

# **Automatische Straßenverkehrszählung 2022 – 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, 2024. Stand: 29. August 2024

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an  
[christian.wampera@bmk.gv.at](mailto:christian.wampera@bmk.gv.at).

# Inhalt

<b>Inhalt .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Verkehrsentwicklung.....</b>	<b>4</b>
1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet .....	4
1.1.1 Verkehrsentwicklung nach dem Ende der Pandemie .....	4
1.1.2 Verkehrszunahme in den Regionen.....	9
1.1.3 Verkehrsentwicklung in den drei Raumtypen .....	10
1.1.4 Verkehrsentwicklung auf den Korridoren.....	11
1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet.....	13
1.2.1 Verkehrsentwicklung bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen insgesamt und bei Sattel- und Lastzügen (SLz) .....	13
1.2.2 Verkehrsentwicklungen auf den Korridoren und in den Raumtypen .....	14
Leichte Abnahme des Lkw-Verkehrs insgesamt .....	15
Entwicklung des Verkehrs der Lkw-ähnlichen Kfz und SLz auf den Korridoren.....	15
Entwicklung des Verkehrs in den Regionen und den drei Raumtypen .....	16
1.3 Gegenüberstellung der Entwicklung des Kfz-Bestandes, der Verkehrsstärken und der Treibstoffpreise .....	17
1.3.1 Entwicklung des Lkw-Bestandes.....	17
1.3.2 Entwicklung des Kfz-Bestands gesamt.....	18
1.3.3 Inflation und Treibstoffpreise.....	19
1.3.4 Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch.....	19
<b>2 Zählstellennetz .....</b>	<b>22</b>
2.1 Auswahl des Zählstellenkollektivs .....	22
2.2 Übersicht über das Zählstellenkollektiv .....	22
2.3 Zusammenfassung von Zählstellen zu Regionen und Korridoren.....	24
<b>Anhang .....</b>	<b>28</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>29</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>30</b>
<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>31</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>32</b>
<b>Datenbereitsteller .....</b>	<b>33</b>

# 1 Verkehrsentwicklung

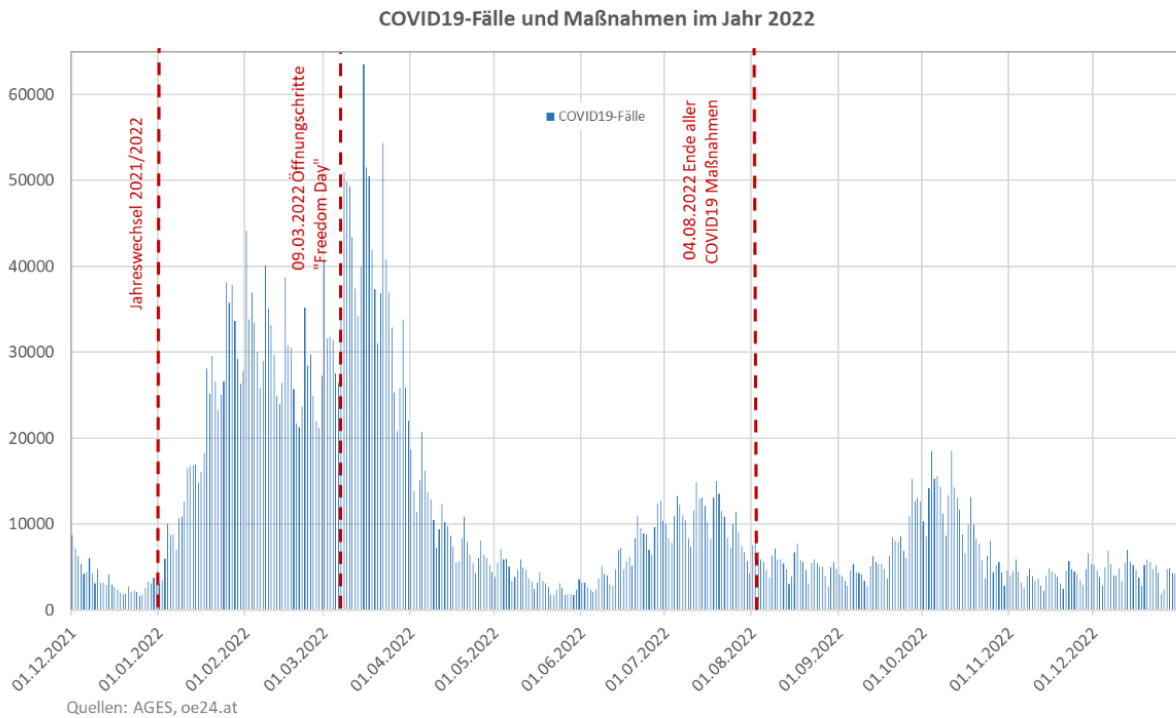
## 1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

### 1.1.1 Verkehrsentwicklung nach dem Ende der Pandemie

Im Jahr 2022 ist das Verkehrsgeschehen weiterhin durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Der Einfluss der Pandemie ist in der ersten Jahreshälfte noch deutlich erkennbar, wodurch die Verkehrsstärken auf allen betrachteten Straßenkategorien im gesamten Bundesgebiet im Zeitbereich Jänner bis Juni 2022 unter dem Niveau vor der Pandemie bleiben. Trotzdem liegt das Verkehrsaufkommen zwischen Jänner und Juni über den im Vergleichszeitraum im Jahr 2021 beobachteten Werten. In den Monaten Juli bis Dezember konnte eine Zunahme des Verkehrsaufkommens verzeichnet werden, da die pandemiebedingten Maßnahmen fast gänzlich aufgehoben wurden.

Abbildung 1 zeigt den zeitlichen Verlauf des Infektionsgeschehens und die Zeitpunkte der Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie. Die Monate Jänner bis April begannen mit einer bis dahin unerreichten Anzahl der COVID19-Infektionsfälle, mit der OMEGA-Variante des Virus. Mit dem Rückgang der Infektionsfälle ab April und der vorläufigen Aufhebung der Corona-Maßnahmen Anfang April 2022, zeigte sich, neben dem erhöhten Verkehrsaufkommen auch eine Mobilitätszunahme der Bevölkerung im Allgemeinen.

