

Automatische Straßenverkehrszählung 2021 – Bundesweite Auswertung

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Autorinnen und Autoren: DI Stefan Schwillinsky, Abigail Osadiaye BSc., Andreas Höbaus
BSc. mit der hochgeschätzten Unterstützung von DI Walter Fußeis

Gesamtumsetzung: AustriaTech GmbH

Wien, 2023. Stand: 17. Mai 2023

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

Inhalt

1 Verkehrsentwicklung.....	4
1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet.....	4
1.1.1 Pandemiebedingt starke Verkehrsabnahme insgesamt.....	4
1.1.2 Verkehrszunahme in der Tauern-Pyhrnregion am größten	9
1.1.3 Verkehrszunahme auf den Korridoren	10
1.1.4 Verkehrszunahme auf den Freilandstrecken am größten.....	10
1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet.....	12
1.2.1 Verkehrszunahme bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen insgesamt und bei Sattel- und Lastzügen (SLz)	12
1.2.2 Verkehrsentwicklungen an den Korridoren und in den Raumtypen.....	13
1.3 Gegenüberstellung der Entwicklung des Kfz-Bestandes, der Verkehrsstärken und der Treibstoffpreise	17
1.3.1 Anzahl der Lieferwagen mit hzG von genau 3,5t weiter steigend	17
1.3.2 Kfz-Bestand weiterhin steigend.....	18
1.3.3 Inflation und Treibstoffpreise	19
1.3.4 Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch	19
2 Zählstellennetz	22
2.1 Auswahl des Zählstellenkollektivs	22
2.2 Übersicht über das Zählstellenkollektiv.....	22
2.3 Zusammenfassung von Zählstellen zu Regionen und Korridoren	24
3 Anhang.....	28
Tabellenverzeichnis.....	29
Abbildungsverzeichnis.....	30
Quellenverzeichnis.....	31
Abkürzungen.....	32

1 Verkehrsentwicklung

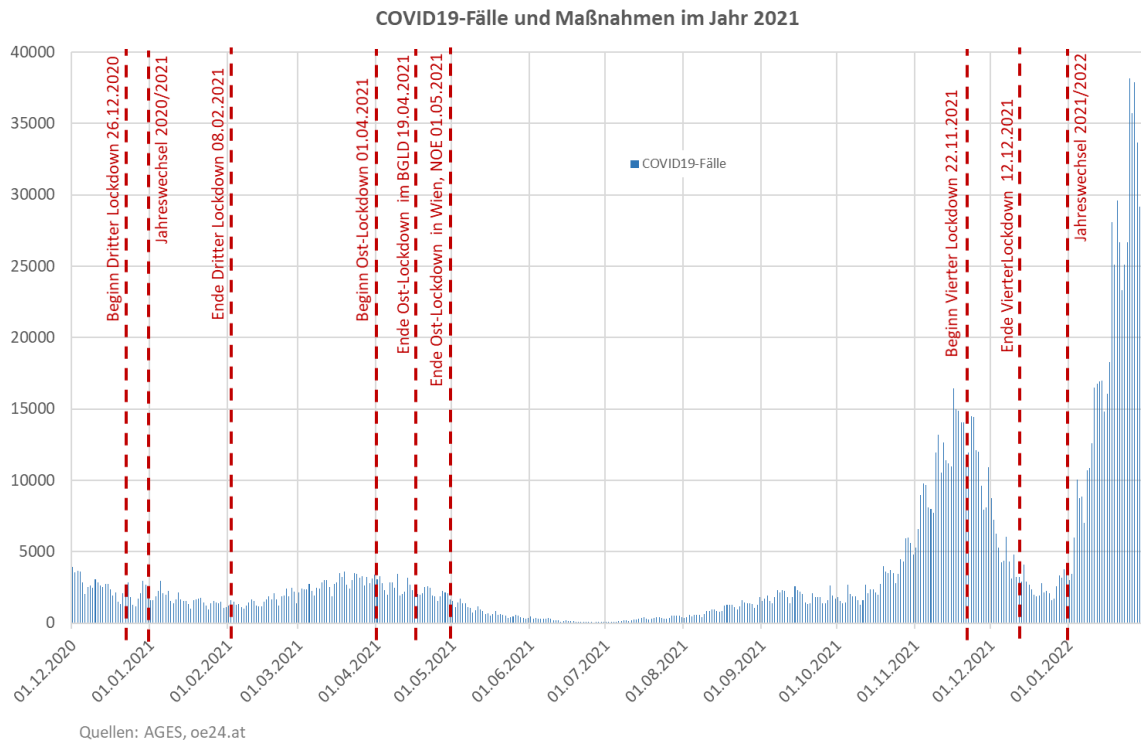
1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

1.1.1 Pandemiebedingt starke Verkehrsabnahme insgesamt

Im Jahr 2021 ist das Verkehrsgeschehen weiterhin durch die Corona-Pandemie beeinflusst, wodurch die Verkehrsstärken auf allen betrachteten Straßenkategorien im gesamten Bundesgebiet weiterhin unter dem Niveau vor der Pandemie bleiben. Trotzdem sind im Jahr 2021 insgesamt deutliche Steigerungen des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Jahr 2020 zu verzeichnen.

Abbildung 1 zeigt den zeitlichen Verlauf des Infektionsgeschehens und die Zeitpunkte der Maßnahmen gegen die Pandemie. Das Jahr 2021 begann mit einem österreichweiten Lockdown der bis Anfang Februar 2021 dauerte. Am 1. April 2021 wurde der Lockdown Ost verhängt, der in Wien und Niederösterreich erst mit dem 1. Mai zu Ende ging. In den folgenden sieben Monaten bis November waren keine COVID-19-Maßnahmen in Kraft, die sich auf das Mobilitätsverhalten auswirkten. Mit 22. November 2021 trat der vierte Lockdown in Kraft, der mit dem 12.12.2021 beendet wurde bzw. nur noch für ungeimpfte Personen weiter galt.

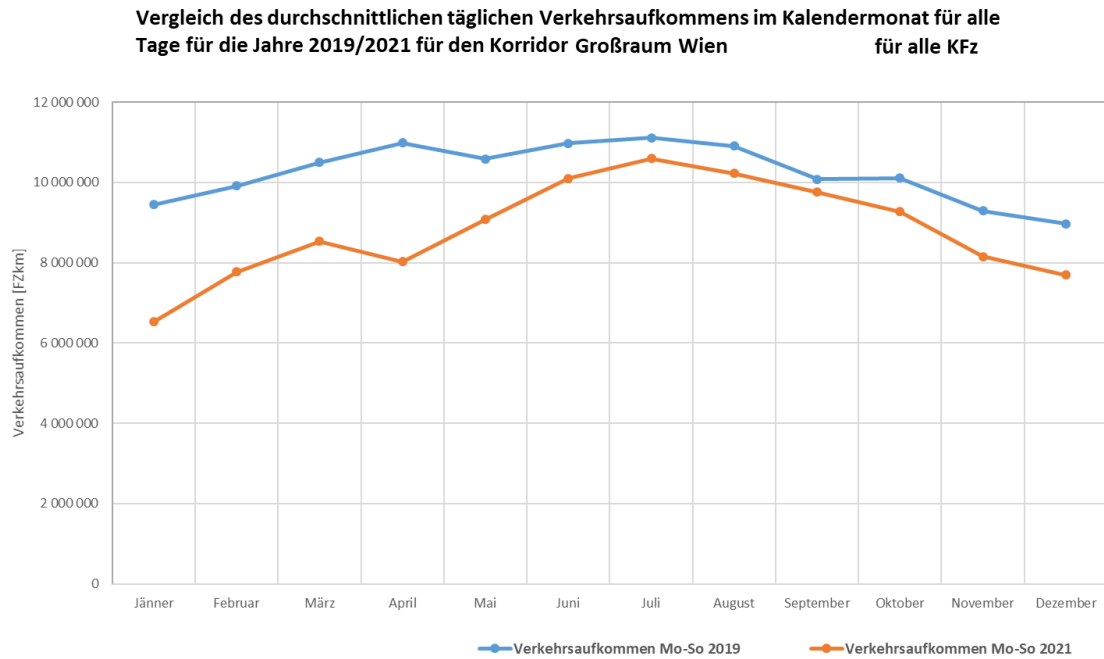
Abbildung 1 Verlauf der COVID-19 Pandemie in Österreich im Jahr 2021 (Quelle: ages.at, oe24.at, abgerufen am 06.10.2022)



Folgende Abbildung 2 zeigt die monatliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens aller Kfz im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2019, also dem Jahr vor der Pandemie auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz im Großraum Wien. Gut zu erkennen ist das pandemiebedingt verringerte Verkehrsaufkommen in den Monaten Jänner bis Mai 2021. Über die folgenden Sommermonate steigt das Verkehrsaufkommen, bleibt aber deutlich unter den Werten von 2019. In den Monaten November und Dezember des Jahres 2021 ist das Verkehrsaufkommen wieder von den Pandemiemaßnahmen beeinflusst.

