

ECE Straßenverkehrszählung 2020

Bundesweite Auswertung

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Abteilung IV/IVVS1 – Planung, Betrieb und Umwelt

Abteilung II/3 – Infrastrukturplanung

Gesamtumsetzung: AustriaTech GmbH

Autorinnen und Autoren: Stefan Schwillinsky, Sophie Wegscheider und Andreas Höbaus

Fotonachweis: AustriaTech GmbH

Wien, 2023. Stand: 18. Jänner 2023

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an ivvs1@bmk.gv.at

Datenbereitstellung durch:

ASFINAG Service GmbH

Amt der Burgenländischen Landesregierung Abteilung 5 – Baudirektion, Hauptreferat
Verkehr, Referat Verkehrsdaten und Geoinformation

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 9 - Straßen und Brücken

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr -
Abteilung Verkehr

Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6 – Infrastruktur und Verkehr, Referat
Straßenbau

Amt der Steirischen Landesregierung Abteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Straßenbau

Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 Verkehrsorganisation und technische
Verkehrsangelegenheiten

Inhaltliche Erarbeitung und Gestaltung

AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH
Raimundgasse 1/6, A-1020 Wien

www.austriatech.at

Inhalt

1 Gegenstand und Methode der Erhebung.....	5
2 Betrachtetes Straßen- und Zählstellennetz.....	6
3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens.....	7
4 Schwerverkehrsaufkommen auf den Straßen.....	9
5 Tabellen Sammlung	12
5.1 Datengrundlage	12
5.2 E-Straßen in Österreich.....	15
5.3 Straßen in Österreich mit übergeordneter nationaler Bedeutung	18
Tabellenverzeichnis.....	20
Abbildungsverzeichnis.....	21

1 Gegenstand und Methode der Erhebung

Auf Initiative der UN-ECE (United Nations Economic Commission for Europe) finden alle fünf Jahre auf den Europastraßen Verkehrszählungen statt, die in Österreich bislang zum Anlass genommen wurden, diese aufgrund des nationalen Bedarfs auf alle Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen B (nunmehr Landesstraßen B) auszudehnen.

Die Durchführung der Verkehrszählungen im Jahr 2020 erfolgte auf den Autobahnen und Schnellstraßen durch die ASFINAG und auf den Landesstraßen B durch die Straßenverwaltungen der Bundesländer.

Bedingt durch den Übergang der Kompetenz für die Bundesstraßen B vom Bund an die Länder im Jahr 2002 erfolgte die Erhebung des Verkehrsaufkommens im Jahr 2020 nicht mehr – wie bis zum Jahr 2000 – durch manuelle Zählung, sondern aus ökonomischen Gründen ausschließlich durch den permanenten bzw. temporären Einsatz automatischer Verkehrserfassungseinrichtungen.

Diesem Umstand Rechnung tragend wurden vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bundesweite Festlegungen zur Durchführung der Verkehrszählungen getroffen, um eine einheitliche Auswertung der Erhebung sowie eine österreichweite Zusammenschau der Ergebnisse in Berichtform zu ermöglichen.

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Auswertungen und Analysen der ECE Straßenverkehrszählung 2020 in Österreich.

2 Betrachtetes Straßen- und Zählstellennetz

Der gegenständliche Bericht wird im Rahmen der im Intervall von fünf Jahren für die UN-ECE durchgeführten Erhebung des Verkehrsaufkommens auf den durch Österreich verlaufenden Europastraßen erstellt. Die Europastraßen decken zwar einen großen Teil des hochrangigen Straßennetzes in Österreich ab. Um aber ein vollständiges Bild des gesamten hochrangigen Straßennetzes zu erhalten wurden in diesem Bericht weitere Straßen, die von übergeordneter nationaler Bedeutung sind miteinbezogen, wobei folgende Kriterien angelegt wurden:

Straßen mit übergeordneter nationaler Bedeutung stellen die Verbindung zwischen bedeutenden Standorträumen innerhalb Österreichs sowie die Verbindung wesentlicher Wirtschaftsstandorte Österreichs zu bedeutenden Grenzübergängen her, haben aber auch die Funktion von Fremdenverkehrsrouten. Diesen Straßen wird eine dementsprechende übergeordnete, nationale Bedeutung beigemessen.

