

Automatische Straßenverkehrszählung 2020 – Bundesweite Auswertung

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Autorinnen und Autoren: Stefan Schwillinsky, Sophie Wegscheider, Austriatech GmbH mit
Unterstützung durch Walter Fußeis

AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologische politische Maßnahmen GmbH
Raimundgasse 1/6, 1020 Wien

austriatech.at

Wien, 2020. Stand: 4. Februar 2022

In Erinnerung an unseren hochgeschätzten Kollegen
ADir. DI Rüdiger KODYM

Inhalt

1 Verkehrsentwicklung.....	5
1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet.....	5
1.1.1 Pandemiebedingte starke Verkehrsabnahme insgesamt.....	5
1.1.2 Verkehrsabnahme in Ost-und Westteil des Landes verschieden.....	8
1.1.3 Verkehrsabnahme auf den Korridoren.....	8
1.1.4 Verkehrsabnahme auf den Freilandstrecken am größten.....	8
1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet.....	10
1.2.1 Verkehrsabnahme bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen insgesamt und bei Sattel-und Lastzügen (SLz).....	10
1.2.2 Verkehrsentwicklungen an den Korridoren und in den Raumtypen.....	11
1.2.3 Verkehrsentwicklung an ausgewählten Zählstellen für das Jahr 2020.....	15
1.3 Gegenüberstellung der Entwicklung des Kfz-Bestandes, der Verkehrsstärken und der Treibstoffpreise.....	21
1.3.1 Anzahl der Lieferwagen mit hzG genau 3,5t weiter steigend.....	21
1.3.2 Kfz-Bestand weiterhin steigend.....	22
1.3.3 Inflation und Treibstoffpreise.....	23
1.3.4 Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch.....	23
2 Zählstellennetz.....	26
2.1 Auswahl des Zählstellenkollektivs.....	26
2.2 Übersicht über das Zählstellenkollektiv.....	26
2.3 Zusammenfassung von Zählstellen zu Regionen und Korridoren.....	27
3 Anhang.....	32
Tabellenverzeichnis.....	33
Abbildungsverzeichnis.....	34
Literaturverzeichnis.....	35
Datenbereitsteller.....	36

1 Verkehrsentwicklung

1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

1.1.1 Pandemiebedingte starke Verkehrsabnahme insgesamt

Im Jahr 2020 ist bedingt durch die Corona-Pandemie ein drastischer Rückgang der Verkehrsstärken auf allen betrachteten Straßenkategorien im gesamten Bundesgebiet zu verzeichnen. Neben der großen Auswirkung des ersten Lockdowns beginnend mit 13. März 2020 bis Anfang Mai bleibt das Verkehrsaufkommen auch in den restlichen Monaten des Jahres 2020 unter dem der Vorjahre. Abbildung 1 zeigt den zeitlichen Verlauf des Infektionsgeschehens und die Zeitpunkte der Maßnahmen gegen die Pandemie.

Abbildung 1 Verlauf der Covid19 Pandemie in Österreich im Jahr 2020 (Quelle: ORF.at, abgerufen am 06.10.2021)

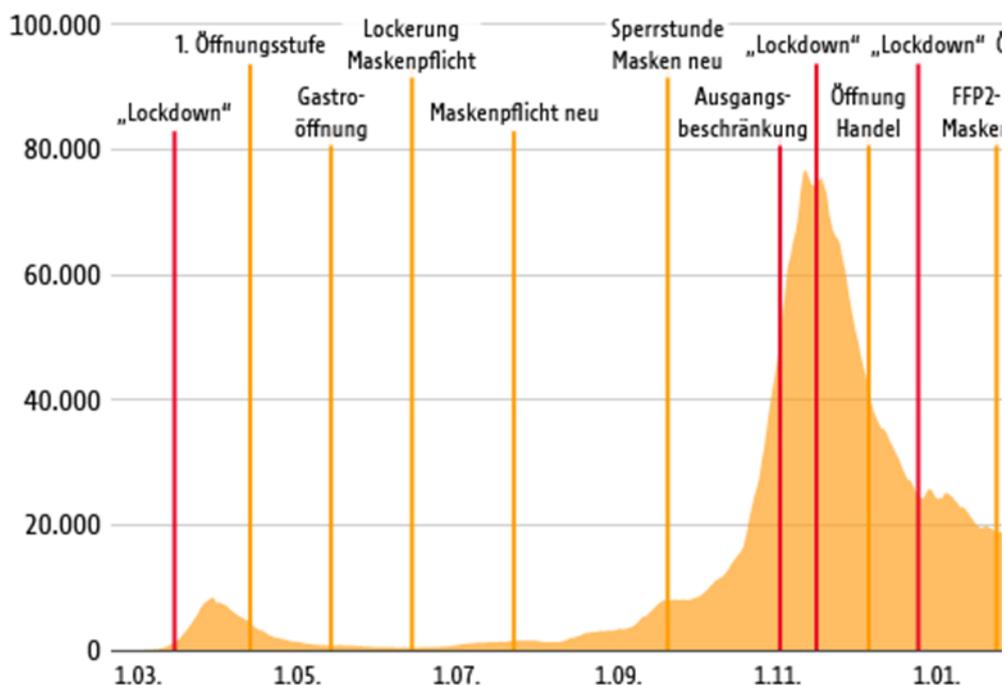


Tabelle 1 zeigt die für das gesamte Bundesgebiet errechnete mittlere Abnahme des Verkehrsaufkommens an allen Tagen von -17,4 %. Die größten Abnahmen zeigen sich im Urlaubszeitraum, am gesamten Straßennetz sind es im Durchschnitt -25,2 %. Der Vergleich zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und dem Bundesstraßennetz zeigt, dass die Abnahmen am hochrangigen Netz größer sind. Das kann darauf zurückgeführt werden, dass weite Fahrten, die in der Regel am hochrangigen Straßennetz zurückgelegt werden, öfter unterlassen wurden als Fahrten im lokalen Umfeld.

Tabelle 1 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2019 auf 2020, unterschieden nach Straßenkategorien und Zeitbereichen

Straßentyp	Zeitbereich alle Tage Anzahl Zählstellen	Zeitbereich alle Tage Wachstumsraten	Wachstumsraten Werktag- Zeitbereich	Wachstumsraten Sonntag- Zeitbereich	Wachstumsraten Urlaub- Zeitbereich
Autobahnen und Schnellstraßen	224	-20,0 %	-19,3 %	-16,4 %	-28,7 %
Landesstraßen B	472	-14,7 %	-15,5 %	-9,8 %	-21,7 %
A-, S- und B-Netz	696	-17,4 %	-17,4 %	-13,1 %	-25,2 %

Der Sonntagszeitbereich weist im Vergleich zum Urlaubszeitbereich geringere Abnahmen auf, wobei auch hier die Abnahmen am Autobahn- und Schnellstraßennetz größer sind als auf den Bundesstraßen. Die Ursachen für die unterschiedlich großen Abnahmen liegen unter anderem darin, dass der Urlaubszeitbereich die Wochentage Montag bis Samstag enthält. An den in normalen Jahren starken Reisetagen am Samstag sind bedingt durch die Reisebeschränkungen deutlich geringere Verkehrsaufkommen aufgetreten.

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 2020 die mit Abstand größte Verkehrsabnahme überhaupt auf. Selbst die Abnahme des Verkehrs während der Finanzkrise in den Jahren 2007/2008 ist im Vergleich zum Jahr 2020 klein.

