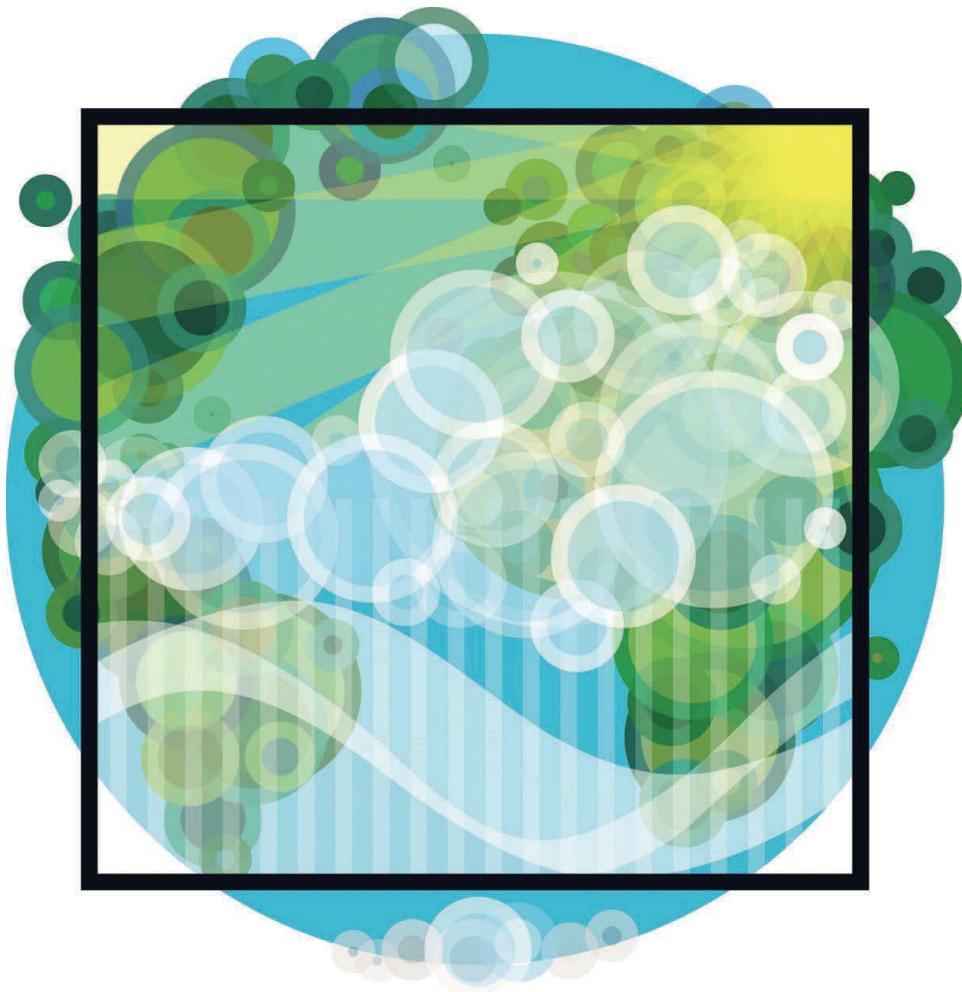


14. UMWELTKONTROLLBERICHT

Umweltsituation in Österreich



14. UMWELTKONTROLLBERICHT

Umweltsituation in Österreich

Der 14. Umweltkontrollbericht des Umweltministers an den Nationalrat gemäß §§ 3 und 17(3) Bundesgesetz über die Umweltkontrolle (BGBl. I Nr. 152/1998) wurde von der Umweltbundesamt GmbH für den Berichtszeitraum Juli 2022 bis Juni 2025 (wenn nicht anders vermerkt) erstellt.

Projektleitung Agnes Kurzweil

Redaktionsteam Klara Brandl, Silvia Benda-Kahri, Sabine Cladowa, Helmut Gaugitsch, Brigitte Karigl, Günther Lichtblau

AutorInnen Der 14. Umweltkontrollbericht beruht auf der fachlichen Expertise der Mitarbeiter:innen im Umweltbundesamt.

Satz/Layout Felix Eisenmenger

Karten Günter Eisenkölb

Umschlagfoto © zs communications + art

Dank an Wir bedanken uns an dieser Stelle bei all jenen Personen und Institutionen, die uns bei der Erstellung des 14. Umweltkontrollberichts unterstützt haben.

Zitiervorschlag Umweltbundesamt (2025): 14. Umweltkontrollbericht. Umweltsituation in Österreich. Umweltbundesamt, Wien.

Publikationen Weitere Informationen zu Umweltbundesamt-Publikationen unter: <https://www.umweltbundesamt.at/>

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien/Österreich

Druck: Gugler Medien GmbH, 3390 Melk/Donau



Sicher. Kreislauffähig.
Klimafreundlich.
C2C Certified® SILBER by gugler*
drucksinn.at



Diese Publikation erscheint in elektronischer Form auf <https://www.umweltbundesamt.at/>.

© Umweltbundesamt GmbH, Wien, 2025

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-99004-847-4

GELEITWORT



© BKA/Wenzel

Fragen des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes erfordern ein ganzheitliches Vorgehen und gemeinsames Handeln. Mit dem neuen Ressort für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft wurde nun die Möglichkeit geschaffen, diese Zuständigkeiten eng zu verknüpfen und so noch zielgerichteter und abgestimmt auf die gemeinsamen Herausforderungen, aber auch Chancen, im Bereich der Umwelt- und Klimapolitik einzugehen.

Die zunehmenden Extremwetterereignisse, die auch in Österreich immer häufiger auftreten, machen deutlich: **Die Klimawandelanpassung ist keine Frage der Zukunft mehr, sondern eine Notwendigkeit.** Wir setzen dabei auf lokal wirksame Schutzmaßnahmen, klare Szenarien und eine realistische Risikoanalyse – wissenschaftlich fundiert und praxisnah.

Gleichzeitig ist die Transformation der Wirtschaft entscheidend. **Die Kreislaufwirtschaft bietet enormes Potenzial**, um Ressourcen zu schonen, Abfälle zu vermeiden und regionale Wertschöpfung zu stärken. Dafür braucht es vereinfachte Verfahren, beschleunigte Genehmigungen und die Förderung von Innovation.

Von zentraler Bedeutung ist auch der **gezielte Einsatz öffentlicher Mittel**. Jeder Euro soll dort wirken, wo er den größten Beitrag zur CO₂-Reduktion leistet und zugleich auf breite gesellschaftliche Akzeptanz stößt. Transparenz, Wirksamkeit und Fairness sind dafür die maßgeblichen Leitlinien.

Naturbasierte Lösungen spielen ebenfalls eine Schlüsselrolle: Moore speichern zum Beispiel Kohlenstoff und Wasser, schützen die Biodiversität und leisten damit einen mehrfachen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Ihr Erhalt erfordert das Zusammenwirken von Forschung, Landnutzung, Raumplanung und Gesellschaft.

Ebenso unverzichtbar ist der **Schutz des Bodens als Grundlage für Ernährungssicherheit, Artenvielfalt und Klimastabilität**. Die gezielte Reduktion des Bodenverbrauchs, unter Einbindung aller Ebenen, bleibt daher ein zentrales gemeinsames Ziel.

Der Umweltkontrollbericht soll als **faktenbasiertes Fundament für politische Entscheidungen** dienen. Das bedeutet auch, Desinformation entgegenzuwirken – denn Vertrauen in die Wissenschaft ist die Voraussetzung für Vertrauen in die Zukunft. Gleichzeitig soll der Umweltkontrollbericht auch positive Entwicklungen sichtbar machen und so ein umfassendes Bild der Umweltsituation in Österreich bieten.

Mit diesem Bericht werden Einblicke geschaffen, Transparenz gesichert und ein gemeinsames Zeichen für eine zukunftsorientierte Umweltpolitik gesetzt. Und ganz im Sinne des Mottos „gemeinsam nachhaltig“ werden wir uns auch in den nächsten Jahren der Herausforderung stellen, ein lebenswertes Österreich für künftige Generationen zu sichern.



Mag. Norbert Totschnig, MSc

*Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft*

VORWORT



© Umweltbundesamt/B. Gröger

Im Jahr 2025 begeht das Umweltbundesamt sein 40-jähriges Bestehen. Seit vier Jahrzehnten beobachten, analysieren und bewerten unsere Expert:innen die Umweltsituation in Österreich. Unser Auftrag ist es, faktenbasierte Grundlagen für politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entscheidungen bereitzustellen, Fortschritte sichtbar zu machen und Fehlentwicklungen aufzuzeigen.

Der vorliegende **14. Umweltkontrollbericht** dokumentiert den Zustand der Umwelt im Zeitraum von Juli 2022 bis Juni 2025. Er macht deutlich: Die Herausforderungen sind groß – vom Klimawandel über den Verlust der Biodiversität bis hin zu Schadstoffen, Flächenverbrauch und Ressourcendruck. Zugleich zeigt der Bericht, dass **entschlossene Umweltpolitik wirkt** und Veränderungen zum Besseren möglich sind.

In Zeiten multipler Krisen und angespannter öffentlicher Budgets ist es besonders wichtig, dass Umweltpolitik die Widerstandsfähigkeit unserer Gesellschaft stärkt. Eine lebenswerte Umwelt ist Grundlage für Gesundheit, Wohlstand und Zukunftschancen.

