

# 09

## Verkehr in Tirol - Bericht 2009



**Impressum:**

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung, 6020 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Für den Inhalt verantwortlich: Abteilung Verkehrsplanung (Vorstand Dr. Leo Satzinger)

Konzept und Redaktion: DI Ekkehard Allinger-Csollich, DI Ludwig Schmutzhard

Mit Textbeiträgen von: DI Ludwig Schmutzhard

Layout: DI Ekkehard Allinger-Csollich, Chris Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck

Layout Titelseite: Chris Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck

Wir danken den Firmen und Organisationen für die kostenlose Bereitstellung der Fotos und Grafiken

Kontakt: Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, Tel: +43/512/508-4081, Fax +43/512/508-4085, Email: [verkehrsplanung@tirol.gv.at](mailto:verkehrsplanung@tirol.gv.at)

**Verkehrsbericht 2009 im Internet:**

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen/>

Innsbruck, Mai 2010

<b>1</b>	<b>STRASSE</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Gesamtverkehr</b>	<b>3</b>
1.1.1	Entwicklung in Österreich	3
1.1.2	Entwicklung in Tirol	3
1.1.3	Kfz-Bestand	4
<b>1.2</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>5</b>
1.2.1	Tirol	5
1.2.2	Schweizer Alpenkorridore	6
<b>2</b>	<b>SCHIENE (GÜTERVERKEHR)</b>	<b>7</b>
<b>2.1</b>	<b>Österreich</b>	<b>7</b>
<b>2.2</b>	<b>Tirol</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>Brenner</b>	<b>8</b>
2.3.1	Gütervolumen	8
2.3.2	Transportarten	8
2.3.3	Rollende Landstraße (RoLa)	9
<b>2.4</b>	<b>Schweiz</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR</b>	<b>11</b>
<b>3.1</b>	<b>Brenner</b>	<b>11</b>
<b>3.2</b>	<b>Internationale Alpenkorridore</b>	<b>11</b>
	<b>ANLAGEN</b>	<b>15</b>



## 1 STRASSE

### 1.1 Gesamtverkehr

#### 1.1.1 Entwicklung in Österreich

Zur Entwicklung des Gesamtverkehrs in Österreich liegen nunmehr die Auswertungen bis zum Jahr 2008 vor.

Im Jahr **2007** nahm das Verkehrsaufkommen an den Straßen A, S, B und L im Mittel um +1,6 % zu. An den Sonn- und Feiertagen war der Zuwachs am höchsten (+2,9 %), an den Werktagen am niedrigsten (+1,0 %). Der Urlaubsverkehr stieg um +1,9 %. An den Autobahnen und Schnellstraßen waren die Wachstumsraten deutlich höher (+3,0 % an allen Tagen) als an den Landesstraßen B und L (+0,6 %).



**Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich**

In Ostösterreich nahm der Verkehr um +1,3 % zu, in Westösterreich um +1,9 % und auf der Tauern-/Pyhrn-Route um +2,6 %. Die höheren Wachstumsraten in Westösterreich sind vor allem durch die Verkehrssteigerungen an den Sonn- und Feiertagen bedingt.

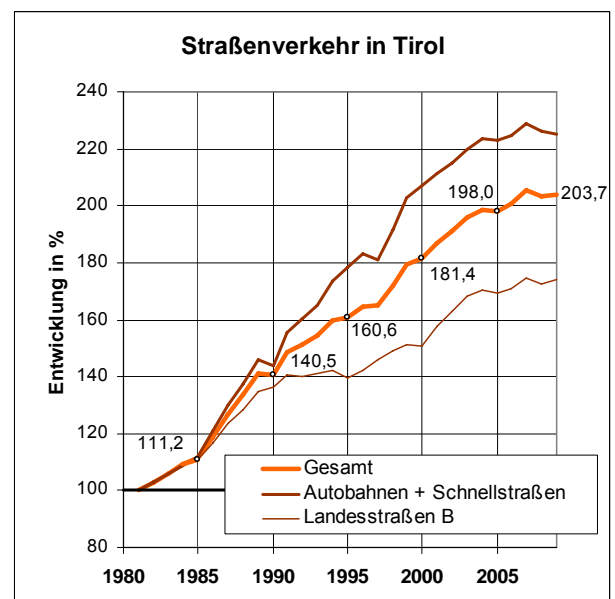
Im Jahr **2008** ging das Verkehrsaufkommen österreichweit um -2,6 % zurück. Damit hatte die Entwicklung des Straßenverkehrs in Österreich erstmalig seit über 30 Jahren ein negatives Vorzeichen. Überdurchschnittlich war die Verkehrs-

abnahme an Sonn- und Feiertagen (-3,5 %) sowie im Urlaubsverkehr (-3,0 %). An den Werktagen war der Rückgang mit -2,2 % am schwächsten. Die Entwicklung 2008 zeigte keine Unterschiede zwischen West- (-2,5 %) und Ostösterreich (-2,6 %). Auf der Tauern-/Pyhrn-Route sank der Verkehr etwas stärker (-3,3 %).

An den Autobahnen und Schnellstraßen war der Verkehrsrückgang schwächer (-1,0 %) als auf den Landesstraßen B und L (-2,7 %). Die Auswertung auf dem ASFINAG-Netz (A und S) beruht 2008 auf den Daten von lediglich 11 Zählstellen. Die zahlreichen neuen Zählstellen konnten nur insoweit berücksichtigt werden, als Daten für beide Vergleichsjahre 2007 und 2008 zur Verfügung standen.

#### 1.1.2 Entwicklung in Tirol

Nach dem Rückgang im Vorjahr (2008: -1,2 %) nahm das Verkehrsaufkommen in Tirol 2009 wieder geringfügig zu (+0,3 %). Einer Steigerung auf den L-Straßen B um +1,1 % und einer Stagnation auf den L-Straßen L ( $\pm 0$  %) stand auf den Autobahnen und Schnellstraßen ein leichter Rückgang des Gesamtverkehrs um -0,5 % gegenüber, der vor allem auf die Reduktion im Güterschwerverkehr zurück zu führen ist. Der Rückgang auf dem hochrangigen Netz (A und S) war auf der Brennerautobahn am deutlichsten ausgeprägt.



**Abb. 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol**

Im **Tiroler Zentralraum** (Bezirke Innsbruck-Land und Schwaz) waren signifikante Verkehrsabnahmen auf der B 171 Tiroler Straße im Raum Schwaz, auf der L 8 Dörfer Straße sowie auf der L 11 Völser Straße (Innsbruck-Völs) zu beobachten. Überdurchschnittliche Zunahmen wurden im südöstlichen Mittelgebirge (L 32 Schloss Ambras, L 9 Vill), im Sellrain (L 13) sowie auf der L 11 Völser Straße (westl. von Kematn) registriert.

Im **Westen** Tirols (Bezirke Imst, Landeck und Reutte) stieg der Verkehr im Raum Landeck, am Mieminger Plateau (B 189) sowie in den Tourismusregionen Paznaun (B 188) und Serfaus (L 19) am stärksten. Die Rückgänge im Ausserfern (L 396 Weißhausstraße und L 69 Reuttener Straße) waren durch die Wiedereröffnung des Grenztunnels (B 179) nach Abschluss der Sarnierungsarbeiten bedingt.

In den **östlichen** Bezirken (Kufstein, Kitzbühel und Lienz) nahm der Verkehr auf der B 178 Loferer Straße im neu ausgebauten Abschnitt Wörgl – Bruckhäusl außergewöhnlich stark zu (rund +10 %). Es handelt sich dabei offensichtlich um lokale Verlagerungen, da im weiteren Verlauf der B 178 keine auffälligen Entwicklungen zu beobachten waren. Überdurchschnittlich wuchs der Verkehr auch auf der B 100 Drautalstraße östlich von Lienz.

### 1.1.3 Kfz-Bestand

Zum 31.12.2009 waren laut Statistik Austria in Österreich insgesamt 5,98 Mio. Kfz zum Verkehr zugelassen, um +1,8 % mehr als ein Jahr zuvor. Davon entfielen 4,36 Mio. auf Pkw (inkl. Kombi), rund 428.000 auf Traktoren (inkl. landwirtschaftl. Kfz), rund 371.000 auf Lkw (inkl. Sattelzugfahrzeuge) und etwa 682.000 auf einspurige Kfz (Motorräder und Motorfahrräder). Seit 1980 nahm der Pkw-Bestand (von 2,25 Mio.) auf fast das Doppelte zu (+94 %). Diese Zunahme ist auf dieselbetriebene Pkw zurück zu führen. Der Bestand der Benzin-Pkw ging in diesem Zeitraum um -9 % zurück. Der Dieselanteil am Pkw-Bestand lag 2009 bei 54,6 %.

Den höchsten Motorisierungsgrad unter den Bundesländern weist das Burgenland auf (599

Pkw je 1.000 Einwohner), den niedrigsten Wien (394). Tirol hat mit 486 Pkw je 1.000 Einwohner die zweitniedrigste Pkw-Dichte. Innsbruck weist unter den Landeshauptstädten mit 441 ebenfalls den zweitniedrigsten Motorisierungsgrad auf (nach Wien). In ganz Österreich entfallen auf 1.000 Einwohner im Mittel 522 Pkw.

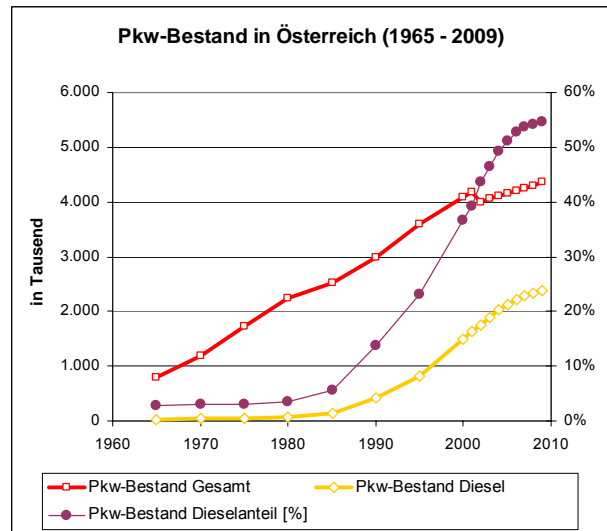


Abb. 1-3: Pkw-Bestand in Österreich

Der Anteil der Dieselfahrzeuge an der Pkw-Flotte stieg in Österreich ab etwa 1985 rapid an. In den letzten Jahren war allerdings bei den Neuzulassungen eine Trendänderung zu beobachten. Der Höhepunkt des Dieselanteils wurde 2003 mit 71,5 % überschritten. Seither fiel der Dieselanteil bei den Neuzulassungen deutlich ab. 2009 wurden erstmals seit 1996 wieder mehr Benzin-Pkw neu zugelassen als Diesel-Pkw (Dieselanteil: 46,0 %).

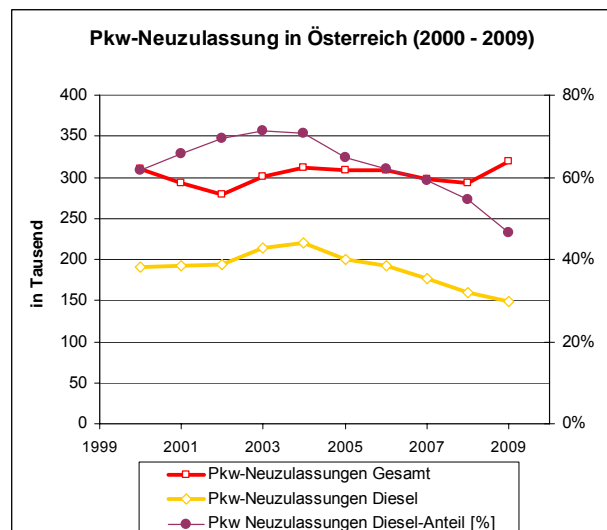


Abb. 1-4: Pkw-Neuzulassungen in Österreich

## 1.2 Güterverkehr

### 1.2.1 Tirol

Im Jahr 2009 war die Entwicklung im Güterverkehr stark von den Folgen der Finanzkrise geprägt. In Tirol ging der Lkw-Verkehr um rund **-10 %** zurück.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass 2009 der Straßengüterverkehr auf dem hochrangigen Straßennetz (A + S) in Tirol mit **-12,4 %** stärker zurück ging als auf den Landesstraßen (**-5,8 %**). Weiters war tendenziell zu beobachten, dass der SLZ-Verkehr stärker abnahm als die Zahl der Solo-Lkw. Dies könnten Hinweise dafür sein, dass sich die Finanz- und Wirtschaftskrise nicht im gleichen Ausmaß auf Binnen- und Außenhandel auswirkte, bzw. in Folge dazu Fernverkehre stärker vom konjunkturellen Einbruch betroffen waren als Nahverkehre.

Auf der **Inntalautobahn (A 12)** nahm der Lkw-Verkehr im Unterland um rund **-14 %** ab. Im Durchschnitt fuhren 2009 täglich rund 6.400 bis 6.800 LkwGV (DTLV) auf der A 12, das sind um etwa **-1.000 bis -1.100 LkwGV/24 h** weniger als im Vorjahr.

Der SLZ-Verkehr ging 2009 um etwa **-16,5 %** zurück, die Zahl der Solo-Lkw nur um **-2,5 %**. Der Anteil der Sattel- und Lastzüge (SLZ) am gesamten Lkw-Aufkommen liegt im Unterland bei rund **80 %**. Der hohe SLZ-Anteil ist ein Hinweis auf die Bedeutung der A 12 für den Fernverkehr.

Der Anteil der österreichischen Fahrzeuge am gesamten Lkw-Verkehr auf der A 12 beträgt **37 %** (im Jahr 2008). Österreichische Fahrzeuge waren mit **5 %** am Transitverkehr beteiligt.

Die Lkw-Flotte auf der A 12 ist im Durchschnitt **3,0 Jahre** alt (Transit **2,7 Jahre**, Ziel/Quell **3,1 Jahre**, Binnen **3,5 Jahre**).

Im November 2008 entsprachen **61,2 %** der Lkw auf der A 12 dem Euro IV- oder V-Standard. Diesbezüglich gibt es kaum einen Unterschied zwischen Transit-Lkw (**62,0 %**), Ziel/Quell-Lkw (**58,1 %**) und Binnen-Lkw (**61,5 %**).

Das Lkw-Aufkommen auf der A 12 im Oberland nimmt mit der Distanz zu Innsbruck ab, von rund **3.400 LkwGV/24 h** bei Kematen auf rund **1.500 LkwGV/24 h** bei Starkenbach. Der Lkw-Rückgang im Jahr 2009 war im Oberland mit rund **-7 %** deutlich geringer als im Unterland. Es fuhren um rund **-100 bis -300 LkwGV/24 h** weniger als im Vorjahr. Der Anteil der SLZ am Lkw-Aufkommen liegt im Oberland bei rund **60 %**.

Auf der **Brennerautobahn (A 13)** ähnelt die Entwicklung jener auf der A 12 im Unterland: Der Lkw-Verkehr ging 2009 um über **-1.000 LkwGV/24 h** auf rund **5.000 LkwGV/24 h** zurück. Insgesamt passierten im Jahr 2009 rund **1.820.000 LkwGV** den Brenner. Dies entspricht einer Reduktion um **-17,5 %**.

Auch auf der A 13 war der Rückgang der SLZ wesentlich ausgeprägter als jener der Solo-Lkw. In Schönberg (Hauptmautstelle) nahmen die Fahrzeuge der Mautkategorie 4 (**≥ 4 Achsen**) im Jahresmittel um **-17,9 %** ab, jene der Kategorie 3 (**3 Achsen**) nur um **-2,6 %**.

Der Einbruch der Fahrten war im ersten Halbjahr 2009 mit **-22 %** deutlich stärker als im zweiten Halbjahr (**-13 %**). Dies hängt vor allem mit dem Vergleichswert des Vorjahres zusammen, da die SLZ im zweiten Halbjahr 2008 bereits um **-7,4 %** zurückgegangen waren. Die Gesamtfrequenz ging 2009 auf etwa **1.592.000 SLZ/Jahr** zurück, das sind um **-352.000 SLZ** weniger als im Vorjahr, allerdings immerhin um rund **+120.000 SLZ** mehr als im Jahr 2003, dem letzten Jahr der Ökopunkteregelung. Zwischen 2003 und 2009 stieg der Güterschwerverkehr am Brenner – trotz Finanzkrise und Maßnahmenbündel nach dem IG-L, wie Sektorales Lkw-Fahrverbot oder Fahrverbot für schadstoffreiche Lkw – um insgesamt etwa **+8 %**, das entspricht einem mittleren jährlichen Wachstum um **+1,3 %**.

In den ersten vier Monaten des Jahres 2010 nahmen die SLZ-Fahrten um **+1,7 %** gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zu.

Am **Arlberg (S 16)** ging der Güterschwerverkehr (SLZ) 2009 um **-6,8 %** zurück. Die Abnahme des Schwerverkehrs war damit nicht einmal halb so

stark wie am Brenner. Bei einer Reduktion im ersten Halbjahr um -12,5 % war im zweiten Halbjahr eine Stagnation (-0,8 %) zu beobachten. Im Mittel passierten 2009 täglich 760 SLZ den Arlbergtunnel (Fahrzeuge der Mautkategorie 4). In den ersten vier Monaten 2010 wuchs der SLZ-Verkehr um +9,4 % an und erreichte die Verkehrsstärke von 2007.

Auf der **Fernpassstraße** ging der Lkw-Verkehr um etwa -5 % zurück. 2009 passierten im Mittel (DTLV) 960 LkwGV/24 h den Fernpass, davon etwa 630 SLZ.

Am **Reschen** nahm der Lkw-Verkehr um rund -2 % ab. 2009 wurden am Reschenpass rund 300 LkwGV/24 h gezählt, davon 215 SLZ.

In **Scharnitz** ging der Lkw-Verkehr um -28 % zurück (DTLV: 205 LkwGV/24 h, davon 66 SLZ).

In **Achenkirch** wurden 2009 um +10 % mehr Lkw gezählt als im Vorjahr (DTLV: 209 LkwGV/24 h, davon 62 SLZ).

Auf der **Loferer Straße** nahm der Lkw-Verkehr bei Wörgl – Bruckhäusl 2009 leicht zu (+2,7 %), die Zahl der SLZ ging hingegen zurück. Am Pass Strub passierten etwa 560 SLZ/24 h die Landesgrenze. Die Zählstelle Bocking wurde erneuert und ist seit Juli 2009 wieder in Betrieb.

Am **Pass Thurn** ging der Lkw-Verkehr um -5 % zurück (DTLV: 337 LkwGV/24 h, die Hälfte davon SLZ).

In **Osttirol** ging der Lkw-Verkehr auf der Drautalstraße geringfügig zurück. Den Grenzübergang bei Sillian frequentierten 2009 um -1,3 % weniger als im Vorjahr (DTLV: 376 LkwGV/24 h, davon 266 SLZ). Am Felbertauern nahm der SLZ-Verkehr um rund -12 % auf 132 SLZ/24 h ab.

## 1.2.2 Schweizer Alpenkorridore

Auf den alpenquerenden Haupttrouten der Schweiz (Gotthard und San Bernardino) ging der Lkw-Verkehr 2009 um -6,2 % auf 1.066.000 LkwGV zurück. Das sind um -70.000 LkwGV weniger als im Vorjahr. Im Mittel passierten 2009 täglich etwa 2.920 LkwGV (DTLV) die beiden Alpenpässe, der Großteil davon (2.470 LkwGV) den Gotthard. Am San Bernardino wurden rund 450 LkwGV/24 h gezählt.

Der Rückgang im ersten Halbjahr 2009 war auch in der Schweiz wesentlich stärker (-11,7 %) als im zweiten Halbjahr (-0,4 %).

Als Hauptgrund für die Entwicklung 2009 in der Schweiz wird die europaweite Konjunktorentwicklung in Folge der Finanzkrise gesehen. Die Binnennachfrage dürfte von der Konjunkturkrise weniger stark betroffen sein, so dass auch Binnentransporte weniger zurückgegangen sind als Transitfahrten.

Der Transitanteil ist beim alpenquerenden Lkw-Verkehr in der Schweiz mit rund 55 % deutlich niedriger als am Brenner (90 %). Dies erklärt (zum Teil) die geringere Verkehrsabnahme in der Schweiz im Jahr 2009 gegenüber dem Brenner (-17,5 %).

Seit 2003 (1.147.000 LkwGV) ging der alpenquerende Straßengüterverkehr in der Schweiz um -7,1 % zurück, dies entspricht im Mittel -1,2 % pro Jahr.

Den Brennerkorridor benützten 2009 um +8 % mehr Lkw als im Jahr 2003 – trotz des massiven Einbruchs im Jahr 2009. Dies hängt mit dem überdurchschnittlichen Wachstum am Brenner nach 2003 zusammen.

## 2 SCHIENE (GÜTERVERKEHR)

### 2.1 Österreich

Das Güteraufkommen auf der Schiene ging 2009 österreichweit um -16,4 % zurück. Insgesamt wurden 87,3 Mio. Tonnen im Jahre 2009 auf der Schiene transportiert, das sind um -17,1 Mio. Tonnen weniger als im Vorjahr. Die Transportleistung ging von 20,7 Mrd. tkm auf 16,8 Mrd. tkm zurück (-18,8 %).

Wegen Änderung der statistischen Auswertungen sind die aktuellen Werte mit der langjährigen Reihe nicht vergleichbar. Die Tonnagen nach der neuen Auswertung sind sowohl beim Güteraufkommen als bei der Güterverkehrsleistung höher. In der Abb. 2-1 ist die Differenz der beiden Auswertemethoden erkennbar.

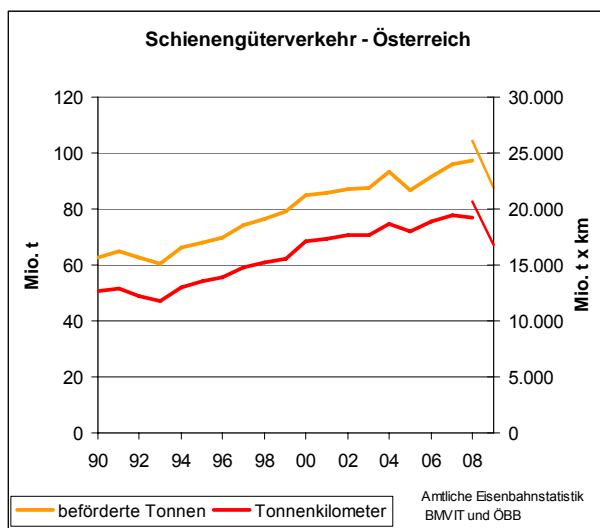


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich

Der Rückgang im Intermodalen Verkehr (UKV, RoLa, Mobiler) war mit -12,8 % schwächer als beim konventionellen Wagenladungsverkehr (-18,0 %). Der Intermodale Verkehr hatte 2009 einen Anteil von rund 31 % am gesamten Güteraufkommen der Schiene.

Die Rail Cargo Austria AG der ÖBB betreibt über ihr Tochterunternehmen Ökombi mehrere RoLa-Verbindungen (Rollende Landesstraße). Neben dem Brennerkorridor werden auch RoLa-Züge auf der Tauern-, der Pyhrn- und der Donauachse geführt. Im Jahr 2009 transportierten rund 19.900 Züge insgesamt 313.500 Lkw. Die

Zahl der beförderten Lkw ging somit um -5 % zurück.

Auf den RoLa-Destinationen der Tauern-, Pyhrn- und Donauachse wurden 2009 etwa 87.800 Lkw geführt, das sind um -29 % weniger als im Vorjahr. Die RoLa Graz-Regensburg sowie Wels-Spacva (Kroatien) wurden eingestellt. Auf der Brennerachse stieg 2009 die Zahl der beförderten Lkw von 205.500 auf 225.700 (fast +10 %). 72 % des RoLa-Verkehrs in Österreich entfielen 2009 auf die Brennerachse, jeweils 10 % auf die Tauern- und die Pyhrnachse sowie 8 % auf die Donauachse.

### 2.2 Tirol

2009 wurde an den Bahnhöfen in Tirol ein Güteraufkommen von 20,66 Mio. Tonnen umgeschlagen, das sind um +7,0 % mehr als im Vorjahr.

Mit rund 16,0 Mio. Tonnen entfällt der Hauptanteil auf die RoLa.

Mit einem Gütervolumen von 9,44 Mio. Tonnen hat Wörgl den höchsten Güterumschlag in Tirol (davon 8,91 Mio. Tonnen mit RoLa). Am Brennersee entfällt der gesamte Güterumschlag von 7,10 Mio. Tonnen auf die RoLa. Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall (inkl. CCT: 0,68 Mio. Tonnen), Innsbruck (Haupt- und Westbahnhof: 0,50), Kirchbichl (0,34), Zirl (0,31), St. Johann in Tirol (0,27) und Jenbach (0,24).

Bei Angaben über umgeschlagene Tonnen ist anzumerken, dass Binnenverkehre doppelt gezählt werden.

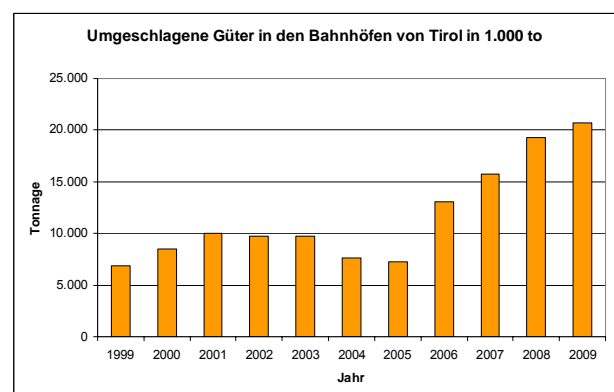


Abb. 2-2: Güterumschlag in Tirol

## 2.3 Brenner

### 2.3.1 Gütervolumen

Nach den außergewöhnlichen Zuwächsen in den Vorjahren ging das Frachtvolumen der Bahn im Jahr 2009 um -12,0 % auf 13,2 Mio. Nnt zurück.

Im Vergleich zu 2005 wurde 2009 – trotz Finanzkrise und Konjunkturflaute – um +36 % mehr Frachtvolumen mit der Bahn über den Brenner transportiert (+3,5 Mio. Nnt).

Das gesamte von der Bahn beförderte Gütervolumen (Fracht und Totgewicht) betrug 2009 am Brenner 19,1 Mio. Nt. Mit zunehmender Bedeutung des kombinierten Verkehrs (vor allem der RoLa) steigt beim Bahntransport das Totgewicht. 2009 nahm am Brenner das Totgewicht (zB. Lkw-Eigengewichte bei der RoLa) auf 5,9 Mio. Nt zu (+7 %). Der Anteil des Totgewichtes am Gütervolumen beträgt mittlerweile 31 %.

Die Angaben zum Schienengüterverkehr am Brenner beziehen sich auf die Nordrampe.

### 2.3.2 Transportarten

Die einzelnen Transportarten auf der Schiene zeigten 2009 sehr unterschiedliche Entwicklungen. Der Wagenladungsverkehr (WLV) ging um -1,4 Mio. Nnt zurück (-41 %) und weist mit 2,0 Mio. Nnt nur mehr die Hälfte des Volumens von 2007 auf. Der unbegleitete Kombiverkehr (UKV) verlor -0,8 Mio. Nnt (-12 %). Mit 6,0 Mio. Nnt wurde 2009 annähernd gleich viel als 2007 im UKV befördert. Die RoLa wuchs um +0,4 Mio. Nnt. (+9 %) und erhöhte ihr Frachtvolumen auf 5,1 Mio. Nnt.

