirkt. Andererseits sinken die spezifischen CO₂-Emissionen der PHEV im selben Zeitraum, was einen emissionsmindernden Effekt hat. In der Darstellung werden beide Effekte getrennt ausgewiesen. Der Anstieg der PHEV-Fahrleistung fällt jedoch stärker aus als die Verbesserung der spezifischen Emissionen, wodurch sich insgesamt ein geringfügiger emissionssteigernder Effekt ergibt. Dies bedeutet nicht, dass PHEV höhere Emissionen als konventionelle Pkw verursachen, sondern, dass der Zuwachs ihrer Fahrleistung den Effizienzgewinn im betrachteten Zeitraum überkompensiert.

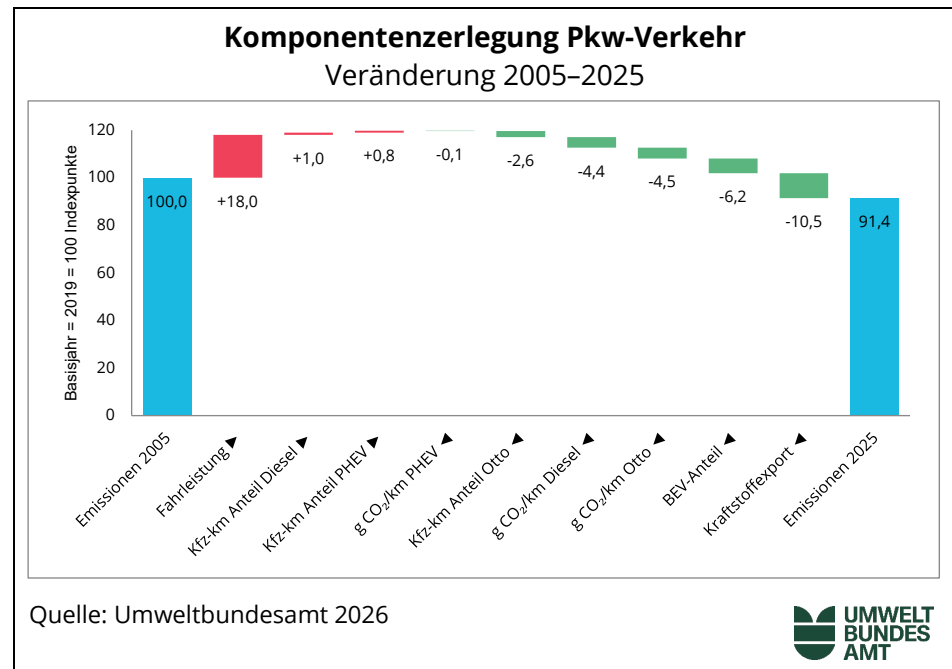
Insgesamt wird deutlich, dass der Rückgang der Pkw-Emissionen im betrachteten Zeitraum vor allem durch strukturelle Veränderungen in der Flotte, insbesondere den Hochlauf batterieelektrischer Fahrzeuge und den Bedeutungsverlust des Dieselantriebs, getragen wurde.

Abbildung 15: Komponentenzerlegung Pkw-Verkehr - Veränderung 2019–2025 mit Delta-Index gegenüber 2005.



Bei einem 20-jährigen Betrachtungszeitraum (2005 bis 2025) wirkt der Anstieg der Pkw-Fahrleistung wesentlich stärker emissionserhöhend als im kürzeren Vergleichszeitraum 2019 bis 2025. Dies deutet darauf hin, dass das Pkw-Verkehrswachstum über den längeren Betrachtungszeitraum einen zentralen Treiber der Emissionsentwicklung darstellt. Gleichzeitig fällt die emissionsmindernde Wirkung bei Diesel-Pkw seit 2005 vergleichsweise höher aus, da diese Fahrzeuggruppe im Basisjahr 2005 von einem deutlich höheren spezifischen Emissionsniveau ausging. Der Beitrag batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) unterscheidet sich dagegen nur geringfügig von der Darstellung in der oberen Grafik, da deren Marktdurchdringung vor allem in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Der Kraftstoffexport im Pkw-Verkehr ist seit 2005 ebenfalls stärker zurückgegangen als im Vergleichszeitraum ab 2019, was insbesondere auf das deutlich höhere Ausgangsniveau im Jahr 2005 zurückzuführen ist.

Abbildung 16: Komponentenzerlegung Pkw-Verkehr - Veränderung 2005–2025 mit Delta-Index gegenüber 2005.



4.4 Kraftstoffexport

4.4.1 Methode Kraftstoffexport

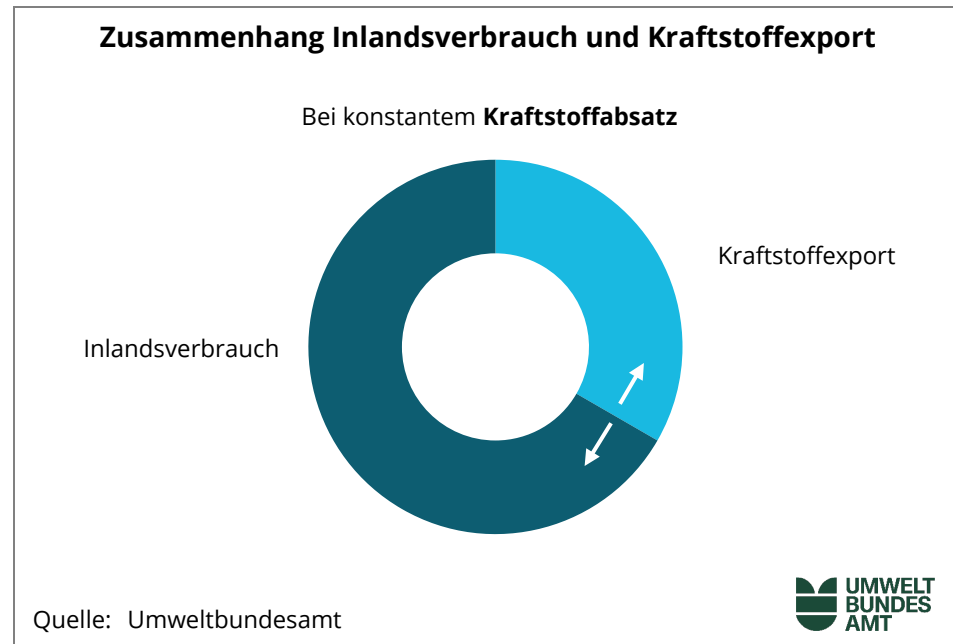
Zusammenhang Inlandsverbrauch und Kraftstoffexport