Gerade deshalb gilt: **Fakten sind unverzichtbar**. Wissenschaftlich gesicherte Daten und unabhängige Analysen bilden das Fundament für wirksame Entscheidungen. Angesichts zunehmender Desinformation und Infragestellung wissenschaftlicher Erkenntnisse ist die Rolle einer glaubwürdigen, unabhängigen Institution wie des Umweltbundesamts zentral.

Mit diesem Bericht leisten wir unseren Beitrag: für Transparenz, Orientierung und eine faktenbasierte Umweltpolitik. Denn nur auf dieser Grundlage können heute die richtigen Entscheidungen getroffen werden – damit auch künftige Generationen in Österreich eine intakte Umwelt vorfinden.

Hildegard Aichberger
Geschäftsführerin

Verena Ehold
Geschäftsführerin



9 MOBILITÄT

9.1 Zielsetzungen und Politischer Rahmen



Der Verkehr ist eine der größten Herausforderungen für die Klima- und Energiepolitik und hat erhebliche Umweltauswirkungen zur Folge. Diese reichen von der Emission von Luftschadstoffen und Lärm über Bodenversiegelung bis zur Zerschneidung der Landschaft und von Lebensräumen. Darüber hinaus ist das europäische Verkehrssystem einer der größten Verursacher von Treibhausgas-Emissionen. Die vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs in der EU bis zum Jahr 2050 soll mit der Erreichung der UN Sustainable Development Goals bis 2030 (UN, 2015) vorbereitet werden. Für die Mobilität von besonderer Bedeutung sind dabei die Gewährleistung eines gesunden Lebens für alle Menschen jeden Alters (SDG 3 „Gesundheit und Wohlergehen“) sowie die umgehende Erreichung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen (SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“). Diese Zielsetzungen erfordern eine tiefgreifende Mobilitätswende sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

strengere EU-Ziele für Kfz-Neuzulassungen

Die Europäischen Zielsetzungen für die CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen (Pkw) und für neue leichte Nutzfahrzeuge (LNF) (VO 2023/851/EU) wurden verschärft. Dieser Verordnung zufolge sollen die Emissionen neu zugelassener Pkw im Jahr 2030 um 55 % niedriger sein als 2021, bei neu zugelassenen LNF um 50 %. Im Jahr 2035 soll die Emissionsreduktion bei beiden Fahrzeugkategorien 100 % betragen, damit sollen de facto nur noch emissionsfreie Fahrzeuge neu zugelassen werden können. Ergänzend dazu wurden auch die CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (SNF) (VO 2024/1610/EU) angepasst: Hier sollen die Emissionen ab dem Jahr 2030 um 45 % niedriger sein als 2019, ab 2035 um 65 % und ab 2040 um 90 %. Für Stadtbusse wurde ein Verkaufsmandat festgelegt: Ab 2030 müssen 90 % und ab 2035 100 % der neu verkauften Stadtbusse emissionsfrei sein.

**Infrastruktur-
entwicklung und SUMP**

Diese Entwicklung wird unterstützt durch den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (VO 2024/1804/EU). Die Verordnung legt unter anderem verbindliche nationale Ziele und technische Spezifikationen fest und fordert eine Berichterstattung in Form eines nationalen Strategierahmens. Dieser Strategierahmen wird derzeit erstellt und soll bis Ende 2025 finalisiert werden. Parallel zum Auf- und Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur wird eine stärkere Einbettung von Kraftfahrzeugen in ein multimodales Gesamtverkehrssystem angestrebt. Dazu fordert beispielsweise die Verordnung für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (VO 2024/1679/EU) die Entwicklung von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) für alle österreichischen Landeshauptstädte.

**Richtlinie Erneuerbare
und Emissionshandel**

Darüber hinaus wurden die erst in nationales Recht zu überführenden Richtlinien im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RL 2023/2413/EU) sowie zur Änderung des europäischen Emissionshandelssystems (RL 2023/959/EU) veröffentlicht. Erstere erfordert wahlweise die Treibhausgasintensität des Verkehrssektors um 14,5 % zu reduzieren oder den Anteil erneuerbarer Energien im Jahr 2030 im Verkehr auf 29 % zu erhöhen. Gemäß der zweitgenannten Richtlinie soll der Straßenverkehr ab 2027 in den europäischen Emissionshandel aufgenommen werden. Das kann höhere Kraftstoffpreise und damit einen beschleunigten Technologiewechsel weg von fossilen Kraftstoffen und eine Verkehrsverlagerung hin zu den energieeffizienteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Folge haben.

**Mobilitätsmasterplan
2030 für Österreich**

Auf nationaler Ebene sieht das Regierungsprogramm eine umfassende Überarbeitung der Mobilitätsmasterpläne 2030 (BMK, 2021) vor, die den strategischen Rahmen seit 2021 enthielten. So sollen differenzierte Mobilitätspläne für die unterschiedlichen Transportbedürfnisse unter Einbindung von Expert:innen erarbeitet werden, mit wissenschaftlicher Begleitung und Berücksichtigung verschiedener Zukunftsszenarien. Damit soll die Optimierung multimodaler Funktionsweisen und eine bedarfsgerechte, zukunftsfähige Ausrichtung aller Mobilitätsarten ermöglicht werden.

**Strategien zur
Förderung aktiver
Mobilität**

Mit dem Masterplan Gehen 2030 (BMK, 2022b) sowie dem Masterplan Radfahren 2030 (BMK, 2024c) wurde die Gesamtstrategie zur Förderung der aktiven Mobilität umfassend überarbeitet. Die angeführten Maßnahmen sollen dabei helfen, die Verkehrswegeanteile bis 2030 auf 20 % (Gehen) bzw. auf 13 % (Radfahren) zu erhöhen.

**Masterplan
Güterverkehr**

Im Jahr 2023 wurde der Masterplan Güterverkehr veröffentlicht (BMK, 2023b). Dieser umfasst 32 Maßnahmen für alle Verkehrsträger und zielt vorrangig darauf ab, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und den Straßen- sowie den Luftgüterverkehr im Einklang mit den nationalen und europäischen Klimazielsetzungen zu dekarbonisieren.

**Sofortprogramm
erneuerbare Energie in
der Mobilität**

Das Sofortprogramm erneuerbare Energie in der Mobilität (BMK, 2022f) ist die Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für die Energiewende im Straßenverkehr. Die Ziele umfassen den ersten Platz Österreichs innerhalb der EU-Mitgliedstaaten beim Anteil der Neuzulassungen von emissionsfreien Pkw 2030, ebenso wie den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur, sodass

95 % der Bevölkerung in maximal 15 Kilometern einen Standort zum Schnellladen von Elektrofahrzeugen erreichen können.

**Fachstrategien zum
Mobilitätsmasterplan**

Weitere nachgelagerten Fachstrategien, die seit 2022 veröffentlicht wurden, sind die Luftfahrtstrategie 2040+ (BMK, 2022e), klimafreundliche Luftfahrtinnovationen – Die Strategie für Forschung, Technologie und Innovation für die österreichische Luftfahrt 2040+ (BMK, 2022d), die SAF-Roadmap für nachhaltige Flugkraftstoffe (BMK, 2024e), der Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (BMK, 2022a), das Aktionsprogramm Donau 2030 (BMK, 2023a), die Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich (BMK, 2023c) oder der Aktionsplan Radfahren für Kinder (BMK, 2025).

ÖBB Zielnetz 2040

Vervollständigt werden die aktuellen Zielsetzungen durch den Fachentwurf Zielnetz 2040 der österreichischen Bundesbahnen (BMK, 2024g) als langfristige Strategie des Bundes zum Ausbau des Bahnnetzes. Dieses Zielnetz 2040 umfasst Maßnahmen im Umfang von insgesamt rund 26 Mrd. Euro (zu aktuellen Preisen), die mittels des jährlich zu erstellenden ÖBB-Rahmenplans umgesetzt werden sollen. Die Kapazität des Bahnnetzes kann mit diesen Maßnahmen um rund 65 % auf 255 Mio. Zugkilometer gesteigert werden.

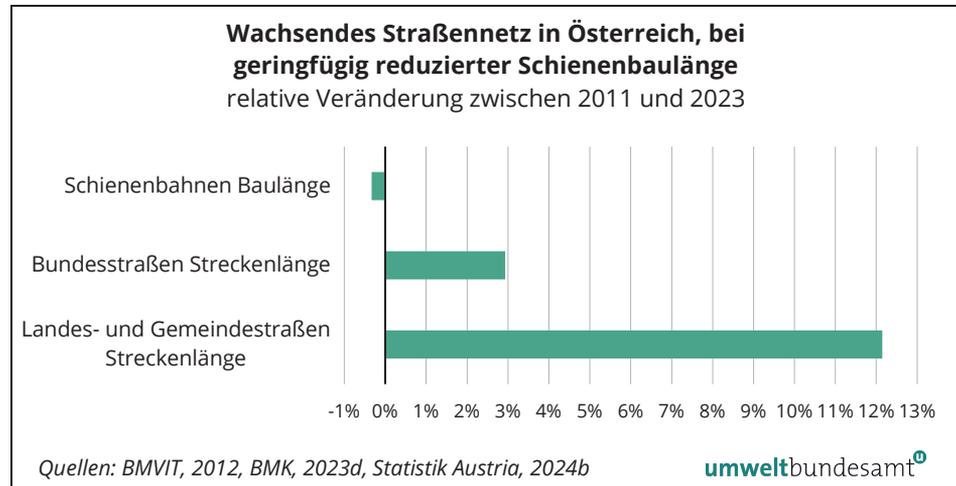
9.2 Mobilitätsverhalten und Transportaufkommen

9.2.1 Daten und Fakten

Straßennetz wächst

Das nationale Verkehrssystem ist neben der Donau als Wasserstraße und sechs Flughäfen mit internationaler Anbindung vorrangig auf Straße und Schiene ausgelegt. Dabei ist das Straßennetz auf 2.249 km Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) und rund 126.000 km Landes- und Gemeindestraßen im Jahr 2023 gewachsen (BMK, 2023d), während sich die Baulänge der Schienenbahnen in den letzten zwölf Jahren sogar geringfügig reduziert hat (BMVIT, 2012, Statistik Austria, 2024b). Im Berichtszeitraum ist die Länge des Bundesstraßennetzes annähernd gleichgeblieben, jene des Landes- und Gemeindestraßennetzes weiterhin angewachsen.