Unter dem Begriff Verkehrsaufkommen wird in den folgenden Abbildungen nur die von den Fahrzeugen auf den Zählabschnitten der in die Berechnung einbezogenen Zählstellen in einem Kalendermonat durchschnittlich täglich zurückgelegten Fahrzeugkilometer verstanden. Somit handelt es sich nicht um eine vollständige Fahrleistungsberechnung, denn jene Abschnitte des Autobahn- und Schnellstraßennetzes auf denen keine Zählstellen vorhanden sind, sind in dieser Berechnung nicht berücksichtigt.

Abbildung 2 Vergleich des durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat (Fahrzeug-km, Quelle ASFINAG, eigene Bearbeitung) 2019 und 2021 auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz im Großraum Wien.



Zum Vergleich zeigt Abbildung 3 wie sich das Verkehrsaufkommen auf dem Pyhrnkorridor, der stärker von saisonalen Schwankungen des Verkehrsaufkommens durch Tourismus geprägt ist, entwickelt. Nach der Aufhebung der Pandemie-Maßnahmen im Mai 2021 beginnt das Verkehrsaufkommen stark zu steigen und übersteigt das Verkehrsaufkommen in den Monaten Juli, August und September die Werte aus dem Jahr 2019. Nach dem Ende der Sommer-Reisesaison liegt das Verkehrsaufkommen wieder im Bereich der Zeit von vor der Pandemie.

Abbildung 3 Vergleich des durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat (Fahrzeug-km, Quelle ASFINAG, eigene Bearbeitung) auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz 2019 und 2021 auf dem Pyhrnkorridor.

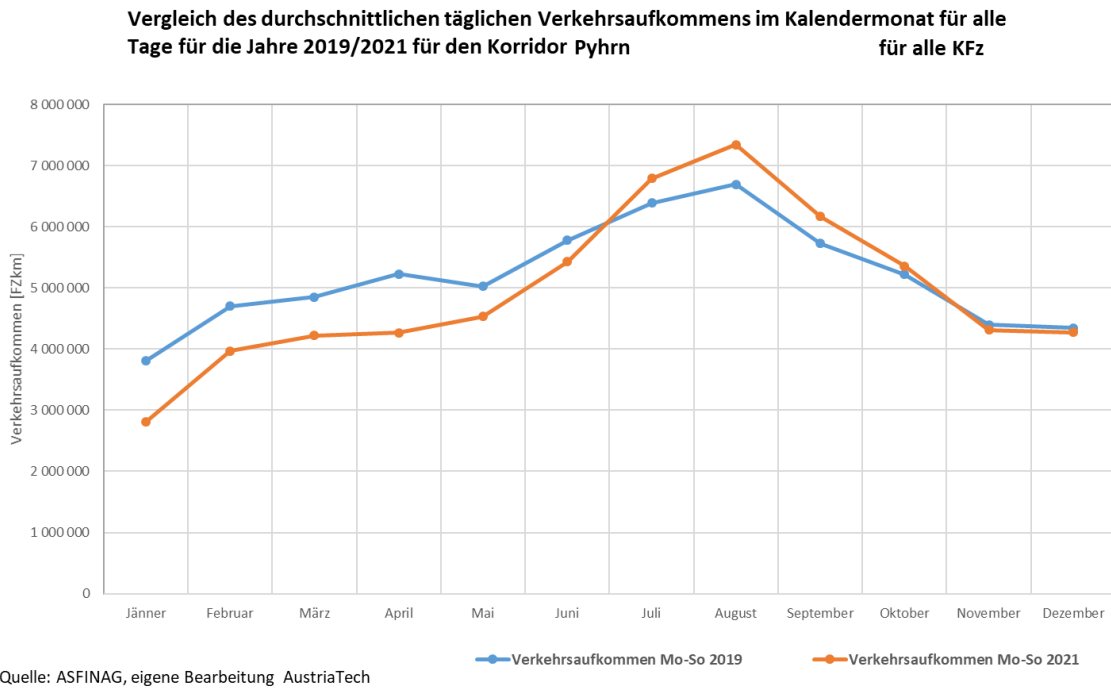


Tabelle 1 zeigt die für das gesamte Bundesgebiet errechnete mittlere Zunahme des Verkehrsaufkommens an allen Tagen von 7,7 %. Die größten Zunahmen zeigen sich im Sonntagszeitbereich am Autobahn- und Schnellstraßennetz mit einem Durchschnitt von 12,9 %. Der Vergleich zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und dem Landesstraßennetz B zeigt, dass die Zunahmen am hochrangigen Netz größer sind. Das kann darauf zurückgeführt werden, dass weite Fahrten, die in der Regel am hochrangigen Straßennetz zurückgelegt werden, im Vergleich zum Jahr 2020 wieder häufiger angetreten wurden, während die Fahrten im lokalen Umfeld zwar auch verstärkt getätigt wurden aber nicht im gleichen Ausmaß wieder zunahmen.

Tabelle 1 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2020 auf 2021, unterschieden nach Straßenkategorien und Zeitbereichen

Straßentyp	Anzahl Zählstellen	Zeitbereich alle Tage Wachstumsrate	Wachstumsrate in Werktags- zeitbereich	Wachstumsrate in Sonntags- zeitbereich	Wachstumsrate in Urlaubs- zeitbereich
Autobahnen und Schnell- straßen	205	10,6%	10,4%	12,9%	9,3%
Landesstraßen B	505	4,7%	6,5%	4,9%	2,3%
A-, S- und B- Netz	710	7,7%	8,5%	9,0%	5,9%

Tabelle 2 stellt die langjährige Entwicklung der Wachstumsraten der Verkehrsstärken seit 1970 unter Angabe der vier Zeitbereiche (alle Tage, Werktags-, Sonntags-, und Urlaubszeitbereich) dar. In der langjährigen Betrachtung weist das Jahr 2021 erhebliche Wachstumsraten auf, was nicht zuletzt auf die in diesem Jahr besonders im Sommerhalbjahr entspanntere Pandemiesituation zurückzuführen sein dürfte.

Tabelle 2 Mittlere jährliche Wachstumsraten [%] der Verkehrsstärke von 1970 bis 2000 und jährliche Wachstumsraten ab dem Jahr 2000 auf den Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B für alle Tage und unterschieden nach Zeitbereichen

Jahre	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Alle Tage	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Werktagszeitbereich	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Sonntagszeitbereich	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Urlaubszeitbereich
1970/1980	4,2	5,0	3,3	4,0
1980/1990	4,5	5,2	3,7	4,2
1990/2000	3,0	3,5	2,2	2,8
2000/2001	2,1	2,0	3,0	1,9
2001/2002	2,9	2,9	2,8	2,6
2002/2003	2,4	2,2	2,0	2,9
2003/2004	1,5	1,5	0,2	1,9

Jahre	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Alle Tage	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Werktagszeitbereich	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Sonntagszeitbereich	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Urlaubszeitbereich
2004/2005	0,1	0,6	0,4	-0,4
2005/2006	1,5	2,1	-0,7	2,0
2006/2007	1,6	1,0	2,9	1,9
2007/2008	-2,6	-2,2	-3,5	-3,0
2008/2009	-0,5	-1,3	1,0	-0,5
2009/2010	1,4	2,0	-1,2	1,4
2010/2011	1,6	1,9	1,5	2,4
2011/2012	-0,1	-0,4	0,2	-1,5
2012/2013	1,2	0,9	1,0	2,5
2013/2014	2,6	3,0	2,4	2,7
2014/2015	2,6	2,2	2,6	3,0
2015/2016	2,9	3,2	2,3	2,9
2016/2017	1,9	1,7	1,9	2,1
2017/2018	1,9	2,0	1,1	3,6
2018/2019	0,9	0,1	1,8	1,0
2019/2020	-17,4	-17,4	-13,1	-25,2
2020/2021	7,7	8,5	9,0	5,9
1970/2021	2,5	2,8	2,0	2,2

1.1.2 Verkehrszunahme in der Tauern-Pyhrnregion am größten

In der gegenständlichen Auswertung werden stets auch drei große Regionen Österreichs gesondert betrachtet (siehe Tabelle 3). Am stärksten waren die Verkehrszunahmen im Vergleich zum Vorjahr in der Tauern/Pyhrnregion mit 9,9%, während in der Region West und in der Region Ost die Verkehrszunahmen in etwa im Bundesdurchschnitt oder knapp darunter lagen. Am größten waren wiederum die Zunahmen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz, was vermutlich am im Sommer wieder stark gestiegenen Tourismusverkehr in Richtung der südlichen Nachbarländer in Zusammenhang steht (siehe auch Abbildung 3).