Die Übersichtstabellen des Europastraßennetzes in Österreich und des Straßennetzes mit übergeordneter nationaler Bedeutung findet sich im Kapitel 5 – Tabellen Sammlung.

Die dem Bericht zugrundeliegenden Verkehrszählraten wurden für das A- und S-Netz von der ASFINAG und für das Landesstraßen B-Netz von den Straßenverwaltungen der Bundesländer erhoben. Sämtliche Verkehrszählraten wurden mit automatischen Verkehrserfassungseinrichtungen erfasst, wobei bei den einzelnen Straßenbetreibern unterschiedliche Gerätetypen (Induktivschleifengeräte, Seitenradargeräte usw.) in Verwendung sind, aber auch die von den Geräten unterschiedenen Fahrzeugarten variieren. Für diesen Bericht wurde der Gesamtverkehr in Form des JDTV (Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [KFZ/24h]) und der dazugehörige Anteil an LKW ähnlichen KFZ und der DTVU (Urlaubszeitbereich für alle KFZ) betrachtet.

3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Zeitraum von 2015 bis 2020 abschätzen zu können, wurde aus den JDTV-Werten der Zählstellen jeder Straße die relative, durchschnittliche Änderung des Verkehrsaufkommens berechnet. Diese Berechnung konnte nur für jene Straßen erfolgen, für die in den beiden betrachteten Jahre 2015 und 2020 auch JDTV-Werte zur Verfügung standen. Weiters galt es zu beachten, dass je nach Straßenkategorie unterschiedlich viele Zählstellen zur Verfügung standen, weshalb die Aussagekraft der angegebenen Änderungsrate immer im Zusammenhang mit der Anzahl der für die jeweilige Straße verfügbaren Zählstellen und deren Gesamtlänge zu sehen ist. Die berechnete relative, durchschnittliche Änderungsrate wurde aus den JDTV-Werten aller Zählstellen einer Straße berechnet und auf den gesamten Straßenverlauf aufgetragen. Aussagen über die Entwicklung einzelner Zählabschnitte einer Straße sind nicht möglich. Weiters sei darauf hingewiesen, dass besonders bei Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen die absoluten Änderungen starke relative Änderungen bewirken. Zur Illustration kann gesagt werden, dass auf einer Straße auf der beispielsweise zu einem früheren Zeitpunkt 100 Fahrzeuge pro Tag gezählt wurden nun 200 Fahrzeuge pro Tag gezählt werden, sich eine Steigerung von 100% ergibt.

Nachstehende Abbildung 1 zeigt die Änderungsraten der JDTV zwischen den Jahren 2015 und 2020 auf dem betrachteten Straßennetz. In Gelb- bis Rottönen sind jene Straßen dargestellt, auf denen sich Verkehrszunahmen aus den Zählstellendaten ergaben, in Grüntönen sind jene Straßen dargestellt, auf denen sich Verkehrsabnahmen registriert wurden. In der im Anhang 1 zu findenden zusätzlichen Karte in einem größeren Maßstab setzt sich die Beschriftung der Straßen aus der Straßenbezeichnung, der Anzahl der Zählstellen (ZS: 4 bedeutet Daten von vier Zählstellen verwendet) und der Änderungsrate (ÄR) in Prozent zusammen. Lagen für eine Straße weniger als drei Zählstellen zur Berechnung der Steigerungsrate vor, so ist die Straße strichliert dargestellt.

