

Automatische Straßenverkehrszählung 2019 – Bundesweite Auswertung

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Abteilung II/3 – Infrastrukturplanung

Abteilung IV/IVVS 1 – Planung, Betrieb und Umwelt

Autorinnen und Autoren:

Stefan Schwillinsky, Sophie Wegscheider, AustriaTech mit Unterstützung durch Walter Fußeis
AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH

Raimundgasse 1/6, 1020 Wien

www.austriatech.at

Wien, November 2020

Inhalt

1 Verkehrsentwicklung	4
1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet	4
1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet.....	8
1.3 Gegenüberstellung der Entwicklung des Kfz-Bestandes, der Verkehrsstärken und der Treibstoffpreise.....	12
2 Zählstellennetz	16
3 Anhang	21
4 Quellenverzeichnis	21
Datenbereitsteller	22

1 Verkehrsentwicklung

1.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

Verkehrszunahme insgesamt

Im Jahr 2019 ist erneut ein Wachstum der Verkehrsstärken auf allen betrachteten Straßenkategorien im gesamten Bundesgebiet zu verzeichnen. Tabelle 1 zeigt die für das gesamte Bundesgebiet errechnete mittlere Wachstumsrate von 0,9%. Somit liegt die Steigerungsrate im Jahr 2019 1% unter dem Wert der Steigerungsrate des Jahres 2018 (1,9%). Die Verkehrszunahme insgesamt ergibt sich vorwiegend durch vermehrten Verkehr an Wochenenden und auch im Urlaubsverkehr. Der Werktagsverkehr dagegen stagniert im Vergleich zum Jahr 2018.

Tabelle 1: Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärke von 2018 auf 2019, unterschieden nach Straßenkategorien und Zeitbereichen

Auswertung der automatische Straßenverkehrszählung 2019 Mittlere Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2018 auf 2019 - alle Kfz

Straßentyp	Alle Tage		Anzahl Zählstellen Zeitbereiche	Wachstumsraten		
	Anzahl Zählstellen	Wachstums- raten		Werktags- Zeitbereich	Sonntags- Zeitbereich	Urlaubs- Zeitbereich
Autobahnen und Schnellstraßen	211	1,2%	205	0,3%	1,8%	1,8%
Landesstraßen B	364	0,6%	328	0,0%	1,7%	0,2%
A-, S- und B-Netz	575	0,9%	533	0,1%	1,8%	1,0%

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 den Jahren 2014 bis 2016, in denen stets über 2,5% Wachstum der Verkehrsstärken zu verzeichnen war, setzte sich dieser Trend in den Jahren 2017 und 2018 in abgeschwächter Form mit knapp unter 2% Wachstum fort. Im Jahr 2019 tritt erstmals seit 2014 wieder eine Wachstumsrate der Verkehrsstärken von weniger als einem Prozent (0,9%) auf.

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

	Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen B				Autobahnen und Schnellstraßen				Landesstraßen B			
	Alle Tage	Werktags-zeitbereich	Sonntags-zeitbereich	Urlaubs-zeitbereich	Alle Tage	Werktags-zeitbereich	Sonntags-zeitbereich	Urlaubs-zeitbereich	Alle Tage	Werktags-zeitbereich	Sonntags-zeitbereich	Urlaubs-zeitbereich
1970 / 1980	4,2	5,0	3,3	4,0	5,8	6,8	4,4	5,6	3,4	4,3	2,2	3,2
1980 / 1990	4,5	5,2	3,7	4,2	5,6	6,3	4,9	5,4	3,0	3,6	2,2	2,7
1990 / 2000	3,0	3,5	2,2	2,8	3,8	4,4	2,9	3,6	1,4	1,8	0,9	1,3
2000 / 2001	2,1	2,0	3,0	1,9	2,3	2,2	3,3	2,2	1,8	1,7	2,4	1,5
2001 / 2002	2,9	2,9	2,8	2,6	3,5	3,6	3,3	2,9	1,8	1,4	1,6	2,0
2002 / 2003	2,4	2,2	2,0	2,9	2,5	2,4	2,0	3,0	2,1	1,7	2,1	2,7
2003 / 2004	1,5	1,5	0,2	1,9	1,6	1,4	0,7	2,2	1,0	1,7	-1,0	1,0
2004 / 2005	0,1	0,6	0,4	-0,4	0,9	1,7	1,2	0,2	-1,0	-0,9	-0,9	-1,2
2005 / 2006	1,5	2,1	-0,7	2,0	2,7	3,3	-0,2	3,5	-0,2	0,4	-1,5	-0,2
2006 / 2007	1,6	1,0	2,9	1,9	3,0	2,7	3,8	3,0	0,6	-0,2	2,3	1,0
2007 / 2008	-2,6	-2,2	-3,5	-3,0	-1,0	0,5	-1,8	-1,4	-2,7	-2,3	-3,5	-3,4
2008 / 2009	-0,5	-1,3	1,0	-0,5	-1,3	-2,2	0,6	-1,3	1,8	1,5	2,3	2,1
2009 / 2010	1,4	2,0	-1,2	1,4	1,5	2,3	-1,0	1,2	1,3	1,6	-1,3	1,6
2010 / 2011	1,6	1,9	1,5	2,4	1,9	2,0	2,1	3,1	1,3	1,8	1,0	1,6
2011 / 2012	-0,1	-0,4	0,2	-1,5	0,4	-0,2	0,3	-0,6	-0,6	-0,5	0,1	-2,5
2012 / 2013	1,2	0,9	1,0	2,5	2,1	1,3	2,0	4,0	0,4	0,4	0,0	1,0
2013 / 2014	2,6	3,0	2,4	2,7	3,6	3,7	3,6	3,9	1,7	2,2	1,3	1,5
2014 / 2015	2,6	2,2	2,6	3,0	3,3	2,9	3,3	4,1	1,8	1,5	2,0	1,9
2015 / 2016	2,9	3,2	2,3	2,9	3,7	4,0	3,1	3,7	2,2	2,4	1,6	2,1
2016 / 2017	1,9	1,7	1,9	2,1	2,7	2,3	2,9	2,9	1,1	1,1	0,9	1,3
2017 / 2018	1,9	2,0	1,1	3,6	2,7	2,9	1,9	4,6	1,0	1,2	0,3	2,7
2018 / 2019	0,9	0,1	1,8	1,0	1,2	0,3	1,8	1,8	0,6	0,0	1,7	0,2
1970 / 2019	2,9	3,3	2,3	2,8	3,8	4,3	3,2	3,8	1,9	2,3	1,3	1,8