1.1.3 Verkehrszunahme auf den Korridoren

Im Berichtsjahr 2021 zeigt sich für die fünf Korridore ein differenziertes Bild. Auf jenen Korridoren, die wichtige Verbindungen von und nach Deutschland sind – Donaukorridor, Tauernkorridor und Pyhrnkorridor – wird eine Verkehrszunahme von rund 13 % beobachtet. Der Brennerkorridor und der Ostkorridor (Drasenhofen – Arnoldstein) weisen etwas geringere Zunahmen auf, die im langjährigen Vergleich dennoch vergleichsweise hoch sind. Alle Korridore weisen am Landesstraßen B-Netz geringere Zunahmen des Verkehrsaufkommens als am A- und S-Netz auf.

1.1.4 Verkehrszunahme auf den Freilandstrecken am größten

Bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp kann festgestellt werden, dass die Zunahme des Verkehrs im Freiland bei 8,7 % liegt. Damit sind jene Zählstellen gemeint, die auf Straßen liegen, welche als Verbindungen zwischen Zentren dienen. Im Vergleich dazu ist die Zunahme des Verkehrsaufkommens in urbanen Gebieten (7,5 %) und in Ballungsräumen (6,2 %) geringer. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Überlandfahrten deutlich stärker als die lokalen Fahrten in den dicht besiedelten Gebieten zugenommen haben. Tabelle 3 fasst die Entwicklungen für die Regionen, Raumtypen sowie entlang der Korridore zusammen und bietet einen Überblick über das Wachstum am Straßennetz.

Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2020 auf 2021 unterteilt nach Regionen und Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B)

Region bzw. Korridor	A+S Anzahl Zählstellen	A+S Wachstum	B Anzahl Zählstellen	B Wachstum	A+S+B Anzahl Zählstellen	A+S+B Wachstum
Gesamtes Bundesgebiet	205	10,6%	505	4,7%	710	7,7%
Westösterreich	35	6,8%	111	5,6%	146	6,2%
Tauern-und Pyhrnregion	88	13,2%	145	6,5%	233	9,9%
Ostösterreich	81	10,7%	251	4,8%	332	7,8%
Ballungsräume	34	7,9%	61	4,5%	95	6,2%
Urbane Gebiete	52	9,7%	100	5,2%	152	7,5%

Region bzw. Korridor	A+S Anzahl Zählstellen	A+S Wachstum	B Anzahl Zählstellen	B Wachstum	A+S+B Anzahl Zählstellen	A+S+B Wachstum
Freiland	117	12,6%	347	4,6%	464	8,7%
Donaukorridor (Suben bis Nickelsdorf)	28	14,4%	33	5,1%	61	13,0%
Ostkorridor (Drasenhofen bis Arnoldstein)	46	10,3%	27	3,5%	73	9,0%
Brennerkorridor (Kufstein bis Brenner)	11	8,7%	6	3,8%	17	7,9%
Tauernkorridor (Salzburg bis Villach)	12	15,9%	5	4,9%	17	12,7%
Pyhrnkorridor (Wels bis Spielfeld)	23	16,0%	19	5,3%	42	12,7%

Hinweis zu Tabelle 3

Die Aussagekraft der Verkehrsentwicklung auf den Landesstraßen B ist an manchen Korridoren mit Rücksicht auf die geringe Anzahl verfügbarer Zählstellen zu interpretieren.

1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

1.2.1 Verkehrszunahme bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen insgesamt und bei Sattel- und Lastzügen (SLz)

Die Zunahme des Lkw-Verkehrs an allen Tagen liegt im Jahr 2021 bei 7,5 %. Der Verkehr der Sattel- und Lastzüge (SLz) nimmt insgesamt im Jahresschnitt um 6,0% zu. Dazu sei angemerkt, dass im Jahr 2020 sowohl der Lkw-Verkehr als auch der SLz-Verkehr in etwa derselben Größenordnung zurückgegangen ist – siehe dazu die Werte in der Tabelle 4.

Tabelle 4 Entwicklung des Güterverkehrs im gesamten Bundesgebiet am gesamten Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen und Landesstraßen B)

Jahre	Wachstumsraten [%] Lkw-ähnliche Kfz Alle Tage	Wachstumsraten [%] Lkw-ähnliche Kfz Werktagszeitbereich	Wachstumsraten [%] Sattel- und Lastzüge Alle Tage	Wachstumsraten [%] Sattel- und Lastzüge Werktagszeitbereich
2008/2009	-9,0	-8,9	-10,1	-9,3
2009/2010	3,4	3,3	4,9	3,9
2010/2011	1,9	3,2	2,9	4,0
2011/2012	-1,3	-1,3	-1,0	-0,6
2012/2013	0,2	0,3	2,4	1,8
2013/2014	2,6	2,7	2,9	3,4
2014/2015	1,5	1,5	3,5	2,9
2015/2016	3,1	3,1	3,9	3,7
2016/2017	2,6	2,1	3,1	2,9
2017/2018	3,4	4,0	4,2	4,5
2018/2019	1,3	0,9	2,0	1,4
2019/2020	-7,2	-5,7	-4,2	-3,1
2020/2021	7,5	7,9	6,0	6,4

1.2.2 Verkehrsentwicklungen an den Korridoren und in den Raumtypen

Dieses Kapitel befasst sich mit der Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den fünf Korridoren sowie in den drei Raumtypen Freiland, Ballungsräume und urbane Gebiete. Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Veränderungen zwischen dem Jahr 2020 und 2021 für den Werktagsbereich auf dem gesamten Straßennetz sowie unterteilt nach Autobahnen und Schnellstraßen (A- und S-Netz) und Landesstraßen B (B-Netz).

Tabelle 5 Veränderungen der Verkehrsstärken der Lkw-ähnlichen Kfz und der Sattel- und Lastzüge von 2020 auf 2021 unterteilt nach Regionen und Korridoren – Werte für den Werktagsverkehr

Region bzw. Korridor	LKW-ähnliche Kfz Wachstum am A-, S- und B-Netz [%]	Sattel- und Lastzüge Wachstum am A-, S- und B-Netz [%]	LKW-ähnliche Kfz Wachstum am A- und S-Netz [%]	Sattel- und Lastzüge Wachstum am A- und S-Netz [%]	LKW-ähnliche Kfz Wachstum am B-Netz [%]	Sattel- und Lastzüge Wachstum am B-Netz [%]
Gesamtes Bundesgebiet	7,5%	6,0%	10,6%	9,7%	4,4%	2,3%
Westösterreich	7,7%	5,2%	8,0%	6,6%	7,5%	3,7%
Tauern- und Pyhrnregion	8,6%	6,5%	12,2%	10,4%	4,9%	2,4%
Ostösterreich	7,6%	6,4%	10,7%	10,1%	4,4%	2,6%
Ballungsräume	6,9%	4,9%	9,9%	9,6%	3,8%	0,0%
Urbane Gebiete	7,3%	5,7%	9,8%	8,7%	4,8%	2,6%
Freiland	7,8%	6,2%	11,5%	10,0%	4,1%	2,3%
Donaukorridor (Suben bis Nickelsdorf)	11,9%	10,9%	12,3%	11,1%	6,0%	2,5%
Ostkorridor (Drasenhofen bis Arnoldstein) *	9,8%	9,6%	10,8%	10,2%	2,7%	4,8%
Brennerkorridor (Kufstein bis Brenner)	6,6%	9,6%	6,6%	4,9%	5,7%	8,9%
Tauernkorridor (Salzburg bis Villach)	15,1%	13,6%	16,5%	14,3%	5,2%	4,0%