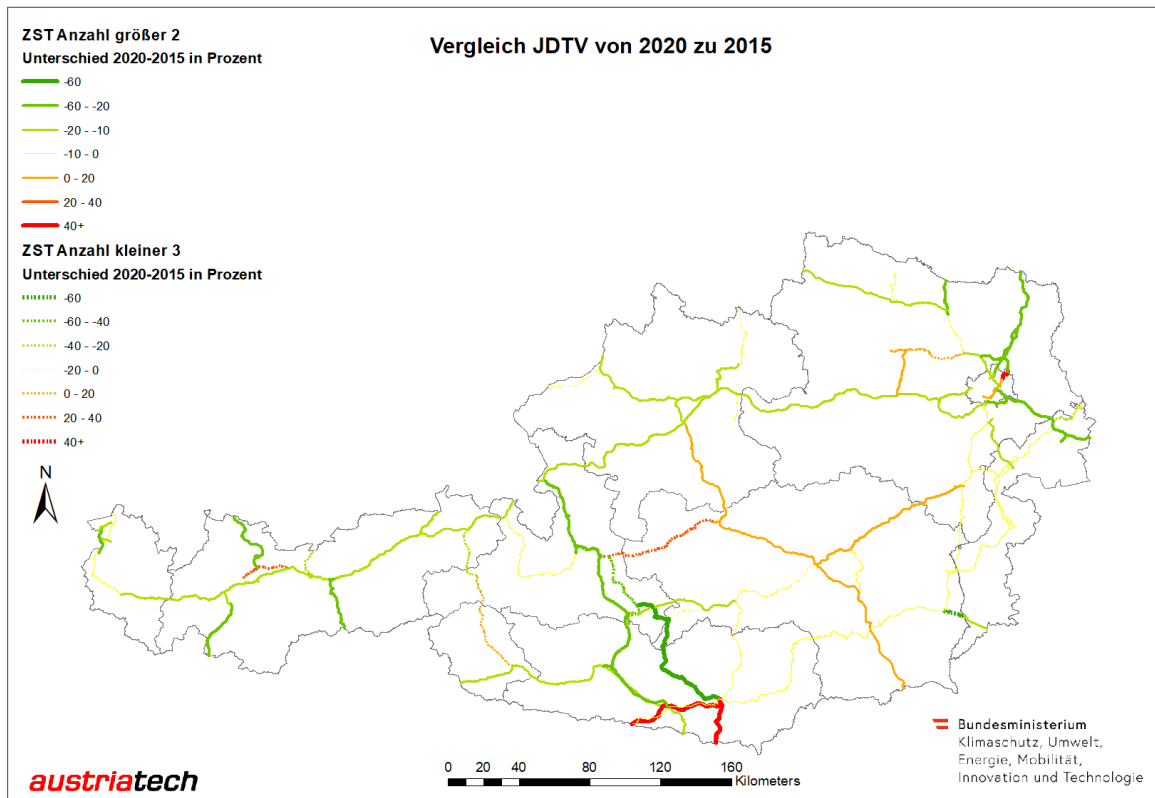


Abbildung 1: Vergleich JDTV von 2020 zu 2015

Im Jahr 2020 ist bedingt durch die Corona-Pandemie auf einem Großteil der Straßen eine deutliche Abnahme des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Jahr 2015 zu verzeichnen. Dieses ist bedingt durch die stark verringerte Reisetätigkeit mit PKW. Besonders gut erkennbar ist der Rückgang beispielsweise auf der A 13 Brenner Autobahn, A 4 Ost Autobahn, A 5 Nord Autobahn und A 10 Tauern Autobahn. Die größten Abnahmen zeigen sich im Urlaubszeitbereich. Der Vergleich zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz un dem Bundesstraßennetz zeigt, dass die Abnahmen am hochrangigen Netz größer sind. Lokal sind auf einigen wenigen Bundesstraßen besonders hohe Rückgänge aufgetreten, wie zum Beispiel auf der B 95 Turracher Straße. Es gibt aber auch starke Steigerungen wie zum Beispiel auf der B 91 Loiblpass Straße die zum Teil im Stadtgebiet von Klagenfurt verläuft, was zu den starken Steigerungen führt. Abseits der typischen Reiserouten sind in der Regel Änderungen des Verkehrsaufkommens von unter 5% zu verzeichnen.

4 Schwerververkehrsaufkommen auf den Straßen

Nachstehende Abbildung 2 zeigt die Änderungsraten des Schwerververkehrsaufkommen zwischen den Jahren 2015 und 2020 auf dem betrachteten Straßennetz. In Gelb- bis Rottönen sind jene Straßen dargestellt, auf denen sich Verkehrszunahmen aus den Zählstellendaten ergaben, in Grüntönen sind jene Straßen dargestellt, auf denen sich Verkehrsabnahmen registriert wurden. In der im Anhang 2 zu findenden zusätzlichen Karte in einem größeren Maßstab setzt sich die Beschriftung der Straßen aus der Straßenbezeichnung, der Anzahl der Zählstellen (ZS: 4 bedeutet Daten von vier Zählstellen verwendet) und der Änderungsrate (ÄR) in Prozent zusammen.