Verkehrszunahme am A- und S-Netz stets größer als am Landesstraßen B-Netz

Die Wachstumsrate auf dem A- und S-Netz beträgt 1,2%, was eine recht deutliche Abnahme im Vergleich zu 2018 (2,7%) ist. Wie in den vergangenen Jahren auch, ist im Vergleich des A- und S-Netzes mit dem Landesstraßen B-Netz die größere Wachstumsrate (1,2%) wieder auf dem A- und S-Netz zu beobachten. Auf dem Landesstraßen B-Netz beträgt der Zuwachs 0,6% – im Jahr davor 1,0%.

Verkehrszunahme auf den Korridoren

Die Auswertung der Zählzeiten erfolgt auch für das Jahr 2019 entlang von Korridoren und Regionen. Wie schon bei der Gesamtbetrachtung ist auch bei der Korridor-betrachtung ein im

Vergleich zum Jahr 2018 etwas abgeschwächtes Wachstum der Verkehrsstärken zu beobachten.

Im Berichtsjahr 2019 ergibt sich für den Donaukorridor (Suben – Nickelsdorf) eine Steigerungsrate von 0,4%, was im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang des Zuwachses um 1,7% bedeutet. Auf dem Ostkorridor (Drasenhofen – Arnoldstein) liegt die Steigerungsrate bei 2,1%, was im Vergleich zum Jahr 2018 eine höhere Wachstumsrate des Verkehrs darstellt.

Auf dem Brennerkorridor ist im Jahr 2019 ein minimaler Zuwachs (0,1%) an allen Tagen zu beobachten, nachdem der Verkehr im Jahr 2018 noch um 1,2% angestiegen war. Im Urlaubszeitbereich ist die Steigerungsrate mit 0,9% höher. Am Tauernkorridor beträgt der Zuwachs 1,3%, wobei im Sonntags- und Urlaubszeitbereich Wachstumsraten von 2,5% und darüber zu verzeichnen sind.

Am Pyhrnkorridor war im Jahr 2018 nur sehr geringes Wachstum bedingt durch Sanierungsarbeiten auf der A9 festzustellen. Im Jahr 2019 waren die Arbeiten abgeschlossen und die Strecke wurde wieder verstärkt genutzt, was sich in Wachstumsraten von 2,7% für alle Tage und von immerhin 4,4% im Urlaubszeitbereich niederschlägt.

Tabelle 3 Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken von 2018 auf 2019 unterteilt nach Regionen und Korridoren

**Auswertung der automatischen Straßenverkehrszählung 2019
Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2018 auf 2019 - alle Kfz**

Region bzw. Korridor	Autobahnen und Schnellstraßen		Landesstraßen B		A-, S- und B-Netz	
	Anzahl Zählstellen	Wachstumsrate	Anzahl Zählstellen	Wachstumsrate	Anzahl Zählstellen	Wachstumsrate
Gesamtes Bundesgebiet	211	1,2%	364	0,6%	575	0,9%
Westösterreich	38	0,3%	104	0,6%	142	0,4%
Tauern- / Pyhrnregion	79	1,6%	81	0,4%	160	1,0%
Ostösterreich	93	1,3%	189	1,3%	282	1,3%
Ballungsräume	28	2,3%	50	-0,3%	78	1,0%
Urbane Gebiete	56	1,3%	71	0,4%	127	0,9%
Freiland	125	1,1%	250	0,9%	375	1,0%
Donaukorridor (Suben - Nickelsdorf)	33	0,0%	25	3,0%	58	0,4%
Ostkorridor (Drasenhofen - Arnoldstein)	47	2,3%	22	1,3%	69	2,1%
Brennerkorridor (Kufstein - Brenner)	15	-0,1%	6	1,0%	21	0,1%
Tauernkorridor (Salzburg - Villach)	13	1,0%	3	2,6%	16	1,3%
Pyhrnkorridor * (Wels - Spielfeld)	20	3,5%	4	1,0%	24	2,7%

*) Aussagekraft der Verkehrsentwicklung auf den Landesstraßen B mit Hinweis auf die geringe Anzahl verfügbarer Zählstellen zu interpretieren

1.2 Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

Verkehrszunahme bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen insgesamt

Die Wachstumsrate des Lkw-Verkehrs an allen Tagen liegt im Jahr 2019 bei 1,3%, somit geringfügig höher als die Wachstumsrate des Kfz-Verkehrs von 0,9%.