Abbildung 30:
Entwicklung der
Verkehrsinfrastruktur.



eingeschränkte Erreichbarkeiten im Umweltverbund

Im öffentlichen Verkehr (ÖV) hängt die Erreichbarkeit maßgeblich von der Nähe zu Haltestellen ab. Hier haben 9 % der Bevölkerung innerhalb von 1.250 Metern keinen Zugang zu einer Haltestelle mit Verbindung zu einem regionalen Zentrum. Die Reisezeiten im ÖV sind im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) um durchschnittlich 50 % länger (ÖROK, 2024). Erhöht werden kann die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr unter anderem durch Radverkehr auf der sogenannten ersten und/oder letzten Meile. Hier zeigen aktuelle Untersuchungen, dass 40 % der österreichischen Bevölkerung Zugang zu einem sicheren Radverkehrsnetz haben, auf dem sie mit einem Fahrrad im Umkreis von 2,5 bis 3,6 Kilometern eine Haltestelle des ÖV erreichen können (AustriaTech, 2024).

externe Kosten des Verkehrs nur teilweise berücksichtigt

Den unterschiedlichen Verkehrsträgern werden bislang nicht alle gesellschaftlichen Folgekosten zugerechnet, die sie verursachen. Diese externen Kosten entstehen unter anderem durch Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgas-Emissionen und Lärm sowie durch Unfälle, Versiegelung, Bodenschäden oder Flächenzerschneidungen. Sie werden von der Allgemeinheit getragen und belaufen sich inflationsbereinigt jährlich auf knapp 21 Mrd. Euro (Preise 2021) (EK, 2019, WKO, 2024). Allein die externen Kosten aus CO₂, Luftschadstoff- und Lärmemissionen, die im Jahr 2021 durch den Schwerverkehr am hochrangigen österreichischen Straßennetz verursacht wurden, beliefen sich auf rd. 0,5 Mrd. Euro (ebenfalls Preise 2021) (Umweltbundesamt, 2023).

Gemäß nationalem Energie- und Klimaplan (BMK, 2024) sollen durch schrittweisen Abbau von kontraproduktiven Anreizen und Subventionen Emissionen im Ausmaß vom 2 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent im Jahr 2030 verringert werden. Gemäß einer Studie des Wifo (WiFo, 2022) betreffen einige der bestehenden klimakontraproduktiven Anreize den Sektor Mobilität.

ökonomische Push- und Pull-Maßnahmen

Vom Gesetzgeber wurden weitere Maßnahmen umgesetzt, um die externen Kosten des Verkehrs stärker zu internalisieren. Dazu zählen beispielsweise die stärkere Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) im Sommer 2021, die im Herbst 2022 eingeführte CO₂-Bepreisung oder der Anfang 2024 eingeführte CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut am hochrangigen Straßennetz. Ergän-

zend dazu wurden finanzielle Anreize geschaffen, die eine Verlagerung von Verkehrsaufkommen hin zu umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmitteln unterstützen. Dazu zählen beispielsweise Förderangebote des Bundes zur Errichtung von Infrastruktur für aktive Mobilität im Personenverkehr oder zur Errichtung von Infrastruktur und den Betrieb von Güterverkehr auf der Schiene.

**mehr Pkw fahren
weiter und länger**

Im Personenverkehr sind laut letztverfügbaren Informationen im motorisierten Individualverkehr (MIV) zwischen 1995 und 2014 sowohl der Weegeanteil als auch die durchschnittliche Wegelänge signifikant gestiegen (BMVIT, 2016, Umweltbundesamt, 2022). Aktuelle Informationen zur Entwicklung des Motorisierungsgrades zeigen, dass dieser seit 2000 um 11 % auf 569 Pkw je 1.000 Einwohner:innen bis Ende 2024 zugenommen hat (Statistik Austria, 2025a). Zwar lässt sich seit dem Allzeithoch von 574 Pkw je 1.000 Einwohner:innen Ende 2021 ein rückläufiger Trend erkennen, dennoch ist der Fahrzeugbestand Ende 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 % auf rd. 5.232.000 Pkw angestiegen. Mobilität benötigt Flächen; 2022 entfielen 30 % der gesamten Flächeninanspruchnahme auf Verkehrsflächen, knapp drei Viertel dieser Fläche waren versiegelt (ÖROK, 2023). → [Raumentwicklung](#)

gestiegene Mobilität

Zwischen 2000 und 2019 sind gemäß den aktuellen Datengrundlagen zur österreichischen Luftschadstoffinventur die inländisch gefahrenen Personenkilometer (Pkm; inkl. Schifffahrt) um 26,5 % und damit um den Faktor 2,5 schneller gewachsen als die Bevölkerung (10,7 % im selben Zeitraum). Im Jahr 2020 sind pandemiebedingt die zurückgelegten Personenkilometer um rund 20 % zurückgegangen. In den Folgejahren hat sich wieder ein steigender Trend eingestellt und im Jahr 2023 wurde das präpandemische Niveau von 2019 knapp übertroffen (Umweltbundesamt, 2025).

**öffentlicher Verkehr
wächst stärker als MIV**

Im Jahr 2023 wurden 68 % der 122 Mrd. Personenkilometer im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 2020 waren es 73 % (von 96 Mrd. Pkm) (Umweltbundesamt, 2025). Da zudem der durchschnittliche Besetzungsgrad seit 1990 von 1,4 auf 1,14 Personen je Fahrzeug gesunken ist, sind immer mehr Fahrzeuge auf Österreichs Straßen unterwegs. 2023 hat jedoch der öffentliche Verkehr auf Straße und Schiene im Vergleich zum Vorjahr mit 9,7 % ein deutlich stärkeres Wachstum erfahren als der MIV mit 2,2 % (Umweltbundesamt, 2024d). Ein Anteil daran kann der Einführung des bundesweiten Klimatickets im Oktober 2021 und der nachfolgenden regionalen Klimatickets zugesprochen werden: Laut Begleitforschung zur Einführung des Klimatickets gaben 84 % der Befragten an, mit dem Klimaticket den öffentlichen Verkehr etwas oder viel häufiger zu nutzen (infas, 2023).

**konjunkturbedingter
Rückgang der
Güterverkehrsleistung**

Die gefahrenen Tonnenkilometer im Güterverkehr sind gemäß den aktuellen Datengrundlagen zur österreichischen Luftschadstoffinventur stark an die Wirtschaftsleistung gekoppelt und sind zwischen 2000 und 2019 um 53 % auf 82,4 Mrd. Tonnenkilometer (Tkm) angestiegen. Im Jahr 2020 wurde pandemiebedingt ein Rückgang auf 80,3 Mrd. Tkm verzeichnet, ehe sich die inländische Güterverkehrsleistung nach rascher wirtschaftlicher Erholung in den Jahren 2021 und 2022 bei rd. 87 Mrd. Tkm eingependelt hat. Im Rezessionsjahr 2023 schließlich ist die Güterverkehrsleistung als Folge der sinkenden Wirtschaftsleistung auf der Straße, auf der Schiene und auch auf der Donau zurückgegangen.

In Summe wurden 2023 rd. 4 % weniger Tonnenkilometer erbracht als noch im Jahr davor (Umweltbundesamt, 2024d). 76 % der inländischen Güterverkehrsleistung wurden 2023 auf der Straße erbracht.

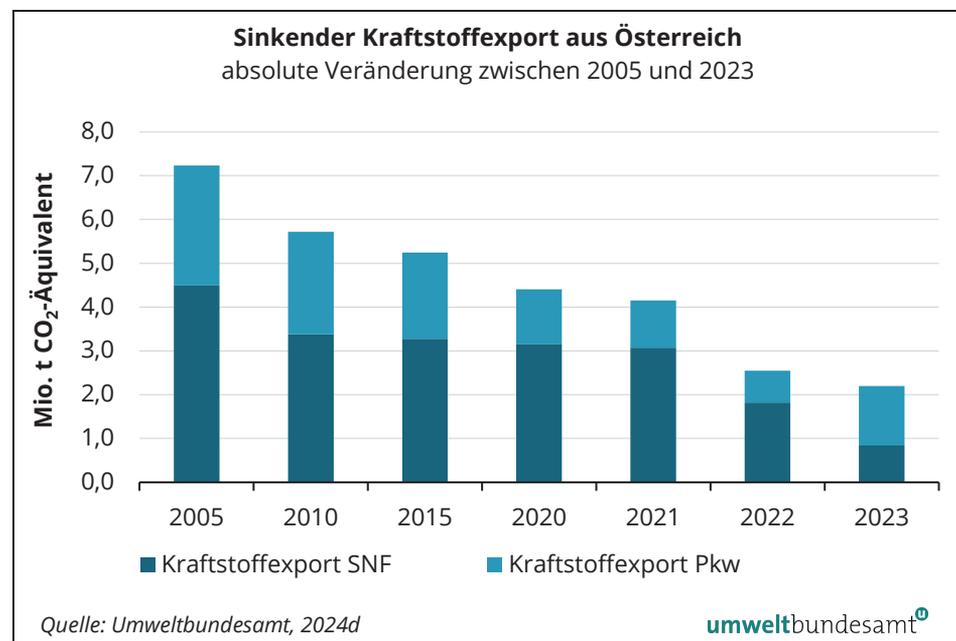
Rückgang des gesamten Kraftstoffexports

Werden Kraftstoffe in Österreich getankt, aber im Ausland verfahren, wird dies als Kraftstoffexport in Fahrzeugtanks (KEX) bezeichnet. Dieser KEX ergibt sich zum einen aus der zentraleuropäischen Lage Österreichs (struktureller KEX) und zum anderen aus den vergleichsweise günstigen Kraftstoffpreisen, insbesondere im Vergleich zum benachbarten Ausland (preisbedingter KEX). Der Anteil dieses exportierten Kraftstoffes am gesamten Kraftstoffabsatz in Österreich ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken: von 29,5 % im Jahr 2005 auf 19,4 % im Jahr 2021. Eine besonders starke Abnahme konnte in den Jahren 2022 (auf 12,1 %) und 2023 (auf 11,1 %) beobachtet werden (Umweltbundesamt, 2024d).