Der Kraftstoffexport ist bedingt durch strukturelle bzw. geografische Gegebenheiten – etwa die Lage Österreichs als kleines Binnenland mit hohem Exportanteil in der Wirtschaft – sowie durch Unterschiede im Kraftstoffpreinsniveau zwischen Österreich und seinen Nachbarländern. Man unterscheidet somit zwischen strukturellem und preisbedingtem Kraftstoffexport.

Generell und vereinfacht ausgedrückt fällt bei einem konstanten Kraftstoffabsatz in Österreich der Kraftstoffexport umso niedriger aus, je höher der Inlandskraftstoffverbrauch ist (siehe Abbildung 17). Der Kraftstoffverbrauch im Inland berechnet sich aus dem Produkt der Straßen-Inlandsfahrleistung und einem Set vordefinierter Emissionsfaktoren für unterschiedliche Verkehrssituationen sowie dem Kraftstoffverbrauch aller mobilen Off-road Maschinen. Die angewendeten Emissionsfaktoren sind determiniert durch motortechnologische Entwicklungen (etwa Effizienzsteigerungen) und Durchschnittsgeschwindigkeiten für definierte

Verkehrssituationen, welche durch Tempolimits und Verkehrsflüsse bestimmt sind.

Abbildung 17:
Zusammenhang Inlandsverbrauch und Kraftstoffexport bei konstantem Kraftstoffabsatz.



4.4.2 Fakten zum Kraftstoffexport

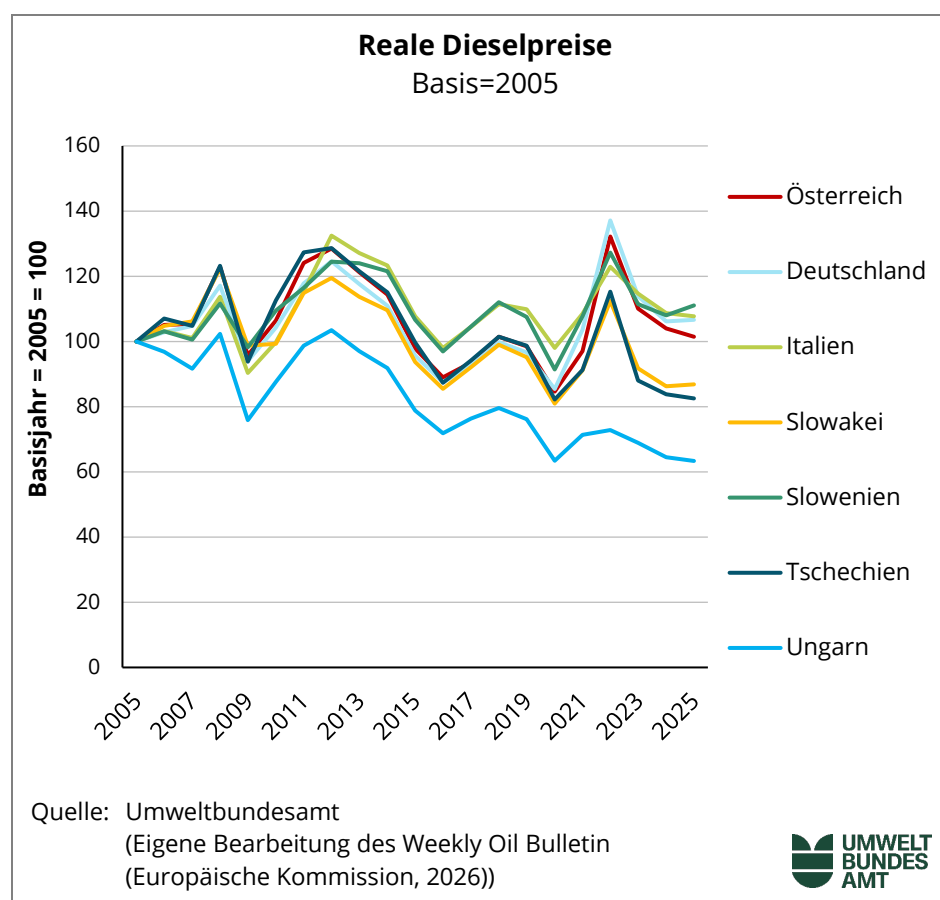
Der Kraftstoffexport verursachte im Jahr 2025 rund 1,9 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (2024: 2,1 Mio. Tonnen⁵²). Die Treibstoffpreise sind 2025 in Österreich und den beiden großen Nachbarländern Italien und Deutschland im Jahresdurchschnitt gegenüber 2024 um 5 bis 7 Cent pro Liter gesunken, wobei es im Jahresverlauf zu gewissen Preisschwankungen kam. Die Entwicklung der Preise des Jahres 2024 setzte sich auch 2025 fort. Vor dem Hintergrund dieser Preisentwicklung verringerte sich auch im Jahr 2025 der Kraftstoffexport weiter bzw. verblieb auf einem niedrigen Niveau.