Auf dem A- und S-Netz sind im Zeitbereich „alle Tage“ Steigerungsraten von 1,1% und im Werktagzeitbereich von 1,2% bei Lkw-ähnlichen Kfz zu verzeichnen. Anders als in den vergangenen Jahren liegen im Jahr 2019 die Steigerungsraten der Lkw-ähnlichen Kfz auf den Landesstraßen B im Zeitbereich „alle Tage“ mit 1,5% geringfügig über den Steigerungsraten des A- und S-Netzes.

Im Jahr 2016 trat die größte Zuwachsrate (4,7%) für Lkw-ähnliche Kfz auf dem A- und S-Netz seit dem Beginn der Wirtschaftskrise im Jahr 2008 auf. Dagegen betrug im Jahr 2017 die Zuwachsrate für Lkw-ähnliche Kfz auf dem A- und S-Netz vergleichsweise moderate 3,3%. Im Jahr 2018 war die Zuwachsrate für Lkw-ähnliche Fahrzeuge erneut auf 4,6% gestiegen. Im Jahr 2019 liegt die Wachstumsrate für Lkw-ähnliche Kfz auf dem A- und S-Netz bei 1,1% also geringer als in den Vorjahren.

Verringerte Verkehrszunahme bei Sattel- und Lastzügen (SLz)

Auf dem A- und S-Netz war 2018 die größte Steigerungsrate (6%) bei den Sattel- und Lastzügen (SLz) im Werktagzeitbereich zu verzeichnen. Auf den Landesstraßen B waren die Steigerungsraten der SLz auch 2018 deutlich positiv, wobei die Steigerungen im Werktagzeitbereich 3,1% betragen. Im Jahr 2019 sind, wie schon bei den LKW-ähnlichen KFZ, die Steigerungsraten der SLz sowohl auf dem A- und S-Netz (1,7%) als auch am Landesstraßen B-Netz (2,3%) geringer als im Jahr 2018.

Bei der Betrachtung aller Straßen ergibt sich für die beiden betrachteten Zeitbereiche insgesamt eine Steigerung von 2,0% bzw. 1,4% des Verkehrs der Sattel- und Lastfahrzeuge. Das ist im Vergleich zum Jahr 2018 ebenfalls ein Rückgang der Steigerungsraten.

Die aus den Daten der Lkw-Maut berechnete Zuwachsrate des Schwerverkehrs auf dem ASFINAG-Netz beträgt 0,9% (siehe Geschäftsbericht der ASFINAG 2019 [3]). In der vorliegenden Auswertung wurde der Zuwachs der Lkw-ähnlichen Kfz an Werktagen mit 1,1% ermittelt.

Tabelle 4 Entwicklung des Güterverkehrs im gesamten Bundesgebiet

Straßennetz	Zeitintervall	LKW-ähnliche Kfz			Schwerverkehr (Maut)			Sattel- und Lastzüge		
		Anzahl der Zählstellen	Wachstumsraten [%]		Anzahl der Zählstellen	Wachstumsraten [%]		Anzahl der Zählstellen	Wachstumsraten [%]	
			Alle Tage	Werktagszeitbereich		Alle Tage	Werktagszeitbereich		Alle Tage	Werktagszeitbereich
Autobahnen und Schnellstraßen	2008 / 2009	107	-12,6	-12,0	105	-13,1	-	104	-15,1	-13,9
	2009 / 2010	110	4,5	4,3	109	4,8	-	106	4,5	3,4
	2010 / 2011	71	2,8	3,7	70	3,8	-	61	4,5	5,0
	2011 / 2012	66	-1,0	-0,7	70	0,1	-	52	1,0	1,7
	2012 / 2013	69	-0,2	-0,1	67	1,6	-	58	2,6	1,5
	2013 / 2014	86	3,5	3,4	87	2,8	-	80	2,9	3,2
	2014 / 2015	149	2,7	2,7	126	2,2	-	140	2,2	1,5
	2015 / 2016	150	4,7	4,3	139	4,0	-	139	5,0	4,4
	2016 / 2017	176	3,3	3,5	150	2,9	-	150	3,0	3,7
	2017 / 2018	155	4,6	5,3	124	5,4	-	137	5,8	6,0
2018 / 2019	188	1,1	1,2	155	0,4	-	162	1,7	1,7	
Landesstraßen B	2008 / 2009	183	-5,5	-5,8	-	-	-	178	-5,1	-4,7
	2009 / 2010	215	2,3	2,4	-	-	-	186	5,3	4,4
	2010 / 2011	268	1,1	2,7	-	-	-	203	1,4	3,0
	2011 / 2012	256	-1,5	-2,0	-	-	-	208	-3,0	-2,9
	2012 / 2013	300	0,6	0,7	-	-	-	210	2,2	2,0
	2013 / 2014	284	1,6	1,9	-	-	-	223	3,0	3,7
	2014 / 2015	307	0,2	0,3	-	-	-	228	4,7	4,2
	2015 / 2016	321	1,5	2,0	-	-	-	229	2,7	2,9
	2016 / 2017	330	1,9	0,8	-	-	-	234	3,2	2,1
	2017 / 2018	313	2,1	2,7	-	-	-	241	2,7	3,1
2018 / 2019	315	1,5	0,6	-	-	-	260	2,3	1,0	
A-, S - und B-Netz	2008 / 2009	290	-9,0	-8,9	-	-	-	282	-10,1	-9,3
	2009 / 2010	325	3,4	3,3	-	-	-	292	4,9	3,9
	2010 / 2011	339	1,9	3,2	-	-	-	264	2,9	4,0
	2011 / 2012	322	-1,3	-1,3	-	-	-	260	-1,0	-0,6
	2012 / 2013	369	0,2	0,3	-	-	-	268	2,4	1,8
	2013 / 2014	370	2,6	2,7	-	-	-	309	2,9	3,4
	2014 / 2015	456	1,5	1,5	-	-	-	368	3,5	2,9
	2015 / 2016	471	3,1	3,1	-	-	-	368	3,9	3,7
	2016 / 2017	500	2,6	2,1	-	-	-	391	3,1	2,9
	2017 / 2018	468	3,4	4,0	-	-	-	378	4,2	4,5
2018 / 2019	503	1,3	0,9	-	-	-	422	2,0	1,4	