Abb. 2-3: Schienentransport am Brenner

	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Rola Nnt	1,38	1,56	1,50	1,88	2,00	2,70	3,42	3,28	2,96	1,60	1,12	2,56	3,74	4,72	5,15
Rola Totgewicht	1,22	1,38	1,33	1,67	1,77	1,95	2,48	2,39	2,14	1,16	0,82	1,85	2,71	3,42	3,73
<b>Rola Nt</b>	<b>2,60</b>	<b>2,94</b>	<b>2,83</b>	<b>3,55</b>	<b>3,77</b>	<b>4,65</b>	<b>5,90</b>	<b>5,67</b>	<b>5,10</b>	<b>2,76</b>	<b>1,94</b>	<b>4,41</b>	<b>6,45</b>	<b>8,14</b>	<b>8,88</b>
UKV Nnt	3,15	3,34	3,27	3,43	3,66	4,07	4,40	4,21	4,64	4,61	5,04	5,51	6,18	6,88	6,04
UKV Totgewicht	0,50	0,54	0,52	0,50	0,53	0,85	0,90	0,88	0,90	0,98	1,09	1,16	1,38	1,21	1,21
<b>UKV Nt</b>	<b>3,65</b>	<b>3,88</b>	<b>3,79</b>	<b>3,93</b>	<b>4,19</b>	<b>4,92</b>	<b>5,30</b>	<b>5,09</b>	<b>5,54</b>	<b>5,51</b>	<b>6,02</b>	<b>6,60</b>	<b>7,34</b>	<b>8,26</b>	<b>7,25</b>
Kombiverkehr Nt	6,25	6,82	6,62	7,48	7,96	9,57	11,20	10,76	10,64	8,27	7,96	11,02	13,79	16,40	16,13
WLV Nnt	3,52	3,02	3,11	3,34	2,78	2,84	3,19	3,28	3,15	3,72	3,59	3,63	4,12	3,42	2,03
leere Privatwagen	0,20	0,38	0,47	0,42	0,29	0,42	0,51	0,43	0,57	0,61	0,3	0,53	0,53	0,73	0,98
<b>Bahn Nt</b>	<b>9,97</b>	<b>10,22</b>	<b>10,20</b>	<b>11,24</b>	<b>11,03</b>	<b>12,83</b>	<b>14,90</b>	<b>14,47</b>	<b>14,36</b>	<b>12,60</b>	<b>11,85</b>	<b>15,18</b>	<b>18,44</b>	<b>20,55</b>	<b>19,14</b>
Bahn Nnt	8,05	7,92	7,88	8,65	8,44	9,60	11,01	10,77	10,75	9,93	9,75	11,70	14,04	15,02	13,22
<b>Totgewicht + leere Privatwagen</b>	<b>1,92</b>	<b>2,30</b>	<b>2,32</b>	<b>2,59</b>	<b>2,59</b>	<b>3,23</b>	<b>3,89</b>	<b>3,70</b>	<b>3,61</b>	<b>2,67</b>	<b>2,10</b>	<b>3,48</b>	<b>4,40</b>	<b>5,53</b>	<b>5,92</b>

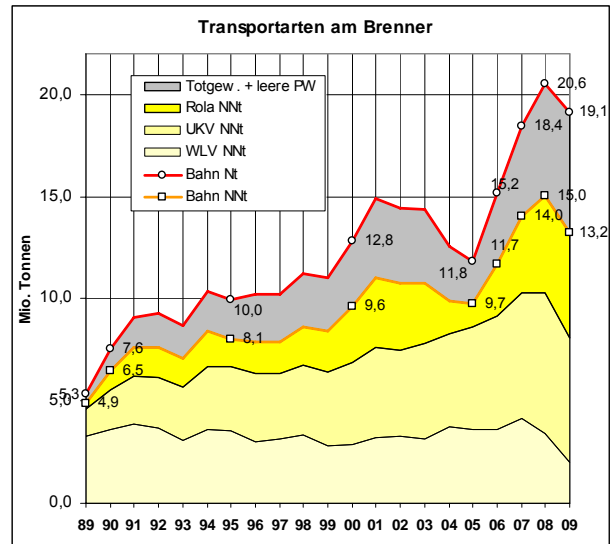


Abb. 2-4: Schienentransport am Brenner

2009 wurden am Brenner 46 % des Schienengüterverkehrs im UKV, 39 % mit der RoLa und 15 % im Wagenladungsverkehr transportiert.

Der UKV weist seit Jahren eine kontinuierliche, stetig steigende Entwicklung auf. Die Auswirkungen der Finanzkrise auf den UKV waren relativ gering: Gegenüber 2007 beträgt der Rückgang lediglich -2,3 %.

Der RoLa-Verkehr entwickelte sich in einzelnen Phasen sehr unterschiedlich. Mit dem Auslaufen des Ökopunktesystems verlor die RoLa zwei Drittel seines Volumens. Seit 2005 verzeichnet dieses Segment des Bahnverkehrs außergewöhnliche Zuwächse, die vor allem auf die Tarifpolitik sowie auch auf die Maßnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (Nachtfahrverbot, Fahrverbot für Lkw der Euroklassen 0, I und II, Sektorales Fahrverbot) zurück zu führen sind. Durch Stützung der Tarife besteht eine günstige Transportalternative, sodass der RoLa-Verkehr (unbeeinflusst von den Folgen des konjunkturellen Einbruchs nach der Finanzkrise)

von 2007 bis 2009 um +38 % anstieg. Der RoLa-Verkehr ist logistisch gesehen als Straßentransport zu werten. Ein Umsteigen von der Straße auf die RoLa erfordert für die Frächter keine logistischen Umstellungen und keine besonderen Übergangsfristen. Wie die Vergangenheit zeigte, ist allerdings auch ein Wechsel in umgekehrter Richtung (im Falle geänderter verkehrspolitischer Rahmenbedingungen) rasch möglich.

Der WLV war am Brenner über Jahrzehnte konstant und schwankte zwischen 3,0 und 4,0 Mio. Nnt/Jahr. Nun hat der WLV mit -51 % gegenüber 2007 den stärksten Rückgang unter den Schienentransportarten erlitten.

Wie bereits erwähnt, wurden 2009 von der Bahn am Brenner insgesamt 19,1 Mio. Nt befördert (Nettotonnen, nicht Frachtgut). Davon entfallen 31 % auf das Totgewicht (zB. Lkw-Eigengewicht bei der RoLa etc.). Das im UKV transportierte Frachtgut hat einen Anteil an den Nettotonnen von 32 %, die RoLa 27 % und der WLV 11 %. Das Totgewicht stellt so gesehen die zweitgrößte Gruppe dar.

### 2.3.3 Rollende Landstraße (RoLa)

Nach dem Tiefpunkt im Jahr 2005, in dem nur mehr 6 RoLa-Zugpaare am Brenner verkehrten, wurde das RoLa-Angebot sukzessive auf 28 Zugpaare pro Tag erhöht. Ab April 2009 wurde die RoLa-Destination Regensburg – Trento mangels Nachfrage auf zwei Zugpaare/Tag reduziert. Seit September 2009 wird diese Verbindung täglich wieder mit 3 Zugpaaren bedient.

Die Zahl der beförderten Lkw stieg von 53.100 Lkw (2005) auf 225.700 Lkw im Jahr 2009.

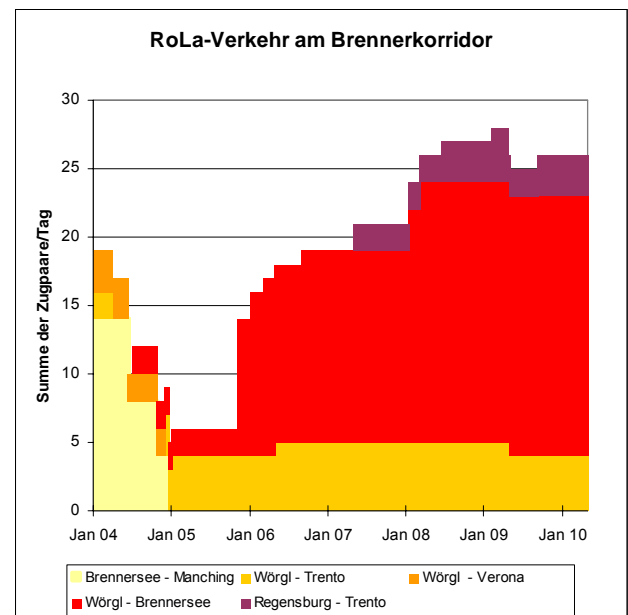
75 % der RoLa-Lkw wurden 2009 auf der Relation Wörgl – Brennersee transportiert, 16 % auf der Relation Wörgl – Trento und 9 % zwischen Regensburg und Trento.

Die RoLa Wörgl – Brennersee war mit einem Zuwachs von +16,8 % für die positive Entwicklung auf der Brennerachse im Jahr 2009 verantwortlich. Die RoLa Wörgl – Trento ging um -10,6 % zurück, die RoLa Regensburg – Trento stagnierte (+1,1 %).

Hauptgründe für die positive RoLa-Entwicklung am Brenner sind die Tarifstützungen des Bundes sowie die verkehrspolitischen Maßnahmen des Landes Tirol auf Basis des IG-L, wie Lkw-Nachfahrverbot, Fahrverbot für Lkw der Euro-Klassen 0, I und II sowie Sektorales Fahrverbot.

Relationen	Beginn	Ende	Zugpaare/Tag	Wagen/Zug
Brennersee-Manching	laufend	11.06.04	14	18
	12.06.04	23.10.04	8	18
	24.10.04	17.12.04	4	18
	18.12.04	eingestellt		
Wörgl - Trento	laufend	30.03.04	2	21
	31.03.04	26.11.04	eingestellt	
	27.11.04	31.12.04	3	21
	01.01.05	23.04.06	4	21
	24.04.06	laufend	5	19
Wörgl - Verona	laufend	13.06.04	3	21
	14.06.04	25.11.04	2	21
	26.11.04	eingestellt		
Wörgl - Brennersee	01.07.04	31.12.04	2	18
	01.01.05	05.11.05	2	18
	06.11.05	31.12.05	10	18
	01.01.06	05.03.06	12	18
	06.03.06	02.09.06	13	18
	03.09.06	12.01.08	14	18
	13.01.08	01.03.08	17	18
	02.03.08	02.03.08	18	18
	03.03.08	laufend	19	18
	Regensburg - Trento	01.05.07	15.06.08	2
16.06.08		01.02.09	3	19
02.02.09		15.04.09	4	19
16.04.09		07.09.09	2	19
08.09.09		laufend	3	19

Abb. 2-5: RoLa-Verbindungen am Brenner



In der Stufe 3 des Sektorales Fahrverbotes (gilt seit 01.07.2009 für die Güter Steine/Erde/Aushub, Abfall, Kfz/Anhänger, Rundholz/Kork, Fliesen und Stahl) war ein Drittel der RoLa-Lkw vom Sektorales Fahrverbot betroffen. Zwei Drittel benützten die RoLa aus anderen Gründen.

Die Auslastung der drei RoLa-Verbindungen auf der Brennerachse lag 2009 bei 83,0 %. Insgesamt blieben 46.200 Plätze im Jahr 2009 frei.

Von Jänner bis April 2010 wurde die Zahl der mit der RoLa beförderten Lkw am Brenner um +16 % gesteigert. In diesem Zeitraum blieben 13.100 RoLa-Stellplätze ungenützt.

## **2.4 Schweiz**

Der Schienengüterverkehr auf den beiden Alpenkorridoren (Gotthard und Lötschberg-Simplon) ging 2009 um -17,7 % auf 21,0 Mio. Nnt zurück. 30 % davon wurden im WLV transportiert, 61 % im UKV und 9 % mit der RoLa.

Der WLV ging 2009 mit -27,4 % am stärksten zurück. Der UKV verlor -14,1 % seines Gütervolumens, die RoLa stagnierte (-0,8 %).

2009 wurden 55 % des alpenquerenden Schienengüterverkehrs in der Schweiz über die Gotthard- und 45 % über die Simplonroute geführt.

Vom Rückgang der Bahntransporte war besonders die Gotthardroute betroffen (- 25,1 %). Die Schienentransporte auf der Simplonachse nahmen nur um -6,1 % ab.

Gegenüber 2007 (dem Jahr vor der Finanz- und Wirtschaftskrise) ging der Schienengüterverkehr um -16,9 % zurück.

### 3 ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR

#### 3.1 Brenner

Die auf der Straße transportierte Gütermenge ging 2009 um -6,1 Mio. Tonnen auf 27,9 Mio. Tonnen zurück (- 17,9 %). Das Frachtvolumen der Bahn nahm um -1,8 Mio. NNt auf 13,2 Mio. NNt ab (-12 %).

Die Gesamtgütermenge betrug 2009 am Brenner 41,1 Mio. Tonnen/Jahr. Dies ist um -16 % weniger als 2008 und entspricht in etwa dem Niveau von 2005.

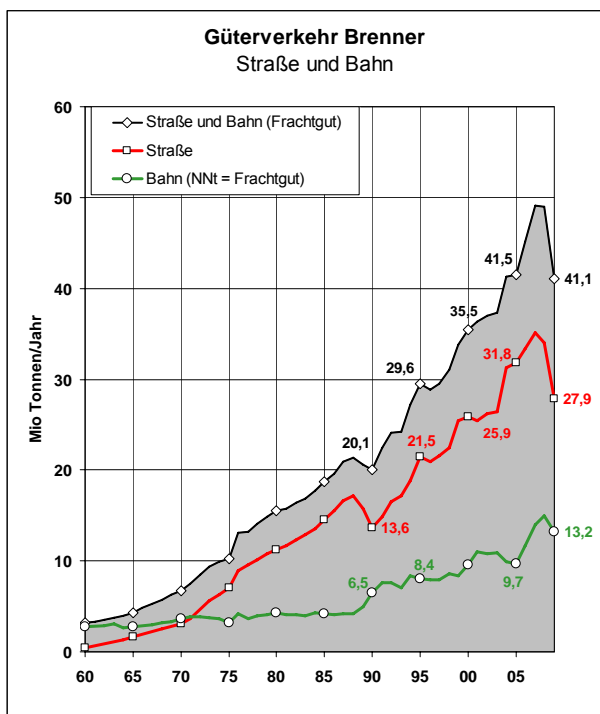


Abb. 3-1: Güterverkehr Brenner 1960 – 2009

Im Vergleich zu 2007, dem Jahr vor der Finanzkrise und der Einführung des Sektoralen Fahrverbotes, ging das Gütervolumen auf der Straße um -20,5 % und auf der Schiene um -5,8 % zurück. Insgesamt nahm die Gesamtgütermenge um -16,3 % ab.

Der Rückgang betraf den Straßengüterverkehr stärker als den Schienengüterverkehr. Die Bahn konnte damit am Brenner ihren Anteil am Güterverkehr weiter verbessern. Nach dem Auslaufen des Ökopunktesystems sank der Bahnanteil auf 23 %. Seither stieg er stetig an und erreichte 2009 einen Wert von 32 %. Dies ist der höchste Marktanteil der Bahn seit 1991.

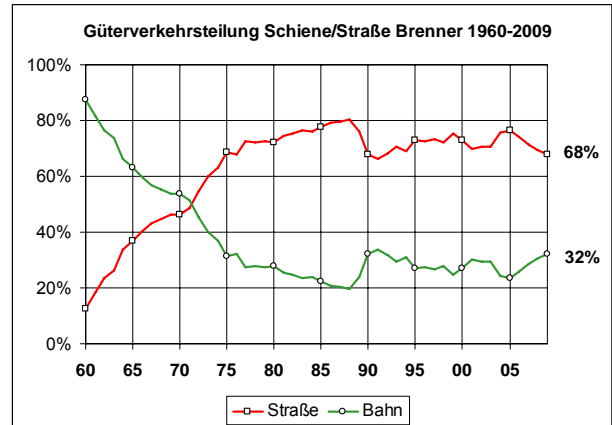


Abb. 3-2: modal split am Brenner 1960 - 2009

#### 3.2 Internationale Alpenkorridore

Der alpenquerende Güterverkehr zeigt in den einzelnen Staaten sehr unterschiedliche Entwicklungen. Auch die Aufteilung differiert stark je nach Verkehrsträger.

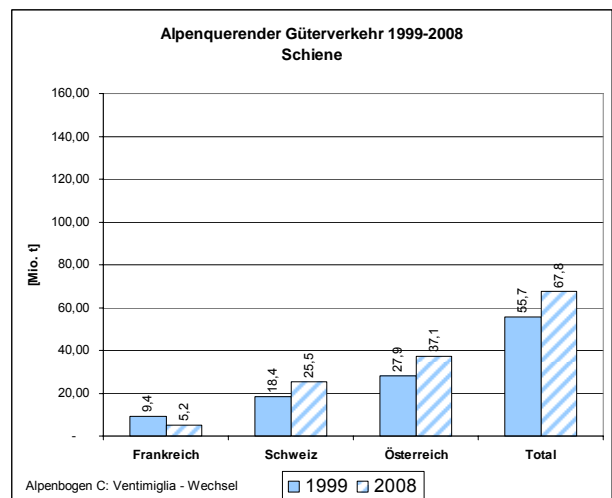
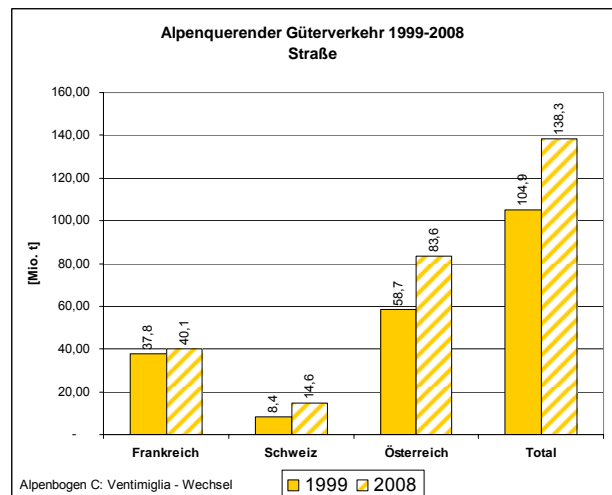


Abb. 3-3: Alpenquerender Güterverkehr, Straße und Schiene

Im Alpenbogen C (Ventimiglia bis Wechsel) entfällt der Hauptanteil des Güterverkehrs sowohl bei der Schiene (55 %) als auch bei der Straße (60 %) auf Österreich.

Die höchsten (relativen) Zuwachsraten beim Gütervolumen verzeichnete zwischen 1999 und 2008 die Schweiz (Schiene: +39 %, Straße: +74 %).

Absolut stieg das Gütervolumen am stärksten in Österreich (Schiene: +9,2 Mio. NNt/Jahr, Straße: +24,9 Mio. Tonnen/Jahr).

Den höchsten Schienenanteil hat die Schweiz (64 %), den niedrigsten Frankreich (11 %).

Bei einer Korridorbetrachtung weist die Lötschberg-Simplonstrecke die höchste Zuwachsrate im alpenquerenden Schienengüterverkehr auf. Das Gütervolumen wurde seit 1999 beinahe verdreifacht. Am Gotthard stagnierte hingegen der Bahntransport. Mit dem Ausbau stieg die Attraktivität der Simplonachse, die die Zuwächse der Bahn in der Schweiz übernahm. Insgesamt nahm der alpenquerende Schienengüterverkehr in der Schweiz von 1999 bis 2008 um +39 % zu (+3,7 % p.a.).

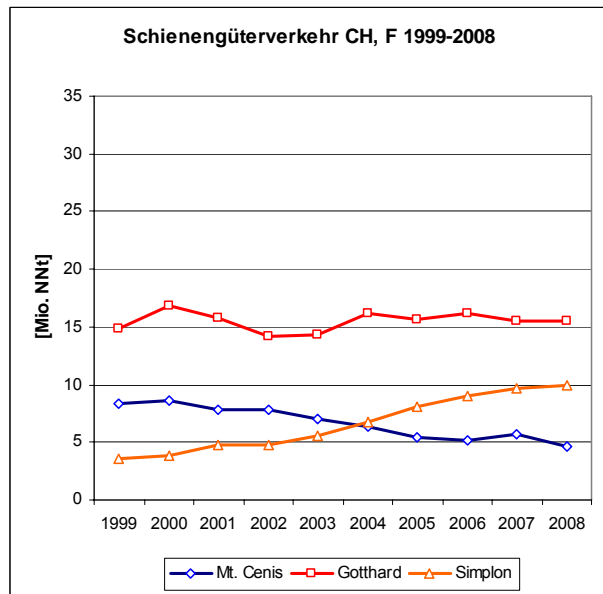
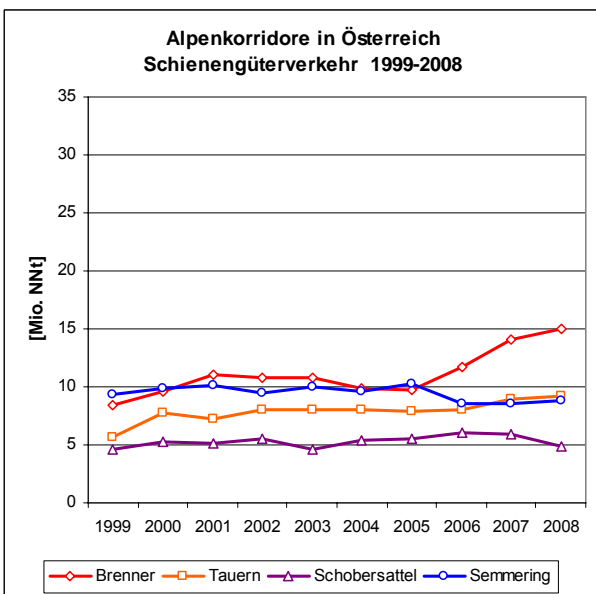
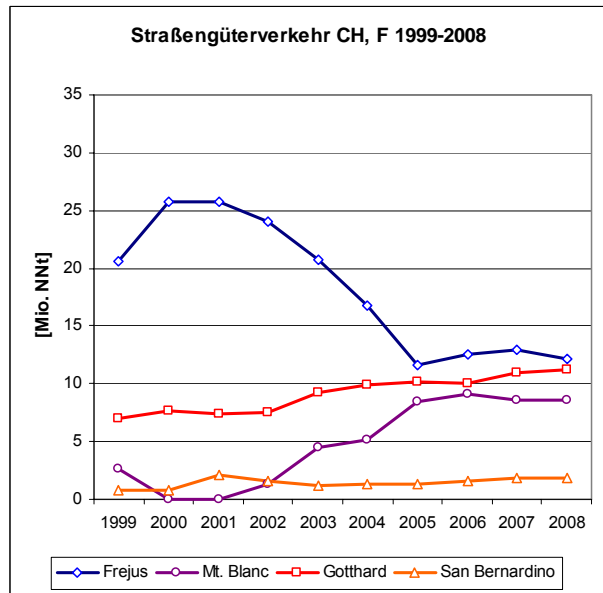
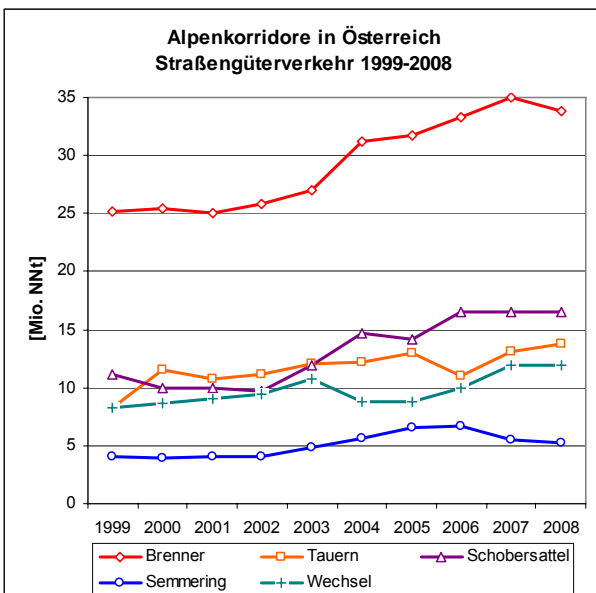


Abb. 3-4: Alpenkorridore Österreich, Güterverkehr 1999 – 2008

Abb. 3-5: Alpenkorridore Schweiz und Frankreich, Güterverkehr 1999 – 2008

Der Schienengüterverkehr am Brenner stieg in diesem Zeitraum um mehr als +70 % (+ 6,6 % p.a.). Am Tauern waren mit +64 % ähnliche Zuwächse zu verzeichnen. Auf der Pyhrnstrecke nahmen die Bahntransporte um +6 % zu (Schobersattel), am Semmering um -5 % ab.

In Frankreich ging das Güteraufkommen auf der Bahnlinie über Mt. Cenis fast auf die Hälfte zurück (-45 %).

Auch auf der Straße nahm der Güterverkehr bei den französischen Alpenkorridoren Frejus und Mt. Blanc von 1999 bis 2008 ab (-10 %).

Überdurchschnittliche Zuwachsraten der auf der Straße transportierten Tonnagen verzeichneten mit +67 % die beiden Schweizer Hauptachsen (Gotthard und San Bernardino) sowie die Tauernachse (+68 %). In der Schweiz wurde in diesem Zeitraum das zulässige Gesamtgewicht bei Lkw von 28 Tonnen auf 40 Tonnen erhöht.

Am Brenner lag die Steigerungsrate mit +34 % nur knapp über dem Mittelwert aller Alpenübergänge. Absolut gesehen stieg der Straßengüterverkehr am Brenner mit +8,6 Mio. Tonnen/Jahr im Vergleich zu den anderen Korridoren am stärksten.

Die Entwicklungen zwischen 2007 und 2009 beinhalten die Auswirkungen der Finanzkrise sowie auch mögliche Folgen der Einführung des Sektoralen Fahrverbotes in Tirol.

In diesem Zeitraum nahm der alpenquerende Güterverkehr (Straße und Schiene) in der Schweiz um -12,3 % und am Brenner um -16,3 % ab.

Wesentlich stärker differieren die Entwicklungen bei den einzelnen Verkehrsträgern: Der Schienengüterverkehr ging in der Schweiz um -16,9 % zurück, am Brenner um -5,8 %. Beim Straßengüterverkehr ist ein gegenteiliger Trend zu beobachten. Einer geringen Reduktion in der Schweiz (-4,1 %) steht eine starke Abnahme am Brenner gegenüber (-20,5 %).

Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr (modal split) sank in der Schweiz von 64 % auf 61 %. Am Brenner konnte zwischen 2007

und 2009 der Anteil von 29 % auf 32 % angehoben werden.

Der geringe Rückgang des Schienengüterverkehrs am Brenner weicht auch von der allgemeinen Entwicklung in Österreich ab. Zwischen 2007 und 2009 nahm das Schienengütervolumen in Österreich um rund -15 % ab.