Der Anteil des Kraftstoffexports an den gesamten Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 2025 betrug 10,4 % (2024: 13,5 %⁴⁰). Wie im Vorjahr ist anzunehmen, dass der überwiegende Teil des Kraftstoffexports strukturell bedingt ist, während der preisbedingte Anteil aufgrund der mittlerweile geringen Preisdifferenzen gegenüber den Nachbarländern weniger Gewicht hat. Die nominalen Bruttopreise für Benzin und Diesel im Jahr 2025 sind in Tabelle 17 angeführt.

⁵² Wert aus OLI2025 (1990-2024)

Rechnet man die Inflation aus den Tankstellenpreisen heraus, zeigen sich im langfristigen Verlauf wiederkehrende konjunkturelle sowie krisenbedingte Preisschwankungen (siehe Abbildung 18). Abseits dieser zyklischen Muster lässt sich v. a. für Österreich, aber auch für Deutschland und Italien festhalten, dass die realen Kraftstoffpreise im Jahr 2025 nur geringfügig vom Niveau des Basisjahres 2005 abweichen.⁵³ Für die Abschätzung der Relevanz des Kraftstoffexports 2025 werden die nominalen Preise herangezogen (siehe Tabelle 17), woraus sich eine differenziertere Betrachtung ergibt. Die nominale Betrachtung ist insofern entscheidend, als sie die tatsächlichen Marktpreise abbildet, die für die Kosten und Erlöse der Unternehmen und Privathaushalte maßgeblich sind.

Abbildung 18: Brutto-Dieselpreise (real), indexiert (2005 = 100)



Die durchschnittlichen nominalen Kraftstoffpreise für 2025 glichen sich über die Länder hinweg an. Dieser Trend begann bereits in den Vorjahren und setzte sich im Jahr 2025 fort, allerdings gibt es möglicherweise Unsicherheiten gegenüber jenen Staaten, die

⁵³ Österreich erreicht 2025 einen Indexwert von 101; 2022 waren es bspw. 132.

Güterverkehrsunternehmen Rückerstattungen gewähren. Beispielsweise kann in Italien der preisbedingte Kraftstoffexport dadurch weniger stark ins Gewicht fallen, als es die Bruttopreise und die Differenz zu Österreich – wie in Tabelle 17 dargestellt – bzw. die Komponentenzerlegung zu den Dieselpreisen vermuten lassen.

Tabelle 17: Durchschnittliche nominale Kraftstoffpreise für das Jahr 2025 in Österreich und dem benachbarten Ausland. (Eigene Bearbeitung, Quelle: Europäische Kommission, 2026).

	Euro Super 95		Diesel	
	EUR/ 1.000 Liter	Im Vergleich zu Österreich	EUR/ 1.000 Liter	Im Vergleich zu Österreich
Österreich	1.519		1.529	
Deutschland	1.737	+14,3 %	1.605	+5,0 %
Italien	1.733	+14,1 %	1.653	+8,1 %
Slowenien	1.469	-3,3 %	1.509	-1,3 %
Slowakei	1.521	+0,1 %	1.463	-4,4 %
Tschechien ⁵⁴	1.407	-7,4 %	1.373	-10,2 %
Ungarn	1.483	-2,4 %	1.511	-1,2 %

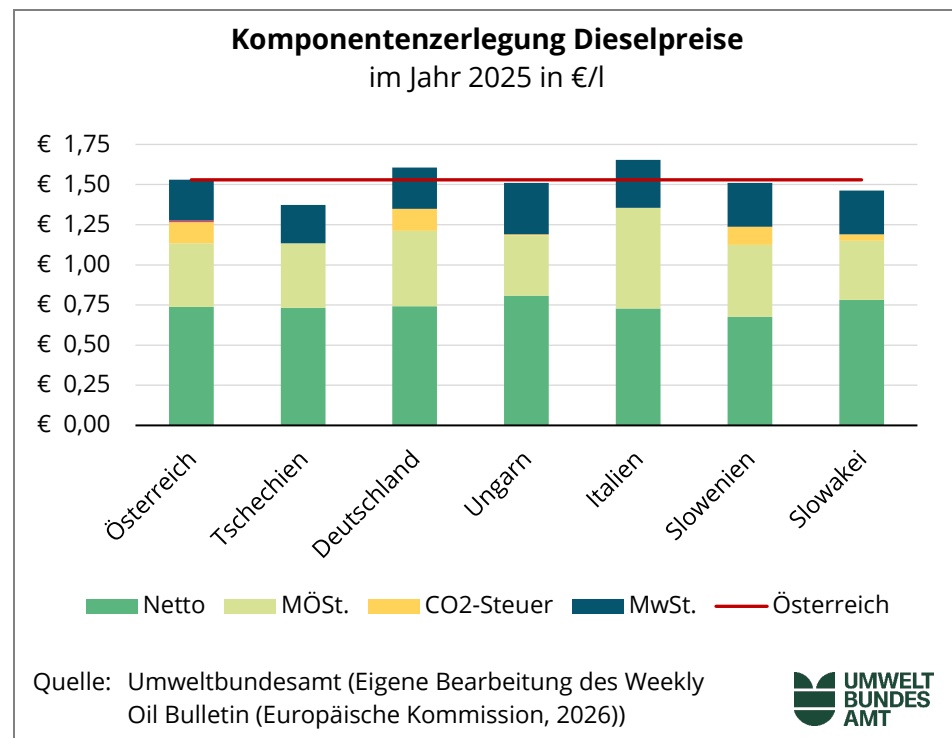
Während beim Kraftstoffexport von Benzin davon ausgegangen werden kann, dass dieser fast ausschließlich von Pkw im Ausland verfahren wird, ist beim exportierten Diesel die Aufteilung zwischen Leicht- und Schwerverkehr nur schwer abschätzbar. Das Benzin-/Dieselverhältnis betrug - bezogen auf die THG-Emissionen im Jahr 2025 - 29 % zu 71 % (2024⁵⁵: 18 % zu 82 %).