Verringerte Verkehrszunahme auf dem Donaukorridor

Auf dem Donaukorridor treten 2019 am A- und S-Netz geringfügig negative Steigerungsraten sowohl der LKW-ähnlichen als auch der SLz auf. Am Landesstraßen B-Netz treten im Vergleich dazu bei den Lkw-ähnlichen (1,2%) und SLz (1,1%) positive Steigerungsraten auf. Insgesamt ergeben sich für den Donaukorridor jedoch leicht negative Zuwachsraten, also eine geringfügige Reduktion des LKW-Verkehrs im Jahr 2019.

Verkehrszunahme auf dem Ostkorridor

Auf dem Ostkorridor (Drasenhofen – Arnoldstein) sind im Jahr 2019 weiterhin deutlich positive Wachstumsraten sowohl auf dem A-, S- und Landesstraßen B-Netz (2,4%) als auch in der getrennten Betrachtung des A- und S-Netzes und Landesstraßen B-Netzes für Lkw-ähnliche Kfz zu verzeichnen. Auf dem Ostkorridor sind auch für Sattel- und Lastzüge sowohl auf dem A- und S-Netz als auch auf dem Landesstraßen B-Netz Wachstumsraten von 2,7% zu verzeichnen.

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

Bei der Betrachtung der drei alpenquerenden Korridore ergibt sich für das Jahr 2019 ein uneinheitliches Bild der Zuwachsraten der Verkehrsstärken.

Auf dem Brennerkorridor ergibt sich für die LKW-ähnlichen Fahrzeuge eine Zuwachsrate von 0,6%, für die Sattel- und Lastzüge ist hingegen ein Zuwachs von 1,8% auf allen Straßen zu beobachten. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Zuwachsraten für SLz von 6,0% im Jahr 2018 recht deutlich auf 1,8% im Jahr 2019 zurückgegangen.

Auf dem Tauernkorridor sind die Wachstumsraten im Vergleich zu 2018 rückläufig. Am A- und S-Netz sind starke Rückgänge der Transitfahrten, vermutlich als Begleiterscheinung zu den umfangreichen Bauarbeiten auf der Tauern Autobahn A10, zu verzeichnen. Aufgrund der geringen Anzahl an Zählstellen auf dem Landesstraßen B-Netz sind auch 2019 keine belastbaren Aussagen zur Verkehrsentwicklung der Lkw-ähnlichen Kfz und SLz möglich. Die beiden verfügbaren Zählstellen am Landesstraßen B-Netz weisen allerdings recht hohe Zuwachsraten auf, was auf einen Ausweichverkehr in Kombination mit Baustellenverkehr hinweisen könnte.

Auch auf dem Pyhrnkorridor lagen bedauerlicherweise wie schon in der Vergangenheit zu wenige Zählstellen auf den Landesstraßen B vor, um eine Aussage über alle Straßen im Korridor treffen zu können. Auf dem A- und S-Netz ergeben sich vergleichsweise hohe Zuwachsraten von über 3% für Lkw-ähnliche Kfz und SLz. Das lässt eine Verlagerung des Güterverkehrs vom Tauernkorridor auf den Pyhrnkorridor vermuten.

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

Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung in den drei Raumtypen zeigt sich, dass in den Ballungsräumen die Zuwachsraten bei den LKW-ähnlichen gleich oder über den Werten für

alle Straßen liegen. In den Ballungsräumen sind weiterhin deutliche Zuwachsraten von 4,8% für Sattel- und Lastzüge zu verzeichnen.

Tabelle 5 fasst die oben erläuterten Beobachtungen zusammen.

Tabelle 5 Veränderungen der Verkehrsstärken der Lkw-ähnlichen Kfz und der Sattel- und Lastzüge von 2018 auf 2019 unterteilt nach Regionen und Korridoren – Werte für alle Tage des Jahres

**Auswertung der automatischen Straßenverkehrszählung 2019
Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2018 auf 2019 - LKW-ähnliche Kfz und SLz**