Abbildung 1 Verlauf der COVID-19 Pandemie in Österreich im Jahr 2022

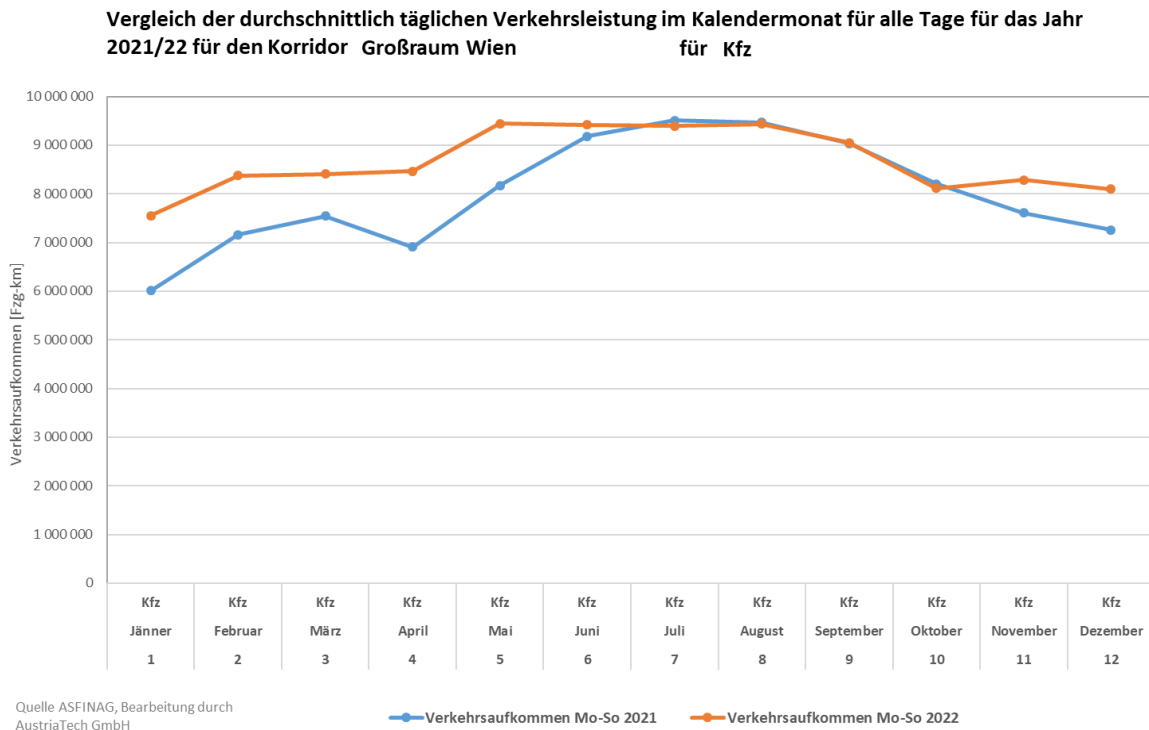


Quelle: ages.at, oe24.at, abgerufen am 06.10.2023)

Unter dem Begriff der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung in einem Kalendermonat, in der Folge kurz als Verkehrsleistung bezeichnet, wird in den nachstehenden Abbildungen nur die von den Fahrzeugen auf den Zählabschnitten, der in die Berechnung einbezogenen Zählstellen in einem Kalendermonat durchschnittlich täglich zurückgelegten Fahrzeugkilometer [Fzg-km], verstanden. Somit handelt es sich nicht um eine vollständige Fahrleistungsberechnung für das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz, da jene Abschnitte des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes auf denen keine Zählstellen vorhanden sind, nicht in dieser Berechnung berücksichtigt werden konnten.

Abbildung 2 zeigt die monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung aller Kfz im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz im Großraum Wien. Im Jahresvergleich ist ein höheres Verkehrsaufkommen in den Monaten Jänner bis Mai 2022 erkennbar. Über die folgenden Sommermonate des Jahres 2022 stagniert die Verkehrsleistung auf hohem Niveau und entspricht dabei den Sommermonaten des Vorjahres. In den Monaten November und Dezember liegt die Verkehrsleistung wieder über dem Verkehrsaufkommen im Vergleichszeitraum des Jahres 2021.

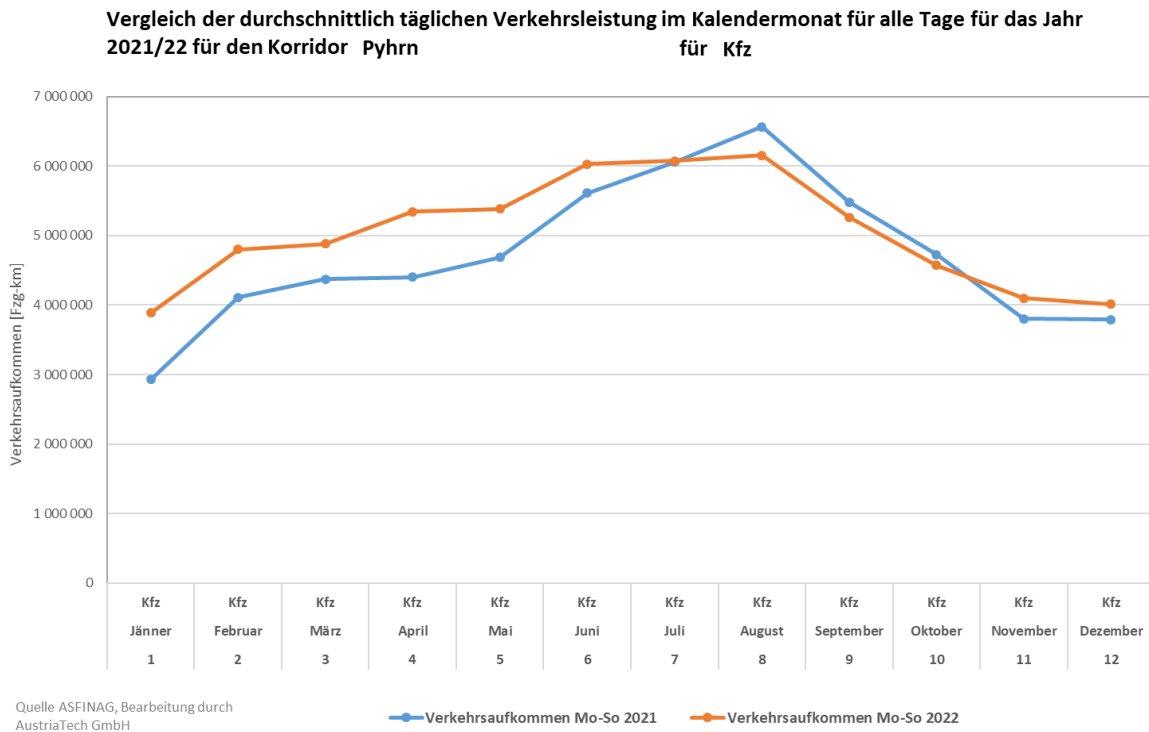
Abbildung 2 Vergleich der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung im Kalendermonat (Fahrzeug-km) 2021 und 2022 auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz im Großraum Wien.



Quelle: ASFINAG, eigene Bearbeitung

Im Jahresvergleich 2021 zu 2022 zeigt Abbildung 3 wie sich die Verkehrsleistung auf dem Pyhrnkorridor, der stärker von saisonalen Schwankungen durch Tourismus geprägt ist, entwickelt. Nach der Aufhebung der Pandemie-Maßnahmen im April 2022 beginnt die Verkehrsleistung stark zu steigen. Lediglich im August 2022 liegt die Verkehrsleistung etwas unter dem Vergleichswert aus dem August 2021. Im November und Dezember 2022 liegt die Verkehrsleistung deutlich über den Vergleichsmonaten im Jahr 2021, dies kann mit den Pandemiemaßnahmen in diesem Zeitraum im Jahr 2021 begründet werden.

Abbildung 3 Vergleich der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung im Kalendermonat (Fahrzeug-km) auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz 2021 und 2022 auf dem Pyhrnkorridor.



Quelle: ASFINAG, eigene Bearbeitung

Tabelle 1 zeigt die für das gesamte Bundesgebiet errechnete mittlere Zunahme der Verkehrsstärke an allen Tagen von 9,0 %. Die größten Zunahmen zeigen sich wie schon 2021 im Sonntagszeitbereich am Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit einem Durchschnitt von 19,7 %, aber auch auf dem Landesstraßen B Netz treten mit 14,5 % deutliche Wachstumsraten auf. Dies veranschaulicht die stark gestiegene Mobilität an den Wochenenden nach dem Ende der Pandemie.

Mit diesen zum Teil erheblichen Steigerungen in allen Zeitbereichen werden in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2022 wieder Verkehrsstärken erreicht, wie sie vor der Pandemie beobachtet wurden.