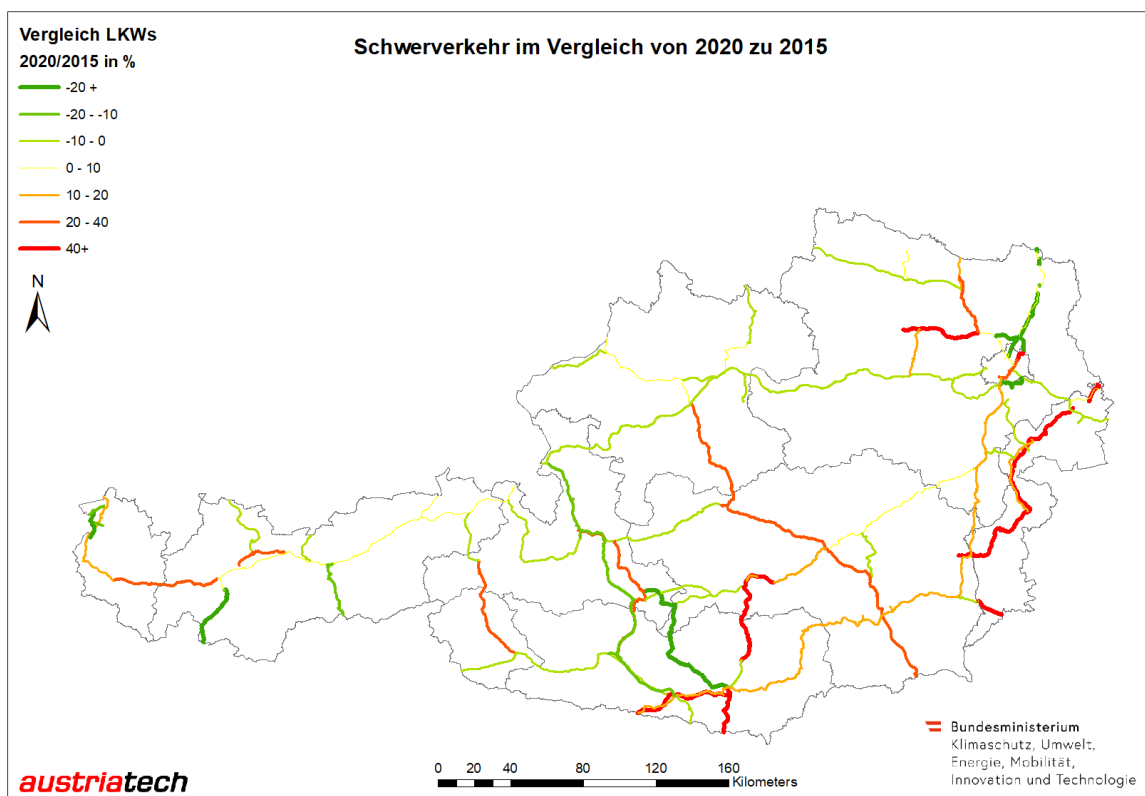


Abbildung 2: Vergleich von LKW-ähnlichen KFZ von 2020 zu 2015

Im Gegensatz zur JDTV ist der Schwerverkehr im Vergleich von 2015 zu 2020 bedingt durch die Corona-Pandemie auf den meisten Straßen weniger stark zurückgegangen. Eine Abnahme des LKW-Verkehrs ist auf dem Donau- sowie Brennerkorridor zu verzeichnen.

Zunahmen des LKW-Verkehrs sind auf der A 2 Süd Autobahn, der S 6 Semmering Schnellstraße sowie S 36 Murtal Schnellstraße, der A 9 Phyrn Autobahn sowie in Tirol und Vorarlberg auf der A 12 Inntal Autobahn und der S 16 Arlberg Schnellstraße registriert worden.

Eine Abnahme des Schwerverkehrs aufkommen hat es rund um Wien gegeben, sowie auf den Strecken nach Italien. So verzeichnen die Straßen A 1 West Autobahn, A 21 Wiener Außenring Autobahn, A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße um Wien eine Abnahme der LKWs. Auf der Strecke nach Italien verzeichnen die Straßen A 11 Karawanken Autobahn, A 13 Brenner Autobahn, B 100 und B 180 Abnahmen von 5 – 20 %. Dafür haben die Fahrten über die B 91 und B 83 nach Italien stark zugenommen.