Änderungen in der Zusammensetzung des Kraftstoffexports

Der Kraftstoffexport im Jahr 2023 zeigt insofern Auffälligkeiten, als sich das Verhältnis von exportiertem Benzin- und Dieselmotorkraftstoff stark verändert hat: Entfielen 2022 noch 47,2 % des gesamten exportierten Kraftstoffes auf Benzin, so ist dieser Anteil 2023 auf 61,6 % gestiegen. Das kann auf den stetigen Trend in der Pkw-Flotte hin zu Benzinfahrzeugen auch im Ausland sowie auf die deutlich niedrigeren Benzinpreise in Österreich, insbesondere im Vergleich zu Deutschland und Italien, zurückgeführt werden. Der Rückgang bei KEX von Dieselmotorkraftstoffen ist das Ergebnis einer geringeren Nachfrage in der Fahrzeugkategorie der schweren Nutzfahrzeuge (SNF). Dies ist vorrangig auf die veränderlichen Preisstrukturen in Europa in Kombination mit den Ausläufern der Energiekrise 2022 zurückzuführen, die insbesondere beim Dieselmotorkraftstoff zu einer stetigen Annäherung der Kraftstoffpreise zwischen Österreich und dem benachbarten Ausland geführt haben (Umweltbundesamt, 2024d).

Abbildung 31: Entwicklung des Kraftstoffexports.



**Nahzeitprognose
Verkehr**

Seit Sommer 2022 erstellt und veröffentlicht das Umweltbundesamt jährlich eine detaillierte Nahzeitprognose für den Sektor Verkehr zu den Entwicklungen des vorangegangenen Kalenderjahres (Umweltbundesamt, 2024a). Dieser Bericht bietet eine aktuelle Bestandsaufnahme des Verkehrs in Österreich, dokumentiert die Entwicklung der CO₂-Emissionen sowie der Personen- und Güterverkehrsleistung und diskutiert diese mittels zahlreicher verkehrsrelevanter Indikatoren.

**Verkehr als
bedeutende
Lärmquelle**

Die Bedeutung des Verkehrssektors als Verursacher von Lärm ist zurückgegangen, dennoch ist er nach wie vor eine maßgebliche Lärmquelle. → [Gesundheitsbezogene Umweltbeobachtung](#)

Nahezu jede:r zweite durch Lärm gestörte Einwohner:in nennt den Verkehrssektor als Ursache (Statistik Austria, 2024a). Von den durch Lärm gestörten Personen werden Pkw mit 15,4 % und Lkw und Busse mit 12,8 % aller Lärmstörungen etwa gleich häufig als Ursache genannt. Rund 12,4 % aller Lärmbelästigten gaben einspurige Kraftfahrzeuge als Lärmquelle an, auf Flug- bzw. Schienenverkehr entfallen 4,7 % bzw. 3,1 %. Gemäß Umgebungslärmgesetzgebung (RL 2002/49/EG) sind seit 2007 im Abstand von fünf Jahren strategische Lärmkarten zu erstellen. Bei der Lärmkartierung 2022 (BMK, 2023e) wurden am Beispiel des Straßenverkehrs rund 1,2 Mio. Personen mit einer Belastung über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung von 50 dB in der Nacht ermittelt. Die Betroffenenzahlen für Straßen- und Schienenverkehr liegen deutlich unter den Kartierungsergebnissen aus dem Jahr 2017. Hauptgrund dafür sind eine Umstellung auf ein europaweit einheitliches Berechnungsmodell sowie eine geänderte Zählweise bei Bewohnerinnen und Bewohnern eines Gebäudes.

9.2.2 Interpretation und Ausblick

**prägende Rolle des
motorisierten
Individualverkehrs**

Das gegenwärtige Verkehrssystem ist sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr nach wie vor stark vom individuellen motorisierten Transport auf der Straße geprägt.

**steigende
Verkehrsleistung
möglich**

Bei unveränderten Rahmenbedingungen könnte entsprechend aktueller Szenarienberechnungen die Verkehrsleistung im inländischen Personenverkehr zwischen 2020 und 2050 um weitere 39 % und im inländischen Güterverkehr um weitere 42 % anwachsen (Umweltbundesamt, 2024b). Am Beispiel des Flugverkehrs zeigt sich besonders eindrücklich, dass sich ohne Gegenmaßnahmen der gegenwärtige Trend mit steigendem Flugverkehrsaufkommen und damit steigendem Flugkraftstoffabsatz weiter fortsetzen wird (BMK, 2024e). Beim Güterverkehr sind es globale Lieferketten, eine kürzere Produktlebensdauer oder ein kontinuierliches Wachstum der sogenannten Kurier-, Express und Paketdienste (als Folge eines gewandelten Konsumverhaltens), die zu diesen verkehrsträgerübergreifenden Entwicklungen beitragen.

- Trendumkehr einleiten** Eine Trendumkehr hin zu einem ressourcenschonenden und energieeffizienten Mobilitätsverhalten und einem zufolge reduzierten Transportaufkommen kann dann erreicht werden, wenn entsprechende ökonomische Rahmenbedingungen geschaffen werden und Anreize zur Förderung der aktiven Mobilität und der E-Mobilität, zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowie zur Verlagerung auf die Schiene und Wasserstraße oder in letzter Instanz ordnungspolitische Maßnahmen vorgesehen werden. Eine Auflistung von Maßnahmen mit hohem Treibhausgasreduktionspotenzial findet sich im „Maßnahmenbericht für eine sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende“ (Umweltbundesamt, 2024c).
- ÖV und aktive Mobilität ausbauen und stärken** Die parallele Verdichtung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und die Schaffung der Infrastruktur dafür kann ein attraktives Angebot für eine Verkehrsverlagerung im erforderlichen Ausmaß ermöglichen. Dazu zählen insbesondere die Ausweitung des öffentlich zugänglichen Verkehrsangebots sowie der Um- und Ausbau der Infrastruktur für das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen. Ersteres unter anderem durch die Errichtung neuer Linien bzw. die Einrichtung von Bedarfsverkehren oder die Erhöhung von Haltestellendichte und Fahrtakt auf bestehenden Linien. Letzteres etwa durch Umverteilung des öffentlichen Raums oder Gleichstellung des Radverkehrs in urbanen Räumen durch reduzierte Tempolimits für den motorisierten Verkehr. Verkehrsinfrastruktur, die heute errichtet bzw. gestaltet wird, bestimmt die Verkehrsmittelwahl in den kommenden Jahren und Jahrzehnten und hat damit direkten Einfluss darauf, ob die Energie- und Klimaziele erreicht werden.
- Raumplanung und Bewusstseinsbildung als Grundlagen** Basis dafür ist eine Raumplanung bzw. Flächenwidmung unter ökologischen Gesichtspunkten. Leerstandsentwicklung, Nutzungsentwicklung an den ÖV-Achsen, Ortskernbelebung und Nutzungsdurchmischung sind wichtige Hebel für einen geringeren Mobilitätsbedarf sowie den Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Zudem wird dadurch ein wirtschaftlicher Betrieb von öffentlich zugänglichem Mobilitätsangebot gefördert und durch die Reduktion der Mobilitätskosten für private Haushalte wird Mobilitätsarmut nachhaltig adressiert. Auch ist ein Augenmerk auf den synergetischen Nutzen aktiver Mobilität mit Gesundheitsförderung zu legen. Darüber hinaus können verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie beispielsweise Zufahrtsmanagement oder Parkraumbewirtschaftung, einen wesentlichen Beitrag zur Änderung des Mobilitätsverhaltens leisten. → [Raumentwicklung](#), → [Gesundheitsbezogene Umweltbeobachtung](#)
- Maßnahmen zur Lärmreduktion notwendig** Um Verkehrslärm zu minimieren, sind Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Emissionen und der Lärmausbreitung auf allen Ebenen erforderlich. Eine wichtige Basis dafür ist die strategische Lärmkartierung und die darauf aufbauende Lärmaktionsplanung.