Tabelle 1 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2021 auf 2022, unterschieden nach Straßenkategorien und Zeitbereichen

<b>Straßentyp</b>	<b>Anzahl Zählstellen</b>	<b>alle Tage Wachstumsraten</b>	<b>Wachstumsraten Werktagszeitbereich</b>	<b>Wachstumsraten Sonntagszeitbereich</b>	<b>Wachstumsraten Urlaubszeitbereich</b>
<b>Autobahnen und Schnellstraßen</b>	197	9,0%	7,6%	19,7%	6,0%
<b>Landesstraßen B</b>	548	5,3%	5,5%	14,5%	2,1%
<b>A-, S- und B-Netz</b>	745	7,2%	6,6%	17,1%	4,0%

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 2022 erhebliche Wachstumsraten von +17,1 % besonders im Wochenendverkehr auf; vermutlich zurückzuführen auf das Ende der Pandemiemaßnahmen mit April 2022.

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 unterschieden nach Zeitbereichen

<b>Jahre</b>	<b>Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Alle Tage</b>	<b>Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Werktagszeitbereich</b>	<b>Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Sonntagszeitbereich</b>	<b>Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B Urlaubszeitbereich</b>
<b>1970/1980</b>	4,2	5,0	3,3	4,0
<b>1980/1990</b>	4,5	5,2	3,7	4,2
<b>1990/2000</b>	3,0	3,5	2,2	2,8
<b>2000/2001</b>	2,1	2,0	3,0	1,9
<b>2001/2002</b>	2,9	2,9	2,8	2,6
<b>2002/2003</b>	2,4	2,2	2,0	2,9
<b>2003/2004</b>	1,5	1,5	0,2	1,9
<b>2004/2005</b>	0,1	0,6	0,4	-0,4



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
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
2021/2022	7,2	6,6	17,1	4,0
1970/2022	2,6	3,0	2,4	2,3

### 1.1.2 Verkehrszunahme in den Regionen

In der gegenständlichen Auswertung werden stets auch drei große Regionen Österreichs gesondert betrachtet (siehe Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 unterteilt nach Regionen auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B)). Am stärksten waren die Verkehrszunahmen im Vergleich zum Vorjahr in der Region West mit 14,9 %, während in der Region Tauern-Pyhrn und Ost die Verkehrszunahmen in etwa im Bundesdurchschnitt oder knapp darunter lagen. Am größten

waren wiederum die Zunahmen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz, offenbar im Zusammenhang mit dem im Sommer stark gestiegenen Tourismusverkehr in Richtung der südlichen Nachbarländer (siehe auch Abbildung 3).

Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 unterteilt nach Regionen 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
Westösterreich	39	15,70%	111	12,10%	150	13,90%
Tauern- und Pyhrnregion	83	9,00%	180	4,30%	263	6,70%
Ostösterreich	77	7,30%	257	2,90%	334	5,10%

### 1.1.3 Verkehrsentwicklung in den drei Raumtypen

Bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp, kann festgestellt werden, dass die Zunahme des Verkehrs im Freiland bei 8,3 % liegt. Im Freiland sind jene Zählstellen umfasst, die auf Straßen liegen, welche als Verbindungen zwischen Zentren dienen. Im Vergleich dazu ist die Zunahme des Verkehrsaufkommens in urbanen Gebieten (5,4 %) und in Ballungsräumen (3,6 %) geringer. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Überlandfahrten deutlich stärker als die lokalen Fahrten in den dicht besiedelten Gebieten zugenommen haben. Tabelle 4 fasst die Entwicklungen für die Regionen, Raumtypen sowie entlang der Korridore zusammen und bietet einen Überblick über das Wachstum am Straßennetz.

Tabelle 4 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 für die drei Raumtypen 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
Ballungsräume	27	6,1%	60	1,1%	87	3,6%
Urbane Gebiete	53	8,1%	107	2,6%	161	5,4%
Freiland	117	10,1%	382	6,5%	500	8,3%

### 1.1.4 Verkehrsentwicklung auf den Korridoren

Im gegenständlichen Bericht werden die wichtigsten Hauptverkehrsrouen in Österreich in fünf Korridore zusammengefasst. Die fünf Korridore sind der Donau-, der Ost-, der Tauern-, der Pyhrn- und der Brennerkorridor. In Kapitel 2.3 finden sich die dazu entsprechenden Kartendarstellungen.

Tabelle 5: Tabelle 5 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 unterteilt nach Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B)

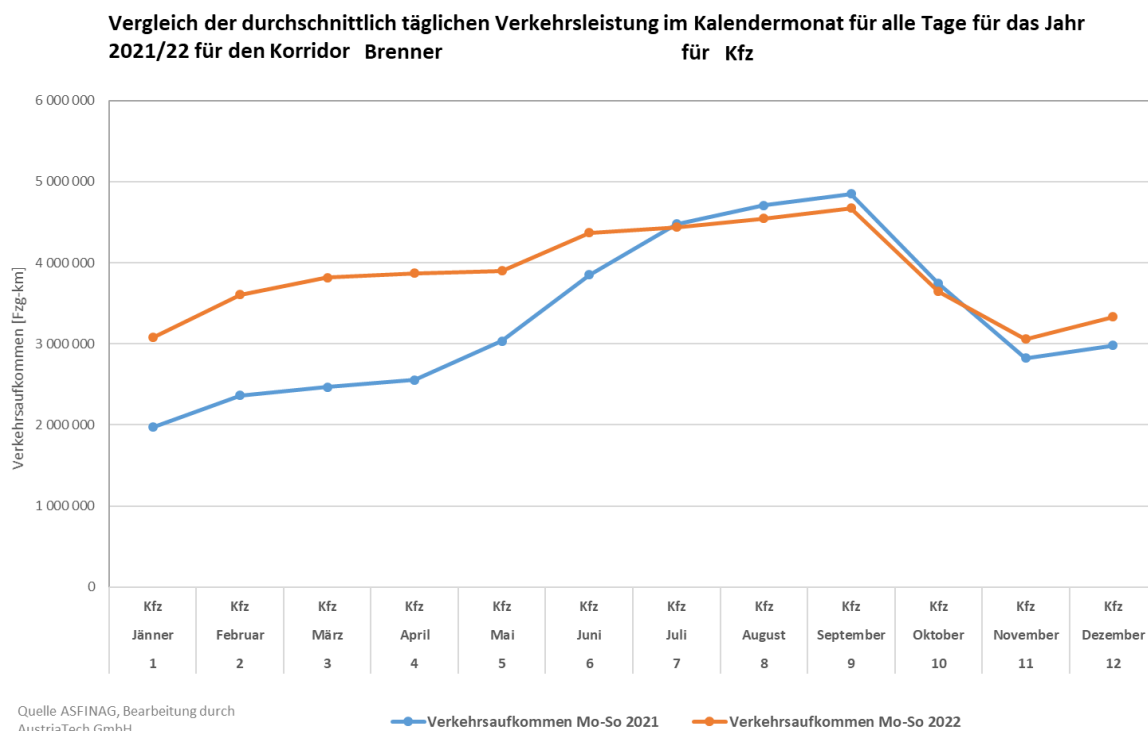
Region bzw. Korridor	A+S Anzahl Zählstellen	A+S Wachstum	B Anzahl Zählstellen	B Wachstum	A+S+B Anzahl Zählstellen	A+S+B Wachstum
<b>Donaukorridor</b> (Suben bis Nickelsdorf)	29	9,10%	31	5,40%	60	8,60%
<b>Ostkorridor</b> (Drasenhofen bis Arnoldstein)	39	7,10%	30	4,50%	69	6,60%
<b>Brennerkorridor</b> (Kufstein bis Brenner)	12	16,60%	6	7,20%	18	15,10%
<b>Tauernkorridor</b> (Salzburg bis Villach)	13	13,70%	6	2,80%	19	10,80%