Die Gegenüberstellung beim Gesamtverkehr (Straße und Schiene) zeigt die Auswirkungen der Finanzkrise. Der etwas schwächere Rückgang in der Schweiz dürfte auch damit zusammenhängen, dass die Binnennachfrage generell weniger stark vom Konjunkturrückgang betroffen ist. Der hohe Anteil des Güterfernverkehrs am Brenner (praktisch kein Binnenverkehr) erklärt tendenziell die etwas stärkere Abnahme des Güterverkehrs am Brenner.

Die positive Entwicklung beim modal split konnte nur am Brenner beobachtet werden. Für die Abweichung vom üblichen Trend sind wohl spezifische Gründe ausschlaggebend, die nur lokal am Brenner wirkten. Offensichtlich führte das Maßnahmenbündel nach dem Immissionschutzgesetz-Luft mit dem Sektoralen Fahrverbot als Teil dieses Konzeptes zu einer modalen Verlagerung (von der Straße zur Schiene) und weniger zu einer Routenverlagerung.



**ANLAGEN**

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2005 und 2006; Tabellen
- 2 A12 Inntalautobahn, Unterinntal
- 3 A12 Inntalautobahn, Oberinntal
- 4 A13 Brenner Autobahn
- 5 B171 Tiroler Straße, Unterinntal
- 6 B171 Tiroler Straße, Oberinntal
- 7 Tirol West, Fernpass, B179
- 8 Tirol West, Reschen B180, Ötztal B186
- 9 Tirol West, Arlberg, S16, B197, B316
- 10 Tirol Mitte, Innsbruck Land B177, B182, B183 und Schwaz B169, B181
- 11 Tirol Ost, Kitzbühel B161, B170 und Kufstein B178
- 12 Tirol Ost, Lienz B100, B108



## Straßentypen



## Geografische Abschnitte



## Legende

- Nr** Im Jahr 2004 wurden die dreistelligen Nummern um eine Stelle erweitert. Diese kennzeichnet das Bundesland (5000 Salzburg, 8000 Tirol, 9000 Vorarlberg)
- Name** Der Zählstellenname gibt Auskunft über die Lage der Zählstelle.
- Typ**
- IS - Induktionsschleife in der Fahrbahn**  
Ausgehend von bekannten Abmaßen und Abständen der Induktionsschleifen und gemessenem zeitlichen Versatz und Dauer der Schleifensignale werden Fahrzeuge gezählt und zu 8 Fahrzeugklassen zugeordnet.
  - MD - Mikrowellendetektor am Fahrbahnrand**
  - LVE - Lokale Verkehrsdatenerfassung**  
Die Kfz-Erfassung erfolgt anhand verschiedener Detektoren im Rahmen der flächendeckenden Verkehrsdatenerfassung der ASFINAG.
  - TD - Triple-Technologie Detektor**  
Die Fahrzeugunterscheidung erfolgt durch eine Kombination aus Mikrowelle, Ultraschall und Passiv Infrarot. Sensoren am Fahrbahnrand erfassen drei Fahrzeuggruppen (Kfz, LkwÄ, SLZ) nach Länge und Fahrzeugform.
  - M - Daten aus der Mautstatistik** (vier Mautkategorien)  
Kategorie 1: Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t  
Kategorie 2: Lkw ohne Anh. mit max. 2 Achsen, Busse mit max. 2 Achsen  
Kategorie 3: Lkw ohne Anh. mit max. 3 Achsen, Busse mit max. 3 Achsen  
Kategorie 4: Lkw mit mehr als 3 Achsen, Busse mit 4 Achsen

## Tabellenwerte

- Wert** Daten liegen vollständig vor (365/366 Tage pro Jahr)
- leer** keine Erfassung vorgesehen oder zu geringe Datengrundlage für die Berechnung eines aussagekräftigen Jahresdurchschnittswertes (z.B. Errichtungen eines neuen Zählgerätes im Laufe des Jahres)
- Zählgerät außer Betrieb oder defekt
- (Wert)** Der Jahresdurchschnittswert wurde auf Basis unvollständig erfasster Tage berechnet oder ist auf Grund der geänderten Zählweise (z.B. Verbesserung der Fahrzeugzuordnung infolge einer Geräteerneuerung oder Anpassung der Gerätesoftware) wenig aussagekräftig. Dem zufolge ist auch die Vergleichbarkeit mit den Daten des Vorjahres eingeschränkt.

## Fahrzeuggruppen

**KFZ** alle Kraftfahrzeuge

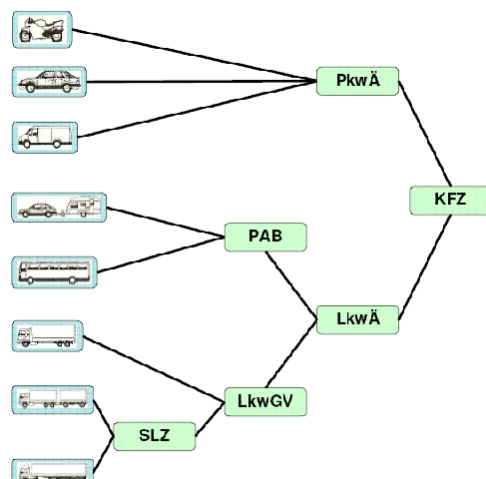
**LkwÄ<sup>1)</sup>** Lastkraftwagen-ähnliche Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger, Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen, Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

**LkwGV<sup>2)</sup>** Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anh., Sattelkraftfahrzeuge

**SLZ<sup>3)</sup>** Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge

**PAB** Personenkraftwagen mit Anhänger, Busse

- 1) Bei Mikrowellendetektoren: alle KFZ über 6,00 m Länge.
- 2) Kann von Mikrowellendetektoren nicht erfasst werden.
- 3) Bei Mikrowellendetektoren: alle KFZ über 13,00 m Länge.



# VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24h in 2 Richtungen)  
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
			2008	2009	±%	2008	2009	±%	2008	2009	±%	2008	2009	±%
A 12 Inntal Autobahn	638 Kufstein	LVE/TD	43,079	43,180	0.2	9,249	8,277	-10.5	7,576	6,557	-13.5	6,538	5,538	-15.3
	103 Langkampfen	LVE/TD	39,801	39,896	0.2	8,562	7,430	-13.2	7,440	6,339	-14.8	6,305	5,216	-17.3
	8173 Kundl 1)	IS	45,322	-	-	8,858	-	-	7,818	-	-	6,191	-	-
	87 Kundl	LVE/TD	44,911	45,125	0.5	8,816	7,651	-13.2	7,566	6,457	-14.7	6,186	5,126	-17.1
	152 Kramsach	LVE/TD	45,537	45,889	0.8	9,223	8,027	-13.0	7,687	6,584	-14.3	6,109	5,045	-17.4
	172 Schwaz	LVE/TD	52,787	53,061	0.5	9,275	8,117	-12.5	7,832	6,834	-12.7	5,886	4,947	-16.0
	8046 Vomp 2)	IS	-	52,444	-	-	7,706	-	-	6,626	-	-	5,125	-
	495 Ampass 3)	LVE/TD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	557 Kematen	LVE/TD	57,376	58,457	1.9	5,348	4,965	-7.2	3,699	3,426	-7.4	1,961	1,801	-8.2
	644 Zirl	LVE/TD	37,926	36,806	-3.0	3,994	3,605	-9.7	3,098	2,793	-9.8	1,761	1,555	-11.7
	650 Inzing	LVE/TD	35,365	35,727	1.0	3,349	3,152	-5.9	2,660	2,499	-6.1	1,695	1,577	-7.0
	656 Mitterpettnau	LVE/TD	33,517	32,627	-2.7	3,300	3,055	-7.4	2,652	2,474	-6.7	1,676	1,522	-9.2
	662 Rietz	IS	25,603	26,155	2.2	2,724	2,606	-4.3	2,114	1,980	-6.3	1,394	1,278	-8.3
	668 Haiming	LVE/TD	19,822	20,111	1.5	2,099	1,978	-5.8	1,703	1,607	-5.6	1,086	1,004	-7.6
	674 Roppener Tunnel	LVE/TD	17,112	17,044	-0.4	1,848	1,715	-7.2	1,506	1,378	-8.5	970	851	-12.3
8126 Imst-A12 1)	IS	19,328	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
666 Starkenbach	LVE/TD	21,266	21,687	2.0	1,996	1,888	-5.4	1,622	1,526	-5.9	1,042	981	-5.9	
S 16 Arlberg Schnellstraße	8156 Perjuntunnel	IS	12,057	13,189	9.4	-	1,603	-	-	-	-	-	-	
	680 Grins	LVE/TD	13,902	14,244	2.5	1,998	1,891	-5.4	1,382	1,296	-6.2	879	816	-7.2
	686 Flirsch-Tunnel	LVE/TD	10,946	11,089	1.3	1,470	1,388	-5.6	1,172	1,098	-6.3	830	774	-6.7
	Arlbertunnel 4)	M	7,294	7,442	2.0	-	-	-	-	-	-	815	760	-6.7
A 13 Brenner Autobahn	183 Gärberbach	LVE/TD	42,061	39,539	-6.0	-	7,598	-	-	5,236	-	-	4,064	-
	672 Patsch 1)	LVE/TD	40,969	-	-	7,347	-	-	6,309	-	-	5,420	-	-
	Schönberg-Mautstelle 4)	M	31,571	31,495	-0.2	-	-	-	-	-	-	5,314	4,363	-17.9
	254 Matri-Brenner	LVE/TD	31,206	30,759	-1.4	7,140	6,063	-15.1	6,019	4,989	-17.1	5,144	4,168	-19.0
307 Brennersee/A13	LVE/TD	28,491	24,766	-13.1	7,287	6,162	-15.4	6,077	4,984	-18.0	5,058	4,134	-18.3	

- 1) die Zählstelle war im Jahr 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 2) die Zählstelle war im Jahr 2008 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 3) die Zählstelle war im Jahr 2008 und 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 4) die Daten wurden der Mautstatistik (ASFINAG) entnommen

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

LVE/TD KFZ-Datenerfassung durch lokale Sensorik (LVE), Lkw-Datenerfassung durch Triple-Detektoren (TD)

M Daten aus der Mautstatistik

Anm.: Die Daten der A 12, A 13 und S 16 werden von der ASFINAG erfasst.

# VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV, Kfz/24 in 2 Richtungen)  
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

1

Anlage

Straße	Zählstelle	Nr Name	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
				2008	2009	± %	2008	2009	± %	2008	2009	± %	2008	2009	± %
B 100 Drautalstraße		8137 Nikolsdorf	IS	6,520	6,785	4.1	642	642	0.0	527	526	-0.2	295	300	1.7
		8048 Lienz 5)	IS	20,509	-	-	1,235	-	-	995	-	-	347	-	-
		8207 Leisach	MD	8,147	8,316	2.1	666	641	-3.8				291	275	-5.5
		8235 Thal	MD	6,739	6,871	2.0	529	509	-3.8				264	251	-4.9
		8161 Sillian	IS	5,755	5,862	1.9	449	459	2.2	381	376	-1.3	274	266	-2.9
B 107 Großglockner Straße		8249 Iselsberg-Landesgrenze	MD	3,451	3,544	2.7	178	168	-5.6				39	27	-30.8
B 107a Großglockner Straße		8265 Nußdorf-Debant	MD	5,382	5,517	2.5	188	178	-5.3				37	29	-21.6
P 1 Felbertauernstraße		8105 Felbertauernstunnel	M	3,403	3,490	2.6	357	333	-6.7				149	132	-11.6
B 108 Felbertauernstraße		8231 Huben	MD	6,957	7,110	2.2	456	419	-8.1				162	142	-12.3
		8179 Ainet	IS	8,141	8,340	2.4	611	605	-1.0	468	460	-1.7	212	200	-5.7
B 111 Gailtalstraße		8219 Karitsch	MD	1,998	2,041	2.2	78	60	-23.1				13	14	7.7
B 161 Pass-Thurn-Straße		5047 Mittersill	IS	6,467	6,527	0.9	500	480	-4.0	355	337	-5.1	171	168	-1.8
		8205 Jochberg	MD	9,047	9,147	1.1	516	502	-2.7				158	146	-7.6
		8180 Oberndorf	IS	15,764	15,618	-0.9	1,085	1,026	-5.4	845	789	-6.6	220	212	-3.6
B 164 Hochkönigstraße		8215 Fieberbrunn	MD	4,548	4,605	1.3	209	219	4.8				32	42	31.3
		8227 St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD	6,524	6,906	5.9	186	252	35.5				28	55	96.4
B 165 Gerlosstraße		8304 Gerlos	MD	1,900	1,902	0.1	99	79	-20.2				11	7	-36.4
		8272 Hainzenberg	MD	3,358	3,430	2.1	146	132	-9.6				18	14	-22.2
B 169 Zillertalstraße		8162 Brettfalltunnel	IS	16,697	17,165	2.8	1,483	1,304	-12.1	1,229	1,063	-13.5	532	481	-9.6
		8240 Fügen	MD	16,770	17,178	2.4	863	821	-4.9				181	171	-5.5
		8181 Rohrberg	IS	11,670	11,970	2.6	723	684	-5.4	567	534	-5.8	126	122	-3.2
		8222 Ramsau	MD	12,827	13,018	1.5	615	587	-4.6				102	95	-6.9
B 170 Brixentalstraße		8206 Windau	MD	8,285	8,450	2.0	396	357	-9.8				59	48	-18.6
		8127 Gundhabing	IS	11,661	11,647	-0.1	652	581	-10.9	489	418	-14.5	84	71	-15.5
B 171 Tiroler Straße		8247 Kufstein-Grenze	MD	5,983	5,906	-1.3	60	54	-10.0				8	7	-12.5
		8197 Kufstein-Innbrücke	IS	14,797	14,815	0.1	597	602	0.8	420	433	3.1	88	94	6.8
		8034 Kirchbichl	IS	7,154	7,314	2.2	305	246	-19.3	214	171	-20.1	48	38	-20.8
		8242 Wörgl-Ost	MD	21,880	22,141	1.2	968	809	-16.4				328	263	-19.8
		8220 Wörgl-Lahntal	MD	13,973	14,229	1.8	937	803	-14.3				366	285	-22.1
		8174 St. Leonhard	IS	8,340	8,171	-2.0	536	521	-2.8	424	412	-2.8	107	105	-1.9
		8225 St. Gertraudi	MD	6,909	6,846	-0.9	329	331	0.6				67	67	0.0
		8223 Schwaz-Ost	MD	11,014	10,381	-5.7	420	385	-8.3				88	81	-8.0
		8259 Pill	MD	7,739	7,402	-4.4	346	321	-7.2				64	63	-1.6
		8035 Weer	IS	7,448	7,232	-2.9	626	587	-6.2	510	478	-6.3	145	127	-12.4
		8202 Volders	MD	11,901	11,982	0.7	516	519	0.6				114	94	-17.5
		8154 Thaur	IS	25,381	25,364	-0.1	1,301	1,271	-2.3	894	874	-2.2	211	209	-0.9
		8073 Zirl-Martinsbühel	IS	3,174	3,260	2.7	155	179	15.5	123	146	18.7	22	29	31.8
		8257 Zirl-West	MD	2,544	2,567	0.9	162	159	-1.9				43	40	-7.0
		8228 Pfaffenhofen	MD	6,952	7,153	2.9	533	521	-2.3				243	238	-2.1
		8211 Silz	MD	5,585	5,613	0.5	206	185	-10.2				24	20	-16.7
		8201 Karres	MD	9,248	9,446	2.1	650	696	7.1				99	132	33.3
		8195 Imst-Süd	IS	17,243	17,525	1.6	919	840	-8.6	694	625	-9.9	296	259	-12.5
		8044 Imst-West	IS	4,584	4,670	1.9	242	235	-2.9	178	169	-5.1	46	40	-13.0
		8221 Starkenbach	MD	3,448	3,520	2.1	220	260	18.2				25	27	8.0
8243 Zams	MD	10,767	10,728	-0.4	463	454	-1.9				80	72	-10.0		
8248 Landeck-West	MD	7,785	8,232	5.7	364	355	-2.5				69	62	-10.1		
8264 Pians	MD	4,742	4,633	-2.3	278	248	-10.8				43	28	-34.9		
8036 Strengen	IS	1,402	1,454	3.7	116	116	0.0	66	66	0.0	20	20	0.0		
B 172 Walchseestraße		8289 Kössen-Ost	MD	3,943	3,659	-7.2	114	99	-13.2				22	15	-31.8
		8209 Durchholzen	MD	6,937	6,932	-0.1	308	278	-9.7				86	71	-17.4
		8245 Niederndorf	MD	9,826	9,676	-1.5	319	297	-6.9				96	87	-9.4
B 173 Eibergstraße		8182 Schwoich	IS	10,565	10,655	0.9	953	860	-9.8	796	701	-11.9	491	419	-14.7
B 175 Wildbichler Straße		8224 Kufstein-Ebbs	MD	10,241	10,249	0.1	489	457	-6.5				131	112	-14.5
		8301 Niederndorf-Gasthof Sebi	MD	2,323	2,245	-3.4	58	59	1.7				7	7	0.0
B 176 Kössener Straße		8276 Schwendt	MD	1,981	2,065	4.2	71	68	-4.2				8	7	-12.5
		8326 Kössen-Nord	MD	2,176	2,182	0.3	77	50	-35.1				15	7	-53.3
B 177 Seefeldler Straße		8204 Reith bei Seefeld 6)	MD	10,203	(10,094)	-1.1	290	(319)	10.0				92	(76)	-17.4
		8038 Scharnitz	IS	7,472	7,695	3.0	418	307	-26.6	285	205	-28.1	99	66	-33.3

5) die Zählstelle war im Jahr 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)

6) Zählstelle ab 16.09.2009 außer Betrieb



IS Zählstelle mit Induktionsschleifen  
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

# VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24h in 2 Richtungen)  
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger			
			Nr	Name	2008	2009	± %	2008	2009	± %	2008	2009	± %	2008	2009
B 178	Loferer Straße	8183 Wörgl-Bruckhäusl	IS	12,208	13,441	10.1	1,526	1,574	3.1	1,315	1,351	2.7	645	628	-2.6
		8258 Söll-West	MD	10,654	10,817	1.5	1,208	1,207	-0.1	-	-	-	598	584	-2.3
		8079 Bocking 7)	IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8241 St. Johann in Tirol-Ost	MD	12,794	12,753	-0.3	1,322	1,257	-4.9	-	-	-	578	554	-4.2
		8214 Pass Strub	MD	5,537	5,519	-0.3	972	946	-2.7	-	-	-	600	559	-6.8
		5041 Unken-Kniepass 8)	IS	(10,736)	10,866	(1.2)	(1,044)	1,092	(4.6)	(836)	891	(6.6)	(514)	550	(7.0)
B 179	Fernpassstraße	8088 Nassereith-Fernstein	IS	10,656	10,775	1.1	1,335	1,278	-4.3	1,017	960	-5.6	670	627	-6.4
		8194 Lermooser Tunnel 9)	IS	-	9,077	-	-	1,452	-	-	-	-	-	-	-
		8826 Bichlbach	IS	12,724	12,900	1.4	1,317	1,272	-3.4	979	933	-4.7	625	586	-6.2
		8279 Reutte-Umfahrung 9)	MD	-	10,987	-	-	933	-	-	-	-	-	458	-
		8193 Musau-Parkplatz	IS	11,893	12,626	6.2	1,328	1,219	-8.2	1,024	905	-11.6	634	568	-10.4
BAB7	Bundesautobahn	8186 Füssen-Grenztunnel 10)	IS	(10,840)	-	-	(976)	-	-	(695)	-	-	(473)	-	-
A 12	Intal Autobahn	8166 Landeck-Südmufahrung	IS	7,473	7,763	3.9	684	679	-0.7	541	530	-2.0	254	257	1.2
B 180	Reschenstraße	8063 Tösens	IS	7,519	7,647	1.7	581	571	-1.7	420	405	-3.6	238	231	-2.9
		8199 Finstermünz-Tunnel 11)	IS	-	4,384	-	-	356	-	-	237	-	-	180	-
		8862 Nauders-Reschenpass	IS	4,757	4,828	1.5	449	451	0.4	304	301	-1.0	216	215	-0.5
B 181	Achenseestraße	8212 Maurach	MD	5,389	5,580	3.5	403	495	22.8	-	-	-	124	154	24.2
		8042 Achenkirch	IS	5,133	5,016	-2.3	268	287	7.1	189	209	10.6	60	62	3.3
B 182	Brennerstraße	8217 Matri am Brenner	MD	4,126	4,097	-0.7	274	268	-2.2	-	-	-	42	38	-9.5
		8160 Brennersee-B182	IS	3,347	3,370	0.7	117	117	0.0	92	95	3.3	11	10	-9.1
B 183	Stubaitalstraße	8226 Mieders-Ost 12)	MD	11,861	(12,012)	(1.3)	397	(388)	-(2.3)	-	-	-	47	(45)	-(4.3)
		8298 Neustift-Ost	MD	8,063	8,029	-0.4	278	264	-5.0	-	-	-	14	15	7.1
B 184	Engadiner Straße	8230 Pfunds-Engadin	MD	1,525	1,476	-3.2	81	78	-3.7	-	-	-	12	12	0.0
B 186	Ötztalstraße	8203 Ötz	MD	11,373	11,604	2.0	490	479	-2.2	-	-	-	67	65	-3.0
		8280 Umhausen	MD	6,942	7,095	2.2	377	367	-2.7	-	-	-	55	53	-3.6
		8123 Sölden	IS	6,118	6,180	1.0	354	326	-7.9	271	247	-8.9	54	52	-3.7
B 187	Ehrwalder Straße	8278 Lermoos-Ost 12)	MD	5,884	(6,051)	(2.8)	255	(246)	-(3.5)	-	-	-	80	(74)	-(7.5)
		8239 Ehrwald	MD	4,905	4,934	0.6	189	197	4.2	-	-	-	81	83	2.5
B 188	Paznauntalstraße	8216 See	MD	5,015	5,139	2.5	266	273	2.6	-	-	-	25	30	20.0
		8256 Ischgl	MD	2,767	2,857	3.3	178	166	-6.7	-	-	-	5	6	20.0
B 189	Mieminger Straße	8263 Obermieming	MD	5,145	5,334	3.7	175	165	-5.7	-	-	-	38	33	-13.2
		8210 Obst-ig-Holzleithen	MD	6,000	6,163	2.7	702	684	-2.6	-	-	-	373	356	-4.6
		8184 Tarrenz	IS	11,994	12,180	1.6	831	785	-5.5	613	563	-8.2	266	248	-6.8
B 197	Arlbergstraße	8234 St. Anton-Guhlbrücke	MD	7,121	6,883	-3.3	417	283	-32.1	-	-	-	75	37	-50.7
L 197	Arlbergstraße	9099 Alpe-Rauz	IS	3,600	3,522	-2.2	187	170	-9.1	92	82	-10.9	12	12	0.0
		9997 Stuben	IS	4,386	4,319	-1.5	194	183	-5.7	127	118	-7.1	18	17	-5.6
L 198	Lechtalstraße	9998 Rauz-Flexen	IS	2,978	2,963	-0.5	229	213	-7.0	137	121	-11.7	19	23	21.1
B 198	Lechtalstraße	8254 Häselgehr-Gutschau	MD	2,770	2,817	1.7	149	158	6.0	-	-	-	15	16	6.7
		8287 Forchach	MD	3,915	3,998	2.1	180	187	3.9	-	-	-	24	24	0.0
		8185 Höfen	IS	5,496	5,340	-2.8	416	419	0.7	328	332	1.2	111	118	6.3
		8196 Lechaschau-Lechbrücke	IS	14,022	13,798	-1.6	554	544	-1.8	423	405	-4.3	104	98	-5.8
B 199	Tannheimer Straße	8255 Weißenbach a. Lech-Gaicht	MD	3,077	3,047	-1.0	130	119	-8.5	-	-	-	18	16	-11.1
		8218 Tannheim	MD	4,279	4,261	-0.4	143	144	0.7	-	-	-	24	24	0.0

- 7) die Zählstelle war im Jahr 2008 und 2009 außer Betrieb
- 8) einmonatige Sperre während der Tagesstunden im 1. Quartal 2008, auf Grund von Felsräumungsarbeiten die Zählstelle war im Jahr 2008 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 9) die Zählstelle war im Jahr 2008 außer Betrieb
- 10) Tunnelsperre vom 03.11. - 06.12.2008; Umleitung über Vils-Schönbichl bzw. Zollamt Weißhaus; Zählstelle seit 03.11.2008 außer Betrieb
- 11) Zählstelle erst ab 18.06.2008 in Betrieb
- 12) die Zählstelle war im Jahr 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen  
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

# VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV, Kfz/24 in 2 Richtungen)  
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