Region bzw. Korridor	LKW-ähnliche Kfz Wachstum am A-, S- und B-Netz [%]	Sattel- und Lastzüge Wachstum am A-, S- und B-Netz [%]	LKW-ähnliche Kfz Wachstum am A- und S-Netz [%]	Sattel- und Lastzüge Wachstum am A- und S-Netz [%]	LKW-ähnliche Kfz Wachstum am B-Netz [%]	Sattel- und Lastzüge Wachstum am B-Netz [%]
Pyhrnkorridor (Wels bis Spielfeld) * und **	11,5%	9,7%	12,6%	11,4%	3,7%	1,2%

Hinweise zu Tabelle 5

* Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Kfz-Verkehr an ausgewählten Zählstellen

1.2.2.1 Zunahme des Lkw-Verkehrs auf dem Donaukorridor

Wie in Tabelle 5 zu entnehmen ist, kann am A-, S- und B-Netz auf dem Donaukorridor im Jahr 2021 insgesamt eine Zunahme des Verkehrs der Lkw-ähnlichen Kfz um 11,9 % im Zeitbereich alle Tage beobachtet werden. Im Vergleich zu den Lkw-ähnlichen Kfz nimmt der Verkehr der Sattel- und Lastzüge im Werktagszeitbereich ebenfalls um 11,1 % zu. Die beträchtlichen Zunahmen bei beiden Fahrzeuggruppen sind auf dem Donaukorridor und in vergleichbarem Ausmaß auch auf allen weiteren Korridoren zu beobachten. Die Zunahmen des Lkw-Verkehrs können so interpretiert werden, dass die Wirtschaftsverkehre per Lkw kaum durch die Pandemiemaßnahmen beeinträchtigt waren.

1.2.2.2 Verkehrszunahme auf dem Ostkorridor

Auf dem Ostkorridor (Drasenhofen – Arnoldstein) waren im Jahr 2020, anders als an allen anderen Korridoren, positive Wachstumsraten der Sattel- und Lastzüge von +6,1 % im Werktagszeitbereich auf dem A-, und S-Netz zu verzeichnen. Auch im Jahr 2021 setzte sich diese Entwicklung mit einem Wachstum von 9,8% der Lkw-ähnlichen Kfz auf dem Ostkorridor fort.

1.2.2.3 Starke Zunahme der Lkw-ähnlichen Kfz und SLz auf den alpenquerenden Korridoren

Auf dem Brennerkorridor ergibt sich im Jahr 2021 am Autobahn- und Schnellstraßennetz für die Lkw-ähnlichen Kfz eine Zunahme von 6,6 %, für die Sattel- und Lastzüge beträgt die Zunahme 3,5 % im Werktagszeitbereich (siehe Tabelle 5). Damit ist die Verkehrszunahme im Vergleich mit den Korridoren Tauern und Pyhrn vergleichsweise moderat. So war am Tauernkorridor ein Anstieg um 16,5% und am Pyhrnkorridor von 12,6% am Autobahn- und Schnellstraßennetz zu verzeichnen. Die folgenden beiden Abbildungen 4 und 5 zeigen den Verlauf der in einem Kalendermonat durchschnittlich täglich zurückgelegten Fahrzeugkilometer in den beiden Jahren 2020 und 2021 für die mautpflichtigen Kfz (Kfz > 3,5t höchstzulässiges Gesamtgewicht) am Autobahnnetz. Während im Jahr 2020 besonders in den Monaten Februar bis September ein erheblicher Rückgang des LKW-Verkehrs zu beobachten war, ist im Jahr 2021 lediglich im Monat August ein leichter Rückgang vermutlich bedingt durch die Urlaubssaison zu verzeichnen.

Abbildung 4 Vergleich des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t für die Jahre 2020 und 2021 auf dem Tauernkorridor

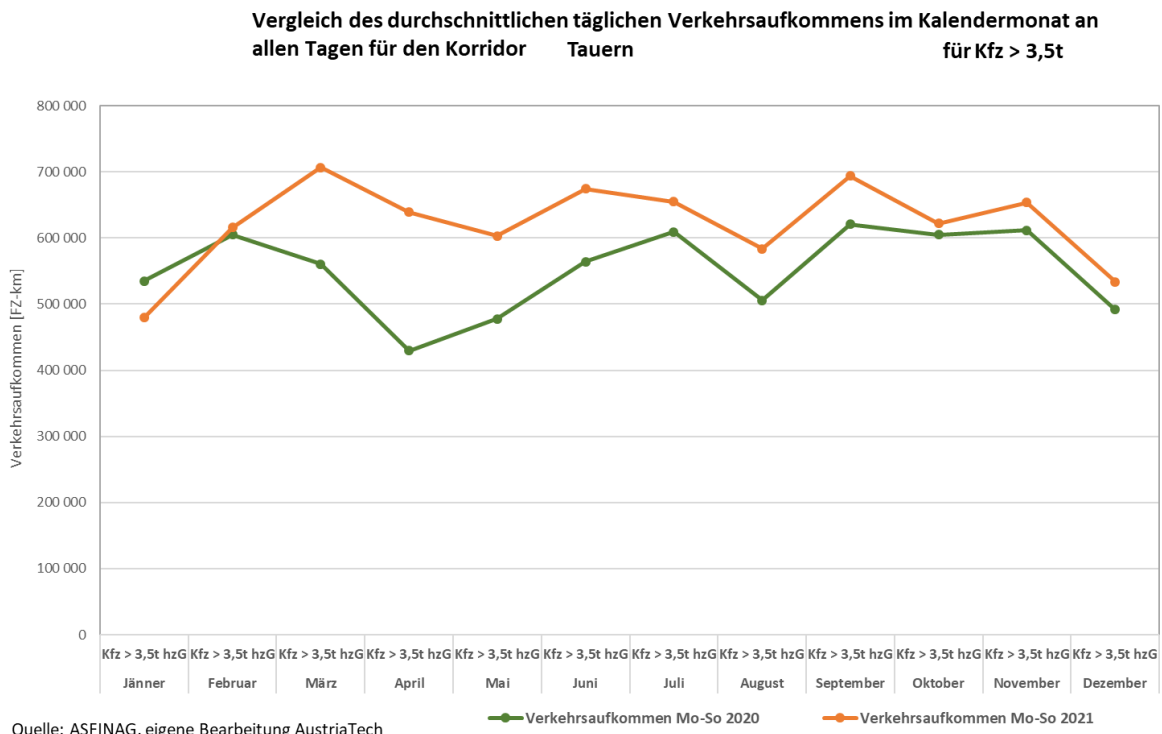
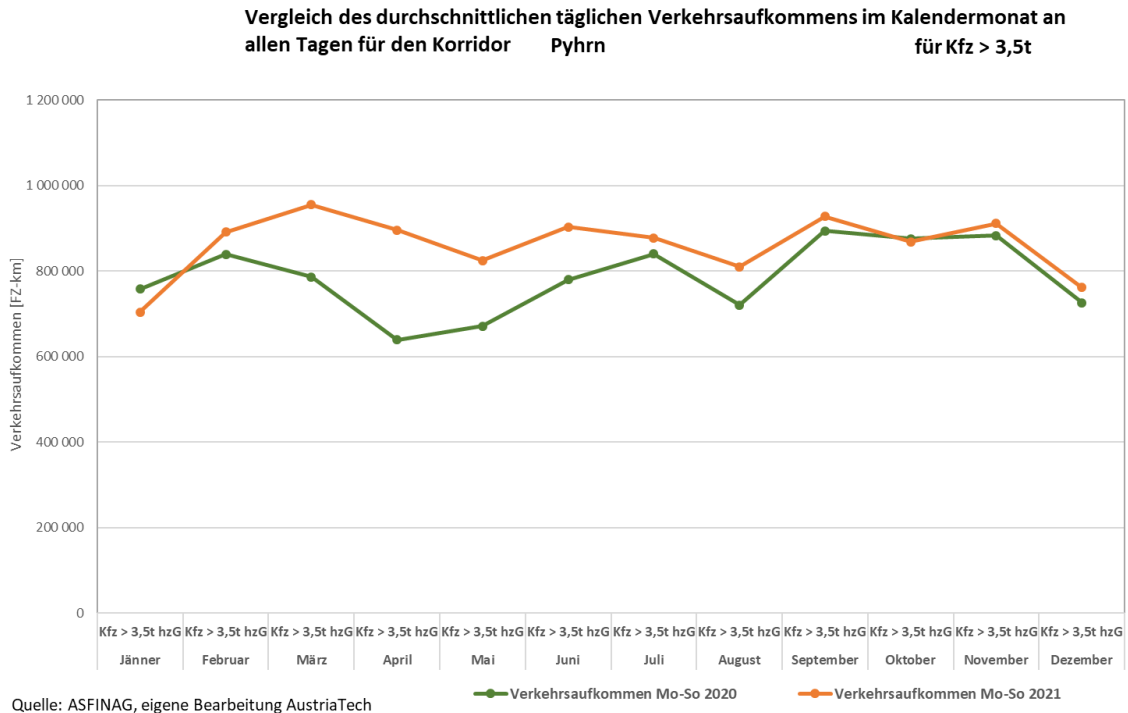