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
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

1.1.2 Verkehrsabnahme in Ost-und Westteil des Landes verschieden

In der gegenständlichen Auswertung werden stets auch drei große Regionen Österreichs gesondert betrachtet (siehe Tabelle 3). Diese drei Regionen sind Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich – siehe dazu auch Abbildung 7 auf Seite 29. Während die Abnahme am Autobahn- und Schnellstraßennetz in allen drei Regionen mit rund 20 % in etwa gleich stark ist, gibt es am Bundesstraßennetz einen merklichen Unterschied zwischen Westösterreich (17,7 %) und den beiden anderen Landesteilen mit je etwa 13,5 % Verkehrsabnahme.

1.1.3 Verkehrsabnahme auf den Korridoren

Im Berichtsjahr 2020 zeigt sich für die fünf Korridore ein differenziertes Bild. Auf jenen Korridoren, die wichtige Verbindungen von und nach Deutschland sind – Donaukorridor, Tauernkorridor und Brennerkorridor – wird eine Verkehrsabnahme von rund 23 % beobachtet. Der Ostkorridor von Drasenhofen nach Arnoldsteil und der Pyhrnkorridor werden verstärkt als Verbindungen von Osteuropa in Richtung Süden genützt. Auf diesen beiden Korridoren sind ebenfalls deutliche Abnahmen mit je rund -17% zu verzeichnen. Im Vergleich zu den drei anderen Korridoren sind diese Abnahmen etwas geringer. Alle Korridore weisen geringere Rückgänge des Verkehrsaufkommens am Landesstraßen B-Netz als am A- und S-Netz auf.

1.1.4 Verkehrsabnahme auf den Freilandstrecken am größten

Bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp kann festgestellt werden, dass die Abnahme des Verkehrs im Freiland bei 18,5 % liegen. Damit sind jene Zählstellen gemeint, die auf Straßen liegen, welche als Verbindungen zwischen Zentren dienen. Im Vergleich dazu ist der Rückgang des Verkehrsaufkommens in urbanen Gebieten (-16,3 %) und in Ballungsräumen (-15,3 %) geringer. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Überlandfahrten stärker als die lokalen Fahrten in den dicht besiedelten Gebieten abgenommen haben. Für lokale Fahrten wird oft auch nicht das Autobahn- und Schnellstraßennetz genützt, was den höheren Rückgang des Verkehrs am Autobahn- und Schnellstraßennetz in den urbanen Gebieten und in den Ballungsräumen erklärt.

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 2019 auf 2020 unterteilt nach Regionen und Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B)

Region bzw. Korridor	A+S Straßen Anzahl Zählstellen	A+S Straßen Wachstum	B Straßen Anzahl Zählstellen	B Straßen Wachstum	A+S+B Straßen Anzahl Zählstellen	A+S+B Straßen Wachstum
Gesamtes Bundesgebiet	224	-20,0 %	472	-14,7 %	696	-17,4 %
Westösterreich	36	-21,6 %	110	-17,7 %	146	-19,7 %
Tauern-und Pyhrnregion	88	-20,4 %	128	-13,5 %	216	-17,0 %
Ostösterreich	99	-20,2 %	241	-13,4 %	340	-16,8 %
Ballungsräume	35	-17,7 %	55	-12,7 %	90	-15,3 %
Urbane Gebiete	60	-18,4 %	86	-14,0 %	146	-16,3 %
Freiland	127	-22,0 %	333	-14,9 %	460	-18,5 %
Donaukorridor (Suben bis Nickelsdorf)	38	-24,0 %	32	-17,5 %	54	-23,1 %
Ostkorridor (Drasenhofen bis Arnoldstein)	47	-18,1 %	25	-13,9 %	72	-17,4 %
Brennerkorridor (Kufstein bis Brenner)	13	-24,5 %	6	-16,4 %	19	-23,3 %
Tauernkorridor (Salzburg bis Villach)	15	-23,2 %	2	-22,7 %	17	-23,1 %
Pyhrnkorridor (Wels bis Spielfeld)	24	-18,1 %	12	-12,5 %	36	-16,7 %

Hinweis zu Tabelle 3

Aussagekraft der Verkehrsentwicklung auf den Landesstraßen B 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 Verkehrsabnahme bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen insgesamt und bei Sattel- und Lastzügen (SLz)

Tabelle 4 zeigt die Entwicklung des Lkw-Verkehrs im Laufe der letzten Jahre. Die Abnahme des Lkw-Verkehrs an allen Tagen liegt im Jahr 2020 bei -7,2 % und ist somit erheblich niedriger als die Abnahme des Kfz-Verkehrs insgesamt von -17,4 % (abzulesen in Tabelle 2). Auf dem A- und S-Netz sind im Zeitbereich „alle Tage“ eine Abnahme -7,4% und im Werktagzeitbereich von 5,3 % bei Lkw-ähnlichen Kfz zu verzeichnen. Die Abnahme des Verkehrsaufkommen der Lkw-ähnlichen Fahrzeuge im Zeitbereich „alle Tage“ auf den Autobahnen und Schnellstraßen (-7,4 %) ist in etwa gleich wie auf den Landesstraßen B (-6,9 %). Im Werktagzeitbereich liegt die Abnahme des Verkehrsaufkommen der Lkw-ähnlichen Fahrzeuge am A- und S-Netz bei 5,3 %, am Landesstraßen B-Netz bei rund -5,7 %. Die Entwicklungswerte auf den verschiedenen Teilen des Straßennetzes sind Tabelle 10 (siehe Anhang) zu entnehmen, welche die Entwicklungen detailliert beschreibt.

Die Rückgänge des Verkehrsaufkommens durch Sattel- und Lastzüge ist mit -4,2 % an allen Tagen bzw. -3,1 % an Werktagen am gesamten Straßennetz verglichen mit den Fahrzeuggruppen Kfz und Lkw-ähnliche Kfz am geringsten (siehe Tabelle 4). Diese Beobachtung kann dahingehend interpretiert werden, dass sich die motorisierte Mobilität der Bevölkerung in Österreich, aber auch in allen Nachbarländern, durch die Pandemie erheblich verringert hat. Hingegen war der nationale und auch grenzüberschreitende Gütertransport auf der Straße nur in wesentlich geringerem Ausmaß beeinträchtigt.

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

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 2019 und 2020 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 2019 auf 2020 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	-5,7 %	-3,1 %	-5,3 %	-1,7 %	-5,7 %	-4,5 %
Westösterreich	-9,3%	-5,1 %	-9,1 %	-5,1 %	-9,5 %	-5,2 %
Tauern-und Pyhrnregion	-5,7 %	-4,5 %	-5,3 %	-1,5 %	-6,0 %	-7,7 %
Ostösterreich	-4,0 %	-1,8 %	-4,4 %	0,8 %	-4,0 %	-4,4 %
Ballungsräume	-5,6 %	-7,0 %	-5,7 %	-1,1 %	-5,4 %	-13,0 %
Urbane Gebiete	-4,3 %	-2,4 %	-5,3 %	-1,1 %	-3,3 %	-3,9 %
Freiland	-5,6 %	-2,5 %	-5,5 %	-1,2 %	-5,7 %	-3,9 %
Donaukorridor (Suben bis Nickelsdorf)	-7,0 %	-3,3 %	-7,1 %	-3,2 %	-6,4 %	-6,0 %
Ostkorridor (Drasenhofen bis Arnoldstein) *	0,0 %	4,8 %	0,7 %	6,1 %	-5,4 %	-6,2 %
Brennerkorridor (Kufstein bis Brenner)	-10,3 %	-6,1 %	-10,3 %	-6,1 %	-11,2 %	-6,2 %
Tauernkorridor (Salzburg bis Villach)	-8,8 %	-4,6 %	-8,5 %	-4,3 %	-11,9 %	-11,7 %
Pyhrnkorridor (Wels bis Spielfeld) * und **	-3,5 %	-	-3,8 %	-1,9 %	0,5 %	-

Hinweise zu Tabelle 5

In der Steiermark liegen für die Landesstraßen B nur Kfz- und SV-Belastungen vor; die SV-Belastungen wurden ersatzweise bei der Berechnung der Wachstumsraten der LKW-ähnlichen Kfz berücksichtigt.

