

# STUDIE FERNPASSBAHN

Verkehrsuntersuchung und Potenzialabschätzung



LAND  
TIROL

Amt der Tiroler Landesregierung

Gruppe Bau und Technik  
Abteilung Verkehrsplanung



Büro für  
Verkehrs- und  
Raumplanung



Dipl.-Ing. Klaus Schlosser Dipl.-Ing. Friedrich Rauch

6020 Innsbruck - Karl-Kapferer-Straße 5  
Telefon 0512/575737 - Fax 0512/575737 20  
office@bvr.at - www.bvr.at

# Agenda

- Aufgabenstellung
- Bearbeitungsschritte
- Theoretisches Fahrgastpotenzial
- Realisierbares Fahrgastpotenzial
- Gesamtes Fahrgastpotenzial

# Aufgabenstellung

- Aufbereitung der verkehrlichen Grundlagen
- Durchführung einer Potenzialabschätzung
  - für die in der Machbarkeitsstudie Fernpassbahn entwickelten Trassenvarianten
  - zum Prognosehorizont 2035
  - für den Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung und
  - für den touristischen Verkehr bei der An- und Abreise zu/von den Urlaubsdestinationen im Tiroler Oberland

# Bearbeitungsschritte

Rahmenbedingungen &  
Grundlagen

Machbarkeitsstudie

Fernpassbahn

Strukturdaten

Mobilitätserhebung Tirol

Verkehrsmittelwahl im Tourismus

Verkehrsmodell Tirol

Bestehende Verkehrssysteme &  
Vision Fernpassbahn

Trassenvarianten

mögliche Szenarien

künftige Verkehrssysteme

## Potenzialabschätzung

### Alltagsverkehr

Matrizen  
VM Tirol

Trassenvarianten

Theoretisches  
Potenzial

Mobilitätserhebung Tirol

Szenarien  
Basis, Standard und  
Premium

Realisierbares  
Potenzial

### An- und Abreise

Herkunfts- und  
Zielmärkte

Theoretisches  
Potenzial

Verkehrsmittelwahl  
im Tourismus

Szenarien  
best- und worst-case

Realisierbares  
Potenzial

Gesamtpotenzial

# Theoretisches Fahrgastpotenzial

Summe aller Wege, die grundsätzlich mit der Bahn absolviert werden können, definiert durch die Nähe eines Haltepunktes

Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** werden

- die Strukturdaten für den Bezirk Reutte und
- die entsprechenden Matrizen aus dem Verkehrsmodell Tirol (VM Tirol) zugrundegelegt

Zu berücksichtigen sind außerdem die verschiedenen Effekte der Trassenvarianten

Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** werden

- die verfügbaren Daten zu den Herkunfts- und Zielmärkten zugrundegelegt, also wieviele Ankünfte in den relevanten Urlaubsregionen des Oberinntales auf die relevanten Herkunftsregionen (DE/NL/BE) entfallen

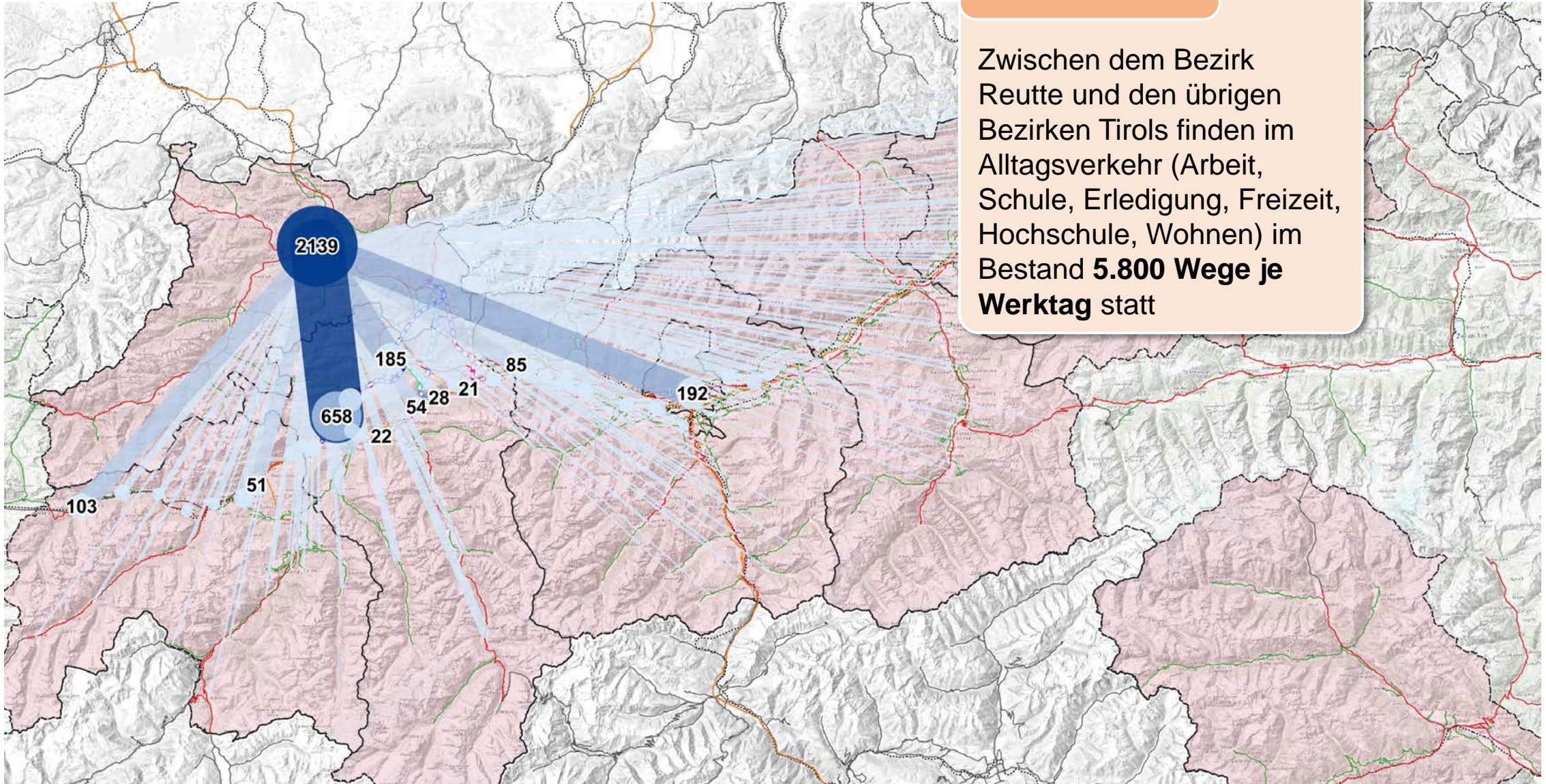
Die verschiedenen Trassenvarianten haben keinen Effekt und sind nicht zu berücksichtigen