Region bzw. Korridor	Autobahnen und Schnellstraßen				Landesstraßen B				A-, S- und B-Netz			
	LKW-ähnliche Kfz		Sattel- und Lastzüge		LKW-ähnliche Kfz		Sattel- und Lastzüge		LKW-ähnliche Kfz		Sattel- und Lastzüge	
	Anzahl Zählstellen	Wachstumsraten in %	Anzahl Zählstellen	Wachstumsraten in %	Anzahl Zählstellen	Wachstumsraten in %	Anzahl Zählstellen	Wachstumsraten in %	Anzahl Zählstellen	Wachstumsraten in %	Anzahl Zählstellen	Wachstumsraten in %
Gesamtes Bundesgebiet	188	1,1%	162	1,7%	315	1,5%	260	2,3%	503	1,3%	422	2,0%
Westösterreich	38	1,2%	31	2,8%	103	3,9%	103	10,6%	141	2,5%	134	6,6%
Tauern- / Pyhrnregion	73	2,0%	67	1,8%	47	0,7%	25	-3,0%	120	1,4%	92	-0,5%
Ostösterreich	76	0,4%	63	1,0%	171	1,8%	134	4,4%	247	1,1%	197	2,7%
Ballungsräume	25	1,7%	14	4,3%	45	2,4%	35	5,3%	70	2,0%	49	4,8%
Urbane Gebiete	49	1,0%	42	1,9%	70	1,1%	60	0,8%	119	1,1%	102	1,4%
Freiland	112	1,3%	105	1,5%	203	1,7%	165	2,6%	315	1,5%	270	2,0%
Donaukorridor (Suben - Nickelsdorf)	29	-1,8%	26	-1,1%	25	1,2%	17	1,1%	54	-1,6%	13	-1,1%
Ostkorridor (Drasenhofen - Arnoldstein *)	40	2,4%	35	2,8%	16	1,2%	16	2,3%	56	2,4%	51	2,7%
Brennerkorridor (Kufstein - Brenner)	15	0,4%	10	1,8%	6	3,4%	6	-1,0%	21	0,6%	16	1,8%
Tauernkorridor (Salzburg - Villach)	13	-0,2%	12	-2,2%	2	4,8%	2	3,3%	15	0,2%	14	-2,0%
Pyhrnkorridor (Wels - Spielfeld *) und **)	20	3,4%	17	3,7%	-	-	-	-	-	-	-	-

*) 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

*) und **) 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

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

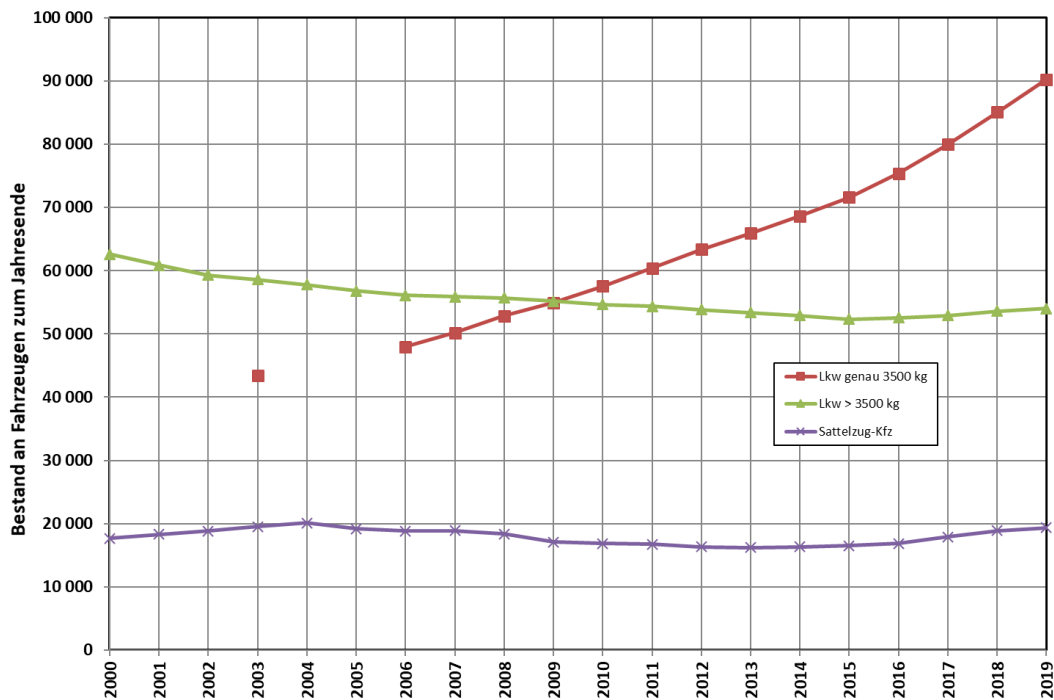
Anzahl der Lieferwagen mit hzG genau 3,5t weiter steigend

Abbildung 1 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 genau 3,5t zu beobachten. Die Anzahl dieser Fahrzeuge hat sich seit 2003 erheblich erhöht – so sind 2019 90.000 Fahrzeuge dieses Typs zugelassen, was einer Zunahme seit 2018 um weitere 5.000 Fahrzeuge entspricht.

Die Gründe dafür sind die Kostenersparnis durch den Entfall der Maut, 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 auch im Jahr 2018 steigt der Bestand an Sattelzugfahrzeugen, wobei das Wachstum nur geringfügig ist. 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 – von 2018 auf 2019 um rund 400 Fahrzeuge.

Abbildung 1 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]



Kfz-Bestand weiterhin steigend

Der Bestand an zugelassenen Kfz insgesamt in Österreich weist auch im Jahr 2019 eine Wachstumsrate von 1,5% auf. Bei den Pkw hat die Anzahl der Dieselfahrzeuge um 0,6% zugenommen, während die benzinbetriebenen PKW um 4,3% zugenommen haben.

Insgesamt sind mit Stand 2019 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 1,7 Prozent. Die größten Zuwächse verzeichnen die Hybridfahrzeuge mit Benzinmotoren (rund 8.700 Kfz) und die reinen Elektroautos (rund 11.500 Kfz). Die Plug-In Hybridfahrzeuge mit Benzinmotor und die reinen Elektrofahrzeuge sind weiterhin von allen alternativen Antrieben mit Abstand am verbreitetsten. Der verbleibende Großteil des Pkw-Bestandes ist zu rund 55% dieselgetrieben und zu rund 43% benzingetrieben.

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 [4].