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

** In Oberösterreich liegen für die Landesstraßen B keine SLz-Belastungen vor, daher sind am Pyhrnkorridor zu wenige Zählstellen für die Auswertung der Verkehrsentwicklung der SLz vorhanden

1.2.2.1 Abnahme des Lkw-Verkehrs auf dem Donaukorridor

Wie in Tabelle 5 beschrieben ist, kann am A-, S- und B-Netz auf dem Donaukorridor im Jahr 2020 insgesamt ein Rückgang des Lkw-Verkehrs um -8,3 % im Zeitbereich alle Tage beobachtet werden. Der Rückgang des Verkehrsaufkommens an Lkw-ähnlichen KFZ ist im Werktagszeitbereich mit -7,0 % etwas geringer. Im Vergleich zu den Lkw-ähnlichen KFZ geht der Verkehr der Sattel- und Lastzüge nur um -3,3 % im Werktagszeitbereich zurück. Das ist ein Hinweis darauf, dass die Wirtschaftsverkehre per Lkw weniger durch die Pandemiemaßnahmen beeinträchtigt waren als der Pkw-Verkehr.

1.2.2.2 Verkehrszunahme auf dem Ostkorridor

Auf dem Ostkorridor (Drasenhofen – Arnoldstein) sind im Jahr 2020 anders als an allen anderen Korridore positive Wachstumsraten der Sattel- und Lastzüge von +6,1 % im Werktagszeitbereich auf dem A-, und S-Netz zu verzeichnen (siehe Tabelle 5). Diese positiven Wachstumsraten setzen einen Trend der letzten Jahre von positiven Wachstumsraten der Sattel- und Lastzüge auf diesem Korridor fort. Der Umstand, dass trotz Pandemie der Güterverkehr auf dem Ostkorridor zwischen den östlichen Nachbarländern und Italien bzw. dem Balkan gestiegen ist kann mit den, im Vergleich zu Deutschland in diesen Ländern wesentlich geringeren Kurzarbeitsregelungen in Zusammenhang gebracht werden. Die produzierenden Betriebe in diesen Ländern dürften ihre Kapazitäten weniger stark durch Kurzarbeit reduziert haben wodurch der Bedarf an Gütertransport ungebrochen hoch war.

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

Auf dem Brennerkorridor ergibt sich für die LKW-ähnlichen Fahrzeuge eine Abnahme von -10,3 %, für die Sattel- und Lastzüge ist der Rückgang -6,1 % im Werktagszeitbereich am Autobahn- und Schnellstraßennetz (siehe Tabelle 5). Dies weist darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen der im Langstreckentransitverkehr eingesetzten Sattelzüge weniger stark beeinträchtigt war als das Verkehrsaufkommen der kleineren LKW, die meist für kürzere Distanzen verwendet werden. Auf dem Tauernkorridor ist die Abnahme der Lkw-ähnlichen mit -8,5 % im Werktagszeitbereich am A- und S-Netz ebenfalls erheblich. Im Zeitbereich alle Tage liegt die Abnahme bei -14 % was auf einen relativ hohen Anteil an Fahrten von LKW-ähnlichen Fahrzeugen an den Wochenenden besonders im Sommerhalbjahr hinweist. Der Tauernkorridor ist eine beliebte Nord-Süd-Verbindung für Reiseverkehre – hier fallen die durch die Pandemie reduzierten Urlaubsfahrten der Busse und großen Fahrzeuge wie Wohnmobile oder Pkw mit Anhängern ins Gewicht.

Auf dem Pyhrnkorridor auf dem A- und S-Netz ergeben sich vergleichsweise moderate Rückgänge von -5,8 % für Lkw-ähnliche Kfz. Auf den Landesstraßen B ist eine Zunahme des Verkehrsaufkommens der für Lkw-ähnliche Kfz zu verzeichnen (siehe Tabelle 10 im Anhang). Das Zählstellennetz in der Steiermark wird ständig verbessert und die hier beobachteten Zunahmen sind vermutlich durch eine verbesserte Unterscheidung zwischen den Fahrzeugklassen verursacht. Bis 2019 wurde stets nur der Gesamtverkehr und Schwerverkehr ausgewiesen. Seit 2020 wird nun der Anteil von Lkw-ähnlichen und Sattel- und Lastzügen angegeben. Die nun veränderte Zählweise lässt den Vergleich zwischen den bisherigen Werten des Schwerverkehrs und den nunmehr verfügbaren Daten für Lkw-ähnliche nur mit einer gewissen Unsicherheit zu. Für den Bericht 2020/2021 kann davon ausgegangen werden, dass wie in allen anderen Bundesländern auch in der Steiermark Daten für beide Fahrzeuggruppen vorliegen werden.

1.2.2.4 Abnahme des Lkw-Verkehrs in den drei Raumtypen urbane Gebiete, Ballungsraum und Freiland

In den Ballungsräumen ist eine deutliche Abnahme von -7,0 % für Sattel- und Lastzüge im Werktagsverkehr zu verzeichnen. In den urbanen Gebieten (-2,4 %) und dem Freiland (-2,5 %) sind die Abnahmen der SLz im Werktagszeitbereich geringer. In allen drei Raumtypen für alle Straßen liegt die Abnahme der LKW-ähnlichen KFZ im Werktagszeitbereich zwischen -4,3 % und -5,6 %.