Die Detailanalyse der Dieselpreise in Österreich und den angrenzenden EU-Staaten verdeutlicht die preiserhöhende Wirkung der national unterschiedlich gestalteten Steuersätze. In der Graphik unten werden die Preisbestandteile differenziert. Die Nettopreise (grün dargestellt) liegen – mit wenigen Ausnahmen – in den meisten Ländern bei rund 0,75 € pro Liter. Der CO₂-Preis in Österreich, Deutschland und Slowenien ist in diesen Ländern zwar als „Aufschlag“ erkennbar, hingegen liegt die Mineralölsteuer in Italien substanziell über dem Niveau der restlichen Nachbarländer. In Italien ist die Mineralölsteuer für 38 % des Bruttopreises verantwortlich, in Österreich nur für 26 %. Ungarn dagegen hat mit 27 % einen erkennbar höheren Mehrwertsteuersatz.

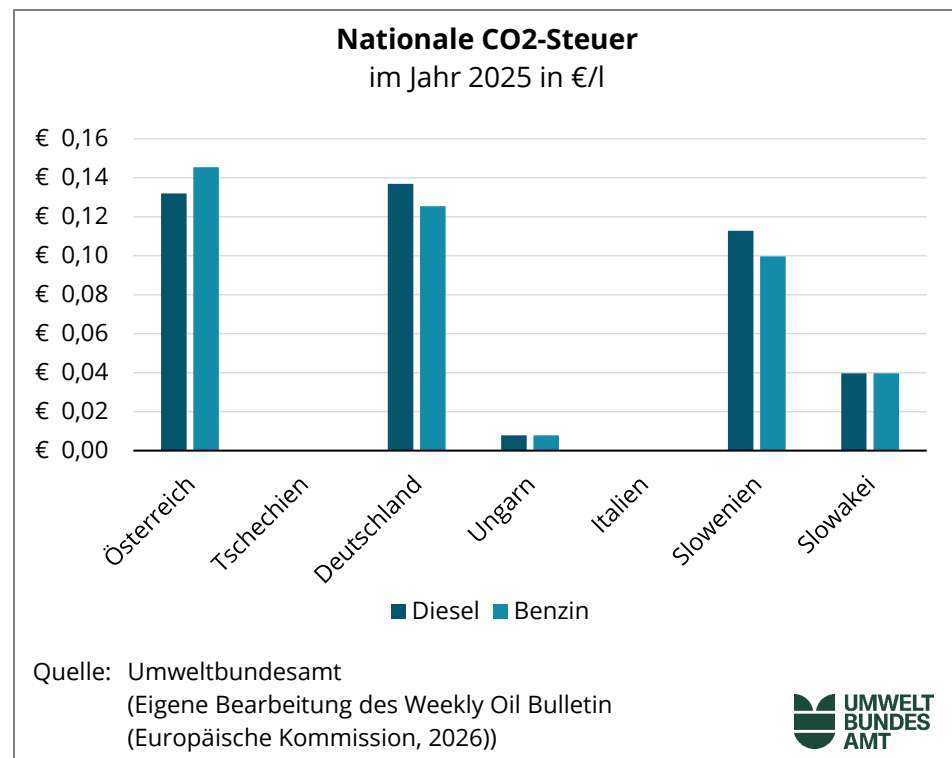
⁵⁴ Die auffälligen Differenzen zu Tschechien sind zum überwiegenden Teil dem Fehlen einer CO₂-Steuer im nördlichen Nachbarland geschuldet.

⁵⁵ Werte aus OLI2025 (1990-2024)

Abbildung 19: Zusammensetzung des Dieselpreises in Österreich und den Nachbarstaaten im Jahr 2025.