1

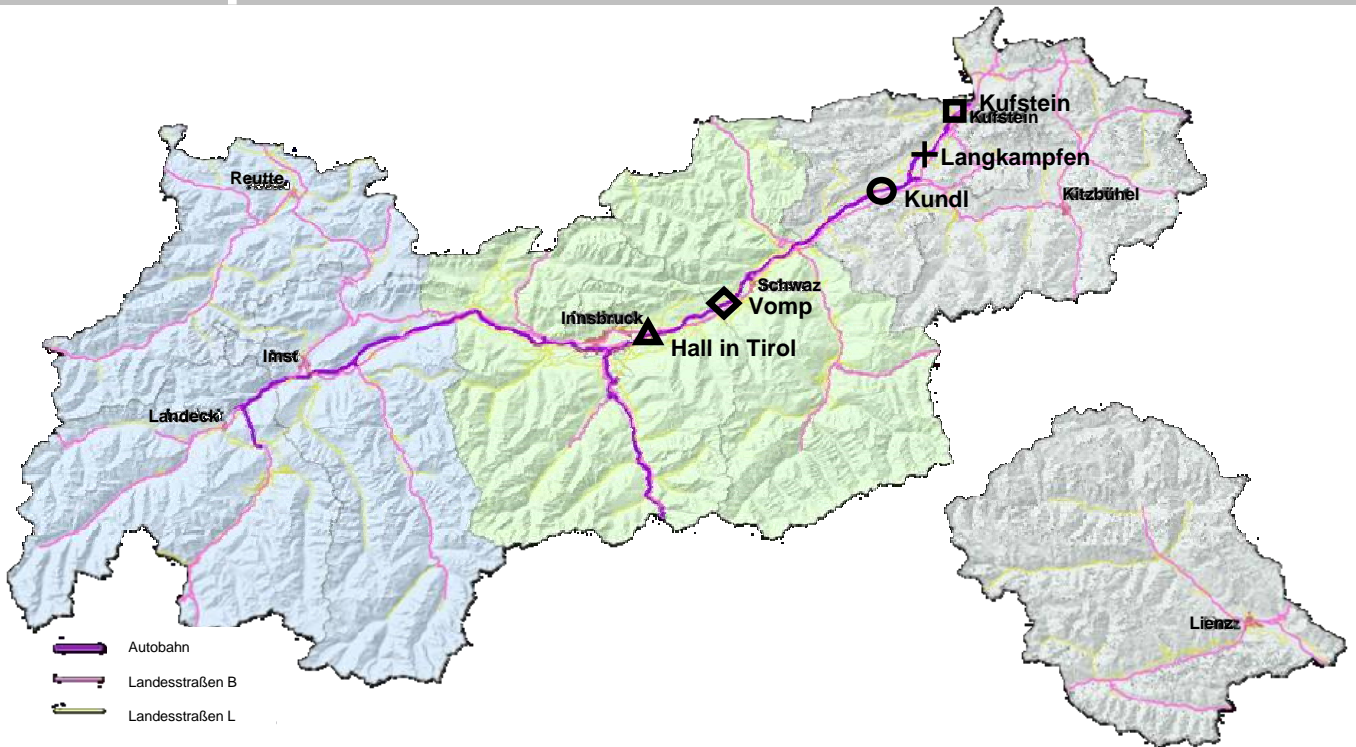
Anlage

Straße	Zählstelle	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger			
			Nr	Name	2008	2009	± %	2008	2009	± %	2008	2009	± %	2008	2009
L2	Pillerseeestraße	8292 St. Ulrich am Pillersee	MD	2.330	2.166	-7,0	165	91	-44,8				33	11	-66,7
L3	Wildschönauer	8268 Wörgl-Wildschönau	MD	4.101	4.146	1,1	219	201	-8,2				21	18	-14,3
L5	Alpbacher Straße	8262 Brixlegg	MD	5.916	6.045	2,2	309	290	-6,1				36	32	-11,1
L6	Tuxer Straße	8283 Mayrhofen-Finkenberg	MD	4.897	4.928	0,6	211	178	-15,6				28	18	-35,7
L7	Jenbacher Straße	8253 Jenbach	MD	3.971	4.050	2,0	32	28	-12,5				1	1	0,0
L8	Dörferstraße	8246 Rum	MD	7.373	7.249	-1,7	251	256	2,0				7	7	0,0
		8244 Absam	MD	8.158	7.711	-5,5	281	268	-4,6				25	21	-16,0
L9	Mittelgebirgsstraße	8213 Innsbruck-Vill	MD	5.670	5.849	3,2	247	257	4,0				30	11	-63,3
		8273 Kreuzhäusl	MD	2.726	2.789	2,3	98	93	-5,1				17	19	11,8
L11	Völser Straße	8853 Innsbruck-Justizanstalt	IS	12.968	12.602	-2,8	561	547	-2,5	317	303	-4,4	61	64	4,9
		8851 Innsbruck-Völs	IS	9.187	8.904	-3,1	423	416	-1,7	277	273	-1,4	48	44	-8,3
		8307 Unterperfluss	MD	3.577	3.656	2,2	123	122	-0,8				10	10	0,0
		8300 Flauring	MD	2.686	2.829	5,3	125	102	-18,4				16	10	-37,5
L12	Götzenser Straße	8852 Innsbruck-Götzens	IS	8.021	8.019	0,0	299	294	-1,7	184	172	-6,5	28	30	7,1
L13	Sellrainstraße 1. Teil	8261 Kematen-Nord	MD	9.260	9.687	4,6	514	486	-5,4				44	42	-4,5
		8269 Sellrain	MD	2.694	2.884	7,1	108	128	18,5				8	14	75,0
L14	Leutascher Straße	8293 Weidach	MD	2.562	2.655	3,6	113	87	-23,0				7	5	-28,6
L16	Pitztalstraße	8251 Wennis	MD	4.635	4.736	2,2	210	221	5,2				22	21	-4,5
		8277 St. Leonhard im Pitztal	MD	1.776	1.769	-0,4	93	100	7,5				14	15	7,1
L18	Kaunertalstraße	8229 Prutz-Alpenrose	MD	1.518	1.568	3,3	79	76	-3,8				7	5	-28,6
L19	Serfauser Straße	8299 Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	4.410	4.607	4,5	203	230	13,3				14	18	28,6
L24	Virgentalstraße	8271 Virgen	MD	3.066	3.188	4,0	96	102	6,3				9	8	-11,1
L32	Aldranser Straße	8208 Innsbruck-Schloss Ambras	MD	8.019	8.365	4,3	240	251	4,6				26	21	-19,2
L36	Möserer Straße	8275 Mösern	MD	2.741	2.760	0,7	105	107	1,9				7	6	-14,3
L37	Thierseeestraße	8252 Thiersee	MD	4.324	4.451	2,9	79	80	1,3				11	12	9,1
L38	Ellbögener Straße	8266 Aldrans	MD	5.407	5.454	0,9	140	125	-10,7				6	7	16,7
L39	Erfendorfer Straße	8294 Kössen-Erfendorf	MD	3.609	3.454	-4,3	206	135	-34,5				58	37	-36,2
L69	Reuttener Straße	8236 Reutte-West	MD	7.115	6.028	-15,3	294	193	-34,4				59	33	-44,1
		8290 Vils-Schönbichl 13)	MD	4.013	3.800	-5,3	140	126	-10,0				28	21	-25,0
L76	Landecker Straße	8232 Fliess-Gasthof Gigele	MD	6.340	6.720	6,0	237	265	11,8				20	27	35,0
L202	Reither Straße	8288 Reith bei Kitzbühel	MD	3.479	3.577	2,8	95	86	-9,5				7	6	-14,3
L203	Spertentalstraße	8291 Kirchberg in Tirol	MD	4.973	4.960	-0,3	141	161	14,2				15	16	6,7
L205	Kelchsaustraße	8286 Hopfgarten im Brixental	MD	3.341	3.392	1,5	131	151	15,3				9	8	-11,1
L209	Erler Straße	8296 Windhausen-Grenze	MD	3.483	3.490	0,2	131	126	-3,8				32	28	-12,5
L211	Unterinntalstraße 1. Teil	8200 Breitenbach	MD	1.035	1.070	3,4	28	26	-7,1				4	4	0,0
		8303 Moosen	MD	2.152	2.271	5,5	114	119	4,4				6	6	0,0
		8285 Münster	MD	4.558	4.553	-0,1	142	152	7,0				14	13	-7,1
L215	Unterinntalstraße 2. Teil	8282 Wiesing	MD	4.587	4.566	-0,5	146	125	-14,4				7	4	-42,9
		8284 Stans	MD	2.103	2.088	-0,7	84	82	-2,4				17	14	-17,6
L222	Vomper Straße	8281 Vomp-Ost	MD	6.889	7.091	2,9	402	375	-6,7				196	173	-11,7
L226	Natterer Straße	8237 Natters	MD	4.123	3.981	-3,4	86	91	5,8				4	5	25,0
L227	Mutterer Straße	8238 Mutters	MD	5.384	5.586	3,8	117	124	6,0				12	12	0,0
L233	Mötzer Straße	8233 Locherboden	MD	7.420	7.521	1,4	720	701	-2,6				376	355	-5,6
L248	Imsterbergstraße	8270 Imst-Innbrücke	MD	4.024	3.872	-3,8	301	216	-28,2				116	72	-37,9
L260	Ehenbichler Straße	8260 Weißenbach	MD	1.899	1.990	4,8	62	78	25,8				5	6	20,0
L318	Lavanter Straße	8250 Tristach-Lavant	MD	883	952	7,8	26	25	-3,8				2	2	0,0
L348	Spisser Straße	8274 Pfunds-Spiss	MD	2.275	2.227	-2,1	47	50	6,4				4	5	25,0
L391	Ehrwalder Straße	8297 Biberwier	MD	2.015	1.961	-2,7	151	136	-9,9				46	37	-19,6
L396	Weißhausstraße	8295 Zollamt-Weißhaus 13)	MD	5.683	5.157	-9,3	216	166	-23,1				85	48	-43,5

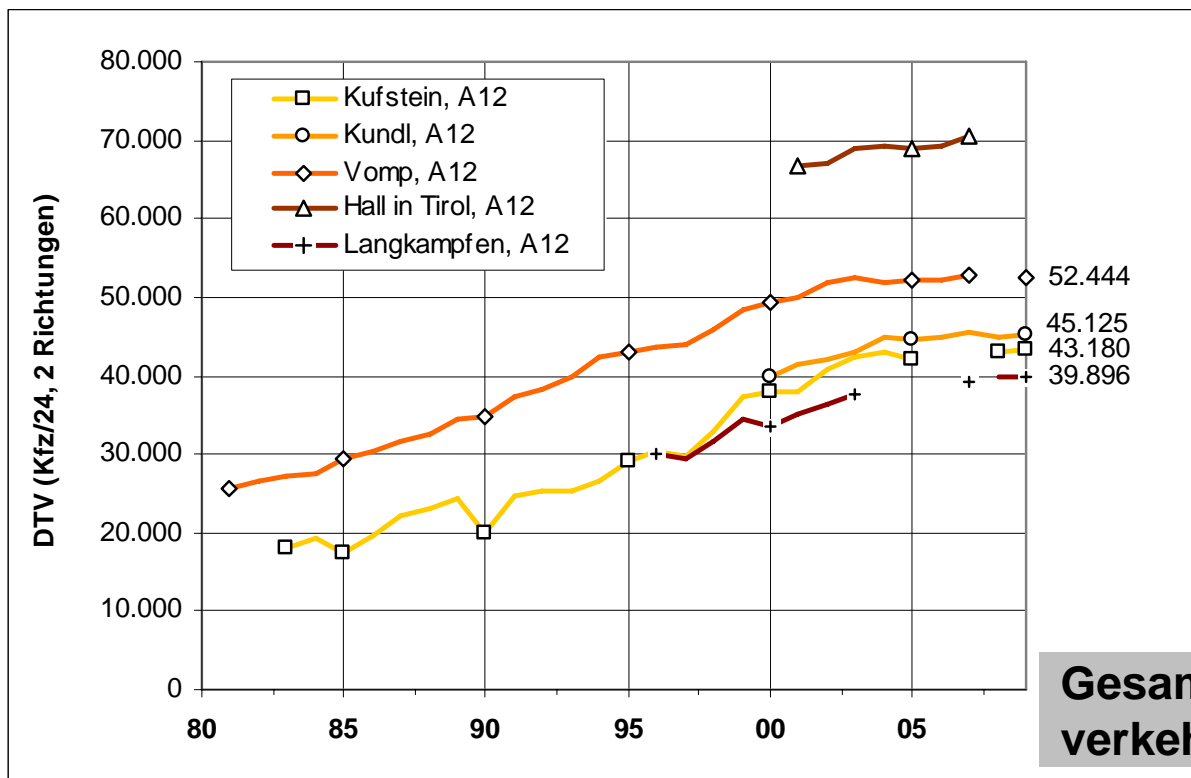
13) Sperrung des Grenztunnel-Füssen vom 03.11. - 06.12.2008; Umleitung über Vils-Schönbichl bzw. Zollamt Weißhaus;

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen  
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

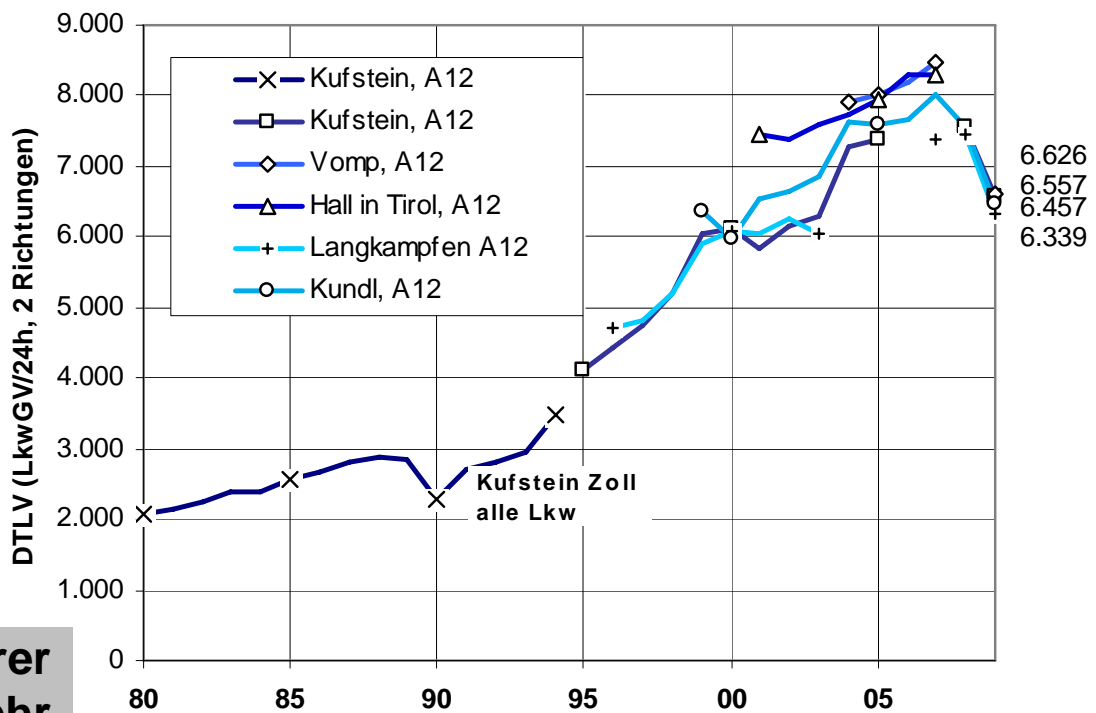




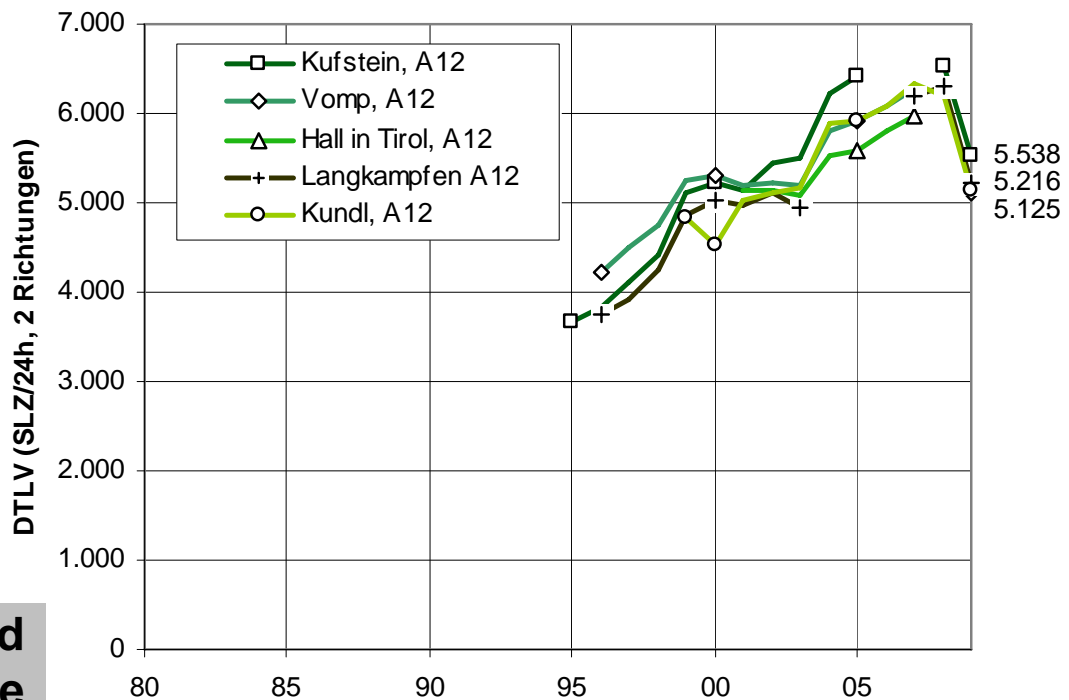
Lage der Zählstellen



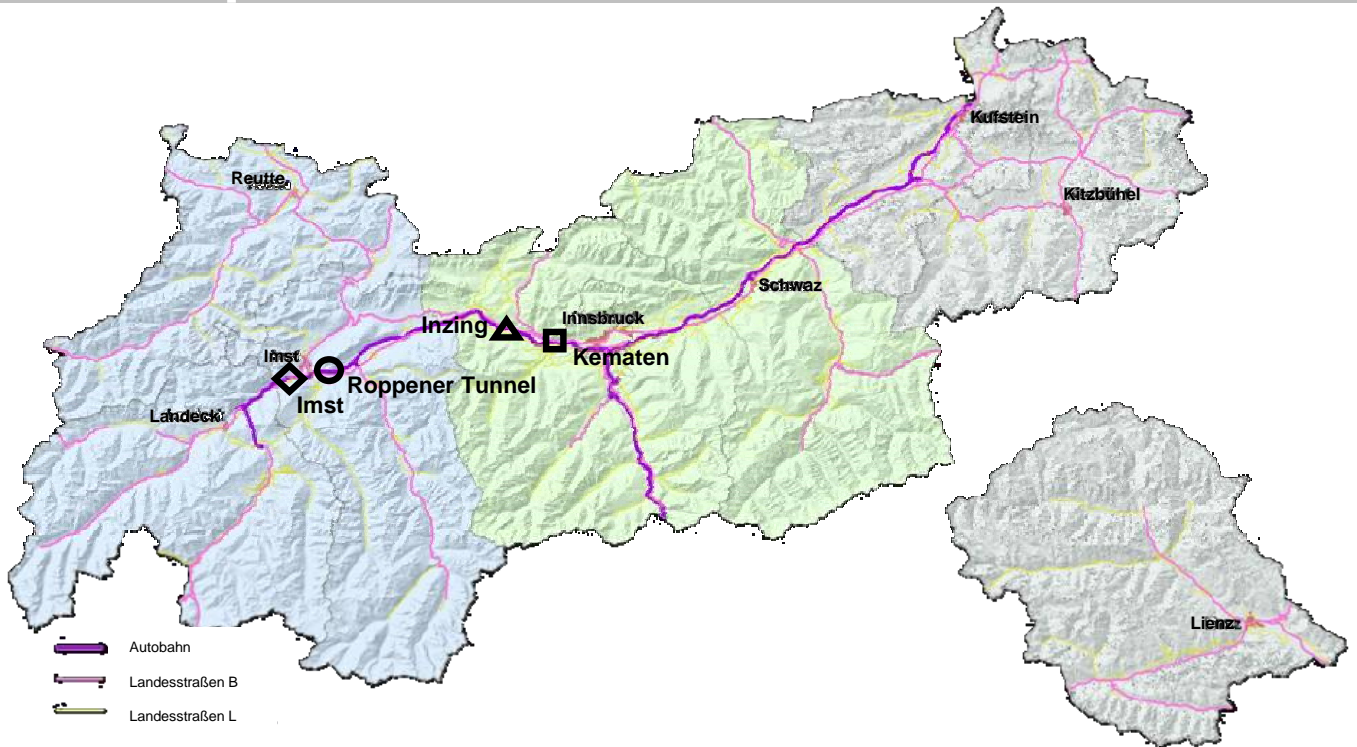
Gesamtverkehr



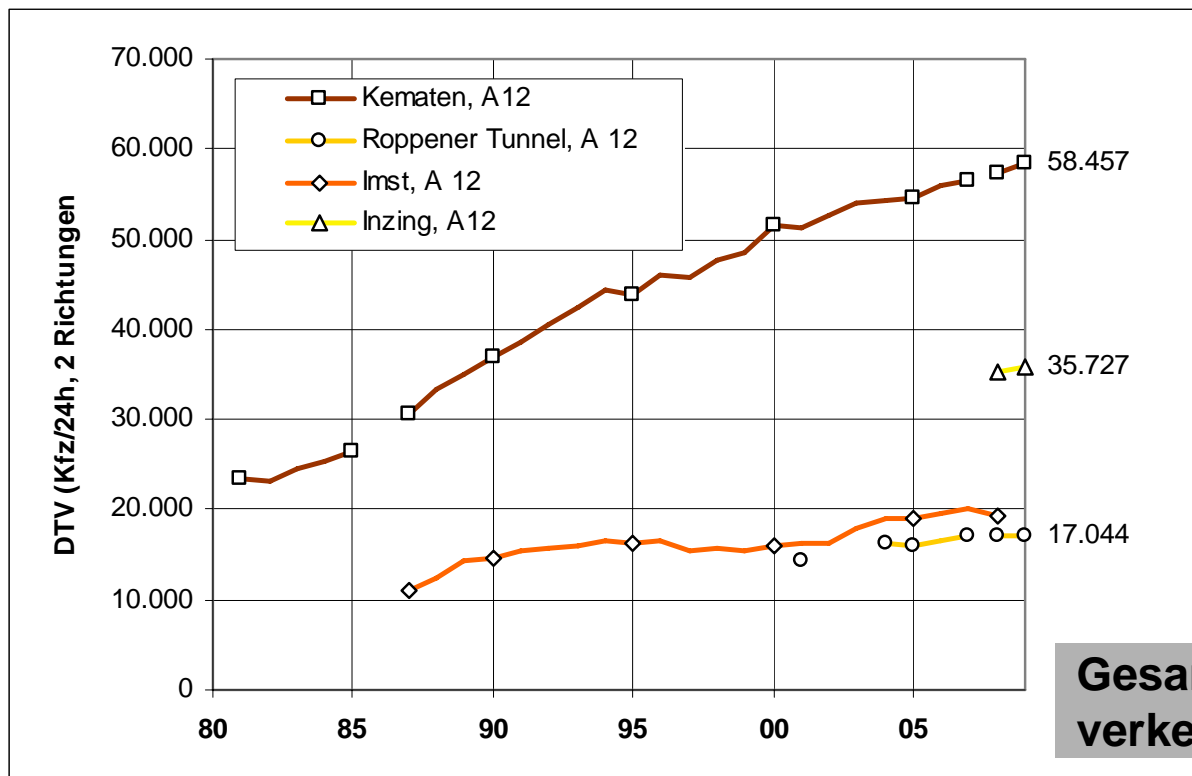
**Schwerer Güterverkehr**



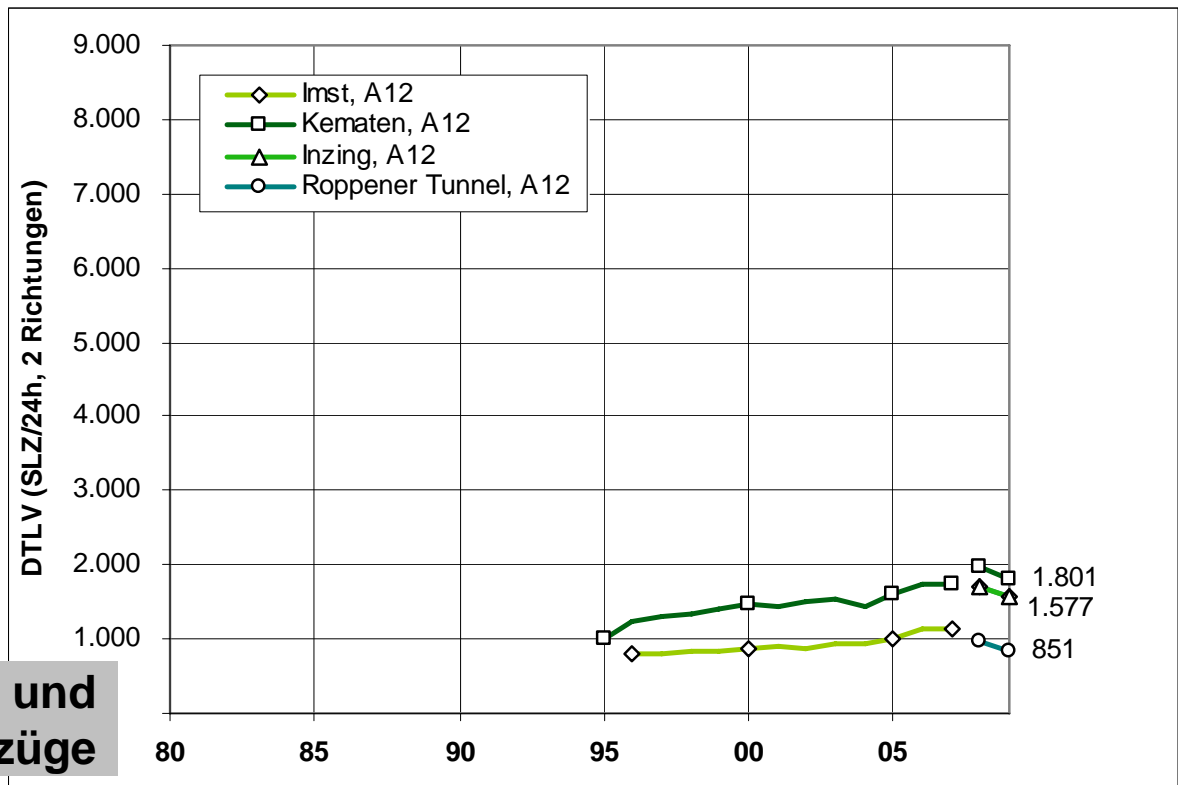
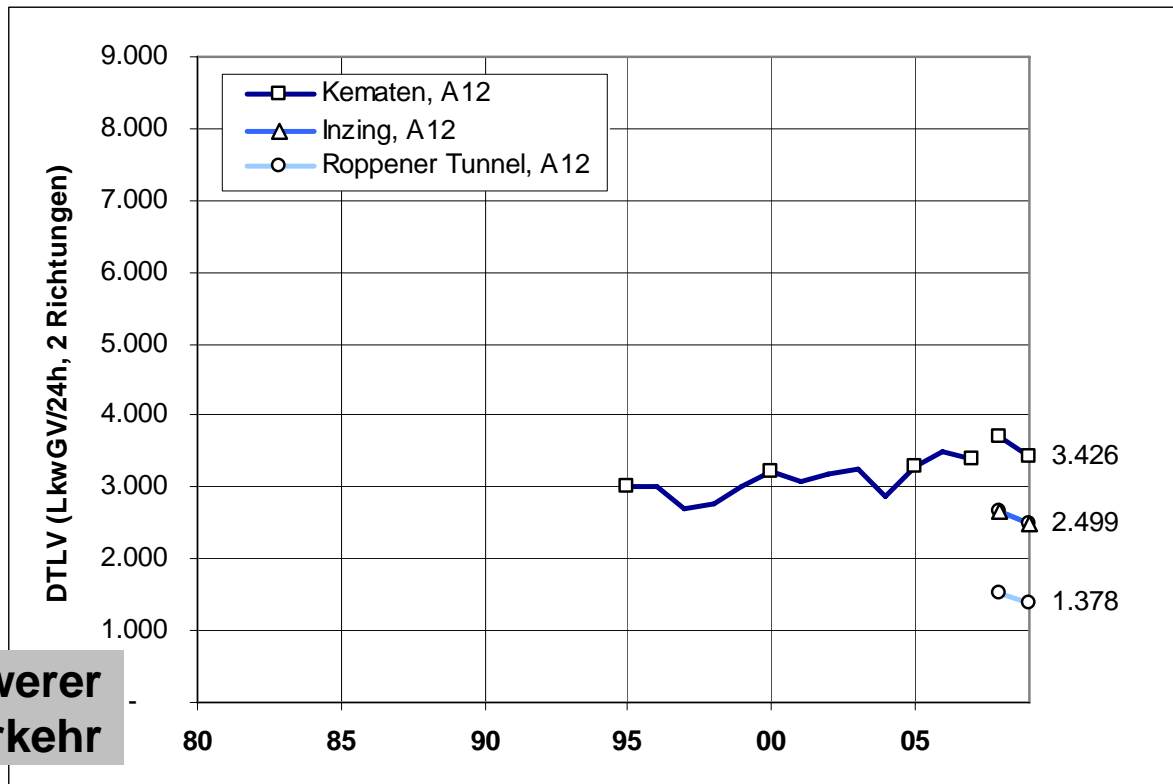
**Sattel- und Lastzüge**