# Theoretisches Fahrgastpotenzial

## Alltagsverkehr

Matrizen  
VM Tirol

STUDIE FERNPASSBAHN  
Verkehrsuntersuchung  
und Potenzialabschätzung

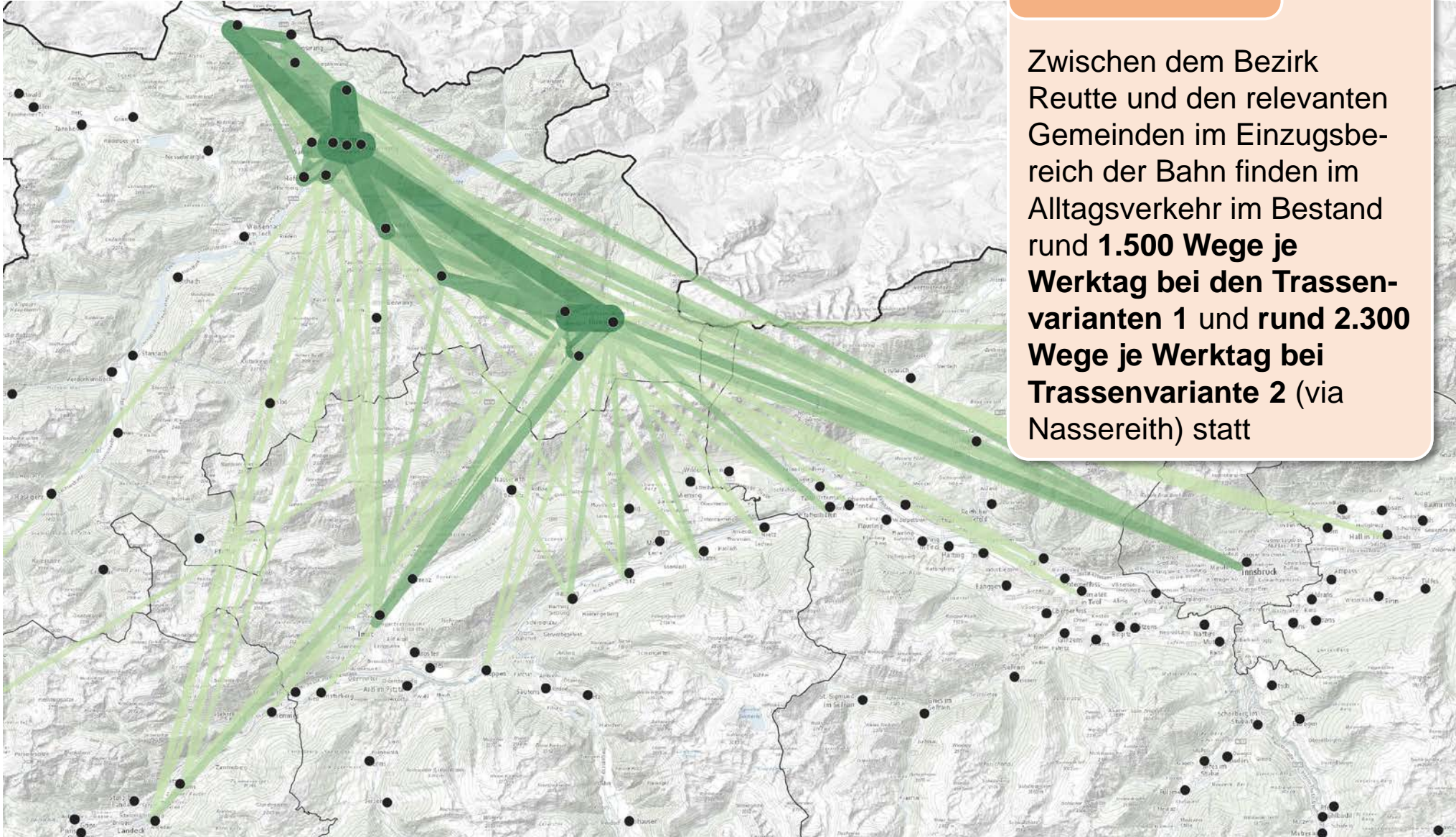


# Theoretisches Fahrgastpotenzial

## Alltagsverkehr

Matrizen  
VM Tirol

Zwischen dem Bezirk Reutte und den relevanten Gemeinden im Einzugsbereich der Bahn finden im Alltagsverkehr im Bestand rund **1.500 Wege je Werktag** bei den Trassenvarianten 1 und rund **2.300 Wege je Werktag** bei Trassenvariante 2 (via Nassereith) statt



# Theoretisches Fahrgastpotenzial

## Alltagsverkehr

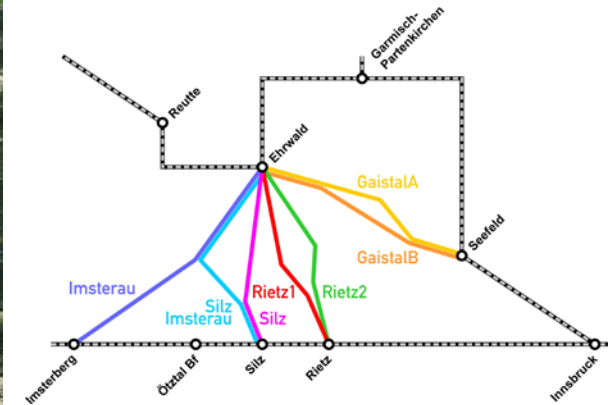
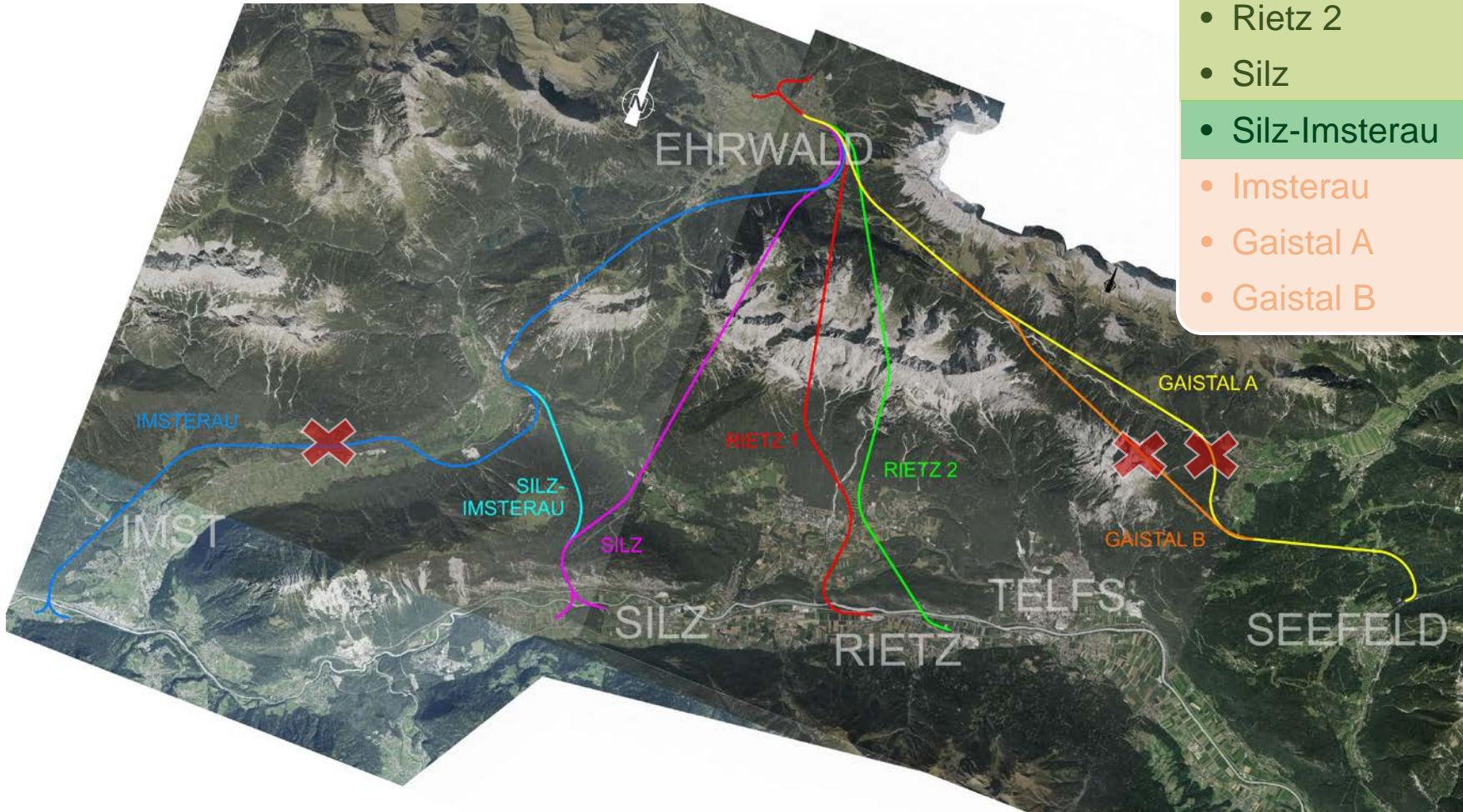
### Trassenvarianten