Abbildung 5 Vergleich des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t für die Jahre 2020 und 2021 auf dem Pyhrnkorridor



1.3 Gegenüberstellung der Entwicklung des Kfz-Bestandes, der Verkehrsstärken und der Treibstoffpreise

1.3.1 Anzahl der Lieferwagen mit hzG von genau 3,5t weiter steigend

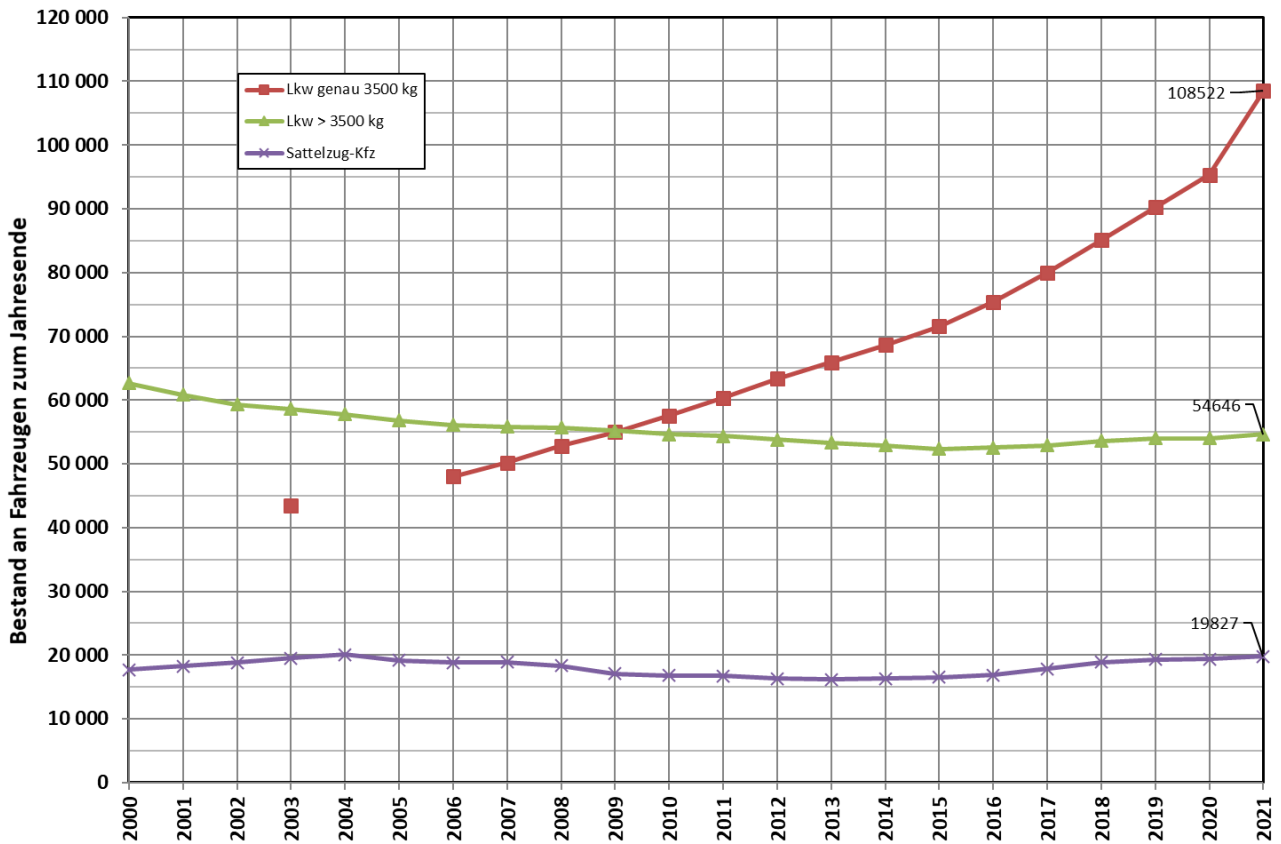
Abbildung 6 zeigt die Entwicklung des Bestandes an Güterfahrzeugen unterteilt in die Gruppen Lieferwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) von genau 3,5t Lkw, mit einem hzG über 3,5t und von Sattelzugfahrzeugen basierend auf der Zulassungsstatistik der Statistik Austria. Wie schon in vorangegangenen Jahresberichten bei der Betrachtung der Entwicklung des Lkw-Verkehrs in den Ballungsräumen erwähnt, ist seit geraumer Zeit ein stark steigender Anteil des Fuhrparks Lieferwagen mit einem hzG von genau 3,5t zu beobachten. Die Anzahl dieser Fahrzeuge hat sich seit 2003 erheblich erhöht – so sind 2021 108.522 Fahrzeuge dieses Typs zugelassen, was einer Zunahme seit 2020 um rund 13.000 Fahrzeuge entspricht [2].

Die Gründe dafür sind die Kostenersparnis durch den Entfall der Maut sowie die Tatsache, dass eine Lenkerberechtigung mit der Führerscheinklasse „B“ für den Fahrer ausreichend ist, und vermutlich auch die für diese Fahrzeuge auf dem A-, und S-Netz höheren erlaubten Maximalgeschwindigkeiten. Die exakte Zuordnung dieser Fahrzeuge zu den Fahrzeugklassen Leicht- bzw. Schwerverkehr ist mit den üblichen automatischen Zählgeräten nicht möglich. Für diese Fahrzeuge kann lediglich bei den wenigen vorhandenen Mauterfassungsstationen mit Kontrollfunktion eine genaue Unterscheidung erfolgen, weshalb Aussagen über die Fahrleistung dieser Fahrzeugart nicht oder nur sehr ungenau möglich sind.

Seit dem Jahr 2015 es gibt einen kleinen Zuwachs im Bestand der Lkw mit hzG > 3,5t. In den Jahren 2019, 2020 und 2021 stagnierte der Bestand bei rund 54.000 LKW mit hzG > 3,5t.

Nachdem in den Jahren 2004 bis 2013 die Anzahl der Sattelzugfahrzeuge stetig abgenommen hat, ist diese Entwicklung im Jahr 2014 zum Stillstand gekommen. Seit dem Jahr 2015 und bis zum Jahr 2018 stieg der Bestand an Sattelzugfahrzeugen wieder, wobei das Wachstum nur geringfügig war. In den Jahren 2019 bis 2021 stagnierte der Bestand an Sattelzugfahrzeugen bei etwa 19.800 Fahrzeugen.

Abbildung 6 Entwicklung des Bestandes der Lieferwagen mit einem hzG von genau 3.5 t, der Lkw mit einem hzG > 3,5 t und der Sattelzugfahrzeuge [1], [2]



1.3.2 Kfz-Bestand weiterhin steigend

Der Bestand an zugelassenen Kfz insgesamt in Österreich weist auch im Jahr 2021 eine Wachstumsrate von 1,6 % auf (Entwicklung seit 1970 ersichtlich in Tabelle 6)[1]. Bei den Pkw hat die Anzahl der Dieselfahrzeuge um -1,6 % abgenommen, während die benzinbetriebenen PKW um 0,1 % zugenommen haben.