Beitrag zur Transformation:

- Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind entscheidend, um die Mobilitätswende nachhaltig voranzutreiben. Durch zielgerichtete Informationskampagnen, Bildungsprogramme und praxisnahe Workshops wird das Verständnis für nachhaltige Mobilität geschärft. In derzeit zehn Mobilitätslaboren in ganz Österreich kann dieses neue Bewusstsein praktisch erprobt und in weiterer Folge in eine nachhaltige Verhaltensänderung überführt werden (BMIMI, 2025a). Indem sie die ökologischen und gesundheitlichen Vorteile alternativer Verkehrsmittel hervorheben und erleben lassen, tragen diese Initiativen dazu bei, das bisherige Mobilitätsverhalten zu hinterfragen. Eine breite gesellschaftliche Beteiligung schafft das nötige Verständnis, nachhaltige Rahmenbedingungen zu etablieren. So wirken bewusstseinsbildende Maßnahmen und deren Erprobung, z. B. im Rahmen von Mobilitätslaboren, als Katalysator, der innovative Ansätze beflügelt und den Wandel zu einer zukunftsfähigen Mobilität unterstützt.

Gutes Beispiel – „Österreich Radelt“ & „Willst du mit mir gehen?“:

Die bewusstseinsbildenden bundesweiten Initiativen „Österreich Radelt“ und „Willst Du mit mir gehen?“ sollen dazu animieren, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen als kostengünstige, gesundheitsfördernde, ressourcenschonende sowie umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsformen wahrzunehmen und sie stärker in den Alltag einzubinden. Während die Initiative „Willst Du mit mir gehen?“ Ende 2024 ins Leben gerufen wurde, wird „Österreich Radelt“ als Nachfolger der Kampagne „Radelt zur Arbeit“ bereits seit 2019 umgesetzt. Im Jahr 2024 haben im Rahmen von „Österreich Radelt“ 43.500 Teilnehmende rd. 34 Mio. Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dadurch wurden potenziell rd. 6.000 Tonnen CO₂ eingespart (BMK, 2024f). Sozusagen als bundesweites Mobilitätslabor haben die Teilnehmenden im Rahmen dieser Kampagnen gleich die Möglichkeit, das Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen im Alltag zu erproben und nachhaltig in den eigenen Mobilitätsalltag zu integrieren.

9.3 Verkehrstechnologien und Mobilitätsangebote

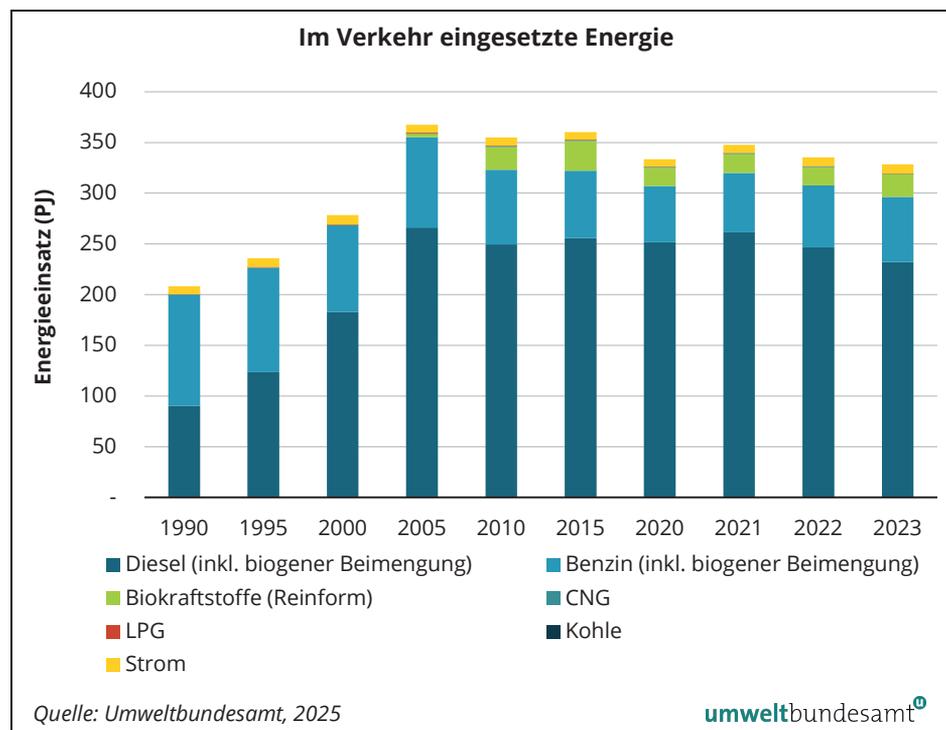
9.3.1 Daten und Fakten

Trendumkehr beim Energieeinsatz im Verkehr

Im Jahr 2023 erreichte der Energieeinsatz im Verkehr (inklusive Kraftstoffexport, exklusive internationalem Flugverkehr) 329 Petajoule (PJ) und ist demnach gegenüber 1990 um 58 % angestiegen. Gleichzeitig lässt sich seit Beginn der Pandemie im Jahr 2020 – mit Ausnahme der wirtschaftlichen Erholung 2021 – ein kontinuierlicher Rückgang des Energieeinsatzes erkennen. 76 % der 2023 eingesetzten Energie entfielen auf Diesel, gefolgt von 21 % Benzin. 6,7 % der Energie

wurden beigemischt oder pur in Form von Biokraftstoffen in den Verkehr gebracht (Umweltbundesamt, 2025). Eine Aufteilung auf die Transportmittel ergibt 50 % Energieeinsatz im Pkw-Segment und 27 % bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen sowie Bussen.

Abbildung 32:
Energieeinsatz im Verkehr 1990–2023 in PJ.



CNG = compressed natural gas; LPG = liquefied petroleum gas

Fahrzeugbestand wächst

Ende 2024 umfasste die österreichische Pkw-Flotte 5,23 Mio. Fahrzeuge. Das entspricht einem Zuwachs um 0,9 % gegenüber dem Vorjahr oder 75 % gegenüber 1990. Rund 48 % dieser Fahrzeuge waren diesel- und 42 % benzinbetrieben. Der Rest entfiel auf Erdgas-, Wasserstoff, Hybrid- und Elektrofahrzeuge. 2018 lag der Dieselanteil noch bei rund 56 % (Statistik Austria, 2024c). Auch andere Fahrzeugkategorien weisen einen steigenden Anteil der registrierten Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr auf: Die Anzahl der registrierten LNF ist um 1,8 % auf 517.254 Fahrzeuge gestiegen, jene der schweren Nutzfahrzeuge (exkl. Busse) um 0,7 % auf 567.705 Fahrzeuge und die Anzahl der Busse ist um 1,0 % auf 10.734 Fahrzeuge angewachsen (Statistik Austria, 2024c).

weniger Pkw-Neuzulassungen als vor der Pandemie

Der Rückgang des Dieselanteils ist eine zeitversetzte Auswirkung eines veränderten Kaufverhaltens der österreichischen Bevölkerung: 2018 wurden zum ersten Mal seit Jahrzehnten mehr benzinbetriebene als dieselbetriebene Pkw neu zugelassen. Seit dem ersten Pandemiejahr wurden insgesamt deutlich weniger Pkw neu zugelassen als davor: Während zwischen 2010 und 2019 noch durchschnittlich 330.000 Pkw pro Jahr neu zugelassen wurden, waren es zwischen 2020 und 2024 nur noch durchschnittlich 240.000 Pkw pro Jahr (Statistik Austria, 2025b). Zwischen Jänner und Dezember 2024 wurden 253.789 Pkw neu zugelassen. Davon entfielen rund 59 % auf Benzinfahrzeuge und 23 % auf Dieselfahrzeuge (jeweils inkl. Hybridisierungsformen).

**heterogene
Entwicklung bei BEV-
Neuzulassungen**

Rund 18 % aller 2024 neu zugelassenen Pkw waren vollelektrische Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles, BEV). Das entspricht, entgegen dem langjährigen Trend, einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (2023: 20 %; 2022: 16 %) (Statistik Austria, 2025b). Bei den anderen Fahrzeugkategorien hingegen haben sich (mit Ausnahme der LNF) Zuwächse bei den BEV-Neuzulassungen ergeben: 3.737 motorisierte Zweiräder (+ 21 %); 105 Busse (+ 81 %); 2.928 LNF (- 10 %); 167 SNF (+ 183 %) (AustriaTech, 2025a). Insgesamt waren Ende 2024 200.603 reine E-Pkw in Österreich registriert (Statistik Austria, 2024c). Diese und weitere Informationen zur Entwicklung der Elektromobilität finden sich in den Publikationen von Österreichs Leitstelle für Elektromobilität, die im Dezember 2022 bei AustriaTech eingerichtet wurde. Beispielhaft genannt werden kann der Jahresrückblick 2024 mit entsprechenden Zahlen, Daten und Fakten zur Elektromobilität in Österreich (AustriaTech, 2025b).

**HVO 100 bei schweren
Nutzfahrzeugen**

Insbesondere bei den Neuzulassungen schwerer Nutzfahrzeuge (inkl. Busse) und damit auch in der gesamten Flotte dominiert nach wie vor der Dieselmotor. Gleichzeitig erfordert die geltende europäische und in nationales Recht überführte Gesetzgebung einen Anstieg des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehrssektor. Hier hat sich sogenanntes Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) als Option ergeben. HVO kann auch in Reinform in der Regel ohne technische Adaptionen am Motor in konventionellen Dieselmotoren eingesetzt werden. Der Absatz von purem HVO (HVO 100) ist 2023 auf rund 30 Kilotonnen angestiegen (Umweltbundesamt, 2024d).