- Rietz 1
- Rietz 2
- Silz
- Silz-Imsterau
- Imsterau
- Gaistal A
- Gaistal B

1

2

*hinsichtlich  
Verkehrswirksamkeit  
gleichwertig*





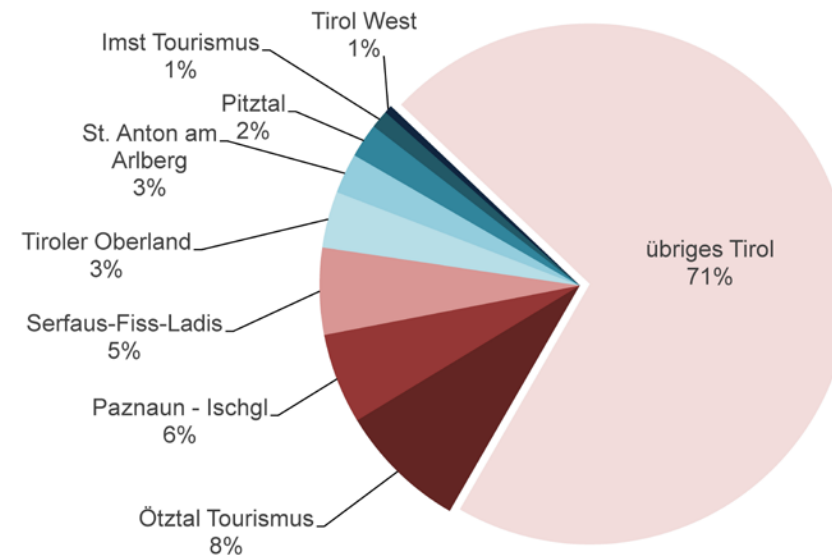
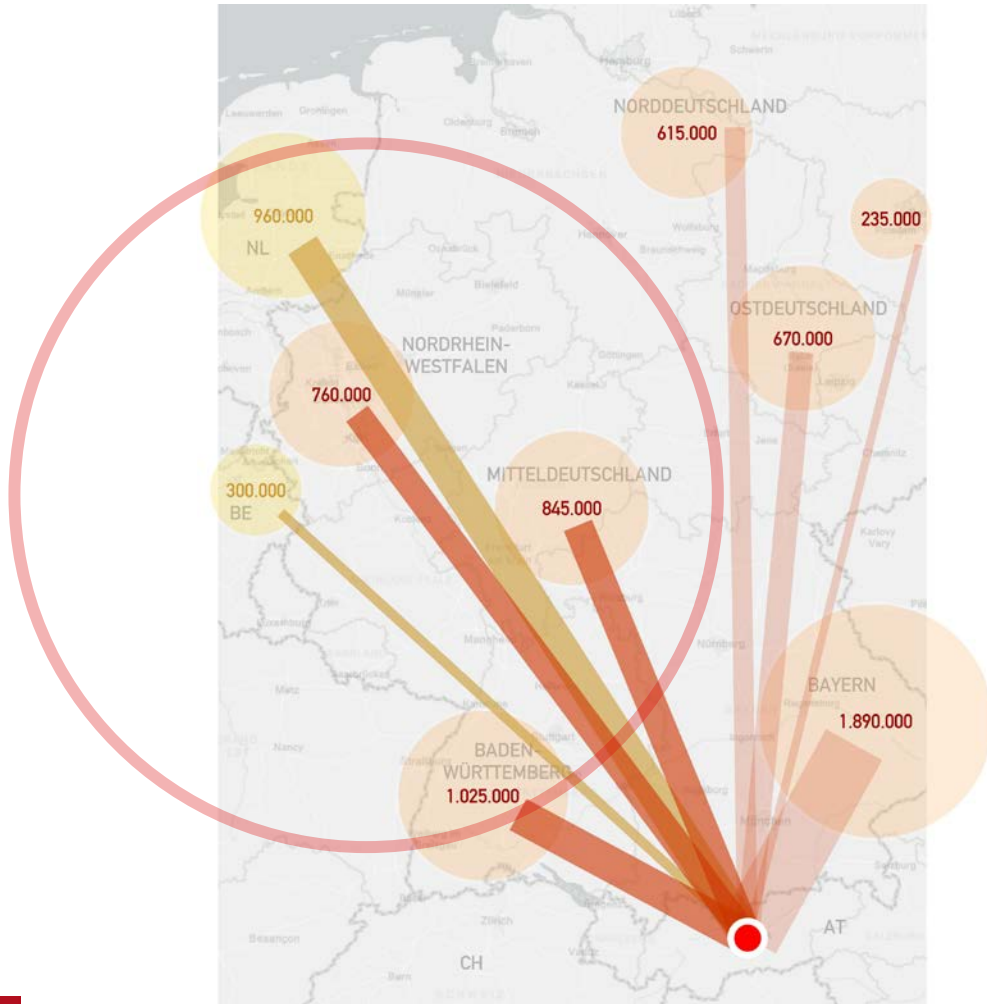
# Theoretisches Fahrgastpotenzial

## An- und Abreise

### Herkunfts- und Zielmärkte

im Tourismusjahr 2017/18  
in ganz Tirol insgesamt  
rund 6 Mio Ankünfte aus DE  
und rund 1,3 Mio Ankünfte  
aus NL und BE

davon **rund 2,1 Mio  
Ankünfte** in den relevanten  
Zielmärkten im Oberinntal

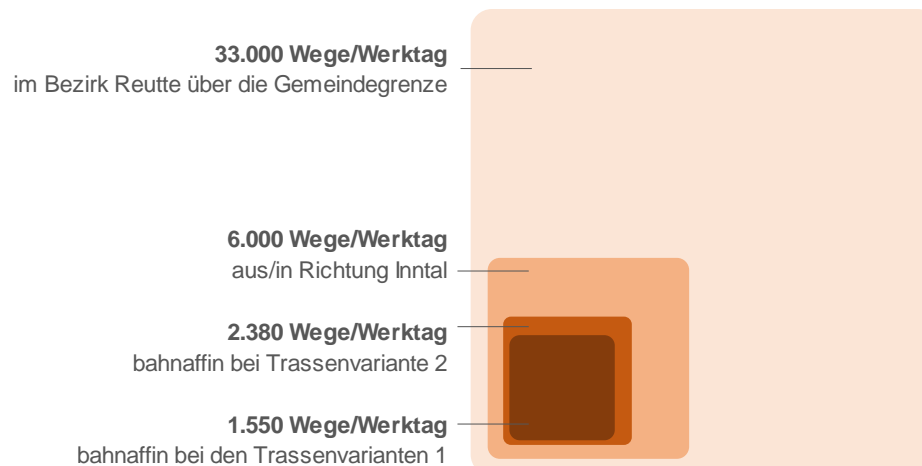


# Theoretisches Fahrgastpotenzial

Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** ist das theoretische Potenzial zum Prognosehorizont 2035 in beide Richtungen

- bei den östlich verlaufenden Trassenvarianten 1 mit rund 1.550 Wegen/Werntag und
- bei der Trassenvariante 2 mit Haltepunkt in Nassereith (und Anschluss nach Imst) mit rund 2.380 Wegen/Werntag anzugeben

Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** ist das theoretische Potenzial zum Prognosehorizont 2035 in beide Richtungen mit rund 5,6 Mio Wegen/Jahr anzugeben



# Realisierbares Fahrgastpotenzial

Summe aller Wege, die unter Berücksichtigung von künftigen Rahmenbedingungen und Entwicklungen erwartet werden

Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** werden die erwartbaren Anteile im öffentlichen Verkehr auf Grundlage der Mobilitätserhebung 2011 (min↓) und des Mobilitätsprogramms Tirol (max↑) festgelegt