Insgesamt sind mit Stand 2021 knapp über 5,0 Millionen Personenkraftwagen der Klasse M1 in Österreich zugelassen. Betrachtet man den Anteil der einzelnen Antriebsarten, so haben die alternativen Antriebsarten weiterhin nur einen geringen Anteil von rund 4,2%. Die größten Zuwächse verzeichnen die Hybridfahrzeuge mit Benzinmotoren (rund 109.000 Kfz, bzw. +58%) und die reinen Elektroautos (rund 77.000 Kfz bzw. +72%). Die Plug-In Hybridfahrzeuge mit Benzinmotor und die reinen Elektrofahrzeuge sind weiterhin von allen al-

ternativen Antrieben am weitesten verbreitet, wobei der Anteil der rein elektrisch betriebenen PKW beträchtlich aufholt. Der verbleibende Großteil des Pkw-Bestandes ist zu rund 53 % dieselgetrieben und zu rund 43 % benzingetrieben.

1.3.3 Inflation und Treibstoffpreise

Nach dem Sinken der Treibstoffpreise im Jahr 2020 um -11,1 % nominal bzw. -12,6 % real (d.h. mit der Berücksichtigung der Jahresinflation von 2,8 %) [3] sind die Treibstoffpreise im Jahr 2021 nominal kräftig um 17,1 % gestiegen, real jedoch aufgrund der Inflation sogar um 19,4 % gestiegen [3].

1.3.4 Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch

Wie im Kapitel 1.1 beschrieben beträgt im Jahr 2021 die Wachstumsrate der Verkehrsstärke im gesamten Bundesgebiet 7,7 %. Der Mineralölbericht des Fachverbandes der Mineralölindustrie [4] berichtet für das Jahr 2021 eine Zunahme des Kraftstoffverbrauches (Benzin und Diesel) um 3,9 %. Die Zusammenschau in Abbildung 7 zeigt stark fallende Verkehrsstärken, einen weiterhin geringfügig steigenden Kfz-Bestand und eine deutliche Zunahme der Treibstoffpreise sowie eine Zunahme des Treibstoffverbrauchs im Jahr 2021.

Abbildung 7 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2021

The chart displays five data series from 1970 to 2021, indexed to 2021. The Y-axis represents the percentage change from the 2021 baseline, ranging from 0% to 120%. The X-axis shows years from 1970 to 2021. The series are: Verkehrsstärke (red line), Kfz-Bestand (green line), Treibstoffpreis nominal (geschätzt) (blue line with triangles), Treibstoffpreis real (grey line with squares), and Treibstoffverbrauch (orange line with diamonds). Verkehrsstärke and Treibstoffverbrauch show a steady increase over the period, peaking around 2018-2019 before a sharp drop in 2020. Kfz-Bestand and Treibstoffpreise show more fluctuation, with nominal prices peaking in the early 2000s and real prices showing a significant decline in 2020.

Tabelle 6 Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten und jährliche Wachstumsraten der Verkehrsstärken, des Kfz- und des Pkw + Lkw-Bestandes, der Fahrleistungen der in Österreich angemeldeten Privat-Pkw, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise [6]

Jahre	Kfz-Bestand	Pkw+Lkw+Sattelzug Bestand	Verkehrsstärken	Fahrleistung Pkw	Treibstoffverbrauch Kfz	Treibstoff-Preis real	Treibstoff-Preis nominal
1970/1980	6,3%	7,7%	4,2%	-2,0%	3,8%	4,0%	10,5%
1980/1990	2,9%	2,6%	4,5%	1,5%	1,6%	-2,8%	0,6%
1990/2000	3,3%	2,8%	3,0%	-0,2%	2,9%	0,8%	3,2%
2000/2005	*1,7%	*0,0%	1,8%	0,2%	6,0%	0,8%	2,8%
2005/2006	1,3%	1,2%	1,5%	1,3%	-2,3%	5,9%	8,0%
2006/2007	1,3%	1,1%	1,6%	5,3%	-1,3%	4,4%	6,0%
2007/2008	1,4%	1,0%	-2,6%	0,2%	-3,2%	9,7%	9,4%
2008/2009	1,8%	1,8%	-0,5%	-2,3%	-3,0%	-15,7%	-15,3%

Jahre	Kfz- Bestand	Pkw+Lkw+ Sattelzug Bestand	Verkehrs- stärken	Fahrleistung Pkw	Treibstoff- Verbrauch Kfz	Treibstoff- Preis real	Treibstoff- Preis nominal
2009/2010	1,9%	1,9%	1,4%	0,7%	2,0%	11,5%	13,6%
2010/2011	1,7%	1,7%	1,6%	0,1%	-2,8%	15,2%	19,0%
2011/2012	1,7%	1,6%	-0,1%	0,1%	-0,2%	3,7%	6,2%
2012/2013	1,3%	1,3%	1,2%	1,3%	3,9%	-5,6%	-3,7%
2013/2014	1,4%	1,3%	2,6%	1,4%	-1,7%	-5,8%	-4,2%
2014/2015	1,2%	1,2%	2,6%	-4,2%	1,9%	-11,9%	-12,9%
2015/2016	1,7%	1,7%	2,9%	-4,3%	3,4%	-7,5%	-8,0%
2016/2017	1,8%	1,8%	1,9%	4,5%	2,1%	7,3%	9,2%
2017/2018	1,8%	1,8%	1,9%	4,5%	2,1%	7,3%	9,2%
2018/2019	1,5%	0,9%	0,9%	-1,2%	1,1%	0,2%	-1,3%
2019/2020	1,6%	1,3%	-17,4%	-1,3%	-12,3%	-11,1%	-12,6%
2020/2021	1,6%	1,4%	7,7%	-	3,9%	19,4%	17,1%
1970/2021	3,3%	3,2%	2,9%	-	1,9%	0,8%	3,6%

Hinweis

Die alle zwei Jahre durchgeführte Mikrozensususerhebung der Statistik Austria erhebt die Fahrleistung für in Österreich gemeldete private Pkw. Die Mikrozensususerhebung für das Jahr 2020 weist eine Zunahme des Fahrzeugbestands von 2017/2018 auf 2019/2020 um knapp 1,5 % aus. Die Fahrleistung der PKW hat laut Mikrozensus im gleichen Zeitraum um -2,5 % abgenommen. Die nächste Mikrozensususerhebung wird von der Statistik Austria für die Jahre 2021/2022 durchgeführt. Für den Jahresbericht 2022 wird dann wieder ein Wert für die Fahrleistung der privaten KFZ zur Verfügung stehen.

2 Zählstellennetz

2.1 Auswahl des Zählstellenkollektivs

Grundsätzlich sind im Jahresbericht des BMK nur Daten von Zählstellen enthalten, die durch die Datenbereitsteller (ASFINAG und Bundesländer) geprüft und plausibilisiert wurden. Weiters werden nur Zählstellen in den Bericht aufgenommen, die entweder im gesamten Jahr in Betrieb waren oder deren Ausfallzeiten durch Schätzwerte von den oben genannten Stellen ergänzt wurden. Zählstellen, bei denen keine derartigen Ergänzungen der Daten vorgenommen wurden und folglich längere Zeitabschnitte ohne oder mit nur unvollständiger Datenerfassung vorlagen, werden nicht in den Bericht aufgenommen. Da in Oberösterreich und der Steiermark auch kürzer dauernde Datenausfälle nicht ergänzt werden, werden von diesen Bundesländern vereinzelt auch Zählstellen in den Bericht aufgenommen, bei denen Datenlücken bis zu etwa einem Monat auftraten, sofern die angenommene Verkehrsstärke in der Datenlücke den JDTV-Wert nicht oder nur geringfügig beeinflusst. Ein Grund zur Lockerung des Aufnahmekriteriums ist auch die geringe Anzahl der sonst im Jahresbericht berücksichtigten Zählstellen.

Abweichungen zwischen den von den einzelnen Bundesländern bzw. der ASFINAG veröffentlichten JDTV-Werten und den im Jahresbericht des BMK veröffentlichten JDTV-Werten gilt es zu vermeiden. Daher werden die für diesen Bericht berechneten JDTV-Werte mit den von der ASFINAG [3 & 4] bzw. den Bundesländern (mit Ausnahme der Steiermark) ermittelten Werten abgeglichen. Bei allen im Jahresbericht enthaltenen Zählstellen entsprechen die berechneten JDTV-Werte entweder den von der ASFINAG bzw. den Bundesländern (Zählstellen mit vollständiger Datenbasis) ermittelten Werten oder es konnten die geringfügigen Unterschiede bei den Zählstellen mit Datenlücken aufgeklärt werden.