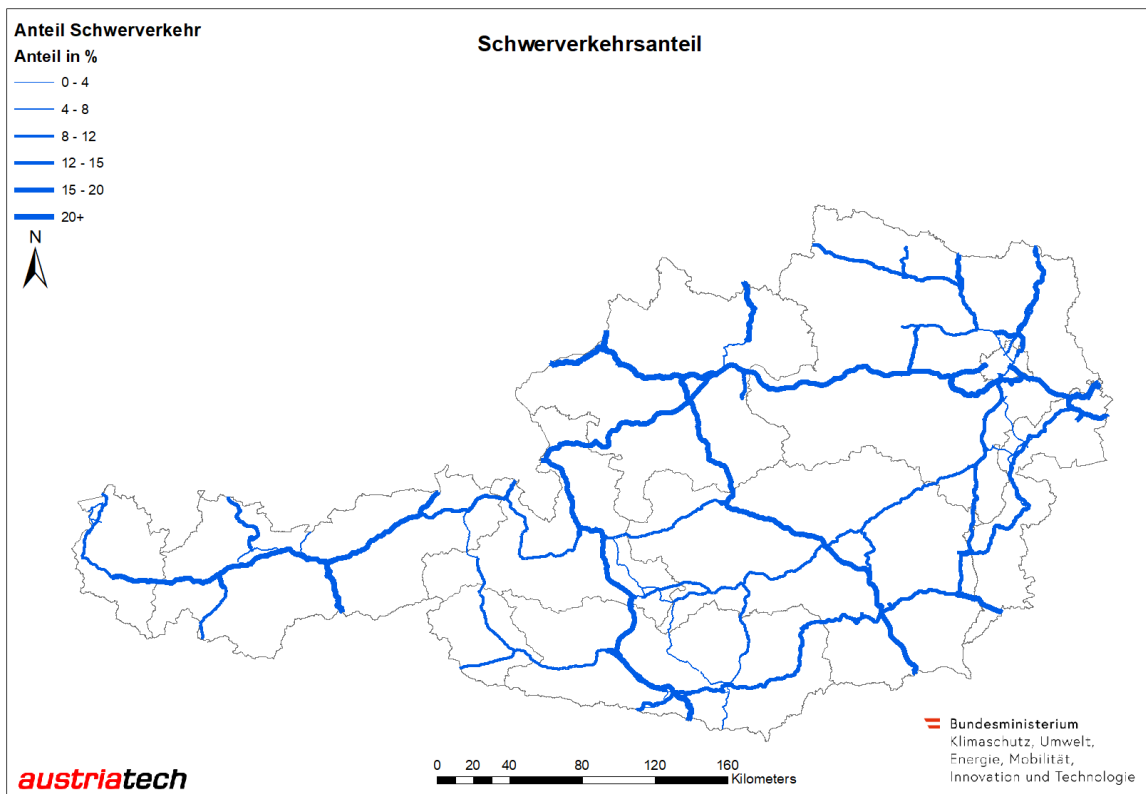


Abbildung 3: Schwerverkehrsanteil auf Straßen in Österreich

Die Abbildung 3 zeigt den Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr für das Jahr 2020. Gut erkennbar sind die typischerweise im LKW-Transit genutzten alpenquerenden Nord / Süd Verbindungen so wie der Westkorridor von Suben bis Nickelsdorf.

Die meisten Strecken innerhalb Österreich die nicht für den Transit verwendet werden weisen einen geringen Anteil an Schwerverkehr auf. Auch ist bemerkenswert, dass um große Städte der Schwerverkehrsanteil hoch ist, jedoch bei Straßen die durch die Städte führen, ist der LKW-Anteil niedriger, da diese von den Bewohner:innen verwendet werden und sich somit der Anteil an PKWs erhöht.

Im Anhang 3 findet sich die Kartendarstellung in einem größeren Maßstab.