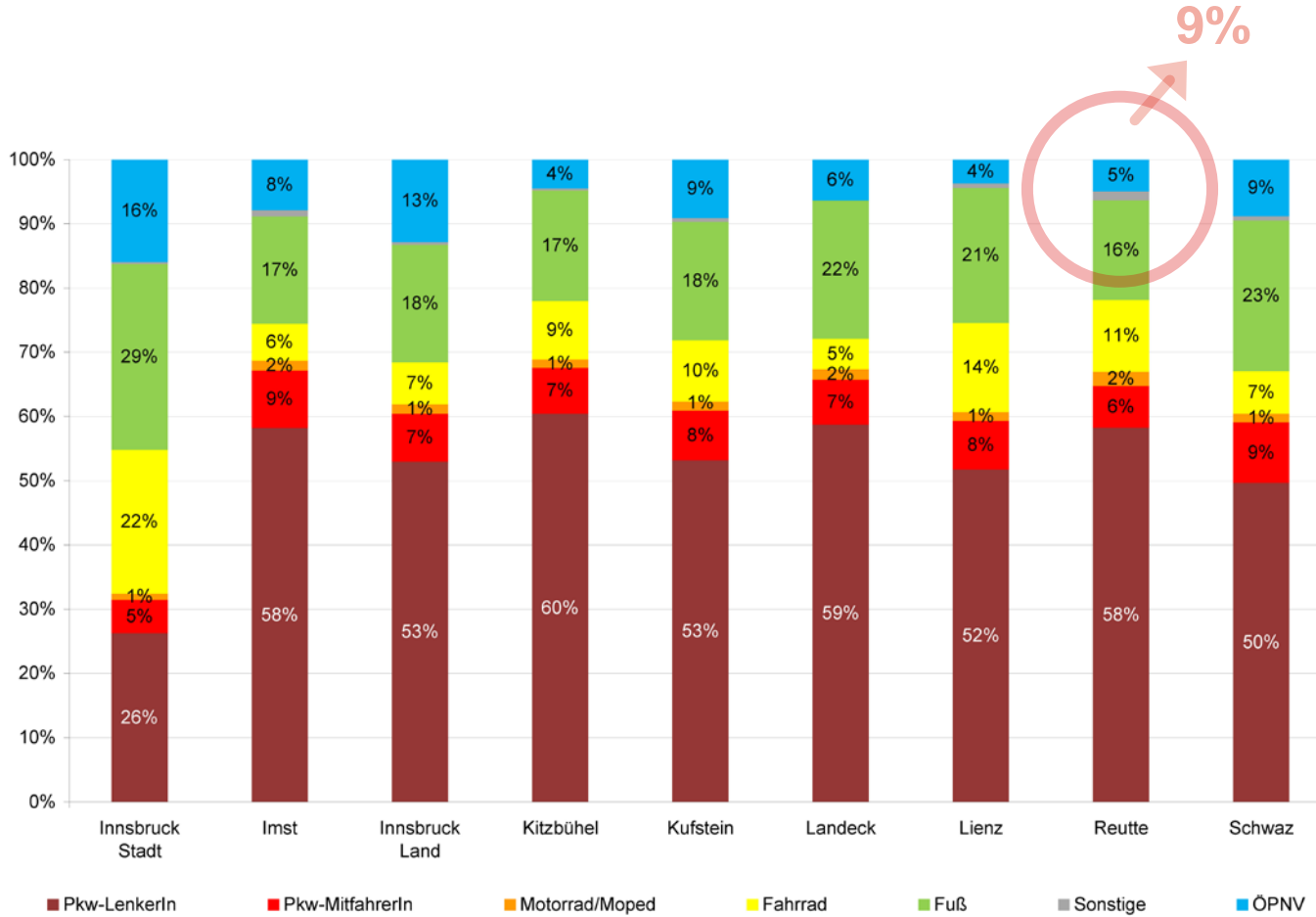
Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** werden die erwartbaren Anteile im öffentlichen Verkehr auf Grundlage der bestehenden Verkehrsmittelwahl aus DE/NL/BE (min↓) und zu den alpinen Destinationen in der Schweiz (max↑) festgelegt

Für beide Nutzergruppen werden jeweils

- als Maßstab für die Beurteilung möglicher Effekte die bestehenden Verkehrssysteme (ÖV, MIV) als Richtschnur herangezogen und
- abhängig vom Ausmaß der umzusetzenden Maßnahmen aufbauend darauf verschiedene Szenarien definiert

# Realisierbares Fahrgastpotenzial

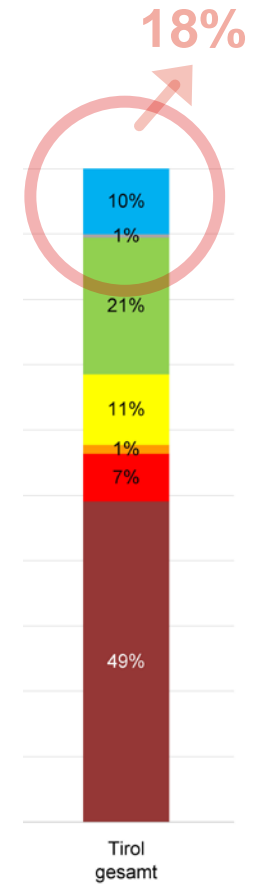
## Grundlagen für die Abschätzung



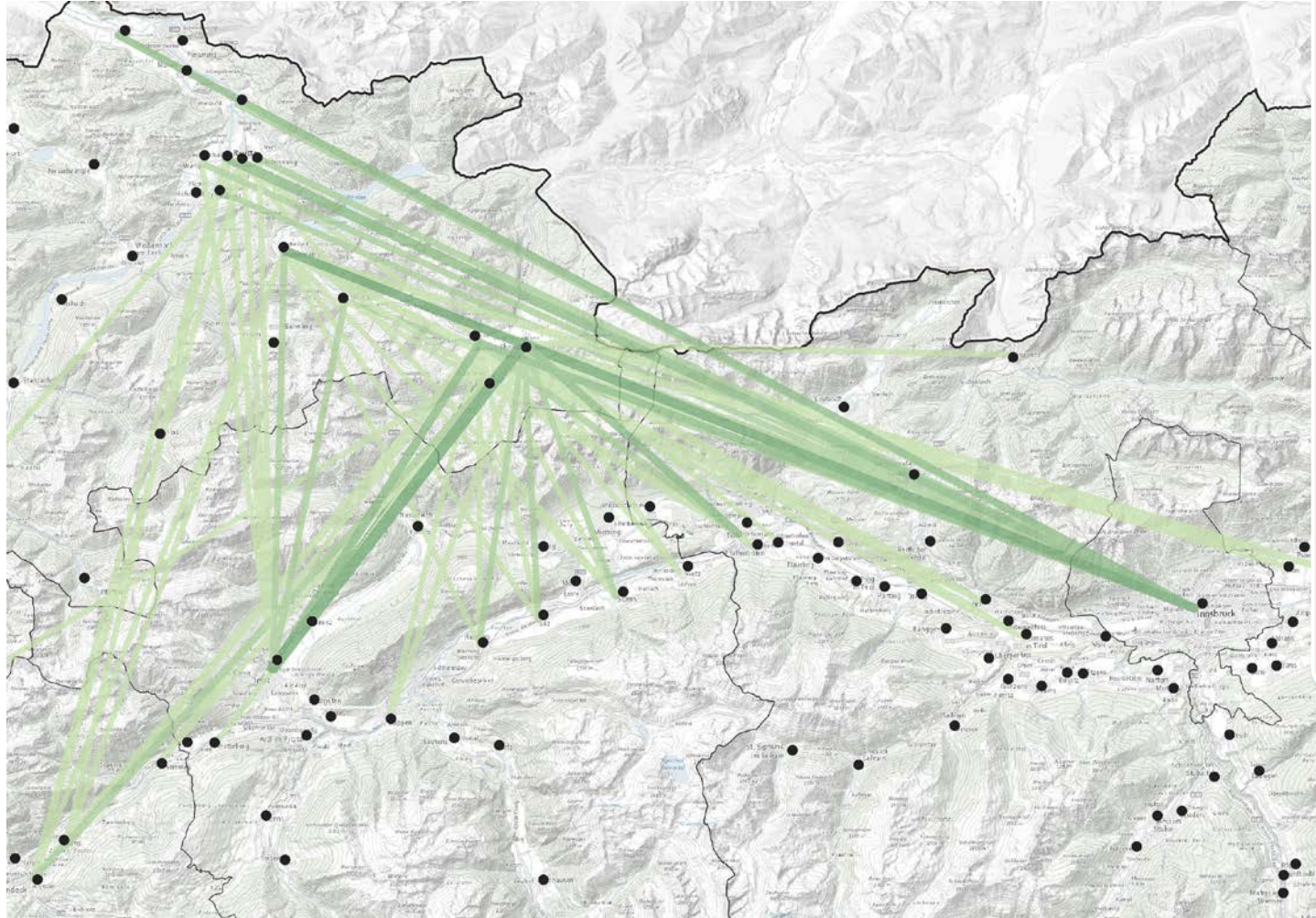
**Alltagsverkehr**  
 Mobilitäts-erhebung 2011 und Mobilitäts-  
 programm Tirol

Zielwert 2020: ÖV-Anteil 13% = +30% in 9 Jahren (Basis 2011)  
 = +80% in 24 Jahren → bis 2035: ÖV-Anteil 18% in Tirol  
 halb so großer ÖV-Anteil im Bezirk RE  
 → 2035: **ÖV-Anteil 9%** im Außerfern als Ausgangswert, der auch ohne Fernpassbahn erreicht werden sollte