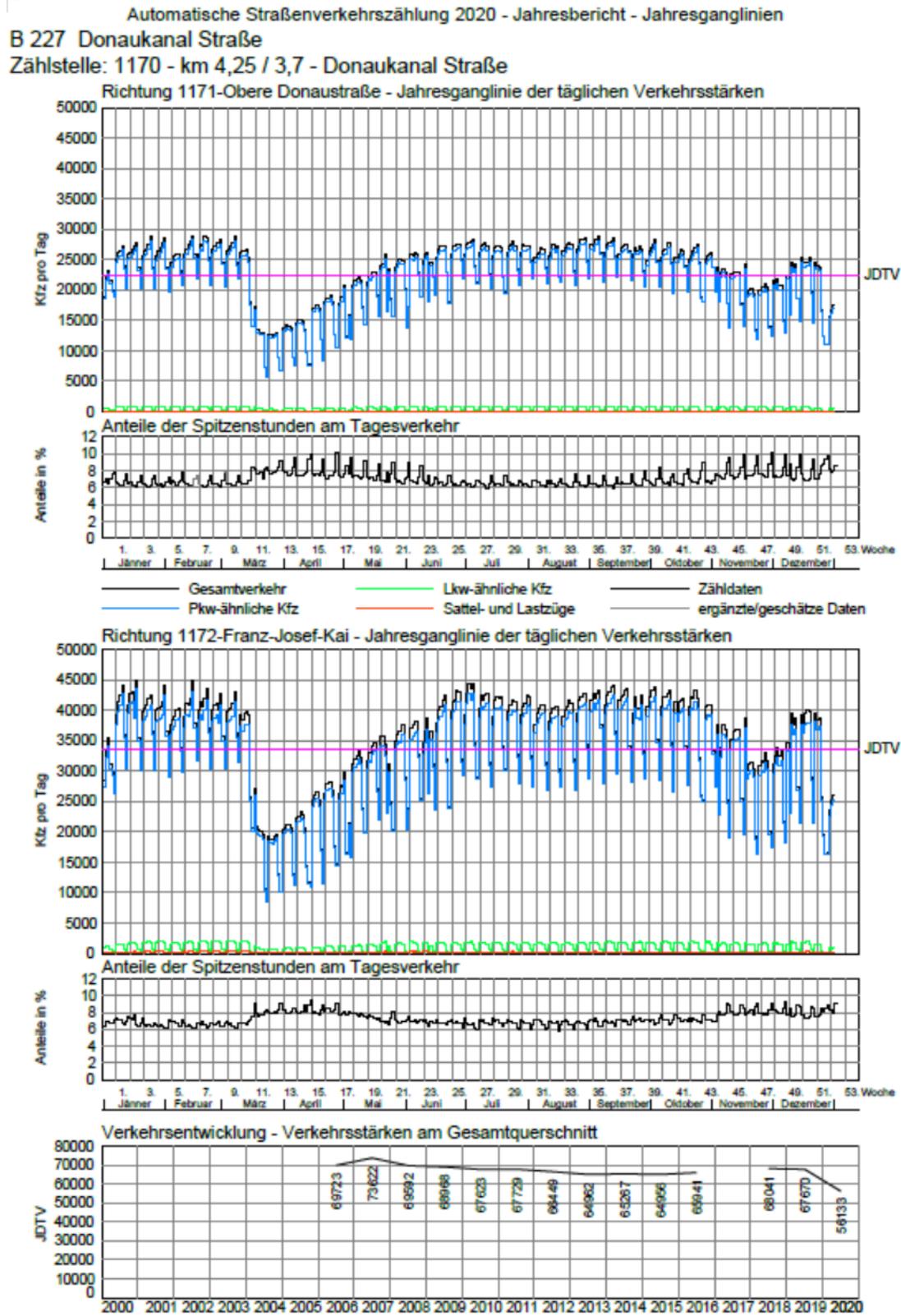
1.2.3 Verkehrsentwicklung an ausgewählten Zählstellen für das Jahr 2020

Im folgenden Abschnitt soll anhand von einigen charakteristischen Zählstellen die Auswirkungen der Maßnahmen gegen die Corona-Pandemie auf das Verkehrsaufkommen dargestellt werden.

1.2.3.1 Zählstelle im urbanen Gebiet

Die Zählstelle 1170 liegt auf der Donaukanal Straße B227 auf der Höhe des Schwedenplatzes. Die Ganglinie in Abbildung 2 zeigt den durch den Lockdown beginnend mit 13.03.2020 deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens. Auch der zweite Lockdown im November/Dezember 2020 bewirkte einen vergleichsweise kleineren aber doch gut erkennbaren Rückgang des Verkehrsaufkommens. Die Auswirkungen der beiden Lockdowns lassen sich als charakteristisches Merkmal im Verkehrsaufkommen aller für den Bericht herangezogenen Zählstellen beobachten. Abbildung 2 zeigt exemplarisch eine im urbanen Gebiet gelegene Zählstelle, welche im Jahresschnitt einen Rückgang des DTV-Werts von -17,5 % für alle KFZ, einen Rückgang des JDTV der Lkw-ähnlichen Kfz um -31,4 % und einen Rückgang des JDTV der SLz um -49,3 % verzeichnet. Im Vergleich zu den anderen Beispielen ist insgesamt ein relativ geringer Anteil an Lkw-ähnlichen Kfz (2,5 %) und an SLz (0,2 %) im Stadtgebiet von Wien zu beobachten.

Abbildung 2 Ganglinie B227 Donaukanal Straße



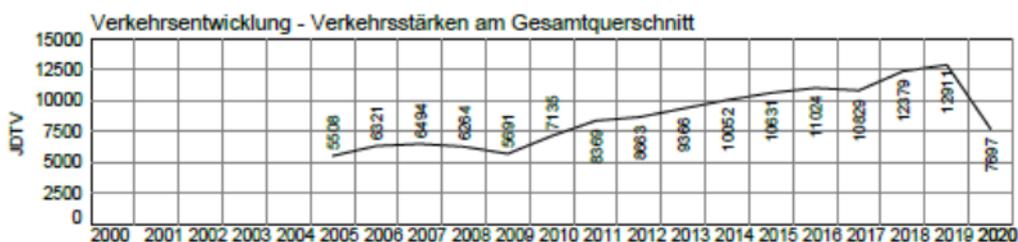
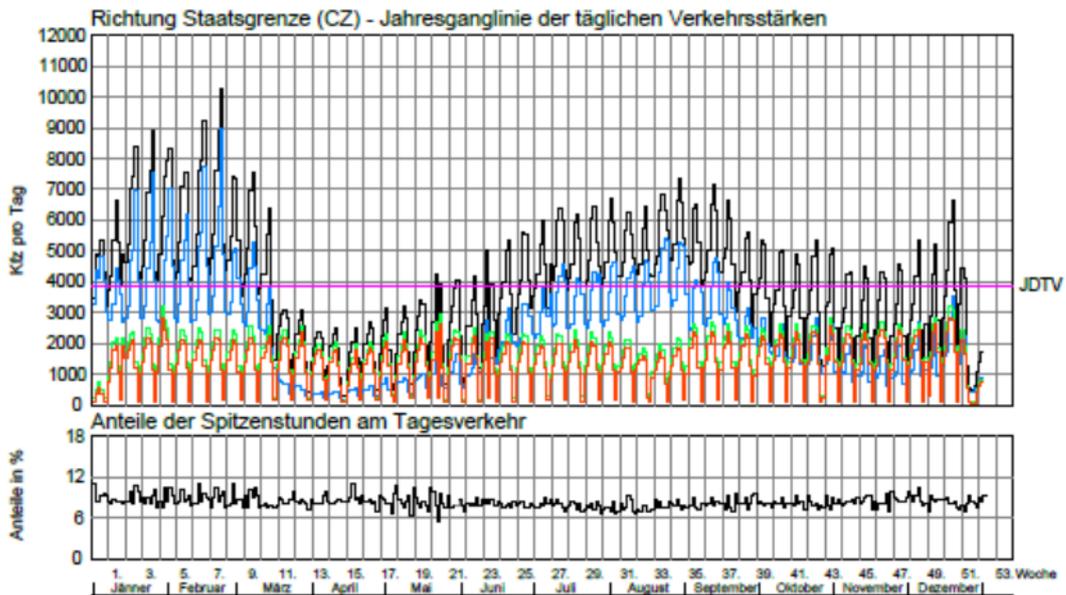
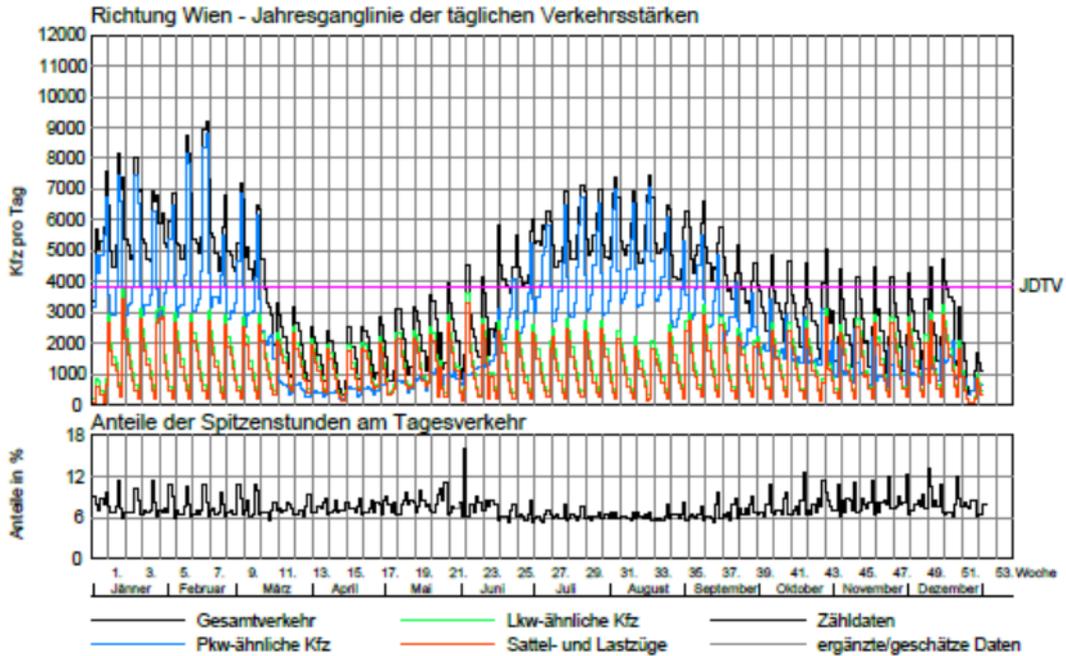
Datenquelle: Magistrat der Stadt Wien - MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