**Pyhrnkorridor**

<b>(Wels bis Spielfeld)</b>	23	7,20%	24	1,40%	47	5,80%
-----------------------------	----	-------	----	-------	----	-------

Im Berichtsjahr 2022 zeigen sich für die fünf Korridore ein Verkehrswachstum zwischen 6,6 % am Ostkorridor und 15,1 % am Brennerkorridor. Auf jenen Korridoren, die wichtige Verbindungen von und nach Deutschland sind – Donaukorridor, Tauernkorridor und Pyhrnkorridor – wird eine Verkehrszunahme von rund 13 % beobachtet. Der Brennerkorridor weist von allen betrachteten Korridoren die höchste Zunahme von 15,1 % auf, dies ist auf die im Vergleich zu 2021 starke Verkehrszunahme in den Monaten Jänner bis Juni zurückzuführen, siehe dazu die folgende Abbildung 4. Alle Korridore weisen am Landesstraßen B-Netz geringere Zunahmen des Verkehrsaufkommens als am Autobahnen- und Schnellstraßennetz auf.

Abbildung 4 Vergleich der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung im Kalendermonat (Fahrzeug-km) auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz 2021 und 2022 auf dem Brennerkorridor



Quelle: ASFINAG, eigene Bearbeitung

## 1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

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

Die Veränderung des Lkw-Verkehrs an allen Tagen liegt im Jahr 2022 bei -0,7 %. Der Verkehr der Sattel- und Lastzüge (SLz) nimmt insgesamt im Jahresschnitt um -2,6 % ab. Dazu sei angemerkt, dass im Jahr 2020 sowohl der Lkw-Verkehr als auch der SLz-Verkehr in etwa derselben Größenordnung zurückgegangen ist – siehe dazu Tabelle 6.

Tabelle 6 Entwicklung des Güterverkehrs im gesamten Bundesgebiet am gesamten Straßennetz (Autobahnen, 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
2021/2022	-0,7%	-1,1%	-2,6%	-1,9%

## 1.2.2 Verkehrsentwicklungen auf 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 7 gibt einen Überblick über die Veränderungen zwischen dem Jahr 2021 und 2022 für den Werktagsbereich auf dem gesamten Straßennetz sowie unterteilt nach Autobahnen und Schnellstraßen (A- und S-Netz) und Landesstraßen B (B-Netz).

Tabelle 7 Veränderungen der Verkehrsstärken der Lkw-ähnlichen Kfz und der Sattel- und Lastzüge von 2021 auf 2022 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 [%]
<b>Gesamtes Bundesgebiet</b>	-1,1%	-1,9%	0,7%	0,4%	-2,9%	-4,3%
<b>Westösterreich</b>	4,6%	2,7%	3,7%	2,5%	5,6%	2,8%
<b>Tauern- und Pyhrnregion</b>	-2,4%	-2,5%	0,4%	0,4%	-5,2%	-5,5%
<b>Ostösterreich</b>	-0,9%	-1,9%	0,0%	-0,3%	-1,7%	-3,6%
<b>Ballungsräume</b>	-0,4%	-3,3%	0,5%	0,0%	-1,2%	-6,7%
<b>Urbane Gebiete</b>	-0,3%	-1,5%	0,6%	-0,5%	-1,2%	-2,6%
<b>Freiland</b>	-0,8%	-1,5%	0,7%	0,7%	-2,3%	-3,8%
<b>Donaukorridor (Suben bis Nickelsdorf)</b>	0,2%	0,8%	0,3%	0,9%	-1,4%	-3,2%
<b>Ostkorridor (Drasenhofen bis Arnoldstein) *</b>	-1,1%	-2,0%	-1,3%	-1,8%	1,5%	-4,9%
<b>Brennerkorridor (Kufstein bis Brenner)</b>	3,9%	2,7%	4,0%	2,7%	1,9%	3,2%

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 [%]
<b>Tauernkorridor (Salzburg bis Villach)</b>	1,6%	0,6%	1,8%	0,7%	0,2%	-0,9%
<b>Pyhrnkorridor (Wels bis Spielfeld)</b>	-0,7%	0,3%	0,6%	1,1%	-8,9%	-6,0%

### Leichte Abnahme des Lkw-Verkehrs insgesamt

Wie in Tabelle 7 zu entnehmen ist, kann am A-, S- und B-Netz auf dem Donaukorridor im Jahr 2021 insgesamt eine Abnahme des Verkehrs der Lkw-ähnlichen Kfz um -0,7 % im Zeitbereich alle Tage beobachtet werden. Im Werktagszeitbereich beträgt die Abnahme -1,1 %. Im Vergleich zu den Lkw-ähnlichen Kfz nimmt der Verkehr der Sattel- und Lastzüge im Werktagszeitbereich in der Gesamtbetrachtung über alle Netze ebenfalls um -1,9 % ab.

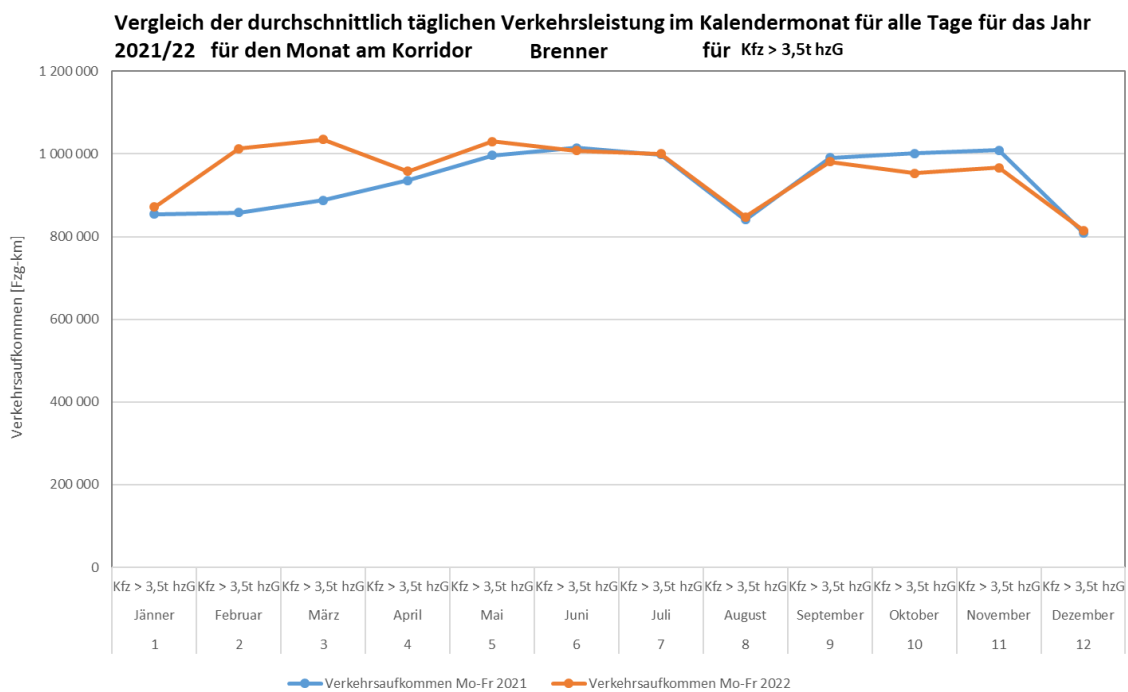
### Entwicklung des Verkehrs der Lkw-ähnlichen Kfz und SLz auf den Korridoren

Auf dem Brennerkorridor ergibt sich im Jahr 2022 am Autobahnen- und Schnellstraßennetz für die Lkw-ähnlichen Kfz im Werktagszeitbereich eine Zunahme von 3,9 %, für die Sattel- und Lastzüge beträgt die Zunahme 2,7 %, ebenfalls im Werktagszeitbereich – siehe dazu die obige Tabelle 7.