Verkehrsstärke und Treibstoffverbrauch

Im Jahr 2019 beträgt wie im Kapitel 1.1 beschrieben, die Wachstumsrate der Verkehrsstärke im gesamten Bundesgebiet 0,9%. Der Mineralölbericht des Fachverbandes der Mineralölindustrie berichtet für das Jahr 2019 eine Zunahme des Kraftstoffverbrauches (Benzin und Diesel) um 1,1%. Die Zusammenschau in Abbildung 2 zeigt steigende Verkehrsstärken, einen weiterhin geringfügig steigenden Kfz-Bestand und einen leicht zunehmenden Treibstoffverbrauch bei im Jahr 2019 steigenden Treibstoffpreisen.

Abbildung 2 Entwicklung der Verkehrsstärken, des Kfz-Bestandes, des Treibstoffverbrauches und der Treibstoffpreise seit 1970, Bezugsjahr 2019 [5]

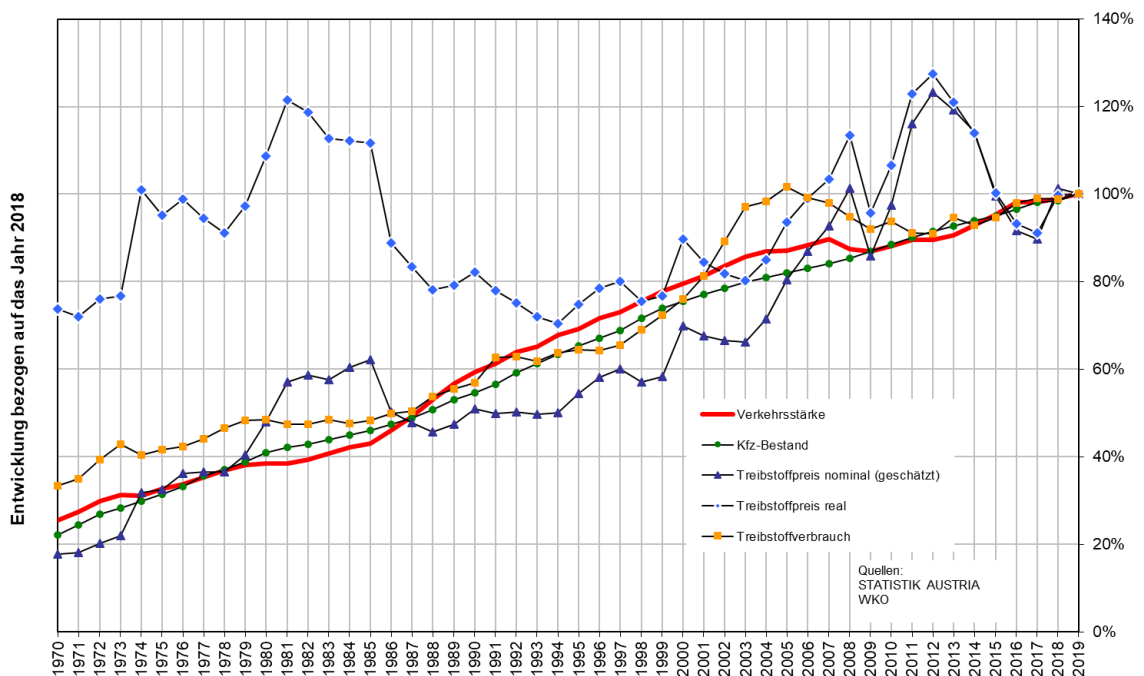


Tabelle 6 Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten und jährliche Wachstumsraten der Verkehrsstärken, des Kfz- und des Pkw + Lkw-Bestandes, der Fahrleistungen der in Österreich angemeldeten Privat-Pkw, des Treibstoffverbrauchs und der Treibstoffpreise [5]

	Kfz Bestand	Pkw + LKW + Sattelzug Bestand	Verkehrsstärken	Fahrleistung Pkw	Treibstoffverbrauch Kfz	Treibstoffpreis real	Treibstoffpreis 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%	-	1,1%	0,2%	-1,3%
1970 / 2019	3,2%	3,2%	2,9%	-	2,3%	0,8%	3,8%

*) Diese Werte sind durch die Bereinigung der Bestandsstatistik um die Fahrzeuge, die nach der Abmeldung nicht aus der Bestandsstatistik ausgetragen wurden, stark beeinflusst

Hinweis: Die alle zwei Jahre durchgeführte Mikrozensususerhebung der Statistik Austria erhebt die Fahrleistung für in Österreich gemeldete private Pkw. Die Mikrozensususerhebung für das Jahr 2018 weist eine Zunahme des Fahrzeugbestands von 2015/2016 auf 2017/2018 um knapp 1% aus. Die Fahrleistung der PKW hat laut Mikrozensus im gleichen Zeitraum um 9% zugenommen. Die nächste Mikrozensususerhebung wird von der Statistik Austria für die Jahre

2019/2020 durchgeführt. Für den Jahresbericht 2020 wird dann wieder ein Wert für die Fahrleistung der privaten KFZ zur Verfügung stehen.

2 Zählstellennetz

Auswahl des Zählstellenkollektivs

Grundsätzlich sind im Jahresbericht des BMK nur Daten von Zählstellen enthalten, die durch die Datenbereitsteller (ASFINAG, 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 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 Eingangs dargestellten Aufnahmekriteriums ist auch die geringe Anzahl der sonst im Jahresbericht enthaltenen 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] 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) publizierten Werten oder es konnten die geringfügigen Unterschiede bei den Zählstellen mit Datenlücken aufgeklärt werden.