**STUDIE FERNPASSBAHN**  
 Verkehrsuntersuchung und Potenzialabschätzung



# Realisierbares Fahrgastpotenzial Grundlagen für die Abschätzung



## Alltagsverkehr

Mobilitäts-  
erhebung  
2011 und Mobilitäts-  
programm Tirol

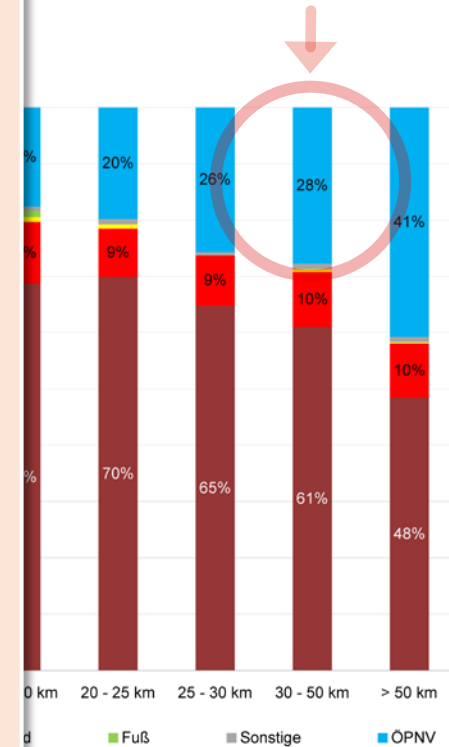
ÖV-Anteil = 28%  
bei Reiseweiten 30-50 km

durchschnittliche Länge  
aller Wege nach/aus RE  
rund 51 km

42 km inkl. Nassereith  
und Imst

→ **ÖV-Anteil 28%** im  
Außerfern als Maximalwert,  
der nur mit Fernpassbahn  
unter optimalen Bedingun-  
gen erreicht werden kann

STUDIE FERNPASSBAHN  
Verkehrsuntersuchung  
und Potenzialabschätzung



# Realisierbares Fahrgastpotenzial Grundlagen für die Abschätzung

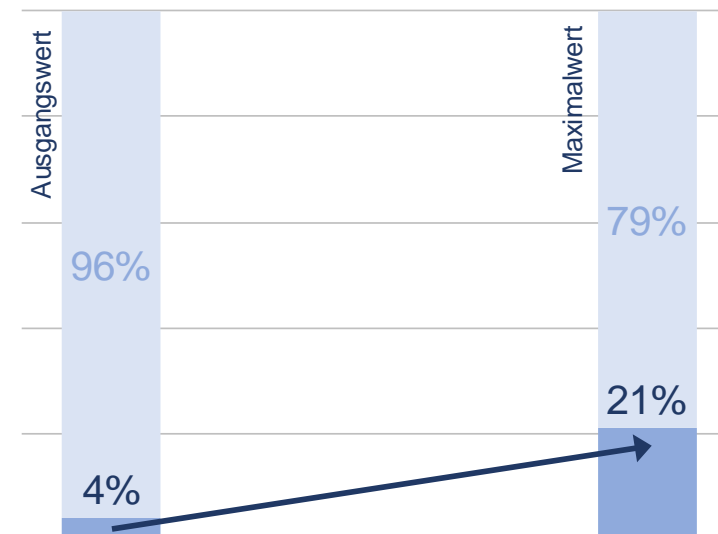
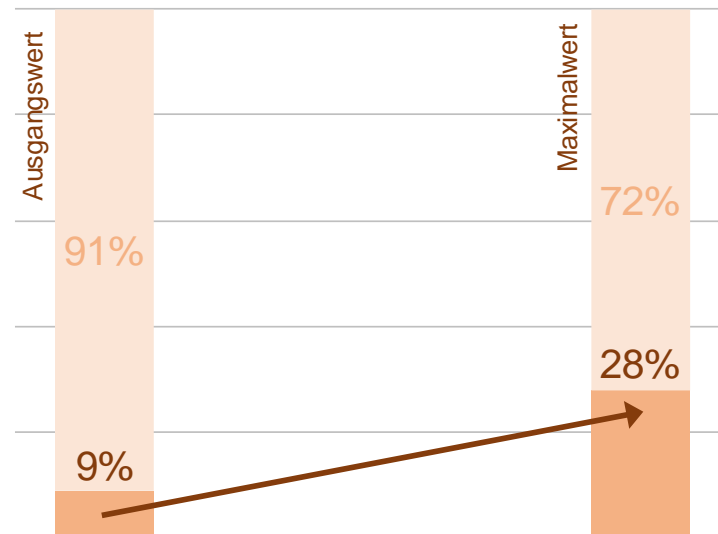
Bestimmung der Bandbreite für die  
Anteile im öffentlichen Verkehr zwischen  
Ausgangswert und Maximalwert

Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** wird der Zielwert 2020 aus dem Mobilitätsprogramm des Landes Tirol auf den Bezirk Reutte umgelegt und mit 9% als Ausgangswert zugrundegelegt

Der ÖV-Anteil für Reiseweiten von 30 bis 50 km aus der Mobilitätserhebung Tirol wird mit 28% als Maximalwert zugrundegelegt

Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** werden die Ergebnisse einer Befragung des Tourismus Monitor Austria von Gästen aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien über die Bahnreise zum Urlaubsort mit 4% als Ausgangswert zugrundegelegt

Der für die Bahnreise zu den alpinen Destinationen in der Schweiz angegebene Anteil wird mit 21% als Maximalwert zugrundegelegt



# Realisierbares Fahrgastpotenzial

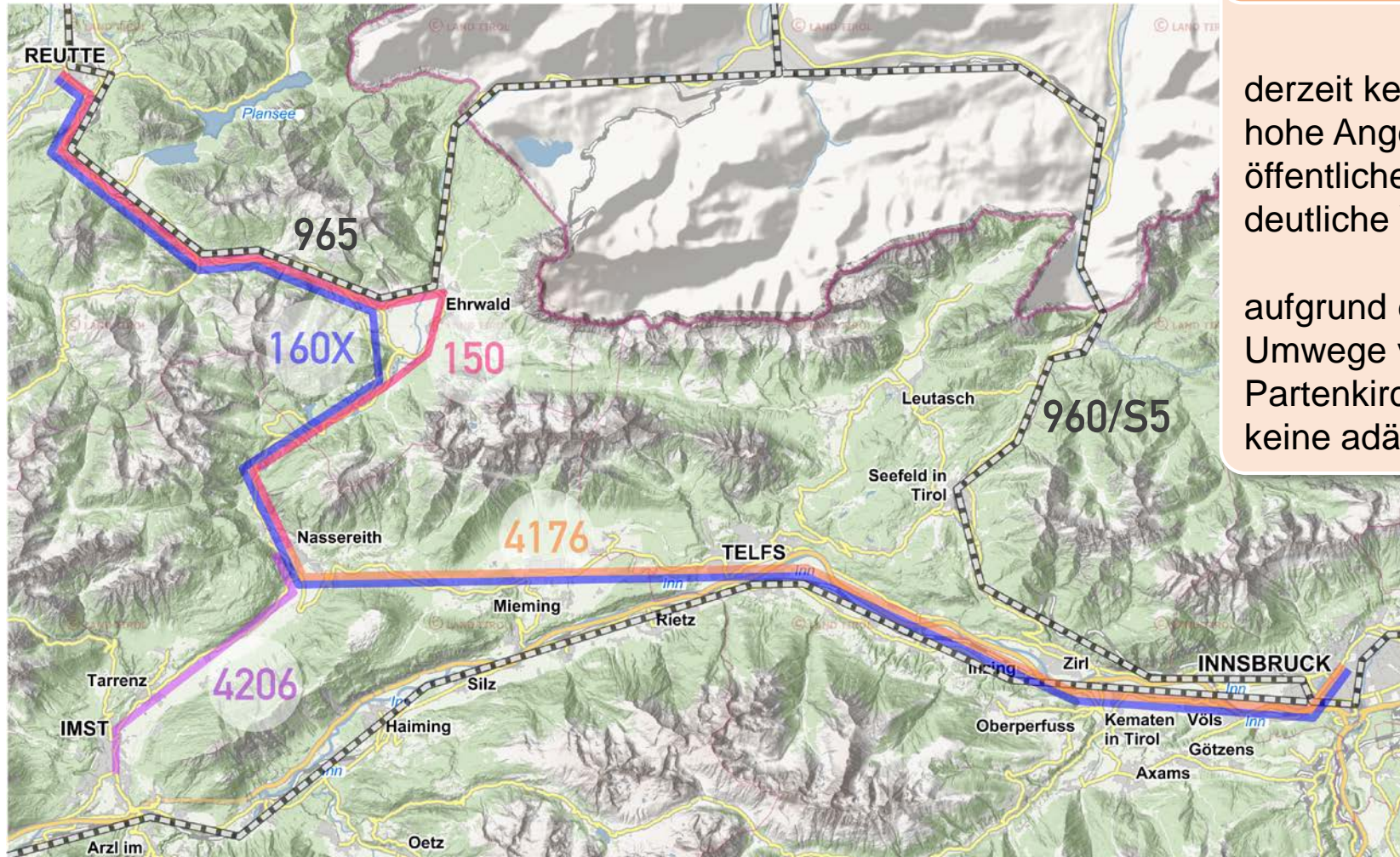
## Maßstab für die Abschätzung

### Alltagsverkehr

Verkehrssystem  
ÖV und MIV

derzeit keine ausreichend hohe Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr, deutliche Vorteile des Pkw