5 Tabellen Sammlung

5.1 Datengrundlage

Tabelle 1: Straßenkennwerten, Anzahl Zählstellen, Veränderung des Verkehrsaufkommens von 2020 zum Vergleichsjahr 2015

Straße	Länge [km]	Anzahl der ausgewerteten Zählstellen	Veränderung des Verkehrsaufkommens [%]	Anteil Schwerverkehr [%]	Veränderung des Anteils Schwerverkehr
A 1	296	33	-15,2	16,4	2,1
A 2	376	37	-7,9	13,1	2,7
A 3	33	3	-13,5	5,9	0,4
A 4	67	10	-20,3	16,2	2,6
A 5	23	4	-31,9	16,3	5,5
A 6	22	2	-36,6	21,6	8,6
A 7	27	6	-15,5	7,8	1,4
A 8	76	9	-12,1	30,2	4,4
A 9	230	24	2,9	17,2	2,5
A 10	191	18	-22,6	15,1	1,6
A 11	21	3	-19,3	20,3	3,7
A 12	154	20	-12,7	15,5	2,0
A 13	37	5	-31	25,2	5,8
A 14	64	13	-9,5	10	2,3
A 21	37	5	-15,6	20,7	2,9
A 22	33	9	-12	6,9	1,0
A 23	16	6	3,3	7,5	1,1
A 25	20	3	-11,7	22,2	2,1
S 1	38	10	-30,8	17,8	2,2

Straße	Länge [km]	Anzahl der ausgewerteten Zählstellen	Veränderung des Verkehrsaufkommens [%]	Anteil Schwerverkehr [%]	Veränderung des Anteils Schwerverkehr
S 2	7	1	53,4	12,2	2,1
S 3	21	1	-11,7	13,3	4,1
S 4	17	3	-3,6	6,5	0,1
S 5	44	2	18,1	10,7	1,8
S 6	105	7	3,8	9,6	0,5
S 16	62	5	-19,2	15,4	6,0
S 31	51	5	0	7	0,7
S 33	27	4	1,7	12,2	1,5
S 35	35	4	-9,5	9,4	0,6
S 36	39	2	-7,6	11,4	2,3
B 2	94	4	-12	14,2	1,3
B 7	70	8	-34,5	10	-4,3
B 50	162	6	-1,4	15	10,6
B 65	16	4	-17,6	16,4	10,2
B 83	69	10	87,9	3,7	-0,2
B 91	31	13	146,8	4,8	0,5
B 95	100	3	-59,2	7,5	2,2
B 96	69	4	-18,5	8,6	8,6
B 97	22	2	-16,7	11,2	11,2
B 99	111	2	-45,8	6,8	3,9
B 100	144	36	-14,8	9	1,0
B 108	66	1	2	8,2	2,1
B 148	42	2	0	23,8	23,8
B 161	39	2	-21,5	7	1,2
B 177	23	1	-33,8	6,2	1,7
B 178	71	4	-10,1	12,3	1,6
B 179	56	5	-28	13,7	3,0

Straße	Länge [km]	Anzahl der ausgewerteten Zählstellen	Veränderung des Verkehrs- aufkommens [%]	Anteil Schwerverkehr [%]	Veränderung des Anteils Schwerverkehr
B 180	42	3	-32,1	9,9	1,5
B 189	36	1	20,9	6,7	0,0
L 191a	3	2	-16,5	6,1	#NV
L 202	11	4	-19,6	5,8	0,4
L 203	17	5	-20,9	7,5	0,1
L 204	7	3	-17,2	7,1	0,5
B 303	27	3	-26	19,1	7,1
B 309	20	1	0	13,5	13,5
B 310	16	1	0	30,4	30,4
B 311	93	7	0	8,1	8,1
B 317	84	17	-8,1	11	7,5
B 319	13	2	-78,3	21,8	21,8
B 320	77	1	30,7	8,5	8,5

5.2 E-Straßen in Österreich

Tabelle 2: E-Straßen im Burgenland

E-Straße	Straßenzug
E 58	A 6 im Bundesland Burgenland
E 60	A 4 im Bundesland Burgenland
E 66	B 319 im Bundesland Burgenland gesamte B 65

Tabelle 3: E-Straßen in Kärnten

E-Straße	Straßenzug
E 55	A 10 im Bundesland Kärnten (z.T. gemeinsam mit E66) A 2 Knoten Villach – Staatsgrenze Arnoldstein
E 66	B 100 im Bundesland Kärnten A 10 Knoten Spital – Knoten Villach (gem. mit E 55) A 2 Knoten Villach – Landesgrenze St/K
E 61	gesamte A 11
E 652	B 91 Klagenfurt Villacher Straße – Staatsgrenze Loiblpass