**Angebot für
alternative Mobilität
wächst**

Parallel zur fortschreitenden Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung der österreichischen Fahrzeugflotte sind auch im Bereich alternativer Mobilitätsangebote abseits des klassischen MIV positive Entwicklungen zu verzeichnen: Ende 2024 waren österreichweit bereits 285 aktive Bedarfsverkehre⁷² in 820 Gemeinden installiert, was einem Zuwachs von knapp 9 % seit Ende 2021 entspricht (mobyome, 2021, mobyome, 2024). Auch die Anzahl der Carsharing-Angebote in Österreich wächst beständig: Ende Jänner 2025 waren bereits 116 aktive Angebote in 312 Gemeinden verfügbar (mobyome, 2025). Ergänzt wird das Angebot durch Radverleihsysteme (Bike-Sharing) in allen Landeshauptstädten (mit Ausnahme von Eisenstadt) und einigen Regionen, beispielsweise in den Bundesländern Tirol, Niederösterreich und Burgenland. Beratungs- und Informationsangebote sowie die Errichtung von Infrastruktur, beispielsweise für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen, runden das wachsende Angebot für alternative Mobilität ab.

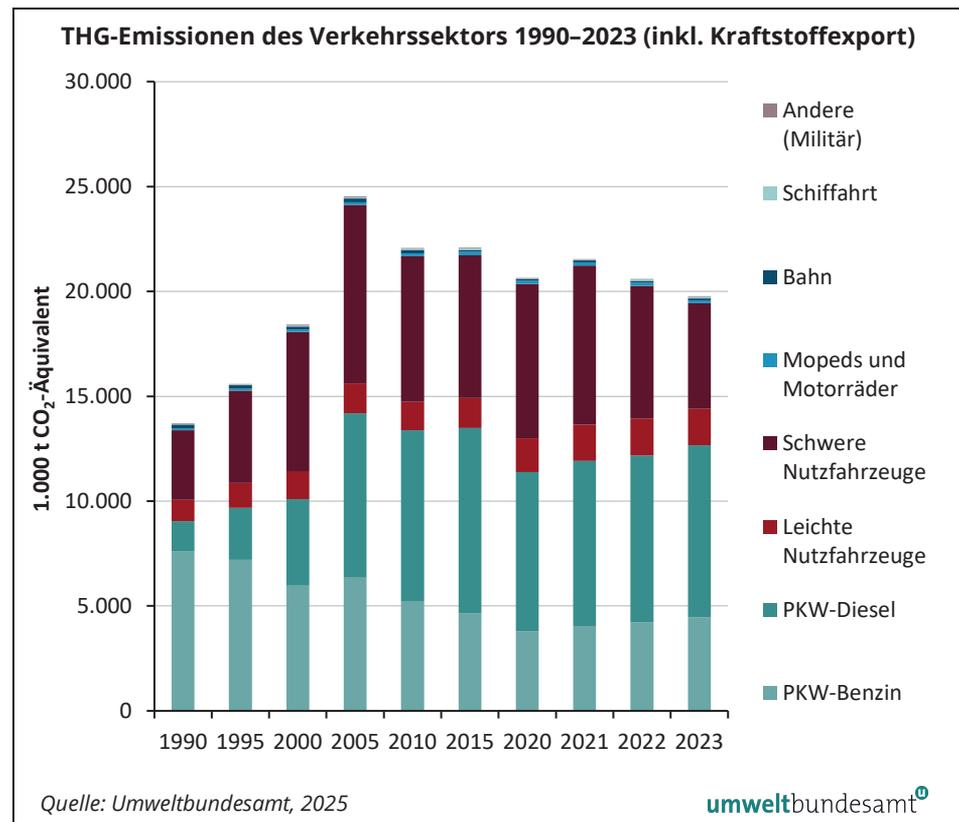
**Rückgang der THG-
Emissionen des
Verkehrs um 3,8 %**

Als Ergebnis der beschriebenen Entwicklungen, gepaart mit geopolitischen Ereignissen, wie der Energiekrise oder dem Angriffskrieg in der Ukraine, sind die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen in Österreich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 % auf rund 19,8 Mio. Tonnen gesunken (Umweltbundesamt, 2025). Das Jahr 2023 zeigt damit eine Fortsetzung des Trends sinkender Verkehrsemissionen seit 2019: Seit 2019 sind die Emissionen um 17,3 % gesunken, seit 2005 um 19,4 %. Damit haben die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen (nach KSG-Methodik) erstmalig seit 2001 wieder die Schwelle von

⁷² Bedarfsverkehr (als Teil sogenannter Mikro-ÖV-Angebote) folgt keinem festen Fahrplan, sondern erfolgt nur dann, wenn eine Fahrt angefordert wird.

20 Mio. Tonnen unterschritten. Gleichzeitig werden derzeit noch 44,1 % mehr Treibhausgase emittiert als im Basisjahr 1990. Parallel ebenso zurückgegangen sind die Luftschadstoff- und Lärmemissionen, was auf reduzierte Emissionsgrenzwerte sowie die fortschreitende Flottenelektrifizierung zurückzuführen ist.
 → Klimaschutz, → Luftreinhaltung, → Gesundheitsbezogene Umweltbeobachtung

Abbildung 33:
 THG-Emissionen des Verkehrssektors 1990–2023.



steigende THG-Emissionen im Flugverkehr

In diesen Zahlen zur Entwicklung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen ist aufgrund internationaler Berichtsvorgaben der internationale Flugverkehr mit Start in Österreich nicht berücksichtigt. Hier sind die Treibhausgas-Emissionen zwischen 1990 und 2019 kontinuierlich von 0,9 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent auf 2,9 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent angestiegen. Auch der Trend nach 2019 folgt nicht der Entwicklung des übrigen Verkehrssektors: Nach einem Einbruch auf 1,1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent im Jahr 2019 sind die Emissionen bis 2023 wieder auf 2,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent angewachsen (eigene Berechnungen auf Basis (Austro Control, 2024).

9.3.2 Interpretation und Ausblick

Effizienzsteigerung versus steigende Fahrleistung

Zwischen 2005 und 2019 war der Energieeinsatz im Verkehr konstant hoch. Erst seit 2020 kann ein, zunächst pandemiebedingter, signifikanter Rückgang des Energieeinsatzes beobachtet werden. Dennoch war der Verkehr auch 2023 der bedeutendste Energienachfragesektor, in den gut ein Drittel der gesamten energetischen Endnachfrage floss (BMK, 2024a). Gleichzeitig lassen sich auf Fahrzeugebene technologisch bedingte Effizienzsteigerungen erkennen. Der erforderliche Energieeinsatz je Kilometer hat sich zwischen 2005 und 2023 im Segment der Pkw um 12,3 % und bei den schweren Nutzfahrzeugen um 11,1 % reduziert (Umweltbundesamt, 2025). Die technologische Effizienzsteigerung wird jedoch durch Rebound-Effekte, wie die steigende Fahrleistung sowie den Trend zu größeren und stärkeren Fahrzeugen, teilweise kompensiert. → [Energiewende](#)

Elektromobilität als zentrale Säule

Eine Möglichkeit, den Energieeinsatz zu reduzieren, besteht in der Elektrifizierung des Straßenverkehrs. Der Strom aus erneuerbaren Energien für den Betrieb dieser Fahrzeuge kann mit vergleichsweise geringen Umwandlungsverlusten produziert werden und im Betrieb selbst sind Elektrofahrzeuge um den Faktor 3 energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungskraftmaschinen. Im Jahr 2024 sind die Neuzulassungen von rein elektrischen Pkw im Vergleich zum Vorjahr entgegen dem langjährigen Trend jedoch um 6,3 % zurückgegangen (Statistik Austria, 2025b). Das kann zum Teil auf Aspekte, wie die höheren Anschaffungskosten oder die vergleichsweise hohen Strompreise der letzten Jahre zurückgeführt werden. Auch der Rückgang der Wirtschaftsleistung in Kombination mit Änderungen in der Förderlandschaft hat sich negativ auf die Entwicklung der Elektromobilität ausgewirkt. Gleichzeitig ist die Elektromobilität in allen Fahrzeugkategorien aufgrund der genannten Vorteile eine unverzichtbare Säule für ein energieeffizientes Mobilitätssystem der Zukunft. Ein System, in dem durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs zudem die Luftschadstoff- ebenso wie die Lärmemissionen weiter reduziert werden.

weniger Güterverkehr durch Rezession

Der Rückgang der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2024 ist zu einem großen Teil auf die anhaltende Rezession und den damit verbundenen Rückgang der Güterverkehrsleistung auf allen Verkehrsträgern (inkl. KEX) zurückzuführen. Auch nach einem Wiedererstarken der österreichischen Wirtschaft sollten die mit dem Güterverkehr verbundenen Treibhausgas-Emissionen weiter reduziert werden. Die dafür notwendige nachhaltige Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsentwicklung kann durch Maßnahmen in verschiedenen Bereichen, etwa Raumplanung, Digitalisierung, Logistik, Produktion oder Bewusstseinsbildung, unterstützt werden. (BMK, 2022c). → [Klimaschutz](#)

alternative Antriebe und Kraftstoffe

Elektromobilität ist eine von mehreren Antriebstechnologien bzw. Kraftstoffoptionen, die im zukünftigen Verkehrssystem eine wichtige Rolle spielen werden. Auch die Wasserstoff-Brennstoffzelle (beispielsweise für SNF auf der Langstrecke), synthetische flüssige Kraftstoffe, sogenannte „e-Fuels“ (z. B. im Flugverkehr) oder Biokraftstoffe in Reinform (unter anderem in der Binnenschifffahrt) werden Teil des zukünftigen Energiemix sein. Allen Formen der zugrundeliegenden

den erneuerbaren Energien gemein ist, dass sie nur begrenzt zur Verfügung stehen und auch von allen anderen Sektoren nachgefragt werden. Aus diesem Grund braucht es zusätzlich zur Antriebs- und Energiewende auf Basis der effizientesten Technologien auch eine Mobilitätswende. → [Energiewende](#)

