



LAND
TIROL

Verkehr in Tirol **Bericht 2020**

Abteilung Mobilitätsplanung

1	Straße	
1.1	Verkehrsentwicklung	3
1.1.1	Entwicklung in Österreich	3
1.1.2	Entwicklung in Tirol	3
1.1.3	Radverkehr in Tirol	6
1.1.4	Güterverkehr Tirol	7
1.2	Lkw-Dosiersystem 2020	9
1.2.1	Vignettenbefreiung Kufstein	9
1.2.2	Lkw-Dosiersystem 2020	10
1.2.3	IG-L-Fahrverbote für den Schwerverkehr in Tirol	13
2	Schiene	
2.1	Österreich	19
2.2	Tirol	19
2.3	Brenner	20
2.3.1	Gütervolumen	20
2.3.2	Transportarten	21
2.4	Rollende Landstraße (RoLa)	21
2.5	Trassenbelegung Unterinntal	22
2.6	Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)	23
3	Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsprogramm	
3.1	Verkehrsverbund Tirol (VVT)	25
3.2	Infrastrukturprojekte in Zusammenarbeit mit den ÖBB	29
3.3	Straßen- und Regionalbahn im Großraum Innsbruck	33
3.4	Mobilitätsprogramm „Tirol Mobil“	35
4	Alpenquerender Güterverkehr	
4.1	Brenner	39
4.2	Internationale Alpenkorridore	40
4.3	Europäische Verkehrspolitik	41
4.3.1	EUSALP	41
4.3.2	iMONITRAF!	41
4.3.3	Wegekostenrichtlinie/Eurovignette-Richtlinie	41
4.3.4	Das Berliner 10-Punkte-Programm	42
5	Anlagen	49

Abkürzungen

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Kfz/24 h), bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTV_w Durchschnittlicher Verkehr an Werktagen (Kfz/24 h)
DTLV Durchschnittlicher täglicher Lkw-Verkehr bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTLV_w Durchschnittlicher Lkw-Verkehr an Werktagen

Kfz Alle Kraftfahrzeuge
LkwÄ Lkw-ähnliche Kfz: Pkw mit Anhänger, Lieferwagen, Busse (> 9 Sitze), Lkw ohne/mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
LkwGV Lkw ohne Anhänger (Solo-Lkw), Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
SLZ Sattel- und Lastzüge (Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

A Autobahnen
S Schnellstraßen
B Landesstraßen B
L Landesstraßen L

MIV Motorisierter Individualverkehr
ÖV Öffentlicher Verkehr

KV Kombiniertes Verkehr
UKV Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr
(Transport von Containern, Wechselbehältern oder Sattelanhängern mit der Bahn, ohne Fahrer)
RoLa Rollende Landstraße (Transport von Lkw mit der Bahn = Begleiteter Kombiniertes Verkehr)
WLV Wagenladungsverkehr (herkömmlicher Bahntransport)

Nt Nettotonnen (Gewicht beim Bahntransport inkl. Leergewicht der Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger;
bei der RoLa: inkl. Lkw-Leergewicht)
NNt Netto-Nettotonnen (Nt ohne Leergewicht der Container, Lkw etc.), entspricht dem eigentlichen Frachtgut

IG-L Immissionsschutzgesetz-Luft

VTG Verkehrsverbund Tirol GmbH
VVT Verkehrsverbund Tirol
HAST Haltestelle
AST Anschlussstelle
FGZ Fahrgastzahlen

Der Verkehrsbericht enthält Informationen zu aktuellen Projekten des Jahres 2021.
Grafiken und Fotos ohne Angabe der Quelle werden vom Land Tirol bereit gestellt.

1 Straße

1.1 Verkehrsentwicklung

1.1.1 Entwicklung in Österreich

Die jährlich vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur Verfügung gestellten Entwicklungsraten zum Kfz-Verkehr für den Zeitraum 2019/2020 lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht vor.

In Österreich ist das Gesamtverkehrsaufkommen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr erneut angestiegen (+0,9 Prozent). Der Zuwachs liegt damit jedoch unter den Zunahmeraten der Jahre 2017 und 2018 mit jeweils +1,9 Prozent. Während es bezüglich des hochrangigen Netzes der ASFINAG (Autobahnen und Schnellstraßen) zu einem Zuwachs von +1,2 Prozent kam, fiel dieser mit +0,6 Prozent beim Landesstraßennetz geringer aus.

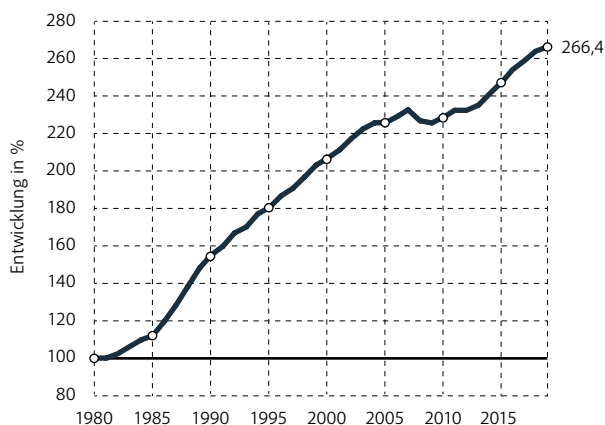


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich

1.1.2 Entwicklung in Tirol

Das Verkehrsaufkommen auf den Tiroler Landesstraßen B und L wird mit automatischen Dauerzählstellen an rund 160 Erfassungsquerschnitten laufend erfasst. Bei den zum Einsatz gebrachten Technologien handelt es sich um am Straßenrand montierte Seitenradargeräte sowie um in den Asphalt eingelegte Induktionsschleifen.

Nachdem der Kfz-Verkehr auf allen Tiroler Straßen bereits im Jahr 2019 geringfügig abgenommen hatte (um -0,6 Prozent), kam es im vergangenen Kalenderjahr vor allem aufgrund der massiven Restriktionen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie zu erheblichen Rückgängen im Personenverkehr, welche sich mit -20,5 Prozent auf das Gesamtverkehrsaufkommen niedergeschlagen haben.

Bei der Differenzierung nach dem Straßennetz wird erkennbar, dass die Abnahmen beim Kfz-Verkehr im hochrangigen Straßennetz der ASFINAG mit -22 Prozent höher ausfielen als beim Landesstraßennetz (L und B) mit -17 Prozent.

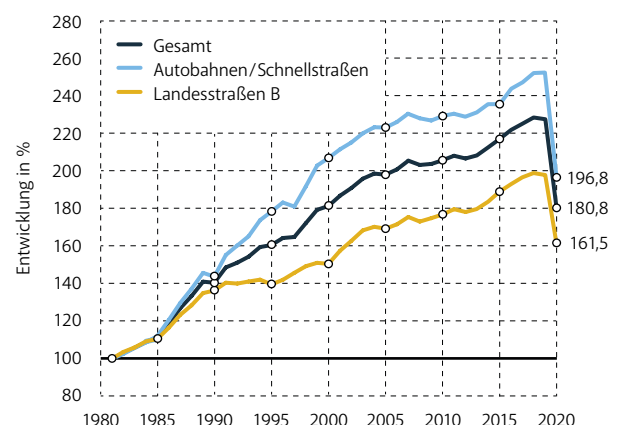


Abb. 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol

Arlbergkorridor

Entlang der S16 Arlberg-Schnellstraße kam es im Arlbertunnel zu einer Verringerung des jahresdurchschnittlichen Kfz-Verkehrs von rund 9.250 auf rund 6.880 Kfz-Fahrten. Dies entspricht einer Abnahme von etwa 2.370 Kfz-Fahrten pro Tag bzw. -26 Prozent. Auch am Messquerschnitt Grins ist der Wert für die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) um rund -3.620 Kfz/24 Stunden auf rund 12.830 Kfz/24 Stunden abgefallen.

Deutliche Abnahmen hat es auch bezüglich des Landesstraßennetzes an der B197 Arlbergstraße gegeben. Sowohl im Bereich von St. Anton/Guhlbrücke (JDTV rund 5.520 Kfz/24 Stunden) als auch auf Vorarlberger Seite bei Alpe Rauz (JDTV rund 2.450 Kfz/24 Stunden) kam es zu einem starken Rückgang des Verkehrs um etwa -25 Prozent.

Dementsprechend beträgt der Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens bei Betrachtung des gesamten Korridors circa -25 Prozent gegenüber dem Jahr 2019.

Ötztal

Ein rückläufiges Verkehrsaufkommen von rund -2.470 Kfz täglich konnte auch an der B186 Ötztalstraße am Taleingang festgestellt werden. Am Messquerschnitt in Ötz sank der JDTV somit um etwa -17 Prozent auf rund 11.890 Kfz täglich.

Auch in Umhausen an der B186 Ötztalstraße kam es mit rund -1.800 täglichen Kfz-Fahrten zu einer Reduktion auf rund 6.930 Kfz-Fahrten täglich. In Sölden – ebenfalls an der B186 Ötztalstraße gelegen – haben sich die Restriktionen noch deutlicher niedergeschlagen. Hier gab es eine Abnahme von rund -2.150 Kfz/24 Stunden gegenüber dem Vorjahr auf ein neues Jahresmittel von rund 4.880 Kfz/24 Stunden, was einem prozentualen Rückgang von etwa -31 Prozent entspricht.

Im Sonn- und Feiertagsverkehr kam es im Vergleich zum Zeitraum 2019 am Taleingang an der B186 Ötztalstraße auf der Ötztaler Höhe zu einem Einbruch der Kfz-Fahrten um circa -24 Prozent. Der durchschnittliche Verkehr an Sonn- und Feiertagen lag an der Zählstelle Ötz bei rund 9.240 Kfz-Fahrten pro Tag. Dies entspricht einem Minus von rund -2.860 Kfz-Fahrten. Im Werktagsverkehr von Montag bis Freitag war in diesem Straßenabschnitt eine etwas geringere Reduktion des Verkehrs um rund -2.200 Kfz-Fahrten auf nun rund 12.580 Kfz/24 Stunden zu verzeichnen. Der JDTV liegt somit um etwa -15 Prozent niedriger als der Wert aus dem Jahr 2019.

Fernpass

Auch entlang der B179 Fernpassstraße waren die Auswirkungen der COVID-19-Krise deutlich zu spüren. Vor allem die Einschränkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs konnten an der Dauerzählstelle Nassereith-Fernstein am Fernpass wahrgenommen und mit Datenmaterial belegt werden. Betrug der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2019 noch rund 13.990 Kfz-Fahrten, so reduzierte sich dieser Wert im abgelaufenen Kalenderjahr auf rund 9.430 Kfz-Fahrten pro Tag. In absoluten Zahlen fuhr also rund 4.560 Kfz/24 Stunden weniger über den Fernpass als vor der COVID-19-Krise, was einer prozentuellen Abnahme von etwa 33 Prozent entspricht. Damit wurde das Niveau des Verkehrsaufkommens erreicht, das zuletzt Ende der 1990er Jahre vorherrschte.

Ähnlich verhielt sich der Verkehr an der Grenze zu Deutschland beim Vilser Tunnel. Mit einer Abnahme um rund -6.170 Kfz/24 Stunden sank der JDTV auf rund 10.900 Kfz pro Tag und liegt damit um etwa -36 Prozent unter dem Vorjahreswert. Im Sonn- und Feiertagsverkehr wurden im Jahr 2020 Abnahmen von circa -40 Prozent erfasst (JDTV bei 9.820 Kfz/24 Stunden). Während den Werktagen von Montag bis Freitag betrug der Rückgang immerhin noch knapp -29 Prozent (JDTV bei 8.730 Kfz/24 Stunden).

Mit rund 30.300 Kfz-Fahrten wurde der maximale Tagesverkehr im Jahr 2020 an der Zählstelle am Fernpass noch vor den ersten Reisebeschränkungen im Februar an einem Samstag gemessen. Der Verkehr an Samstagen im Jahr 2020 ist mit einem Rückgang von circa 35 Prozent über das Gesamtjahr betrachtet aber ähnlich eingebrochen wie der JDTV. So lag der Mittelwert an Samstagen im vergangenen Jahr bei rund 12.470 Kfz/24 Stunden, während er im Jahr vor der Pandemie noch bei rund 19.200 täglichen Fahrten über den Fernpass lag.

Reschenpass

Ein ähnlicher Rückgang war an allen Zählquerschnitten entlang der B180 Reschenstraße zu verzeichnen. In Tösens betrug die Abnahme rund -2.860 Fahrzeuge täglich (JDTV circa 5.500 Kfz/24 Stunden; etwa -34 Prozent), während es am Reschenpass rund -2.200 Fahrzeuge waren (JDTV circa 3.520 Kfz/24 Stunden; etwa -38 Prozent). Auch an dieser grenzüberschreitenden Landesstraße wurden die Auswirkungen der internationalen COVID-Maßnahmen also deutlich sichtbar.

Zillertal

Im Brettfalltunnel an der B169 Zillertalstraße – sozusagen dem „Einfallstor“ in das Zillertal – verringerte sich der JDTV von rund 19.180 Kfz/24 Stunden um etwa -3.490 Kfz/24 Stunden auf rund 15.690 Kfz/24 Stunden und damit um circa -18 Prozent. Die weiteren Querschnitte verhielten sich ähnlich, wobei die Rückgänge in Rohrberg (rund -2.330 Kfz/24 Stunden) und Ramsau (rund -2.400 Kfz/24 Stunden) naturgemäß etwas geringer ausfielen.

Die Auswirkungen der Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie auf den Tourismus mit Hotellerie werden im Zillertal auch durch die Betrachtung des Sonn- und Feiertagsverkehrs im Brettfalltunnel deutlich. Mit einem Einbruch des durchschnittlichen jährlichen Verkehrs um rund -4.480 Kfz pro Tag beläuft sich die Abnahme auf etwa -28 Prozent und liegt damit deutlich über der Abnahme des Jahresmittelwerts.

Der Maximalverkehr im Jahr 2020 wurde mit rund 26.360 Kfz an einem Samstag im Februar gemessen. Die Abnahmen im Samstagsverkehr fielen mit einem Minus von rund 22 Prozent jedoch etwas geringer aus als an den Sonn- und Feiertagen. Der JDTV Samstag sank von rund 18.050 Kfz/24 Stunden im Vorjahr auf rund 14.000 Kfz/24 Stunden im Jahr 2020.

Osttirol

Die verkehrliche Entwicklung im Bezirk Lienz ist ebenfalls mit durchgängigen Abnahmen an den Dauerzählstellen des Landes Tirol verbunden.

Über den Felbertauern reduzierte sich der Kfz-Verkehr im Vergleich zum Vorjahr um rund -700 Fahrzeuge täglich auf 3.185 Kfz/24 Stunden, was einem Rückgang um -18 Prozent entspricht.

Im Nahbereich zur Kärntner Landesgrenze bei Nikolsdorf entlang der B100 Drautalstraße kam es ebenfalls zu einer Abnahme von circa -18 Prozent, wobei der JDTV in absoluten Zahlen ausgedrückt von rund 8.130 Kfz/24 Stunden auf rund 6.660 Kfz täglich sank.

Noch deutlichere Rückgänge waren entlang der B100 Drautalstraße bei Sillian (Nahbereich zur Südtiroler Grenze) wahrzunehmen. Hier kam es zu einem Einbruch der Verkehrszahlen. Der JDTV beträgt hier im Beobachtungszeitraum rund 4.440 Kfz-Fahrten. Im Vergleich zum Vorjahr fuhren also rund -2.530 Kfz weniger pro Tag, was einem Rückgang um etwa -36 Prozent entspricht.

Motorradzählstellen

Im Herbst 2020 wurde von der Tiroler Landesregierung die Umrüstung der bestehenden Verkehrszählstellen sowie die Installation zusätzlicher Erhebungsquerschnitte zur Evaluierung des Motorradverkehrs an den Landesstraßen beschlossen.

Die zehn bisher vorhandenen Zählquerschnitte wurden von der Abteilung Mobilitätsplanung in Abstimmung mit der für Lärmerhebungen zuständigen Fachabteilung (ESA – Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen) definiert.

Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen soll spätestens bis zum Herbst 2022 abgeschlossen sein. Somit sind künftig an den relevanten Landesstraßen plausible Verkehrsdaten über einspurige Krafträder verfügbar, die als Grundlage für bauliche, rechtliche oder bewusstseinsbildende Maßnahmen herangezogen werden können.

1.1.3 Radverkehr in Tirol

Das Land Tirol betreibt derzeit sieben dauerhafte Fahrradzählstellen, welche tagesaktuell die Frequenzen an die Verkehrsdatenbank übermitteln. Anschließend stehen diese Zählwerte für Auswertungen und Analysen zur Verfügung.

Bei einer Betrachtung des Radverkehrsaufkommens und der diesbezüglichen Entwicklungsraten müssen die Umgebungseinflüsse wie das Wetter sowie zudem im Berichtsjahr 2020 die geänderte Mobilität aufgrund der Auswirkungen der Pandemie berücksichtigt werden.

Die Verdichtung des Zählstellennetzes schreitet weiter voran. So wurden im vergangenen Kalenderjahr die Messstellen in Höfen (Lechradweg) und Söll (Eibergradweg) in Betrieb genommen. Im Fokus liegt dabei vor allem die Betrachtung des Alltagsradverkehrs, welcher sich aber naturgemäß mit touristischen Potenzialen überlagert.

Aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie und den damit verbundenen Reisebeschränkungen konnte die Instandhaltung der Radzählstellen vor Ort nicht in gewohnter Qualität durchgeführt werden, wodurch sich Datenausfälle – verursacht durch Baustellen oder technische Probleme – nicht vermeiden ließen.

Der jahresdurchschnittliche tägliche Radverkehr an der Radzählstelle in Völs-Kranebitten liegt für das abgelaufene Kalenderjahr bei rund 650 Radfahrerinnen und Radfahrern, welche den Zählpunkt passiert haben. Während der Radsaison zwischen April und September belief sich dieser Wert auf rund 1.080 Radfahrerinnen und Radfahrer, wobei am Spitzentag des Jahres 2020 mit rund 2.200 Rädern ungefähr doppelt so viele Fahrerinnen und Fahrer erfasst wurden.

Am Lechradweg in Höfen, der parallel zur B198 Lechtalstraße verläuft, wurden im Jahresmittel rund 270 Radfahrerinnen und Radfahrer detektiert. Etwas höher lag der Wert während der Radsaison von April bis September, wo ein Durchschnittswert von rund 390 Radfahrerinnen und Radfahrern gemessen wurde. Der am höchsten frequentierte Tag lag im Juni, an dem rund 1.180 Räder gezählt wurden.

In der Unterwindau bei Hopfgarten am Brixentalradweg wurden im Jahresdurchschnitt 200 Räder pro Tag erfasst. In der Radsaison stieg dieser Mittelwert auf rund 270 Radfahrerinnen und Radfahrer an. Der meistbefahrene Tag des Jahres 2020 lag mit rund 1.080 Rädern im August.

Von der Stadt Innsbruck wurden für den Erhebungszeitraum 2020 ebenfalls Zählwerte von zwei aussagekräftigen Querschnitten am Herzog-Otto-Ufer sowie am Sillpark bereitgestellt. Entlang des Herzog-Otto-Ufers lag der jahresdurchschnittliche tägliche Radverkehr bei rund 1.600 Rädern. Zwischen April und September wurden entlang des Inns täglich rund 1.930 Radfahrerinnen und Radfahrer gemessen. Am Spitzentag, dem 30. Juni 2020, wurden vom Zählgerät rund 3.890 Fahrräder gemessen.

Auch am Zählquerschnitt beim Sillpark wurden im vergangenen Jahr wieder hohe Frequenzen gemessen. Im Durchschnitt passierten den Querschnitt im Jahr 2020 täglich etwa 1.890 Radfahrerinnen und Radfahrer, in der Radsaison sogar rund 2.310. Der am höchsten frequentierte Tag war mit rund 4.230 Befahrungen ebenfalls der 30. Juni 2020.

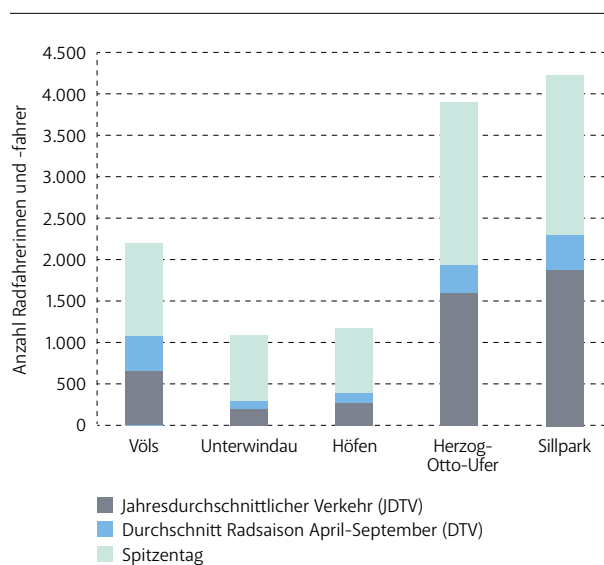


Abb. 1–3: Verkehrsentwicklung an den Fahrradzählstellen

1.1.4 Güterverkehr Tirol

Auch beim Güterverkehr war das Jahr 2020 durch die verschiedenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise geprägt. Dabei sind insbesondere die Beschränkungen an den Grenzübergängen, die Lockdowns sowie die unterschiedlichen Quarantänebestimmungen für verschiedene Bezirke, Talschaften und Gemeinden zu nennen. Insgesamt waren die Auswirkungen auf den Güterverkehr über das gesamte Jahr hinweg gesehen aber geringer ausgeprägt als beim Personenverkehr, da die Beschränkungen für den Wirtschafts- und auch für den Transitverkehr weniger streng waren und mit Ausnahme von Anhaltungen an den Grenzen ein überwiegend uneingeschränkter Warenverkehr möglich war.

Trotzdem nahm aufgrund der coronabedingt sinkenden Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 der Lkw-Verkehr in Tirol abweichend von den steigenden Trends der vergangenen Jahre deutlich ab. Beim Lkw-GV lagen die Abnahmen tirolweit bei -7 Prozent. Auch beim SLZ gab es auf allen Straßen Rückgänge in Höhe von -5 Prozent. Ausschließlich auf den Autobahnen betrachtet lagen die Werte für den Güterverkehr mit -7 Prozent beim Lkw-GV und mit -5 Prozent beim SLZ auf ähnlichem Niveau. Bei der Betrachtung der Landesstraßen B und L ging der Lkw-GV mit -9 Prozent etwas deutlicher zurück als im Durchschnitt. Die Rückgänge des SLZ-Verkehrs lagen mit -5 Prozent auf gleichem Niveau wie beim gesamten Straßennetz.

Entsprechend dem allgemeinen Trend nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr der Lkw-Verkehr auch auf der **Inntalautobahn (A12)** im Unterland ab. Die Abnahmen beim Lkw-GV mit -7 Prozent und beim SLZ mit -5 Prozent entsprechen dem landesweiten Mittel. In Vomp wurden täglich (Montag bis Sonntag) rund 8.070 Lkw-GV/24 Stunden (-7 Prozent) gezählt.

Im **Oberland (A12)** gab es 2020 ebenfalls Rückgänge beim Lkw-Verkehr, wobei diese beim Lkw-GV mit -7 Prozent und beim SLZ mit -4 Prozent etwas geringer ausfielen. Bei Kematen wurden 3.637 Lkw-GV/24 Stunden (-5 Prozent) gezählt, im Raum Imst etwa 1.950 Lkw-GV/24 Stunden (-5 Prozent).

Auf der **Brennerautobahn (A13)** lagen die Abnahmen an der Hauptmautstelle Schönberg 2020 bei -10 Prozent im Lkw-Verkehr (Mautkategorien 2, 3 und 4). Die Hauptmautstelle Schönberg passierten täglich (Montag bis Sonntag) 6.808 Lkw der Mautkategorien 2, 3 und 4. Mit 6.339 SLZ/24 Stunden waren es täglich durchschnittlich um rund -430 SLZ/24 Stunden weniger als im Jahr 2019 (-6 Prozent). Im Jahr 2020 fuhren 2,347 Millionen Lkw-GV (-8 Prozent) über den

Brenner (Nordrampe der A13 ohne Lkw der RoLa Wörgl-Brennersee), was in absoluten Lkw-Zahlen in etwa dem Mittel des Niveaus der Jahre 2016 bzw. 2017 entspricht. An der Zählstelle Brennersee wurden an allen Tagen (Montag bis Sonntag) durchschnittlich 6.429 Lkw-GV/24 Stunden gezählt. Vergleiche zu den Entwicklungen des Straßengüterverkehrs in der Schweiz sind in Kapitel 4 über den alpenquerenden Güterverkehr nachzulesen.

Auch am **Arlberg (S16)** nahm 2020 der Lkw-Verkehr ab, und zwar im Mittel um -6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Flirscher-Tunnel fuhren um rund -110 Lkw-GV/24 Stunden weniger.

An der **Fernpassroute (B179)** nahm das Lkw-Aufkommen im Jahr 2020 gegenüber 2019 um -10 Prozent (LkwGV) ab. An der Fernpassroute passierten etwa 1.150 Lkw-GV/24 Stunden den Pass, davon rund 690 SLZ/24 Stunden.

Die **Mieminger Straße (B189)** in Tarrenz wurde 2020 im Mittel von circa 550 Lkw-GV/24 Stunden befahren (-10 Prozent); davon waren etwa 240 SLZ/24 Stunden (-3 Prozent).

Auf der **Tiroler Straße (B171)** wurde beim Mittel aller zwölf Zählstellen eine Abnahme von -10 Prozent des Lkw-Verkehrs registriert. An der Zählstelle Hall-Mitte (B171a Innbrücke) wurden circa 640 Lkw-GV/24 Stunden (-12 Prozent) und circa 180 SLZ/24 (-11 Prozent) am Querschnitt erfasst.

An der **Reschenstraße (B180)** nahm der Lkw-GV im Mittel um -14 Prozent und der SLZ um durchschnittlich -8 Prozent ab. Am Reschenpass wurden 2020 täglich 283 Lkw-GV/24 Stunden (-16 Prozent) und 178 SLZ/24 Stunden (-3 Prozent) gezählt.

In **Sölden (B186)** fuhren im Jahr 2020 durchschnittlich 213 Lkw-GV/24 Stunden. Hier waren die Abnahmen gegenüber 2019 mit -27 Prozent besonders stark ausgeprägt, was aber auch auf die überproportionalen Zunahmen im Vorjahr zurückzuführen ist.

In **Scharnitz (B177)** nahm der Lkw-GV 2020 entsprechend dem Trend auf den Landesstraßen B um -10 Prozent auf durchschnittlich 332 Lkw-GV/24 Stunden ab. Auch bei den SLZ gab es dort mit 94 SLZ/24 Stunden eine Abnahme von -14 Prozent (-15 SLZ/24 Stunden).

In **Achenkirch (B181)** nahm der Lkw-Verkehr im Jahr 2020 um -4 Prozent ab. An der Zählstelle Achenkirch wurden gegenüber dem Vorjahr 2019 nur noch 207 Lkw-GV/24 Stunden (-7 Prozent) und davon 61 SLZ/24 Stunden (-5 Prozent) gezählt.

Auch auf der **Loferer Straße (B178)** war die Entwicklung des Lkw-GV gegenüber dem Vorjahr rückläufig (im Mittel -8 Prozent). 2020 fuhren in Bocking 1.574 Lkw-GV/24 Stunden (-9 Prozent) und davon 980 SLZ/24 Stunden (-6 Prozent).

An der **Pass-Thurn-Straße (B161)** in Oberndorf waren die Abnahmen beim Lkw-GV mit -2 Prozent etwas weniger stark ausgeprägt als im Landesdurchschnitt.

In **Osttirol** nahm der Lkw-GV entlang der B100 gegenüber dem Jahr 2019 durchschnittlich um -4 Prozent ab. Beim SLZ lagen die Abnahmen bei -1 Prozent. An der Zählstelle Sillian fuhren durchschnittlich 375 SLZ/24 (-3 Prozent) über die Grenze.

1.2 Dosiersystem 2020

1.2.1 Vignettenbefreiung Kufstein

Nach Einführung der allgemeinen Autobahnmaut im Jahr 1997 wurde am 1. Dezember 2013 nach 16 Jahren die faktische Mautfreiheit auf der A12 Inntalautobahn im Raum Kufstein aufgehoben, und es wurde mit Vignettenkontrollen begonnen.

Wie in Studien nachgewiesen werden konnte, hatte der Vignettenfluchtverkehr erhebliche negative Auswirkungen auf das niederrangige Straßennetz im Raum Kufstein. Genauer gesagt wurde in den Studien festgestellt, dass es in diesem Bereich insbesondere an Wochenenden zu Vignetten- und Staufluchtverkehr vom hochrangigen (Autobahn) auf das niederrangige Straßennetz kam. In den dem Land Tirol vorliegenden Befragungen wurden als Gründe für die Vignettenflucht die kurze Strecke auf der A12 sowie zusätzlich häufig die zu hohen Kosten genannt. Der betroffene Autobahnabschnitt Grenze bis Kufstein-Süd ist mit 5,8 Kilometern ein vergleichsweise sehr kurzes Teilstück. Aufgrund des großen Potenzials an Vignettenfluchtverkehr waren in den vergangenen Jahren vor dem Hintergrund des ebenfalls wachsenden lokalen Verkehrs zusätzliche Maßnahmen wie Dossierampeln auf Landesstraßen erforderlich.

Um dieser Problematik entgegenzuwirken, wurde auf Initiative mehrerer Nationalräte und mit Unterstützung der Tiroler Landesregierung die Vignettenbefreiung für diesen Abschnitt (sowie für weitere Abschnitte in Bregenz und Salzburg) initiiert und mit 15. Dezember 2019 wiedereingeführt, um die untergeordneten Verkehrsnetze im Raum Kiefersfelden/Kufstein und die Bevölkerung dies- und jenseits der Grenze zu entlasten. Das zuständige Bundesministerium wurde im Zuge dessen vom Gesetzgeber damit beauftragt, in Zusammenarbeit mit der ASFINAG und den Bundesländern die Auswirkungen der Mautbefreiungsregelung zu evaluieren und bis zum Februar 2021 einen Evaluierungsbericht vorzulegen.

Evaluierungsbericht – Februar 2021

Die Studie wurde seitens der ASFINAG beauftragt und vorab dem Land Tirol vorgelegt. Die dort genannten Verkehrsdaten sind aufgrund der Corona-Maßnahmen auf die Monate Jänner und Februar 2020 beschränkt. Ergänzend wurde jedoch mit Befragungen in den Sommermonaten 2020 gearbeitet. Die Aussagen sind daher nur beschränkt aussagekräftig.