1.2.3.2 Zählstelle an einem Grenzübergang mit starkem Lkw Transitverkehr

Für einen Grenzübergang mit starkem Lkw-Transitverkehr kann die Zählstelle 2260 in Drazenhofen auf der Bundesstraße B7 bei km 66 herangezogen werden. Markant an dieser Zählstelle ist der sehr hohe Anteil an SLz. Der erste Lockdown bewirkt einen sehr starken Rückgang des Verkehrs insgesamt. Allerdings betrifft der Rückgang den Pkw-Verkehr sehr stark während, trotz des Lockdowns, der Anteil an Lkw-ähnlichen bzw. SLz ungleich weniger zurückgeht. So bricht der JDTV für alle Kfz im Jahresschnitt um -40,4 % an dieser Zählstelle ein, für die SLz ergibt sich lediglich ein Rückgang des JDTV um -1,4 %. Diese Zählstelle kann als Beispiel für den im Verhältnis zum Gesamtverkehr aller Kfz nur moderaten Rückgang des Güterverkehrs herangezogen werden. Erwähnenswert ist auch der für diese Zählstelle typische, sägezahnartige Verlauf des SLz-Verkehrs. Zu Wochenbeginn gibt es ein starkes Verkehrsaufkommen in Richtung Wien bzw. in Richtung Süden. In die Gegenrichtung nach Tschechien ist ein höheres Verkehrsaufkommen der SLz in der zweiten Wochenhälfte (Donnerstag bis Samstag) zu beobachten.

Abbildung 3 Ganglinie B 7 Brünner Straße

Automatische Straßenverkehrszählung 2020 - Jahresbericht - Jahresganglinien
 B 7 Brünner Straße
 Zählstelle: 2260 - km 66,0 - Drasenhofen

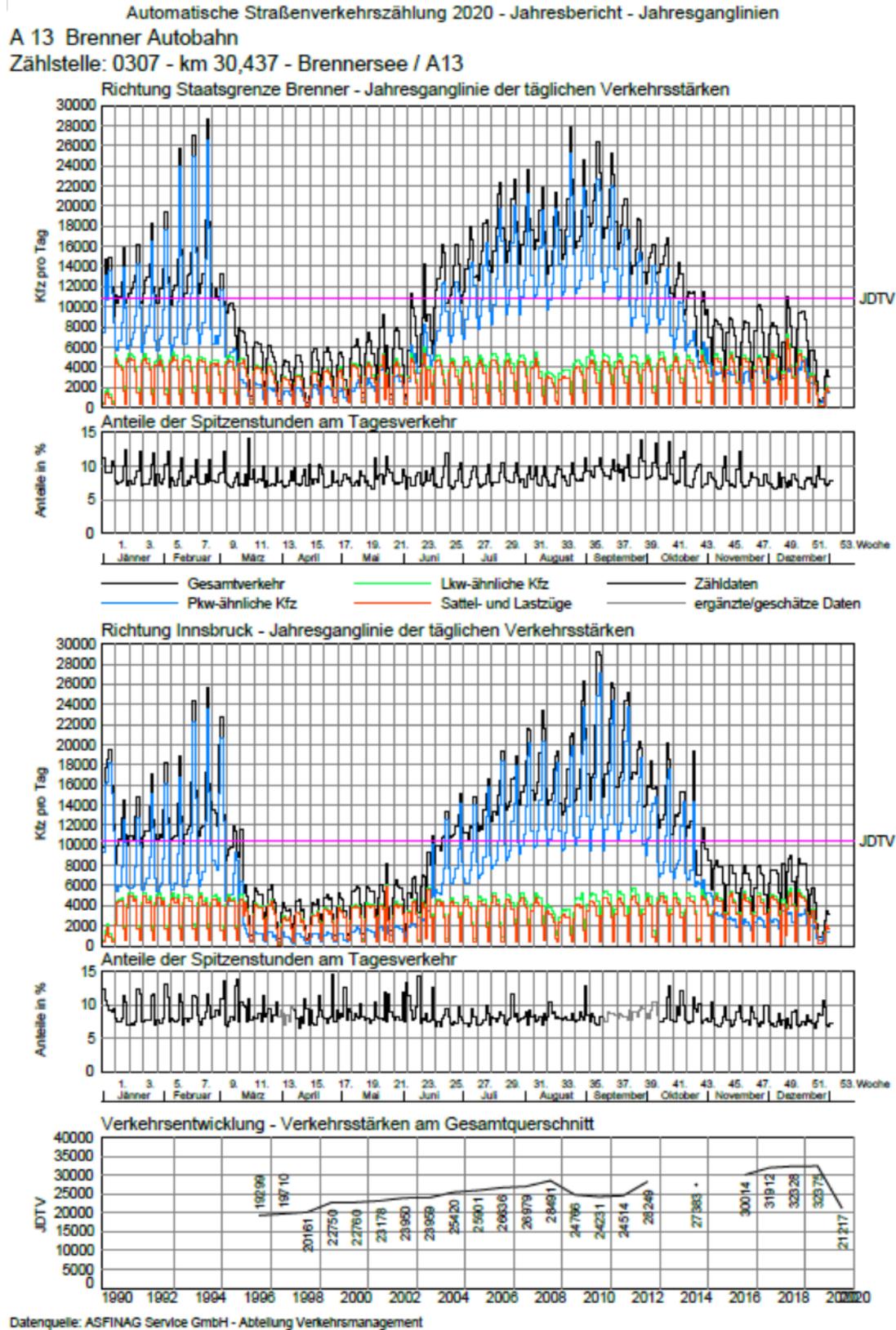


Datenquelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung - Gruppe Straße - Landesstraßenplanung, Abteilung Verkehrssicherheit