Übersicht über das Zählstellenkollektiv

Der Jahresbericht 2019 umfasst 748 Zählstellen, eine erneute Zunahme um 90 Zählstellen gegenüber dem Jahresbericht 2018 (Tabelle 7). Auf dem Netz der ASFINAG ist die Zahl der Zählstellen leicht um 24 Zählstellen gestiegen. Bei den Bundesländern ist die Anzahl der Zählstellen im Burgenland um 21 auf 54 erfreulich gestiegen, in Oberösterreich sind 7 neue

Zählstellen zu verzeichnen. In der Steiermark ist eine starke Zunahme von 68 Zählstellen zu vermerken.

Um die Verkehrsentwicklung einer Zählstelle berechnen zu können, müssen für 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 zwei aufeinander folgende Jahre Daten des gleichen Zählstellenkollektivs bereitgestellt werden!

Tabelle 7 Veränderung der Anzahl der Zählstellen im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018

Betreiber	Anzahl der Zählstellen im Jahr 2018	Im Jahr 2018, jedoch nicht im Jahr 2019 verwendete Zählstellen	Im Jahr 2019 neue bzw im Jahr 2018 nicht verwendete Zählstellen	Anzahl der Zählstellen im Jahr 2019
ASFINAG	220	15	39	244
Wien	38	1	0	37
Niederösterreich	99	2	5	101
Burgenland	33	0	21	54
Oberösterreich	54	10	7	51
Salzburg	23	0	0	23
Steiermark	56	8	68	116
Kärnten	29	6	0	23
Tirol	41	1	0	40
Vorarlberg	57	1	3	59
Summe	658			748

Zusammenfassung von Zählstellen zu Regionen und Korridoren

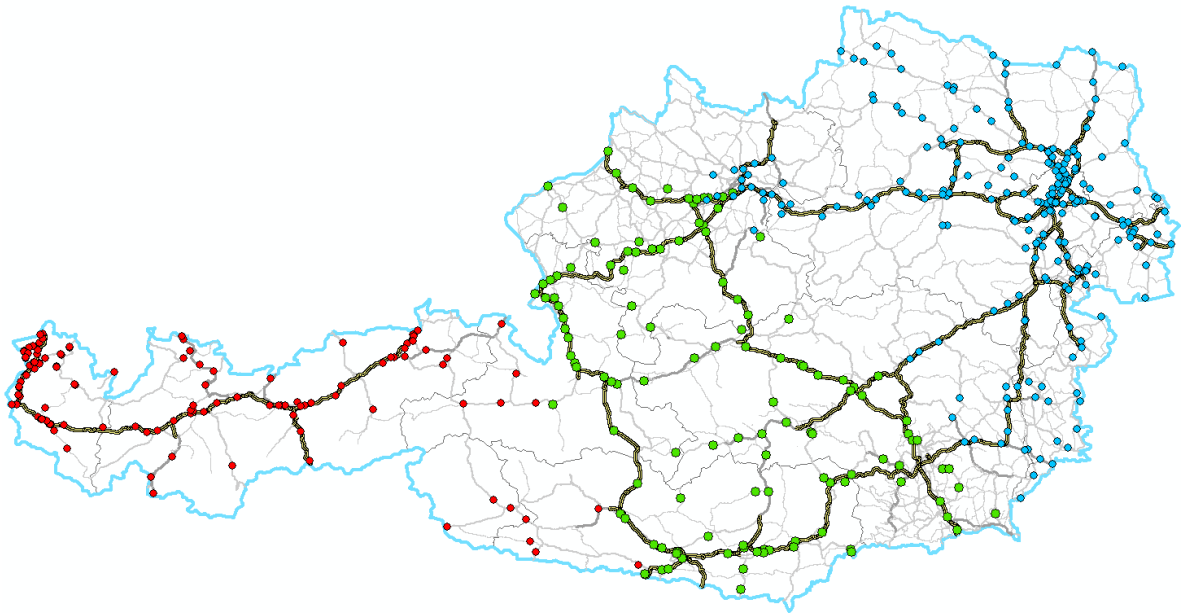
Um die Verkehrsentwicklung in den Regionen Österreichs, unterschieden nach Raumtyp und entlang von bedeutenden Verkehrsachsen darstellen zu können werden die Zählstellen räumlichen Einheiten zugeordnet. Dabei wird nach den in Tabelle 5 angeführten Regionen, Raumtypen und Korridoren unterschieden (Tabelle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

Tabelle 8 Räumliche Zusammenfassung der Zählstellen

Räumliche Zusammenfassung	Bezeichnung
Regionen	Westösterreich
	Tauern- / Pyhrnregion
	Ostösterreich
Raumtypen	Ballungsräume
	Urbane Gebiete
	Freiland
Korridore	Donaukorridor (Suben - Nickelsdorf)
	Ostkorridor* (Drasenhofen - Arnoldstein)
	Brennerkorridor (Kufstein - Brenner)
	Tauernkorridor (Salzburg - Villach)
	Pyhrnkorridor (Wels - Spielfeld)

Die Abbildungen 3 bis 5 zeigen die im Jahresbericht enthaltenen Zählstellen nach der in Tabelle 8 angeführten räumlichen Zusammenfassung.