Tabelle 4: E-Straßen in Niederösterreich

E-Straße	Straßenzug
E 49	A 22 im Bundesland Niederösterreich (gemeinsam mit E 59) S 3 Knoten Stockerau West – Stockerau Nord (gemeinsam mit E 59) B 4 Stockerau Nord – Horn Ost B 2 Horn Ost – Staatsgrenze Neunagelberg
E 58	A 4 im Bundesland Niederösterreich (z.T.gemeinsam mit E 60)
E 59	A 2 im Bundesland Niederösterreich A 22 im Bundesland Niederösterreich (gemeinsam mit E 49) S 3 Knoten Stockerau West – AST Hollabrunn Nord (z.T. gemeinsam mit E 49)

	B 303 AST Hollabrunn Nord – Staatsgrenze Klein Haugsdorf
E 60	A1 Landesgrenze NÖ/OÖ – Knoten Steinhäusl gesamte A 21 S 1 Knoten Vösendorf – Knoten Schwechat im Bundesland Niederösterreich A 4 Knoten Schwechat – Landesgrenze NÖ/Bgld(gemeinsam mit E 58)
E 461	S 1 Knoten Süßenbrunn – Knoten Eibesbrunn A 5 Knoten Eibesbrunn – AST Poysdorf Nord; Drasenhofen Süd – Drasenhofen Nord B 7 AST Poysdorf Nord – Drasenhofen Süd; Drasenhofen Nord – Staatsgrenze Drasenhofen

Tabelle 5: E-Straßen in Oberösterreich

E-Straße	Straßenzug
E 55	A 1 Landesgrenze S/OÖ – Knoten Linz (gemeinsam mit E 60) gesamte A 7 S 10 Unterweikersdorf (A 7) – AST Freistadt Nord (B 310) B 310 AST Freistadt Nord (S 10) – Staatsgrenze Wulowitz
E 56	gesamte A 8 (z.T. gemeinsam mit E 552)
E 57	A 9 Knoten Voralpenkreuz – Landesgrenze OÖ / St
E 60	A 1 im Bundesland Oberösterreich (z.T. gemeinsam mit E 55)
E 552	gesamte B 148 A 8 AST Ort im Innkreis – Knoten Wels (gemeinsam mit E 56) gesamte A 25

Tabelle 6: E-Straßen in Salzburg

E-Straße	Straßenzug
E 52	A 1 Staatsgrenze Walsertal – Knoten Salzburg (gemeinsam mit E 60)
E 55	A 1 Knoten Salzburg – Landesgrenze S/OÖ (gemeinsam mit E 60) A 10 Knoten Salzburg – Landesgrenze S/Ktn
E 60	A 1 im Bundesland Salzburg (z.T. gemeinsam mit E 55 und E 52)
E 651	B 99 (Verbindungsstück A 10 – B 320) B 320 AST Altenmarkt – Landesgrenze St/S

Tabelle 7: E-Straßen in der Steiermark

E-Straße	Straßenzug
E 57	A 9 im Bundesland Steiermark (z.T. gemeinsam mit E 59)
E 59	A 9 Staatsgrenze Spielfeld – Knoten Graz West (gemeinsam mit E 57) A 2 Knoten Graz West – Landesgrenze NÖ/St (z.T. gemeinsam mit E 66)
E 66	A 2 Landesgrenze K/St – ASt Ilz/Fürstenfeld (z.T. gemeinsam mit E 59) B 319 ASt Ilz/Fürstenfeld (A 2) – Landesgrenze St/B
E 651	B 320 ASt Liezen – Landesgrenze St/S

Tabelle 8: E-Straßen in Tirol

E-Straße	Straßenzug
E 45	A 12 Knoten Innsbruck Amras – Staatsgrenze Kufstein (gemeinsam mit E 60) gesamte A 13
E 60	gesamte A 12 (z.T. gemeinsam mit E 45) S 16 im Bundesland Tirol
E 66	B 100 im Bundesland Tirol
E 533	gesamte B 177 A 12 ASt Zril/Ost -Innsbruck Wilten