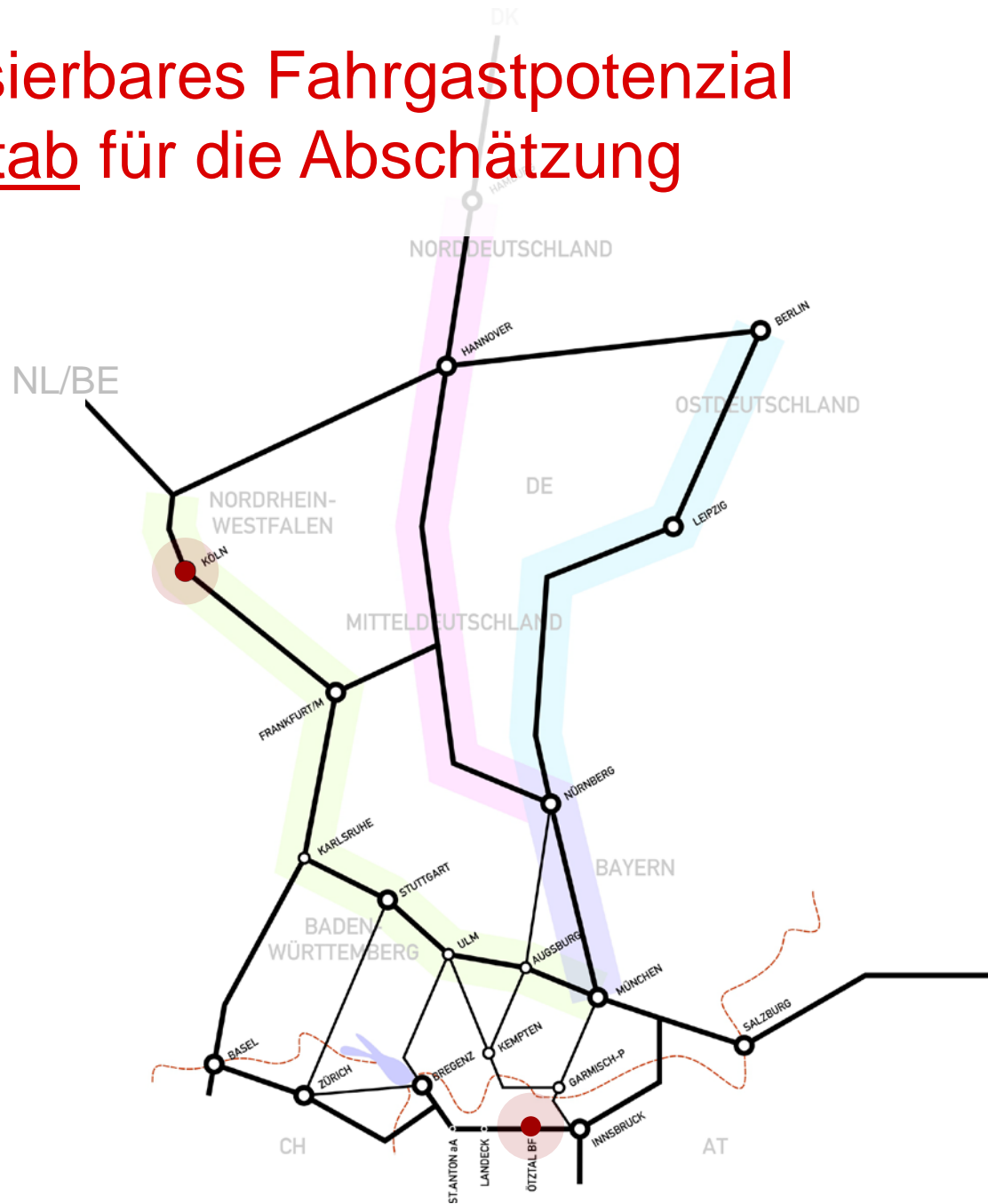
aufgrund der erforderlichen Umwege via Garmisch-Partenkirchen ist die Bahn keine adäquate Alternative



- 160X Expressbus Reutte – Ibk ↔ 2x2
- 150 Reutte – Nassereith ↔ 7x2
- 4206 Nassereith – Imst ↔ 15x2
- 4176 Nassereith – Ibk ↔ 5x2
- 965 Außerfernbahn ↔ 16x2
- 960 Mittenwaldbahn (S5) ↔ 8x2

# Realisierbares Fahrgastpotenzial

## Maßstab für die Abschätzung



### An- und Abreise

Verkehrssystem  
ÖV und MIV

Metropolregion Rhein-Ruhr als Ballungsraum mit hoher Bevölkerungsdichte, exemplarisch wird deshalb die Strecke Köln – Ötztal Bahnhof betrachtet

auf dieser Relation ist die Fahrzeit mit der Bahn via Rosenheim nur wenig länger als mit dem Pkw unter idealen Bedingungen



# Realisierbares Fahrgastpotenzial Maßstab für die Abschätzung

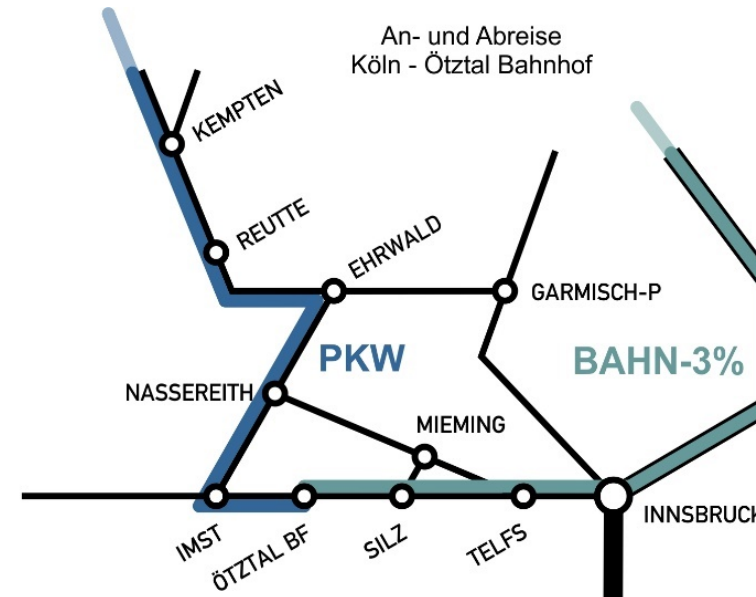
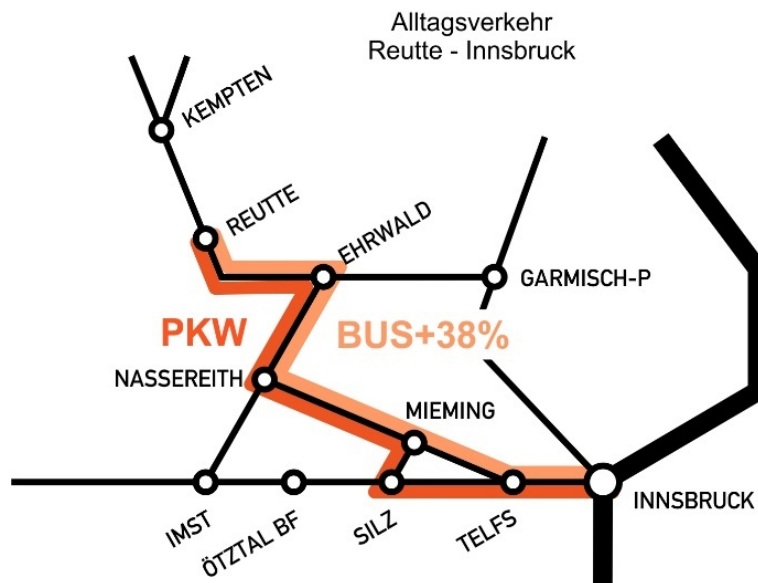
Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** ist die zusätzliche Fahrzeit bei den zwischen Reutte und Innsbruck verkehrenden Kursen des Expressbus 160X am geringsten, hier beträgt der höhere Zeitaufwand des ÖV +38%