2.2 Übersicht über das Zählstellenkollektiv

Der Jahresbericht 2021 umfasst 812 Zählstellen, was eine Zunahme um 64 Zählstellen gegenüber dem Jahresbericht 2019 bedeutet (Tabelle 7). Auf dem Netz der ASFINAG ist die Zahl der Zählstellen geringfügig um 7 Zählstellen gesunken. Bei den Bundesländern ist die Anzahl der Zählstellen in Salzburg von 21 auf 44 gestiegen, in Oberösterreich sind 17 neue

Zählstellen zu verzeichnen. In der Steiermark ist eine starke Zunahme von 33 Zählstellen zu vermerken.

Um die Verkehrsentwicklung einer Zählstelle berechnen zu können, müssen für zumindest zwei aufeinanderfolgende Berichtsjahre jeweils Daten vorliegen, welche dem oben genannten Aufnahmekriterium genügen. Auch für die Langzeitbetrachtung der Verkehrsentwicklung einer Zählstelle ist eine möglichst durchgängige Datenreihe über den Betrachtungszeitraum Voraussetzung. Für die Berechnung der bundesweiten Verkehrsentwicklung ist es daher erforderlich, dass von den Datenbereitstellern für zumindest zwei aufeinander folgende Jahre Daten des gleichen Zählstellenkollektivs bereitgestellt werden.

Tabelle 7 Veränderung der Anzahl der Zählstellen im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020

Betreiber	Anzahl der für den Bericht berücksichtigten Zählstellen im Jahr 2020	Im Jahr 2020, jedoch nicht im Jahr 2021 verwendete Zählstellen	Im Jahr 2021 neue bzw. im Jahr 2020 nicht verwendete Zählstellen	Anzahl der für den Bericht berücksichtigten Zählstellen im Jahr 2021
ASFINAG	241	29	28	240
Wien	55	1	2	56
Niederösterreich	23	3	3	23
Burgenland	107	2	0	105
Oberösterreich	67	4	7	70
Salzburg	44	0	3	47
Steiermark	131	7	15	139
Kärnten	41	2	0	39
Tirol	58	0	1	59
Vorarlberg	43	0	0	43
Summe	810			821

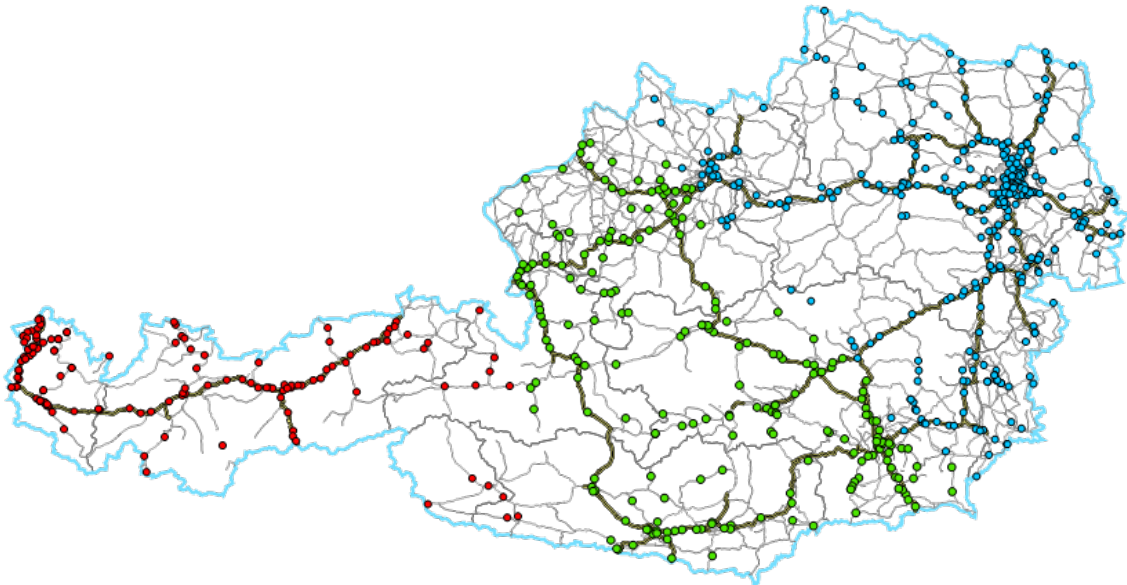
2.3 Zusammenfassung von Zählstellen zu Regionen und Korridoren

Um die Verkehrsentwicklung in den Regionen Österreichs, unterschieden nach Raumtyp und entlang von bedeutenden Verkehrsachsen darstellen zu können, werden die Zählstellen räumlichen Einheiten zugeordnet. Dabei wird nach den in Tabelle 5 angeführten Regionen, Raumtypen und Korridoren unterschieden (Tabelle 8). Die Abbildungen 8 bis 10 zeigen die im Jahresbericht enthaltenen Zählstellen nach der in Tabelle 8 angeführten räumlichen Zusammenfassung.

Tabelle 8 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen

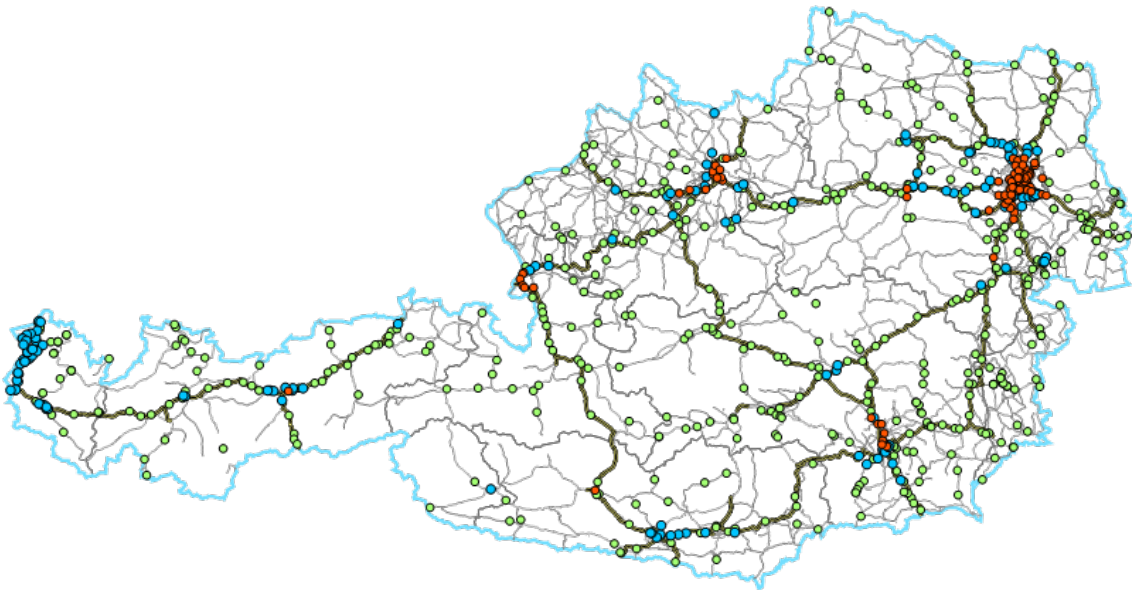
Räumliche Zusammenfassung	Bezeichnung	Anzahl der berücksichtigten Zählstellen
Regionen	Westösterreich	180
	Tauern-/Pyhrnregion	262
	Ostösterreich	351
Raumtypen	Ballungsräume	98
	Urbane Gebiete	163
	Freiland	499
Korridore	Donaukorridor (Suben - Nickelsdorf)	66
	Ostkorridor (Drasenhofen - Arnoldstein)	80
	Brennerkorridor (Kufstein - Brenner)	17
	Tauernkorridor (Salzburg - Villach)	20
	Pyhrnkorridor (Wels - Spielfeld)	46

Abbildung 8 Den Regionen Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich zugeordnete Zählstellen