Im betreffenden Bericht wurden neben der Mautbefreiung in Kufstein auch die Mautbefreiungen in Salzburg und Bregenz untersucht. Auch wenn der Bericht für alle drei Untersuchungsgebiete bezüglich des Themas Vignettenbefreiungen eher kritisch ausfällt („der vom Gesetzgeber verfolgte Zweck konnte somit nicht erreicht werden“), sollen im Folgenden die positiven Effekte für den Raum Kufstein herausgestrichen werden:

„Verlagerungseffekte sind in Tirol – mit einem kurzen vignettenbefreiten Autobahnabschnitt und zwei Anschlussstellen sowie einem überwiegend parallel verlaufenden Landesstraßennetz – am deutlichsten zu beobachten.“

Für den Raum Kufstein, mit der besonders verkehrintensiven Winterurlaubszeit, zeigten sich laut dem vorliegenden Bericht sehr hohe Verlagerungen vom niederrangigen Straßennetz auf die A12 Inntalautobahn:

„Zu beobachten ist eine Verlagerung vom grenznahen Landesstraßennetz (B171, ZS Kufstein Grenze) auf die A12. Das gilt sowohl für den Werktags- als auch für den Wochenendverkehr. Die Reduktion auf der B171 beträgt im betrachteten Querschnitt 2.700 Pkw/24 Stunden (-20,0%) im Vergleich zu den durchschnittlichen Verkehrsstärken 2017–2019 an Samstagen, 4.200 Pkw/24 Stunden (-36,7%) an Sonntagen und 1.000 Pkw/24 Stunden bis 2.000 Pkw/24 Stunden an den übrigen Werktagen (-11,2 bis -22,4%).“

„Gleichzeitig steigen die Verkehrsstärken auf der A12 im vignettenbefreiten Abschnitt 2020 an Samstagen und Sonntagen um +6.000 bis +7.000 Pkw/24 Stunden (+12,1 bis +14,1%) gegenüber dem Referenzzeitraum 2017–2019 an.“

„Verkehrsverlagerungen konnten vor allem im Urlauberverkehr von Freitag bis Sonntag beobachtet werden. An den übrigen Werktagen sind die Verlagerungswirkungen zum Teil deutlich geringer.“

Die Befragungen in den Sommermonaten zeigten darüber hinaus, dass das „theoretische Verlagerungspotenzial“ am Standort Kufstein Süd zwischen Landesstraße und Autobahn bei 43 Prozent liegt und damit vergleichsweise hoch ist. Diesem Prozentsatz der Fahrerinnen und Fahrer war die Vignettenbefreiung bekannt, sie besaßen keine Vignette. Laut der vorliegenden Studie wird eine Verhaltensänderung in Abhängigkeit von der Vignettenpflicht bei rund drei von zehn Fahrerinnen und Fahrern dieser Gruppe mit theoretischem Verlagerungspotenzial schlagend.

Fazit

Es kann festgestellt werden, dass nach der Wiedereinführung der Vignettenbefreiung relevante Rückverlagerungen stattfanden. Insbesondere im Urlaubsreiseverkehr, der in Tirol sehr stark ausgeprägt ist, konnten Verkehrsverlagerungen beobachtet und nachgewiesen werden. Das Ziel, die Wohnbevölkerung entlang der niederrangigen Straßen in den Ortsgebieten spürbar zu entlasten und die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs in den Ortsgebieten wesentlich zu verbessern, konnte damit erreicht werden.

Die im Evaluierungsbericht bezifferten Mindereinnahmen durch den Wegfall der Vignettengebühren sind nur gesamthaft für alle drei Strecken dargestellt. Daher liegen keine separaten Daten für den Abschnitt bis Kufstein Süd vor. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass es sich beim Tiroler Abschnitt mit 5,8 Kilometern um den mit Abstand kürzesten der drei untersuchten Abschnitte handelt (zum Vergleich: A1 Salzburg 12,5 Kilometer; A14 Vorarlberg 22,9 Kilometer). Zugleich bieten sich wegen der kurzen Strecke beim befreiten Abschnitt in Kufstein auch die kürzesten Alternativrouten (Umwege) der Untersuchungsgebiete an, was eine hohe Wechselwilligkeit im Falle zusätzlicher Kosten erwarten lässt. Diese hohe Wechselwilligkeit konnte im Zuge der begleitenden Befragungen der Studie in den Sommermonaten 2020 auch bestätigt werden. Daraus ist abzuleiten, dass der monetäre Effekt für die ASFINAG aufgrund der hohen Wechselwilligkeit im Bereich Kufstein im Vergleich zu den anderen beiden untersuchten Streckenabschnitten geringer ausfällt.

Aus Sicht des Landes Tirol überwiegt somit der Nutzen für die betroffenen Anrainerinnen und Anrainer den Schaden der Einnahmeausfälle durch fehlende Mauterlöse.

1.2.2 Lkw-Dosiersystem 2020

Aufgrund einer Überlagerung des Urlaubs- und Pendlerverkehrs mit Frühspitzen im Schwerverkehr (Lkw-Verkehr) kam es an mehreren Tagen im Frühjahr 2017 auf der A12 Inntalautobahn sowie auf der A13 Brennerautobahn und damit im gesamten Unterinntal zu massiven Verkehrsüberlastungen. Neben Behinderungen in der Zu- und Abfahrt von der Autobahn waren insbesondere die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs sowie erforderliche Einsatzfahrten von Blaulichtorganisationen von dieser Überlastung betroffen, die sich ausgehend vom Tiroler Unterinntal bis in den Zentralraum Innsbruck erstreckte.

Um die gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) erforderliche Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sicherstellen zu können, kam in der Folge dieses Ereignisses an mehreren Pilot-Tagen im Herbst 2017 erstmals die Lkw-Dosierung zum Einsatz. Anfang 2018 wurde das Dosiersystem dann in den Regelbetrieb überführt. Mithilfe von verkehrstechnischen Auswahlverfahren wurde zudem ein Dosierkalender erstellt, um Wirtschaft sowie private Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer frühzeitig über Änderungen informieren zu können.

Mit dem verkehrstechnischen Auswahlverfahren werden halbjährlich jene Tage identifiziert, an denen in den Morgenstunden starke Lkw-Spitzen im Bereich der A12 Inntalautobahn bei Kufstein auftreten und mit starkem morgendlichen Kfz-Verkehr (Pendler- und Urlaubsverkehr) entlang der A12 Inntal Autobahn und A13 Benner Autobahn zusammentreffen. Neben den Verkehrsprognosen fließen auch die laufenden Erfahrungen und Berichte der Exekutive bezüglich der Stauentwicklung aus den Vorjahren mit in die Bewertung ein. So werden im Zuge der Auswertung jene Tage ermittelt, an denen auf den Autobahnen bzw. an den Anschlussstellen mit schwerwiegenden Störungen im



Abb. 1-4: Die Dosierung auf der A12 bei Kufstein erfolgt ausschließlich in Fahrtrichtung Süden.

Verkehrsfluss zu rechnen ist. Die Blockabfertigungen befinden sich mittlerweile im vierten Jahr im Regelbetrieb und haben sich entlang der Inntalautobahn als wirksame Maßnahme zur Vermeidung großräumiger Überlastungen bewährt.

Ablauf der Lkw-Dosierung

Die Lkw-Dosierung erfolgt mit Unterstützung der Exekutive und der ASFINAG auf der A12 Inntalautobahn bei Kufstein an der Grenze zu Deutschland und nur in Fahrtrichtung Italien/Innsbruck. Es handelt sich dabei nicht um eine Blockabfertigung im verkehrstechnischen Sinn, da keine Anhaltungen des Schwerverkehrs stattfinden, sondern lediglich Verlangsamungen durch einen Geschwindigkeitstrichter auf circa 5–10 Kilometer pro Stunde. Die Zahl der Lkw, die den Dosierungspunkt bei Kufstein passieren, wird in der kritischen Zeit auf 250–300 Lkw pro Stunde reduziert. Sobald die Dosierung zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit in Tirol nicht mehr notwendig ist, wird die Exekutive abgezogen und der normale Verkehrsablauf umgehend wiederhergestellt.

Um die Exekutive sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG bestmöglich in ihrer Arbeit zu unterstützen, wurde das Lkw-Dosiersystem in den Jahren 2019/2020 teilweise automatisiert. Die Teilautomatisierung enthielt dabei sowohl bauliche Maßnahmen (Verbreiterung des Pannestreifens, separate Zufahrt für Exekutive, Beleuchtung etc.) als auch die Errichtung von Verkehrsleit- und Überwachungseinrichtungen (Wechselverkehrszeichen, Lichtsignalanlagen, Verkehrszählstellen, Videokameras etc.). Mit dieser Automatisierungsmaßnahme konnten der gesamte Ablauf der Lkw-Dosierung im Grenzbereich vom Aufbau und der Aktivierung über die Kontrolle bis



Abb. 1-5: Automatisierte Lkw-Dosierung Kufstein, März 2020

hin zur Deaktivierung und dem Abbau vereinfacht und der Personalaufwand reduziert werden. Dadurch kann auch bei unvorhersehbaren Ereignissen wie Unfällen oder anderen Einschränkungen schneller reagiert werden. Die Anlage ist seit März 2020 im Einsatz.

Dosierung 2020

Durch die Lkw-Dosierung in Kufstein konnte die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs am hochrangigen Straßennetz auch im Jahr 2020 zu den kritischen Zeiten aufrechterhalten werden.

Hervorzuheben ist der pandemiebedingte Entfall von Dosierungen zwischen Mitte März und Anfang Juni 2020. Aufgrund des coronabedingten Rückgangs der morgendlichen Verkehrsspitzen (Urlaubs- und Pendlerverkehr) waren 2020 nur 24 der 35 geplanten Dosiertage erforderlich. Im Jahr 2020 kam das Dosiersystem an folgenden Tagen zum Einsatz:

1. Halbjahr 2020

Datum Tag Zeit

07.01.	Di	05.00–09.30
17.02.	Mo	05.00–09.30
24.02.	Mo	05.00–10.00
02.03.	Mo	05.00–09.30
09.03.	Mo	05.00–09.30
16.03.	Mo	COVID-19
27.04.	Mo	COVID-19
18.05.	Mo	COVID-19
19.05.	Di	COVID-19
20.05.	Mi	COVID-19
22.05.	Fr	COVID-19
29.05.	Fr	COVID-19
30.05.	Sa	COVID-19
03.06.	Mi	COVID-19
04.06.	Do	COVID-19
05.06.	Fr	COVID-19
08.06.	Mo	05.00–08.30
09.06.	Di	05.00–08.00
10.06.	Mi	05.00–08.00
12.06.	Fr	05.00–09.00

2. Halbjahr 2020

Datum Tag Zeit

06.07.	Mo	05.00–08.00
13.07.	Mo	05.00–08.00
20.07.	Mo	05.00–08.00
27.07.	Mo	05.00–08.00
05.10.	Mo	05.00–08.30
27.10.*	Di	05.00–11.00
03.11.	Di	05.00–09.00
05.11.	Do	05.00–08.30
12.11.	Do	05.00–08.00
19.11.	Do	05.00–08.00
26.11.	Do	05.00–08.00
02.12.	Mi	05.00–09.00
03.12.	Do	05.00–09.00
09.12.**	Mi	05.00–14.00
10.12.	Do	05.00–09.30

Jahressumme: 96 h
Durchschnittlich: 4 h

*: Aufgrund von Starkschneefällen auf der A13 kam es in der Nacht vom 26. auf den 27. bis circa 05.00 Uhr zu Sperren auf der A13 Brennerautobahn. Es bildete sich starker Kolonnenverkehr in Richtung Brenner.

**: Starker Lkw-Verkehr aufgrund eines schneereichen Wochenendes inkl. Feiertag. Verschärfungen aufgrund eines umgestürzten Baumes auf der A22 Autostrada del Brennero (IT) und mehrerer Lkw-Pannen auf der A13.

Abb. 1-6: Dosierkalender 2020

Die Darstellung (Abb. 1-7) zeigt die historischen Dosiertage je Halbjahr in den letzten vier Jahren. Dabei wird zwischen den Pilotversuchtagen im Jahr 2017/2018 (grün), den im Dosierkalender angekündigten Dosiertagen (grau) sowie den zusätzlichen Dosiertagen (blau) unterschieden. Für das Jahr 2020 waren alle Dosiertage im Vorfeld angekündigt; darüberhinausgehend gab es keine zusätzlichen Dosiertage.

Die durchschnittliche Dosierdauer war im Jahr 2020 mit 4 Stunden kürzer als im Jahr 2019 mit 5,8 Stunden und lag knapp über der durchschnittlichen Dauer von 2018 mit durchschnittlich 3,9 Stunden. Abhängig von der aktuellen Verkehrslage wird die Dosierung an den jeweiligen Tagen zeitgerecht aufgehoben.

Dass die halbautomatisierte Lkw-Dosieranlage auch bei Schlechtwetterlagen den Verkehrsfluss durch das Inntal und über den Brenner sicherstellen kann, zeigte sich im vergangenen Jahr an zwei Tagen. In Abstimmung mit den deutschen und italienischen Behörden konnten am 27. Oktober bzw. am 9. Dezember 2020 mit der Verlängerung der Lkw-Dosierung in Kufstein witterungsbedingte Verkehrsüberlastungen (Starkschneefälle auf der Brennerautobahn in Nordtirol und Südtirol) abgemindert bzw. vermieden werden.

Generell werden die Dosierungen ausschließlich im unbedingt erforderlichen zeitlichen Ausmaß durchgeführt. Sie haben sich als unverzichtbar erwiesen, um die Verkehrs- und Versorgungssicherheit an besonders kritischen Tagen in Tirol zu gewährleisten, bis mittelfristige und grenzüberschreitende Lösungen den Transitverkehr generell reduzieren.

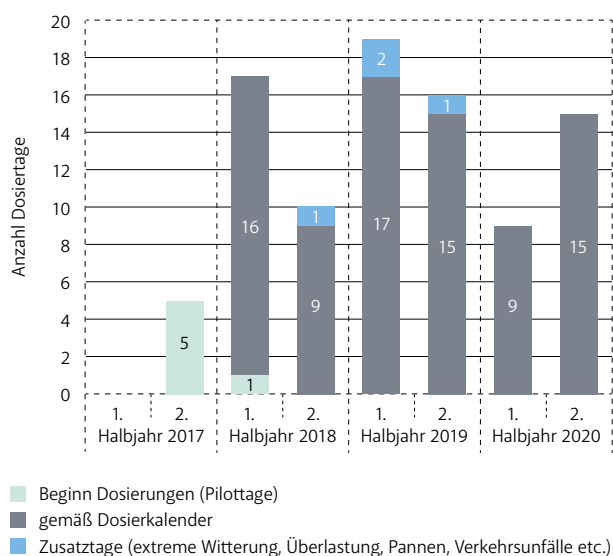


Abb. 1-7: Lkw-Dosiertage je Halbjahr 2017–2020

1.2.3 IG-L-Fahrverbote für den Schwerverkehr in Tirol

Das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), in dem insbesondere EU-Richtlinien im Bereich der Luftreinhaltung umgesetzt werden, verfolgt als wesentliche Ziele den dauerhaften Schutz

- der Gesundheit des Menschen,
- des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, der Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie
- der Kultur- und Sachgüter.

Weitere Ziele sind

- der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen,
- die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen,
- die Bewahrung der Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen, und
- die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen.

Die Belastung durch Luftschadstoffe wird in Tirol kontinuierlich gemessen. Dabei werden insbesondere im Bereich der A12 Inntalautobahn seit Jahren Grenzwertüberschreitungen beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) festgestellt. An den autobahnnahen für die Belastungssituation entlang der Brennerstrecke repräsentativen Luftgüte-Messstellen wurde der für

die Maßnahmenplanung maßgebende Jahresmittelgrenzwert für NO₂ im Zeitraum der letzten zehn Jahre fast durchgängig überschritten.

Die Hauptursache für diese Überschreitungen im Unterinntal ist der Autobahnverkehr. Im Jahr 2012 haben der schwere Güterverkehr und der Pkw-Verkehr jeweils knapp 40 Prozent zu den verkehrsbedingten NO₂-Emissionen an der hauptbelasteten Messstelle Vomp/Raststätte A12 beigetragen. Der Rest teilt sich auf Lieferwägen, Busse und Motorräder auf. Im Jahr 2018 lag der Beitrag des Schwerverkehrs an den verkehrsbedingten NO₂-Emissionen bei ca. 35 Prozent. Die Verursachersituation macht es erforderlich, Maßnahmen zur Erreichung der Luftqualitätsziele in diesem Bereich zu ergreifen.

Die pandemiebedingten Mobilitätsbeschränkungen haben im Jahr 2020 aufgrund der besonderen Umstände zwar zu deutlichen Immissionsrückgängen beim Luftschadstoff NO₂ geführt, doch zeigt die Entwicklung der Verkehrszahlen, dass sich diese wieder rasch dem Vorkrisenniveau annähern. Das Jahr 2020 kann daher nicht als repräsentatives Referenzjahr herangezogen werden.

Aufgrund der Überschreitungen der Grenzwerte im Unterinntal wurden für Teilstrecken der A12 Inntalautobahn auf Basis des IG-L die folgenden Verkehrsbeschränkungen für den Schwerverkehr erlassen bzw. im Jahr 2019 und 2020 teilweise novelliert:

- Euroklassenfahrverbot
- Sektorales Fahrverbot
- IG-L-Nachtfahrverbot

		EURO 0-II	EURO III	EURO IV	EURO V inkl. EEV	EURO VI EZ vor 31.08.18	EURO VI EZ nach 31.08.18	ZEV
Euroklassen- fahrverbot (Langkampfen - Zirl)	Transitverkehr				01.01.21			
	Quell-/Zielverkehr (Zonenregelung)			01.01.21	01.01.23			
	Ausnahmen							
Sektorales Fahrverbot (Langkampfen - Ampass)	Umfasste Güter							
	Quell-/Zielverkehr				01.01.23			
	Ausnahmen							
Nachtfahrverbot (Langkampfen - Zirl)	Transitverkehr					01.01.21		
	Quell-/Zielverkehr (Zonenregelung)							
	Ausnahme Relation Süd - West (Westast A12; Innsbruck - Zirl)							
	Ausnahmen							

Stand 1. Dezember 2020

- kein Fahrverbot
- Fahrverbot hat laut Verordnung Bestand
- Fahrverbot laut Verordnung wirksam ab [Datum]

Abb. 1-8: IG-L-Fahrverbote auf der A12 Inntalautobahn

Euroklassenfahrverbot

Auf dem Teilabschnitt der A12 Inntalautobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl gelten in beiden Fahrtrichtungen für Schwerfahrzeuge der folgenden Abgasklassen Fahrverbote:

Seit 1. Jänner 2021: Fahrverbot für Euroklassen 0, I, II, III, IV und V

Unter dieses Verbot fallen die folgenden Arten von Schwerfahrzeugen:

Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 7,5 Tonnen.

Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 Tonnen beträgt.

Es bestehen diverse Ausnahmen vom Euroklassenfahrverbot (unvollständige Aufzählung):

Das Fahrverbot gilt nicht für Fahrten mit Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie.

Um eine Transportalternative auf der vom Fahrverbot betroffenen hochrangigen Verkehrsachse zu eröffnen und den Interessen der Wirtschaft entgegenzukommen, werden bestimmte Fahrten im Vor- und Nachlaufverkehr zu bzw. von den Eisenbahnverladestellen in Hall in Tirol und Wörgl ausgenommen.

Des Weiteren sind z. B. Fahrten mit historischen Fahrzeugen, unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres, Hilfstransporte anerkannter Organisationen sowie Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die hoch spezialisiert und besonders kostenaufwändig sind, ausgenommen (unvollständige Aufzählung).

Darüber hinaus bestehen bei Einhaltung bestimmter Euroklassenvorgaben Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr, welche untenstehend genauer beschrieben werden.

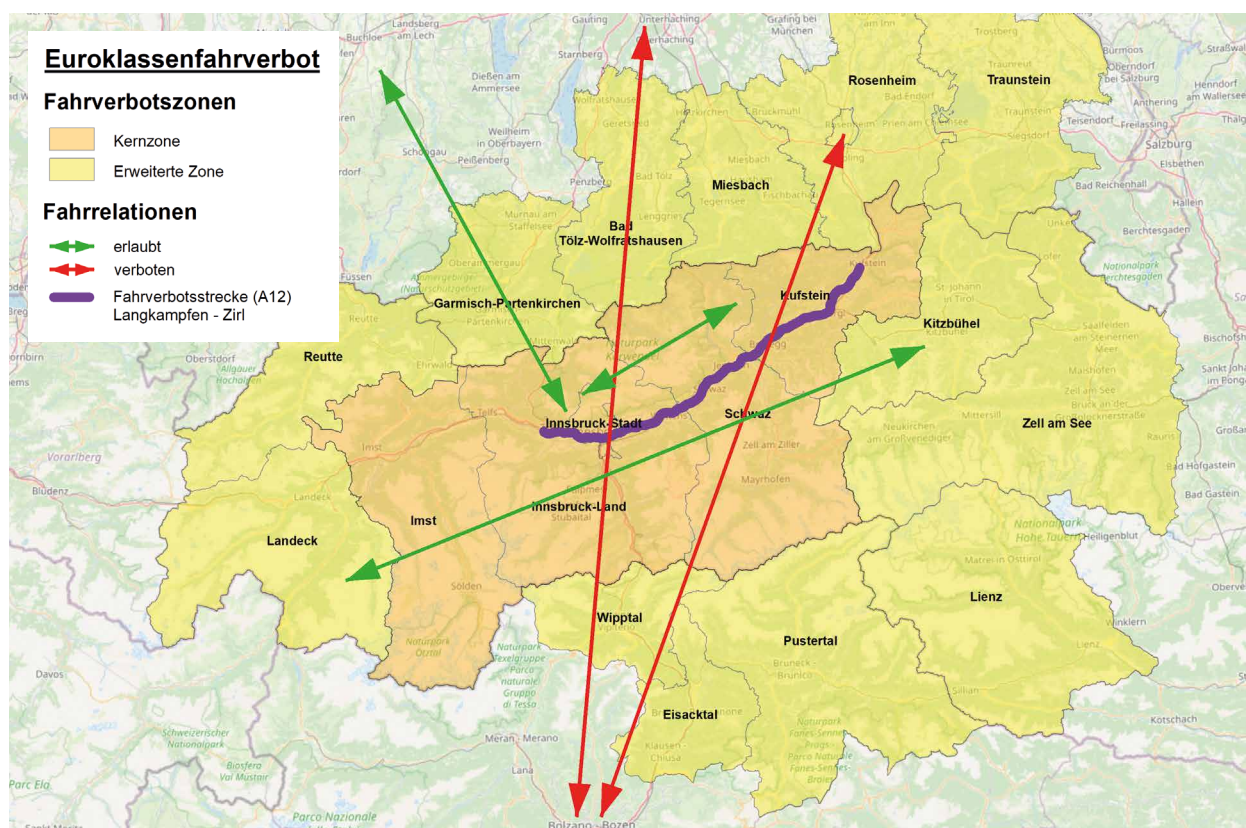


Abb. 1-9: Übersicht Euroklassenfahrverbot

Datenquellen: Bayern: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de, Autonome Provinz Bozen: <http://geokatalog.buergernetz.bz.it>, Schweiz: Bundesamt für Landestopographie – www.swisstopo.ch, Österreich: Open Data Österreich – data.gv.at, Fürstentum Liechtenstein: geodaten.llv.li / Quelle Basiskarte: OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA / Bearbeitung: Abteilung Mobilitätsplanung, Land Tirol

Ziel- und Quellverkehr – Euroklassenfahrverbot: Für die im Ziel- und Quellverkehr verwendeten Fahrzeuge sind für das Wirksamwerden der Euroklassenfahrverbote längere Übergangsfristen vorgesehen. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass die Maßnahme dem Verhältnismäßigkeitsgebot entspricht. Für Fahrzeuge mit typischerweise geringer Fahrleistung besteht dadurch eine angemessene wirtschaftliche Nutzungsdauer. Des Weiteren wird besonderen Erschwernissen aufgrund des Standorts von Fahrzeugen sowie dem Fehlen sinnvoller Transportalternativen Rechnung getragen. Konkret gelten die Erleichterungen für Fahrzeuge, die in der festgelegten Kernzone be- oder entladen werden (Quelle oder Ziel in der Kernzone), sowie für Fahrzeuge, die in der erweiterten Zone be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone).

Innerhalb der Kernzone (Be- oder Entladung muss in der Kernzone stattfinden) liegen die folgenden politischen Bezirke:

■ Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz.

Die erweiterte Zone (Be- und Entladung muss in der erweiterten Zone stattfinden) umfasst

■ in Österreich die politischen Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See;

■ in Deutschland die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein sowie

■ in Italien die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

Es sei angemerkt, dass die erweiterte Zone sowohl Regionen in Österreich als auch in den Nachbarländern umfasst. Auch wird festgehalten, dass bei der Zulässigkeit der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung nicht auf die Nationalität des Frächters oder Logistikdienstleisters, sondern allein auf die Quelle und das Ziel der jeweiligen Fahrt abgestellt wird. Im Falle von Gütertransporten ist dabei der nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise zu beurteilende tatsächliche Ausgangs- und Bestimmungsort der transportierten Güter maßgebend. Daher fallen Fahrten in die Kernzone, in der die Güter zum Zweck des Weitertransports an einen außerhalb der Kernzone gelegenen Zielort umgeladen werden (sog. „Umbrücken“), nicht unter die Ausnahmebestimmung, weil hier der tatsächliche Bestimmungsort der Waren eben nicht in der Kernzone liegt. Ebenso wenig fallen Fahrten unter diese Ausnahmen, bei denen nur ein geringer Anteil der Ladung

gelöscht wird, um anschließend die Transportfahrt zu außerhalb der Kernzone gelegenen Zielen fortzusetzen. Dies gilt unabhängig davon, ob vor der Weiterfahrt wiederum ein geringer Anteil des Gesamttransportvolumens des Fahrzeuges beladen wurde.

Diese Bestimmungen gelten für sämtliche aufgrund des IG-L erlassenen Fahrverbote in Tirol.

Sektorales Fahrverbot

Das sektorale Fahrverbot wurde aufgrund der Grenzwertüberschreitungen im Unterinntal mit 1. Jänner 2020 auf weitere Transportgüter ausgeweitet. Dieses Fahrverbot gilt auf dem Teilabschnitt der A12 Inntalautobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass in beiden Fahrrichtungen. Auf diesem Teilabschnitt ist der Transport bestimmter Güter mit Schwerfahrzeugen verboten. Bestimmendes Kriterium für die Auswahl der Verbots-güter war deren Eignung für den Bahntransport (vor allem die Transportdistanz, Zeitbindung und Art des Gutes). Um einen entsprechenden lufthygienischen Effekt zu erzielen, wurde zusätzlich das Transportvolumen im Sanierungsgebiet berücksichtigt. Insbesondere wurde bei Erlass der Regelung auch darauf geachtet, dass mit Wirksamwerden des Verbotes für die neuen Gütergruppen in ausreichendem Ausmaß Transportalternativen verfügbar sind (siehe Unterkapitel 2.4, Rollende Landstraße). Die betroffenen Warengruppen sind:

1. Alle Abfälle, die im Europäischen Abfallverzeichnis aufgenommen sind,
2. Steine, Erden und Aushub,
3. Rundholz und Kork,
4. Kraftfahrzeuge diverser Ober- und Untergruppen,
5. Nichteisen- und Eisenerze,
6. Stahl (ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen),
7. Marmor und Travertin,
8. Fliesen (keramisch),
9. Papier und Pappe,
10. flüssige Mineralölerzeugnisse,
11. Zement, Kalk und gebrannter Gips,
12. Rohre und Hohlprofile,
13. Getreide.

Das sektorale Fahrverbot gilt für den Transport dieser Güter mit folgenden Kraftfahrzeugen:

Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeuge mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 7,5 Tonnen;

Lastkraftwagen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 Tonnen beträgt.

Ausnahmen vom sektoralen Fahrverbot:

Seit dem 1. Jänner 2020 gilt die Ausnahme für Fahrzeuge der Abgasklasse Euro VI nur mehr für solche, die nach dem 31. August 2018 erstmalig zum Verkehr zugelassen wurden.

Weitere Ausnahmen gelten für Fahrten mit Kraftfahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie sowie für bestimmte Fahrten im Vor- und Nachlaufverkehr zur Bahnverladung. Auch gibt es Ausnahmen für unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres, für Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Hilfsorganisationen usw. (unvollständige Aufzählung).

Des Weiteren bestehen auch hier Ausnahmen für Fahrten im Ziel- und Quellverkehr, d. h. für Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die in einer festgelegten Kernzone be- oder entladen werden (Quelle oder Ziel in der Kernzone), sowie für Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die in einer erweiterten Zone be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone), sofern sie zusätzlich folgende Euroklassenvorgaben erfüllen:

- seit dem 1. Jänner 2020: Euroklasse V und VI
- ab dem 1. Jänner 2023: Euroklasse VI

Die Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr werden damit begründet, dass die Bahn erst ab größeren Distanzen von etwa 200 Kilometern eine wirtschaftliche Transportalternative darstellt. Aus diesem Grund sind Kurzstreckenfahrten, bei denen die Be- und Entladungen der Fahrzeuge in einer erweiterten Zone erfolgen, vom Fahrverbot ausgenommen. Die Kernzonenregelung trägt zudem dazu bei, dass die innerhalb des Sanierungsgebietes zurückgelegten Fahrtstrecken kurz sind. Durch die Regelung kann vermieden werden, dass durch Vor- und Nachlaufverkehr zu bzw. von den Verladestationen mehr Emissionen verursacht werden als durch die Direktfahrten zu bzw. von den in der Kernzone gelegenen Betrieben.

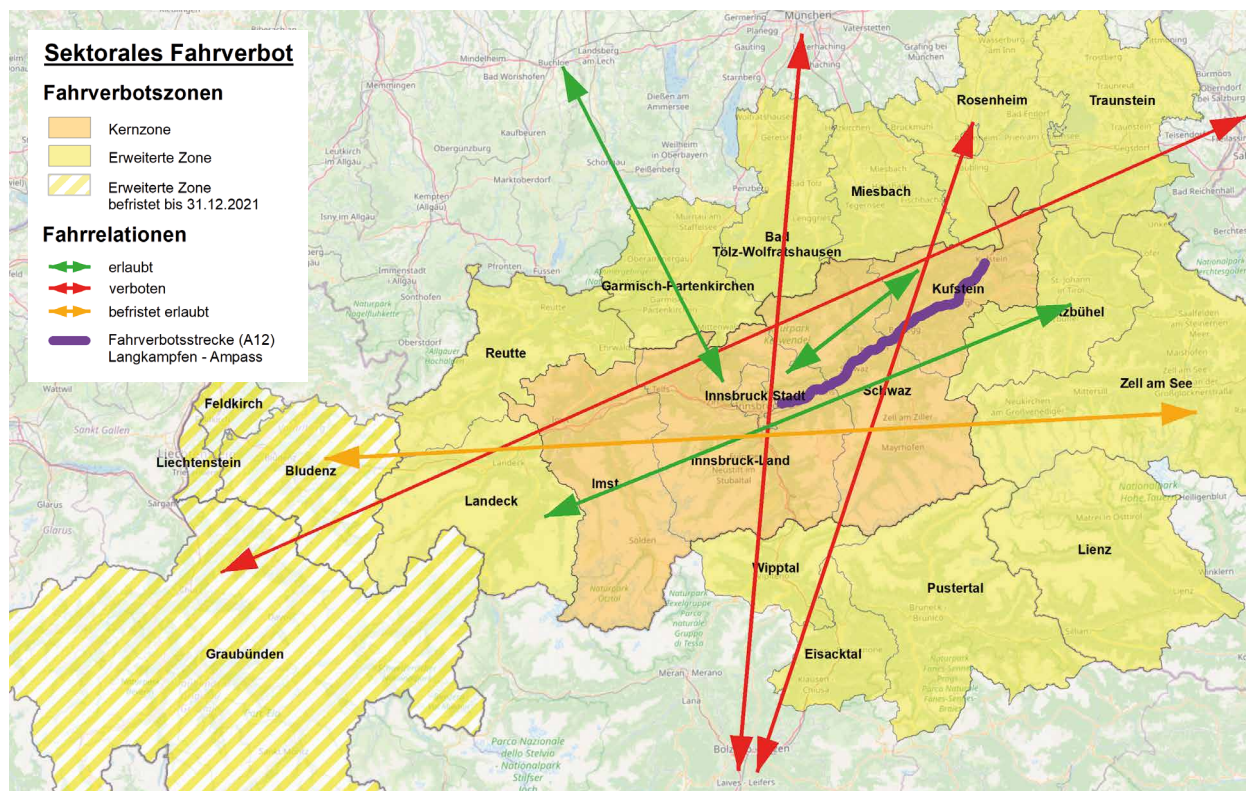


Abb. 1-10: Übersicht Sektorales Fahrverbot

Datenquellen: Bayern: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de, Autonome Provinz Bozen: <http://geokatalog.buergernetz.bz.it>, Schweiz: Bundesamt für Landestopographie – www.swisstopo.ch, Österreich: Open Data Österreich – data.gv.at, Fürstentum Liechtenstein: geodaten.llv.li / Quelle Basiskarte: OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA / Bearbeitung: Abteilung Mobilitätsplanung, Land Tirol

Die Kernzone (Be- oder Entladung muss in der Kernzone stattfinden) umfasst die politischen Bezirke:

Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz.