**Mobilitätswende
ergänzt Antriebswende**

Die Mobilitätswende basiert auf einer bedarfsgerechten Anpassung der regulatorischen, ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen zur Förderung eines multimodalen Mobilitätssystems. Maßnahmen mit dem Ziel der Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene können hier etwa einen wichtigen Beitrag leisten. Dadurch wird die Energieeffizienz je transportierter Tonne im Güterverkehr auch im Vergleich zu einem elektrisch angetriebenen Lkw nochmals deutlich erhöht. Im Personenverkehr fördert die genannte Anpassung alternative Mobilitätsformen, um die Notwendigkeit der Nutzung des privaten Pkw zu reduzieren. Aktive Mobilität, das Teilen von Fahrten und Fahrzeugen sowie zielgruppenorientiertes und -differenziertes Mobilitätsmanagement sind die Grundlage für ein Mobilitätssystem, in dem die Verkehrsnachfrage insgesamt reduziert und Verkehrsleistungen auf ressourcenschonende, umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger und Verkehrsmittel verlagert werden.

**Förderaktivitäten
für Mobilitäts- und
Antriebswende**

Um die erforderlichen Entwicklungen, sowohl in der Mobilitätswende als auch in der Antriebswende zu unterstützen, sind Förderaktivitäten der öffentlichen Hand zielführend. Diese Aktivitäten stellen insbesondere in Zeiten hoher Energiepreise wichtige Ausgleichsmechanismen dar und unterstützen die Entwicklung ressourcenschonender, klimaverträglicherer und für Betriebe und Haushalte kostensparender Technologien in der Markthochlaufphase. Bestehende Förderaktivitäten des Bundes umfassen beispielsweise Verkehrsinfrastrukturforschung oder den Aufbau von Kompetenz und Kapazität zur Umsetzung der Mobilitätswende (FFG, 2023), die Förderung von aktiver Mobilität und Mobilitätsmanagement (BMK, 2024b) oder Förderungen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (BMK, 2023b). Auf Seiten der Antriebswende sind die Förderprogramme für emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN), für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN) oder für die erforderliche Ladeinfrastruktur (LADIN) (FFG, 2023) zu nennen. Auf Landesebene können exemplarisch die Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich (Land NÖ, 2022), die Förderung von kleinregionalen Nahverkehrssystemen im Land Salzburg (Land Sbg., 2024) oder die Anschaffung und Installation von Lastmanagementsystemen für Wohngebäude in der Steiermark (Land Stmk., 2025) genannt werden. Allen Förderaktivitäten gemeinsam ist, dass die relevanten veränderlichen technologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen laufend evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden sollen, um größtmögliche Budgeteffizienz zu gewährleisten.

Beitrag zur Transformation:

- Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen spielen eine zentrale Rolle, um die Mobilitätswende nachhaltig zu gestalten. Durch die Einführung von Emissionsstandards und CO₂-Reduktionszielen sowie Förderprogrammen, z. B. für alternative Antriebsformen, werden Anreize für den Umstieg von fossil betriebenen Fahrzeugen auf umweltfreundliche Technologien geschaffen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zeigt sich unter anderem im Rückgang der flottendurchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in Österreich neu zugelassenen Pkw von 167,3 g CO₂/km im Jahr 2000 auf 104,2 g CO₂/km im Jahr 2023 (BMIMI, 2025b). Gleichzeitig ermöglichen steuerliche Erleichterungen und Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr bzw. Ticketvergünstigungen, wie das Klimaticket, nicht nur die Reduktion von CO₂-Emissionen – für 2022 wurde eine Emissionseinsparung durch das Klimaticket von rd. 65.000 Tonnen CO₂-Äquivalent abgeschätzt (infas, 2023) – sondern fördern auch die Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote. Unterstützt wird dies durch eine progressive Gestaltung der Regeln zum Zusammenspiel der klassischen und alternativen Mobilitätsoptionen und -angebote, beispielsweise im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Gutes Beispiel – Novellierungen StVO:

Die StVO regelt das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer:innen im öffentlichen Raum und wurde ursprünglich 1961 verabschiedet. Seitdem wird mit Novellen daran gearbeitet, die StVO an die veränderlichen kulturellen, technologischen oder ökologischen Rahmenbedingungen anzupassen. Seit 2022 wurden drei Novellen verabschiedet, die einen wesentlichen Beitrag zu einem multimodalen, sicheren und inklusiven Verkehrssystem leisten: Die 33. Novelle brachte zahlreiche Änderungen mit sich, die insbesondere die Sicherheit und Rechte von radfahrenden, zu Fußgehenden Personen und Kindern stärken sollen (BKA, 2022). Die 34. Novelle zielt darauf ab, die Sanktionen für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen weiter zu verschärfen (BKA, 2023) und die 35. Novelle erleichtert die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und ermöglicht Geschwindigkeitsmessungen durch Gemeinden (BKA, 2024). Am Beispiel der 33. Novelle weisen lokale Mobilitätserhebungen bereits stark steigende Radverkehrsanteile aus (Herry Consult, 2025), was auch auf die StVO-Änderungen zurückgeführt werden kann.

9.4 Literatur

- AustriaTech, 2024. Sicheres Radverkehrsnetz Österreich und Bike&Ride-Erreichbarkeitsklassen. Eine Analyse zur Identifikation einer sicheren Radinfrastruktur und die Erstellung von B&R-Erreichbarkeitsklassen. Wien. AustriaTech.
- AustriaTech, 2025a. Elektromobilität in Österreich. Zahlen, Daten & Fakten. Wien. AustriaTech Verfügbar unter: <https://www.austriatech.at/de/downloads/>
- AustriaTech, 2025b. Jahresrückblick 2024. Zahlen, Daten & Fakten der Elektromobilität. Wien. AustriaTech [Zugriff am: 24. April 2025] Verfügbar unter: https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/Jahresueckblick_E-Mobilitaet_2024_DE.pdf
- Austro Control, 2024. Flight movements Austria for 2023. yearly nonstandard analysis. (not published). Wien. Austro Control.
- BKA, 2022. Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt: 33. StVO-Novelle. Es werden der Rad- und Fußgängerverkehr gefördert. Bundeskanzleramt Österreich [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.oesterreich.gv.at/Gesetzliche-Neuerungen/archiv-bgbl-2022/33_StVO_Novelle.html
- BKA, 2023. Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt: 34. StVO-Novelle. Die Sanktionen bei extremsten Geschwindigkeitsübertretungen werden weiter verschärft. Bundeskanzleramt Österreich [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.oesterreich.gv.at/Gesetzliche-Neuerungen/archiv-bgbl-2023/34_StVO_Novelle.html
- BKA, 2024. Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt: 35. StVO-Novelle. Es werden Erleichterungen für Behörden etwa zur Geschwindigkeitsüberwachung und ergänzende Regelungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Bundeskanzleramt Österreich [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.oesterreich.gv.at/Gesetzliche-Neuerungen/Bundesgesetzblatt/35_stvo_novelle.html
- BMIMI, 2025a. Die österreichischen Mobilitätslabore. Mobilitätswende? Gehen wir sie an! Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur [Zugriff am: 10. März 2025] Verfügbar unter: <https://fti-mobilitaetswende.at/de/artikel/mobilitaetslabore/>
- BMIMI, 2025b. Monitoringbericht zu den CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich im Jahr 2023. Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur [Zugriff am: 8. September 2025] Verfügbar unter: https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/pkw.html
- BMK, 2021. Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig - resilient - digital. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

- BMK, 2022a. Aktionsplan digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM). Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 im digitalen Bereich. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:7e7be1ef-3536-49d8-b619-3ca7e81e30c5/BMK_APDTM.pdf
- BMK, 2022b. Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030. Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich; Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.klimaaktiv.at/fileadmin/Bibliothek/Publikationen/2022_Masterplan_Gehen_2030_BMK.pdf
- BMK, 2022c. Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsentwicklung in Österreich bis 2040. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
- BMK, 2022d. Klimafreundliche Luftfahrtinnovationen. Die Strategie für Forschung, Technologie und Innovation für die österreichische Luftfahrt 2040+. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 8. Juni 2025] Verfügbar unter: <https://www.bmimi.gv.at/themen/innovation/publikationen/luftfahrttechnologie/fti-strategie.html>
- BMK, 2022e. Luftfahrtstrategie 2040+. Klimafreundliche und zukunftsorientierte Luftfahrt – Eine Umsetzungsstrategie im Rahmen des Mobilitätsplans. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 8. Juni 2025] Verfügbar unter: https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/publikationen/lfs_2040.html
- BMK, 2022f. Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 für die Energiewende im Straßenverkehr. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 8. Juni 2025] Verfügbar unter: https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/sofortprogramm.html
- BMK, 2023a. Aktionsprogramm Donau 2030 des BMK. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 sowie des Masterplan Güterverkehr 2030 im Bereich Donauschifffahrt. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 24. April 2025] Verfügbar unter: https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:a8140fa5-59ba-4526-8088-4298b5525e81/2023-03-28-BMK_APD_UA.pdf