Dieses Angebot steht derzeit allerdings nur eingeschränkt (Mo-Fr 2 Kurse je Richtung) zur Verfügung

Analyse der bestehenden Verkehrssysteme als Richtschnur für die Beurteilung möglicher Effekte

Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** beträgt der geringere Zeitaufwand der Bahn -3%, wenn man jeweils die gesamte Reisezeit zwischen Start- und Zielbahnhof inklusive Transfers (Bahn) bzw. mit den erforderlichen Pausen (Pkw) berücksichtigt

Dieses Angebot steht derzeit allerdings nur eingeschränkt (saisonale Einzelkurse) zur Verfügung



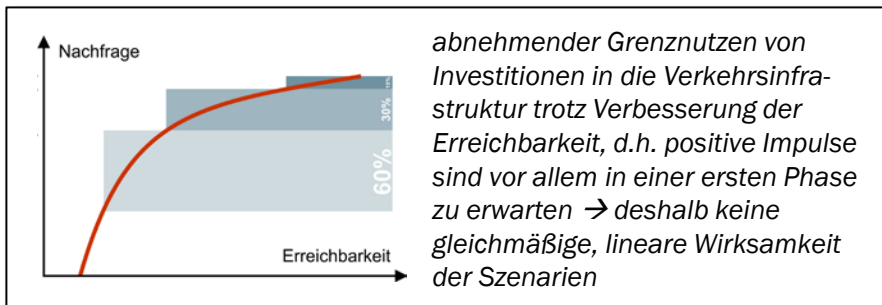
# Realisierbares Fahrgastpotenzial Szenarien zur Abschätzung

Alltagsverkehr

Szenarien

STUDIE FERNPASSBAHN  
Verkehrsuntersuchung  
und Potenzialabschätzung

- im **Basis-Szenario** werden die grundsätzlich vorhandenen Potenziale im Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung abgerufen, die sich aufgrund der erzielbaren Reisezeitvorteile jeder Trassenvariante ergeben
- im **Standard-Szenario** werden die relevanten Qualitätsmerkmale zusätzlich optimiert, um beispielsweise durch erhöhte Fahrplandichte und ausgedehnte Betriebszeiten eine flexible Nutzung des Angebotes zu ermöglichen
- im **Premium-Szenario** werden diese Maßnahmen auf bereits sehr hohem Niveau noch weiter ausgebaut, beispielsweise durch Komfortsteigerungen an den Schnittpunkten oder zusätzliche Optimierung während nachfrageschwacher (Rand)zeiten



# Realisierbares Fahrgastpotenzial

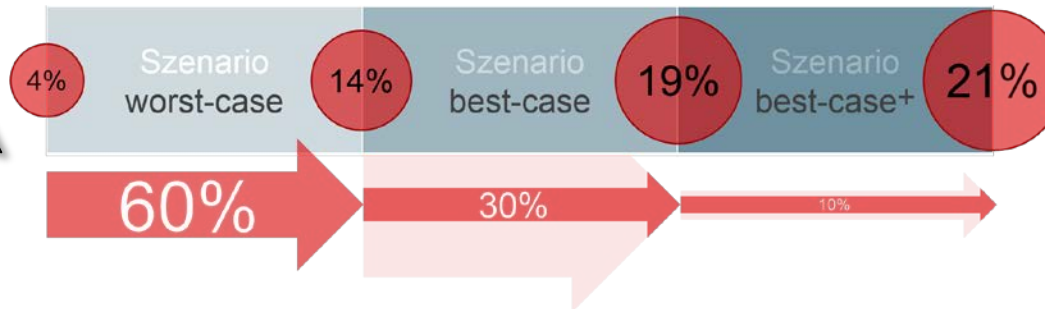
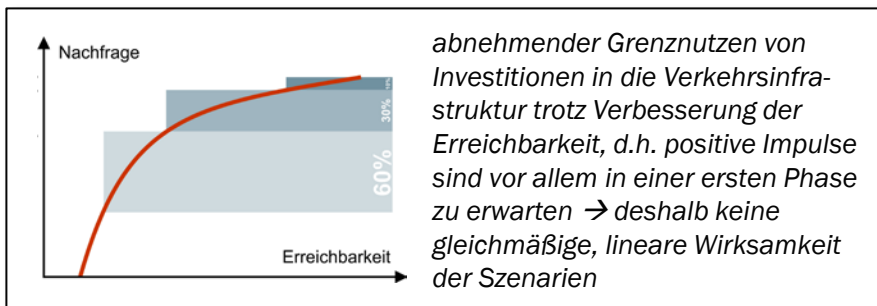
## Szenarien zur Abschätzung

An- und Abreise

Szenarien

STUDIE FERNPASSBAHN  
Verkehrsuntersuchung  
und Potenzialabschätzung

- Im **worst-case-Szenario** können mit der Einzelmaßnahme Fernpassbahn die grundsätzlich vorhandenen Potenziale bei der An- und Abreise von Gästen aufgrund der geringen Reisezeitersparnis nicht sinnvoll abgerufen werden. Der gleiche Effekt kann durch betriebliche Optimierungen auf der Strecke via Rosenheim erzielt werden. Zugleich ist damit auch eine bessere Anbindung aus/in Richtung anderer Zielmärkte im Unterland (Wilder Kaiser, Kitzbühel, Zillertal) möglich
- Im **best-case-Szenario** ist eine gesamthafte Ertüchtigung der Bahninfrastruktur im Rahmen eines neuen Bahnkorridors München – Mailand vorgesehen, um die angestrebte Verhaltensänderung zu erzielen. Dazu gehören der Lückenschluss im rätischen Dreieck (Landeck-Mals/Scuol) sowie bauliche Optimierungen auf den Zulaufstrecken im Norden (München-GarmischP-Ehrwald) und Süden (Mals-Meran-Bozen und Scuol-Tirano-Mailand)
- Im **best-case+-Szenario** werden in beschränktem Ausmaß die langfristig wirksamen Effekte dieser Maßnahmen berücksichtigt



# Realisierbares Fahrgastpotenzial Szenarien zur Abschätzung

Entwicklung von Maßnahmenpaketen zur Verbesserung der Angebotsqualität und Erzielung einer dementsprechenden Nachfrage

Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** wird der zu erwartende Anteil des öffentlichen Verkehrs bei Wegen zwischen dem Bezirk Reutte und dem Inntal

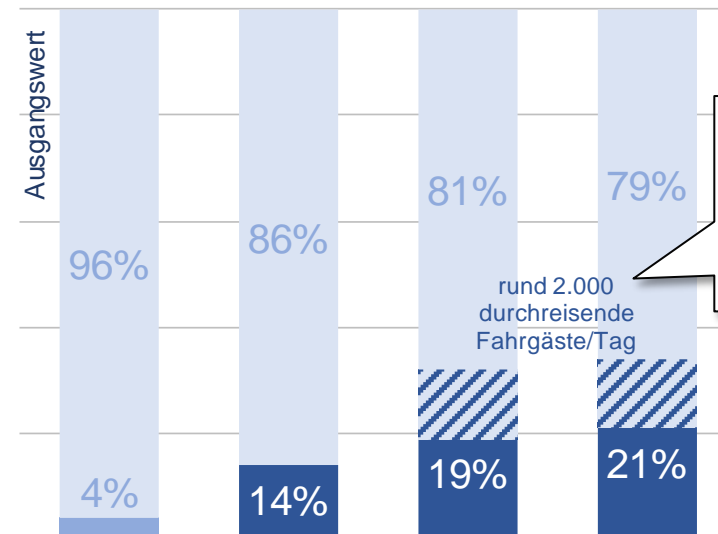
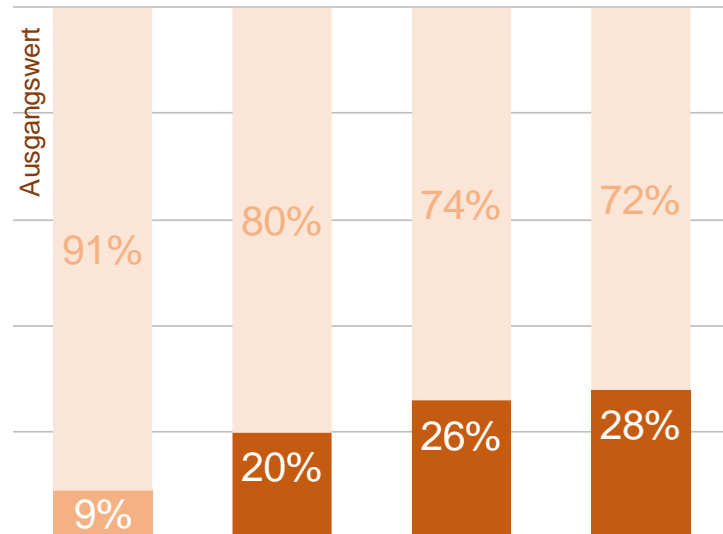
- im Basis-Szenario mit 20%
- im Standard-Szenario mit 26%
- im Premium-Szenario mit 28%

angenommen.

Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** wird der zu erwartende Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der An- und Abreise zu/von den Urlaubsdestinationen im Oberland

- im worst-case-Szenario mit 14%
- im best-case-Szenario mit 19%
- im best-case<sup>+</sup>-Szenario mit 21%

angenommen.



zusätzlich zu dem auf das Oberinntal bezogenen touristischen Ziel- und Quellverkehr bei Realisierung eines neuen Bahnkorridors München – Mailand

# Gesamtes Fahrgastpotenzial

Zusammenführung der verschiedenen Verkehre und Nutzergruppen zu einer jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsnachfrage

## Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung**

wird eine Verbesserung der Anbindung Außerfern – Inntal/Innsbruck und eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl als

- verlagerter Verkehr (mehr Wege mit der Bahn, weniger Wege mit dem Kfz) und als
- primär induzierter Verkehr (mehr Wege aufgrund von mehr Möglichkeiten) zu berücksichtigen

Der sekundär induzierte Verkehr (mehr Wege durch strukturelle Entwicklung der Region) wird nicht berücksichtigt. Um diesen seriös beziffern zu können, wäre zuvor die Festlegung von Zielen in einem Regionalentwicklungsprogramm 2035+ für den Bezirk Reutte erforderlich

## Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort**

wird eine Verbesserung der Verbindung DE/NL/BE zu/von den Tourismusorten im Oberland (Ötztal, Pitztal, Paznaun etc) und eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl als

- verlagerter Verkehr (mehr Wege mit der Bahn, weniger Wege mit dem Kfz) berücksichtigt

Der primär (häufigere Wege aufgrund der guten Infrastruktur) und sekundär (insgesamt mehr Wege aufgrund von Kapazitätserweiterungen in den Tourismusorten) induzierte Verkehr werden nicht berücksichtigt. Um diese seriös beziffern zu können, wäre zuvor die Abschätzung von volkswirtschaftlichen Effekten (Wertschöpfung) 2035+ bei einer gesamthaften Betrachtung des Untersuchungsgebietes erforderlich

# Gesamtes Fahrgastpotenzial

Beim **Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung** ist das zum Prognosejahr 2035 durchschnittlich erzielbare Fahrgastpotenzial

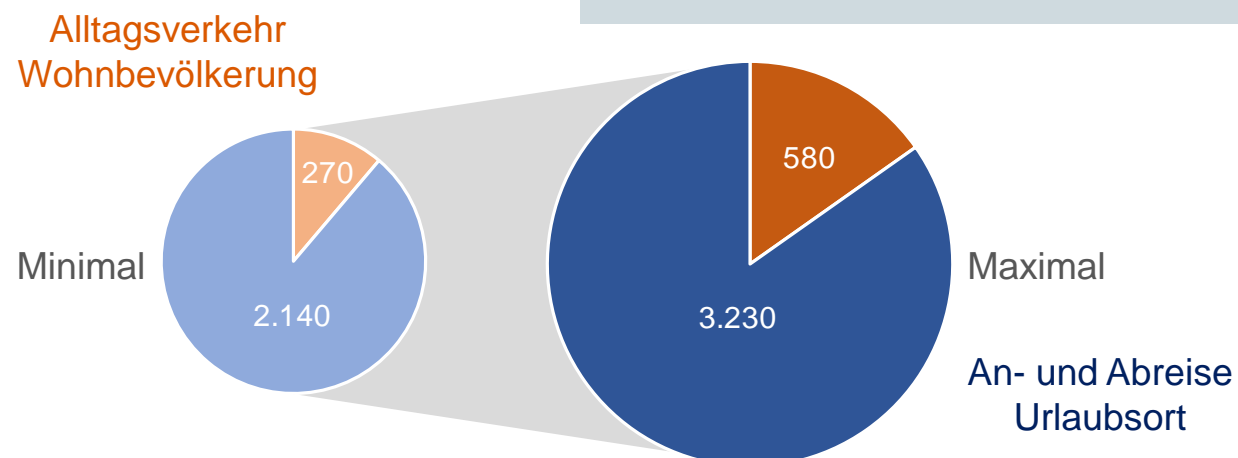
- im Premium-Szenario mit maximal 580 Personen/Tag bei der Trassenvariante mit Einbindung Nassereith und
- im Basis-Szenario mit mindestens 270 Personen/Tag bei den Trassenvarianten ohne Einbindung Nassereith

an allen 365 Tagen des Jahres anzugeben, also ohne Berücksichtigung von Nachfrageschwankungen im Wochen- und Jahresverlauf

Bei der **An- und Abreise zum/vom Urlaubsort** ist das zum Prognosejahr 2035 durchschnittlich erzielbare Fahrgastpotenzial

- im best-case<sup>+</sup>-Szenario mit maximal 3.230 Personen/Tag und
- im worst-case-Szenario mit mindestens 2.140 Personen/Tag

an allen 365 Tagen des Jahres anzugeben, also ohne Berücksichtigung von Nachfrageschwankungen im Wochen- und Jahresverlauf. Mögliche Nachfragespitzen an Wochenenden und in den maßgebenden Urlaubszeitbereichen lassen sich anhand der vorhandenen Datenlage nicht hinreichend genau quantifizieren, sollten bei Vorliegen einer hohen Angebotsqualität allerdings abgefangen werden können



# Gesamtes Fahrgastpotenzial im Alltagsverkehr

## Beide Richtungen

	Basis		Standard		Premium	
ÖV-Anteil an allen Wegen zwischen Reutte und Inntal	20%		26%		28%	
	Var 1	Var 2	Var 1	Var 2	Var 1	Var 2
vom MIV verlagerte Wege/Tag (Mo-Fr)	310	480	400	620	430	670
neu primär induzierte Wege/Tag (Mo-Fr)	30	45	35	55	40	60
Summe Wege/Tag (Mo-Fr)	340	525	435	675	470	730
Wege/Tag (Sa, So+F)	120	190	155	245	170	260
Summe Wege/Jahr	98.800	153.100	126.575	126.925	137.050	212.400
<b>Wege/Tag (JDTV)</b>	<b>270</b>	<b>420</b>	<b>345</b>	<b>540</b>	<b>375</b>	<b>580</b>

# Gesamtes Fahrgastpotenzial bei der An- und Abreise

## Beide Richtungen

	worst-case		best-case		best-case+	
ÖV-Anteil an allen Wegen zwischen DE/NL/BE und den definierten Urlaubsdestinationen	14%		19%		21%	
	Var 1	Var 2	Var 1	Var 2	Var 1	Var 2
vom MIV verlagerte Wege/Jahr	780.000		1.060.000		1.180.000	
<b>Wege/Tag (JDTV)</b>	<b>2.140</b>		<b>2.900</b>		<b>3.230</b>	



# Gesamtes Fahrgastpotenzial

## Beide Richtungen

	Basis		Standard		Premium	
	worst-case		best-case		best-case+	
	Var 1	Var 2	Var 1	Var 2	Var 1	Var 2
Wege/Tag (JDTV) im Alltagsverkehr	270	420	345	540	375	580
Wege/Tag (JDTV) bei der An- und Abreise	2.140		2.900		3.230	
<b>Summe Wege/Tag (JDTV)</b>	<b>2.410</b>	<b>2.560</b>	<b>3.245</b>	<b>3.440</b>	<b>3.605</b>	<b>3.810</b>
Summe Fahrgäste/Jahr	880.000	935.000	1.185.000	1.255.000	1.315.000	1.390.000

Alltagsverkehr  
Wohnbevölkerung

An- und Abreise  
Urlaubsort