Die erweiterte Zone (Be- und Entladung muss in der erweiterten Zone stattfinden) umfasst

in Österreich die politischen Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See,

in Deutschland die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein sowie

in Italien die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

IG-L-Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge

Das IG-L-Nachtfahrverbot wurde zuletzt im Sommer 2016 sowie im Herbst 2020 novelliert und gilt auf dem Teilabschnitt der A12 Inntalautobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl in beiden Fahrtrichtungen. Dieses Nachtfahrverbot sollte nicht mit dem generellen StVO-Nachtfahrverbot für „nicht lärmarme Kfz“ verwechselt werden, das in ganz Österreich gilt.

Das Fahrverbot gilt während der folgenden Zeiträume:

1. Mai bis 31. Oktober: 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr

1. November bis 30. April: 20.00 Uhr bis 5.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr

Unter der Voraussetzung, dass die Fahrten mit Schwerfahrzeugen der Euroklasse VI erfolgen, umfasst die erweiterte Zone bis Ende 2021 zusätzlich die Bezirke Bludenz und Feldkirch, den Schweizer Kanton Graubünden sowie das Fürstentum Liechtenstein.

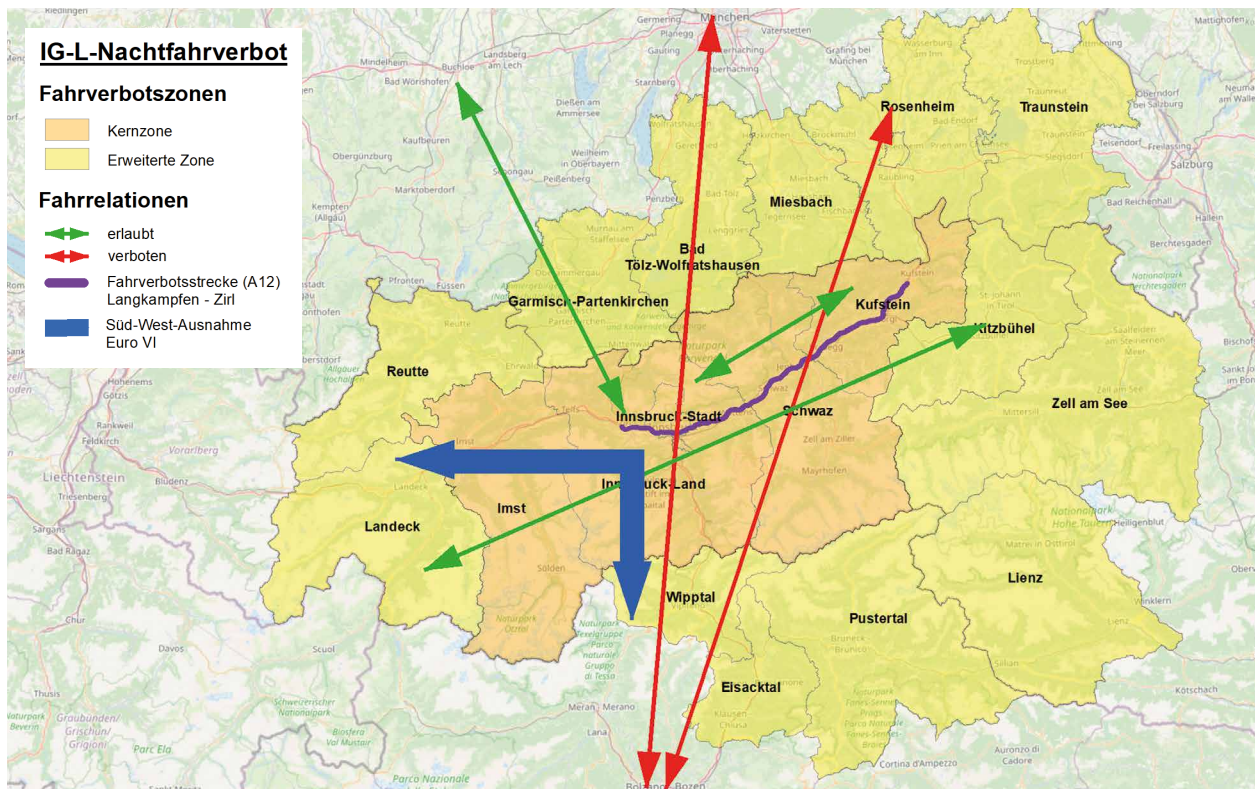


Abb. 1-11: Übersicht IG-L-Nachtfahrverbot

Datenquellen: Bayern: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de, Autonome Provinz Bozen: <http://geokatalog.buergernetz.bz.it>, Schweiz: Bundesamt für Landestopographie – www.swisstopo.ch, Österreich: Open Data Österreich – data.gv.at, Fürstentum Liechtenstein: geodaten.llv.li / Quelle Basiskarte: OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA / Bearbeitung: Abteilung Mobilitätsplanung, Land Tirol

Vom IG-L-Nachtfahrverbot betroffen sind folgende Kraftfahrzeuge:

Lastkraftwagen, Sattelmkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 7,5 Tonnen sowie

Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 Tonnen beträgt.

Die IG-L-Nachtfahrverbots-Verordnung sieht folgende Ausnahmen vor:

Das Fahrverbot gilt nicht für Fahrten mit Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie.

Ausnahmen gelten für Fahrten zum überwiegen den Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken.

Weitere Ausnahme gelten für Fahrten zur Aufrechterhaltung dringender medizinischer Versorgung, für Lebeltiertransporte, bestimmte Transporte im Vor- und Nachlaufverkehr zur Bahnverladung etc.

Darüber hinaus bestehen Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr sowie für den Teilabschnitt zwischen Ampass und Zirl (Süd-West-Ausnahme für Euroklasse VI), welche untenstehend genauer beschrieben werden.

Die Ausnahmeregelung für Fahrten mit Schwerfahrzeugen der Euroklasse VI ist mit Jahresende 2020 ausgelaufen.

Ziel- und Quellverkehr und Süd-West-Ausnahme – Nachtfahrverbot: Beim IG-L-Nachtfahrverbot wurde am Auslaufen der generellen Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI mit 31. Dezember 2020 festgehalten. Diese Rechtslage ist zwar erst mit 1. Jänner 2020 wirksam geworden, wurde aber bereits vor rund fünf Jahren erlassen. Um unverhältnismäßige Nachteile bzw. Versorgungsengpässe für die vom Fahrverbot besonders betroffenen Gebiete bzw. die dort lebende Bevölkerung und die dort ansässigen Unternehmen zu vermeiden (vgl. Grundsätze in § 9b IG-L), wurde in Anlehnung an die anderen den Schwerverkehr betreffenden Maßnahmenverordnungen allerdings auch beim Nachtfahrverbot eine Ausnahmeregelung für den Ziel- und Quellverkehr für Transportfahrten mit Fahrzeugen der aktuell höchsten Abgasklasse Euro VI erlassen. Zudem wurde für Fahrten mit Fahrzeugen der Euroklasse VI auf der Süd-West-Fahrrelation eine Ausnahme vorgesehen, für die insbesondere keine Rollende Landstraße (RoLa) bereitsteht, die als eine ohne besonderen logistischen Aufwand nutzbare Transportalternative verfügbar wäre.

Innerhalb der Kernzone (Be- oder Entladung muss in der Kernzone stattfinden) liegen die folgenden politischen Bezirke:

Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz.

Die erweiterte Zone (Be- und Entladung muss in der erweiterten Zone stattfinden) umfasst

in Österreich die politischen Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See,

in Deutschland die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein sowie

in Italien die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

2 Schiene

2.1 Österreich

Laut Statistik Austria wurde 2020 auf dem österreichischen Schienennetz von allen in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Gütervolumen von 97.511.545 Netto-Tonnen befördert; das sind etwa -4,9 Prozent weniger als im Jahr 2019 (102.575.167 Netto-Tonnen). Die Transportleistung fiel 2020 gegenüber dem Jahr 2019 von 21,7 Milliarden Tonnen-Kilometern auf 20,5 Milliarden Tonnen-Kilometer (-5,7 Prozent). Bezogen auf die Quell-Zielverkehre wurden 2020 im Inland 26,6 Millionen Tonnen, beim Transit 30,1 Millionen Tonnen, beim Import 24,7 Millionen Tonnen und beim Export 16,2 Millionen Tonnen Güter transportiert (Quelle Statistik Austria: Schienengüterverkehr).

Von der Rail Cargo Austria 2020 wurden 68.451.000 Tonnen transportiert. Dies ist ein Rückgang von circa -7,8 Prozent. Die Transportleistung fiel von 15,8 Milliarden Tonnen-Kilometern im Jahr 2019 auf 14,4 Milliarden Tonnen-Kilometer im Jahr 2020 (circa -8,7 Prozent). (Quelle RCA. Die im Verkehrsbericht 2019 publizierten 17,1 Milliarden Tonnen-Kilometer wurden ÖBB-seitig auf 15,8 Milliarden Tonnen-Kilometer berichtigt.)

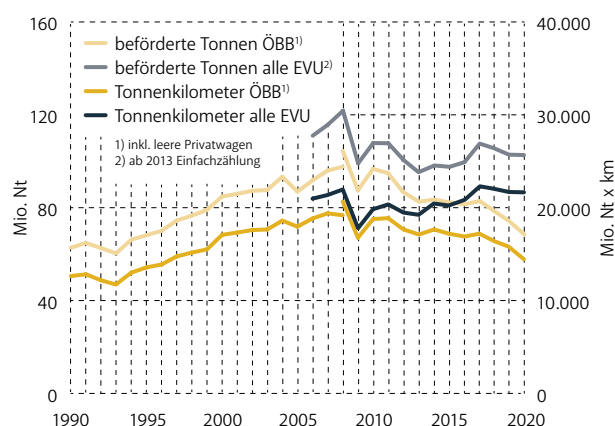


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich

Quellen: ÖBB-Werte: amtliche Eisenbahnstatistik, Rail Cargo Austria/alle Eisenbahnverkehrsunternehmen

2.2 Tirol

Im Jahr 2020 gab es an den Tiroler Bahnhöfen ein Güteraufkommen von 14,79 Millionen Tonnen. Gegenüber 2019 (14,58 Millionen Tonnen) wurden damit circa +0,22 Millionen Tonnen (+1,5 Prozent) mehr umgeschlagen.

Den höchsten Güterumschlag hatte mit 5,99 Millionen Tonnen Wörgl (Bahnhof Wörgl mit Containerterminal Wörgl) zu verzeichnen. Von dieser Menge entfielen 5,42 Millionen Tonnen auf die „Rollende Landstraße“. Am Bahnhof Brennersee wurden 5,25 Millionen Tonnen RoLa-Transporte umgeschlagen.

Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall in Tirol (Hall i. T. Bahnhof + Hall i. T. CCT: 0,89 Millionen Tonnen), Kirchbichl (0,41 Millionen Tonnen), Jenbach (0,37 Millionen Tonnen), Zirl (0,35 Millionen Tonnen), Innsbruck (Haupt- und Westbahnhof: 0,22 Millionen Tonnen) und Schönwies (Bahnhof und Kiesverladung, 0,17 Millionen Tonnen).

Der Hauptanteil der umgeschlagenen Güter entfällt auf die RoLa. Im Jahr 2019 wurden auf der RoLa 10,60 Millionen Tonnen transportiert, wohingegen es im Jahr 2020 10,67 Millionen Tonnen waren, was einer Steigerung von +0,6 Prozent entspricht. Der sonstige Güterumschlag betrug im Jahr 2020 4,13 Millionen Tonnen. Dies entspricht einer Steigerung um 0,15 Millionen Tonnen gegenüber dem Jahr 2019 – trotz COVID-19-Pandemie. (Quelle: RCA)

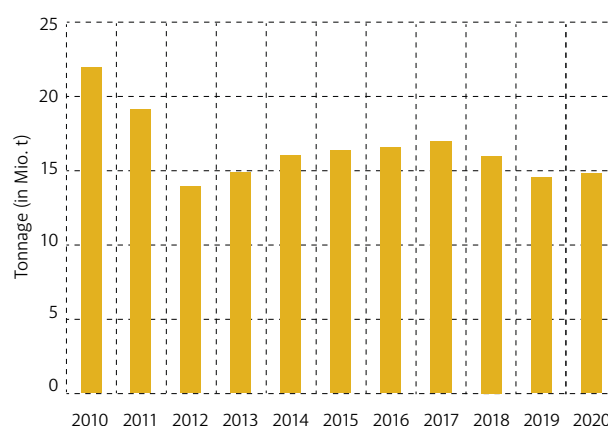


Abb. 2-2: Güterumschlag in den Bahnhöfen von Tirol

2.3 Brenner

2.3.1 Gütervolumen

Das Gütervolumen über den Brenner betrug im Jahr 2018 13,82 Millionen Netto-Nettotonnen, im Jahr 2019 13,90 Millionen Netto-Nettotonnen und im Jahr 2020 13,58 Millionen Netto-Nettotonnen. Für diesen Rückgang um -0,32 Millionen Netto-Nettotonnen (circa -2,3 Prozent) dürfte die COVID-19-Pandemie verantwortlich sein. Auf die einzelnen Gütergruppen bezogen, bedeutet dies beim unbegleiteten kombinierten Verkehr einen Rückgang um -0,17 Millionen Netto-Nettotonnen auf nun 8,33 Millionen Netto-Nettotonnen, beim Wagenladungsverkehr um -0,12 Millionen Netto-Nettotonnen auf insgesamt 2,61 Millionen Netto-Nettotonnen und bei der RoLa um -0,03 Millionen Netto-Nettotonnen auf nun 2,64 Millionen Netto-Nettotonnen.

Die Gesamttonnage der Bahn (Fracht- und Totgewicht, also Nettotonnen) am Brenner betrug 2020 17,20 Millionen Netto-Nettotonnen. Der Anteil des Totgewichts (Eigengewicht der RoLa, Sattelaufleger, Privatwagen etc.) lag 2020 bei knapp 21 Prozent.

Die Ausführungen zum Schienengüterverkehr am Brenner beziehen sich grundsätzlich auf die Nordrampe (Tirol).

Während in den Jahren von 2016 bis 2019 die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Güter über den Brenner als die Rail Cargo Austria transportierten, hat sich dieses Verhältnis im Jahr 2020 umgekehrt.

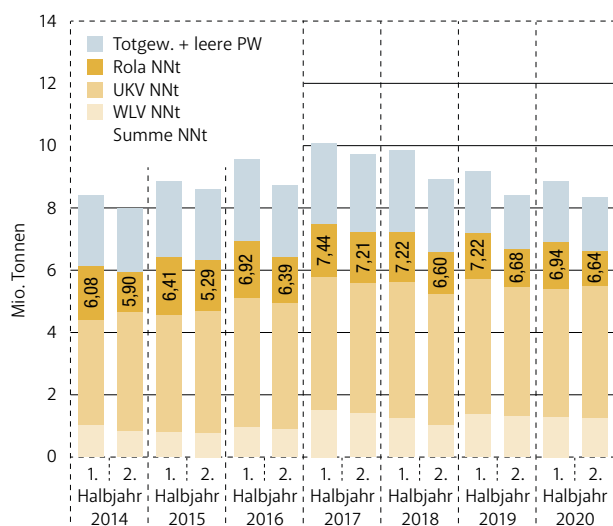


Abb. 2-3: Transportarten am Brenner, halbjährlich

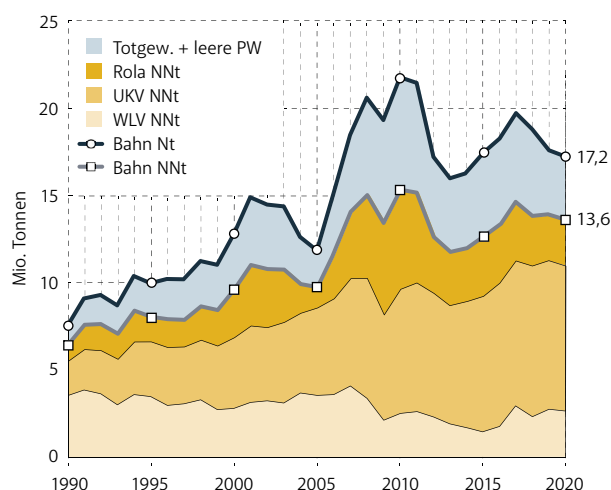


Abb. 2-4: Schienentransport am Brenner

	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Rola NNt	3,74	4,72	5,15	5,62	5,08	3,17	3,04	3,04	3,46	3,32	3,34	2,92	2,67	2,64
Rola Totgewicht	2,71	3,42	3,73	4,07	3,68	2,30	2,42	2,20	2,51	2,40	2,42	2,11	1,94	1,91
Rola Nt	6,45	8,14	8,88	9,69	8,76	5,47	5,46	5,24	5,97	5,72	5,75	5,03	4,61	4,56
UKV NNt	6,18	6,88	6,04	7,13	7,39	7,08	6,72	7,17	7,67	8,12	8,39	8,59	8,50	8,33
UKV Totgewicht	1,16	1,38	1,21	1,43	1,46	1,41	1,34	1,44	1,54	1,64	1,70	1,58	1,67	1,59
UKV Nt	7,34	8,26	7,25	8,56	8,85	8,50	8,05	8,61	9,21	9,76	10,08	10,16	10,17	9,92
Kombiverkehr Nt	13,87	16,40	16,13	18,25	17,61	13,96	13,51	13,85	15,18	15,47	15,83	15,19	14,78	14,48
WLV NNt	4,12	3,42	2,18	2,56	2,66	2,35	2,01	1,77	1,57	1,87	2,93	2,32	2,73	2,61
leere Privatwagen	0,45	0,73	0,98	0,92	1,14	0,82	0,45	0,65	0,59	0,84	0,93	1,25	0,07	0,11
Bahn Nt	18,44	20,55	19,29	21,73	21,41	17,14	15,97	16,26	17,35	18,18	19,70	18,76	17,58	17,20
Bahn NNt	14,04	15,02	13,37	15,31	15,13	12,61	11,76	11,98	12,70	13,30	14,65	13,82	13,90	13,58
Totgewicht + leere Privatwagen	4,32	5,53	5,92	6,42	6,28	4,53	4,20	4,29	4,64	4,88	5,05	4,94	3,68	3,62

Abb. 2-5: Schienengüterverkehr Brenner, Transportarten

2.3.2 Transportarten

2020 wurden am Brenner 61 Prozent des Schienengüterverkehrs im unbegleiteten kombinierten Verkehr, 20 Prozent mit der RoLa und 19 Prozent im Wagenladungsverkehr transportiert. Das Transportaufkommen im unbegleiteten kombinierten Verkehr lag 2020 bei 8,33 Millionen Netto-Nettotonnen. Gegenüber 2019 ist dies ein Rückgang um -0,17 Millionen Tonnen.

Die RoLa transportierte 2020 circa 2,64 Millionen Netto-Nettotonnen und hatte somit gegenüber 2019 ein Minus in Höhe von circa -0,03 Millionen Netto-Nettotonnen zu verzeichnen.

Im Wagenladungsverkehr wurden 2020 2,61 Millionen Netto-Nettotonnen transportiert. Dies ist ein Rückgang um -0,12 Millionen Netto-Nettotonnen.

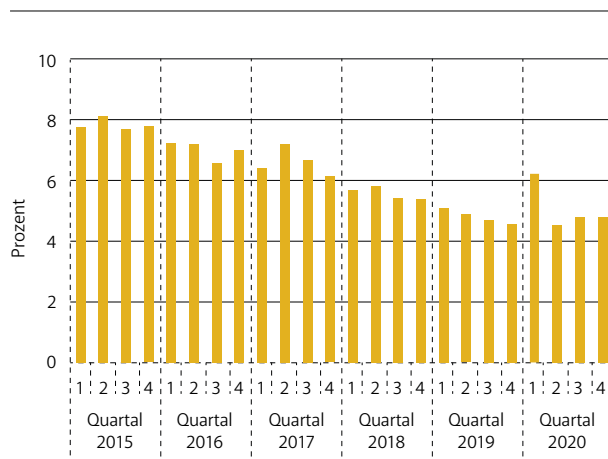


Abb. 2-6: Anteil der RoLa-Lkw am Lkw-Gesamtverkehr (Brenner)

2.4 Rollende Landstraße (RoLa)

Entwicklung

Die Pandemie hatte im Jahr 2020 erwartungsgemäß einen erheblichen Einfluss auf den Güterverkehr und somit auch auf die RoLa. Während im Jänner und Februar im Vergleich zu 2019 noch starke Anstiege von über 30 Prozent zu verzeichnen waren, fiel das Gesamtaufkommen ab März massiv ab. Seit Juni konnten aber wieder Auslastungen auf und sogar über dem Vorjahresniveau beobachtet werden. Insgesamt wurden im Jahr 2020 auf der RoLa Brennerachse 124.475 Lkw transportiert, also annähernd genauso viele wie im Vorjahr (124.873 Lkw). Der Spitzenwert von 245.000 über den Brenner transportierte Lkw wurde im Jahr 2010 gemessen.

Von den gesamten RoLa-Lkw entfielen 97 Prozent auf die Relation Wörgl-Brennersee und dementsprechend nur 3 Prozent auf die Relation Wörgl-Trento. Im Jahr 2019 lag das Verhältnis noch bei 93 zu 7 Prozent. Dabei ist jedoch anzumerken, dass in den Monaten April, Mai, Juni und Dezember 2020 die RoLa Wörgl-Trento aufgrund pandemiebedingter behördlicher Einschränkungen teilweise nicht in Betrieb war.

Der Auslastungsgrad der gefahrenen RoLa-Züge betrug 2020 im Mittel 82 Prozent und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres.

Auswirkungen des sektoralen Fahrverbotes auf die Rollende Landstraße

Der Anteil der RoLa am gesamten Brenner-Lkw-Transit ist mit 5,1 Prozent zwar gering, zeigt gegenüber dem Vorjahreswert von 4,8 Prozent aber eine Steigerung um +0,3 Prozent. Dies ist nicht zuletzt auf die Verschärfungen des sektoralen Fahrverbots zurückzuführen. Während 2019 nur 19 Prozent der RoLa-Güter vom sektoralen Fahrverbot betroffen waren, waren es im Jahr 2020 schon 28 Prozent.

Für den Fahrplan 2020 wurden von der Rail Cargo Operator (RCO), der Nachfolgeorganisation der ÖKOMBI, 17.918 RoLa-Züge bestellt. Tatsächlich sind von diesen Zügen 8.455 gefahren, was 47 Prozent entspricht.

Die RoLa-Kapazität wurde im Jahr 2020 von 231.771 auf 329.748 Lkw pro Jahr erhöht. Mit einem Transportvolumen von 124.475 Lkw bedeutet dies für das Jahr 2020 eine Auslastung von 38 Prozent.

2.5 Trassenbelegung Unterinntal

Im Zuge der Ausweitung des sektoralen Fahrverbots wurde mit der Europäischen Kommission eine Ausweitung der Kapazitäten auf der RoLa („Hochlaufphase“) im Jahr 2020 vereinbart, um eine Alternative zur Straße bereitzustellen. Seitens der RCO wurde Wagenmaterial in der entsprechenden Menge zur Verfügung gestellt und die erforderlichen Trassen auf der Bahnstrecke wurden reserviert. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden die erwarteten Lkw-Zahlen jedoch nicht erreicht. Diese waren in der Gesamtjahresbetrachtung verglichen mit 2019 stabil. Die erforderlichen Kapazitäten sind jedoch weiterhin vorhanden bzw. reserviert und können nach kurzer Vorlaufzeit aktiviert werden.

Die Rollende Landstraße im österreichischen Kontext

Die RCO betreibt in Österreich vier RoLa-Destinationen.

Neben den oben bereits erwähnten Destinationen Wörgl – Brennersee mit 42 Zugfahrten und Wörgl – Trento mit vier Zugfahrten gibt es die Verbindung Wels – Maribor mit ebenfalls vier Zugfahrten. Damit wird ein Großteil der RoLa auf der Brennerachse geführt. Während im Jahr 2020 auf der Brennerachse 124.475 Lkw (2019 124.873 Lkw) befördert wurden, waren es im restlichen Österreich 22.865 Lkw (2019 23.942 Lkw). Die Auslastung der Züge bei der Relation Wels – Maribor lag bei 85,5 Prozent.

Die Unterinntaltrasse ist seit ihrer Inbetriebnahme im Dezember 2012 ein wichtiger Bestandteil des Tiroler Schienennetzes der ÖBB. Die Verlegung zahlreicher Züge in die unterirdische Neubaustrecke wirkt sich nicht nur positiv auf die betroffenen Anrainer aus, sondern stabilisiert auch die Betriebsqualität. Zudem ergibt sich ein verbessertes Nahverkehrsangebot auf der Bestandsstrecke.

Der Anteil der auf der Bestandsstrecke geführten Ferngüterzüge betrug in den letzten Jahren circa 20 Prozent. Die größte Verlagerung war zwischen den Jahren 2015 und 2016 zu verzeichnen. Die Ursache hierfür dürfte die weitgehende Umstellung der Lokomotiven auf das European Train Control System (Zugleitsystem) gewesen sein, welches die Voraussetzung für die Befahrung der Neubaustreckenabschnitte ist.

Im Jahr 2020 wurden 12 Prozent des Ferngüterverkehrs auf der Bestandsstrecke geführt.

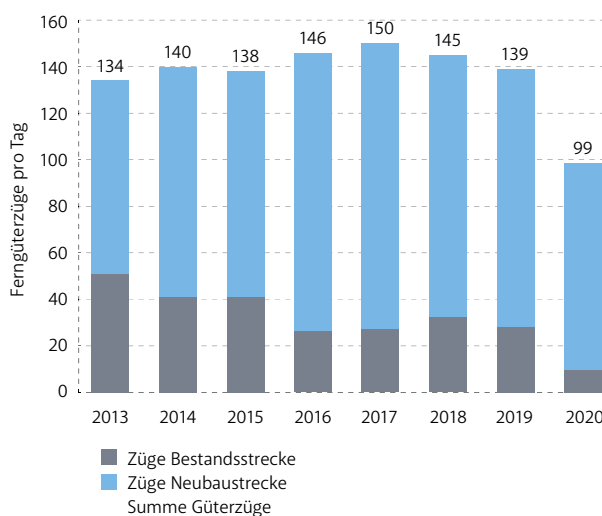


Abb. 2-7: Durchschnittliche Ferngüterzüge pro Tag

Quelle: Betriebsdaten für behördliche vorgeschriebene Nachweisführung Unterinntal, Querschnitt Schwaz

2.6 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Brennerbasistunnel

Das Kernstück des TEN-V-Korridors von Nord- nach Südeuropa ist zweifelsohne der Brennerbasistunnel. Zusammen mit der Umfahrung Innsbruck wird er mit seiner Eröffnung zum längsten Bahntunnel der Welt. Nach dem Wechsel des Vorstandes in der BBT SE (Brennerbasistunnel Errichtungsgesellschaft) werden die Baulose neu bewertet und der Zeitplan aktualisiert. Die Ergebnisse wurden im Frühjahr 2021 präsentiert. Es ist mit einer weiteren Verschiebung des Fertigstellungstermins zu rechnen.

Einer der wesentlichen Faktoren, der zu einer Bauzeitverlängerung führen wird, ist die Vertragsauflösung mit der Baufirma in einem der größten Baulose auf österreichischer Seite. Die Kündigung des Vertrags verlief zwar einvernehmlich, bedingt aber eine erneute Ausschreibung sowie umfangreiche Adaptierungsmaßnahmen. Mit einer Neuvergabe ist 2021 zu rechnen.

Unterinntaltrasse – Nordzulauf

Neben der Errichtung des Brennerbasistunnels selbst spielt die Erhöhung der Kapazität im Zulauf eine wichtige Rolle für den notwendigen Kapazitätsausbau auf der Schiene über den Brenner. Bereits mit Dezember 2012 wurde der erste Abschnitt des Nordzulaufs von der Umfahrung Innsbruck bis nach Radfeld in Betrieb genommen und entlastet seither die langgezogene Kreuzung des Nord-Südverkehrs (München – Verona) mit dem Ost-Westverkehr (Salzburg über Zell am See – Vorarlberg).

Im Jahr 2020 wurde seitens der ÖBB Infrastruktur AG für den nächsten Abschnitt von Radfeld nach Schaftenau die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) eingereicht. Über diesen Streckenabschnitt mit jeweils einer Verknüpfungsstelle am Beginn und am Ende mit der Bestandsstrecke wird Wörgl großräumig und größtenteils in Tunnellage umfahren. Mit der Bewilligung dieses Abschnittes ist 2021 zu rechnen.

Der noch fehlende Abschnitt von Schaftenau bis zur Staatsgrenze ist maßgeblich von den Verfahren und Planungen im angrenzenden Bayern abhängig. Die Bundesrepublik Deutschland hat mit einem Trassenauswahlverfahren begonnen, um grundsätzlich die Lage der neuen Trasse von der Staatsgrenze über Rosenheim in Richtung München zu definieren. Die Trassenentscheidung fiel im Frühjahr 2021.