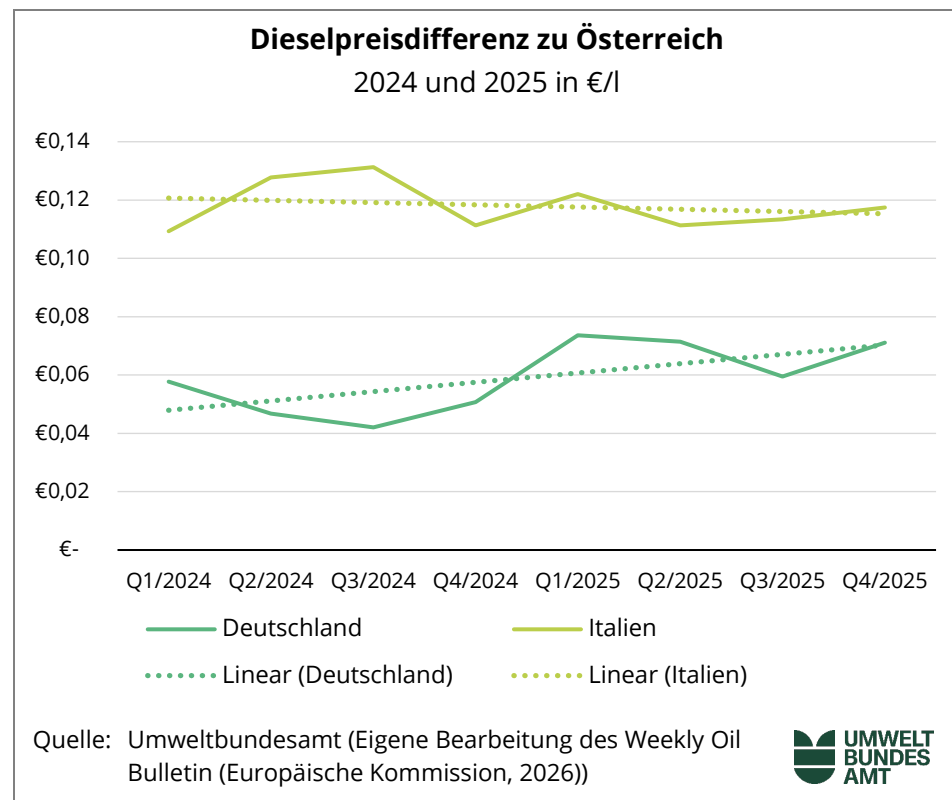


Österreich und Deutschland haben bereits im Jahr 2022 bzw. 2021 nationale CO₂-Steuern auf Kraftstoffe eingeführt. Im Vergleich dazu haben Tschechien und Italien noch keine eigene CO₂-Bepreisung für Kraftstoffe (siehe die nachfolgende Graphik Abbildung 20). Obwohl Deutschland und Österreich den gleichen CO₂-Preis pro Tonne CO₂ verwenden (2025: 55 €/t CO₂), führt dies zu unterschiedlichen Steuerbeträgen pro Liter Benzin bzw. Diesel. Das liegt daran, dass die beiden Länder unterschiedliche, länderspezifische Energiegehalte und Emissionsfaktoren verwenden, also unterschiedlich viel CO₂ pro Liter Kraftstoff hinterlegt haben (u.a. auch unterschiedlich hohe Anteile an Biodiesel).

Abbildung 20: Höhe nationaler CO₂-Steuern in Österreich und Nachbarstaaten 2025.

Wie in der folgenden Abbildung zu sehen ist, war das Dieselpreisdelta zwischen Österreich und den beiden Haupttransitländern Deutschland und Italien, in den Jahren 2024 und 2025 durchgängig positiv, wenn auch auf reduziertem Niveau gegenüber den Werten vor 2020. Ein stabiles Preisdelta führt zu einer Stabilisierung der exportierten Kraftstoffmengen, die in den letzten Jahren starken Schwankungen unterworfen waren (siehe auch die indexierte Darstellung in Abbildung 18). Eine weitere Ursache dieser Stabilisierung auf niedrigem Niveau ist die längerfristig stagnierende Konjunktur in Österreich und Deutschland. Das reale BIP hat 2024 um 1,2 % abgenommen und ist 2025 um 0,6 % angestiegen; in Deutschland im Jahr 2024 um 0,5 % gefallen und 2025 um nur 0,2 % gestiegen (Quellen: Statistik Austria, Statistisches Bundesamt).

Abbildung 21: Dieselpreisdifferenz (Quartalsdurchschnitte) zwischen Österreich, Italien und Deutschland in den Jahren 2024 und 2025.



Im Jahresverlauf 2025 sind die Dieselpreise zurückgegangen, speziell Richtung Jahresmitte. Dieser Effekt hat in Österreich und Deutschland – anders als in Italien – ein Quartal früher eingesetzt, wodurch Italien temporär eine höhere Preisdifferenz im ersten und zweiten Quartal aufweist. Die Jahresdurchschnittspreise weisen auf diese Übergangsphase nicht hin.⁵⁶ Zu Jahresbeginn 2025 wurden die CO₂-Steuern in Deutschland und Österreich erhöht (von 45 auf 55 Euro pro Tonne), wobei in Deutschland ein höherer Emissionsfaktor dahintersteht. Deshalb ergibt sich diese minimale Auf- bzw. Abwärtstendenz gegenüber Deutschland und Italien.

In Italien, Ungarn und Slowenien gab es zudem 2025 für Frächter die Möglichkeit, sich einen Teil der Steuer rückerstatten zu lassen, wodurch sich das Preisdelta gegenüber Italien im Güterverkehr im Jahr 2025 verringerte. Italien hat ansonsten eine deutlich höhere Mineralölsteuer als die restlichen Nachbarländer.

⁵⁶ Die Differenzen gegenüber Italien lagen sowohl 2024 als auch 2025 bei 12 Cent pro Liter Diesel, gegenüber Deutschland bei 5 Cent bzw. 7 Cent.

4.4.3 Fazit und Ausblick⁵⁷

Die zuvor beschriebenen Differenzen beim Dieselpreis bieten innerhalb Europas noch Anreize für Kraftstoffexport. Die Preisunterschiede zu Österreich nehmen jedoch insgesamt ab. Haupttreiber ist die steuerliche Angleichung (v. a. durch die CO₂-Steuer), während Italien aufgrund strukturell hoher Abgaben dauerhaft teuer bleibt.

Allerdings ist zu erwarten, dass die Preisdifferenzen zu den Nachbarländern mit der Einführung des EU-Emissionshandelssystems II (EU ETS II) im Jahr 2028 weniger relevant werden und durch diese Harmonisierung bzw. durch die damit einhergehenden Antizipationseffekte der preisbedingte Kraftstoffexport an Bedeutung verliert. Die Angleichung ist teilweise schon in den Kraftstoffpreistrends erkennbar. Allerdings bleiben die tatsächlichen Dieselpreise für Spediteure, u. a. aufgrund von Langfristverträgen mit Tankstellenbetreibern, nach wie vor eine schwierig zu definierende Ursache des Kraftstoffexports.