1.2.3.3 Zählstelle auf der Brennerautobahn

Die Zählstelle 0307 Brennersee auf der A13 Brennerautobahn kann als Beispiel für den starken Rückgang des Verkehrsaufkommens der Pkw-ähnlichen Fahrzeuge dienen. In den beiden Monaten Jänner und Februar, also noch vor dem ersten Lockdown sind die deutlichen Spitzen an den Wochenenden gut zu erkennen, die durch den Urlauberwechsel in den Wintersportgebieten verursacht werden. Im ersten Lockdown sank der Anteil der PKW-ähnlichen Fahrzeuge dann dramatisch und es traten am Wochenende besonders große Rückgänge des Verkehrs der Pkw-ähnlichen Kfz auf. Nicht nur an den Wochenenden, sondern auch an den Werktagen gingen die Fahrten der PKW-ähnlichen Kfz zurück und lagen zeitweise unter jenen der Sattel- und Lastzüge. Nach dem ersten Lockdown im Frühjahr 2020 stieg der Verkehr der Pkw-ähnlichen Fahrzeuge über den Sommer wieder an. Dennoch ist durch die Reduktion der oftmals wohl privaten Reisen mit dem Pkw der Verkehr im Urlaubszeitbereich um -31,2 % im Vergleich zum Jahr 2019 an dieser Zählstelle gesunken. Der zweite Lockdown im November bewirkt wieder einen Rückgang des Anteils des Pkw-Verkehrs unter den Anteil der SLz. Im SLz-Verkehr ist insgesamt am A- und S-Netz des Brennerkorridors eine Abnahme des Werktagsverkehrs um -6,1 % im Werktagzeitbereich zu vermerken.

Abbildung 4 Ganglinie A 13 Brenner Autobahn



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

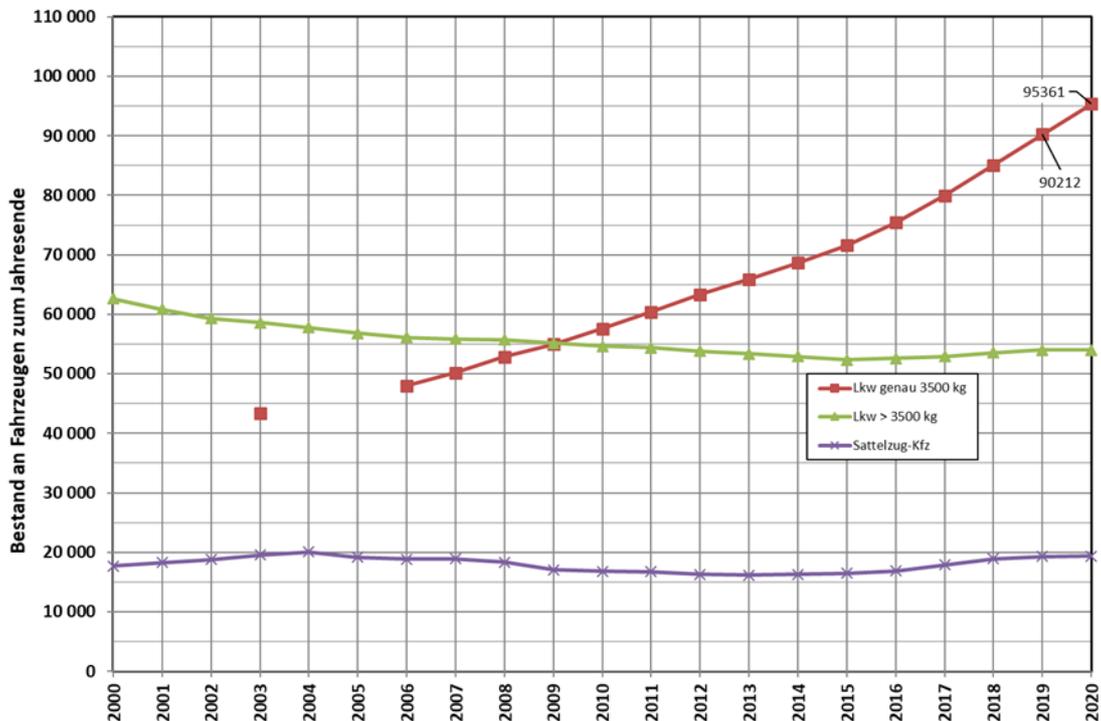
1.3.1 Anzahl der Lieferwagen mit hzG genau 3,5t weiter steigend

Abbildung 5 zeigt die Entwicklung des Bestandes an Güterfahrzeugen unterteilt in die Gruppen Lieferwagen mit einem hzG (höchstzulässiges Gesamtgewicht) 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 2020 95.361 Fahrzeuge dieses Typs zugelassen, was einer Zunahme seit 2019 um rund 5.000 Fahrzeuge entspricht.

Die Gründe dafür sind die Kostenersparnis durch den Entfall der Maut sowie die Tatsache, dass eine Lenkerberechtigung „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.

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, wobei das Wachstum nur geringfügig war. In den Jahren 2019 und 2020 stagnierte der Bestand an Sattelzugfahrzeugen bei etwa 19.300 Fahrzeugen. Entgegen dem langjährigen Trend der Abnahme der Lkw mit hzG > 3,5t ist seit dem Jahr 2015 eine Trendumkehr zu beobachten und es gibt einen kleinen Zuwachs im Bestand. In den Jahren 2019 und 2020 stagnierte der Bestand bei rund 54.000 LKW mit hzG > 3,5t.

Abbildung 5 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 2020 eine Wachstumsrate von 1,6 % auf (Entwicklung seit 1970 ersichtlich in Tabelle 6). Bei den Pkw hat die Anzahl der Dieselfahrzeuge um 0,4 % abgenommen, während die benzinbetriebenen PKW um 0,7 % zugenommen haben.

Insgesamt sind mit Stand 2020 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 sehr geringen Anteil von rund 2,6%. Die größten Zuwächse verzeichnen die Hybridfahrzeuge mit Benzinmotoren (rund 69.000 Kfz) und die reinen Elektroautos (rund 44.000 Kfz). Die Plug-In Hybridfahrzeuge mit Benzinmotor und die reinen Elektrofahrzeuge sind weiterhin von allen alternativen Antrieben mit Abstand am weitesten verbreitet. Der verbleibende Großteil des Pkw-Bestandes ist zu rund 54 % dieselgetrieben und zu rund 43 % benzingetrieben.

1.3.3 Inflation und Treibstoffpreise

Nach dem kräftigen Anstieg der Treibstoffpreise im Jahr 2018 um 9,7 % nominal bzw. 11,5 % real (d.h. mit der Berücksichtigung der Jahresinflation von 2,0 %) sind die Treibstoffpreise im Jahr 2019 nominal um 0,2 % gestiegen, real jedoch aufgrund der Inflation um -1,3 % gesunken [5]. Der weitere Rückgang der Treibstoffpreise setzt sich im Jahr 2020 noch einmal deutlich fort. So sind die Treibstoffpreise im Vergleich zum Jahr 2019 um 11,9 % real bzw. 12,6 % gefallen.

1.3.4 Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch

Wie im Kapitel 1.1 beschrieben beträgt im Jahr 2020 die Wachstumsrate der Verkehrsstärke im gesamten Bundesgebiet -17,4 %. Der Mineralölbericht des Fachverbandes der Mineralölindustrie berichtet für das Jahr 2020 eine Abnahme des Kraftstoffverbrauches (Benzin und Diesel) um -12,3 %, was zeigt, wie deutlich sich der Rückgang des Verkehrsaufkommens durch die Pandemie auch im Kraftstoffverbrauch niederschlägt. Die Zusammenschau in Abbildung 6 zeigt stark fallende Verkehrsstärken, einen weiterhin geringfügig steigenden Kfz-Bestand und einen deutlichen Rückgang der Treibstoffpreise sowie des Treibstoffverbrauchs im Jahr 2020.