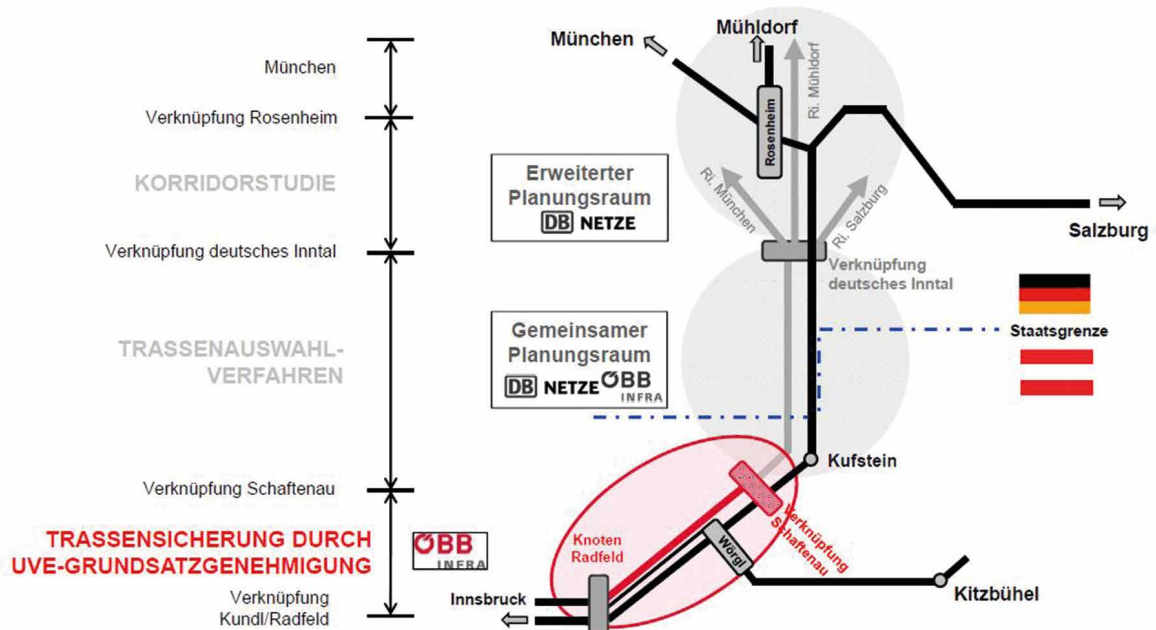


Abb. 2-8: Zulaufstrecke Nord zum Brennerbasistunnel

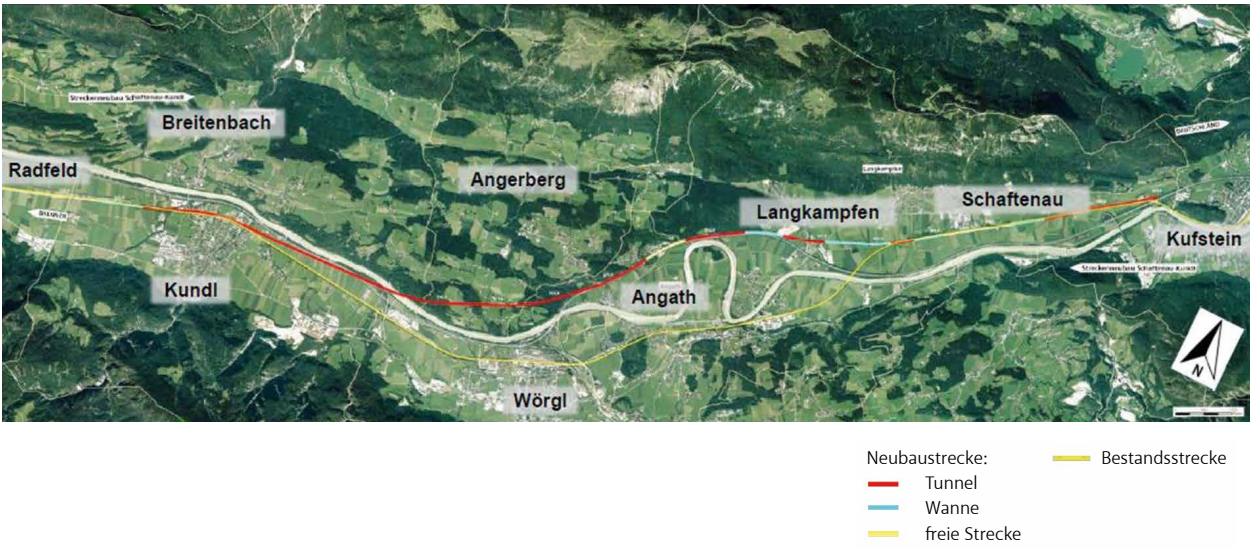
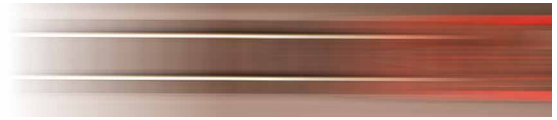


Abb. 2-9: Zulaufstrecke Nord – Schema

3 Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsprogramm



3.1 Verkehrsverbund Tirol (VVT)

Das Leistungsangebot des Verkehrsverbundes Tirol setzt sich zusammen aus:

- 350 Linien im Verbund inkl. Orts- und Stadtverkehr
- 650 Busse pro Tag gesamt im Einsatz
- 5.000 Kurse pro Tag
- 3.300 Haltestellen mit 6.600 Haltesteigen
 - 30 Regiobus-Systeme
 - 3 Regiobus-Expresssysteme
- 38 Talent-S-Bahn-Garnituren
 - 7 S-Bahn-Linien, 3 Rex-Linien, Außerfern-, Zillertal- und Stubaitalbahn
- 12 Regio-Nightliner
- 10 Regiotax-Systeme
 - Carsharing Tirol 2050 mit Standorten in 22 Gemeinden in Tirol
- 3 Anrufsammeltaxis (Defereggental, Hochpustertal, Niederndorf)
- 184 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)
- 39 vom Verkehrsverbund Tirol (VVT) beauftragte Verkehrsunternehmen
- 4 davon sind Bahnunternehmen (ÖBB, DB Regio, Zillertalbahn, Stubaitalbahn)

Entwicklung der Stammkundinnen und -kunden

Die COVID-19-Krise hat sich auf die Absatzentwicklung des VVT ausgewirkt. Mit Dezember 2020 waren 130.915 Tirolerinnen und Tiroler im Besitz einer Netzkarte. Das entspricht einem Rückgang von -2,58 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die größte Veränderung ergab sich bei den Verkäufen der Semester-Tickets, von denen bis zum Dezember 2020 im Vergleich zum Vorjahr rund 13,6 Prozent weniger verkauft wurden. Im selben Zeitraum verringerte sich auch die Anzahl der Jahres-Tickets Senior/Ausgleichszulagenbezieher/Spezial von 33.257 auf 32.167 Tickets. Bezüglich des Jahres-Tickets Land/Region/Innsbruck konnte mit einer Veränderung von 50.306 auf 51.096 Tickets eine Steigerung von rund 1,57 Prozent verzeichnet werden. Im Bereich des Schul- und LehrPlus-Tickets haben sich die Verkäufe hingegen von 37.536 auf 36.180, also um rund -3,6 Prozent verringert.

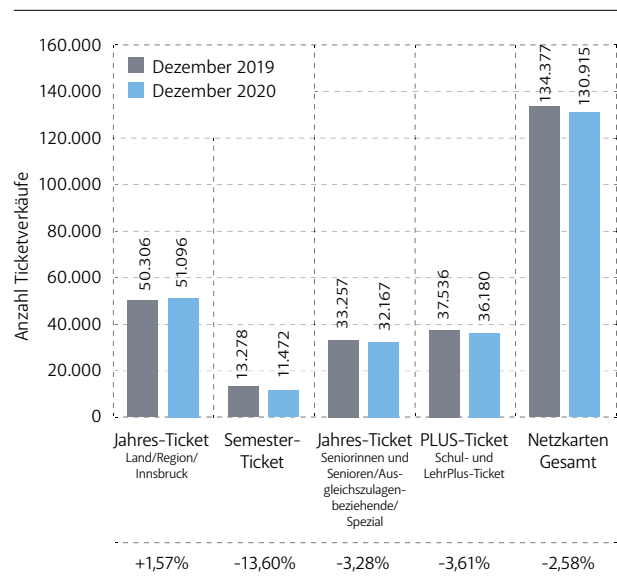


Abb. 3-1: Anzahl der verkauften Jahreskarten

Ticketshop

Durch die Einführung des Ticketshops mit 1. April 2019 wurde der Vertrieb in der sogenannten Selbstbedienung (SB) ermöglicht.

Bei den Jahres-Tickets konnte 2020 ein SB-Anteil von bis zu 33,7 Prozent erzielt werden.

Ticket	SB-Anteil in %
Jahres-Ticket Land	14,1
Jahres-Ticket Region	15,3
Jahres-Ticket Seniorinnen und Senioren	1,9
Jahres-Ticket Innsbruck	7,7
Jahres-Ticket Spezial	5,2
SchulPlus	4,5
Semester-Ticket Land (SS+WS)	29,2
Semester-Ticket Innsbruck (SS+WS)	33,7
Bartarife (Einzel bis Monat)	2,9

Abb. 3-2: Anteil der Selbstbedienung für die einzelnen VVT-Ticketarten

Entwicklung des Angebots

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ergaben sich folgende Änderungen im Regionalverkehr:

Änderungen bei den VVT-Regiozügen

Regiozug Wörgl – Hochfilzen (– Saalfelden)

Der VVT legt seit Jahren einen starken Fokus auf den Ausbau des Öffi-Angebots zur Freizeitnutzung. Auch beim diesjährigen Fahrplanwechsel gab es viele Neuigkeiten. So wird auf der Strecke Wörgl bis Hochfilzen (und weiter bis Saalfelden) der Takt am Wochenende verdoppelt. Die Regiozüge verkehren damit, wie unter der Woche, im Stundentakt.

Zudem wurden für die Halte Hopfgarten und Windau einzelne Taktlücken am Nachmittag geschlossen. Die S-Bahn (Wörgl – Hochfilzen) startet seither immer zur Minute 22 in Wörgl (bisher abwechselnd 20 und 22) und kommt immer zur Minute 40 an (bisher abwechselnd 40 und 42).

Regiozug Innsbruck – Seefeld – Scharnitz

Auch auf der Strecke Innsbruck – Seefeld – Scharnitz wurde das Angebot am Wochenende verdoppelt. Wie von Montag bis Freitag verkehren die Regiozüge seither auch an Samstagen und Sonntagen im Stundentakt statt wie vorher nur alle zwei Stunden. Zusätzlich gibt es seither aber auch Abendverbindungen mit Abfahrt in Innsbruck um 21.08 und 22.08 Uhr. Die Lücke am Abend wurde somit geschlossen. Darüber hinaus gibt es weiterhin zweistündlich eine Verbindung nach Deutschland.

Regiozug Außerfern

Zum diesjährigen Fahrplanwechsel gelang auf der österreichischen Seite der Bahnstrecke im Außerfern Richtung Allgäu bis Vils der Umstieg auf Züge mit Elektroantrieb. Da die Elektrifizierungsarbeiten auf dem deutschen Streckenabschnitt leider noch nicht abgeschlossen wurden, wird zwischen Vils und Pfronten voraussichtlich bis Ende 2021 ein Schienenersatzverkehr (SEV) verkehren. Alle Reiseketten blieben erhalten. Es ergab sich auch keine merkbare Fahrzeitenverlängerung aufgrund des SEV. Informationen zum SEV finden die Fahrgäste in der VVT-SmartRide-Fahrplanauskunft oder auf www.bahn.de.

Das Angebot von Montag bis Samstag wurde mit dem Fahrplanwechsel jeweils in der Früh und am Abend um eine Stunde ausgedehnt. Zudem wurde ein Stundentakt zwischen Reutte und Pfronten – mit einigen Lücken aufgrund der eigens eingerichteten Schülerzüge – geschaffen.

Regiozug Osttirol

Auf der Bahnstrecke von Lienz nach Kärnten wurde samstags und sonntags vom Zweistundentakt auf einen Stundentakt umgestellt. In Abfaltersbach wurde ein neuer Haltepunkt im Ort in Betrieb genommen, wodurch sich die Fahrzeiten der VVT Regiozüge nach Lienz um knapp zwei Minuten verlängerten.

Im Pustertal wurden drei Züge im Frühverkehr leicht angepasst, damit der Schülerzug von Sillian nach Lienz fünf Minuten früher in Lienz ankommen kann. So erreichten die Schülerinnen und Schüler mit den anschließenden Bussen die Schulen rechtzeitig.

Regiozug Wipptal

Der VVT Regiozug REX 1829 mit der Abfahrt um 21.05 Uhr in Innsbruck hält ab dem 13. Dezember 2020 auch in Gries und schloss für die Kundinnen und Kunden dort eine Lücke am Abend.

Änderungen bei den VVT-Regiobussen

Regiobus Oberland

Im Paznauntal wurde mit 13. Dezember 2020 erstmalig ein durchgängiger Verkehr im Tal zwischen See und Galtür bis circa 19.00 Uhr eingeführt. Damit wurde für die Paznauntalerinnen und Paznauntaler erstmalig auch außerhalb der Saisonzeiten die Grundlage für ein attraktives Öffi-Angebot geschaffen.

Da die L76 Landecker Straße noch länger gesperrt bleibt, wurden die Fahrpläne der Regiobus Linien 210 (Landeck – Nauders), 4230 (Landeck – Fließ) und 4236 (Landeck – Serfaus) angepasst: Alle Linien starten und enden seither in Landeck Zentrum und fahren über Landeck-Zams Bahnhof durch den Landecker Tunnel. Damit Zams besser angebunden werden konnte, halten alle Linien seither auch in Zams (Richtung Landeck: Zams Parkanlage, Richtung Fließ: Zams Zentrum). Für die entfallenen Haltestellen in der Fließer Au verkehrt seither der Pendelbus wie im Sommer.

Regiobus Innsbruck & Innsbruck-Land

Im Umkreis der Landeshauptstadt wurden die Linien 501–504 optimiert. So wurde auf der Linie 501 der Kurs um 12.42 Uhr von Hall nach Innsbruck eingestellt, da der nächste Bus ohnehin bereits um 12.45 Uhr fährt. Laut der Analyse der Fahrgastzahlen war dieser Verstärker nicht mehr notwendig. Die erste Fahrt der Linie 501 von Hall nach Innsbruck fährt seither circa fünf Minuten früher, um den Railjet um 6.00 Uhr besser zu erreichen. Auch auf der Linie 503 wurde aufgrund fehlenden Bedarfs ein Verstärkerkurs gestrichen. Dies betraf den Kurs um 13.33 Uhr

von Innsbruck nach Thaur. Auf der Linie 504 wurden leichte Fahrplananpassungen täglich in den Morgenstunden vorgenommen, um den Anschluss vom bzw. zum Stadt-Nightliner und an den Railjet um 6.00 Uhr nach Wien zu ermöglichen.

Regiobus Unterland

Im Unterland wurden die Anschlüsse und Fahrzeiten einiger VVT-Regiobus-Linien verbessert. Dies betraf die Linien 4070 (Brixlegg – Aschau), 4074 (Radfeld – Inneralpbach), 4111 (Schwaz – Brixlegg), 4113 (Brixlegg – Breitenbach), 4115 (Brixlegg – Kramsach – Brixlegg), 4119 (Schwaz – Brixlegg) sowie 4121 (Schwaz – Kufstein), auf denen es seit 13. Dezember 2020 zu Minutenanpassungen kam.

Auf der Linie Pillberg 8 gab es auch 2020/21 wieder ein Mehrangebot im Winter, um die Öffi-Anreise zu erleichtern. Dazu wurde an Samstagen, Sonntagen, Feiertagen sowie in den Ferien ein Stundentakt eingeführt.

Forschung und Entwicklung

On-Demand-Verkehr

Der VVT plant einen zentral aufgesetzten On-Demand-Verkehr, der herkömmliche Busverkehre in Zukunft intelligent ergänzen soll. On-Demand-Verkehre sind digital gesteuerte, bedarfsgerechte Verkehre, die mit Kleinfahrzeugen durchgeführt werden. Hierzu wurde im Herbst 2020 eine Ausschreibung gestartet. Der Zuschlag erfolgt im zweiten Quartal 2021. Gemeinsam mit der beauftragten Firma soll der On-Demand-Verkehr in zwei Pilotgebieten getestet und anschließend auf weitere Gebiete in Tirol ausgeweitet werden.

E-Carsharing

Die Vernetzung des E-Carsharings über ein eigenes Produkt ging mit November 2019 in Echtbetrieb. Über einen Aufpreis auf das Jahres-Ticket Land werden die VVT-Kundinnen und -Kunden gleichzeitig Kundinnen und Kunden der Carsharing-Kooperationspartner und können somit den Service inkl. 20 Freistunden nutzen.

Im Jahr 2020 wurden die ersten Erfahrungen gemacht, das System laufend verbessert und Änderungen im Ablauf umgesetzt. Durch die COVID-19-Pandemie hat sich die Weiterentwicklung verzögert, soll im kommenden Jahr aber weiter vorangetrieben werden. Dabei stehen Vereinfachungen im Kundenablauf, die Gewinnung neuer Partner sowie die Umsetzung von Schnittstellen im Fokus.

Dekarbonisierungsstrategie

Die Clean Vehicles Directive tritt mit 2. August 2021 in Kraft. Als Vorbereitung hierauf wurde im Jahr 2020 die Erstellung der Dekarbonisierungsstrategie in Auftrag gegeben. Diese Strategie betrachtet im Einklang mit dem Vergabezeitplan die einzelnen Buslinien in Tirol und prüft die technische Umsetzbarkeit einer Umstellung auf Elektro-, Wasserstoff- und Trolleybusse sowie Trams. So liegt am Ende ein strategischer Leitfaden für die Dekarbonisierung der Busflotte des ÖPNV in Tirol hinsichtlich der Aspekte Zeit und Wirtschaftlichkeit vor. Der Endbericht der Strategie wird im Frühjahr 2021 vorliegen. Darauf aufbauend sollen die Ergebnisse vertieft werden.

E-Paper Fahrgastinformationsanzeiger

Im September 2020 wurde die Rahmenvereinbarung für 200 Stück E-Paper Anzeiger für Tirol ausgeschrieben. Anstatt der bisherigen Haltestelleninformationen (Fahrpläne etc.) in analoger Druckform können die Informationen nun via E-Paper digital an die Fahrgäste vermittelt werden. In einem ersten Abruf werden in der Pilotregion Tannheim 30 Anzeiger eingesetzt und voraussichtlich im Herbst 2021 in Betrieb genommen. In Abstimmung mit den Gemeinden sowie den Kundinnen und Kunden kann nach der Pilotphase die tirolweite Implementierung erfolgen.

Fahrgastzählung

Nach Abschluss der Nachrüstungen der automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) wurden im Jahr 2020 mit der gemeinsam mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben (IVB) beschafften Auswertungsssoftware maBinso Studio aktuelle Auswertungen der Nachfrageentwicklungen vor, während und nach den einzelnen Lockdowns vorgenommen. Für künftige komplexere Auswertungen der erhobenen Fahrgastzahlen wird ebenfalls gemeinsam mit den IVB die Beschaffung eines OLAP-Würfels als Erweiterung der vorhandenen Auswertungssoftware maBinso Studio angestrebt.

Einzelne Fahrzeugnachrüstungen wurden noch nachträglich realisiert. Für künftige Neuvergaben werden die Ausrüstungen aller Fahrzeuge mit automatischer Fahrgastzählung vorgesehen. Die Ergebnisse der Fahrgastzählungen werden laufend evaluiert, um im Sinne der Fahrgäste Optimierungen des Verkehrs vornehmen zu können. Darüber hinaus werden die Daten neben anderen Parametern als Grundlage für Neuvergaben herangezogen.

3.2 Infrastrukturprojekte in Zusammenarbeit mit den ÖBB

Studien

Fernpassbahnstudie Verkehrsuntersuchung – Potenzialanalyse

Im Jahr 2019 wurde die Machbarkeitsstudie zur Bahntrassierung zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Bahnhof Ötztal (Fernpassbahnstudie) durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung war eine prinzipielle Machbarkeit einer solchen Bahntrasse (siehe Verkehrsbericht 2019). Aufbauend auf diesem Ergebnis wurde eine weitere Untersuchung beauftragt, die das Fahrgastpotenzial für die Bahntrasse abschätzen sollte.

Projektauftrag:

- Der Projektauftrag erfolgte durch das Land Tirol.

Projektziel:

- Bei der Potenzialabschätzung mit dem Zieljahr 2035 wurden die Ergebnisse aus der Fernpassbahnstudie 2019 herangezogen und in zwei Fahrgastpotenziale aufgeteilt.
- Unter dem Blickwinkel des Potenzials für den Alltagsverkehr wurde die Wohnbevölkerung im Bezirk Reutte betrachtet. Hierzu wurden drei Szenarien (Basis-, Standard- und Premiumszenario) angenommen.
- Hinsichtlich des Potenzials für den touristischen Verkehr wurde die An- und Abreise zum bzw. vom Urlaubsort betrachtet. Dies wurde ebenfalls in drei Szenarien (Worst-Case-, Best-Case- und Best-Case+-Szenario) betrachtet.

Fazit:

Bezüglich des Alltagsverkehrs liegt das durchschnittliche erzielbare Fahrgastpotenzial beim Premium-Szenario bei 580 Personen/Tag und beim Basis-Szenario bei 270 Personen/Tag. Hinsichtlich des touristischen Verkehrs liegt das durchschnittlich erzielbare Fahrgastpotenzial beim Best-Case+-Szenario bei 3.230 Personen/Tag und beim Worst-Case-Szenario bei 2.140 Personen/Tag. Für eine optimale Auslastung der Fernpassbahntrasse ist es erforderlich, diese gesamtheitlich in die Verbindung München – Mailand einzubetten.

Die gesamte Studie ist im Internet nachzulesen:
<https://www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung>

Reschenbahn – neue Schienenverbindungen in der Terra Raetica

Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität in der „Terra Raetica“, insbesondere im Bereich des öffentlichen Schienenverkehrs, verabschiedeten die vier Regionen Tirol, Südtirol, Lombardei und Graubünden im September 2020 in Form der „Grauner Erklärung“ ein gemeinsames Arbeitsprogramm. Ziel ist es, ein gemeinsames und abgestimmtes Zielnetz für die Umsetzung möglicher Schienenverbindungen zwischen Landeck, Mals, Bormio und Scuol zu definieren und so erste wesentliche Schritte in Richtung des Lückenschlusses im Schienennetz zu erreichen. Dazu wurde seitens der Landesregierungen eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz Südtirols eingerichtet, die den Auftrag hat, binnen eines Jahres einen ersten Bericht in Bezug auf dieses Zielnetz zu erstellen.

Der wesentliche Schwerpunkt der Arbeit liegt dabei auf der Darstellung der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen der vier Regionen. Die jeweiligen Muss- und Kann-Kriterien sind abzugleichen, zu bewerten und zu gewichten, um abschließend zu einem für alle tragbaren und im Gesamtsystem optimalen Zielnetz zu gelangen. Für Tirol wesentlich ist die gemeinsame Betrachtung dieser neuen Querung des Alpenhauptkamms mit der Erweiterung im Nordzulauf um die Fernpassbahn, die eine vollständig neue Alpenquerung von Süddeutschland über das Inntal bis nach Norditalien ermöglicht. Zudem ist sicherzustellen, dass alle Gemeinden entlang des Korridors an die neue Infrastruktur angeschlossen werden können.

Bahninfrastrukturprojekte 2020

Im Jahr 2020 wurden in Tirol zahlreiche Bahninfrastrukturprojekte der ÖBB umgesetzt bzw. die vertraglichen Voraussetzungen für deren Realisierung geschaffen.

Haltestelle Messe Innsbruck

Status: im Bau befindlich

Vertragssumme: 9.463.788,82 Euro

Anteil Land Tirol: 1.999.083,96 Euro

Beschreibung: Errichtung von Bahnsteigen, Adaptierung der Viadukte, barrierefreie Zugänge, B+R-Anlage



Quelle: ÖBB, EQ-Vis OG



Quelle: ÖBB, EQ-Vis OG

Abb. 3-3 + 3-4: Rendering Haltestelle Messe Innsbruck

Haltestelle Rum

Status: im Bau befindlich

Vertragssumme: 13.422.542 Euro

Anteil Land Tirol: 2.652.990 Euro

Beschreibung: Barrierefreie, fahrgastgerechte Ausgestaltung



Quelle: ÖBB, ostertag ARCHITECTS



Quelle: ÖBB, ostertag ARCHITECTS

Abb. 3-5 + 3-6: Rendering Haltestelle Rum

P+R-Anlage Jenbach Parkdeck

Status: in Bau befindlich

Vertragssumme: 11.577.322,85 Euro

Anteil Land Tirol: 2.897.250,00 Euro

Beschreibung: P+R-Parkdeck, provisorische Bahnhofstraße, Bahnhofstraße, Bahnsteig E-Mobility

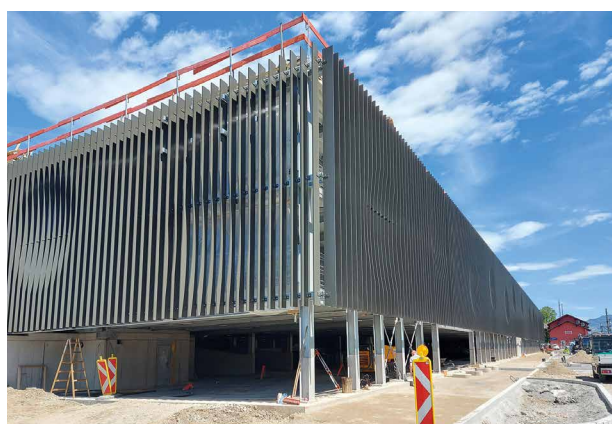


Abb. 3-7: Baustelle Parkdeck Jenbach

Bahnhof Hall i. T.

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 11.610.000 Euro

Anteil Land Tirol: 2.417.200 Euro

Beschreibung: Barrierefreiheit, Neuerrichtung eines Personentunnels, Überdachung der Aufgänge

Bahnhof Schwaz

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 28.994.000 Euro

Anteil Land Tirol: 6.092.000 Euro

Beschreibung: Neuerrichtung eines Inselbahnsteiges, Barrierefreiheit, Personentunnel, Anpassung von Bahninfrastruktur, Technikgebäude

P+R Anlage Terfens – Weer

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 495.000 Euro

Anteil Land Tirol: 124.000 Euro

Beschreibung: Errichtung von P+R- sowie B+R-Plätzen

P+R Anlage Westendorf

Status: Baustufe I abgeschlossen

Vertragssumme: 516.000 Euro

Anteil Land Tirol: 129.000 Euro

Beschreibung: Errichtung von P+R- sowie B+R-Plätzen

Bahnhof Kirchberg

Status: Im Bau befindlich

Vertragssumme: 9.782.400 Euro

Anteil Land Tirol: 2.410.360 Euro

Beschreibung: Vorplatz, Neuerrichtung eines Inselbahnsteiges, Barrierefreiheit, Verlängerung Personentunnel, Anpassung von Bahninfrastruktur, Technikgebäude

B+R Anlage Hochfilzen

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 107.000 Euro

Anteil Land Tirol: 26.925 Euro

Beschreibung: P+R-Parkdeck

P+R Anlage Schwaz Parkdeck

Status: Vertrag unterzeichnet

Vertragssumme: 1.560.000 Euro

Anteil Land Tirol: 390.000 Euro

Beschreibung: P+R-Parkdeck

P+R Pill Vomperbach

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 409.880 Euro

Anteil Land Tirol: 102.470 Euro

Beschreibung: Erweiterung P+R-Anlage

B+R-Bahnhof Silz

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 91.500 Euro

Anteil Land Tirol: 22.875 Euro

Beschreibung: Adaptierung der B+R-Anlage

Mobilitätszentrum Lienz

Status: im Bau befindlich

Vertragssumme: 28.940.000 Euro

Anteil Land Tirol: 8.140.000 Euro

Beschreibung: Attraktivierung der Verkehrsstation, Barrierefreiheit, Errichtung eines Personen- und Radwegtunnels sowie der P+R- und B+R-Anlage inkl. Brücke über die Drau, Neugestaltung des Busterminals sowie eine Neuanbindung an die B100 Drautalstraße



Quelle: ÖBB



Quelle: ÖBB

Abb. 3-8 + 3-9: Baustelle Mobilitätszentrum Lienz

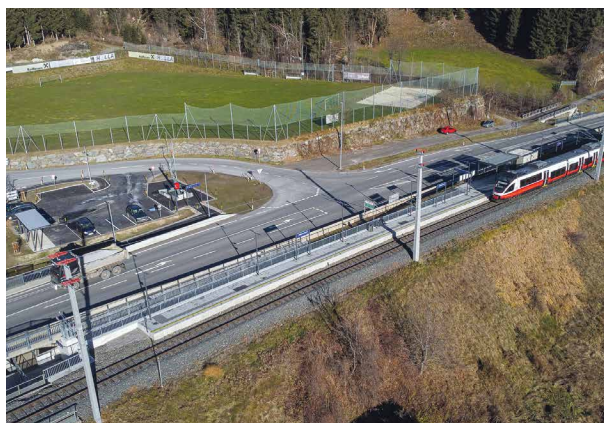
Haltestelle Abfaltersbach

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 2.191.300 Euro

Anteil Land Tirol: 454.725 Euro

Beschreibung: Errichtung einer barrierefreien Haltestelle, Bushaltestelle, P+R- und B+R-Anlage



Quelle: ÖBB

Abb. 3-10: Haltestelle Abfaltersbach

Haltestelle Weitlanbrunn, Bahnhof Sillian

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 17.337.000 Euro

Anteil Land Tirol: 3.590.000 Euro

Beschreibung: Haltestelle Weitlanbrunn, Verlegung der Haltestelle, Errichten einer P+R- sowie B+R-Anlage am Bahnhof Sillian, Errichtung eines barrierefreien Mittelbahnsteiges, Fußgängerunterführung, Bahnhofsvorplatz, Pkw-Abstellplätze, P+R- und B+R-Anlage

Bahnhof Mittewald Anras

Status: Bauarbeiten abgeschlossen

Vertragssumme: 1.734.500 Euro

Anteil Land Tirol: 401.825 Euro

Beschreibung: Adaptierung der Haltestelle, P+R- und B+R-Anlage

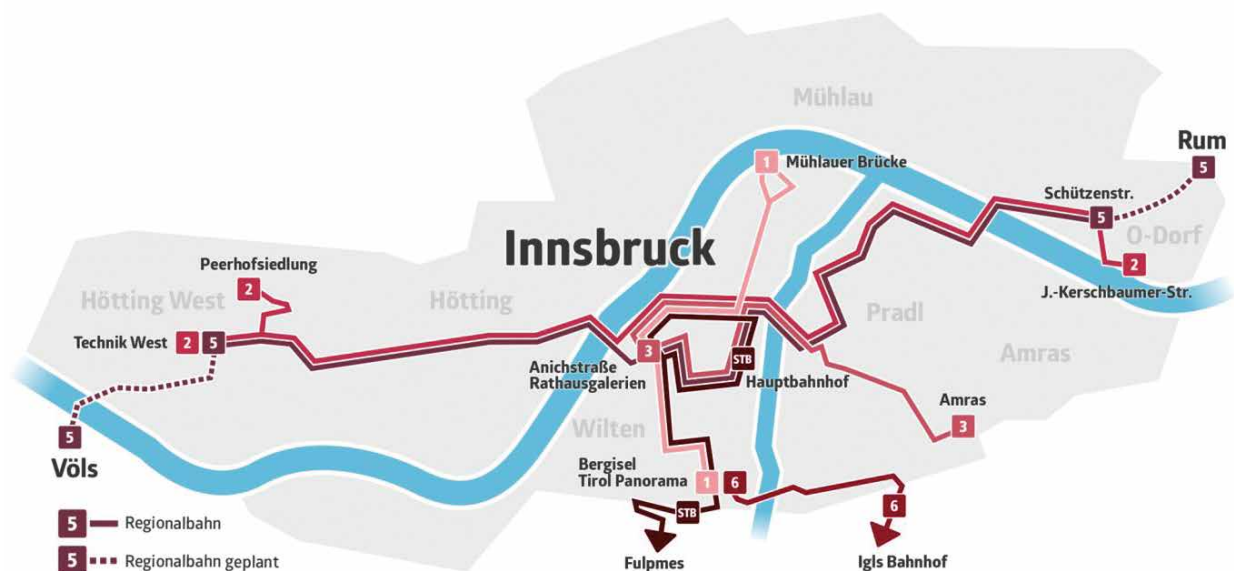
3.3 Straßen- und Regionalbahn im Großraum Innsbruck

Straßenbahnlinie 2 und Regionalbahnlinie 5

Die Linien 2 (Straßenbahn) und 5 (Regionalbahn) sind seit Jänner 2019 im Innsbrucker Stadtgebiet im Betrieb. Die beiden Linien unterscheiden sich innerstädtisch nur im Abschnitt zwischen Sillpark und Klinik. Während die Linie 2 durch die Museumstraße und den Terminal Innrain geführt wird, verkehrt die Regionalbahn über den Hauptbahnhof und die Anichstraße.

Die Linie 2 verkehrt im 15-Minuten-Takt zwischen Josef-Kerschbaumer-Straße und Peerhofsiedlung bzw. Technik-West. Das ergibt im gemeinsamen Abschnitt einen 7,5-Minuten-Takt. Überlagert mit der alle 15 Minuten zwischen Schützenstraße und Technik-West verkehrenden Linie 5 entsteht ein ungerader 5-Minuten-Takt zwischen Schützenstraße und Technik. Dies entspricht dem Takt der seinerzeitigen Buslinie O bei gleichzeitig höherer Kapazität (+40 Prozent gegenüber Gelenkbussen).

Noch verkehrt die Linie 5 nur im Innsbrucker Stadtgebiet. In den kommenden Jahren wird sie aber nach Völs und Rum weitergeführt. In Richtung Rum wird die Linie 5 in Verlängerung der Schützenstraße ab der Col-di-Lana-Straße über die gesamte Länge der Serlesstraße bis zur Haller Straße, am Rumer Hof vorbei und beim McDonald's nach links Richtung Norden zur ÖBB-Haltestelle fahren. Die ÖBB-Haltestelle in Rum wird dann auch die Endhaltestelle der Linie 5 sein. Die barrierefreie Anbindung des Bahnhofs an die Linie 5 ist der Kernpunkt des Ausbaus, um einen komfortablen Umstieg von den ÖBB auf die Regionalbahn zu ermöglichen.