Auch auf dem Tauernkorridor ist im Werktagszeitbereich eine Zunahme der Lkw-ähnlichen Kfz von 1,6 % zu verzeichnen. In der Betrachtung über alle Tage – also inklusive aller Wochenendtage - ist am Tauernkorridor sogar eine Zunahme von 4,3 % zu verzeichnen, möglicherweise ein Hinweis auf verstärkten Reiseverkehr mit mautpflichtigen Kfz. Der Donau- und Pyhrnkorridor weisen geringere Wachstumsraten bei den Lkw-ähnlichen und bei den SLz auf. Lediglich der Ostkorridor (Drasenhofen bis Arnoldstein) weist besonders bei den SLz mit -2,8 % an allen Tagen bzw. -2,0 % an Werktagen einen nennenswerten Rückgang des Verkehrsaufkommens auf. Die folgende Abbildung 5 zeigt die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t am Brenner. Im Vergleich zu 2021 sind am Brennerkorridor besonders in den Monaten Februar und März ein höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Über das ganze Jahr 2022 betrachtet ist am

Brennerkorridor eine Verkehrszunahme von 2,5 % für Lkw-ähnliche Fahrzeuge und von 3,7 % bei den SLz zu verzeichnen.

Abbildung 5 Vergleich des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t für die Jahre 2021 und 2022 auf dem Brennerkorridor



Quelle: ASFINAG, eigene Bearbeitung AustriaTech

### Entwicklung des Verkehrs in den Regionen und den drei Raumtypen

Beim Vergleich der Entwicklung des Schwerververkehrs in den Regionen kann festgestellt werden, dass die Region West (Tirol, Vorarlberg) deutliche Zunahmen bei den Lkw-ähnlichen Kfz (+5,7 %) und der SLz (+2,1 %) aufweist. Im Vergleich dazu ist eine moderate Abnahme des Schwerververkehrs in den Regionen Tauern-/Pyhrn und Ost zu beobachten.



Betrachtet man die drei Raumtypen Ballungsraum, urbane Gebiete und Freiland, so ist in allen drei Raumtypen ein leichter Rückgang des Verkehrs der Lkw-ähnlichen Kfz und ein moderater Rückgang der SLz zu beobachten.

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

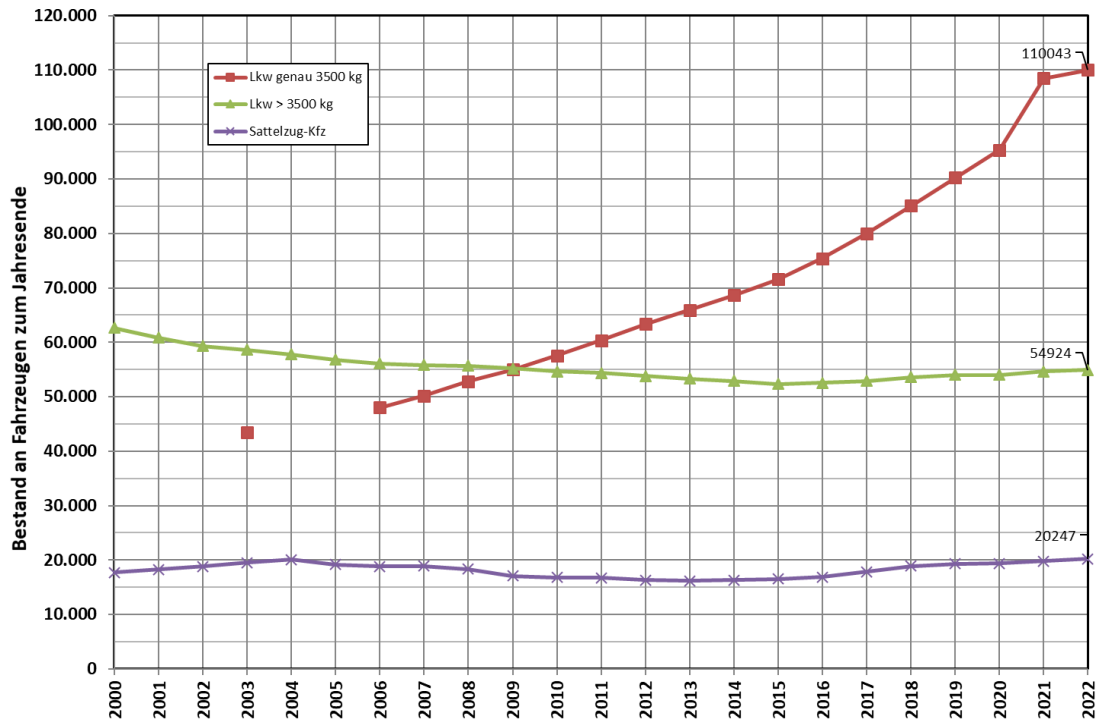
### **1.3.1 Entwicklung des Lkw-Bestandes**

Abbildung 6 zeigt die Entwicklung des Bestandes an Güterfahrzeugen unterteilt in die Gruppen Lieferwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) von 3,5 t, mit einem hzG über 3,5 t und von Sattelzugfahrzeugen basierend auf der Zulassungsstatistik der Statistik Austria. Nachdem im Sommer 2022 die Reform der Normverbrauchsabgabe (NOVA) in Kraft trat, war im ersten Halbjahr ein erhöhter Absatz solcher Fahrzeuge zu beobachten. Nach Inkrafttreten der Verordnung war die Anschaffung von nun deutlich teureren Fahrzeugen dieser Fahrzeugklasse wesentlich weniger attraktiv, was insgesamt zu einer deutlichen Abflachung der Kurve der Kfz mit 3,5 t hzG geführt hat.

Ab dem Jahr 2015 gibt es einen geringen Zuwachs im Bestand der Lkw mit hzG > 3,5 t. In den Jahren 2019, 2020 und 2021 stagnierte der Bestand bei rund 54.500 LKW mit hzG > 3,5 t.

Nachdem in den Jahren 2004 bis 2013 die Anzahl der Sattelzugfahrzeuge (SLz) stetig abgenommen hat, ist diese Entwicklung im Jahr 2014 zum Stillstand gekommen. In den Jahren 2015 bis 2018 ist der Bestand an SLz minimal angestiegen; 2019 bis 2021 stagnierte der Bestand an SLz bei etwa 19.800 Fahrzeugen und im Jahr 2022 hat sich diese Zahl geringfügig auf ca. 20.250 erhöht.