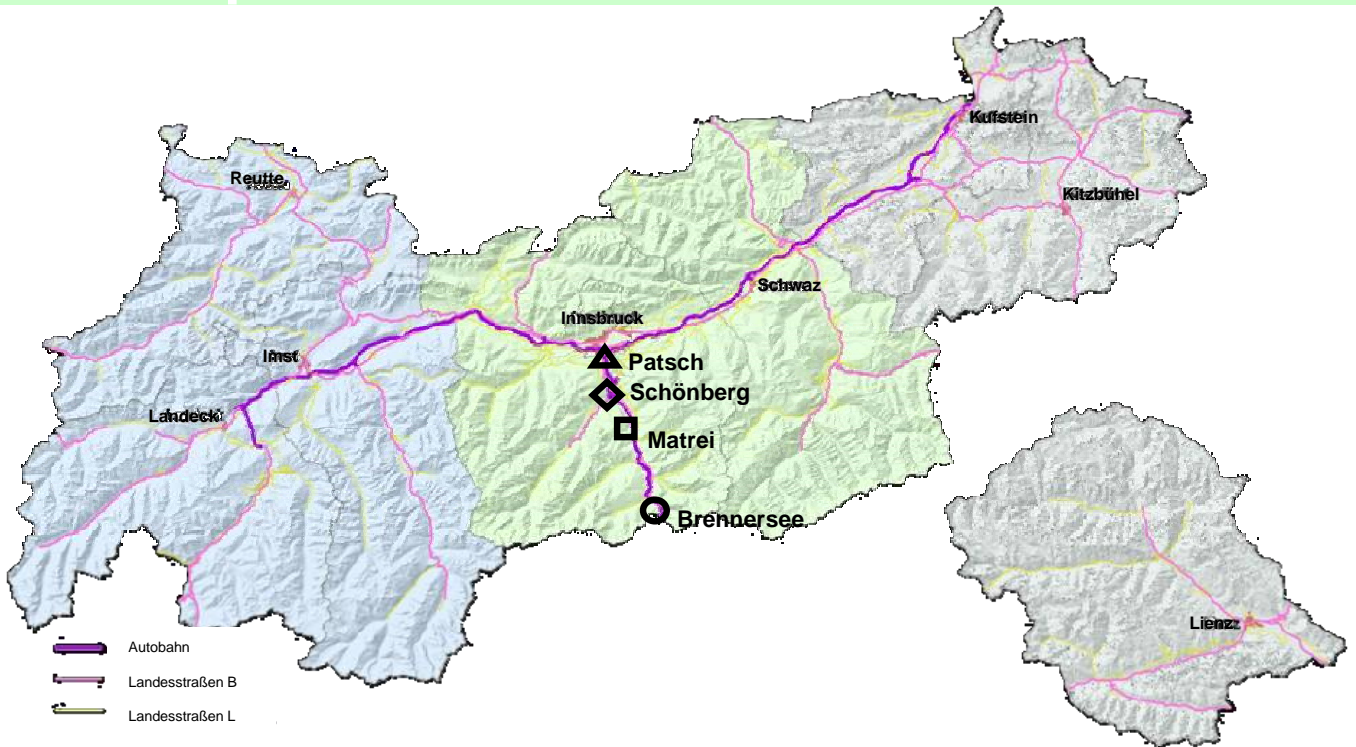


Lage der Zählstellen

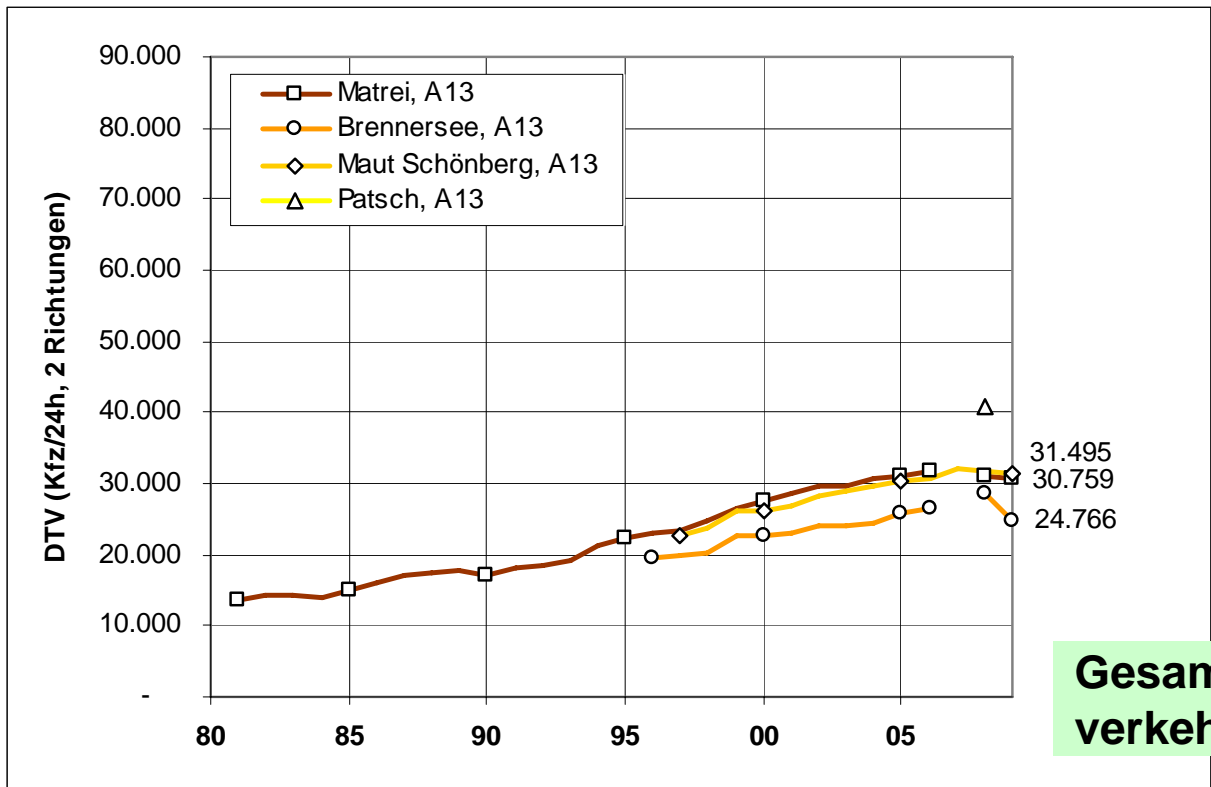


Gesamtverkehr

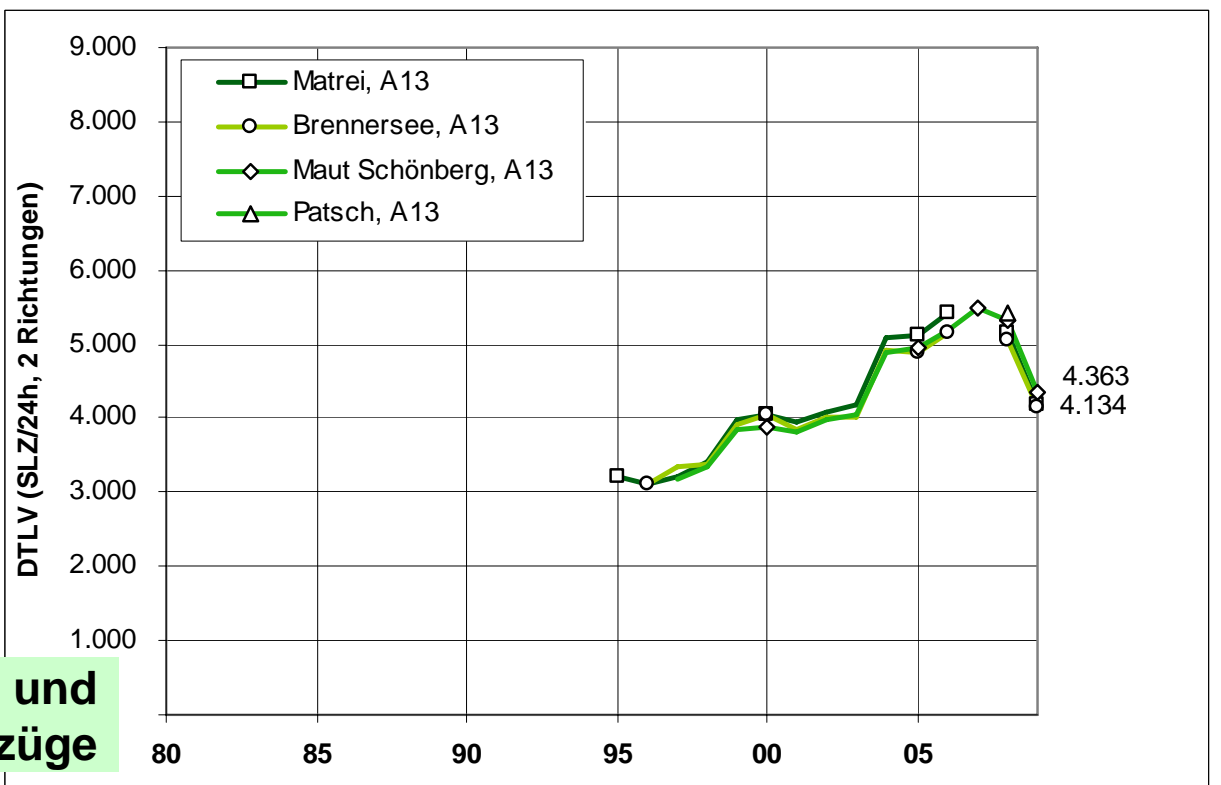
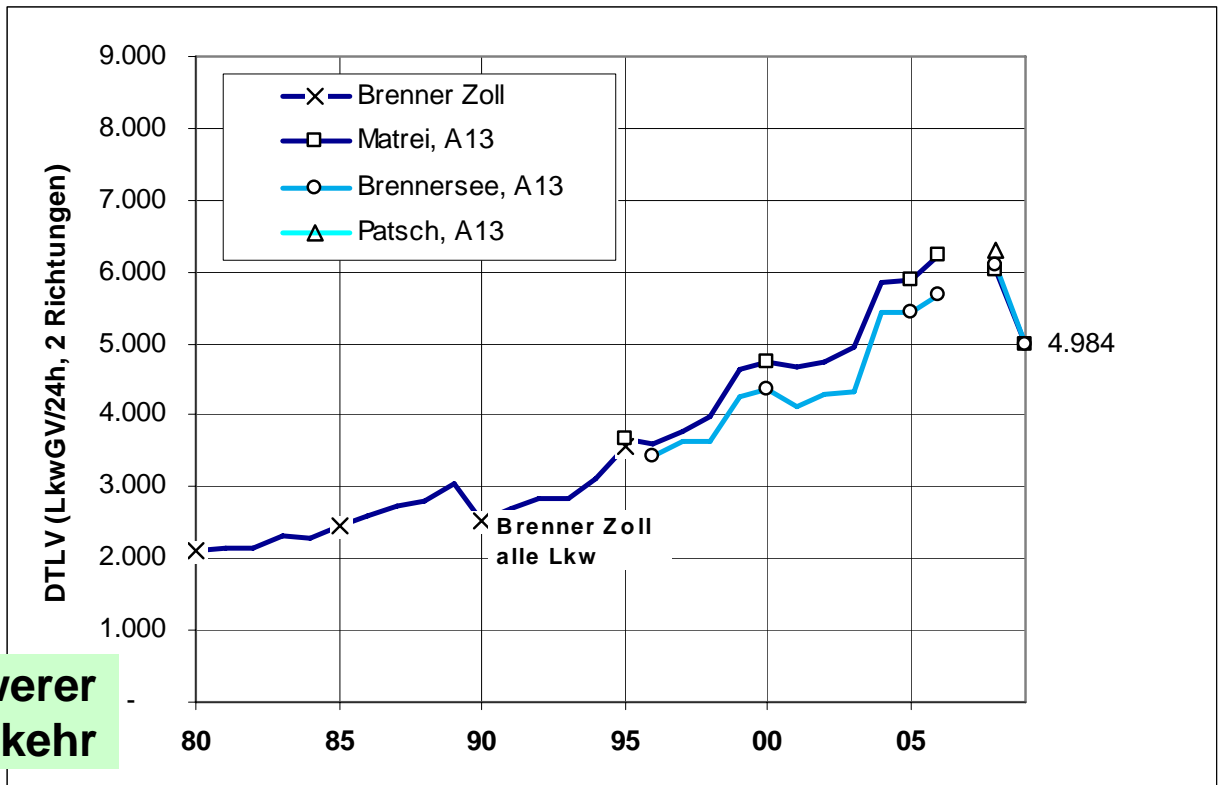


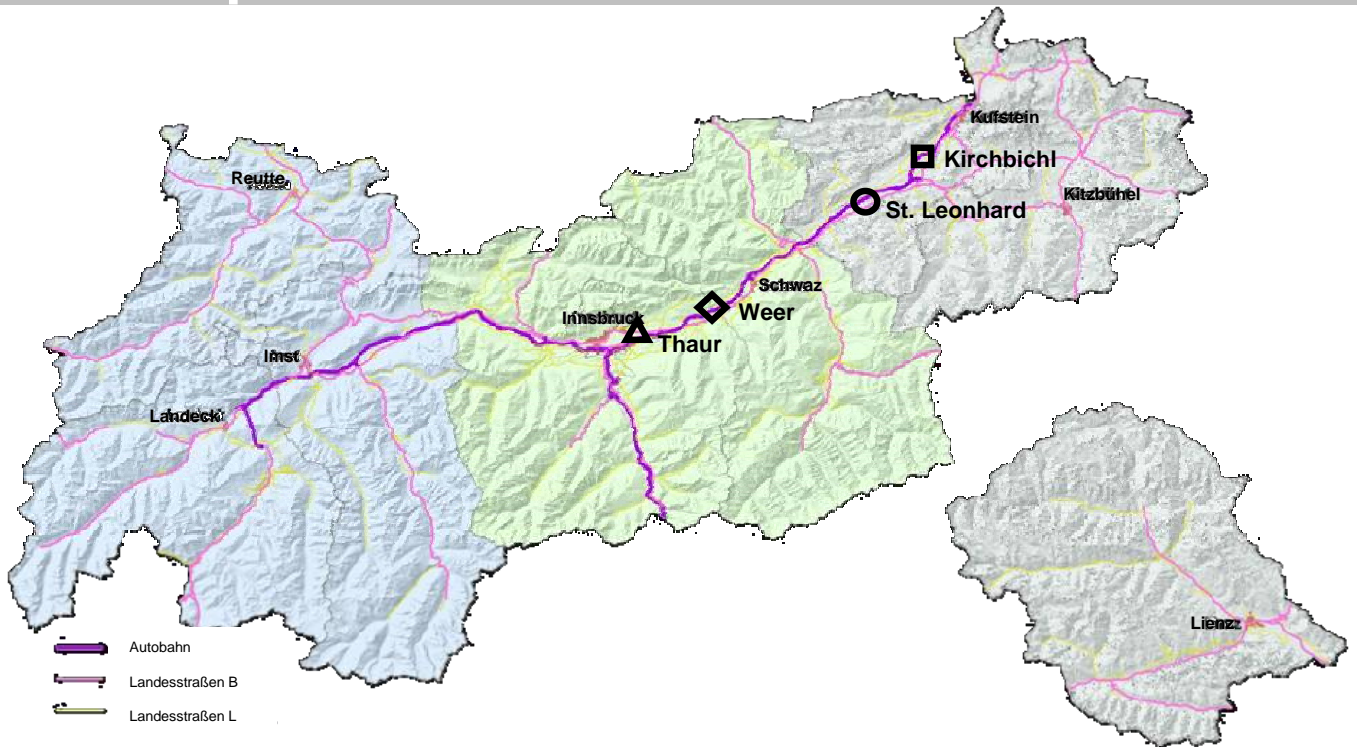


Lage der Zählstellen

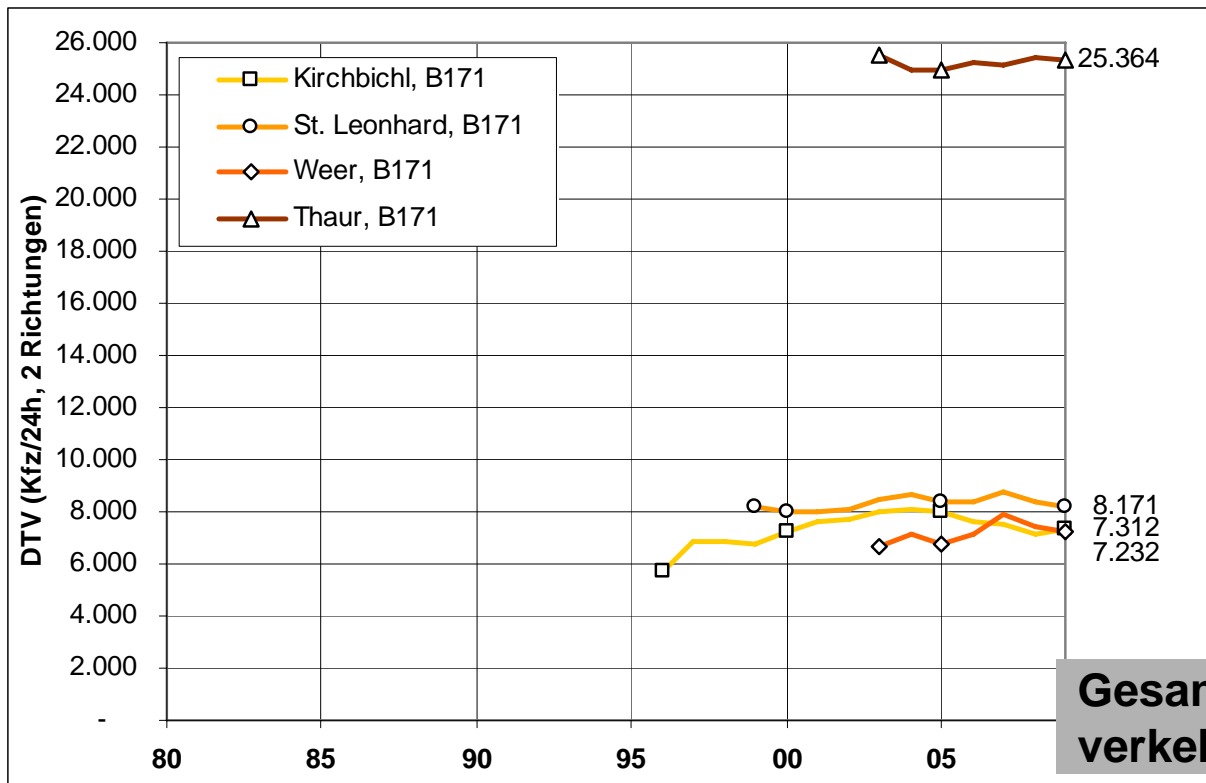


Gesamtverkehr

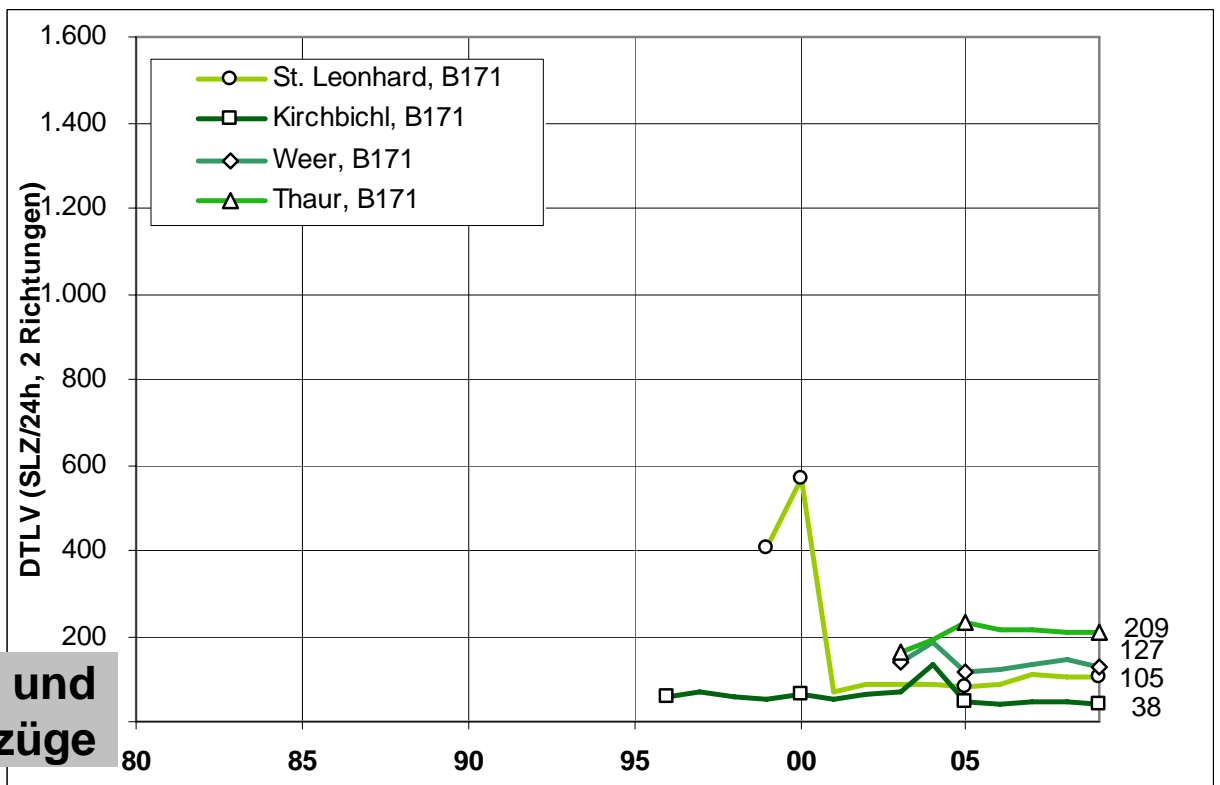
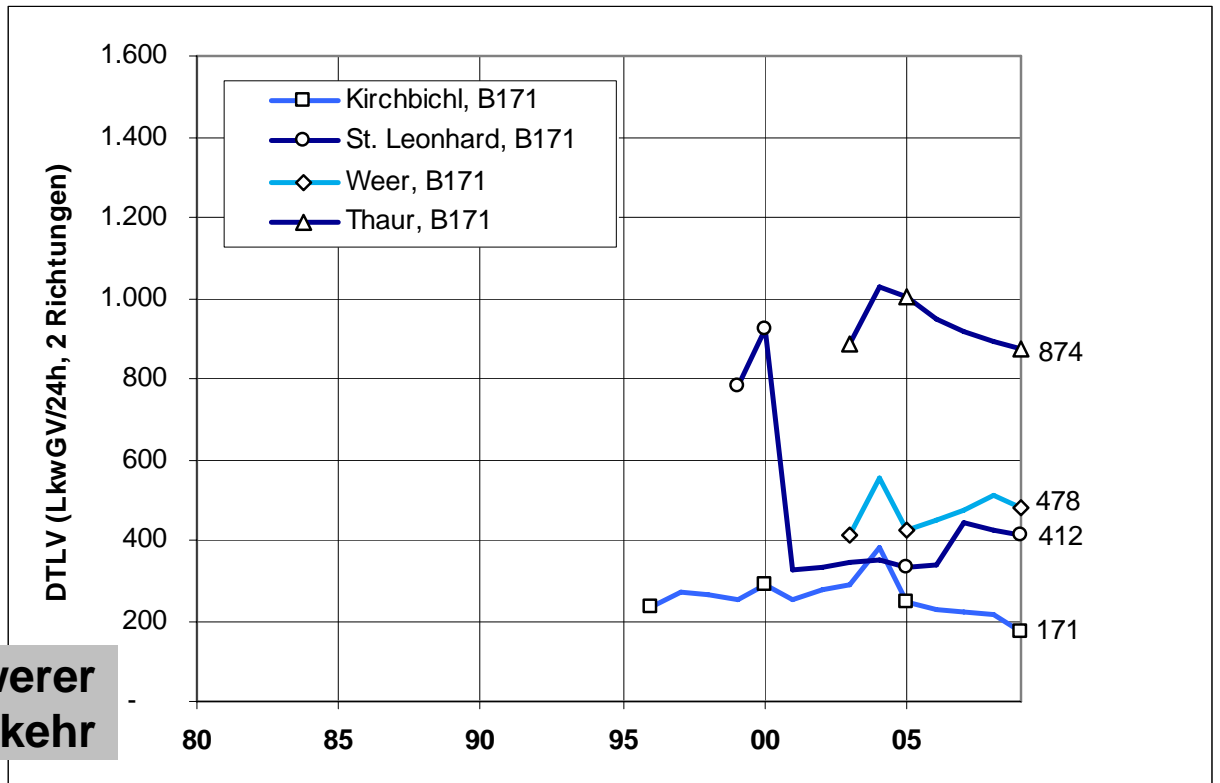