Quelle: IVB

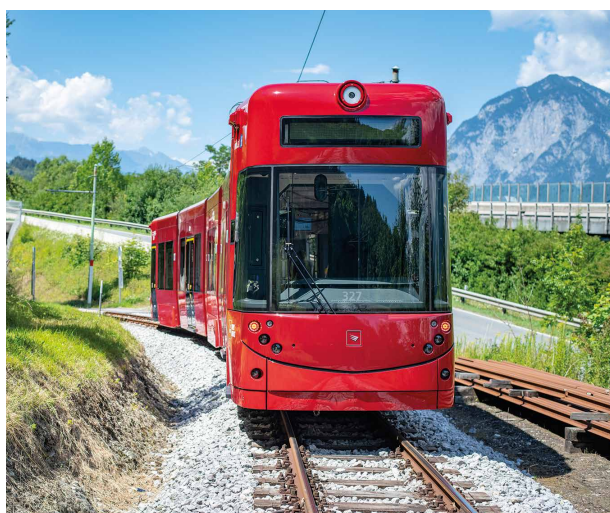
Abb. 3-11: Linienführung der Linien 2 (Ersatz für die Buslinie O) und 5

Bauarbeiten Regionalbahn

Die Bauarbeiten für die Verlängerung der Linie 5 nach Rum sind bereits vergeben und begannen im Frühjahr 2021 im Kreuzungsbereich Col-di-Lana-Straße/Schützenstraße. Die Arbeiten werden im Verlauf des Jahres 2021 in der Serlesstraße bis zur Querung mit der Rossschwemme umgesetzt. Nach der Winterpause werden ab Frühjahr 2022 (je nach Witterung) die Arbeiten bis zum Anschluss bei der Haller Straße fortgesetzt. Die Fertigstellung sämtlicher Arbeiten inklusive der Bauarbeiten an der Unterführung und am Endbahnhof in Rum erfolgt bis Jahresende 2022. Die offizielle Eröffnung der Linie 5 bis nach Rum ist nach einem Probebetrieb und der Erteilung der behördlichen Betriebsbewilligung mit Anfang 2023 geplant. Für die Linie 5 nach Völs ist der Baustart für 2022 vorgesehen. Die Inbetriebnahme soll voraussichtlich Ende 2025 erfolgen.

Fahrzeugbeschaffung

Für die Linien 2 und 5 wurden im Dezember 2015 weitere 20 Bahnen vom Typ „Flexity Outlook 2“ bestellt. Alle Straßenbahnen sind Niederflurfahrzeuge mit behindertengerechter Ausstattung. Sie sind 28 Meter lang, 6,8 Tonnen schwer und können bis zu 160 Personen befördern. Die letzte Bahn wurde im Dezember 2020 geliefert. Seither sind alle Fahrzeuge zugelassen, betriebsbereit und auf den Linien 2 und 5 im Einsatz. Diese Fahrzeuge sind in der im Jahr 2017 neu errichteten Remise 2 untergebracht.



Quelle: IVB 2021

Abb. 3-12: Straßenbahnfahrzeug

Stubaitalbahn Instandhaltungsarbeiten

Die Stubaitalbahn ist bereits seit 1904 im Betrieb und verbindet den Innsbrucker Hauptbahnhof mit dem Bahnhof Fulpmes. Die Fahrtzeit beträgt circa 63 Minuten. Zwischen Innsbruck und Mutters-Kreith besteht ein 30-Minuten-Takt und zwischen Innsbruck und Fulpmes ein Stundentakt. Auf einer Gesamtlänge von circa 18,2 Kilometern befinden sich ein Tunnelbauwerk, fünf Brückenbauwerke, beinahe 40 Stütz- und Futtermauerwerke sowie unzählige Entwässerungsbauwerke (Durchlässe jeglicher Art und Größe). Entlang der Strecke befinden sich zudem 92 Überwege (Eisenbahnkreuzungen), davon 64 öffentliche Eisenbahnkreuzungen und 28 Wirtschaftsrampen.

Um die Strecke in Schuss zu halten, sind jährliche Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Dazu zählen unter anderem die jährliche Erneuerung von circa 800 bis 1000 Buchenschwellen, Gleisstopfarbeiten, Schienenstoßberichtigungen sowie – je nach Bedarf, üblicherweise aber alle zwei bis drei Jahre – Schienenschleifarbeiten über die gesamte Strecke.

Eine besonders aufwändige Maßnahme im Jahr 2020 war die Sanierung der Stützmauern zwischen der Haltestelle Sonnenburgerhof und der Haltestelle Gärberbach. Die Stützmauern befinden sich – bis auf zwei kurze Abschnitte im Anfangsbereich – unmittelbar neben der Stubaitalbahn und etwa 15 bis 20 Meter oberhalb der B182 Brennerstraße. Der Betrieb der Stubaitalbahn wurde durch die Arbeiten im Wesentlichen aber nicht beeinflusst; nur im Zuge der Gleissanierung war eine kurzfristige Sperre und deshalb ein Schienenersatzverkehr erforderlich.



Quelle: IVB 2021

Abb. 3-13: Stubaitalbahn Gärberbachbaustelle

3.4 Mobilitätsprogramm „Tirol Mobil“

Das Mobilitätsprogramm „Tirol mobil“ des Landes Tirol wurde im Jahr 2008 mit dem Ziel gestartet, umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu fördern. Durch ein breites Maßnahmenbündel sollten die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Anteil des Rad- und Fußverkehrs spürbar erhöht werden. Das bereits breite Förderangebot für Mobilitätsprojekte wurde zusätzlich um die Förderung von E-Transportfahrrädern für Gemeinden, Bildungseinrichtungen, Vereine und Privatpersonen erweitert.

Evaluierung Mobilitätsprogramm 2013–2020

Der Erfolg des Mobilitätsprogramms ist wesentlich davon abhängig, durch langfristige Projekte und Initiativen einen langsamen, aber beständigen Wandel herbeizuführen. Die im Mobilitätsprogramm geförderten Projekte führen dazu, dass die Verkehrsmittelwahl stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung rückt – vom Kindergartenkind bis hin zu politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern. Das Tiroler Mobilitätsprogramm ist eines der umfangreichsten Programme zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens in Österreich.

Im Jahr 2020 wurde evaluiert, ob und in welchem Ausmaß das Tiroler Mobilitätsprogramm ein Umdenken für eine nachhaltige Mobilitätswende herbeiführen kann. Die Ergebnisse wurden im Rahmen eines Berichts publiziert. Diese Evaluierung diente als Grundlage für die Fortführung und die inhaltliche Anpassung des Mobilitätsprogramms für die kommende Periode ab 2022. Für einen lückenlosen Übergang wurden die bislang geltenden Förderrichtlinien des Mobilitätsprogramms bis zum 31. Dezember 2021 verlängert.

Aus dem Bericht geht hervor, dass das Tiroler Mobilitätsprogramm entscheidend dazu beiträgt, ein Umdenken zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätswende herbeizuführen. Im Rahmen des Mobilitätsprogramms werden Gemeinden und Schulen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur begleitet. Zudem werden Bürgerinnen und Bürger bezüglich ihrer Verkehrsmittelwahl sensibilisiert. Tiroler Gemeinden und Schulen setzen dabei zunehmend Maßnahmen zur Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs, des Anteils der E-Mobilität sowie zur Förderung neuer Mobilitätslösungen um.

E-Carsharing in Gemeinden

E-Carsharing in Gemeinden kann dazu beitragen, die Autofahrten und damit die Belastung durch Lärm und Abgase zu reduzieren. Es führt außerdem zu einer Reduktion der Mobilitäts- und Infrastrukturkosten und hat zudem den Vorteil, aktiv zum Klimaschutz beizutragen. Ziel der Förderung von im VVT-Tariffsystem integrierten E-Carsharings ist die Schaffung eines größeren Angebots an gemeinschaftlich verfügbaren Elektroautos zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität in den Gemeinden.

E-Carsharing-Fahrzeuge stehen bereits in 24 Tiroler Gemeinden zur Verfügung; weitere Standorte befinden sich im Aufbau. Neu als Standortgemeinden hinzugekommen sind im Jahr 2020 Götzens, Imst, Obertilliach, Schwaz und Sillian. In den bereits etablierten E-Carsharing-Gemeinden Kufstein, Lienz und Wattens wurde das Angebot durch zusätzliche Standorte ergänzt.

(E-)Transportrad-Förderung

Das bereits umfangreiche Förderangebot im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms wurde mit 1. Oktober 2020 um die Förderung von (E-)Transportfahrrädern erweitert. Gefördert wird dabei die Anschaffung von (E-)Transportfahrrädern für Gemeinden, Schulen und Vereine. Auch für Privatpersonen wird die Anschaffung durch einen zusätzlichen Mobilitätsbonus in Höhe von 250 Euro auf die bereits bestehende Bundesförderung für alle Tirolerinnen und Tiroler attraktiviert. Transporte können somit schnell, kostengünstig und umweltverträglich durchgeführt werden.

Tirol radelt

Die Aktion „Tirol radelt“ ist die größte Kampagne zur Förderung des Alltagsradverkehrs des Landes. Aufgrund der großen Beliebtheit wurde das Projekt 2019 auf ganz Österreich ausgeweitet. Infolge der Ausnahmesituation durch die COVID-19-Pandemie konnte der Wettbewerb 2020 erst im Mai gestartet werden. Trotz der Absage zahlreicher Events rund um „Tirol radelt“ haben im Zeitraum zwischen Mai und September rund 3.500 Tirolerinnen und Tiroler etwa 3 Millionen Radkilometer zurückgelegt. Nur in Vorarlberg wurden in der bundesweiten Aktion „Österreich radelt“ mehr Kilometer gesammelt als in Tirol. 114 Gemeinden, 114 Betriebe, 59 Vereine und 18 Bildungseinrichtungen haben 2020 zum Mitradeln aufgerufen. Mit der Mittelschule Stams-Rietz konnte eine Tiroler Bildungseinrichtung den Schulwettbewerb „Österreich radelt“ gewinnen.



Quelle: Klimabündnis Tirol/Lechner

Abb. 3-14: Tirol radelt 2021

PRO-BYKE-Radberatungen

Die partizipativen Radberatungen werden seit 2018 im Interreg-Programm Italien-Österreich 2014–2020 durchgeführt. Auf dem Programm stehen in dem neunmonatigen Prozess neben der Gründung eines Radteams in der Gemeinde mehrere Workshops sowie ein Infrastrukturcheck im Zuge einer Beratung des Ortsgebietes. Durch die umfangreiche Beratung von lokalen Radteams, bestehend aus der Gemeindepolitik und -verwaltung sowie Alltagsradfahrerinnen und -fahrern, entsteht vor Ort Rad- und Handlungskompetenz, sodass langfristig von der Gemeinde proaktiv Maßnahmen gesetzt werden und die positive Wirkung des Projektes über die Projektdauer hinausgeht. Am Ende des Prozesses entsteht ein Maßnahmenplan für eine radfreundliche Gemeinde. Die PRO-BYKE-Radberatungen wurden von 2018 bis 2020 als Interreg-Projekt in den Gemeinden Alpbach, Brixlegg, Inzing, Landeck, Reutte, Schwaz, Virgen, Volders, Wattens und Zirl durchgeführt und ab Herbst 2020 in das Tiroler Mobilitätsprogramm integriert. Dabei haben auch die Gemeinden Haiming und Nassereith die PRO-BYKE-Radberatungen erfolgreich absolviert und einen radfreundlichen Maßnahmenplan ausgearbeitet.

Fahrradkurse

Das Fahrrad ist aufgrund der geringen Kosten ein besonders sozialverträgliches Verkehrsmittel. Um es einer maximal breiten Bevölkerungsschicht zugänglich zu machen, müssen aber besonders jene gefördert werden, die bislang nicht die Möglichkeit hatten, Radfahren zu lernen. Im Jahr 2020 konnten aufgrund der COVID-19-Bestimmungen nicht alle von den Gemeinden gebuchten Radkurse durchgeführt werden. Ein Radkurs für Migrantinnen in Telfs konnte im Herbst vollständig durchgeführt werden, ein weiterer in Wörgl konnte zumindest begonnen werden.

Europäische Mobilitätswoche

In der europäischen Mobilitätswoche setzen Gemeinden einen Impuls zur verstärkten Nutzung des Rad- und Fußverkehrs sowie der öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn. In den letzten Jahren konnte die Anzahl der teilnehmenden Gemeinden kontinuierlich erhöht werden. 2020 war das Interesse am autofreien Tag und der europäischen Mobilitätswoche besonders groß: Mit 142 Tiroler Gemeinden, Betrieben und Bildungseinrichtungen konnte ein neuer Teilnehmerrekord verzeichnet werden. Doch nicht nur die Anzahl der teilnehmenden Gemeinden, sondern insbesondere die Qualität und Vielseitigkeit der in der europäischen Mobilitätswoche durchgeführten Aktionen sind beachtlich. Dabei reichten die Aktivitäten von Danke-Aktionen für Pendlerinnen und Pendler über Mobilitätsveranstaltungen, Informationsveranstaltungen zur Elektromobilität, Umweltfeste, Radwegsäuberungen und Fahrradbörsen bis hin zu Radausflügen und Fahrradparaden.

Gemeinden Mobil

48 Gemeinden nehmen am Projekt „Gemeinden Mobil“ teil. Zentrales Projektziel ist es, in den Teilnehmergemeinden nachhaltige und dauerhafte Aktivitäten zur Förderung und Kommunikation umweltfreundlicher Mobilitätsangebote anzuregen. Dazu wurden in den Gemeinden unter anderem Mobilitätszentralen eingerichtet und parallel dazu Mobilitätsberaterinnen und -berater ausgebildet. Diese informieren die Gemeindebürgerinnen und -bürger über die nachhaltigen Mobilitätsangebote in der Gemeinde.

Die Mobilitätsbeauftragten der Gemeinden haben sich auch im Jahr 2020 wieder zu einem gemeinsamen Fortbildungsseminar getroffen. Zudem wurden rund 3.000 Materialien (Schnuppertickets, Ticketfolder etc.) in den Paketen für Neuzugezogene ausgesendet und für 22 Gemeinden praktische Taschensfahrpläne erstellt.

Schulen Mobil

Die Schulangebote erfreuen sich großer Beliebtheit:

Noch nie gab es so viele Einreichungen im Projekt „Crazy Bike“: 1.600 Schülerinnen und Schüler haben 2020 ihr Traumfahrrad gezeichnet.

Im Projekt „Pedibus“ legen Volksschulkinder ihren Schulweg gemeinsam mit Freiwilligen zu Fuß zurück. Insgesamt 20 Bildungseinrichtungen in 18 Gemeinden konnten im Jahr 2020 einen Pedibus anbieten und so einen wichtigen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit auf den Wegen zu den Bildungseinrichtungen leisten.

Bei dem Workshop „Kleine Grüne Füßchen“ kommen Kindergartenkinder bereits in sehr frühem Alter mit dem Thema „Umweltfreundliche Mobilität“ in Kontakt.

In Radwerkstätten lernen Schülerinnen und Schüler der 5. bis 8. Schulstufe spielerisch, wie kleinere Reparaturen am eigenen Fahrrad durchgeführt werden können.

4 Alpenquerender Güterverkehr



4.1 Brenner

Die Gesamtmenge des auf der Straße und der Schiene transportierten Frachtvolumens am Brenner betrug im Jahr 2019 53,8 Millionen Tonnen. Das bedeutet im Vergleich zu 2018 einen Zuwachs von +0,9 Millionen Tonnen oder +1,7 Prozent. Von den 53,8 Millionen Tonnen entfielen 39,9 Millionen Tonnen auf die Straße und 13,9 Millionen Tonnen auf die Schiene. Im Vergleich zu 2018 wuchs der Straßengüterverkehr am Brenner um +1,1 Millionen Tonnen, wohingegen das Frachtvolumen auf der Schiene zwischen 2018 und 2019 nur um +0,1 Millionen Tonnen stieg. Der Anteil der Straße (Modal Split) nahm weiterhin zu und betrug im Jahr 2019 74 Prozent, während der Anteil der Schiene im Vergleich zu 2018 um einen Prozentpunkt auf 26 Prozent fiel und somit dem bisherigen Tiefstwert von 2006 entspricht. Im Jahr 2010 betrug der Anteil der auf der Schiene transportierten Gütermengen noch 36 Prozent.

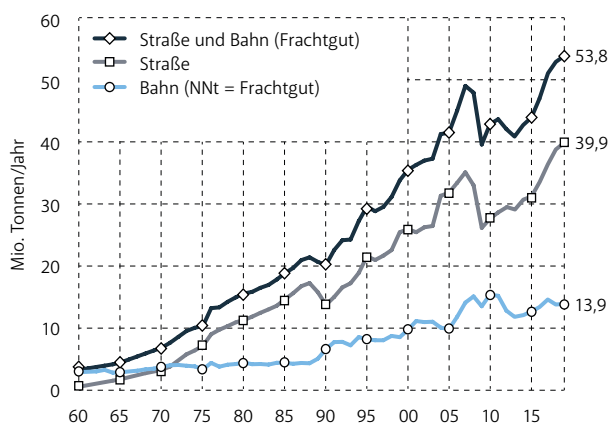


Abb. 4-1: Güterverkehr Brenner 1960–2019

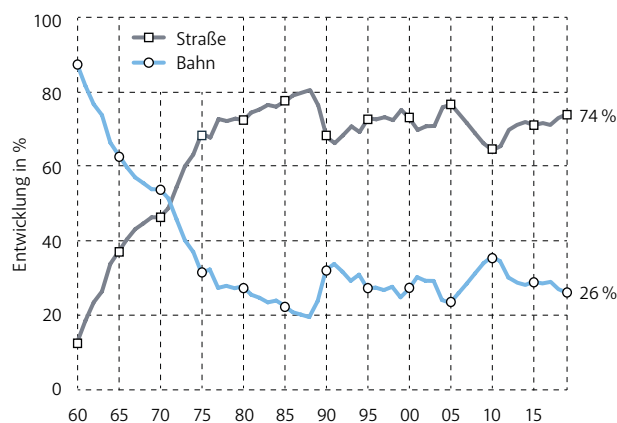


Abb. 4-2: Modal Split am Brenner 1960–2019

4.2 Internationale Alpenkorridore

Betrachtet man die Verteilung der Gütermengen auf den alpenquerenden Korridoren, so ist der Brenner weiterhin der mit Abstand am stärksten belastete Übergang. Das Gesamtgütervolumen im Jahr 2019 war mit 53,8 Millionen Tonnen am Brenner höher als das Aufkommen an allen französisch-italienischen Alpenübergängen zusammen und deutlich höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz mit 37,4 Millionen Tonnen. Alle Schweizer Übergänge verzeichneten 2019 beim Gesamtvolumen im Vergleich zu 2018 einen Rückgang. Am Schweizer Gotthardpass sank das Gesamtvolumen um -0,6 Millionen Tonnen bzw. -2,7 Prozent. Rückgänge waren dort sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße zu verzeichnen, wobei das Straßengütervolumen 2019 um -5 Prozent von 8,4 Millionen Tonnen auf 8 Millionen Tonnen sank. Das Schienengütervolumen sank im gleichen Zeitraum von 15,3 Millionen Tonnen auf 15,1 Millionen Tonnen und damit nur um ein Prozent. Im Gegensatz zum Brenner wird ein Großteil des Gütervolumens in der Schweiz somit auf der Schiene abgewickelt. 2019 wurden 70,5 Prozent des Transportguts per Bahn und 29,5 Prozent auf der Straße durch die Schweizer Alpen befördert.

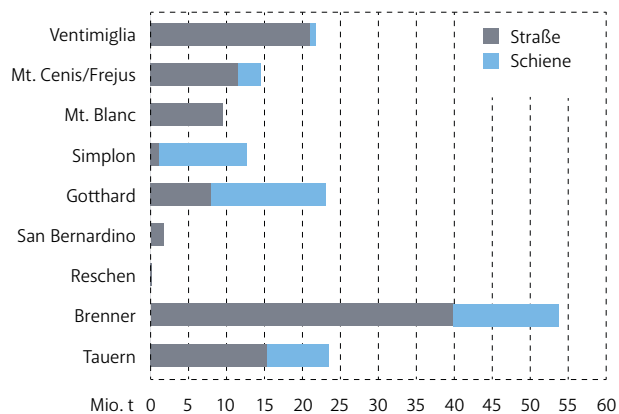


Abb. 4-3: Alpenquerender Güterverkehr 2019

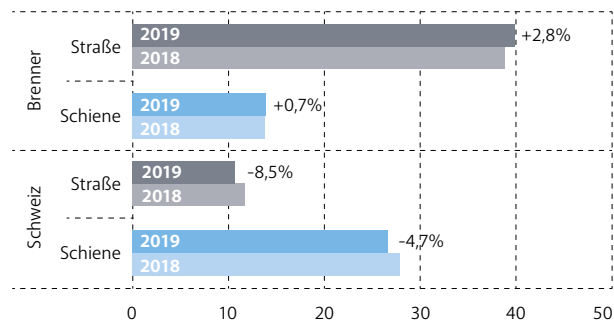


Abb. 4-4: Entwicklung Güterverkehr Brenner und Schweiz (Mio. Tonnen/Jahr)

4.3 Europäische Verkehrspolitik

4.3.1 EUSALP

Die Europäische Strategie für den Alpenraum (EUSALP), eine von vier makroregionalen Strategien der EU, besteht aus neun Aktionsgruppen (AGs). Die AG4 ist für den Bereich Mobilität und Verkehr zuständig und wird seit 2016 von der EVTZ Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino geleitet, wobei die federführende Abwicklung und die strategische Umsetzung dieser Leitfunktion von Tirol ausgeführt wird. Seit 2019 wird die Leitung der AG4 mit der französischen Region Provence-Alpes-Côte d'Azur als Co-Lead geteilt. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden 2020 sämtliche Sitzungen der AG4 virtuell abgehalten. Außerdem wurde der EUSALP-Vorsitz Frankreichs um ein Jahr bis 2021 verlängert, da alle größeren Veranstaltungen nur online stattfinden konnten.

Die AG4 hat das Ziel, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung sowie den grenzüberschreitenden Nahverkehr voranzutreiben. Mit der Annahme des neuen Arbeitsplans 2020–2022 wurde der Fokus zusätzlich auf das Thema alternative Antriebsstoffe gelegt. In diesem Sinne wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die den Status quo sowie das Potenzial alternativer Antriebsstoffe für den Verkehr im Alpenraum analysiert. Im Zentrum steht dabei insbesondere der Wasserstoff als Antriebsmittel. Außerdem strebt die AG4 gemäß dem neuen Arbeitsplan an, ein Hauptakteur in der Politikgestaltung zu werden, um die effektive Implementierung der Verlagerung von der Straße auf die Schiene voranzutreiben.

Ein Meilenstein der AG4 war die Zertifizierung von Projekten mit makroregionaler Perspektive, die zur Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Alpenraum beitragen. Dazu wurde in den letzten drei Jahren eine Bewertungsmethodik entwickelt, die in einer ersten Bewertungsrunde 2020 erstmals zum Einsatz kam. Im Zuge dessen erhielten 14 Projekte ein Empfehlungsschreiben der AG4, welches die jeweiligen Projektträgerinnen und Projektträger beim Ansuchen um finanzielle Mittel zur Umsetzung des Projekts unterstützt. Eines dieser bereits zertifizierten Projekte ist der Tiroler Fernpass-Bahntunnel. Weitere Bewertungsrunden sollen in den kommenden Jahren folgen. Außerdem werden diese ausgezeichneten Projekte sowie auch weitere Ergebnisse der AG4 im Rahmen eines Updates in die EUSALP-Wissensplattform integriert.

4.3.2 iMONITRAF!

Obwohl der pandemiebedingte Lockdown zu einem Rückgang vieler Aktivitäten führte, blieb der Handlungsdruck entlang der wichtigsten Alpentransitkorridore auch im Jahr 2020 sehr hoch. Trotz der Umsetzung von Verlagerungsmaßnahmen stagnierte die Verlagerung auf der Schiene. Unter der Leitung Tirols setzte das Netzwerk der Alpenregionen auf den Transitkorridoren seine Zusammenarbeit zur Reduzierung negativer Auswirkungen des alpenquerenden Verkehrs fort. iMONITRAF! bietet hier eine Plattform für den technischen und politischen Austausch und für die Koordination politischer Maßnahmen und Strategien.

Als Grundlage für die Agenda bis 2030 hat das iMONITRAF!-Netzwerk neue Politiksznarien für den alpenquerenden Güterverkehr entwickelt. Eine deutliche Reduzierung der Verkehrs- und Umweltbelastung kann somit nur in einem Szenario erreicht werden, das ehrgeizige Verlagerungsmaßnahmen mit innovativen Technologien kombiniert. Diese Erkenntnisse wurden in einer neuen politischen Resolution aufgegriffen, welche im Rahmen eines virtuellen runden Tisches im November 2020 von politischen Vertreterinnen und Vertretern der iMONITRAF!-Regionen unterzeichnet wurde. Das europäische Jahr der Schiene bietet die Möglichkeit, dem Thema Alpentransit und Verkehrsverlagerung mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

4.3.3 Wegekostenrichtlinie/Eurovignette-Richtlinie

Ein wichtiger Bestandteil der oben angeführten Resolution ist auch die Revision der EU-Wegekostenrichtlinie. Bereits seit 2016 fordern die iMONITRAF!-Regionen die Umsetzung eines ambitionierten Road Pricings. Nach fast zweijährigem Stillstand auf EU-Ebene wurde die Diskussion um die EU-Wegekostenrichtlinie 2020 wiederaufgenommen. Das iMONITRAF!-Netzwerk konnte mit einer gemeinsam mit CIPRA International verfassten Stellungnahme Druck auf politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger ausüben, um die Richtlinie entsprechend der besonderen Herausforderungen im Alpenraum und gemäß des Toll-Plus-Vorschlags zu überarbeiten. Mit Ende 2020 konnte jedoch noch keine Einigung zwischen den EU-Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament erzielt werden.

4.3.4 Das Berliner 10-Punkte-Programm

Am 25. Juli 2019 fand im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin der Transit-Gipfel zum Brennerkorridor statt. Dort trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Länder Tirol und Bayern sowie der Verkehrsministerien von Österreich und Deutschland mit dem Ziel, zeitnahe Lösungen für den Brennerkorridor auszuarbeiten. Der dort vereinbarte 10-Punkte-Plan beinhaltet die folgenden konkreten Kooperationsprojekte zwischen Österreich/Tirol und Deutschland/Bayern zur Entlastung der Bevölkerung am Brennerkorridor vom gewerblichen Schwerlastverkehr.

1. Förderung des Kombinierten Verkehrs einschließlich der Rollenden Landstraße

Beschlusspunkt:

Die Europäische Kommission wird dazu aufgefordert, beihilferechtliche Genehmigungen für Förderungen, sofern erforderlich, schnellstmöglich zu erteilen. Zudem wird die Europäische Kommission dazu aufgefordert, den Beihilferahmen zu flexibilisieren und zu erhöhen, um eine verstärkte Unterstützung des Kombinierten Verkehrs (KV) und der Rollenden Landstraße (RoLa) zu ermöglichen.

Insbesondere hinsichtlich einer verstärkten Förderung von privaten Umschlagterminals des unbegleiteten KV soll bei der Europäischen Kommission darauf hingewirkt werden, zukünftig eine erhöhte Förderquote, beispielsweise in Höhe der in der Vergangenheit gültigen 85 Prozent, zu unterstützen.

Gemeinsames Schreiben Österreich und Deutschland bis 31. August 2019.

Stand Ende 2020:

Der Erhöhung der Förderquote wurde zwischenzeitlich seitens der Kommission stattgegeben und die Änderung der Förderregeln für die Rollende Landstraße wurde bestätigt. Die neue Regelung sieht insgesamt 205 Millionen Euro an zusätzlichen Mitteln für die Rollende Landstraße im Zeitraum 2020–2022 vor, um diese für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiver zu machen. Diese Unterstützung wird in Form eines Zuschusses an Eisenbahnunternehmen gewährt, welcher sich auf die Preisgestaltung der Rollenden Landstraße auswirkt.

2. Bessere Anbindung der Güterverkehrsterminals an die Brennerstrecke

Beschlusspunkt:

Deutschland und Bayern sagen in diesem Punkt zu, die beiden Terminals der DB Netz AG in München-Riem und in Regensburg kapazitiv zu erweitern und in ihrer Anbindungseffizienz zu verbessern. Mit dem Bau der Truderinger Kurve wird eine bisher nicht vorhandene direkte Anbindung von München-Riem in Richtung Süden (Brenner-Nordzulauf) hergestellt. Die Terminals München/Riem und Regensburg sollen baldmöglichst ertüchtigt sein.

Österreich und Tirol sowie Deutschland und Bayern werden gemeinsam an Italien herantreten, um die Terminalanbindung in Trento und Verona zu optimieren. Österreich und Tirol sagen zu, ihrerseits alle Optimierungsschritte umzusetzen, um den technischen Ablauf des Güterumschlags über die Schiene zu beschleunigen. Hierzu gehört die Bereitstellung ausreichender Abstellkapazitäten im Bereich Wörgl/Kufstein zur Pufferung von Zügen im Störfall. Die drei beteiligten Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Deutschland, Österreich und Italien sollen dazu angehalten werden, den Betrieb auf dem Brennerkorridor zeitnah durch ein ganzheitlich koordiniertes Verkehrsmanagement zu verbessern.

Darüber hinaus kommen Österreich und Deutschland/Bayern überein, gemeinsam im süddeutschen Raum einen zusätzlichen geeigneten Terminalstandort insbesondere für den Kombinierten Verkehr und die Rollende Landstraße zu identifizieren. Dies könnte eine weitere Entlastung der Region vom Straßengüterverkehr und eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts ermöglichen.

Im Rahmen der Förderung des Kombinierten Verkehrs erwarten Deutschland und Bayern im nächsten Jahr einen Antrag zum Neubau einer Umschlaganlage im Raum München, welche bei Realisierung zu einer Entlastung der Region beitragen wird.

Stand Ende 2020:

Der Förderbescheid für die Erweiterung Regensburg wurde im Dezember 2019 ausgestellt.

Zum Terminal München-Riem liegen aktuell keine Informationen vor.

Derzeit befindet sich die angesprochene Truderinger Kurve in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Maßnahme ist Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Die verbesserte Anbindung des Terminals Trento wird laufend auf verschiedenen Ebenen deponiert und thematisiert. Mit der Direkteinfahrt verbunden wären unter anderem Erleichterungen in der Abwicklung der Rollenden Landstraße Wörgl-Trento wie eine Zeitersparnis von rund zwei Stunden.

Das Bayerische Staatsministerium fördert eine aktuell in Umsetzung befindliche Studie zur Erarbeitung eines Konzepts für eine übergeordnete marktorientierte Planung der Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr in Bayern. Die Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2021 vorliegen.

Es liegen derzeit keine Informationen darüber vor, ob im Rahmen der Förderung des Kombinierten Verkehrs im Jahr 2020 eine Umschlaganlage im Raum München beantragt wurde, welche zu einer Entlastung der Region beitragen wird.

3. Intelligentes Lkw-Leitsystem 2.0

Beschlusspunkt:

Es wird am Brennerkorridor vom Brenner bis München eine enge technische Kooperation vereinbart, unter anderem durch Einsetzung einer Arbeitsgruppe der Straßeninfrastrukturbetreiber (ASFiNAG, Autobahndirektion Südbayern). Ziel ist die Ausgestaltung eines intelligenten und automatisierten Lkw-Leitsystems (Zählsensoren, Software, Schnittstellen, Kommunikation), um die verkehrlichen Auswirkungen in Bayern auf das im Rahmen der Maßnahme unvermeidliche Minimum zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrs- und Versorgungssicherheit in Tirol zu gewährleisten. Dabei wird auch eine Zuleitung (z. B. Information) zu den Bahnverladestellen mitberücksichtigt. Die Umsetzung soll umgehend in Angriff genommen werden. Ziel ist die Einführung eines grenzüberschreitenden intelligenten Lkw-Leitsystems zum 1. Jänner 2020.