Abbildung 6 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2020 [6]

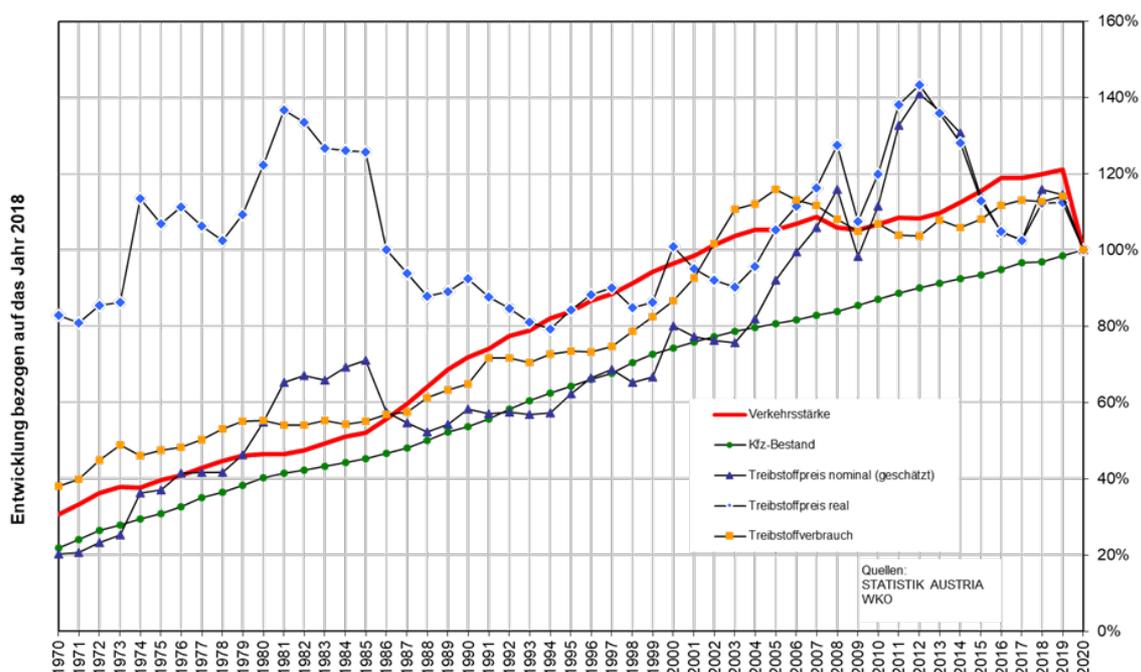


Tabelle 6 Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten und jährliche Wachstumsraten der Verkehrsstärken, des Kfz- und des Pkw + Lkw-Bestandes, der Fahrleistungen der in Österreich angemeldeten Privat-Pkw, des Treibstoffverbrauchs und der Treibstoffpreise [6]

Jahre	Kfz-Bestand	Pkw+Lkw+Sattelzug Bestand	Verkehrsstärken	Fahrleistung Pkw	Treibstoff-Verbrauch 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%
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%
1970/2020	3,1%	2,9%	2,4%	-0,1%	2,0%	0,5%	3,4%

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 etwa der JDTV entspricht. 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 2020 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 im Salzburg um 21 auf 44 erfreulich 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 2020 gegenüber dem Jahr 2019

Betreiber	Anzahl der für den Bericht berücksichtigten Zählstellen im Jahr 2019	Im Jahr 2019, jedoch nicht im Jahr 2020 verwendete Zählstellen	Im Jahr 2020 neue bzw. im Jahr 2019 nicht verwendete Zählstellen	Anzahl der für den Bericht berücksichtigten Zählstellen im Jahr 2020
ASFINAG	244	23	16	237
Wien	37	0	6	43
Niederösterreich	101	0	4	105
Burgenland	54	0	1	55
Oberösterreich	51	0	17	68
Salzburg	23	0	21	44
Steiermark	116	13	33	136
Kärnten	23	2	2	23
Tirol	40	0	1	41
Vorarlberg	59	0	1	60
Summe	748	-	-	812

2.3 Zusammenfassung von Zählstellen zu Regionen und Korridoren

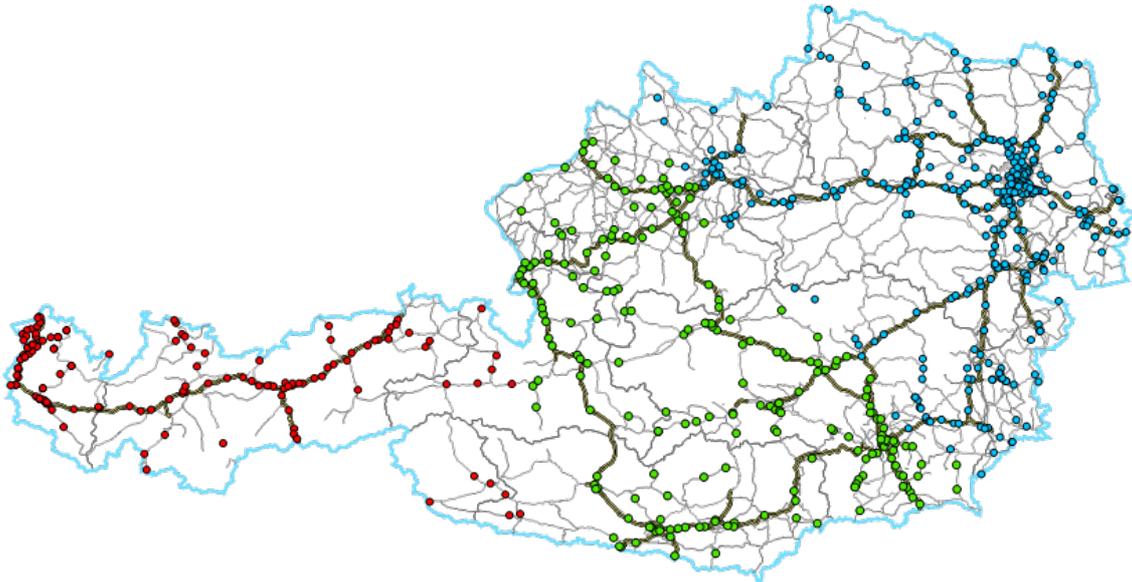
Um die Verkehrsentwicklung in den Regionen Österreichs, unterschieden nach Raumtyp und entlang von bedeutenden Verkehrsachsen darstellen zu können werden die Zählstellen räumlichen Einheiten zugeordnet. Dabei wird nach den in Tabelle 5 angeführten Regionen, Raumtypen und Korridoren unterschieden (Tabelle 8). Die Abbildungen 7 bis 9 zeigen die

im Jahresbericht enthaltenen Zählstellen nach der in Tabelle 8 angeführten räumlichen Zusammenfassung.