Abbildung 6 Entwicklung des Bestandes der Lieferwagen mit einem hzG von 3,5 t, der Lkw mit einem hzG > 3,5 t und der Sattelzugfahrzeuge



Quelle: STATISTIK AUSTRIA –Kfz-Bestand 2022, STATISTIK AUSTRIA – Direktion Unternehmen, Abteilung Verkehr – spezielle Auswertung

### 1.3.2 Entwicklung des Kfz-Bestands gesamt

Der Bestand an zugelassenen Kfz insgesamt in Österreich weist auch im Jahr 2022 eine Wachstumsrate von 0,8 % auf, dies bedeutet im Vergleich zum Jahr 2021 eine nur noch halb so hohe Wachstumsrate. Bei den Pkw hat die Anzahl der Dieselfahrzeuge um -2,4 % abgenommen, womit eine Fortsetzung des schon seit 2021 beobachtbaren Trends festgestellt werden kann. In Summe waren im Jahr 2022 somit rund 66.000 dieselbetriebene Pkw weniger zugelassen als im Jahr 2021. Die benzinbetriebenen Pkw haben ebenfalls um -0,1 % abgenommen, in absoluten Zahlen bedeutet dies eine Abnahme um rund 3.000 Kfz.

Insgesamt sind mit Stand 2022 knapp über 5,15 Millionen Pkw der Klasse M1 in Österreich zugelassen. Betrachtet man den Anteil der einzelnen Antriebsarten, so haben die alternativen Antriebsarten weiterhin nur einen geringen aber im Verhältnis stark steigenden Anteil

von rund 5,9 %, also eine Zunahme um 1,7 % im Vergleich zum Jahr 2021. Die größten Zuwächse verzeichnen Hybridfahrzeuge mit Benzinmotoren (rund 148.000 Kfz bzw. +36 %) und die reinen Elektroautos (rund 110.000 Kfz bzw. +44 %). Die Plug-In Hybridfahrzeuge mit Benzinmotor und die reinen Elektrofahrzeuge sind weiterhin von allen alternativen Antrieben am weitesten verbreitet, wobei der Anteil der rein elektrisch betriebenen Pkw beträchtlich aufholt. Der verbleibende Großteil des Pkw-Bestandes ist zu rund 51 % dieselgetrieben und zu rund 43 % benzingetrieben.

### **1.3.3 Inflation und Treibstoffpreise**

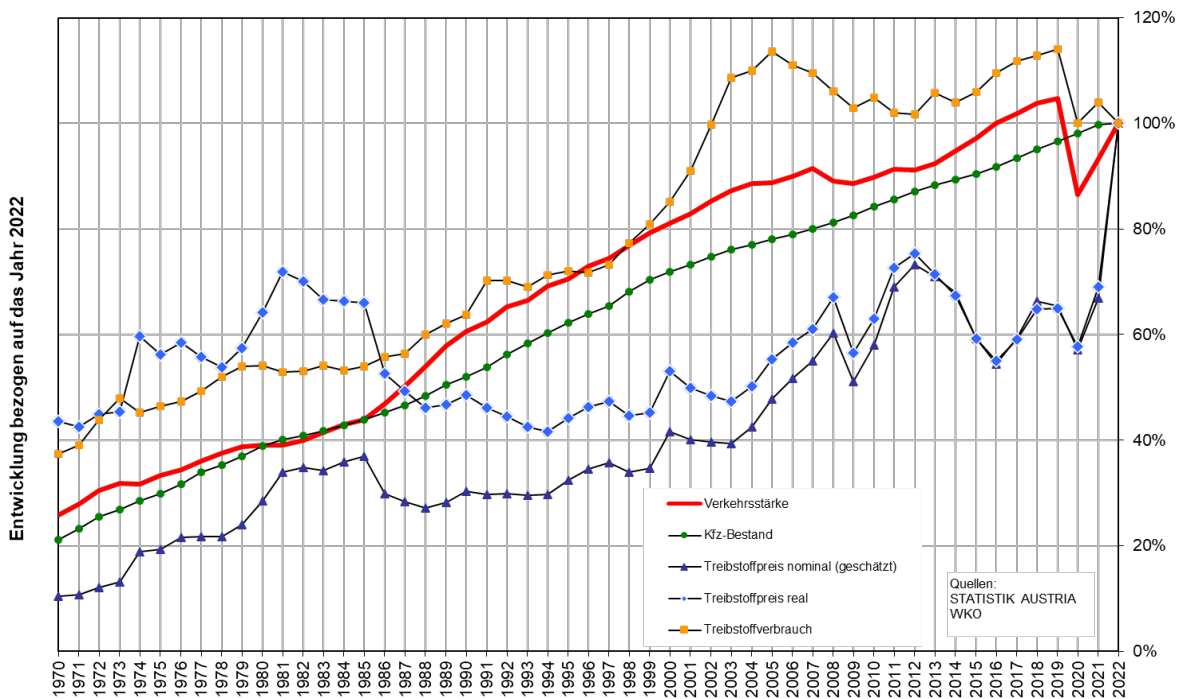
Bereits im Jahr 2021 war eine erhebliche Steigerung der Treibstoffpreise von 17,1 % nominal zu verzeichnen. Dieser Trend hat sich im Jahr 2022 noch einmal verstärkt, wobei beim Dieselmotorkraftstoff mit einer Preissteigerung von 47,4 % ein Rekordwert zu verzeichnen war. Die Preissteigerungen beim Ottomotorkraftstoff waren mit 31% ebenfalls rekordverdächtig. Neben der allgemeinen wirtschaftlichen Lage war beim Dieselmotorkraftstoff der länger anhaltende Ausfall der Raffinerie Schwechat und die dadurch erforderlichen Importe von Dieselmotorkraftstoff ein erheblicher Preistreiber. Preissteigerungen in dieser Größenordnung waren zuletzt in den Jahren 1973/1974, beim sogenannten „Ölschock“, zu verzeichnen.

### **1.3.4 Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch**

Wie im Kapitel 1.1 beschrieben, beträgt im Jahr 2022 die Wachstumsrate der Verkehrsstärke im gesamten Bundesgebiet an allen Tagen 9,0 %. Der Mineralölbericht des Fachverbandes der Mineralölindustrie [2] berichtet für das Jahr 2022 eine Veränderung des Kraftstoffverbrauches (Benzin und Diesel) insgesamt um - 3,8 %. Die Abnahme des Treibstoffverbrauches für beide Kraftstoffarten im gewichteten Mittel um -3,8 % ergibt sich aus dem Umstand, dass der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff mit rund 6.100 Tonne rund viermal so hoch ist wie der Verbrauch an Ottomotorkraftstoff mit 1.500 Tonne.

Nachstehende Abbildung 7 zeigt die Entwicklung der oben genannten Kennzahlen im langjährigen Verlauf:

Abbildung 7 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2022



Quellen: Statistik Austria, WKO

Tabelle 8 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%

Jahre	Kfz- Bestand	Pkw+Lkw+ Sattelzug Bestand	Verkehrs- stärken	Fahrleistung Pkw	Treibstoff- Verbrauch Kfz	Treibstoff- Preis real	Treibstoff- Preis nominal
<b>1990/2000</b>	3,3%	2,8%	3,0%	-0,2%	2,9%	0,8%	3,2%
<b>2000/2005</b>	1,7%	*0,0%	1,8%	0,2%	6,0%	0,8%	2,8%
<b>2005/2006</b>	1,3%	1,2%	1,5%	1,3%	-2,3%	5,9%	8,0%
<b>2006/2007</b>	1,3%	1,1%	1,6%	5,3%	-1,3%	4,4%	6,0%
<b>2007/2008</b>	1,4%	1,0%	-2,6%	0,2%	-3,2%	9,7%	9,4%
<b>2008/2009</b>	1,8%	1,8%	-0,5%	-2,3%	-3,0%	-15,7%	-15,3%
<b>2009/2010</b>	1,9%	1,9%	1,4%	0,7%	2,0%	11,5%	13,6%
<b>2010/2011</b>	1,7%	1,7%	1,6%	0,1%	-2,8%	15,2%	19,0%
<b>2011/2012</b>	1,7%	1,6%	-0,1%	0,1%	-0,2%	3,7%	6,2%
<b>2012/2013</b>	1,3%	1,3%	1,2%	1,3%	3,9%	-5,6%	-3,7%
<b>2013/2014</b>	1,4%	1,3%	2,6%	1,4%	-1,7%	-5,8%	-4,2%
<b>2014/2015</b>	1,2%	1,2%	2,6%	-4,2%	1,9%	-11,9%	-12,9%
<b>2015/2016</b>	1,7%	1,7%	2,9%	-4,3%	3,4%	-7,5%	-8,0%
<b>2016/2017</b>	1,8%	1,8%	1,9%	4,5%	2,1%	7,3%	9,2%
<b>2017/2018</b>	1,8%	1,8%	1,9%	4,5%	2,1%	7,3%	9,2%
<b>2018/2019</b>	1,5%	0,9%	0,9%	-1,2%	1,1%	0,2%	-1,3%
<b>2019/2020</b>	1,6%	1,3%	-17,4%	-1,3%	-12,3%	-11,1%	-12,6%
<b>2020/2021</b>	1,6%	1,4%	7,7%	-	3,9%	19,4%	17,1%
<b>2021/2022</b>	0,8%	0,4%	7,2%	5,0%	-3,8%	45,0%	49,3%
<b>1970/2022</b>	3,2%	3,1%	2,4%	0,0%	1,8%	1,6%	4,3%

# 2 Zählstellennetz

## 2.1 Auswahl des Zählstellenkollektivs

Grundsätzlich sind im vorliegenden 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 in 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 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 2022 umfasst 891 Zählstellen, dies bedeutet eine Zunahme um 61 Zählstellen gegenüber dem Jahresbericht 2021 (Tabelle 9). Auf dem Netz der ASFINAG ist die Anzahl der Zählstellen um eine zurückgegangen. In den Jahresbericht 2022 wurden aus den Bundesländern Salzburg, Oberösterreich und Vorarlberg erstmals auch Zählstellen auf Landesstraßen L aufgenommen, sofern der dort ermittelte JDTV-Wert über 5.000 Kfz/24 h lag.

Analog wurden in Wien Zählstellen auf Gemeindestraßen aufgenommen, wobei auch hier wieder nur Zählstellen mit einem JDTV-Wert über 5.000 Kfz/24 h berücksichtigt wurden.

Um die Verkehrsentwicklung einer Zählstelle berechnen zu können, müssen für zumindest zwei aufeinanderfolgende Berichtsjahre 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 9 Veränderung der Anzahl der Zählstellen im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021

<b>Betreiber</b>	<b>Anzahl der für den Bericht berücksichtigten Zählstellen im Jahr 2021</b>	<b>Im Jahr 2021, jedoch nicht im Jahr 2022 verwendete Zählstellen</b>	<b>Im Jahr 2022 jedoch nicht im Jahr 2021 nicht verwendete Zählstellen</b>	<b>Anzahl der für den Bericht berücksichtigten Zählstellen im Jahr 2022</b>
<b>ASFINAG</b>	236	31	30	235
<b>Wien</b>	43	1	28	70
<b>Niederösterreich</b>	105		4	109
<b>Burgenland</b>	56		2	58
<b>Oberösterreich</b>	70	4	17	83
<b>Salzburg</b>	45		9	54
<b>Steiermark</b>	135		4	139
<b>Kärnten</b>	39	16	0	23
<b>Tirol</b>	43	2	0	41
<b>Vorarlberg</b>	58	2	23	79
<b>Gesamt</b>	830			891

## 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 10 angeführten Regionen, Raumtypen und Korridoren unterschieden. Die Abbildungen 8 bis 10 zeigen die im Jahresbericht enthaltenen Zählstellen nach der in Tabelle 8 angeführten räumlichen Zusammenfassung.

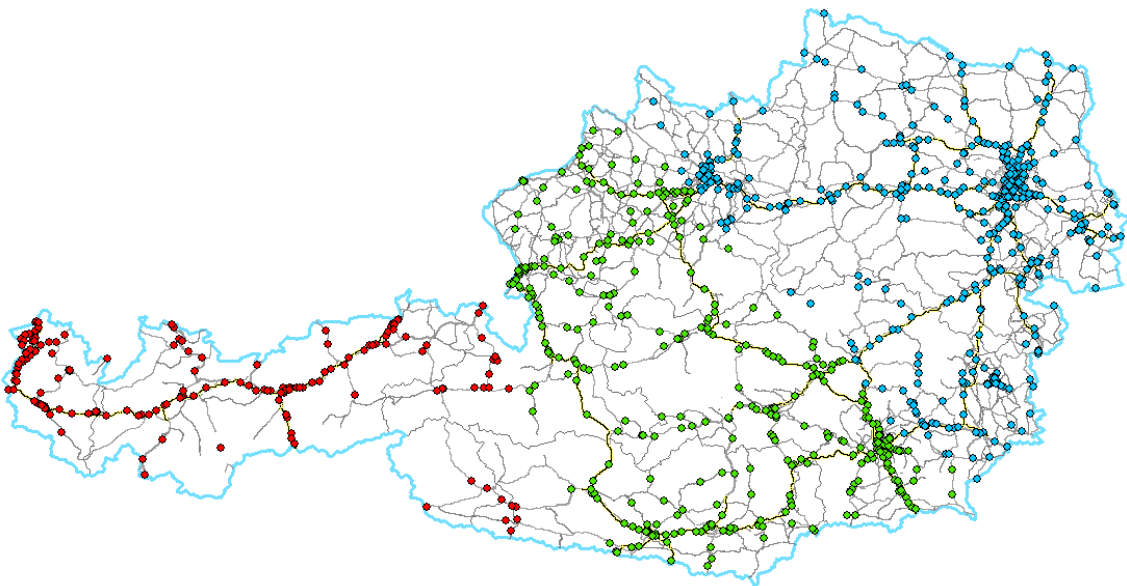
Tabelle 10 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen

Räumliche Zusammenfassung	Bezeichnung	Anzahl der berücksichtigten Zählstellen
<b>Regionen</b>	Westösterreich	147
	Tauern-/Pyhrnregion	263
	Ostösterreich	335
<b>Raumtypen</b>	Ballungsräume	86
	Urbane Gebiete	161
	Freiland	498
<b>Korridore</b>	Donaukorridor (Suben - Nickelsdorf)	60
	Ostkorridor (Drasenhofen - Arnoldstein)	69
	Brennerkorridor (Kufstein - Brenner)	18
	Tauernkorridor (Salzburg - Villach)	19
	Pyhrnkorridor (Wels - Spielfeld)	47



Die Abbildung 8 zeigt, dass die für die Berechnung der Verkehrsentwicklung in den drei Regionen verwendbaren Zählstellen nicht ganz gleichmäßig über Österreich verteilt sind (siehe ebenfalls Tabelle 10). So sind Teile des Straßennetzes in manchen der Bundesländer wie z.B. Oberösterreich, die Steiermark und auch Teile des westlichen 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 8 Den Regionen Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich zugeordnete Zählstellen