Stand Ende 2020:

In der Arbeitsgruppe wurden Maßnahmen – getrennt nach kurzfristig und mittelfristig umsetzbar – ausgearbeitet (siehe Verkehrsbericht 2019). Die Umsetzung erfolgt schrittweise.

Die kurzfristigen Maßnahmen dienen zum einen der Reduktion der negativen Auswirkungen der Lkw-Dosierung im Bereich Kufstein an der Grenze AT-DE und zum anderen der Information der Nutzerinnen und Nutzer der Autobahnnetze.

Kurzfristig:

Die neuen Anlagen der Lkw-Dosierung im Bereich Kufstein stehen seit dem ersten Quartal 2020 zur Verfügung (siehe Kapitel 1.2.2 Lkw-Dosiersystem 2020). Die Dosierungen im ersten Halbjahr 2021 wurden zum Großteil plangemäß durchgeführt. Zusätzlich werden diese Anlagen seit mehreren Monaten für die österreichischen Gesundheitskontrollen genutzt.

Bezüglich des Ablaufs der Lkw-Dosierungen vor Ort finden laufend (auch im Jahr 2021 wieder) Optimierungen statt, die wissenschaftlich begleitet werden. Zusätzlich wurde ein Tool erarbeitet, mit dem die Verkehrssituation am Brennerkorridor beobachtet werden kann und das eine bestmögliche Optimierung der Dosierungszeiten zulässt.

Darüber hinaus wird die Information der Nutzer laufend verbessert und werden Services erweitert. Unter anderem werden die gegenseitig zur Verfügung gestellten Daten direkt in die jeweiligen Informationsdienste eingebunden (z. B. Webcams).

Mittelfristig:

Eine Zuleitung (durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen) zu Bahnverladestellen in Deutschland ist derzeit nicht möglich, da Standorte für Verladestellen in Deutschland noch nicht festgelegt wurden (siehe Punkt 2).

In einer bilateralen Kooperation mit der Rail Cargo Austria AG informiert die ASFiNAG ihre Kundinnen und Kunden seit Ende 2020 proaktiv über die Möglichkeiten der Benützung der Rollenden Landstraße. Zusätzlich wird aktuell an weiteren Informationsmitteln für Berufsfahrerinnen und -fahrer an den RoLa-Terminals gearbeitet (Umsetzung 2021).

4. Entlastung des untergeordneten Verkehrsnetzes im Raum Kiefersfelden/Kufstein

Beschlusspunkt:

Gemäß Entschließung des Österreichischen Nationalrates vom 3. Juli 2019 wird das Verkehrsministerium (BMVIT) bis zum 31. Oktober 2019 einen Bericht über Varianten zur Weiterentwicklung des Mautsystems auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich unter besonderer Berücksichtigung der Bekämpfung der Mautflucht vorlegen. Die Länder Tirol und Bayern stellen hier fest, dass das Ziel eine Mautbefreiung im Raum Kiefersfelden/Kufstein sein soll.

Stand Ende 2020:

Die Mautbefreiung im Raum Kufstein auf österreichischer Seite für den Pkw-Verkehr wurde durch den Nationalrat beschlossen und ist mit 15. Dezember 2019 in Kraft getreten. Die Auswirkungen der Mautbefreiung wurden im Jahr 2020 untersucht (siehe dazu Kapitel 1.2.1 Vignettenbefreiung Kufstein).

5. Gemeinsames Vorgehen bei der Überarbeitung der europäischen Richtlinien (Wegekostenrichtlinie, Eurovignette)

Beschlusspunkt:

Österreich sowie Deutschland und Bayern werden gemeinsam bei der Europäischen Kommission einen Vorschlag einbringen, um eine größere Flexibilität bei der Mauttarifgestaltung für Lkw zu erreichen. Die Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie muss eine konsistente gesamteuropäische Lösung ermöglichen, die bei besonders belasteten Räumen Aufschläge (Markups) mit nachhaltiger Lenkungswirkung gestattet. Ziel der Lenkungswirkung ist es – unter anderem anhand des Beispiels des Brenners –, eine deutliche Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen und den Umwegtransit zu verhindern.

Eine gemeinsame Position von Deutschland und Bayern sowie Österreich soll möglichst schon bis zu dem für Ende August 2019 geplanten „Expertentreffen zu Maßnahmen im Mautbereich am Brenner“ (Europäische Kommission, Österreich, Deutschland/Bayern, Italien) abgestimmt sein. Die Einbringung des endgültigen Vorschlags bei der Kommission soll bis spätestens 30. Oktober 2019 erfolgen.

Stand Ende 2020:

Es gibt laufende Abstimmungen zwischen den Ministerien in Österreich und Deutschland sowie den anderen EU-Mitgliedsstaaten. Jedoch kam bei den Trilog-Verhandlungen zur neuen Wegekostenrichtlinie bisher keine Einigung zustande (siehe auch Kapitel 4.3.3. Wegekostenrichtlinie).

6. Gemeinsames Voranbringen von verkehrspolitischen Innovationen

Beschlusspunkt:

Österreich, Tirol und Deutschland/Bayern werden gemeinsam und mit Nachdruck die Themen Elektrifizierung/Oberleitungen, Antriebstechnologien (Wasserstoff, Brennstoffzelle), E-Fuels und Digitalisierung (Platooning, AUV, Digitalisierungsstrategien im Bereich Eisenbahn) voranbringen.

Stand Ende 2020:

In Tirol wurde mit Ende 2019 die Elektrifizierung der Außerfernbahn abgeschlossen. Damit ist das gesamte ÖBB-Netz in Tirol zu 100 Prozent mit Strom versorgt. Des Weiteren gibt es laufende Projekte zur Elektrifizierung der Bahnen im Allgäu auf deutschem Staatsgebiet. Die Zillertalbahn soll künftig ebenfalls emissionsfrei betrieben werden.

In Bayern werden nach wie vor viele Strecken (insbesondere Nebenbahnen) mit Diesellokomotiven betrieben. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr will 2021 ein Konzept zum Abschied vom Diesel im bayerischen Schienenpersonennahverkehr bis spätestens zum Jahr 2040 vorstellen. Im Bereich Wasserstoff gibt es sowohl in Bayern (Bayerische Wasserstoffstrategie) als auch in Tirol mehrere Initiativen. Zu erwähnen sind für Tirol unter anderem der H2-Masterplan der Europaregion sowie der Wasserstoff-Hub. Tirol soll zu einem österreichweiten Zentrum für Wasserstofftechnologie werden. Für das Personal und die Infrastruktur dieses neuen Wasserstoffclusters investieren Land und Bund – zu geteilter Hand und über drei Jahre hinweg – insgesamt 900.000 Euro. Darüber hinaus befindet sich in Kufstein das Projekt „Power2X“ aktuell in der Planungs- und Genehmigungsphase. Das Projekt sieht den Bau einer innovativen, einzigartigen Sektorenkopplungsanlage mit Wasserstoffzentrum südwestlich von Kufstein in der Nähe des TIWAG-Laufwasserkraftwerkes Langkampfen in Tirol vor.

7. Einrichtung neuer Leit- und Sicherungstechnik ETCS auf der Bestandsstrecke von München nach Kufstein

Beschlusspunkt:

Österreich und Tirol sowie Deutschland und Bayern sind sich darüber einig, dass die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs und damit auch die Verlagerungsmöglichkeiten vom gewerblichen Straßengüterverkehr auf die Schiene durch eine Standardisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Rahmen des Europäischen Zugbeeinflussungssystems (European Train Control System, kurz ETCS) gesteigert werden kann. Sie werden im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, dass die Umsetzung für Nah-, Fern- und Güterverkehrszüge so rasch wie möglich erfolgt.

Stand Ende 2020:

In Tirol ist die Brennerachse (Kufstein – Umfahrung Innsbruck – Brenner) bereits mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet. Weitere stark frequentierte Bereiche wie der Zentralraum Innsbruck werden gemäß dem österreichischen Regierungsprogramm vorrangig nachgerüstet.

Die Einrichtung des europäischen Zugbeeinflussungssystems ist auch Teil des Starterpakets zur „Digitalen Schiene Deutschland“. Eine der drei geplanten Vorhaben dieses Pakets ist die ETCS-Durchfahrbarkeit des TEN-Korridors (Trans-European-Networks) Skandinavien – Mittelmeer, zu welchem der Brennerkorridor zählt. Diese Maßnahme wird unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke umgesetzt und soll 2028 abgeschlossen werden. Dadurch wird die Kapazität auf der Bestandsstrecke erhöht.

8. Ausschöpfung aller vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung des BBT-Nordzulaufs (Brennerbasistunnel)

Beschlusspunkt:

Deutschland und Bayern werden alle planungsrechtlichen und gesetzlichen Gestaltungsmöglichkeiten ausschöpfen, um den Ausbau des BBT-Nordzulaufs zu beschleunigen. Österreich und Tirol sowie Deutschland und Bayern begrüßen es ausdrücklich, dass aufgrund des vom Deutschen Bundestag im Dezember 2018 verabschiedeten Planungsbeschleunigungsgesetzes das Eisenbahn-Bundesamt für das Anhörungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung für den Trassenausbau zuständig ist.

Eine Arbeitsgruppe auf Ebene der Bahninfrastrukturbetreiber (eingeladen werden ÖBB, DB und RFI) erarbeitet das Optimierungspotenzial für den gesamten Korridorabschnitt München – Verona.

Stand Ende 2020:

Auf der deutschen Seite hat die Regierung von Oberbayern das Raumordnungsverfahren für das Projekt Brenner-Nordzulauf am 29. Mai 2020 eingeleitet. Für diesen Teilbereich (Ostermünchen – Rosenheim – Kufstein) des gemeinsamen und erweiterten Planungsraums ist die Bewertung der fünf Grobtrassenvarianten mittlerweile abgeschlossen. Die Vorzugstrasse („Violett“) verläuft östlich von Rosenheim mit drei Tunneln und insgesamt 60 Prozent Tunnelanteil. Basierend auf den Ergebnissen des Auswahlprozesses geht die Streckenführung der Variante „Violett“ in die Vorplanung. In dieser Phase untersuchen die Bahnunternehmen weitere Verbesserungen und detaillieren die Planungen. Gemäß dem akkordierten Umsetzungszeitplan ist die Inbetriebnahme des grenzüberschreitenden Abschnittes bis nördlich von Rosenheim bis 2038 geplant.

Im Bereich nördlich von Rosenheim (Grafing – Großkarolinenfeld) läuft das Trassenauswahlverfahren noch. Neben einer Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Grafing ist auch eine Blockverdichtung auf der anschließenden bereits viergleisigen Strecke zwischen Grafing und Trudering geplant, mit dem Ziel, die Kapazität bis 2040 weiter zu steigern. Die Vorplanung beider Trassen soll 2024 abgeschlossen werden. Der Beschluss der Gesamtvorzugsvariante durch den Deutschen Bundestag soll 2025 erfolgen.

In Österreich ist der Nordzulauf zum Brennerbasistunnel weit fortgeschritten und die Unterinntaltrasse zwischen Baumkirchen und Radfeld bereits in Betrieb. Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für die Neubaustrecke Radfeld – Schafteuau wurde im Jahr 2019 durch die ÖBB beim Ministerium eingebracht. Von 23. bis 25. November 2020 fand das UVP-Verfahren für diesen Abschnitt statt. Die Erlassung des verfahrensabschließenden Bescheides ist für das 2. Quartal 2021 anvisiert. Der Baubeginn des Probetollens Angath soll 2023 erfolgen. Die Inbetriebnahme ist bis 2032 geplant.

9. Erhöhung Kapazitäten Rollende Landstraße zwischen Wörgl und Trento u. a.

Beschlusspunkt:

Zur raschen Entlastung des Brennerkorridors vom gewerblichen Schwerlastverkehr werden die Kapazitäten auf der Rollenden Landstraße von aktuell (2019) 206.000 Lkw stufenweise auf bis zu 450.000 Lkw pro Jahr erhöht. Im Sinne einer Aktivierung und Verbesserung der Planbarkeit für die verladende Wirtschaft werden die Intervalle der Rollenden Landstraße verdichtet.

- Kapazität von 250.000 Lkw/Jahr ab 1. Jänner 2020
- Kapazität von 400.000 Lkw ab 1. April 2020 vorhanden
- Kapazität von 450.000 Lkw ab 1. Jänner 2021 vorhanden

Österreich erklärt sich dazu bereit, die in diesem Zusammenhang erforderlichen Förderungssteigerungen vorzunehmen.

Stand Ende 2020:

Seitens Österreichs, Tirols und der ÖBB wurden die Zusagen umgesetzt. Die RCO (Rail Cargo Operator, ein Tochterunternehmen der ÖBB) hat die Verbindungen der Rollenden Landstraße erheblich ausgedehnt. Zudem wurden die erforderlichen Kapazitäten gemäß Plan bereitgestellt (z. B. Wagenressourcen) und die entsprechenden Trassen reserviert (siehe dazu Kapitel 2.4 Rollende Landstraße).

10. Gemeinsame verkehrsträgerübergreifende Arbeitsgruppe (Österreich/Deutschland)

Beschlusspunkt:

Zwecks effizienter Steuerung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße wird eine gemeinsame verkehrsträgerübergreifende Arbeitsgruppe (Österreich/Deutschland) zwischen den Bahnunternehmen und den Straßeninfrastrukturbetreibern eingerichtet. Bei Bedarf können jederzeit auch Vertreterinnen und Vertreter der Bundesministerien teilnehmen. Des Weiteren soll auch Italien eingebunden werden.

Stand Ende 2020:

Es liegen keine Informationen zur Arbeitsgruppe vor.

5 Anlagen

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2020
- 2 A12 Inntalautobahn, Unterinntal
- 3 A12 Inntalautobahn, Oberinntal
- 4 A13 Brennerautobahn
- 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, L32
- 11 Tirol Mitte: Schwaz B169, B181, L6
- 12 Tirol Ost: Kitzbühel B161, B170 / Kufstein B178
- 13 Tirol Ost: Lienz B100, B108

Straßentypen

Autobahn / Schnellstraße

Landesstraße B

Landesstraße L

Gemeindestraße

Geografische Abschnitte

Tirol West

Imst, Landeck, Reutte

Tirol Mitte

Innsbruck, Ibk Land, Schwaz

Tirol Ost

Kitzbühel, Kufstein, Lienz

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

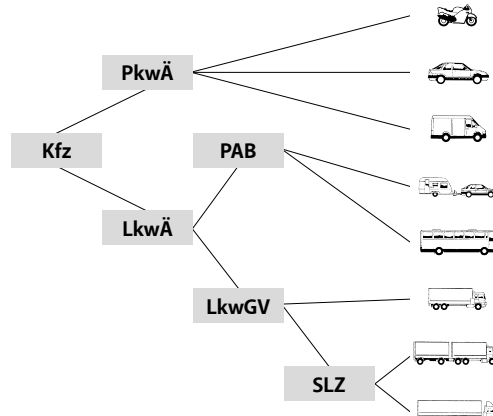
Tabellenwerte

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 ¹⁾	Lastkraftwagen-ähnliche Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen mit Anhänger, Lieferwagen mit Anhänger, Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen, Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)
LkwGV ²⁾	Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anh., Sattelkraftfahrzeuge
SLZ ³⁾	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.



Anlage 1

Verkehrsentwicklung in Tirol

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24 h in 2 Richtungen)

Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle			Kfz/24 h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24 h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24 h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24 h Satteltkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %
A12 Inntalautobahn	96	Kufstein-Süd	TD	43.726	32.565	-25,5	9.592	8.477	-11,6						
	103	Langkampfen	TD	44.700	32.987	-26,2	9.261	8.097	-12,6	8.187	7.571	-7,5	6.972	6.939	-0,5
	122	Wörgl	TD	52.361	40.315	-23,0	10.690	9.528	-10,9						
	87	Kundl	TD	49.969	38.201	-23,6	9.735	8.705	-10,6	8.642	8.043	-6,9	7.353	6.966	-5,3
	152	Kramsach	TD	50.622	38.874	-23,2	9.523	8.471	-11,0	8.358	7.781	-6,9	7.397	6.926	-6,4
	164	Stans	TD	59.640	46.984	-21,2	9.852	8.756	-11,1						
	172	Schwaz	TD	58.429	46.406	-20,6	9.945	8.860	-10,9	8.770	8.177	-6,8	7.466	6.963	-6,7
	464	Hall in Tirol-Mitte	TD	65.109	51.832	-20,4	10.705	9.374	-12,4						
	495	Ampass	TD		65.199			9.026			8.259			6.809	
	518	Tunnel Wilten	TD		45.368			2.900							
	557	Kematen	TD	67.923	57.006	-16,1	4.918	4.336	-11,8	3.827	3.637	-5,0	2.534	2.449	-3,4
	644	Zirl	TD	45.339	37.454	-17,4	4.432	3.884	-12,4	3.705	3.432	-7,4	2.139	2.055	-3,9
	650	Inzing	TD		35.079			3.377			2.922			1.974	
	656	Mitterpettnau	TD	41.394	33.748	-18,5	3.870	3.358	-13,2	3.153	2.910	-7,7	2.009	1.937	-3,6
	662	Rietz	TD	32.787	25.937	-20,9	3.342	2.882	-13,8	2.684	2.478	-7,7	1.725	1.663	-3,6
	668	Haiming	TD	24.502	19.875	-18,9	2.583	2.309	-10,6	2.106	1.959	-7,0	1.413	1.329	-5,9
	674	Roppener Tunnel	TD	23.502	19.374	-17,6	2.308	2.128	-7,8	1.879	1.769	-5,9	1.269	1.228	-3,2
	382	Mils-Schönwies	TD		19.898			2.090							
S16 Arlberg-Schnellstraße	680	Grins	TD	16.444	12.827	-22,0	2.014	1.834	-8,9	1.673	1.582	-5,4	1.096	1.066	-2,7
	686	Flirscher-Tunnel	TD	13.270	9.902	-25,4	2.012	1.768	-12,1	1.581	1.473	-6,8	1.135	1.102	-2,9
		Arlbergtunnel 1)	M	9.252	6.875	-25,7							1.115	1.125	0,9
A13 Brennerautobahn	521	Westast A13	TD	18.666	14.077	-24,6	1.950	1.653	-15,2						
	183	Gärberbach	TD		37.419			7.597			7.006			6.440	
		Stubai-Mautstelle 1)	M	12.564	10.915	-13,1							83	81	-2,6
		Schönberg-Mautstelle 1)	M	38.276	27.248	-28,8							6.766	6.339	-6,3
	307	Brennersee/A13	TD	32.375	21.217	-34,5	7.979	6.853	-14,1	6.961	6.429	-7,6	6.548	6.094	-6,9

1) Die Daten werden von den Mautstellen (ASFINAG) zur Verfügung gestellt.

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

TD Datenerfassung durch Triple-Detektoren (Überkopfsensorik)

M Daten der Mautstellen

Anm.: Die Daten der A12, A13 und S16 werden von der ASFINAG erfasst und zur Verfügung gestellt!

Verkehrsentwicklung in Tirol

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24 h in 2 Richtungen)

Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle			Kfz/24 h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24 h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24 h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24 h Satteltkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %
B100 Drautalstraße	8137	Nikolsdorf	IS	8.134	6.658	-18,1	821	770	-6,2	684	664	-2,9	424	421	-0,7
	8048	Lienz	IS	22.239	19.452	-12,5	1.334	1.272	-4,6	1.148	1.113	-3,0	442	448	1,4
	8207	Leisach	MD	9.396	7.546	-19,7	794	755	-4,9				393	383	-2,5
	8235	Thal	MD	7.986	6.483	-18,8	652	678	4,0				335	371	10,7
	8161	Sillian	IS	6.971	4.442	-36,3	623	535	-14,1	512	478	-6,6	385	375	-2,6
B107 Großglockner-Straße	8249	Iselsberg-Landesgrenze	MD	3.827	3.376	-11,8	185	177	-4,3				32	32	0,0
B107a Großglockner-Straße	8265	Nußdorf-Debant	MD	6.035	5.449	-9,7	198	188	-5,1				32	27	-15,6
P1 Felbertauernstraße	8105	Felbertauertunnel	M	3.881	3.185	-17,9							139	139	0,0
B108 Felbertauernstraße	8231	Huben	MD	7.926	6.998	-11,7	427	461	8,0				158	175	10,8
	8179	Ainet	IS	9.588	8.322	-13,2	709	679	-4,2	539	525	-2,6	232	238	2,6
B111 Gailtalstraße	8219	Kartitsch	MD	2.193	1.960	-10,6	118	136	15,3				25	34	36,0
B161 Pass-Thurn-Straße	5047	Mittersill 2)	MD	7.254	6.127	-15,5	446							194	
	8205	Jochberg	MD	10.043	8.605	-14,3	508	468	-7,9				149	150	0,7
	8180	Oberndorf	IS	16.378	14.116	-13,8	1.025	971	-5,3	826	812	-1,7	263	237	-9,9
B164 Hochkönigstraße	8215	Fieberbrunn	MD	5.343	5.087	-4,8	204	213	4,4				42	45	7,1
	8227	St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD	7.787	7.124	-8,5	317	315	-0,6				58	59	1,7
B165 Gerlosstraße	8304	Gerlos	MD	1.999	1.742	-12,9	86	78	-9,3				8	7	-12,5
	8272	Hainzenberg	MD	3.733	3.288	-11,9	127	121	-4,7				12	10	-16,7
B169 Zillertalstraße	8162	Brettfalltunnel	IS	19.177	15.689	-18,2	1.381	1.229	-11,0	1.143	1.057	-7,5	585	557	-4,8
	8240	Fügen	MD	19.161	15.652	-18,3	889	823	-7,4				179	177	-1,1
	8181	Rohrberg	IS	14.071	11.745	-16,5	774	680	-12,1	611	552	-9,7	154	135	-12,3
	8222	Ramsau	MD	15.023	12.625	-16,0	656	565	-13,9				104	85	-18,3
B170 Brixentalstraße	8206	Windau	MD	9.997	8.681	-13,2	410	382	-6,8				60	58	-3,3
	8127	Gundhabing	IS	13.206	11.785	-10,8	581	520	-10,5	436	404	-7,3	75	58	-22,7
B171 Tiroler Straße	8247	Kufstein-Grenze	MD	9.901	5.675	-42,7	115	68	-40,9				11	9	-18,2
	8197	Kufstein-Innbrücke	IS	16.306	13.575	-16,7	635	574	-9,6	402	365	-9,2	64	67	4,7
	8034	Kirchbichl	IS	6.940	6.061	-12,7	281	229	-18,5	187	153	-18,2	37	28	-24,3
	8242	Wörgl-Ost	MD	23.678	20.423	-13,7	870	811	-6,8				309	302	-2,3
	8220	Wörgl-Lahntal	MD	14.144	12.273	-13,2	615	594	-3,4				125	120	-4,0
	8174	St. Leonhard	IS	8.818	7.696	-12,7	426	406	-4,7	331	321	-3,0	94	86	-8,5
	8225	St. Gertraudi	MD	6.936	6.203	-10,6	310	324	4,5				71	71	0,0
	8223	Schwaz-Ost	MD	9.608	8.223	-14,4	453	402	-11,3				83	76	-8,4
	8259	Pill	MD	7.615	6.376	-16,3	363	372	2,5				64	68	6,3
	8035	Weer	IS	8.143	6.837	-16,0	641	557	-13,1	466	409	-12,2	102	94	-7,8
	8202	Volders	MD	12.167	10.708	-12,0	488	458	-6,1				60	53	-11,7
	8155	Thaur	IS	30.071	26.820	-10,8	1.470	1.373	-6,6	1.083	1.029	-5,0	236	217	-8,1
	8157	Innsbruck-Haller Straße	IS	19.514	15.839	-18,8	659	538	-18,4	289	239	-17,3	52	45	-13,5
	8881	Innsbruck-Technik	IS	17.564	15.014	-14,5	750	665	-11,3	333	279	-16,2	74	63	-14,9
	8073	Zirl-Martinsbühel	IS	3.270	2.564	-21,6	260	233	-10,4	222	207	-6,8	37	32	-13,5
	8257	Zirl-West	MD	2.558	2.061	-19,4	150	128	-14,7				21	19	-9,5
	8228	Pfaffenhofen	MD	7.537	6.662	-11,6	557	555	-0,4				265	268	1,1
	8211	Silz	MD	5.819	5.220	-10,3	223	181	-18,8				24	20	-16,7
	8201	Karres	MD	8.513	7.068	-17,0	494	604	22,3				96	108	12,5
	8195	Imst-Süd	IS	19.636	16.577	-15,6	956	860	-10,0	701	664	-5,3	288	282	-2,1
	8044	Imst-West	IS	6.331	5.006	-20,9	297	227	-23,6	166	132	-20,5	21	16	-23,8
	8221	Starkenbach	MD	3.247	2.395	-26,2	167	176	5,4				19	21	10,5
	8243	Zams	MD	12.222	11.477	-6,1	537	518	-3,5				80	69	-13,8
	8248	Landeck-West	MD	8.662	7.390	-14,7	321	298	-7,2				57	57	0,0
	8264	Pians	MD	4.776	4.006	-16,1	242	227	-6,2				27	30	11,1
	8036	Strengen	IS	1.459	1.337	-8,4	142	119	-16,2	81	76	-6,2	31	25	-19,4
B171a Tiroler Straße	8887	Hall-Mitte	IS	21.262	18.812	-11,5	885	783	-11,5	723	638	-11,8	201	178	-11,4
B172 Walchseestraße	8289	Kössen-Ost	MD	3.516	2.369	-32,6	107	112	4,7				21	21	0,0
	8209	Durchholzen	MD	8.503	6.850	-19,4	392	363	-7,4				86	90	4,7
	8245	Niederndorf 3)	IS	12.258	8.713	-28,9	468	398	-15,0		255		117	114	-2,6
B173 Eibergstraße	8182	Schwoich	IS	11.671	9.664	-17,2	909	830	-8,7	744	702	-5,6	367	374	1,9
B174 Innsbrucker Straße	8885	Innsbruck-Ost	IS	42.448	36.736	-13,5	3.038	2.569	-15,4	2.803	2.395	-14,6	1.111	871	-21,6
B175 Wildbichler Straße	8224	Kufstein-Ebbs	MD	12.591	11.684	-7,2	541	537	-0,7				122	118	-3,3
	8301	Niederndorf-Gasthof Sebi	MD	2.347	1.666	-29,0	71	67	-5,6				9	7	-22,2

2) Die Daten wurden der Statistik des Landes Salzburg entnommen.
3) Änderung der Erfassungstechnologie im Jahr 2019

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Verkehrsentwicklung in Tirol

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24 h in 2 Richtungen)

Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle			Kfz/24 h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24 h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24 h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24 h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %
B176 Kössener Straße	8276	Schwendt	MD	2.209	1.746	-21,0	74	75	1,4				4	5	25,0
	8326	Kössen-Nord	MD	2.304	1.603	-30,4	66	50	-24,2				12	10	-16,7
B177 Seefeldler Straße	8204	Reith bei Seefeld	MD	12.106	9.276	-23,4	452	356	-21,2				95	92	-3,2
	8038	Scharnitz	IS	9.604	6.558	-31,7	513	406	-20,9	368	332	-9,8	109	94	-13,8
B178 Loferer Straße	8183	Wörgl-Bruckhäusl	IS	17.239	14.792	-14,2	1.918	1.775	-7,5	1.645	1.551	-5,7	870	811	-6,8
	8258	Söll-West	MD	12.869	11.174	-13,2	1.425	1.370	-3,9				749	722	-3,6
	8079	Bocking	IS	19.443	16.088	-17,3	2.017	1.803	-10,6	1.726	1.574	-8,8	1.039	980	-5,7
	8241	St. Johann in Tirol-Ost	MD	14.723	12.530	-14,9	1.393	1.226	-12,0				691	619	-10,4
	8214	Pass Strub	MD	7.726	5.810	-24,8	1.087	918	-15,5				656	567	-13,6
	5041	Unken-Kniepass 4)	IS	11.803	8.842	-25,1	1.364	1.202	-11,9	1.145	1.037	-9,4	738	684	-7,3
B179 Fernpassstraße	8088	Nassereith-Fernstein	IS	13.989	9.431	-32,6	1.768	1.364	-22,9	1.316	1.148	-12,8	723	686	-5,1
	8194	Lermooser Tunnel	IS	10.592	6.557	-38,1	2.121	1.628	-23,2						
	8826	Bichlbach	IS	16.738	12.236	-26,9	1.707	1.354	-20,7	1.205	1.085	-10,0	701	665	-5,1
	8279	Reutte-Umfahrung	MD	14.562	9.606	-34,0	1.168	903	-22,7				544	552	1,5
	8193	Musau-Parkplatz	IS	16.471	11.249	-31,7	1.750	1.407	-19,6	1.293	1.188	-8,1	724	707	-2,3
	8187	Vils	IS	17.062	10.891	-36,2	1.455	1.132	-22,2	999	909	-9,0	600	605	0,8
B180 Reschenstraße	8063	Tösens	IS	8.348	5.492	-34,2	619	460	-25,7	423	357	-15,6	221	179	-19,0
	8199	Finstermünz-Tunnel	IS	4.752	3.107	-34,6	451	361	-20,0	321	287	-10,6	174	173	-0,6
	8862	Nauders-Reschenpass	IS	5.719	3.523	-38,4	515	382	-25,8	336	283	-15,8	183	178	-2,7
B181 Achenseestraße	8212	Maurach	MD	7.785	5.546	-28,8	477	423	-11,3				121	115	-5,0
	8043	Seehoftunnel	IS	6.640	5.279	-20,5	366	328	-10,4	240	236	-1,7	108	107	-0,9
	8042	Achenkirch	IS	5.402	3.966	-26,6	323	273	-15,5	222	207	-6,8	64	61	-4,7
B182 Brennerstraße	8217	Matrei am Brenner	MD	3.987	2.730	-31,5	251	229	-8,8				20	18	-10,0
	8160	Brennersee-B182	IS	3.282	1.858	-43,4	203	116	-42,9	168	99	-41,1	15	9	-40,0
B183 Stubaitalstraße	8226	Mieders-Ost	IS	14.082	12.145	-13,8	393	387	-1,5				58	55	-5,2
	8298	Neustift-Ost	MD	8.309	6.853	-17,5	317	281	-11,4				73	68	-6,8
B184 Engadiner Straße	8230	Pfunds-Engadin	MD	1.795	1.146	-36,2	111	87	-21,6				10	9	-10,0
B186 Ötztalstraße	8203	Ötz	MD	14.363	11.894	-17,2	560	496	-11,4				96	85	-11,5
	8280	Umhausen	MD	8.732	6.928	-20,7	396	388	-2,0				69	61	-11,6
	8123	Sölden	IS	7.028	4.880	-30,6	394	287	-27,2	293	213	-27,3	60	42	-30,0
B187 Ehrwalder Straße	8278	Lermoos-Ost	MD	6.702	5.280	-21,2	275	197	-28,4				68	57	-16,2
	8239	Ehrwald	MD	5.211	3.586	-31,2	198	176	-11,1				62	50	-19,4
B188 Paznauntalstraße	8216	See	MD	5.838	4.388	-24,8	295	259	-12,2				28	24	-14,3
	8256	Ischgl	MD	3.144	2.589	-17,7	183	117	-36,1				7	4	-42,9
B189 Mieminger Straße	8263	Obermieming	MD	6.451	5.533	-14,2	222	177	-20,3				50	47	-6,0
	8210	Obsteig-Holzleiten	MD	8.358	6.034	-27,8	823	738	-10,3				423	477	12,8
	8184	Tarrenz	IS	13.612	10.700	-21,4	872	721	-17,3	615	553	-10,1	249	241	-3,2
B197 Arlbergstraße	8234	St. Anton-Guhlbrücke	MD	7.283	5.516	-24,3	355	271	-23,7				36	27	-25,0
L197 Arlbergstraße	9021	Alpe-Rauz 5)	IS	3.295	2.453	-25,6	129	111	-14,0	73	73	0,0	8	6	-25,0
	9021	Stuben 5)	IS	3.739	2.571	-31,2	202	189	-6,4	136	146	7,4	20	17	-15,0
L198 Lechtalstraße	9021	Rauz-Flexen 5)	IS	2.846	2.339	-17,8	183	169	-7,7	103	104	1,0	17	17	0,0
B198 Lechtalstraße	8254	Häselgehr-Gutschau	MD	3.084	2.644	-14,3	183	164	-10,4				19	18	-5,3
	8287	Forchach	MD	4.367	3.766	-13,8	209	193	-7,7				22	20	-9,1
	8185	Höfen	IS	5.290	4.772	-9,8	399	378	-5,3	301	286	-5,0	105	74	-29,5
	8196	Lechaschau-Lechbrücke	IS	14.333	12.794	-10,7	589	580	-1,5	444	449	1,1	118	116	-1,7
	8188	Reutte-Süd	IS	10.962	10.462	-4,6	544	534	-1,8	374	381	1,9	132	132	0,0
B199 Tannheimer Straße	8255	Weißbach am Lech-Gaicht	MD	2.961	2.508	-15,3	118	110	-6,8				12	11	-8,3
	8218	Tannheim	MD	4.204	3.378	-19,6	156	123	-21,2				14	10	-28,6

4) Die Daten wurden der Statistik des Landes Salzburg entnommen.