Tabelle 8 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen

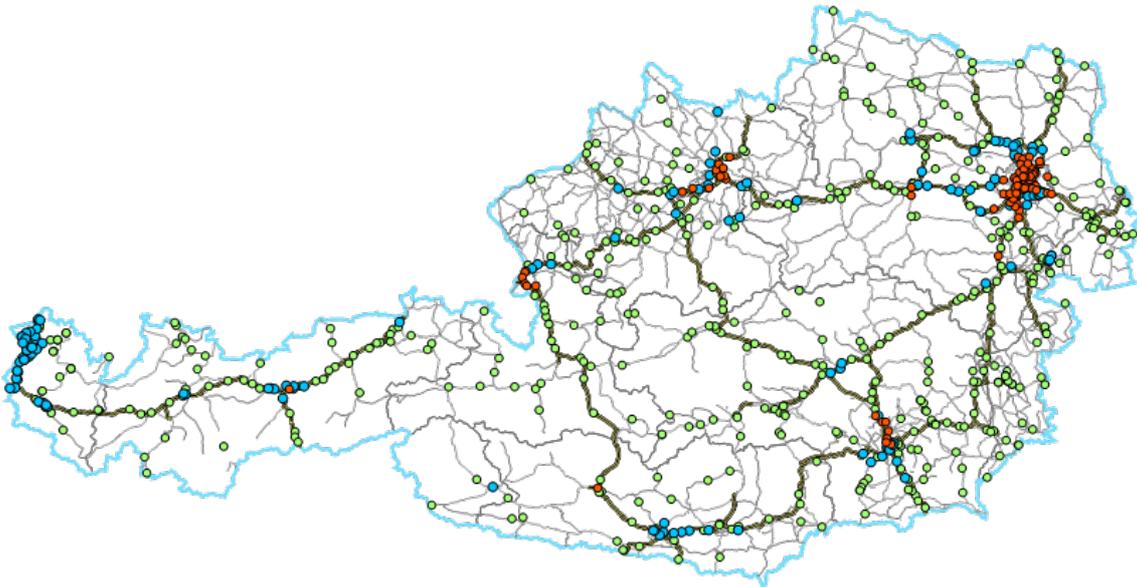
Räumliche Zusammenfassung	Bezeichnung	Anzahl der berücksichtigten Zählstellen
Regionen	Westösterreich	146
	Tauern-/Pyhrnregion	216
	Ostösterreich	340
Raumtypen	Ballungsräume	90
	Urbane Gebiete	146
	Freiland	460
Korridore	Donaukorridor (Suben - Nickelsdorf)	54
	Ostkorridor (Drasenhofen - Arnoldstein)	72
	Brennerkorridor (Kufstein - Brenner)	19
	Tauernkorridor (Salzburg - Villach)	17
	Pyhrnkorridor (Wels - Spielfeld)	36

Abbildung 7 Den Regionen Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich zugeordnete Zählstellen



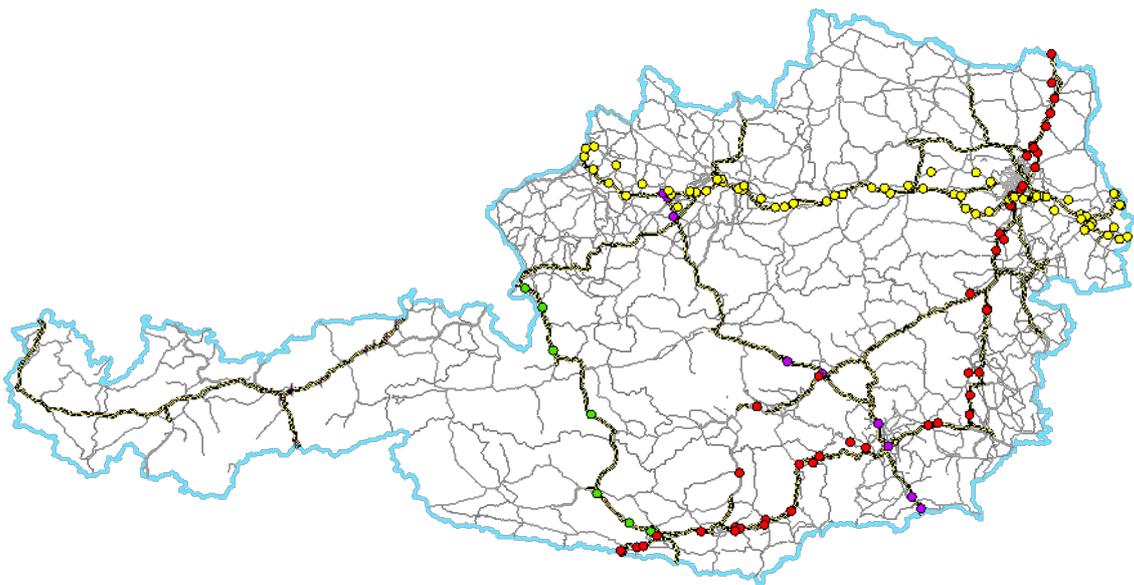
Die Darstellung zeigt, dass die für die Berechnung der Verkehrsentwicklung verwendbaren Zählstellen nicht ganz gleichmäßig über Österreich verteilt sind (siehe ebenfalls Tabelle 8). So sind manche Autobahnabschnitte z. B. die A 9 Pyhrnautobahn oder auch die Bundesländer wie Oberösterreich, die Steiermark 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 8 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 9 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).

3 Anhang

Tabelle 9: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2019 auf 2020 - alle Kfz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und nach Straßennetz

Tabelle 10: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2019 auf 2020 - Lkw-ähnliche Kfz, Schwerverkehr und SLz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und nach Straßennetz

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2019 auf 2020, unterschieden nach Straßenkategorien und Zeitbereichen.....	6
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.....	7
Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2019 auf 2020 unterteilt nach Regionen und Korridoren auf Autobahnen und Schnellstraßen (A+S), Landesstraßen B (B) sowie gesamt (A+S+B)	9
Tabelle 4 Entwicklung des Güterverkehrs im gesamten Bundesgebiet am gesamten Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen und Landesstraßen B).....	11
Tabelle 5 Veränderungen der Verkehrsstärken der Lkw-ähnlichen Kfz und der Sattel- und Lastzüge von 2019 auf 2020 unterteilt nach Regionen und Korridoren – Werte für den Werktagsverkehr	12
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].....	24
Tabelle 7 Veränderung der Anzahl der Zählstellen im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019	27
Tabelle 8 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verlauf der Covid19 Pandemie in Österreich im Jahr 2020 (Quelle: ORF.at, abgerufen am 06.10.2021)	5
Abbildung 2 Ganglinie B227 Donaukanal Straße	16
Abbildung 3 Ganglinie B 7 Brünner Straße.....	18
Abbildung 4 Ganglinie A 13 Brenner Autobahn	20
Abbildung 5 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]	22
Abbildung 6 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2020 [6]	23
Abbildung 7 Den Regionen Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich zugeordnete Zählstellen	29
Abbildung 8 Den Raumtypen Urbane Gebiete, Ballungsraum und Freiland zugeordnete Zählstellen	30
Abbildung 9 Den Korridoren zugeordnete Zählstellen.....	30

Literaturverzeichnis

[1] **Statistik Austria:** Tabelle Kfz Bestand 2020.

[2] **Statistik Austria:** Direktion Unternehmen, Abteilung Verkehr – spezielle Auswertung.

[3] **ASFINAG:** Geschäftsberichte 2004 bis 2020.

[4] **ASFINAG:** Verkehrsstatistiken 2012 bis 2020.

[5] **Statistik Austria:** Inflation im Jahr 2020,
[statistik.at/web_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex_vpi_hvpi/hauptgruppen_un
d_details/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex_vpi_hvpi/hauptgruppen_un_d_details/index.html).

[6] **Fachverband der Mineralölindustrie Österreichs (FVMI):** Branchenreport Mineralöl
2020 – Wirtschaftskammer Wien 2021.

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

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

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