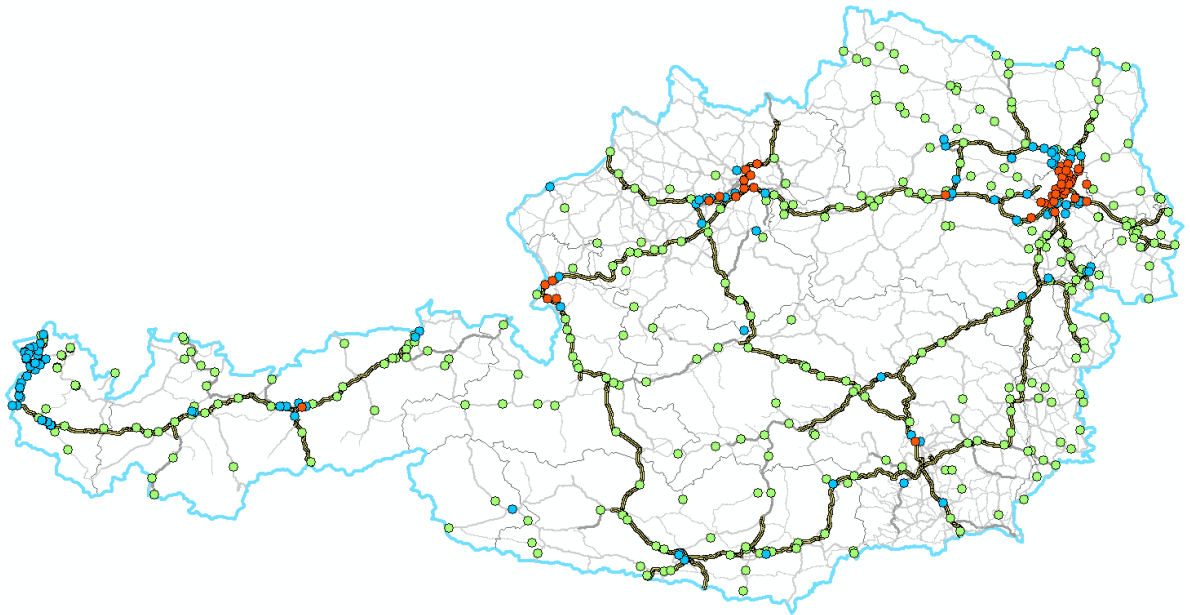
Abbildung 3 Den Regionen Westösterreich, Tauern/Pyhrn und Ostösterreich zugeordnete Zählstellen



Die Darstellung zeigt, dass die für die Berechnung der Verkehrsentwicklung verwendbaren Zählstellen nicht ganz gleichmäßig über Österreich verteilt sind. 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 ¹.

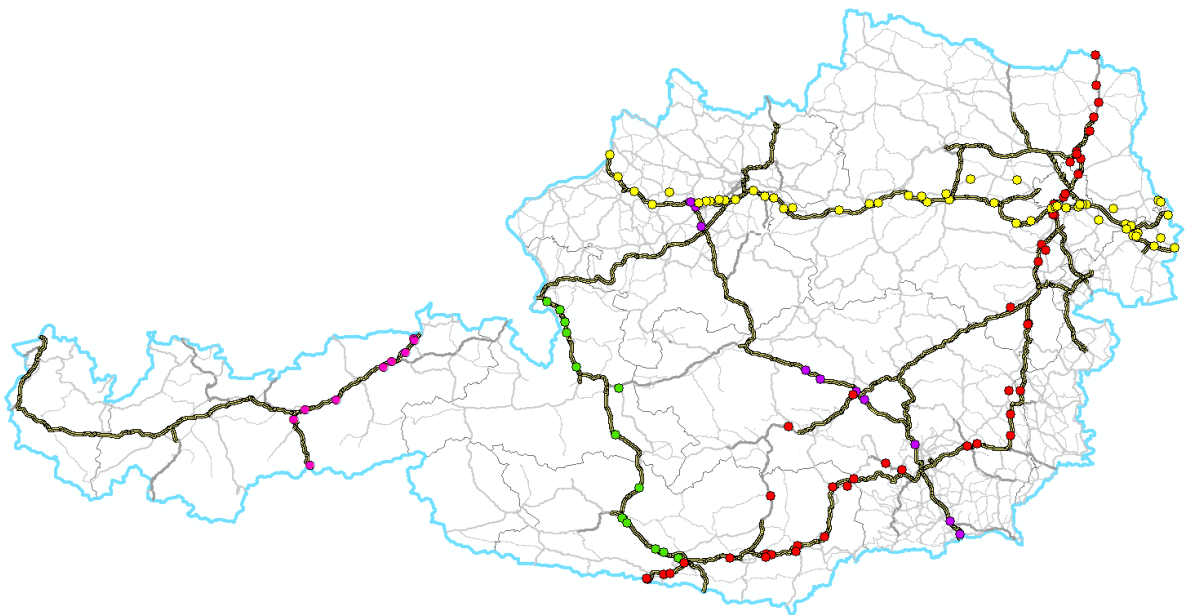
¹ siehe dazu auch den Bericht Automatische Straßenverkehrszählung 2013 – Bundesweite Auswertung, Abschnitt 5.3 Entwicklung des Kfz-Verkehrs im gesamten Bundesgebiet

Abbildung 4 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 5 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 2018 auf 2019 - alle Kfz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und nach Straßennetz

Tabelle 10: Wachstumsraten der Verkehrsstärken von 2018 auf 2019 - Lkw-ähnliche Kfz, Schwerverkehr und SLz angegeben für verschiedene Zeitbereiche und nach Straßennetz

4 Quellenverzeichnis

[1] STATISTIK AUSTRIA – Tabelle Kfz-Bestand 2019

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

[3] ASFINAG – Geschäftsberichte 2004 bis 2019

[4] STATISTIK AUSTRIA – Inflation im Jahr 2019

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex_vpi_hvpi/hauptgruppen_und_details/index.html

[5] Branchenreport Mineralöl 2019 – Fachverband der Mineralölindustrie Österreichs (FVMI) – Wirtschaftskammer Wien 2020

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 1 711 62 65-0

ii3@bmk.gv.at, ivvs1@bmk.gv.at

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