Tabelle 9: E-Straßen in Vorarlberg

E-Straße	Straßenzug
E 43	L 202 Staatgrenze Höchst – Bregenz Citytunnel (gemeinsam mit E 60) A 14 Staatsgrenze Hörbranz – Bregenz Citytunnel
E 60	L 202 Bregenz Citytunnel – Staatgrenze Höchst (gem. mit E 43) A 14 Bregenz Citytunnel – ASt Bludenz-Montafon S 16 im Bundesland Vorarlberg

Tabelle 10: E-Straßen in Wien

E-Straße	Straßenzug
E 49	A 22 im Bundesland Wien (gemeinsam mit E 59)
E 58	A 4 im Bundesland Wien (gemeinsam mit E 60)
E 59	A 22 im Bundesland Wien (gemeinsam mit E 49) Gesamte A 23 (z.T. gemeinsam mit E 60) A 2 Knoten Inzersdorf – Landesgrenze W/NÖ (gemeinsam mit E 60)
E 60	A 4 im Bundesland Wien (gemeinsam mit E 58) Gesamte A 23 (gemeinsam mit E 59, z.T. gemeinsam mit E 461) A 2 Knoten Inzersdorf – Landesgrenze W/NÖ (gemeinsam mit E 59)
E 461	A 23 Knoten Kaisermühlen – AST Hirschstetten (gemeinsam mit E 60) S 2 AST Hirschstetten – Knoten Süßenbrunn

5.3 Straßen in Österreich mit übergeordneter nationaler Bedeutung

Tabelle 11: Straßen mit nationaler Bedeutung, geordnet nach Zuständigkeit

Zuständigkeit	Straße	Abschnitt
ASFINAG	A 1	ASt Wien Auhof – Knoten Steinhäusl
	A 3	gesamt
	S 1	Knoten Eibesbrunn – Knoten Korneuburg West
	S 4	gesamt
	S 5	gesamt
	S 6	gesamt
	S 31	gesamt
	S 33	gesamt
	S35	gesamt
	S36	gesamt
	S 37	ASt St.Veit/Kraig – Klagenfurt Nord

Zuständigkeit	Straße	Abschnitt
Burgenland	B 50	ASt Eisenstadt Ost (S 31) – Kittsee ASt (im Verlauf ein Stück B 10)
Kärnten	B 317	gesamt
Niederösterreich	B 7	gesamt (auch parallel zum verkehrsfreigegebenen Abschnitt der A 5)
Oberösterreich	B 125	gesamt
	B 309	gesamt
Salzburg	B 178	gesamt
	B 311	gesamt
	B 96	gesamt, mit Ausnahme Abschnitt Tamsweg (Knoten B 95) – Landesgrenze
	B 95	Tamsweg (Knoten B 96) – Landesgrenze
	B 161	gesamt
Steiermark	B 317	gesamt
	B 95	Landesgrenze – Predlitz (Knoten B 97)
	B 96	gesamt, mit Ausnahme Abschnitt Landesgrenze – Murau (Knoten B 97)
	B 97	gesamt
Tirol	B 108	gesamt
	B 178	gesamt
	B 179	gesamt
	B 180	gesamt
	B 189	gesamt
	B 161	gesamt
Vorarlberg	L 191a	gesamt

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Straßenkennwerten, Anzahl Zählstellen, Veränderung des Verkehrsaufkommens von 2020 zum Vergleichsjahr 2015	12
Tabelle 2: E-Straßen im Burgenland	15
Tabelle 3: E-Straßen in Kärnten.....	15
Tabelle 4: E-Straßen in Niederösterreich	15
Tabelle 5: E-Straßen in Oberösterreich	16
Tabelle 6: E-Straßen in Salzburg.....	16
Tabelle 7: E-Straßen in der Steiermark	17
Tabelle 8: E-Straßen in Tirol	17
Tabelle 9: E-Straßen in Vorarlberg	17
Tabelle 10: E-Straßen in Wien	18
Tabelle 11: Straßen mit nationaler Bedeutung, geordnet nach Zuständigkeit.....	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergleich JDTV von 2020 zu 2015	8
Abbildung 2: Vergleich von LKW-ähnlichen KFZ von 2020 zu 2015	9
Abbildung 3: Schwerverkehrsanteil auf Straßen in Österreich	10

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 39

servicebuero@bmk.gv.at

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)