4.4.3.1 Verschiebung der EU ETS II-Einführung

Im Zuge des „Fit for 55“-Pakets wird in der EU ein zweites Emissionshandelssystem eingeführt – das EU ETS II, das ab 2028 schrittweise in Kraft tritt. Ursprünglich war die Einführung für 2027 vorgesehen, aufgrund des Vetos einiger Mitgliedsstaaten wurde der Start allerdings auf 2028 verschoben. Der EU ETS II umfasst zusätzliche Sektoren, wie Straßenverkehr, Gebäude sowie kleinere Industrie- und Energieanlagen, die bislang nicht dem bestehenden Emissionshandel unterlagen. In Österreich ersetzt das EU ETS II das derzeit geltende nationale Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG 2022). Die Überwachung der Emissionen startete bereits 2025. Während das EU ETS I auf große Emittenten konzentriert ist, sorgt das EU ETS II für eine breitere sektorale Abdeckung und stärkt die europaweite Kohärenz der Klimapolitik.

Mit Einführung des EU-weiten Emissionshandelssystems ETS II wird sich der CO₂-Preis in weiterer Folge am EU-Markt bilden. Er hängt dann von der verfügbaren Menge an Emissionszertifikaten ab. Die EU erwartet, dass der CO₂-Preis im ETS II nur langsam ansteigen wird, da die Menge an ausgegebenen Zertifikaten und die Reserven sehr wahrscheinlich

⁵⁷ Die Analyse des Kraftstoffexports erfolgte im März und April 2026. Die retrospektive Analyse für 2025 ist davon unbetroffen.

hoch angesetzt werden.⁵⁸ Das deutet darauf hin, dass auch in Ländern, wie Österreich und Deutschland – wo bereits nationale Emissionszertifikatehandelsgesetze bzw. -systeme in Vorbereitung auf das ab 2028 in Kraft tretende EU ETS II eingeführt wurden –, die CO₂-Preise voraussichtlich nur moderat ansteigen werden. Speziell die Verschiebung um ein Jahr könnte zu einer anfänglichen Preisstagnation führen.

Die Bepreisung von CO₂ ist aus umweltökonomischer Sicht das zentrale Instrument für die Internalisierung externer Kosten und die Transformation zur Klimaneutralität. In diesem Zusammenhang ist ihr Zweck, die Nutzung fossiler Energieträger so zu verteuern, dass Haushalte und Unternehmen sukzessive zur Umstellung auf klima-freundliche Alternativen in Konsum und Produktion angespornt werden und der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase im Hinblick auf die Klimaziele sinkt.

4.4.3.2 Kurzfristige Effekte der Krise im Nahen Osten Anfang 2026

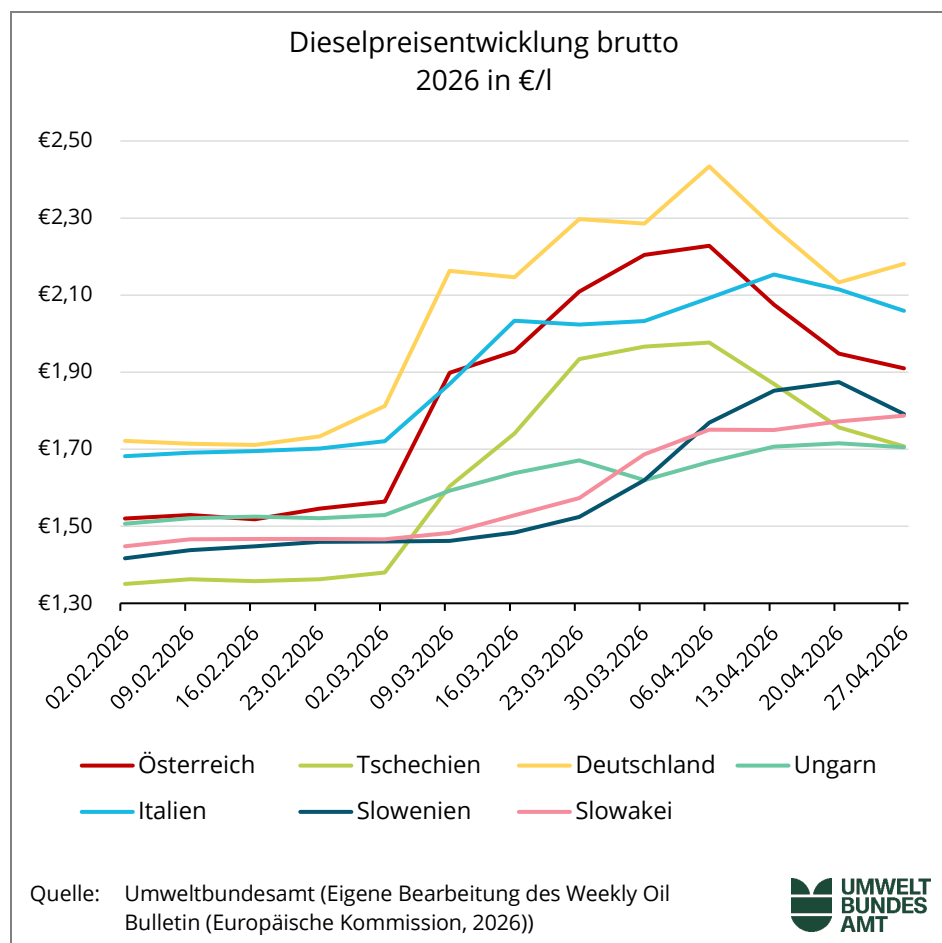
Die für das Jahr 2025 beschriebene relative Stabilität an den Rohstoffmärkten erwies sich als hochgradig volatil, was sich an den kurzfristigen Preisreaktionen auf den Ausbruch des Konflikts im Nahen Osten Anfang 2026 zeigt. Obwohl Europa nur in begrenztem Umfang von Rohöhlieferungen abhängig ist, die die Straße von Hormus passieren, führten die ausgeprägten Abhängigkeiten in Süd- und Südostasien sowie die dortigen Angebotsengpässe zu erheblichen Preissteigerungen auf den globalen Märkten.