- BMK, 2023b. Masterplan Güterverkehr 2030. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für den klimaneutralen Güterverkehr. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehr/masterplan.html>
- BMK, 2023c. Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren). Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmimi.gv.at/dam/bmivitgvat/content/themen/alternative_verkehrskonzepte/sharing_strategie/20231023_Vorschau_BMK_Sharing_Strategie_210x297.pdf
- BMK, 2023d. Statistik Straße und Verkehr. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:95841203-b1f8-4613-b55d-fe9bc09f5dbe/Statistik_Strasse_Verkehr_2023_UA.pdf
- BMK, 2023e. Umgebungslärm Österreich 2022. Zusammenfassende Betroffenenauswertung. Wien [Zugriff am: 2024] Verfügbar unter: https://www.laerminfo.at/laermkarten/Betroffene_Umgebungslaerm/betroffene-durch-umgebungs-laerm-2022.html
- BMK, 2024a. Energie in Österreich. Zahlen, Daten, Fakten. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
- BMK, 2024b. klimaaktiv mobil: Offensive für klimafreundliche, gesundheitsfördernde Mobilität. Leistungsbericht zum Förderprogramm 2023. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
- BMK, 2024c. Masterplan Radfahren 2030. Zwischenevaluierung und Neuausrichtung bis 2030; Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6bac2e0d-30f6-4616-ab3b-381f362ce433/Masterplan_Radfahren_2030.pdf
- BMK, 2024d. Monitoringbericht zu den CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich im Jahr 2022. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 10. März 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:699f5c9f-d14d-4746-914e-ef8aea6d862f/CO2_Monitoring_2022_Pkw.pdf
- BMK, 2024e. SAF-Roadmap. Strategie zur Einführung nachhaltiger Kraftstoffe im Flugverkehr in und aus Österreich. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ea56f660-1bf7-4a6a-bcbf-6e95bb2cc728/BMK_SAF_Roadmap_UA.pdf

- BMK, 2024f. Statistik der Aktion Österreich radelt 2024. Von 19.03.2024 bis 30.09.2024. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.radelt.at/vergangene-statistik/421>
- BMK, 2024g. Zielnetz 2040. Das Bahnnetz der Zukunft – Fachentwurf. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ad67d636-a043-4314-862a-576af9fc5404/Zielnetz2040_Fachentwurf.pdf
- BMK, 2025. Aktionsplan Radfahren für Kinder. Impulse für eine sichere und selbstständige Radmobilität von Kindern im Verkehrsraum zur Etablierung des Radfahrens für eine klimaverträgliche Alltagsmobilität. Wien. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 24. April 2025] Verfügbar unter: https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:0308e447-21ae-4f07-a71c-1158f8c7a220/Aktionsplan_Radfahren_fuer_Kinder.pdf
- BMVIT, 2012. Verkehr in Zahlen. Ausgabe 11. Wien. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/viz11.html>
- BMVIT, 2016. Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf
- EK, 2019. Handbook on the external costs of transport. Version 2019 – 1.1. Brüssel. Europäische Kommission.
- FFG, 2023. FFG Mehrjahresprogramm 2024-2026. Wien. Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft.
- Herry Consult, 2025. Mobilitätserhebung 2024 St. Pölten. Eckdaten der Befragung Mobilitätsverhalten in der Landeshauptstadt St. Pölten. Wien. Herry Consult Verfügbar unter: https://www.st-poelten.at/images/Mobilitaetserhebung_St.Polten_2024_ENDBERICHT.pdf
- infas, 2023. KlimaTicket-Report 2022. Methode und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung und Nachfrageerhebung zum KlimaTicket Österreich. Wien. Institut für angewandte Sozialwissenschaft.
- Land NÖ, 2022. Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen in Niederösterreich. Version 1.2 - Mai 2022. St. Pölten. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung [Zugriff am: 4. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.noel.gv.at/noe/AktiveMobilitaet/Fo_rderrichtlinie_fu_r_Radverkehrsanlagen_NEU.pdf

- Land Sbg., 2024. Förderrichtlinie für Mikro-ÖV im Land Salzburg. Fassung vom Jänner 2024. Salzburg. Land der Salzburger Landesregierung [Zugriff am: 4. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.salzburg.gv.at/verkehr/Documents/foerderung-microoev.pdf>
- Land Stmk., 2025. Kurzinformation zur Förderung "Lastmanagementsysteme". 1. Jänner 2025 bis 31. Dezember 2025. Graz. Amt der Steiermärkischen Landesregierung [Zugriff am: 4. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.wohnbau.steiermark.at/cms/dokumente/12856318_165238372/ad4e1de8/2025_Infolblatt%20Lastmanagementsysteme.pdf
- mobyome, 2021. Bedarfsverkehr in Österreich. Statusreport 2021. Wien. mobyome [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/5/53/Statusreport_Bedarfsverkehr_2021.pdf
- mobyome, 2024. Bedarfsverkehr in Österreich. Statusreport 2024. Wien. mobyome [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/c/c6/Statusreport_Bedarfsverkehr_Herbst2024.pdf
- mobyome, 2025. Carsharing-Datenbank. mobyome [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.mobil-am-land.at/content/Carsharing>
- ÖROK, 2023. Flächeninanspruchnahme und Versiegelung in Österreich. Kontextinformationen und Beschreibung der Daten für das Referenzjahr 2022. Wien. Österreichische Raumordnungskonferenz.
- ÖROK, 2024. ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024. Analysen zum ÖV und MIV. Wien. Österreichische Raumordnungskonferenz.
- RL 2002/49/EG. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärm-Richtlinie).
- RL 2023/2413/EU. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates [Zugriff am: 24. Februar 2025] Verfügbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413
- RL 2023/959/EU. Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (Text von Bedeutung für den EWR) [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023L0959>
- Statistik Austria, 2024a. Mikrozensus Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2023. Ergebnisse des Mikrozensus.

- Statistik Austria, 2024b. Statistik der Schieneninfrastruktur. Erstellt am 15.07.2024. Wien. Statistik Austria [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/verkehrsunternehmen-infrastruktur/schiene>
- Statistik Austria, 2024c. Statistik des Kfz-Bestands. Erstellt am 22.02.2024. Wien. Statistik Austria [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>
- Statistik Austria, 2025a. Statistik des Kfz-Bestands. Erstellt am 25.02.2025. Wien. Statistik Austria Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>
- Statistik Austria, 2025b. Statistik des Kfz-Neuzulassungen. Erstellt am 14.01.2025. Wien. Statistik Austria [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen>
- Umweltbundesamt DE, 2018. Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten. Methodische Grundlagen. Dessau-Roßlau. Umweltbundesamt DE [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-11-12_methodenkonvention-3-0_methodische-grundlagen.pdf
- Umweltbundesamt, 2022. Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich. Fachliche Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben. Reports. REP-0791. Wien
- Umweltbundesamt, 2023. Analyse der externen Kosten des Schwerverkehrs am Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich. Grundlagen für die nationale Umsetzung der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 ("EU-Wegekostenrichtlinie NEU"). Wien. Umweltbundesamt [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0873.pdf>
- Umweltbundesamt, 2024a. Detailbericht zur Nahzeitprognose der Österreichischen Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs 2023. Bewertung der Wirkung zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich. Wien. Umweltbundesamt [Zugriff am: 24. April 2025] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0921.pdf>
- Umweltbundesamt, 2024b. Energie und Treibhausgasszenarien zum Nationalen Energie- und Klimaplan 2024. WEM 2024 und WAM 2024 mit Zeitreihen von 2020 bis 2050. Wien. Umweltbundesamt [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0951.pdf>

- Umweltbundesamt, 2024c. Maßnahmenbericht für eine sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende. Sachstand Mobilität 2024. Wien. Umweltbundesamt [Zugriff am: 24. April 2025] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0928.pdf>
- Umweltbundesamt, 2024d. Nahzeitprognose der Österreichischen Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs 2023. Bewertung der Wirkung zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich. Wien. Umweltbundesamt [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0921.pdf>
- Umweltbundesamt, 2025. Austria's National Inventory Document 2025. Submission under the UNFCCC and under the Paris Agreement. Reports. REP-0964. Wien. Umweltbundesamt [Zugriff am: 8. Juni 2025] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0964bfz.pdf>
- UN, 2015. The 17 Goals. Sustainable Development Goals. United Nations [Zugriff am: 20. November 2024] Verfügbar unter: <https://sdgs.un.org/goals>
- VIE, 2025. Verkehrszahlen. Verkehrsergebnisse im Überblick. Vienna International Airport [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2025/12_Excel_Traffic_Results_December_2024.xlsx
- VO 2023/851/EU. Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (Text von Bedeutung für den EWR) [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023R0851>
- VO 2024/1610/EU. Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (Text von Bedeutung für den EWR) [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32024R1610>
- VO 2024/1679/EU. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (Text von Bedeutung für den EWR) [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32024R1679>

VO 2024/1804/EU. Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Text von Bedeutung für den EWR) [Zugriff am: 2. Februar 2025] Verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023R1804>

WiFo, 2022. Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich. Wien. Wirtschaftsforschungsinstitut.

WKO, 2024. Wirtschaftslage und Prognose. Inflation. Wien. Wirtschaftskammer Österreich.

Umweltbundesamt GmbH

Spittelauer Lände 5
1090 Wien/Österreich

Tel.: +43-(0)1-313 04

office@umweltbundesamt.at
www.umweltbundesamt.at