5) Die Daten wurden der Statistik des Landes Vorarlberg entnommen.

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Verkehrsentwicklung in Tirol

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24 h in 2 Richtungen)

Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle			Kfz/24 h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24 h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24 h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24 h Satteltkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %	2019	2020	± %
L2 Pillerseestraße	8292	St. Ulrich am Pillersee	MD	2.598	2.211	-14,9	99	94	-5,1				18	16	-11,1
L3 Wildschönauer Straße	8268	Wörgl-Wildschönau	MD	4.829	4.246	-12,1	189	171	-9,5				17	16	-5,9
L5 Alpbacher Straße	8262	Brixlegg	MD	6.662	5.755	-13,6	264	239	-9,5				21	18	-14,3
L6 Tuxer Straße	8283	Mayrhofen-Finkenberg	MD	5.084	4.069	-20,0	234	216	-7,7				27	22	-18,5
L7 Jenbacher Straße	8253	Jenbach	MD	3.428	4.119	20,2	18	13	-27,8				1	0	-100,0
L8 Dörferstraße	8246	Rum	MD	6.198	5.752	-7,2	273	255	-6,6				6	4	-33,3
	8244	Absam	MD	8.221	7.219	-12,2	248	273	10,1				16	15	-6,3
L9 Mittelgebirgsstraße	8884	Innsbruck-Mitte	IS	25.981	22.593	-13,0	781	674	-13,7	399	344	-13,8	65	58	-10,8
	8213	Innsbruck-Vill	MD	6.010	5.459	-9,2	289	230	-20,4				6	4	-33,3
	8273	Kreuzhäusl	MD	3.181	2.994	-5,9	113	128	13,3				15	27	80,0
L10 Gschnitztalstraße	8305	Trins	MD	2.749	2.609	-5,1	106	120	13,2				4	5	25,0
L11 Völser Straße	8882	Innsbruck-Innrain	IS	12.701	10.420	-18,0	737	666	-9,6	173	157	-9,2	34	29	-14,7
	8853	Innsbruck-Justizanstalt	IS	12.409	10.219	-17,6	507	432	-14,8	202	184	-8,9	20	27	35,0
	8851	Innsbruck-Völs	IS	8.909	7.837	-12,0	407	362	-11,1	237	212	-10,5	31	25	-19,4
	8307	Unterperfuss	MD	4.940	4.513	-8,6	197	172	-12,7				16	14	-12,5
	8300	Flauring	MD	3.057	2.765	-9,6	164	164	0,0				17	16	-5,9
L12 Götzner Straße	8852	Innsbruck-Götzens	IS	8.435	7.666	-9,1	354	341	-3,7	152	163	7,2	20	26	30,0
GIBK Gemeindestraße	8888	Innsbruck-WIFI Tunnel	IS	8.071	6.265	-22,4	169	119	-29,6	118	74	-37,3	30	25	-16,7
	8883	Innsbruck-Egger Lienz Str.	IS	32.730	28.106	-14,1	1.143	950	-16,9	907	810	-10,7	193	157	-18,7
L13 Sellraintalstraße 1. Teil	8261	Kematen-Nord	IS	10.982	10.138	-7,7	450	451	0,2				47	70	48,9
	8269	Sellrain	MD	2.904	2.758	-5,0	104	125	20,2				6	9	50,0
L14 Leutascher Straße	8293	Weidach	MD	2.653	2.369	-10,7	86	77	-10,5				4	3	-25,0
L16 Pitztalstraße	8251	Wenns	MD	5.071	4.391	-13,4	212	194	-8,5				13	11	-15,4
	8277	St. Leonhard im Pitztal	MD	1.783	1.459	-18,2	108	69	-36,1				5	1	-80,0
L18 Kaunertalstraße	8229	Prutz-Alpenrose	MD	1.649	1.392	-15,6	74	66	-10,8				5	4	-20,0
L19 Serfauser Straße	8299	Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	5.159	4.172	-19,1	160	183	14,4				12	17	41,7
L24 Virgentalstraße	8271	Virgen	MD	3.473	3.206	-7,7	113	123	8,8				9	13	44,4
L25 Defereggentalstraße	8302	Hopfgarten-Deferegggen	MD	2.017	1.775	-12,0	70	73	4,3				5	5	0,0
L32 Aldranser Straße	8208	Innsbruck-Schloss Ambras	MD	7.805	6.499	-16,7	167	154	-7,8				11	12	9,1
L36 Möserer Straße	8275	Mösern	MD	3.471	2.794	-19,5	140	97	-30,7				10	6	-40,0
L37 Thierseestraße	8252	Thiersee	MD	4.999	4.375	-12,5	155	171	10,3				14	13	-7,1
L38 Ellbögener Straße	8266	Aldrans	MD	5.736	6.118	6,7	211	231	9,5				7	9	28,6
L39 Erpfendorfer Straße	8294	Kössen-Erpfendorf	MD	5.000	4.303	-13,9	135	158	17,0				15	25	66,7
L48 Breitenbacher Straße	8306	Kundl	MD	6.299	5.619	-10,8	282	257	-8,9				33	31	-6,1
L69 Reuttener Straße	8236	Reutte-West	MD	7.673	6.040	-21,3	277	264	-4,7				41	36	-12,2
	8290	Vils-Schönbichl	MD	3.548	2.217	-37,5	112	80	-28,6				10	9	-10,0
L76 Landecker Straße	8232	Fliess-Gasthof Gigele	MD	5.778	2.077	-64,1	251	153	-39,0				18	9	-50,0
L202 Reither Straße	8288	Reith bei Kitzbühl	MD	4.079	3.475	-14,8	118	107	-9,3				9	9	0,0
L203 Spertentalstraße	8291	Kirchberg in Tirol	MD	5.535	4.775	-13,7	131	144	9,9				8	10	25,0
L205 Kelchsaustraße	8286	Hopfgarten im Brixental	MD	3.675	3.438	-6,4	118	138	16,9				7	9	28,6
L209 Erler Straße	8296	Windhausen-Grenze	MD	3.918	3.282	-16,2	166	167	0,6				32	34	6,3
L211 Unterinntalstraße 1. Teil	8200	Breitenbach	MD	1.279	1.176	-8,1	30	31	3,3				4	4	0,0
	8303	Moosen	MD	2.303	2.185	-5,1	102	111	8,8				8	8	0,0
	8285	Münster	MD	5.252	4.856	-7,5	153	154	0,7				10	10	0,0
L215 Unterinntalstraße 2. Teil	8282	Wiesing	MD	4.657	3.935	-15,5	106	151	42,5				5	9	80,0
	8284	Stans	MD	1.737	1.600	-7,9	66	57	-13,6				6	4	-33,3
L222 Vompmer Straße	8281	Vomp-Ost	MD	8.192	7.656	-6,5	481	487	1,2				166	170	2,4
L226 Natterer Straße	8237	Natters	MD	4.460	4.447	-0,3	122	115	-5,7				3	3	0,0
L227 Mutterer Straße	8238	Mutters	MD	5.973	4.521	-24,3	142	105	-26,1				13	11	-15,4
L236 Mötzer Straße	8233	Locherboden	MD	10.587	8.362	-21,0	945	774	-18,1				430	441	2,6
L246 Hahntennjochstraße 1. Teil	8328	Imst-Hahntennjoch 6)	IS		824			20		10				1	
L248 Imsterbergstraße	8270	Imst-Innbrücke	MD	4.262	3.718	-12,8	229	222	-3,1				77	83	7,8
L255 Planseestraße	8327	Breitenwang-Rossrücken	MD		1.632			42						3	
L260 Ehenbichler Straße	8260	Weißbach	MD	2.696	2.363	-12,4	112	109	-2,7				5	5	0,0
L288 Pinswanger Straße	8501	Pinswang-Kniepaß	MD	837	638	-23,8	27	24	-11,1				1	1	0,0
L318 Lavanter Straße	8250	Tristach-Lavant	MD	1.265	1.082	-14,5	31	40	29,0				2	2	0,0
L348 Spisser Straße	8274	Pfunds-Spiss	MD	1.571	994	-36,7	49	38	-22,4				4	3	-25,0
L391 Ehrwalder Straße	8297	Biberwier	MD	2.021	1.545	-23,6	146	122	-16,4				37	32	-13,5
L396 Weißhausstraße	8295	Zollamt-Weißhaus	MD	5.854	3.393	-42,0	207	139	-32,9				43	40	-7,0

6) Änderung der Erfassungstechnologie im Jahr 2019

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2020

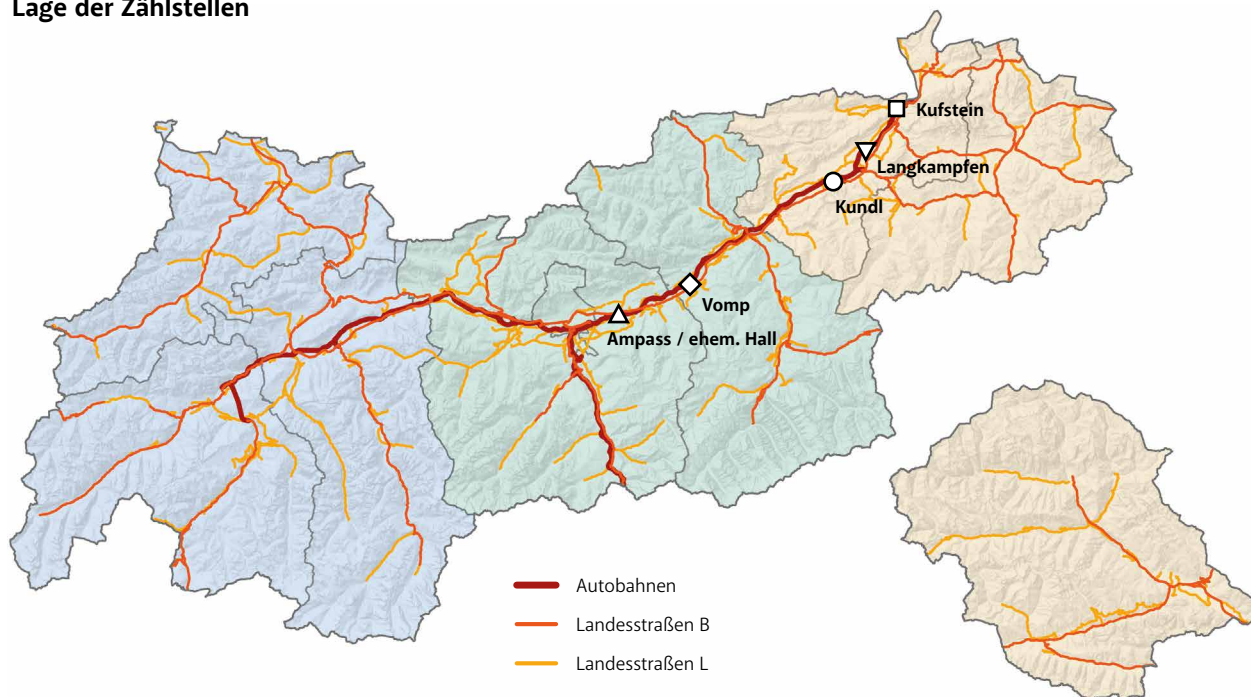
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

A12 Inntalautobahn / Kfz/24 h

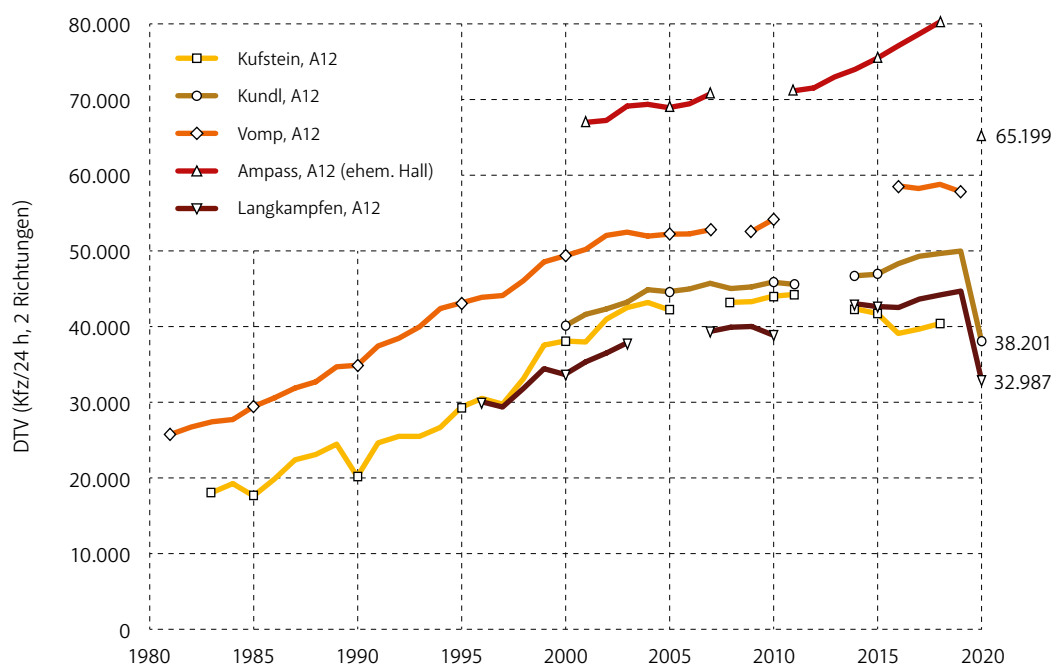
Unterinntal – Gesamtverkehr

1980–2020

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

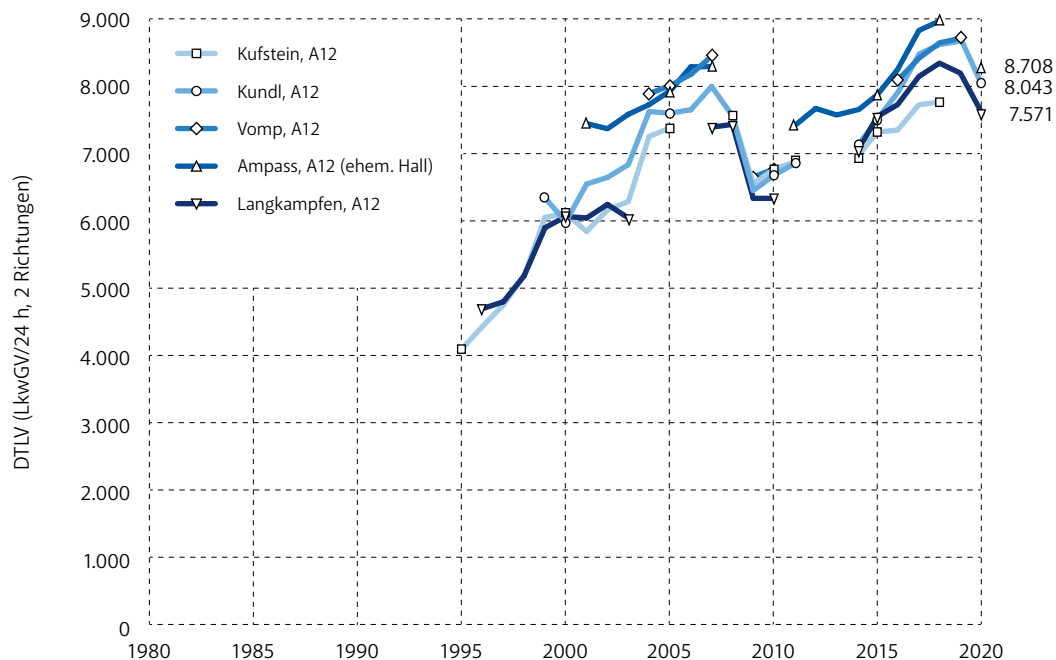


Anlage 2

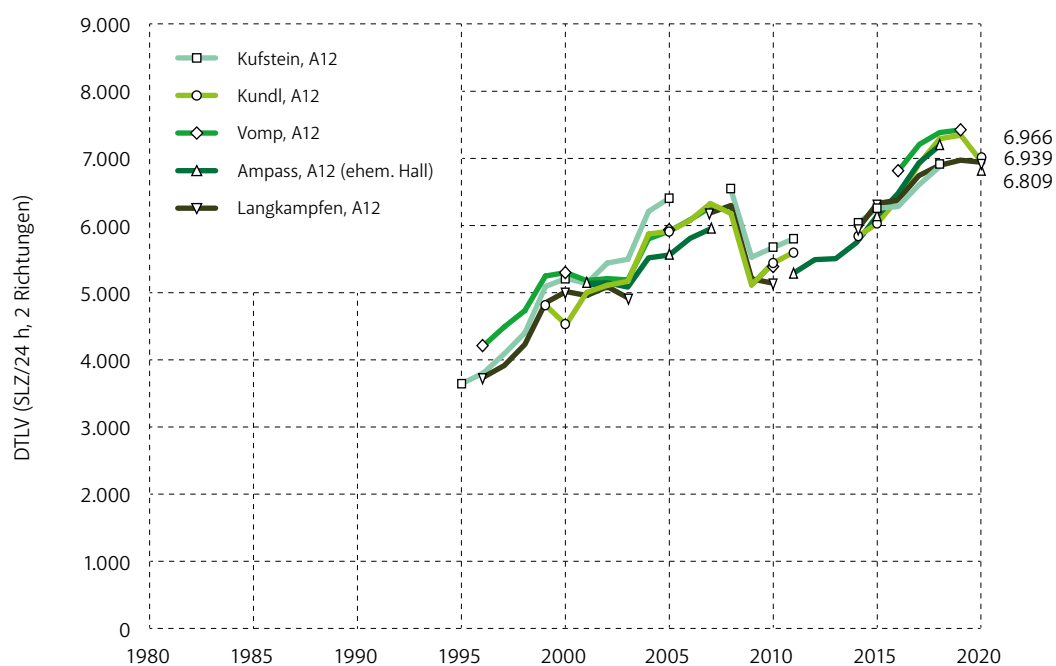
Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



A12 Inntalautobahn / Kfz/24 h

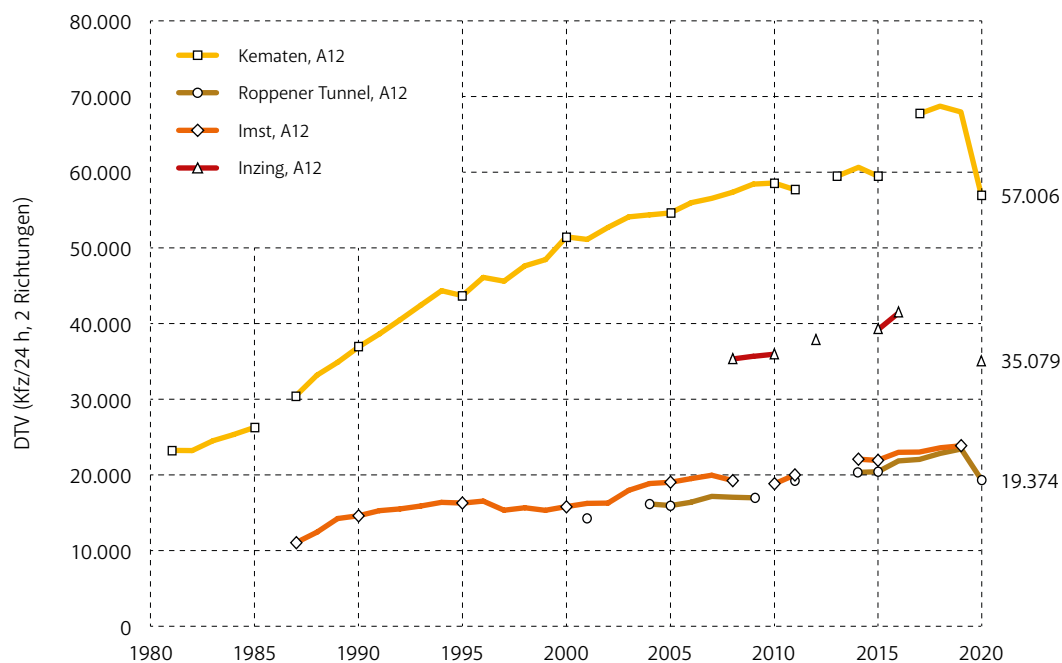
Oberinntal – Gesamtverkehr

1980–2020

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

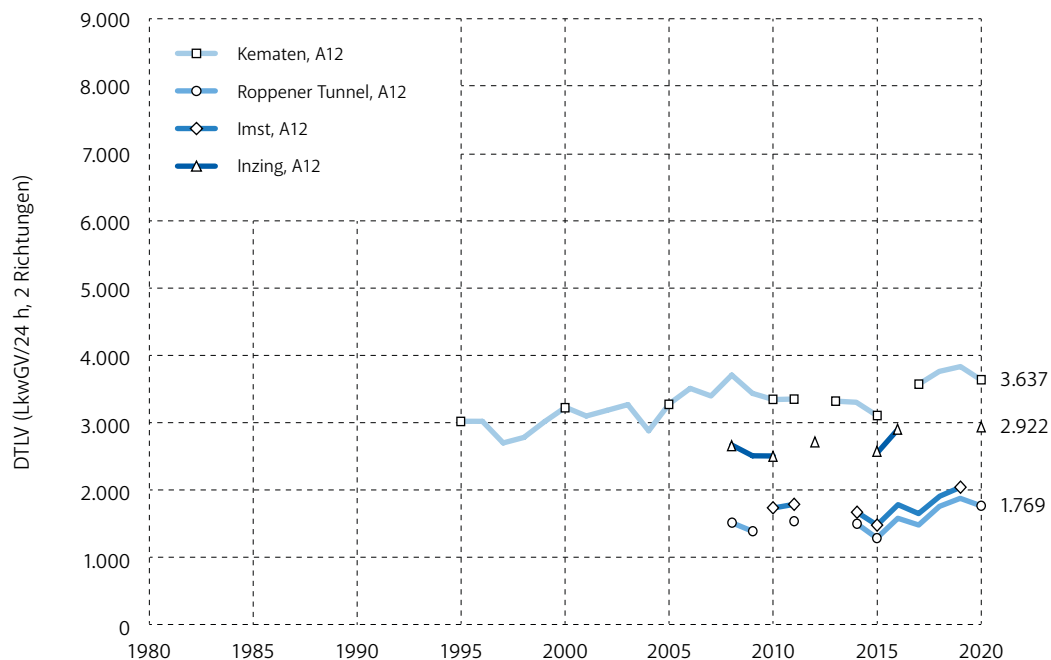


Anlage 3

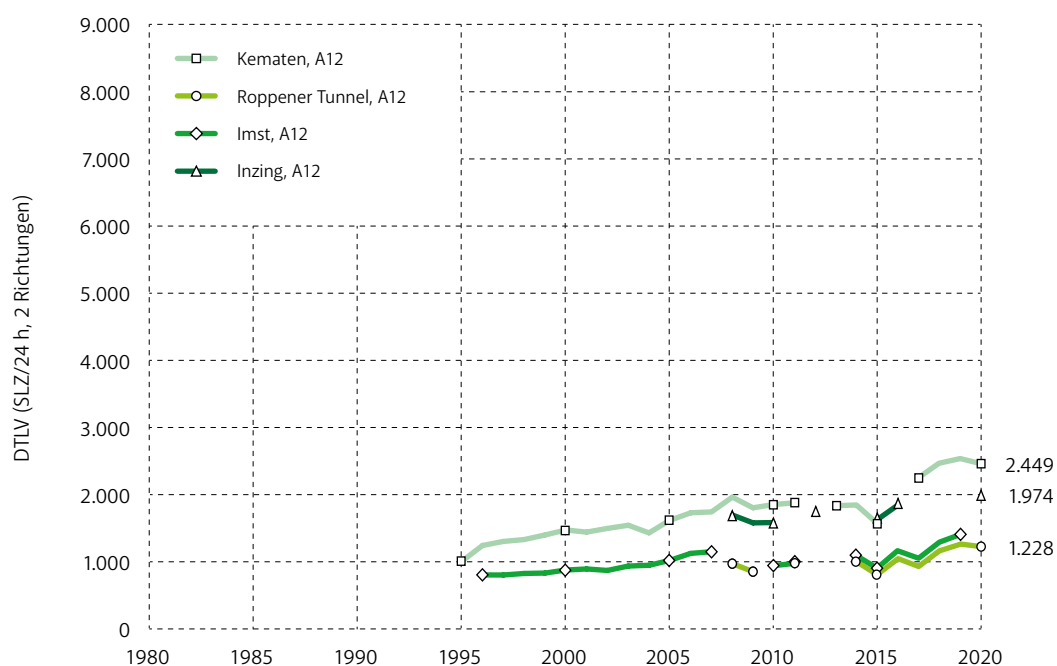
Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



A13 Brennerautobahn / Kfz/24 h

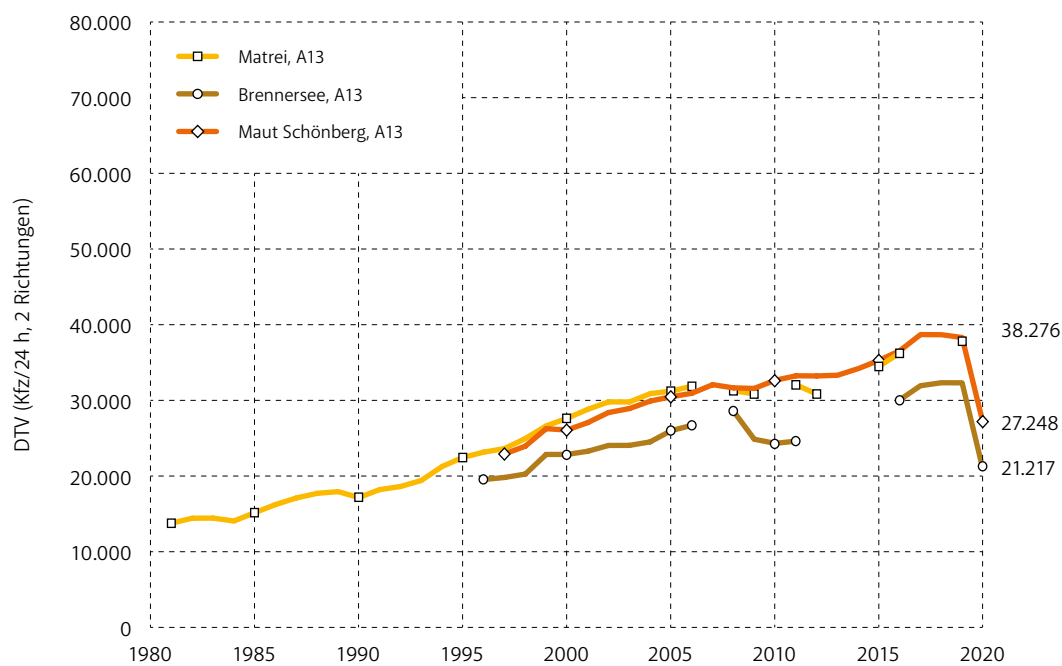
Wipptal – Gesamtverkehr

1980–2020

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

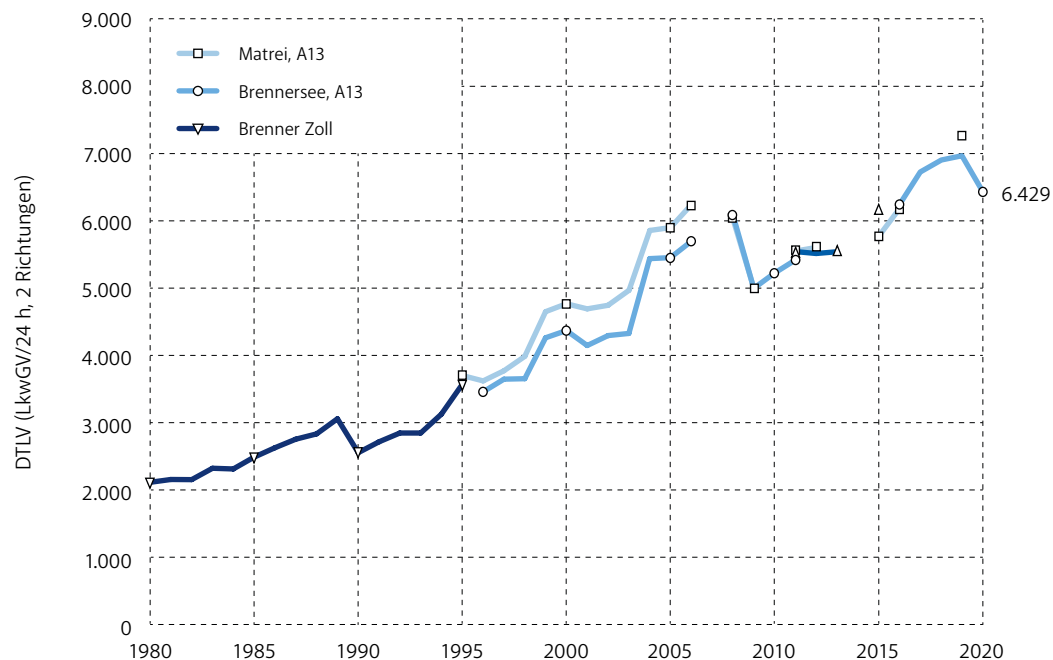


Anlage 4

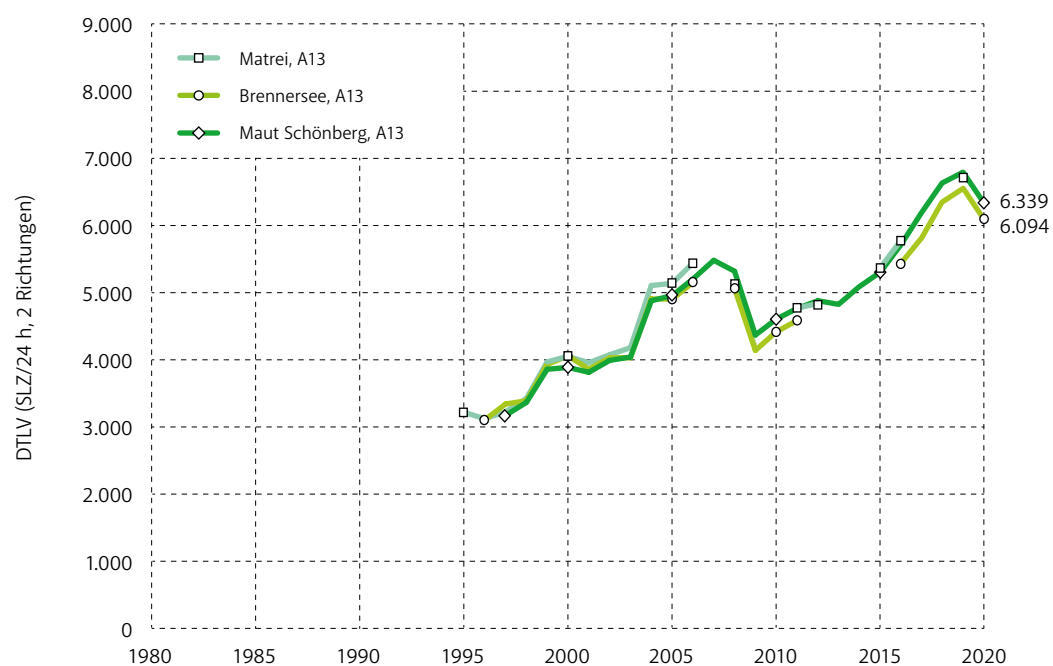
Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