In Europa manifestierten sich diese Effekte insbesondere in den Dieselpreisen; so etwa in Preissteigerungen in Deutschland und Österreich um bis zu 70 Cent pro Liter (siehe Abbildung 22). Der überwiegende Anteil dieses Preisanstiegs ist auf deutliche Erhöhungen der Nettopreise (einschließlich Margen) zurückzuführen, die zeitweise um bis zu 80 % gegenüber dem Niveau Anfang März 2026 zunahmen. Die steuerlichen Komponenten veränderten sich hingegen nur marginal und erhöhten sich in den meisten untersuchten Ländern um etwa 10 Cent pro Liter. Diese begrenzte Steuerwirkung ist auf die Ausgestaltung der Mineralölsteuer und der CO₂-Bepreisung als mengenbasierte Abgaben zurückzuführen;

⁵⁸ Siehe u.a. Ferdinand, M., Changes to the ETS2 framework. An impact assessment, Veyt, Dec. 2025. https://ecyrb6eeuob.exactdn.com/wp-content/uploads/2025/12/2025-12-02_Veyt_ETS2-impact.pdf sowie López-Hernández, J.F., EU emissions trading system for buildings, road transport and additional sectors (ETS2): Status and concerns, EPRS, European Parliament, May 2025. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/772878/EPRS_BRI\(2025\)772878_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/772878/EPRS_BRI(2025)772878_EN.pdf).

beide werden pro Liter Kraftstoff erhoben und reagieren daher nicht auf Veränderungen des Nettopreises, im Gegensatz zur ad valorem erhobenen Mehrwertsteuer.

Abbildung 22: Entwicklung der Bruttodieselpreise in Österreich und den Nachbarländern während der Monate Februar bis April 2026.



Als Reaktion auf diesen kurzfristigen Preisschock – der auf eine Phase außergewöhnlich niedriger Diesel- und Benzinpreise in den Jahren 2024 und 2025 folgte – implementierten zahlreiche europäische Staaten temporäre Entlastungsmaßnahmen. Dazu zählten insbesondere Senkungen der Mineralölsteuer sowie regulatorische Eingriffe in die Margenbildung auf Ebene der Nettopreise. Diese Maßnahmen trugen dazu bei, den Preisdruck innerhalb weniger Wochen zu reduzieren, während sich gleichzeitig die globalen Rohölpreise wieder stabilisierten. Die folgende Tabelle 18 erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, illustriert jedoch die diversen Versuche bei den Treibstoffpreisen lenkend einzugreifen.

Tabelle 18: Preissenkende Maßnahmen in Österreich und den Nachbarländern während der Monate März und April (2026).

Zeitpunkt	Land	Maßnahme	Δ (€/l)
ab 16.03.2026	Slowenien	Mineralölsteuer Diesel	-0,109
16.03.2026	Slowenien	Mineralölsteuer Benzin	-0,025
23.03.2026	Italien	Mineralölsteuer	-0,200
ab 23.03.2026	Ungarn	Mineralölsteuer Diesel	-0,051
ab 23.03.2026	Ungarn	Mineralölsteuer Benzin	-0,047
30.03.2026	Slowenien	CO ₂ -Steuer Diesel	-0,083
30.03.2026	Slowenien	CO ₂ -Steuer Benzin	-0,071
06.04.2026	Österreich	Mineralölsteuer	-0,05
13.04.2026	Tschechien	Mineralölsteuer Diesel	-0,08

Zum Zeitpunkt der Studie (Ende April) hatten lediglich Deutschland und die Slowakei nicht über steuerliche Begünstigungen in die Bruttopreise eingegriffen. Explizit nicht erfasst wurden die Maßnahmen zur Margenbegrenzung, da diese nicht über Preiskomponenten zu bestimmen sind.

5 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Indikatorenabgrenzung.....	12
Abbildung 2: Kfz-Neuzulassungen in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026), eigene Darstellung.	16
Abbildung 3: Pkw-Neuzulassungen in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026), eigene Darstellung.	17
Abbildung 4: Vergleich batterieelektrischer Pkw-Neuzulassungen in der EU.....	18
Abbildung 5: Kfz-Bestand in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026), eigene Darstellung.	19
Abbildung 6: Pkw-Bestand in Österreich 2019-2025, eigene Darstellung.	20
Abbildung 7: Pkw-Motorisierungsgrad in Österreich und den Bundesländern, 2008, 2018 und 2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026), eigene Darstellung.	21
Abbildung 8: Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Österreich, 2019–2025.	39
Abbildung 9: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr in Österreich, 2019 – 2025.....	40
Abbildung 10: Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Österreich, 2019–2025.	41
Abbildung 11: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr in Österreich, 2019–2025.....	42
Abbildung 12: THG-Emissionen im Sektor Verkehr 1990–2024 (OLI2025) und NowCast2026 Verkehr für 2025 gemäß KSG (Klimaschutzgesetz) in Tausend Tonnen CO ₂ -Äquivalent.	43
Abbildung 13: THG-Emissionen im Sektor Verkehr 2005–2024 (OLI2025) und NowCast2026 Verkehr für 2025 in Mio. Tonnen CO ₂ -Äquivalent, getrennt nach Inlandsverkehr und Kraftstoffexport.	45
Abbildung 14: Hauptemittenten an THG-Emissionen im Verkehr, 2025.	46