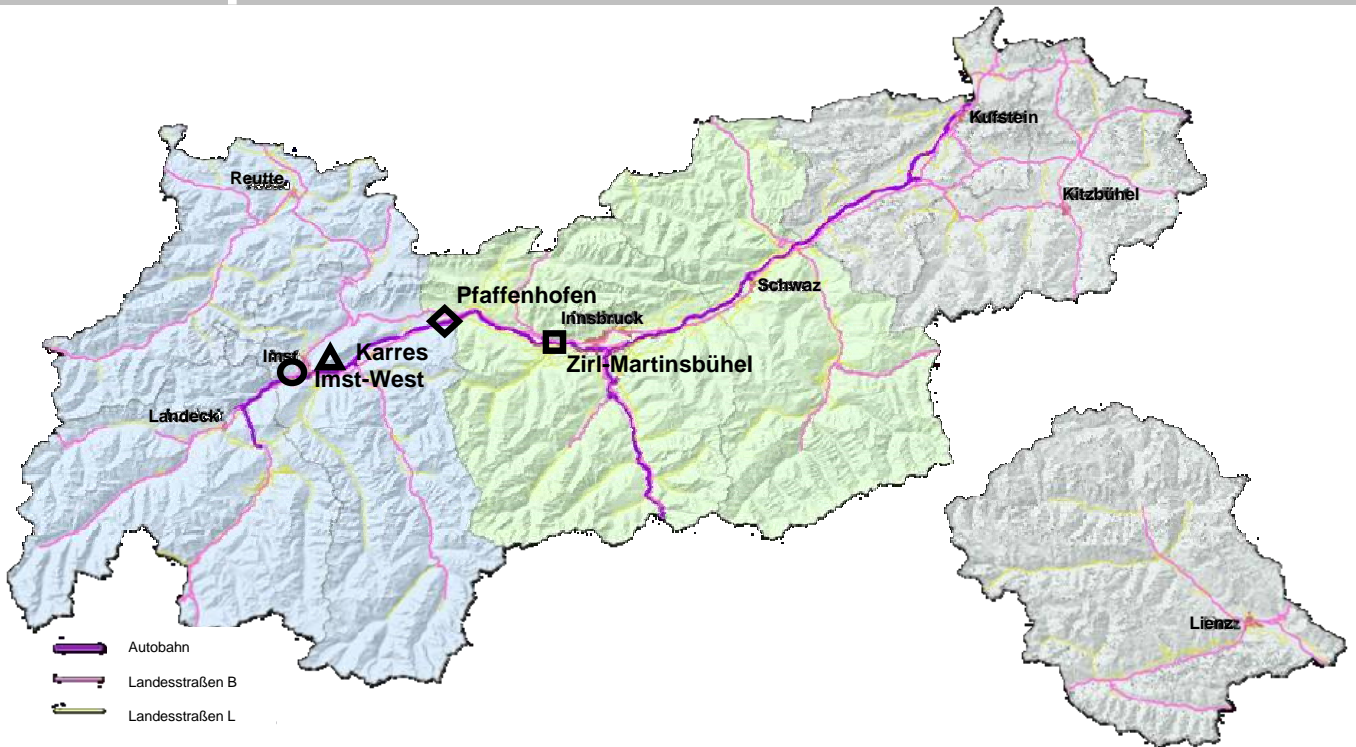


**Lage der Zählstellen**

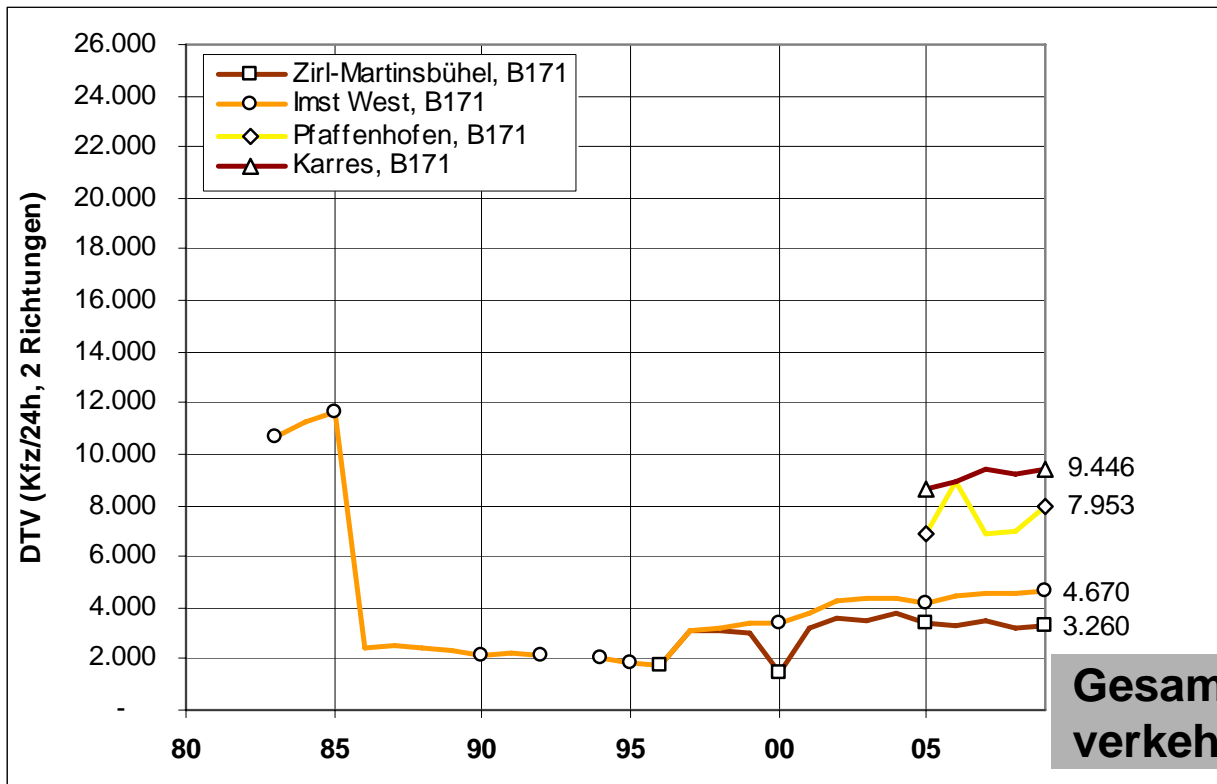


**Gesamtverkehr**



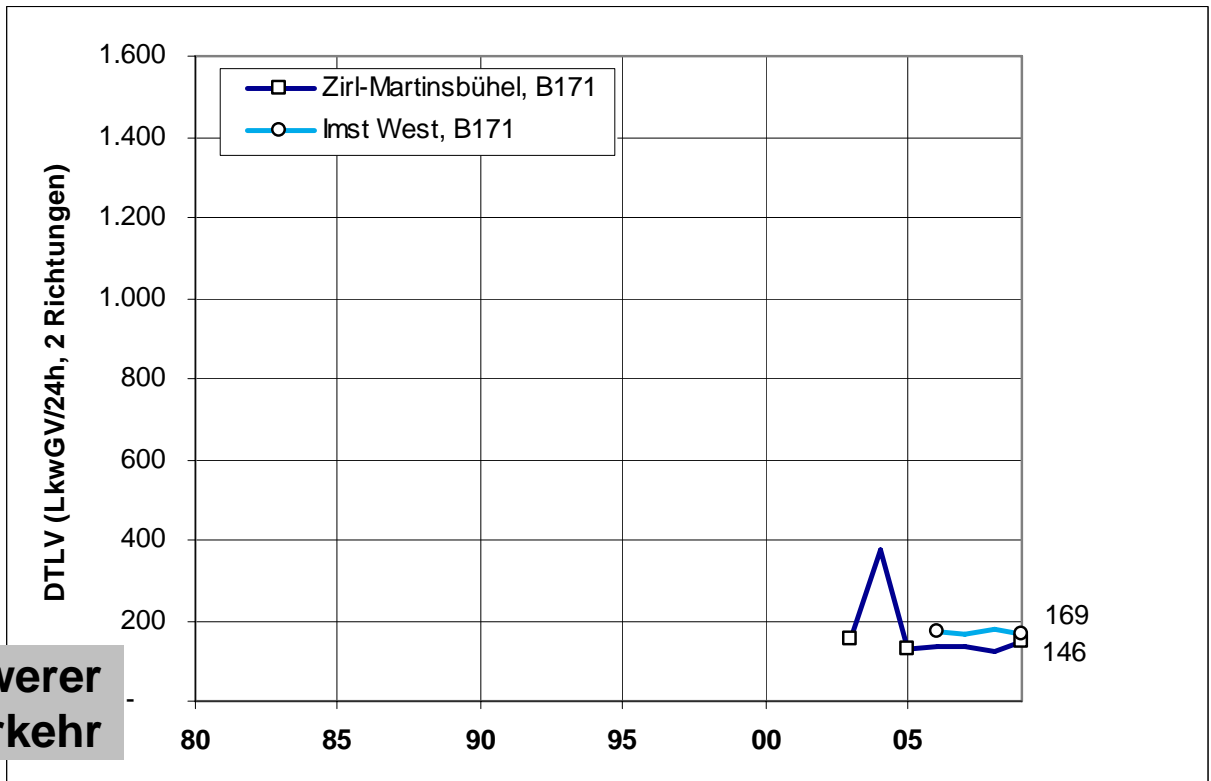


Lage der Zählstellen

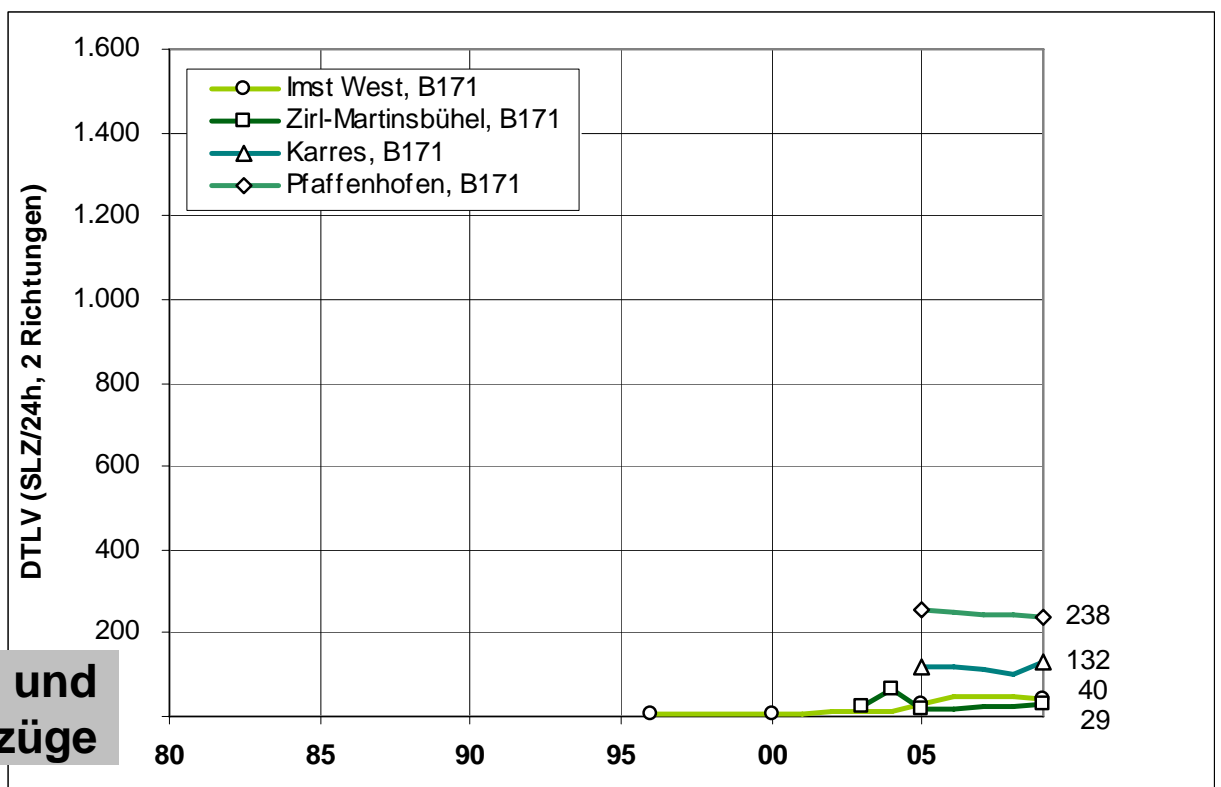


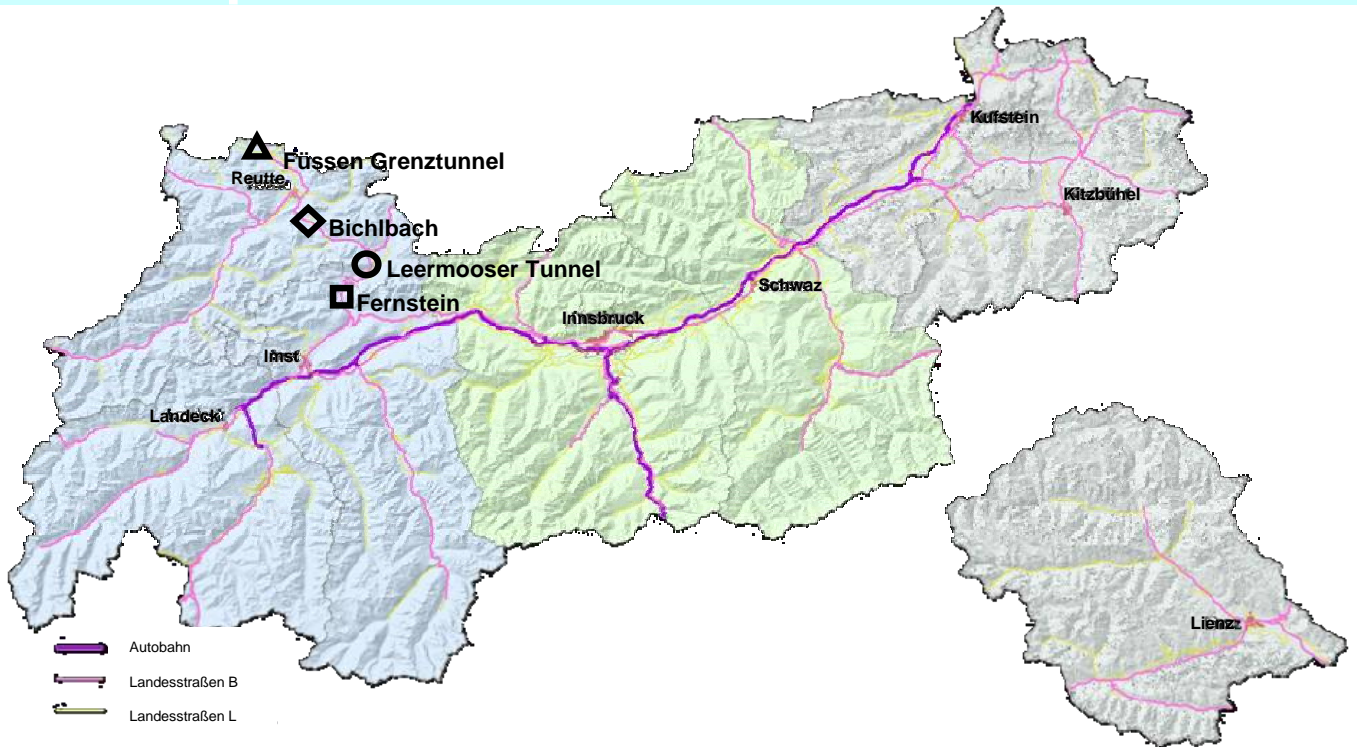
Gesamtverkehr

### Schwerer Güterverkehr

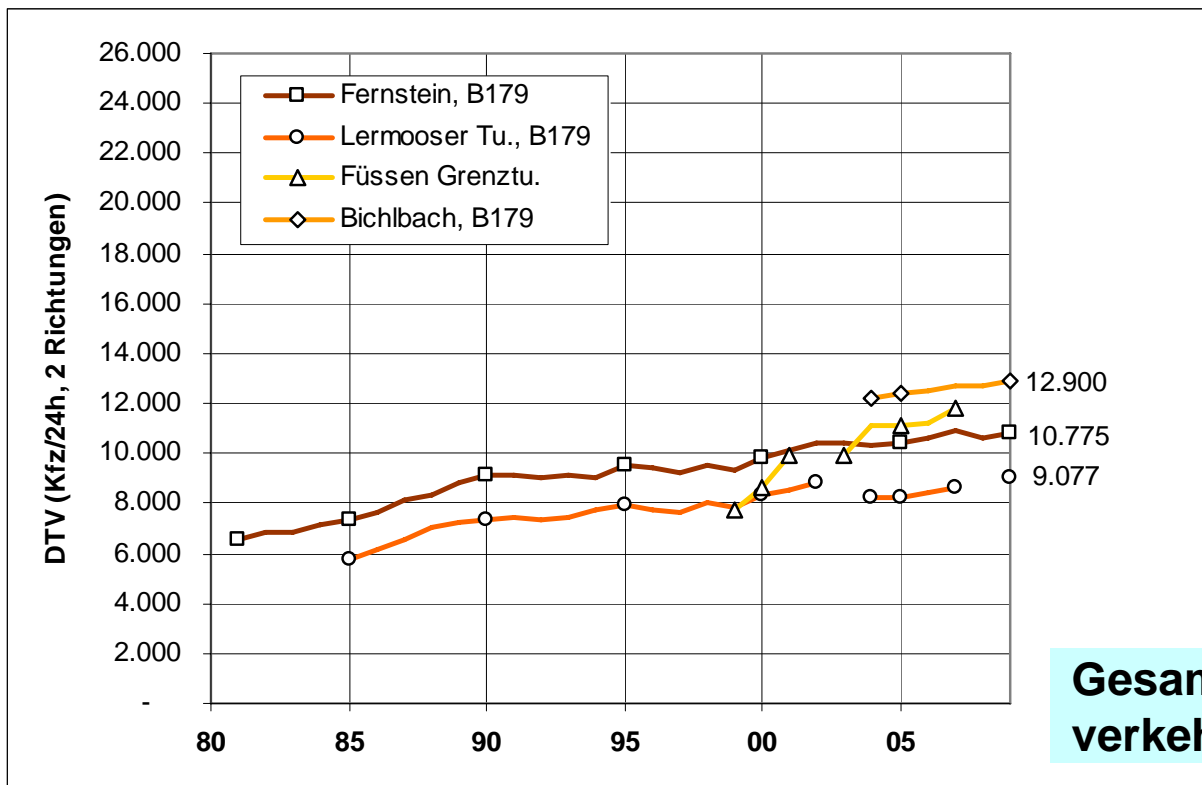


### Sattel- und Lastzüge



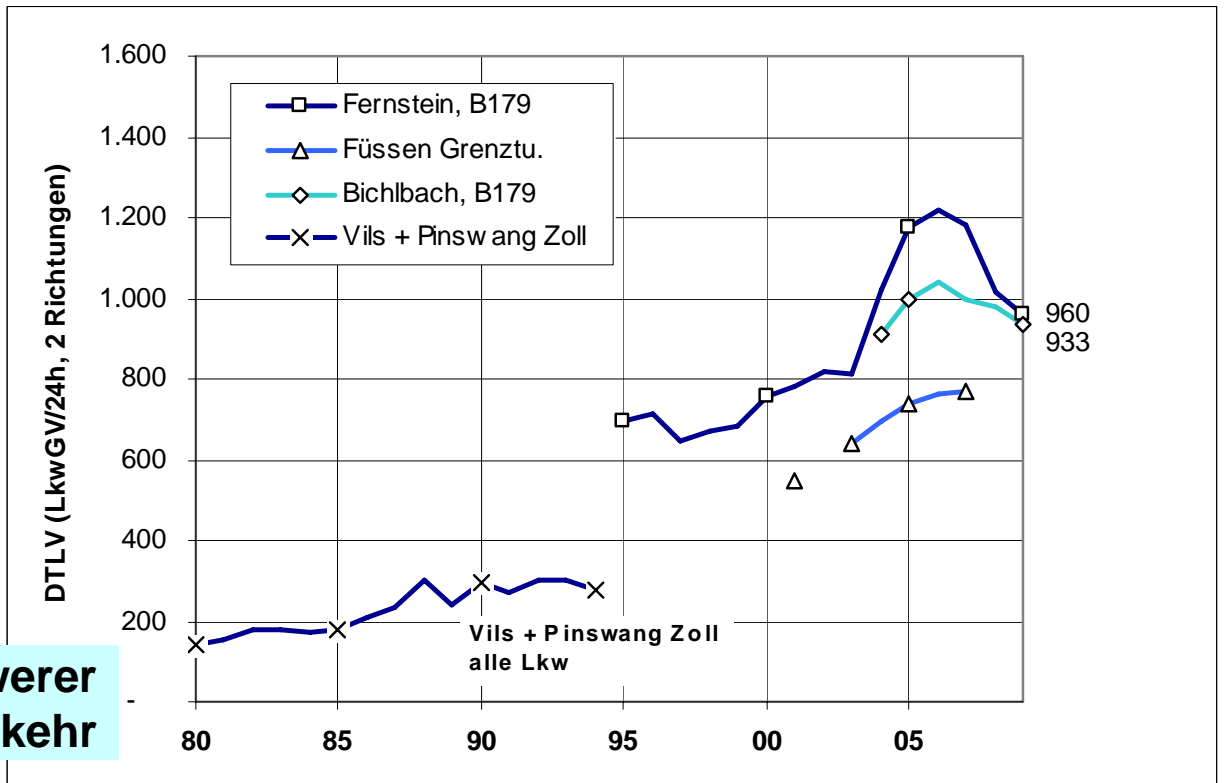


Lage der Zählstellen

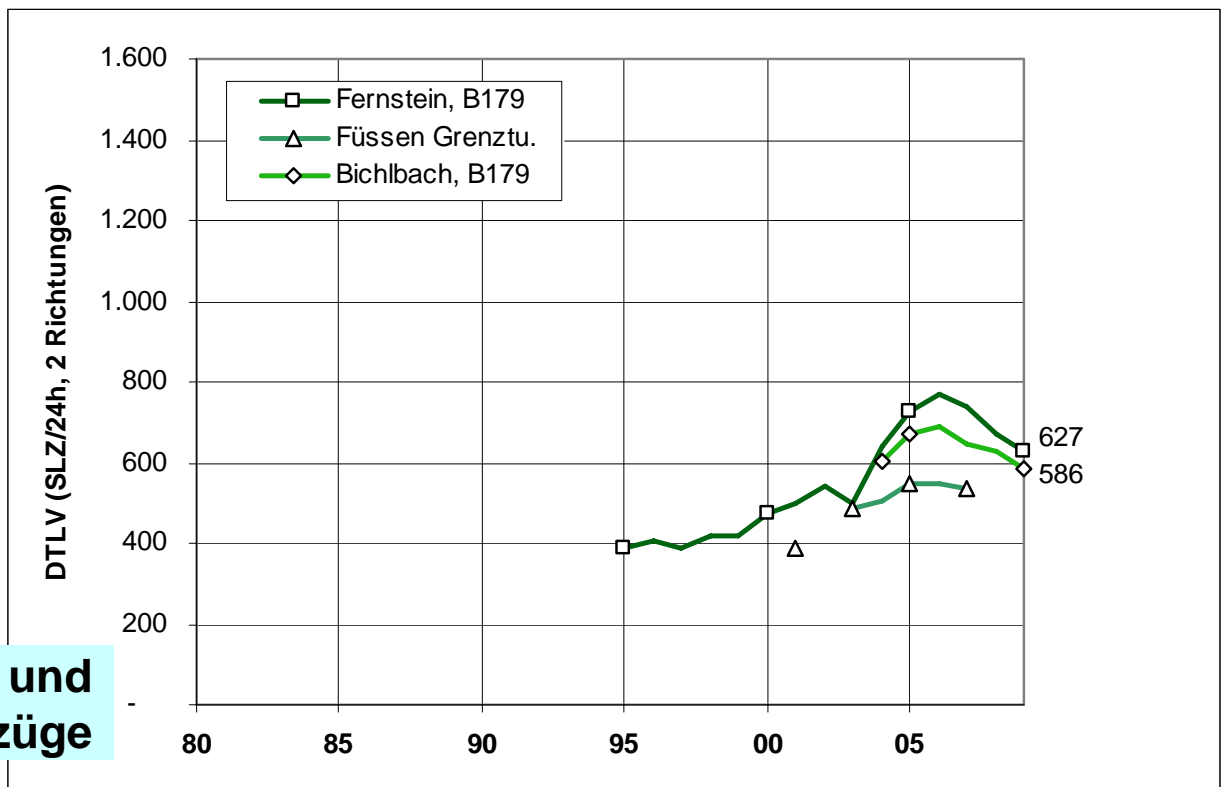


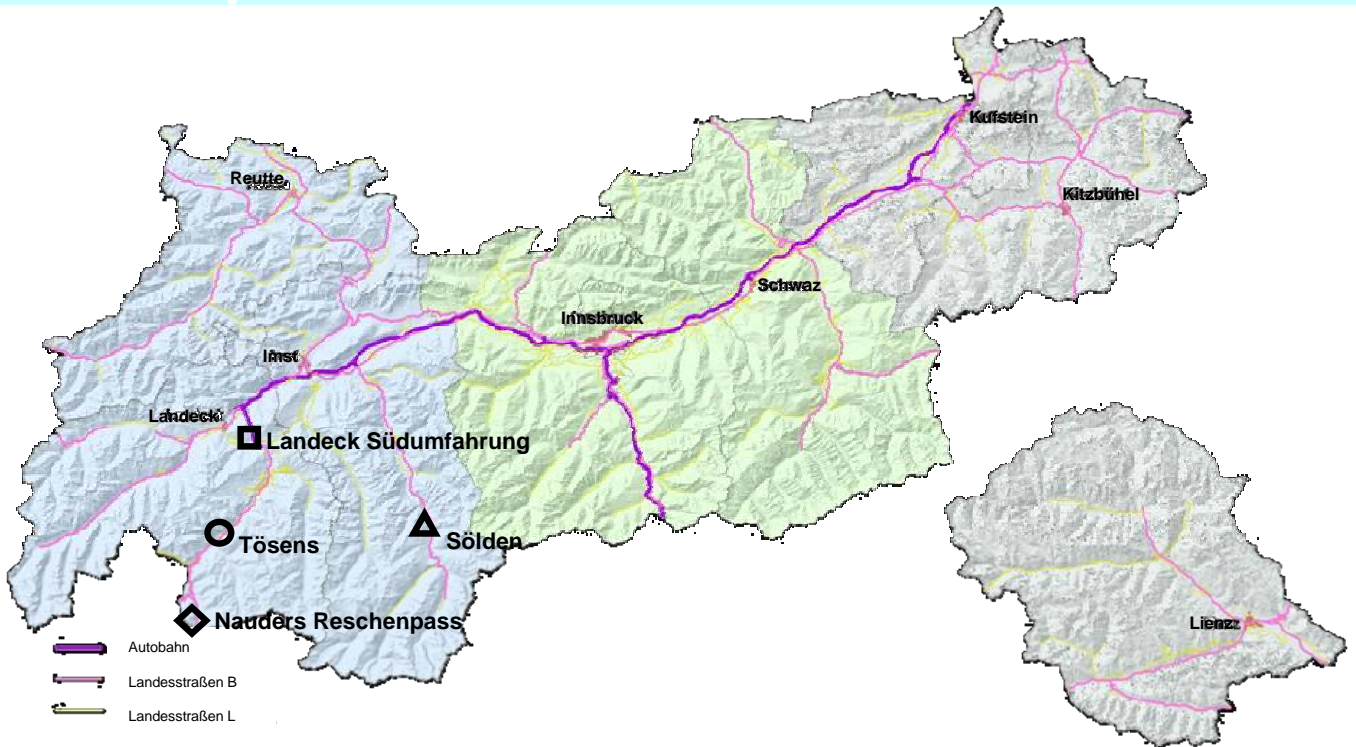
Gesamtverkehr

**Schwerer Güterverkehr**

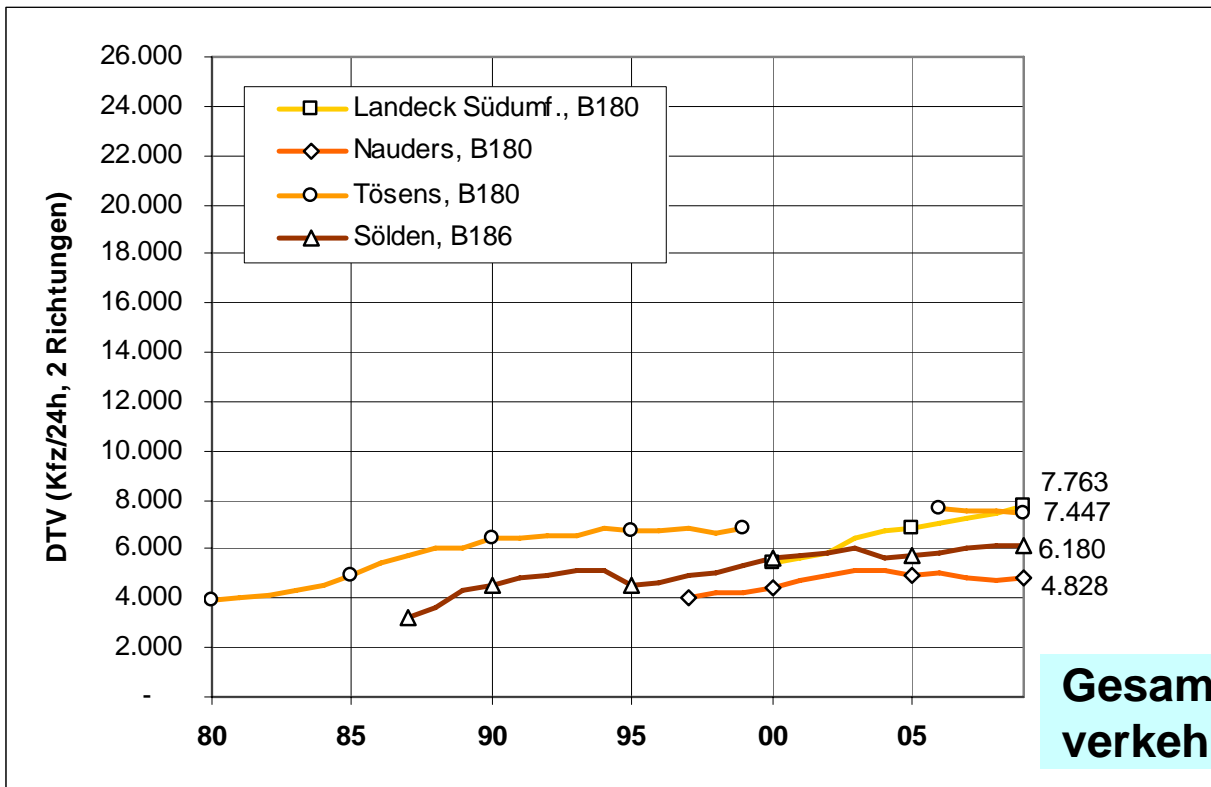


**Sattel- und Lastzüge**

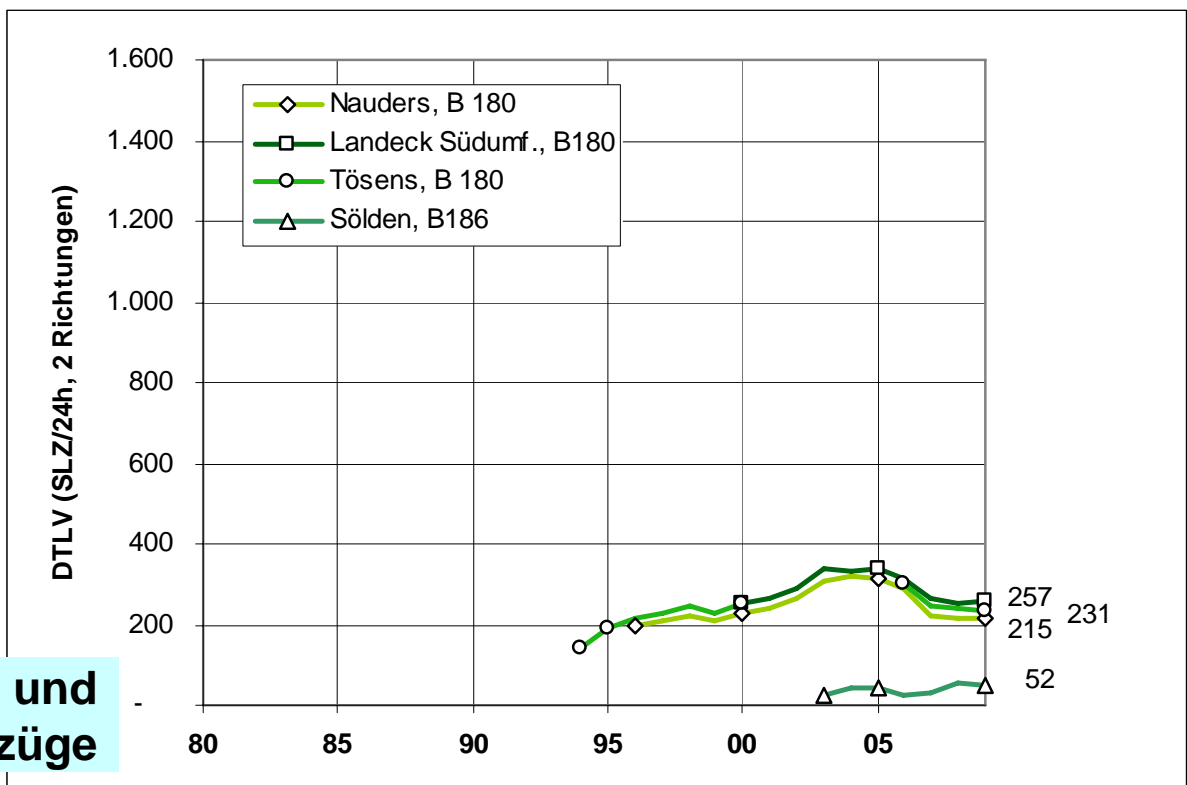
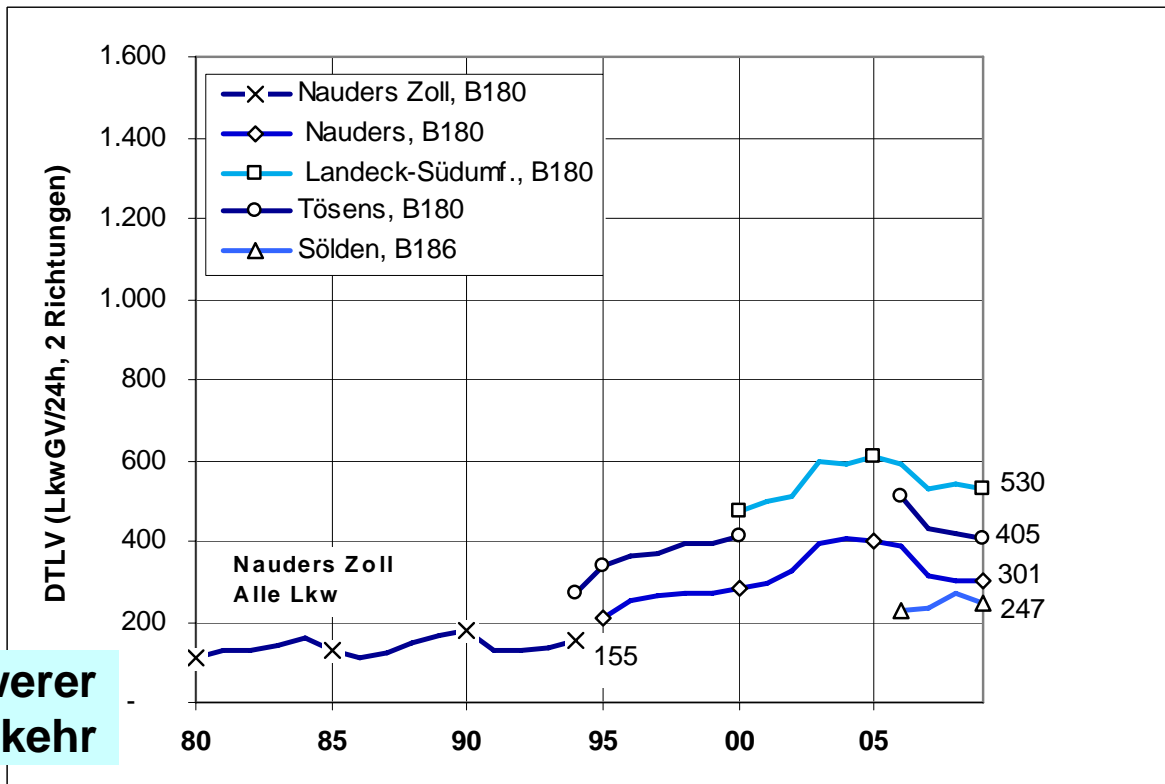