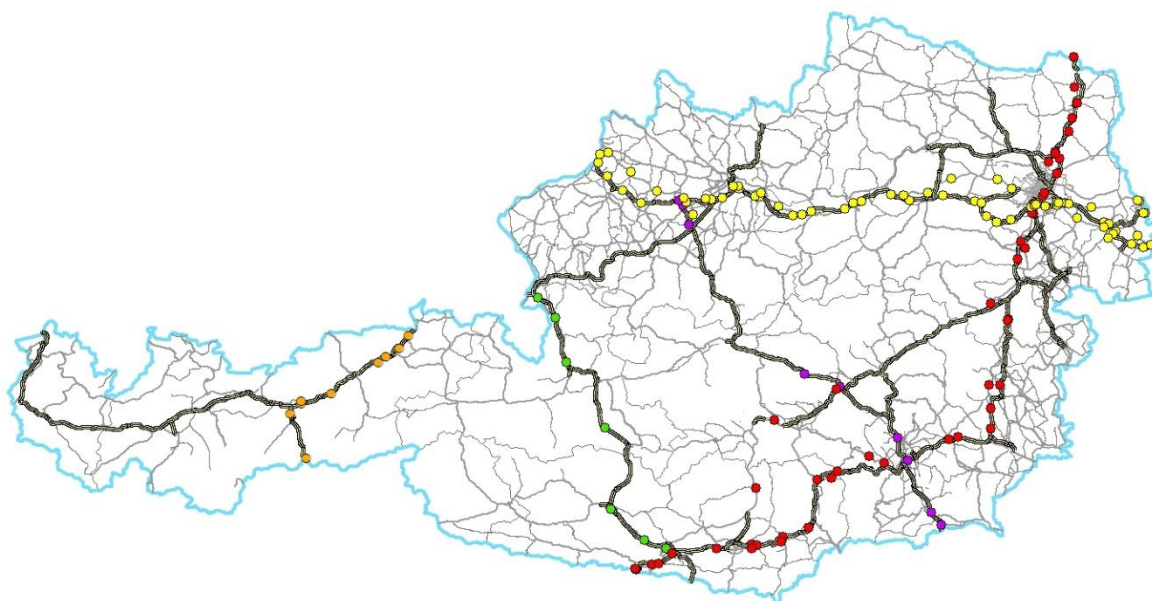
Die Darstellung zeigt, dass die für die Berechnung der Verkehrsentwicklung verwendbaren Zählstellen nicht ganz gleichmäßig über Österreich verteilt sind (siehe ebenfalls Tabelle 8). So sind manche Autobahnabschnitte z. B. die A 9 Pyhrnautobahn oder auch die Bundesländer wie Oberösterreich, die Steiermark und auch Teile des südlichen Niederösterreichs weniger gut repräsentiert. Allerdings gilt anzumerken, dass viele Teile des hier weniger gut repräsentierten Landesstraßen B-Netzes im Allgemeinen auch geringe Verkehrsaufkommen (DTV < 5.000 Kfz) aufweisen.

Abbildung 9 Den Raumtypen Urbane Gebiete, Ballungsraum und Freiland zugeordnete Zählstellen



In dieser Abbildung sind die den urbanen (städtischen) Gebieten zugeordneten Zählstellen in Rot, die den Ballungsräumen bzw. regionalen Zentren zugeordneten Zählstellen in Blau und die Zählstellen im Freiland (ohne Zählstellen am A- und S-Netz) in Grün dargestellt.

Abbildung 10 Den Korridoren zugeordnete Zählstellen



Diese Darstellung zeigt die Zuordnung der Zählstellen zu den fünf Korridoren. Jedem Korridor sind dabei Zählstellen des A-, S- und Landesstraßen B-Netzes zugeordnet. Brennerkorridor (rosa), Tauernkorridor (grün), Pyhrnkorridor (magenta), Ostkorridor (rot), Donaukorridor (gelb).

Anhang

Tabelle 9: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2020 auf 2021 - alle Kfz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und nach Straßennetz

Tabelle 10: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2020 auf 2021 - Lkw-ähnliche Kfz, Schwerverkehr und SLz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und nach Straßennetz

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2020 auf 2021, unterschieden nach Straßenkategorien und Zeitbereichen.....	8
Tabelle 2 Mittlere jährliche Wachstumsraten [%] der Verkehrsstärke von 1970 bis 2000 und jährliche Wachstumsraten ab dem Jahr 2000 auf den Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B für alle Tage und unterschieden nach Zeitbereichen.....	8
Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2020 auf 2021 unterteilt nach Regionen und Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B)	10
Tabelle 4 Entwicklung des Güterverkehrs im gesamten Bundesgebiet am gesamten Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen und Landesstraßen B).....	12
Tabelle 5 Veränderungen der Verkehrsstärken der Lkw-ähnlichen Kfz und der Sattel- und Lastzüge von 2020 auf 2021 unterteilt nach Regionen und Korridoren – Werte für den Werktagsverkehr	13
Tabelle 6 Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten und jährliche Wachstumsraten der Verkehrsstärken, des Kfz- und des Pkw + Lkw-Bestandes, der Fahrleistungen der in Österreich angemeldeten Privat-Pkw, des Treibstoffverbrauchs und der Treibstoffpreise [6].....	20
Tabelle 7 Veränderung der Anzahl der Zählstellen im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020.....	23
Tabelle 8 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verlauf der COVID-19 Pandemie in Österreich im Jahr 2021 (Quelle: ages.at, oe24.at, abgerufen am 06.10.2022).....	5
Abbildung 2 Vergleich des durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat (Fahrzeug-km, Quelle ASFINAG, eigene Bearbeitung) 2019 und 2021 auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz im Großraum Wien.	6
Abbildung 3 Vergleich des durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat (Fahrzeug-km, Quelle ASFINAG, eigene Bearbeitung) auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz 2019 und 2021 auf dem Pyhrnkorridor.	7
Abbildung 4 Vergleich des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t für die Jahre 2020 und 2021 auf dem Tauernkorridor	15
Abbildung 5 Vergleich des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t für die Jahre 2020 und 2021 auf dem Pyhrnkorridor	16
Abbildung 6 Entwicklung des Bestandes der Lieferwagen mit einem hzG von genau 3.5 t, der Lkw mit einem hzG > 3,5 t und der Sattelzugfahrzeuge [1], [2]	18
Abbildung 7 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2021.....	20
Abbildung 8 Den Regionen Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich zugeordnete Zählstellen	25
Abbildung 9 Den Raumtypen Urbane Gebiete, Ballungsraum und Freiland zugeordnete Zählstellen	26
Abbildung 10 Den Korridoren zugeordnete Zählstellen	26

Quellenverzeichnis

- [1] STATISTIK AUSTRIA – Tabelle Kfz-Bestand 2021

- [2] STATISTIK AUSTRIA – Direktion Unternehmen, Abteilung Verkehr – spezielle Auswertung

- [3] STATISTIK AUSTRIA – Inflation im Jahr 2021
[statistik.at/web_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex_vpi_hvpi/hauptgruppen_und_details](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex_vpi_hvpi/hauptgruppen_und_details)

- [4] Branchenreport Mineralöl 2021 – Fachverband der Mineralölindustrie Österreichs (FVMI) – Wirtschaftskammer Wien 2022

Abkürzungen

A	Autobahn
A- und S-Netz	Autobahnen- und Schnellstraßennetz
AGES	Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit GmbH
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
B	Landesstraßen B
B-Netz	Landesstraßen B
bzw.	beziehungsweise
COVID	Corona Virus Disease
d.h.	das heißt
hzG	höchstzulässiges Gesamtgewicht
JDTV	Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Kfz	Kraftfahrzeug
Km	Kilometer
LKW	Lastkraftwagen
PKW	Personenkraftwagen
S	Schnellstraße
SLz	Sattel- und Lastzüge
t	Tonnen

Datenbereitsteller

ASFINAG Service GmbH

Amt der Burgenländischen Landesregierung Abteilung 8 - Straßen-, Maschinen- und Hochbau Referat Planung und Bauvorbereitung

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 9 Kompetenzzentrum Straßen und Brücken

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr - Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6 - Landesbaudirektion, Referat Straßenbau und Verkehrsplanung

Amt der Steirischen Landesregierung Abteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau

Amt der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Verkehrsplanung

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Straßenbau (VIIb)

Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 Verkehrs- und Datenmanagement

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Servicebüro

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

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