Abbildung 15: Komponentenzerlegung Pkw-Verkehr - Veränderung 2019–2025 mit Delta-Index gegenüber 2005.	48
Abbildung 16: Komponentenzerlegung Pkw-Verkehr - Veränderung 2005–2025 mit Delta-Index gegenüber 2005.	49
Abbildung 17: Zusammenhang Inlandsverbrauch und Kraftstoffexport bei konstantem Kraftstoffabsatz.....	50
Abbildung 18: Brutto-Dieselpreise (real), indexiert (2005 = 100)	51
Abbildung 19: Zusammensetzung des Dieselpreises in Österreich und den Nachbarstaaten im Jahr 2025.	53
Abbildung 20: Höhe nationaler CO ₂ -Steuern in Österreich und Nachbarstaaten 2025.....	54
Abbildung 21: Dieselpreisdifferenz (Quartalsdurchschnitte) zwischen Österreich, Italien und Deutschland in den Jahren 2024 und 2025.....	55
Abbildung 22: Entwicklung der Bruttodieselpreise in Österreich und den Nachbarländern während der Monate Februar bis April 2026.	58

6 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Entwicklung der Primärindikatoren zum Vorjahr	14
Tabelle 2:	Entwicklung der Gesamtfahrleistung am hochrangigen Straßenverkehrsnetz in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Jährlicher Geschäftsbericht der ASFINAG, ASFINAG, 2026).	22
Tabelle 3:	Entwicklung der spezifischen Jahresfahrleistung Pkw, 2019– 2025. (Quelle: Zentrale Begutachtungsplakettendatenbank, 2026, nicht veröffentlicht).....	23
Tabelle 4:	Entwicklung der spezifischen Jahresfahrleistung LNF, 2019– 2025. (Quelle: Zentrale Begutachtungsplakettendatenbank, 2026, nicht veröffentlicht).....	23
Tabelle 5:	CO ₂ -Monitoring neu zugelassener Pkw in Österreich, 2019– 2025. (Quellen: 1990-2024 BMIMI; 2025: EEA (European Environment Agency), 2026).	25
Tabelle 6:	CO ₂ -Monitoring neu zugelassener LNF in Österreich, 2019– 2025. (Quellen: 2019–2024: BMIMI; 2025: EEA (European Environment Agency, 2026 ¹⁸).....	26
Tabelle 7:	Verbrauchsstatistik der Erdölprodukte in Österreich, 2019– 2025. (Quellen: BMK, 2021-2024; BMWET, 2025 ¹⁸).....	27
Tabelle 8:	Sonstiger Kraftstoffabsatz in Österreich, 2019–2025. (Quellen: BMIMI, 2019-2025).....	28
Tabelle 9:	Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen, 2019– 2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026).	30
Tabelle 10:	Produktionsindizes für Industrie (ÖNACE-Abschnitte B bis E) und Bau (ÖNACE-Abschnitt F) in Österreich, 2021–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026).	31
Tabelle 11:	Entwicklung der Getreide Erntemenge, 2019–2025. (Quellen: Statistik Austria, 2026).....	32
Tabelle 12:	Entwicklung des forstwirtschaftlichen Holzeinschlages in Österreich, 2019–2025. (Quellen: BMLUK 2020 - 2026). ...	34
Tabelle 13:	Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2020-2026).....	35

Tabelle 14: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in Österreich, 2019–2025. (Quelle: Schienen-Control, 2020–2026).....	36
Tabelle 15: Entwicklung des Güterverkehrs auf der Donau, 2019–2025. (Quelle: Statistik Austria, 2026).....	37
Tabelle 16: THG-Emissionen 2005–2024 (OLI2025) und NowCast Verkehr für 2025 gemäß KSG (Klimaschutzgesetz) sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Mio. Tonnen CO ₂ -Äquivalent (Quelle: Umweltbundesamt).	44
Tabelle 17: Durchschnittliche nominale Kraftstoffpreise für das Jahr 2025 in Österreich und dem benachbarten Ausland. (Eigene Bearbeitung, Quelle: Europäische Kommission, 2026).	52
Tabelle 18: Preissenkende Maßnahmen in Österreich und den Nachbarländern während der Monate März und April (2026).....	59

7 GLOSSAR

A+S-Netz.....	Autobahn- und Schnellstraßennetz
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BEV	Battery Electric Vehicle (batterieelektrisches Fahrzeug)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMLUK.....	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMWET	Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus
CNG.....	Compressed Natural Gas (komprimiertes Erdgas)
CO ₂	Kohlendioxid
EEA	European Environment Agency (Europäische Umweltagentur)
Efm	Erntefestmeter
ETS II	Emissions Trading System II (EU-Emissionshandelssystem für Verkehr und Gebäude)
EU	Europäische Union
GEORG.....	Grazer Emissionsmodell für Off-Road-Geräte
GVO.....	Governance-Verordnung (EU) 2018/1999
HBEFA.....	Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HVO100	Hydrotreated Vegetable Oil
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz-km.....	Kraftfahrzeugkilometer
KSG.....	Klimaschutzgesetz
LPG.....	Liquefied Petroleum Gas (Flüssiggas/Autogas)
Lkw	Lastkraftwagen
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge

MIV	Motorisierter Individualverkehr
MÖSt	Mineralölsteuer
NEMO	Network Emission Model
NEFZ	Neuer Europäischer Fahrzyklus
NEHG	Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz
NowCast	Nahzeitprognose der Treibhausgas-Emissionen
OLI	Österreichische Luftschadstoff-Inventur
ÖNACE	Österreichische Version der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der EU
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw.....	Personenkraftwagen
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle (Plug-in-Hybridfahrzeug)
Pkm	Personenkilometer
Q1	Erstes Quartal
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Standardcontainer-Einheit)
THG	Treibhausgas(e)
tkm	Tonnenkilometer
WLTC.....	Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle
WLTP	Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure
ZBD	Zentrale Begutachtungsplakettendatenbank
zGG.....	Zulässiges Gesamtgewicht



umweltbundesamt.at