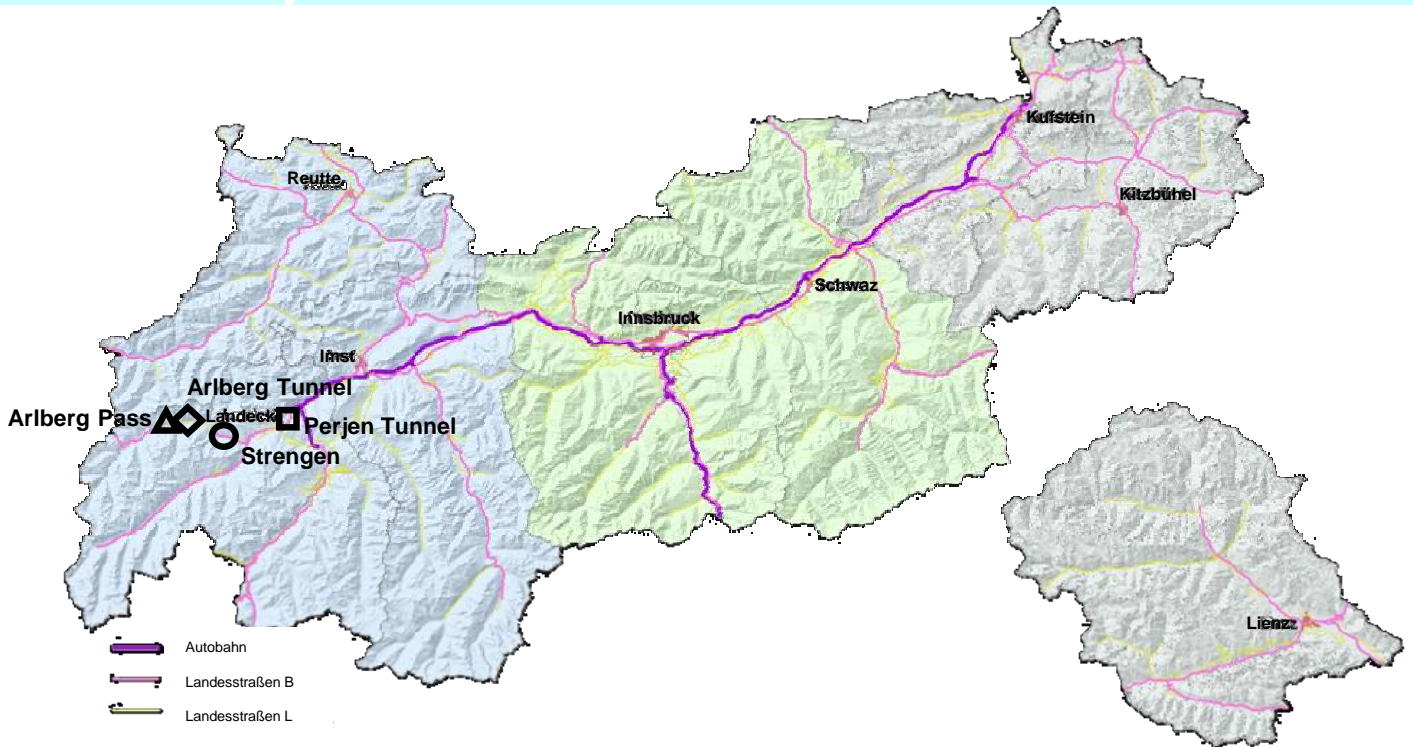


Lage der Zählstellen

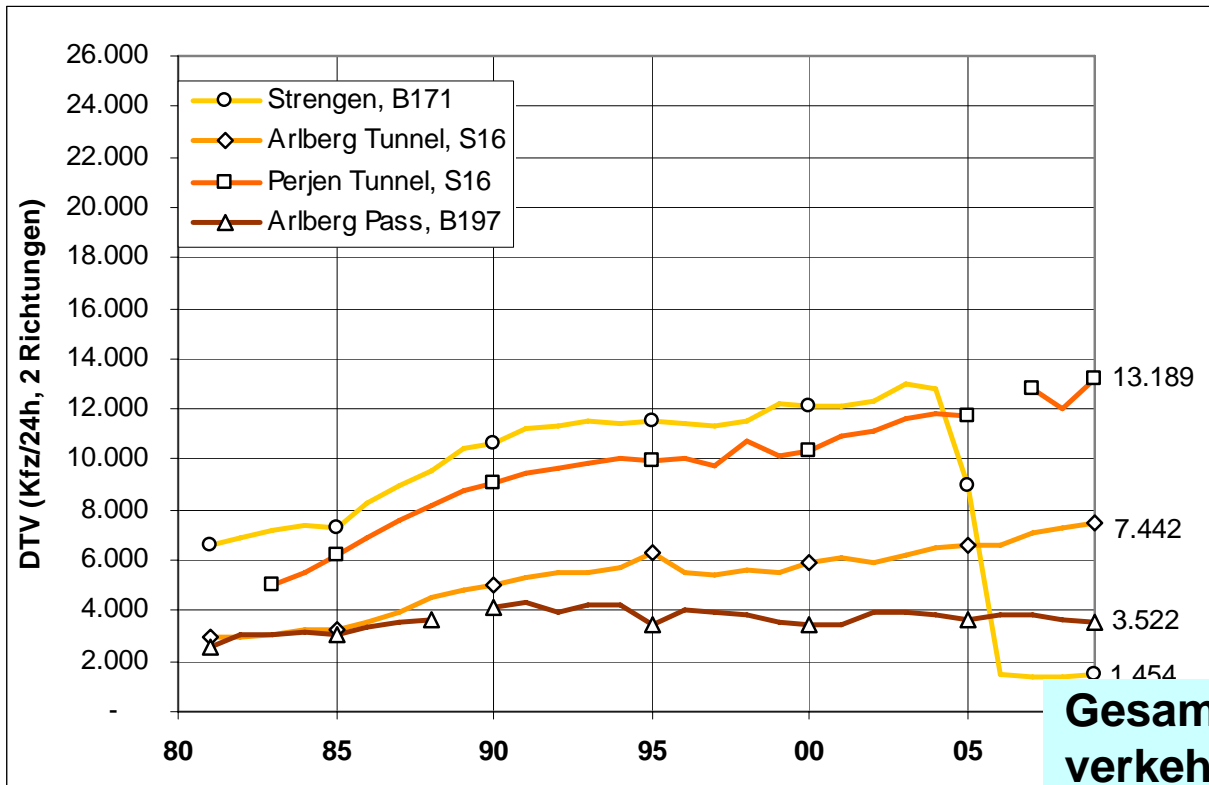


Gesamtverkehr



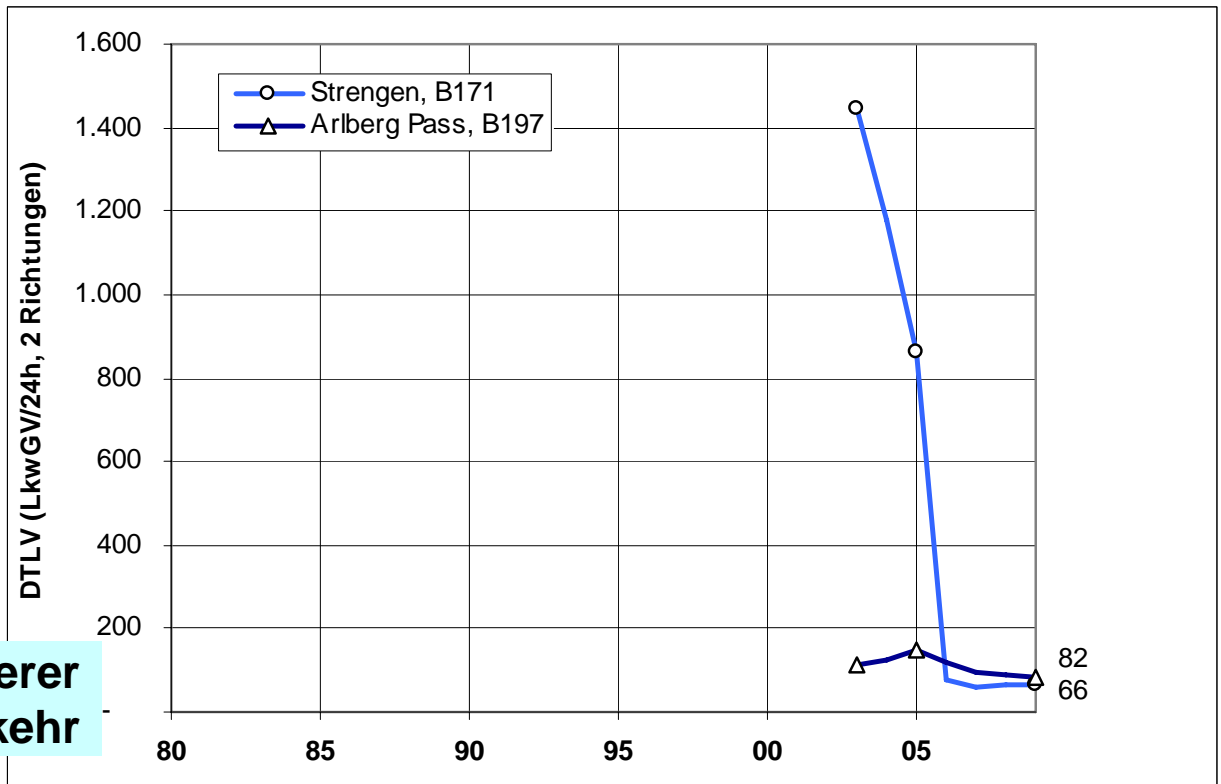


Lage der Zählstellen

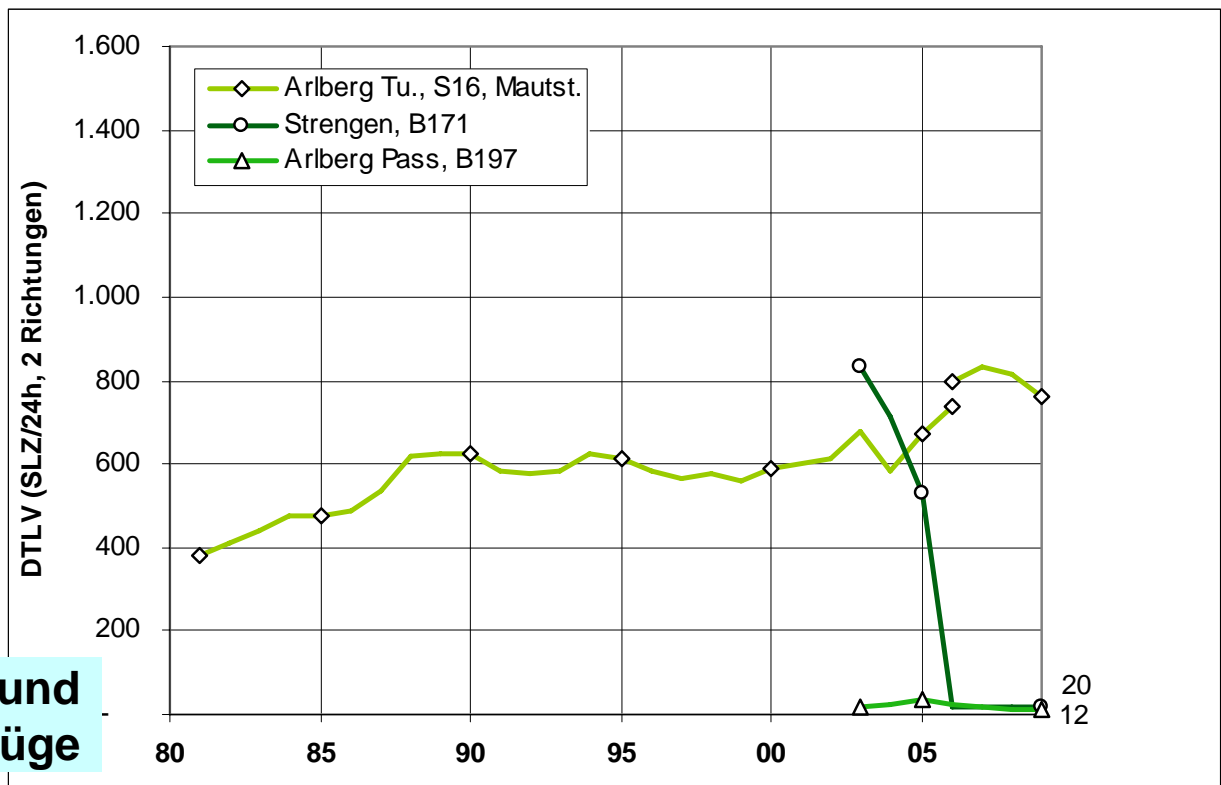


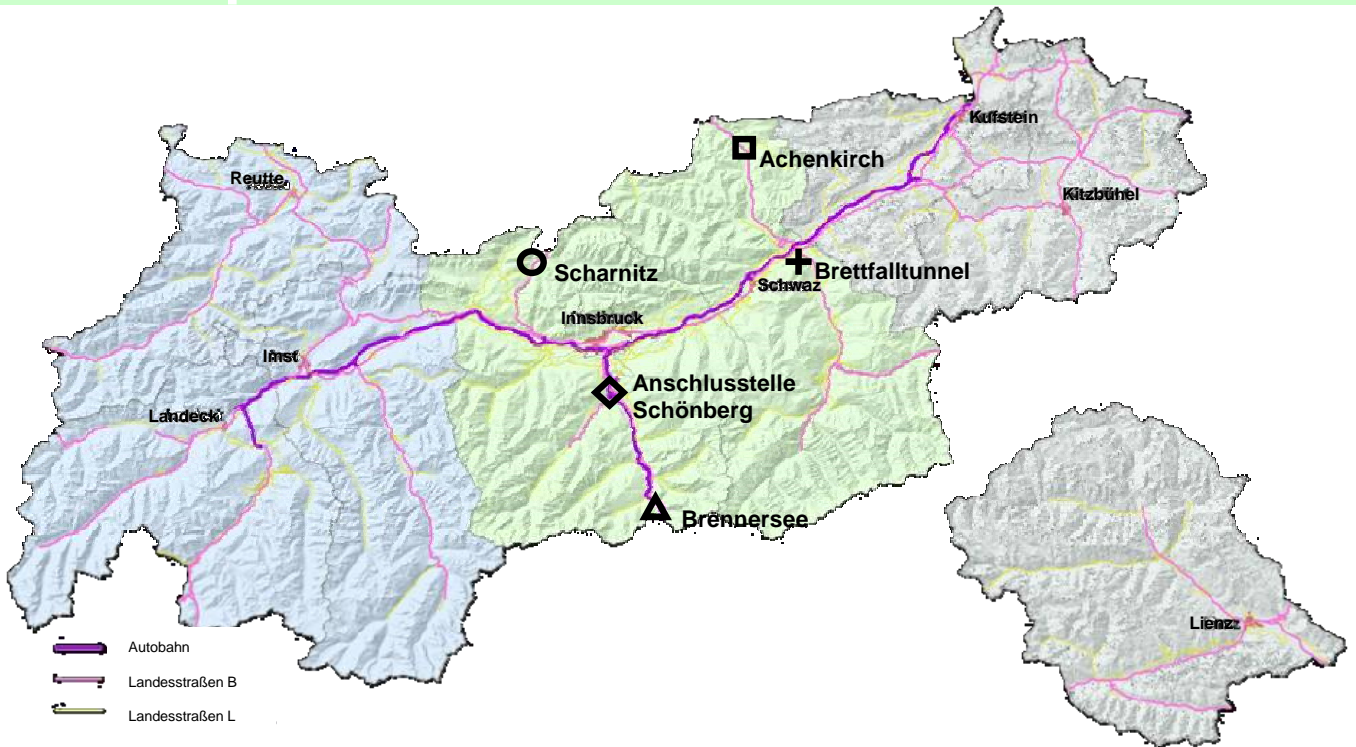
Gesamtverkehr

## Schwerer Güterverkehr

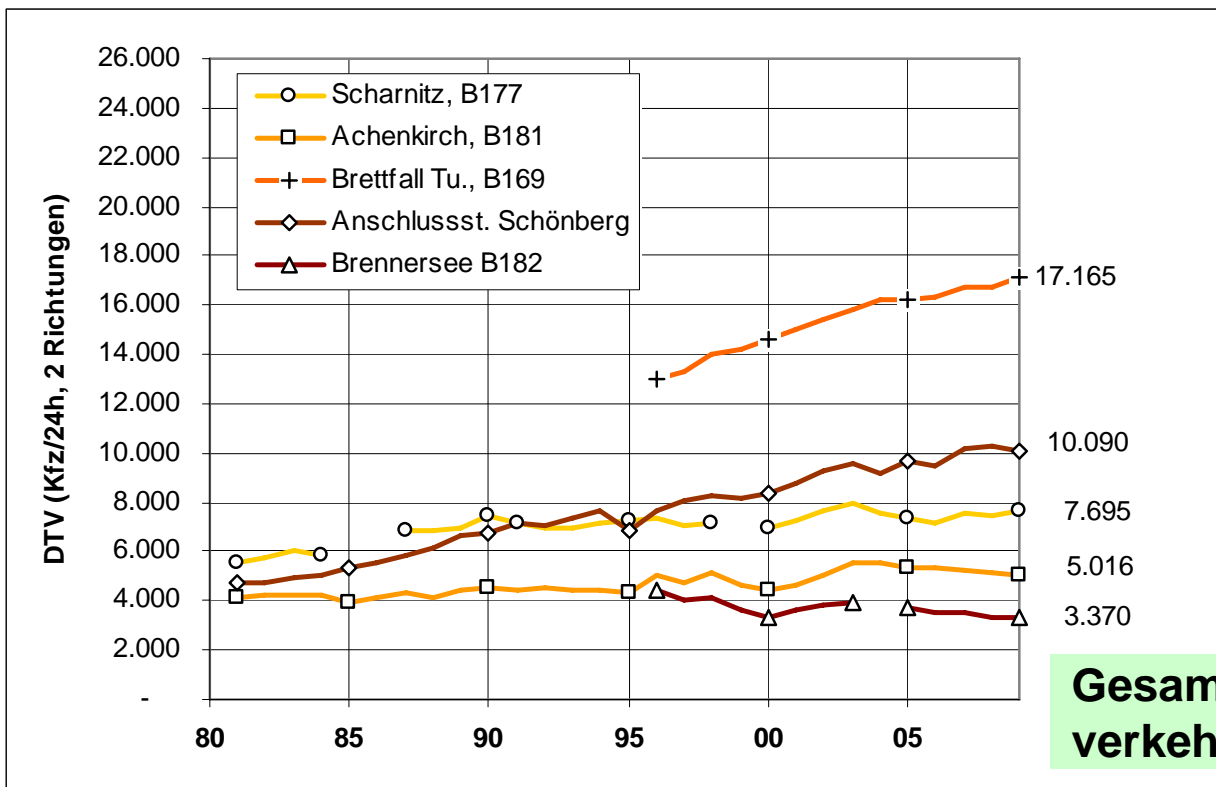


## Sattel- und Lastzüge

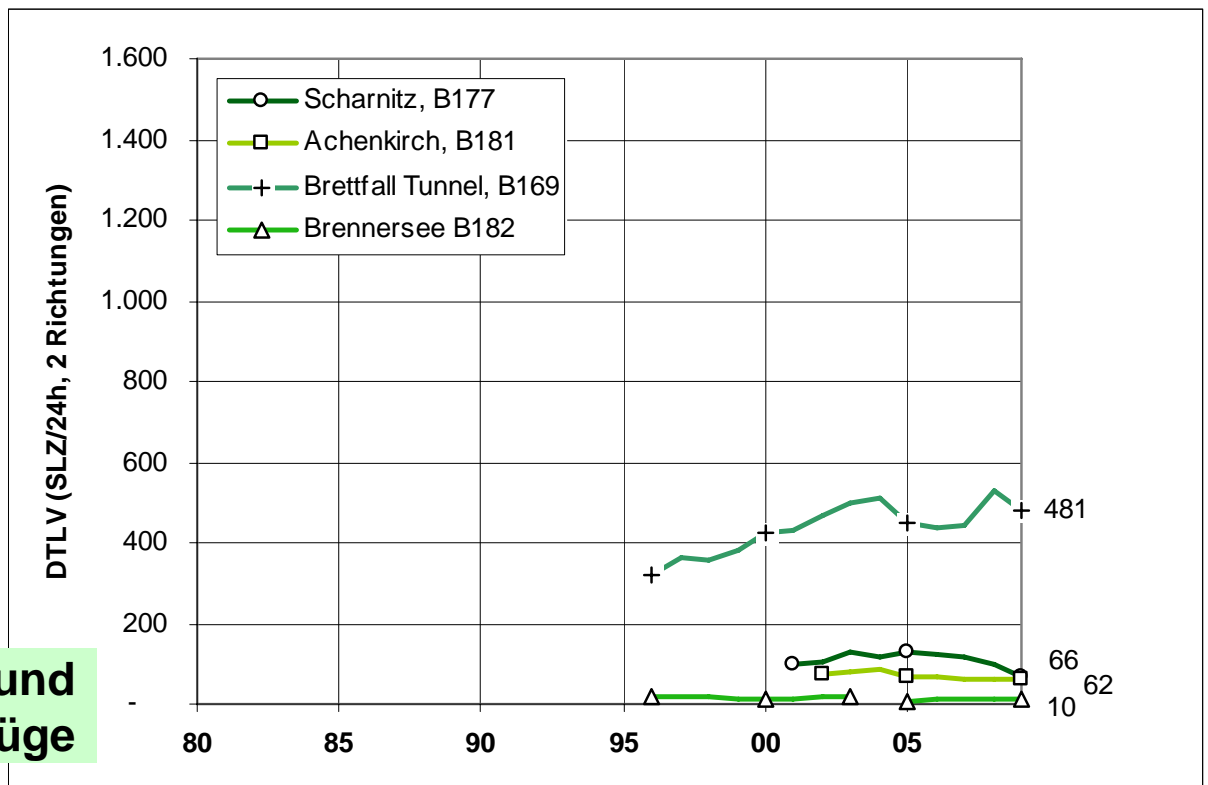
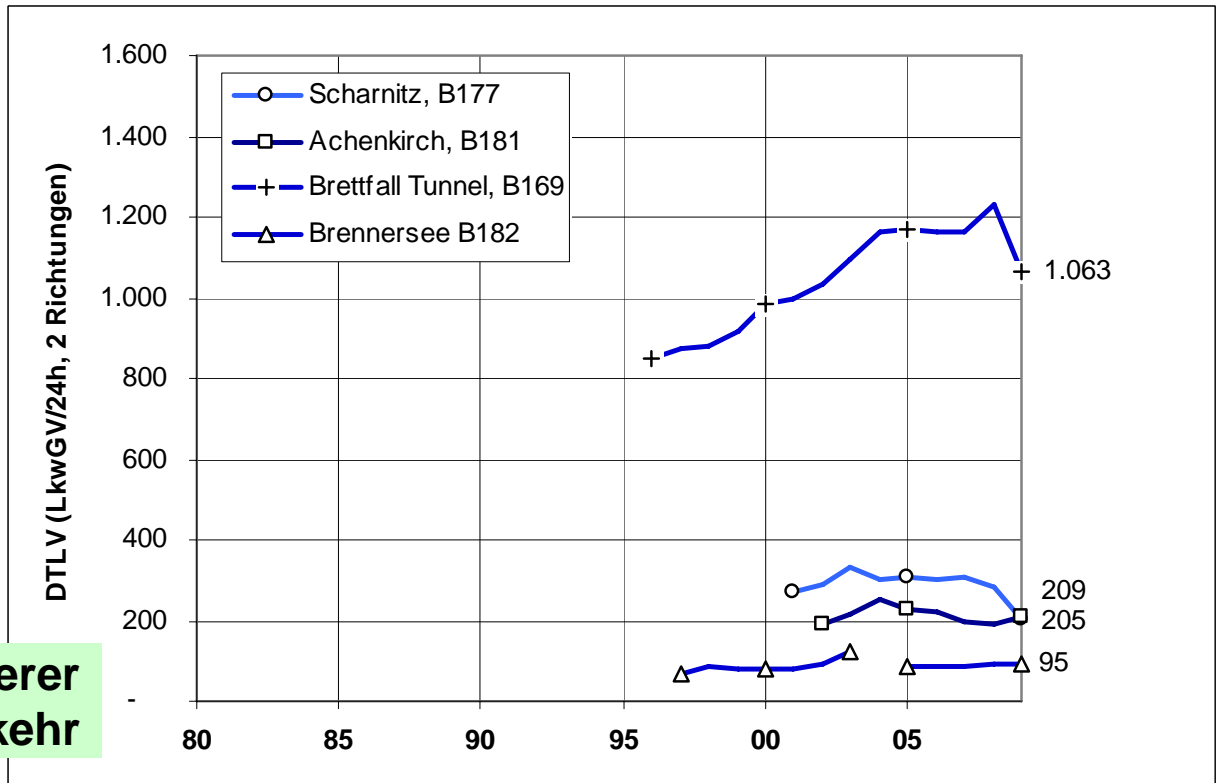