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

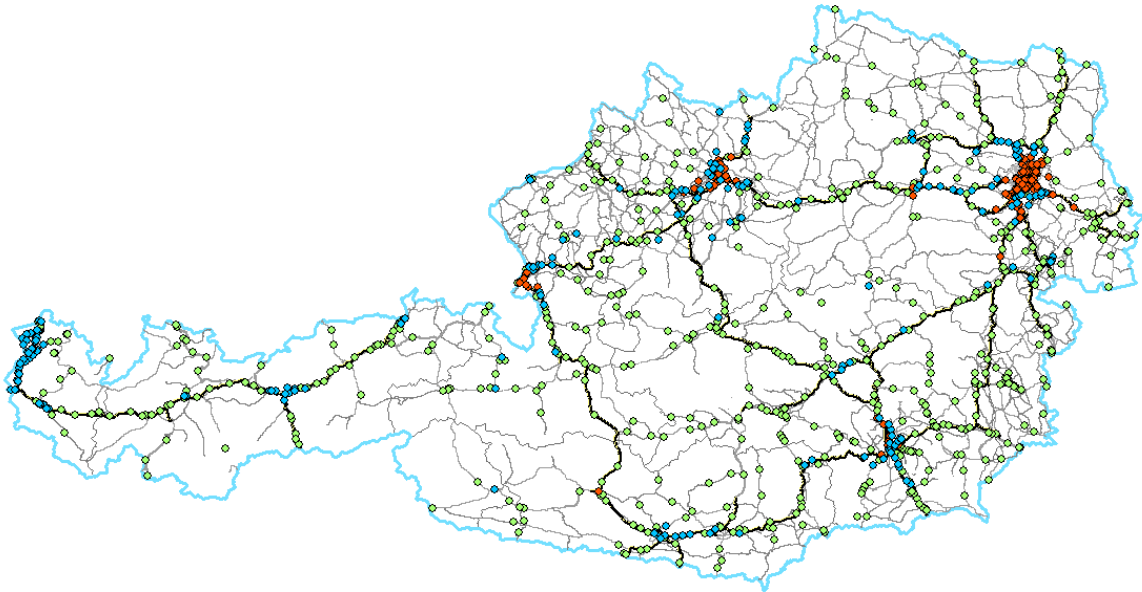
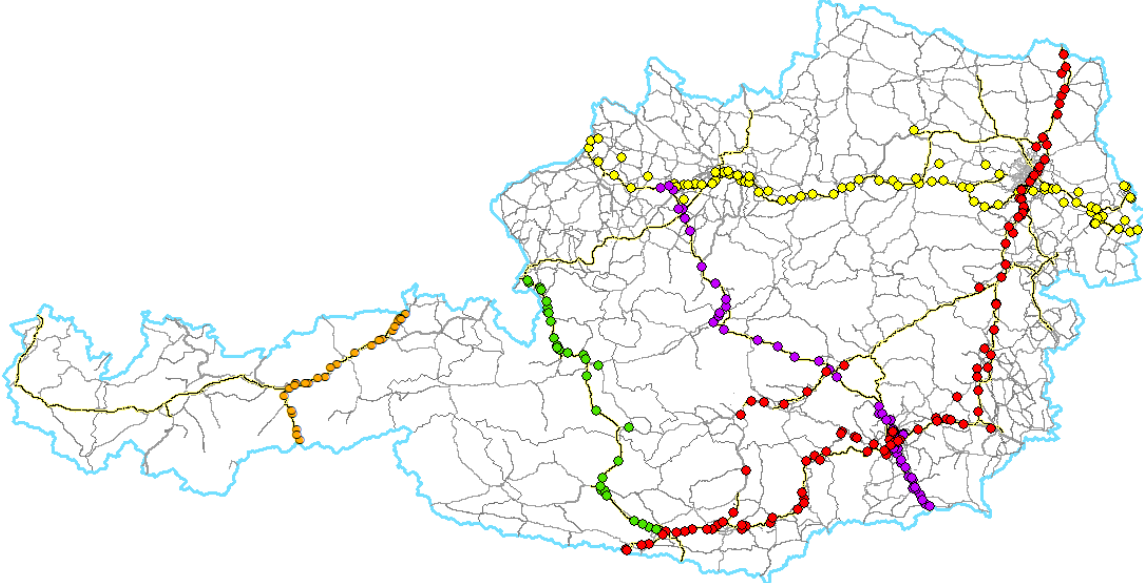


Abbildung 10 zeigt die Zuordnung der Zählstellen zu den fünf Korridoren. Jedem Korridor sind dabei Zählstellen des A-, S- und Landesstraßen B-Netzes zugeordnet. Brennerkorridor (orange), Tauernkorridor (grün), Pyhrnkorridor (magenta), Ostkorridor (rot), Donaukorridor (gelb). Als Kriterium für Zuordnung der Zählstellen einem der Korridore dient die Lage der Zählstelle auf einer für den Ferntransport genutzten Straße. Somit werden in erster Linie Zählstellen auf Autobahnen und Schnellstraßen den Korridoren zugeordnet. Im Falle des Donaukorridors werden auch Zählstellen der B1 und der B137 dem Korridor zugeordnet. Im Fall des Ostkorridors sind auch Zählstellen auf der B7 dem Korridor zugeordnet.

Abbildung 10: Den Korridoren zugeordnete Zählstellen



## **Anhang**

Tabelle 9: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 - alle Kfz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und gegliedert nach Straßennetz

Tabelle 10: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 - Lkw-ähnliche Kfz, Schwerverkehr und SLz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und gegliedert nach Straßennetz

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2021 auf 2022, 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 unterschieden nach Zeitbereichen .....	8
Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 unterteilt nach Regionen auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B) .....	10
Tabelle 4 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 für die drei Raumtypen und Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B) .....	11
Tabelle 5: Tabelle 5 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2021 auf 2022 unterteilt nach Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B) .....	11
Tabelle 6 Entwicklung des Güterverkehrs im gesamten Bundesgebiet am gesamten Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B) .....	13
Tabelle 7 Veränderungen der Verkehrsstärken der Lkw-ähnlichen Kfz und der Sattel- und Lastzüge von 2021 auf 2022 unterteilt nach Regionen und Korridoren – Werte für den Werktagsverkehr .....	14
Tabelle 8 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 9 Veränderung der Anzahl der Zählstellen im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 .....	23
Tabelle 10 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen.....	24

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verlauf der COVID-19 Pandemie in Österreich im Jahr 2022 .....	5
Abbildung 2 Vergleich der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung im Kalendermonat (Fahrzeug-km) 2021 und 2022 auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz im Großraum Wien. ....	6
Abbildung 3 Vergleich der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung im Kalendermonat (Fahrzeug-km) auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz 2021 und 2022 auf dem Pyhrnkorridor. ....	7
Abbildung 4 Vergleich der durchschnittlich täglichen Verkehrsleistung im Kalendermonat (Fahrzeug-km) auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz 2021 und 2022 auf dem Brennerkorridor.....	12
Abbildung 5 Vergleich des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Kalendermonat für Kfz > 3,5t für die Jahre 2021 und 2022 auf dem Brennerkorridor .....	16
Abbildung 6 Entwicklung des Bestandes der Lieferwagen mit einem hzG von 3,5 t, der Lkw mit einem hzG > 3,5 t und der Sattelzugfahrzeuge.....	18
Abbildung 7 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2022 .....	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.....	27

## Quellenverzeichnis

[1] STATISTIK AUSTRIA – Inflation im Jahr 2022

[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)

[2] Branchenreport Mineralöl 2022 – Fachverband der Mineralölindustrie Österreichs (FVMI) – Wirtschaftskammer Wien 2023

## 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](mailto:servicebuero@bmk.gv.at)

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