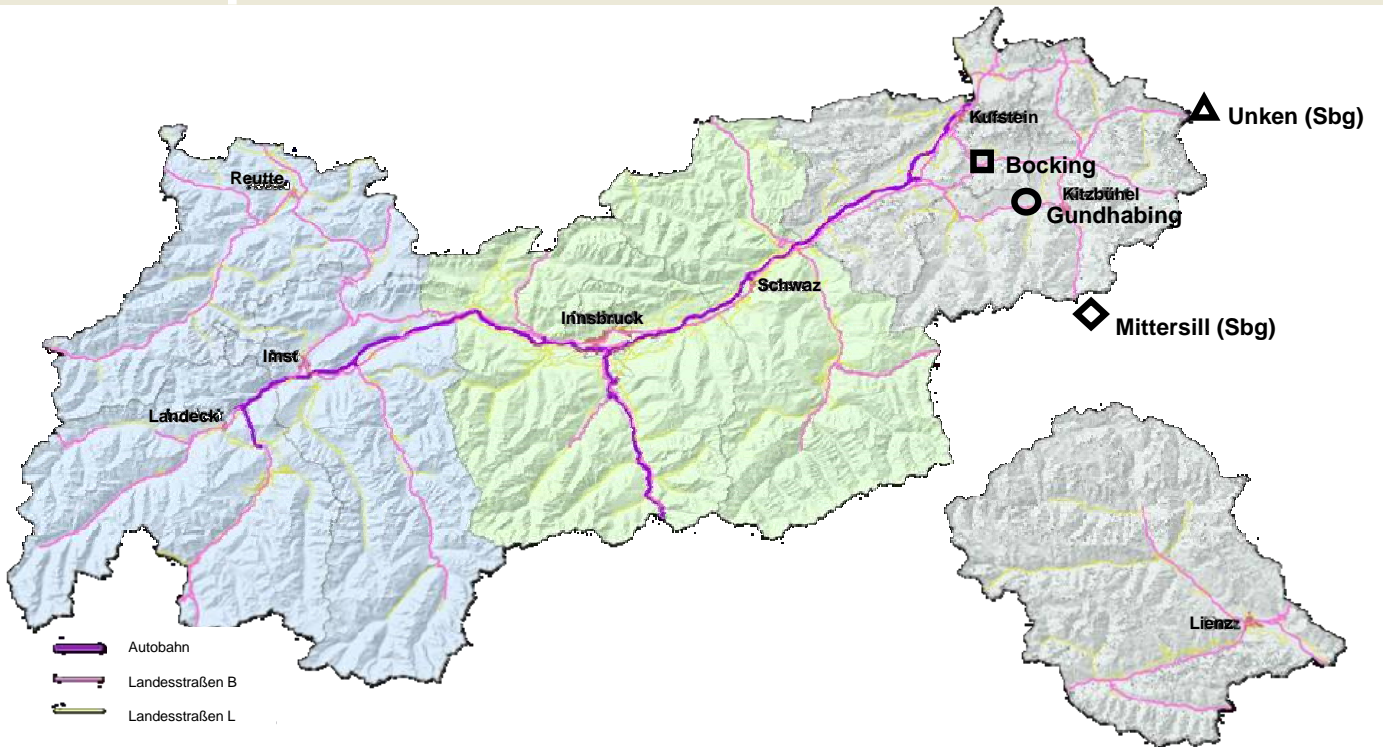


Lage der Zählstellen

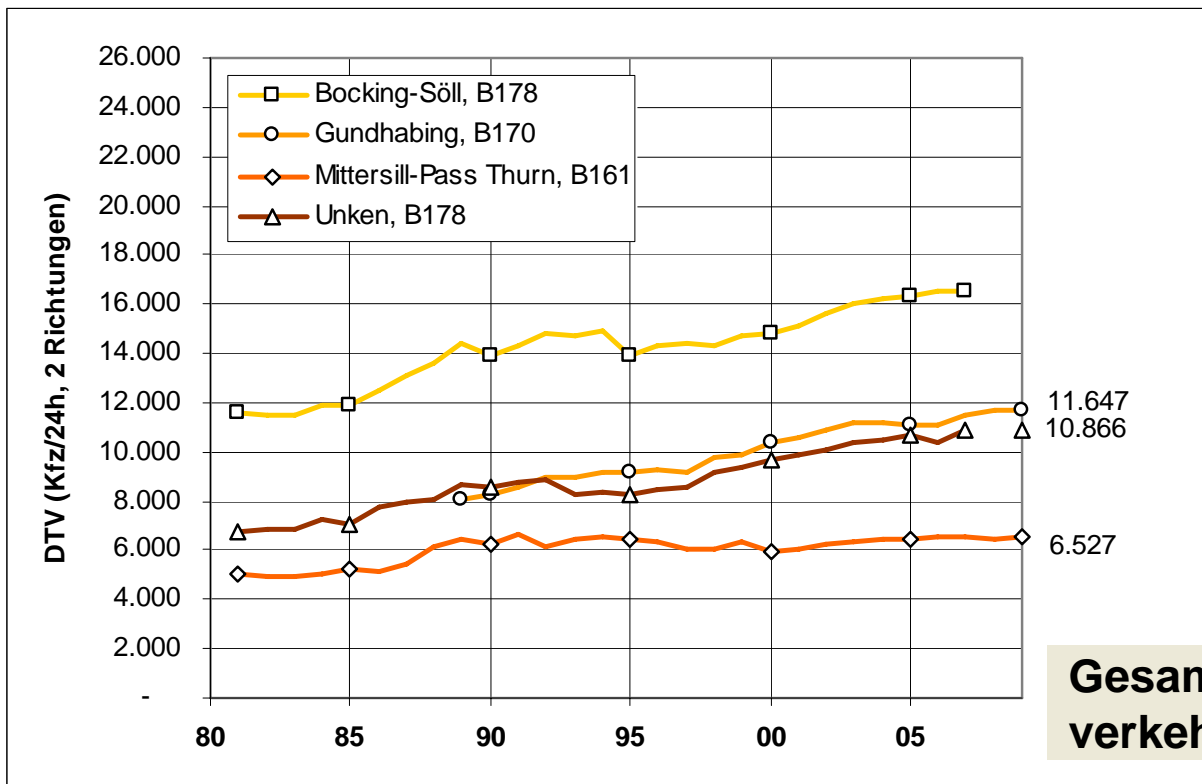


Gesamtverkehr

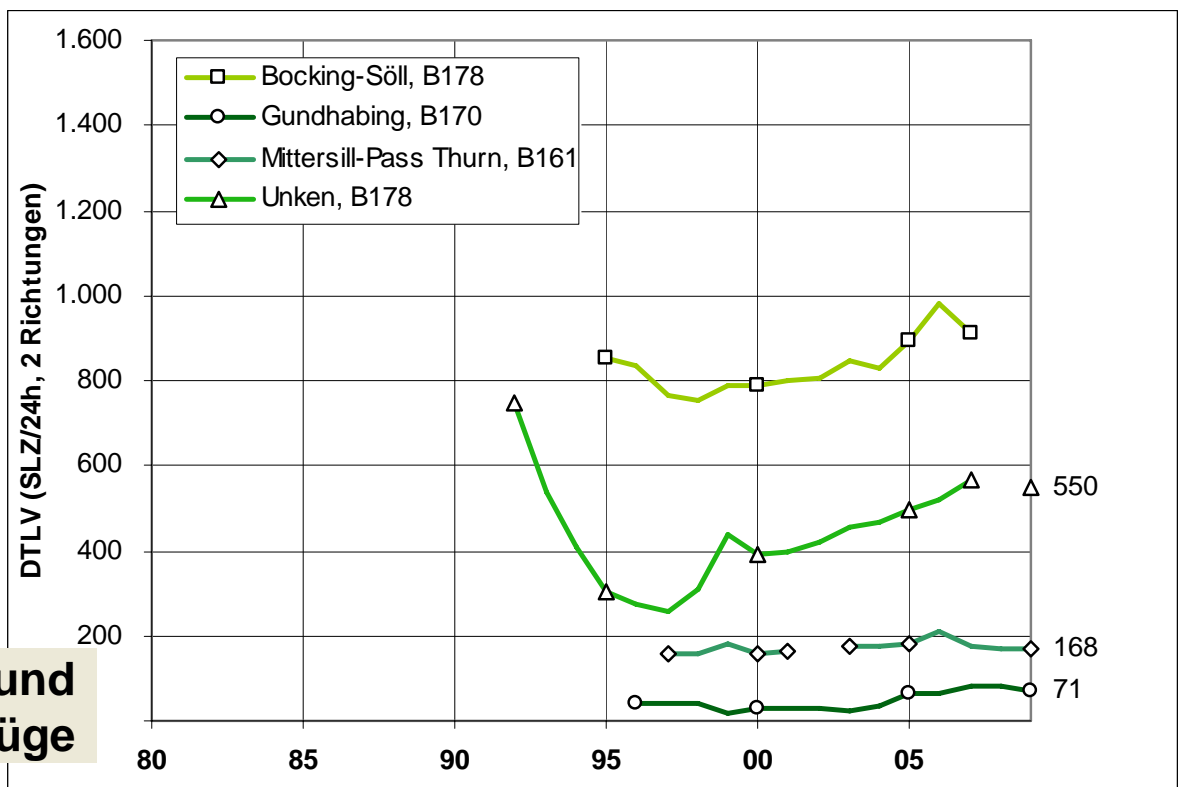
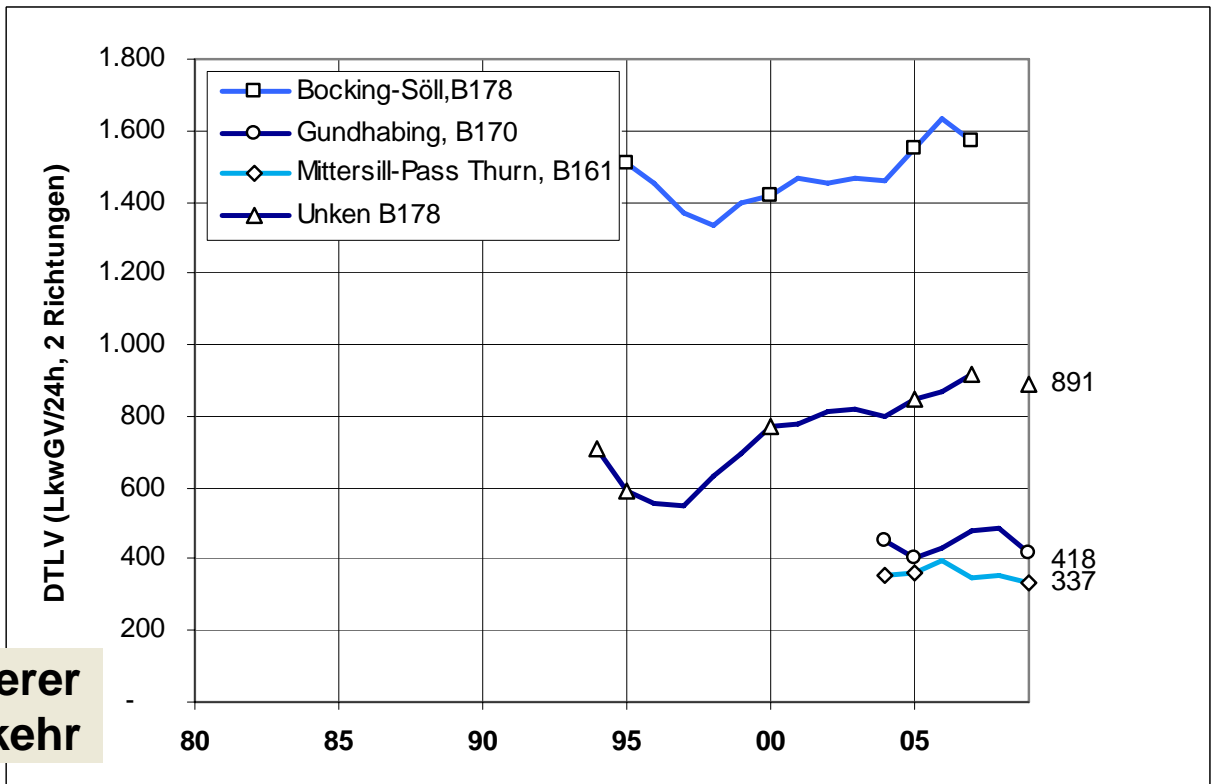


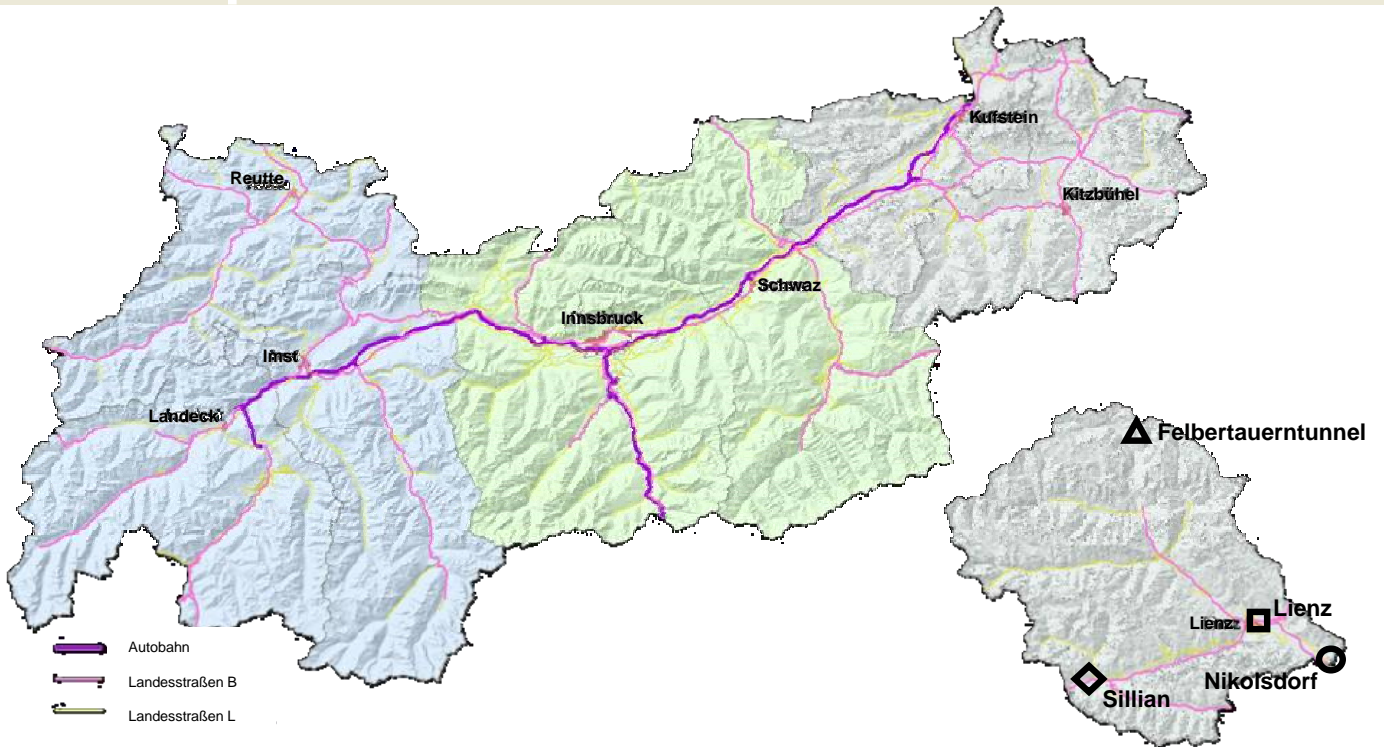


Lage der Zählstellen

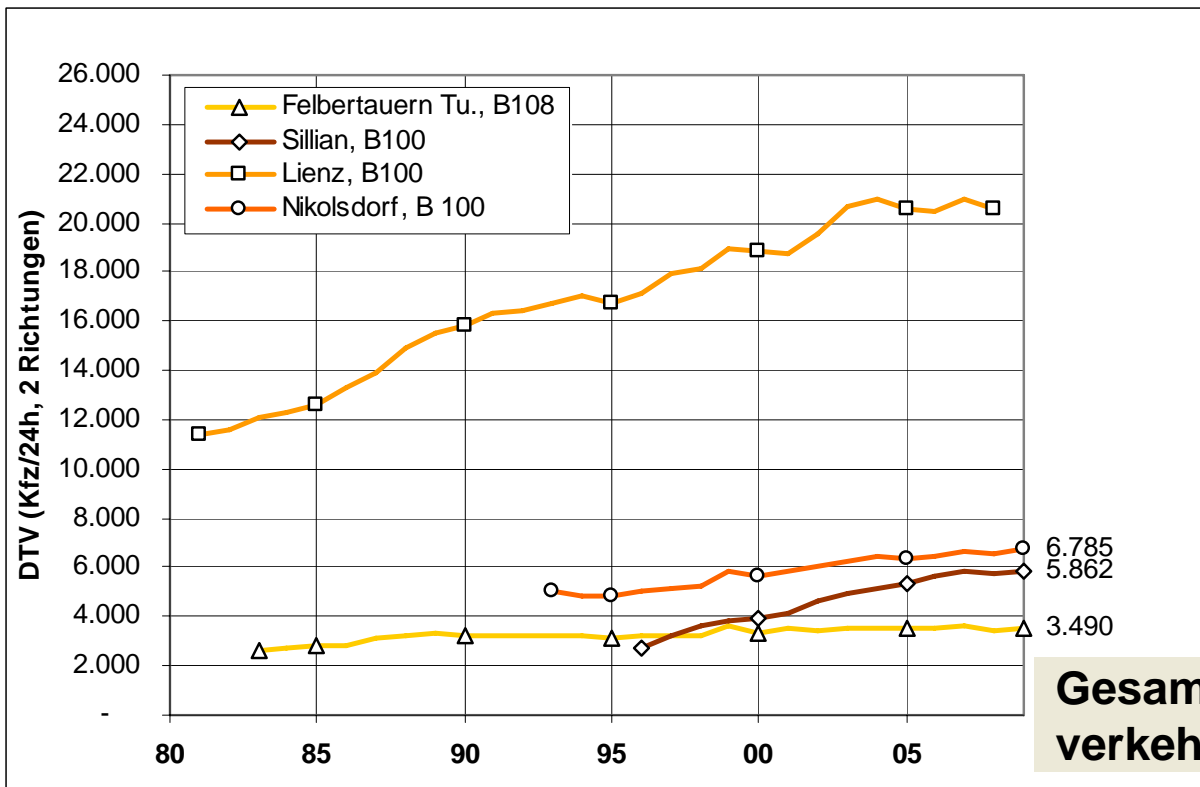


Gesamtverkehr



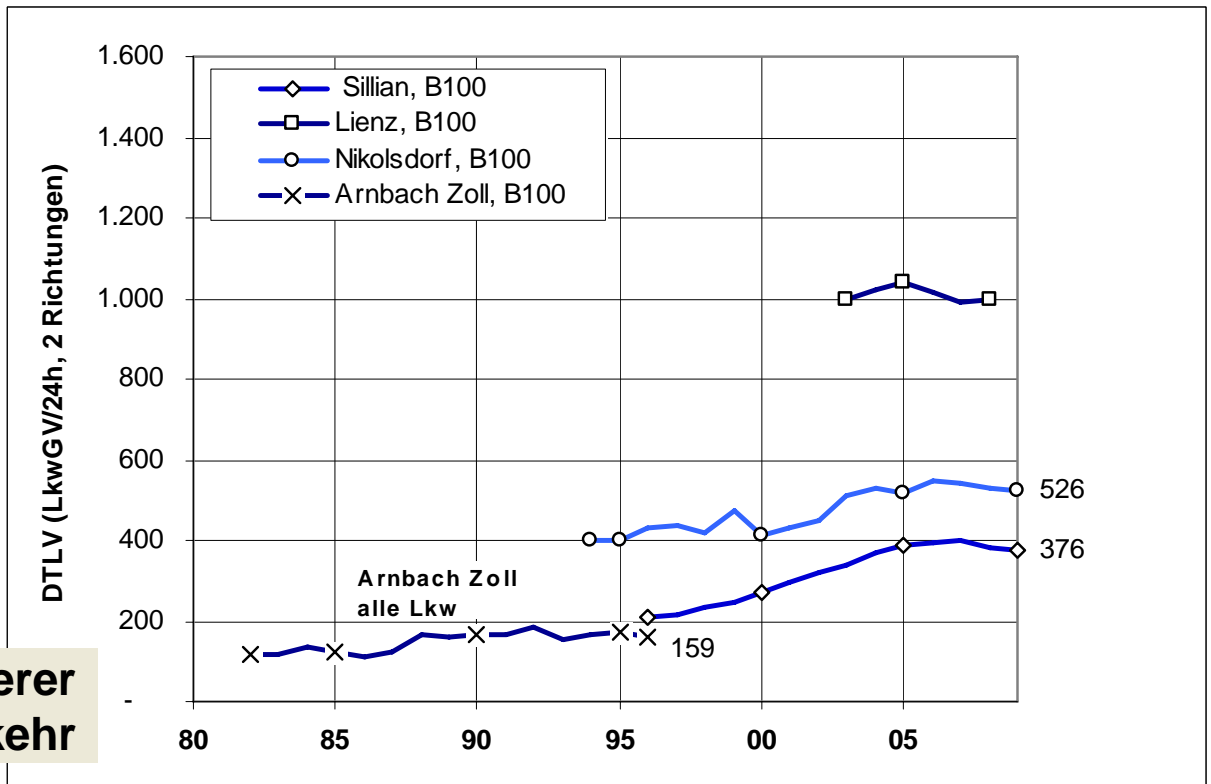


Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

## Schwerer Güterverkehr



## Sattel- und Lastzüge