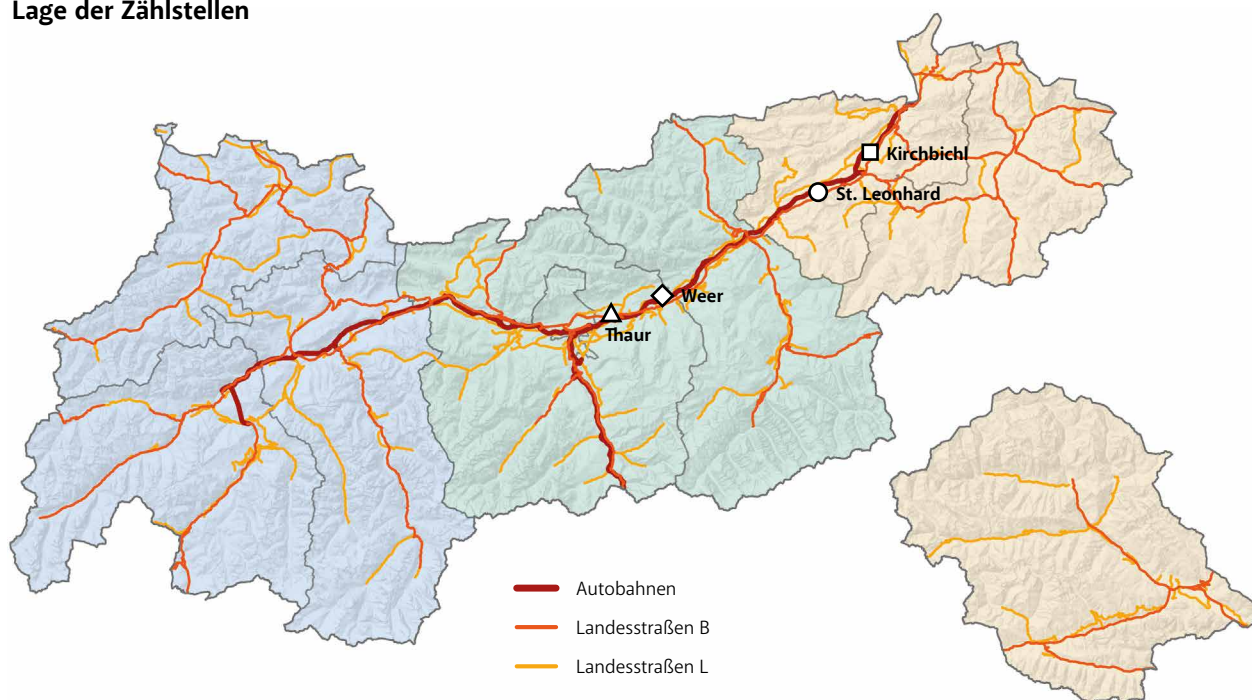


B171 Tiroler Straße / Kfz/24 h

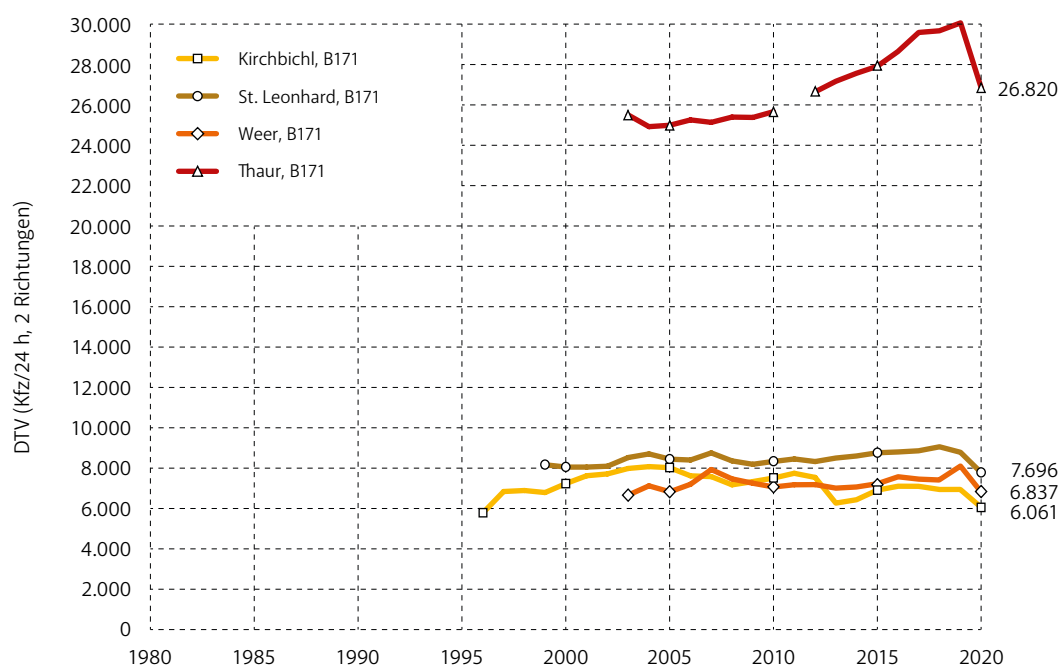
Unterinntal – Gesamtverkehr

1980–2020

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

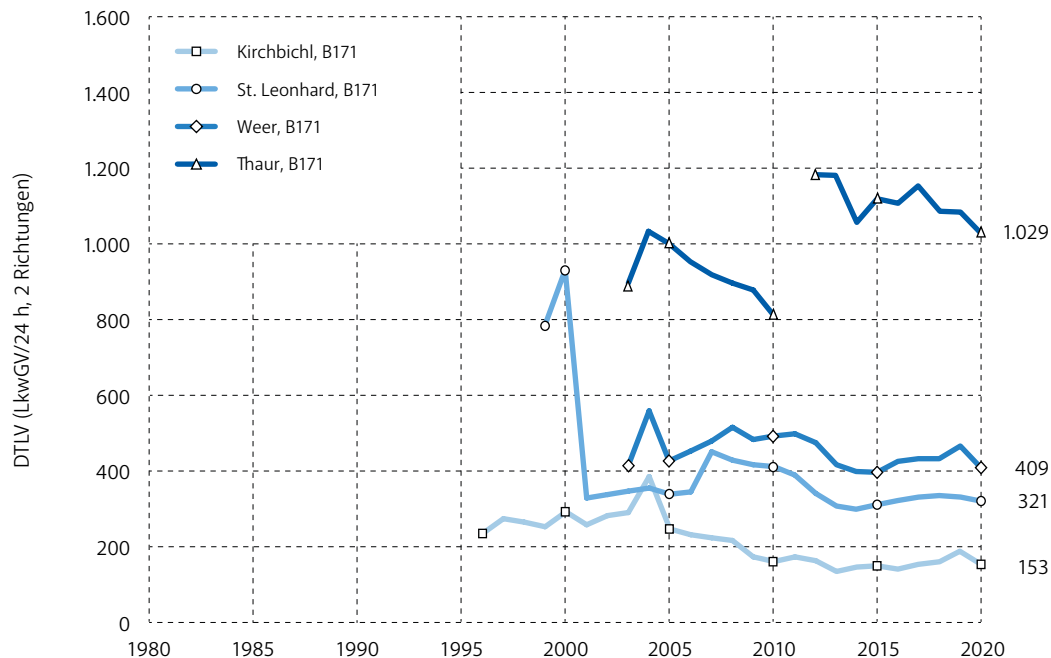


Anlage 5

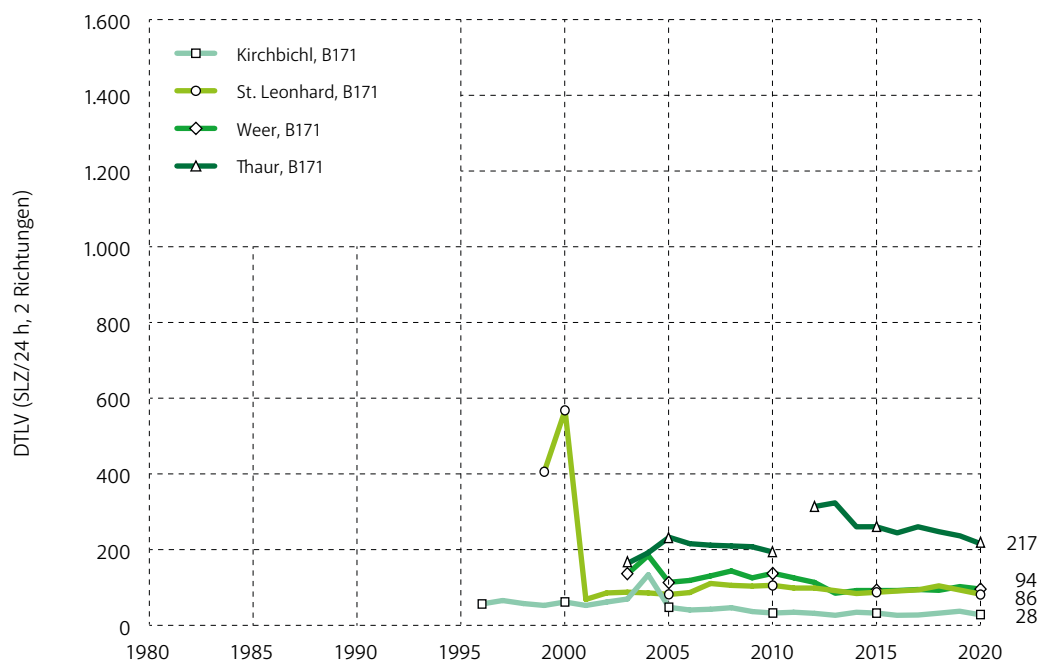
Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

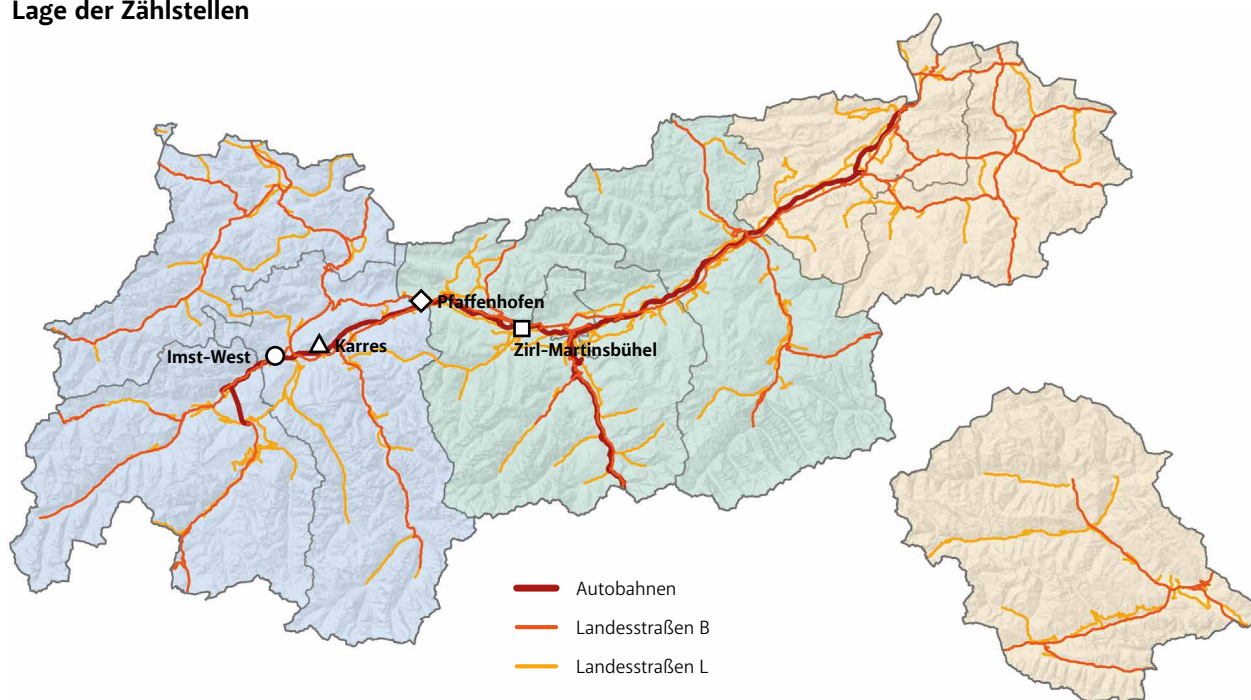


B171 Tiroler Straße / Kfz/24 h

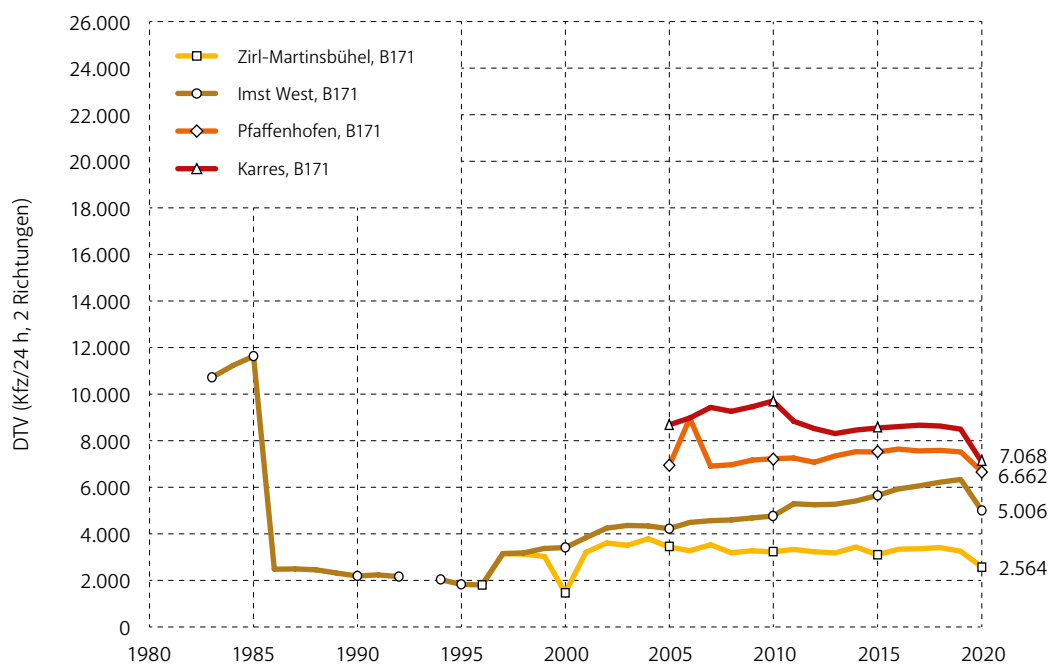
Oberinntal – Gesamtverkehr

1980–2020

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

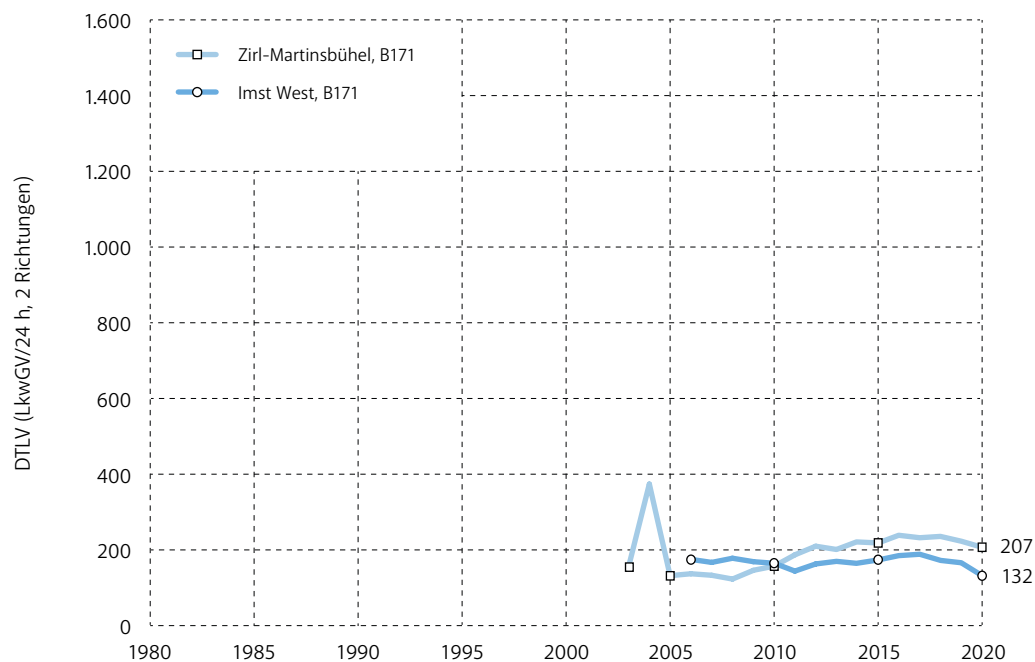


Anlage 6

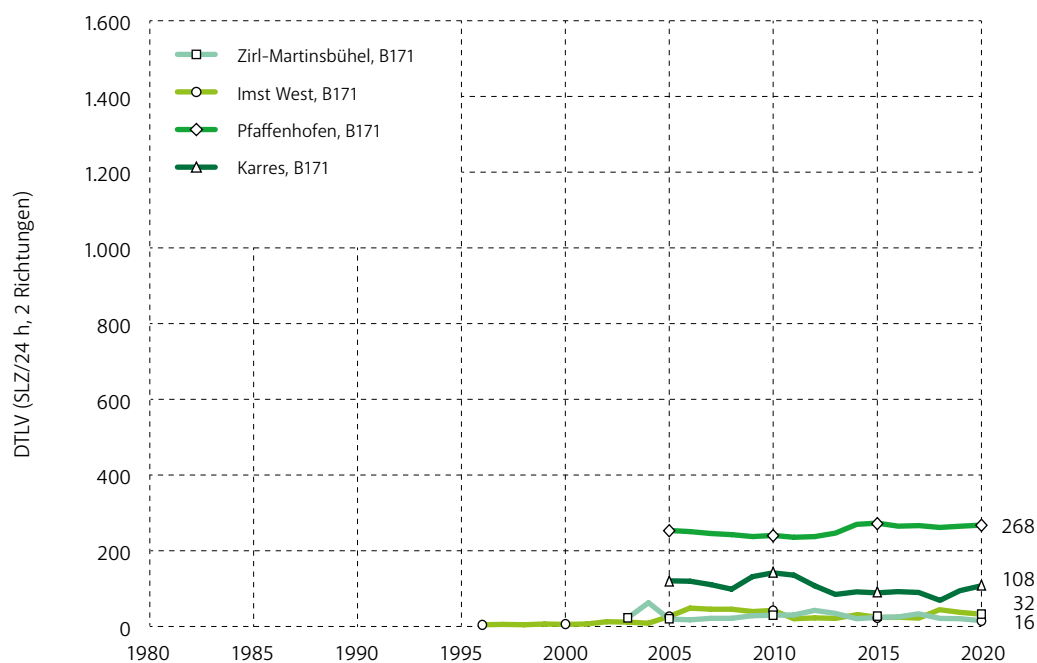
Verkehr in Tirol – Bericht 2020

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



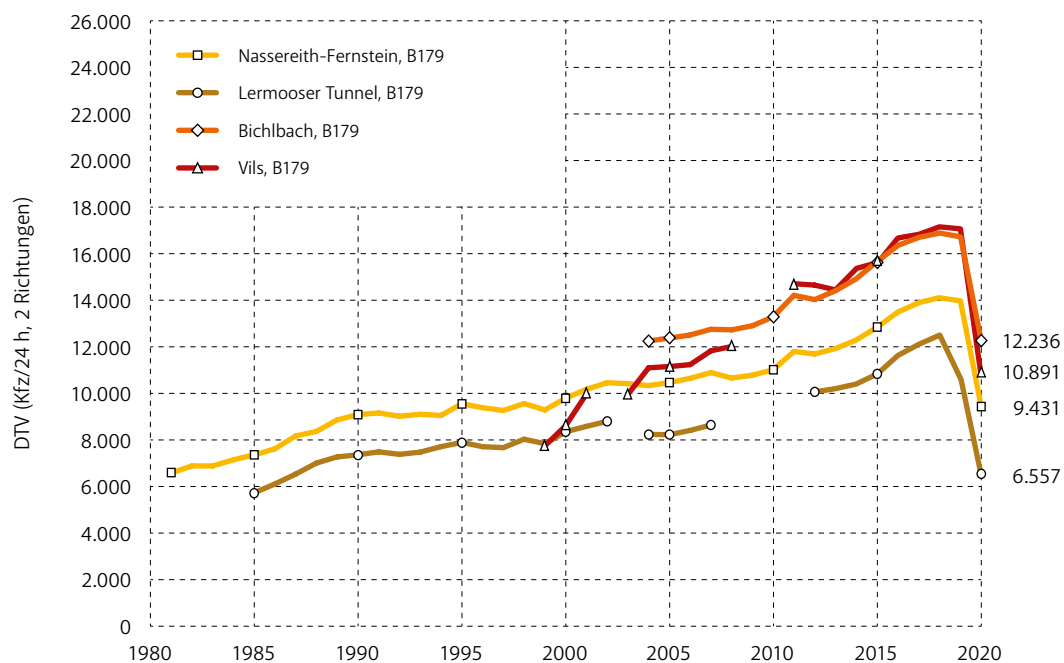
Sattel- und Lastzüge



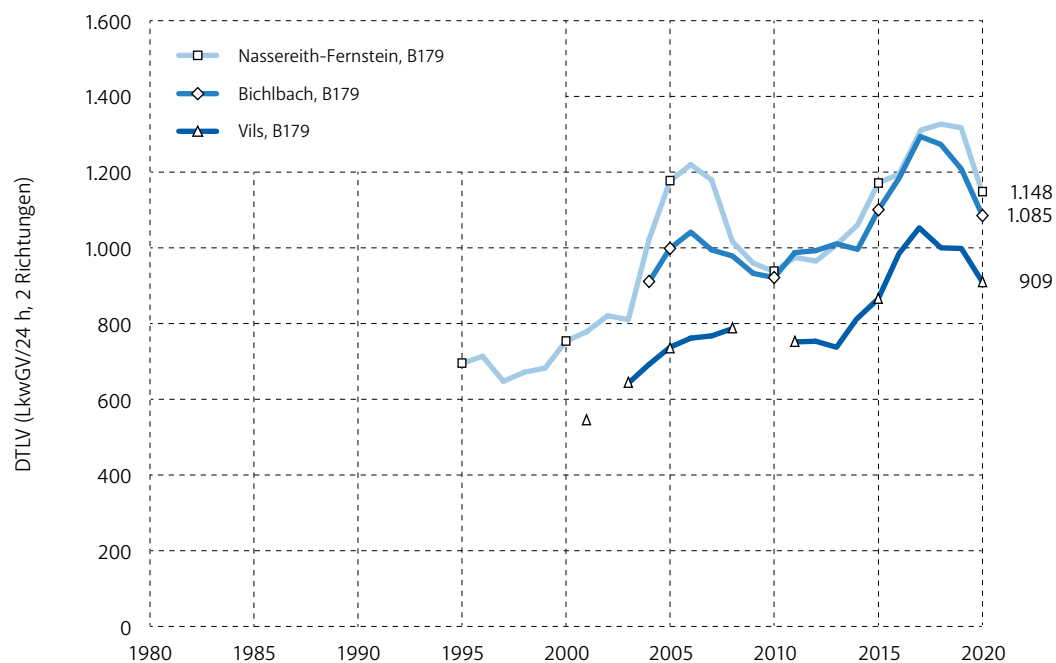
Lage der Zählstellen



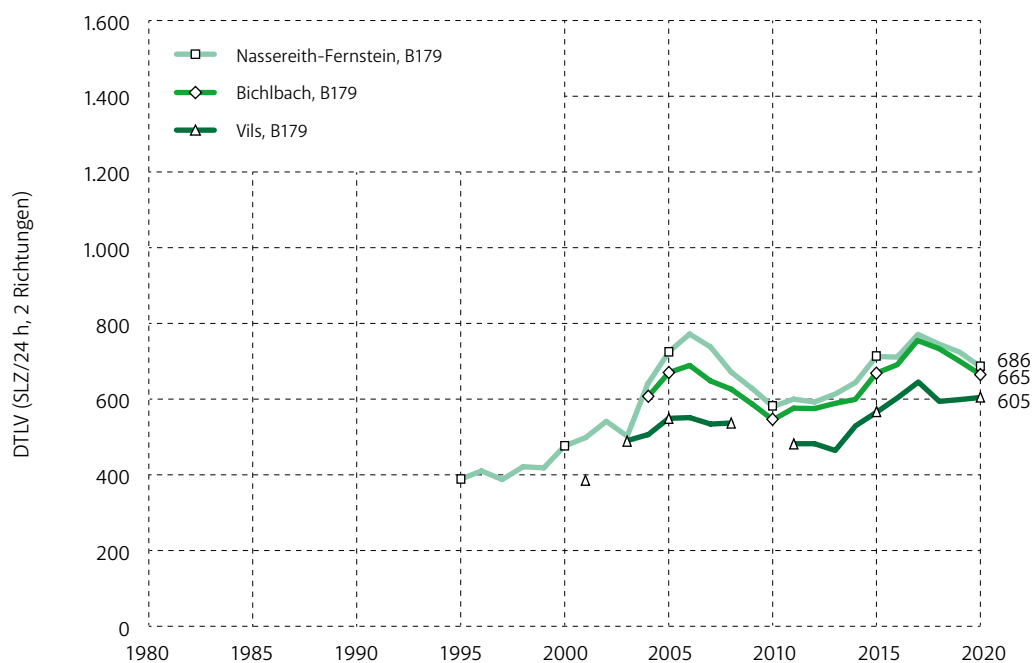
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



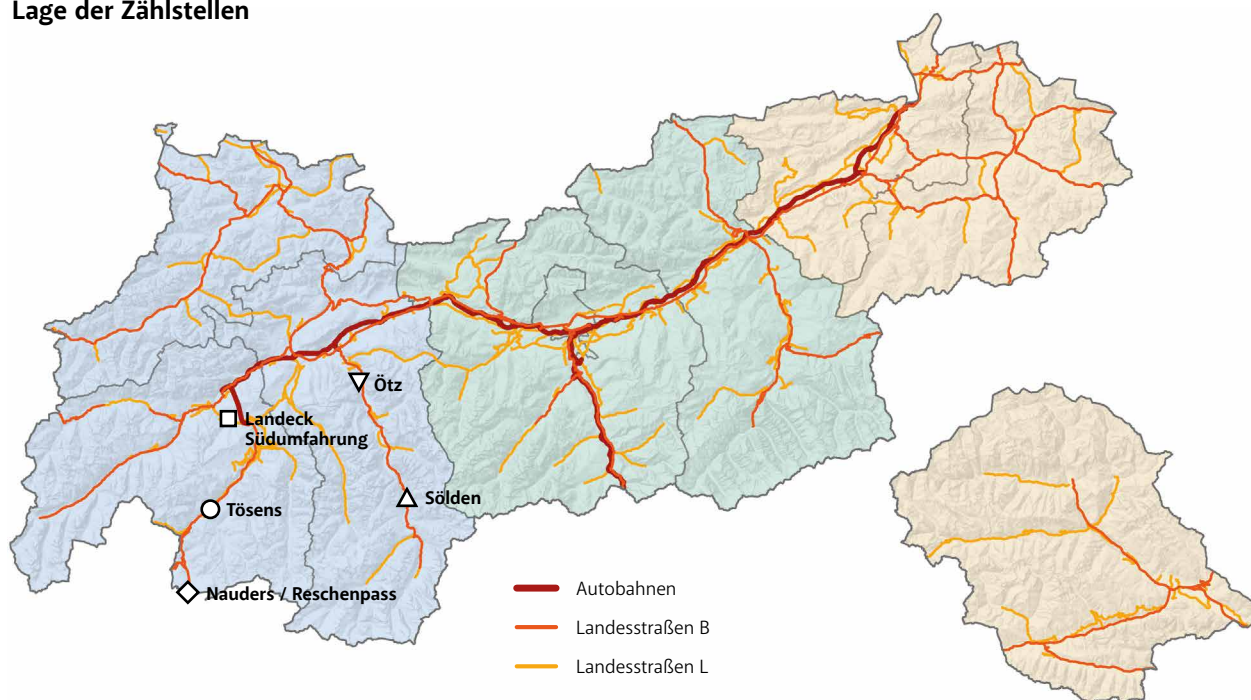
Sattel- und Lastzüge



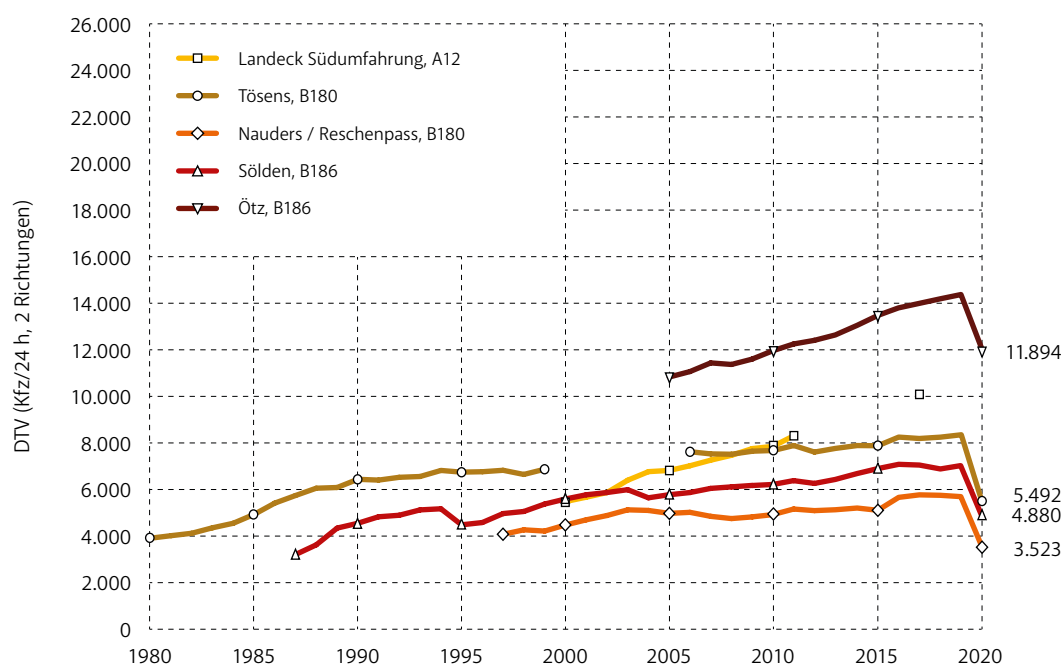
Tirol West / Kfz/24 h

Reschen, B180 und Ötztal, B186 – Gesamtverkehr
1980–2020

Lage der Zählstellen



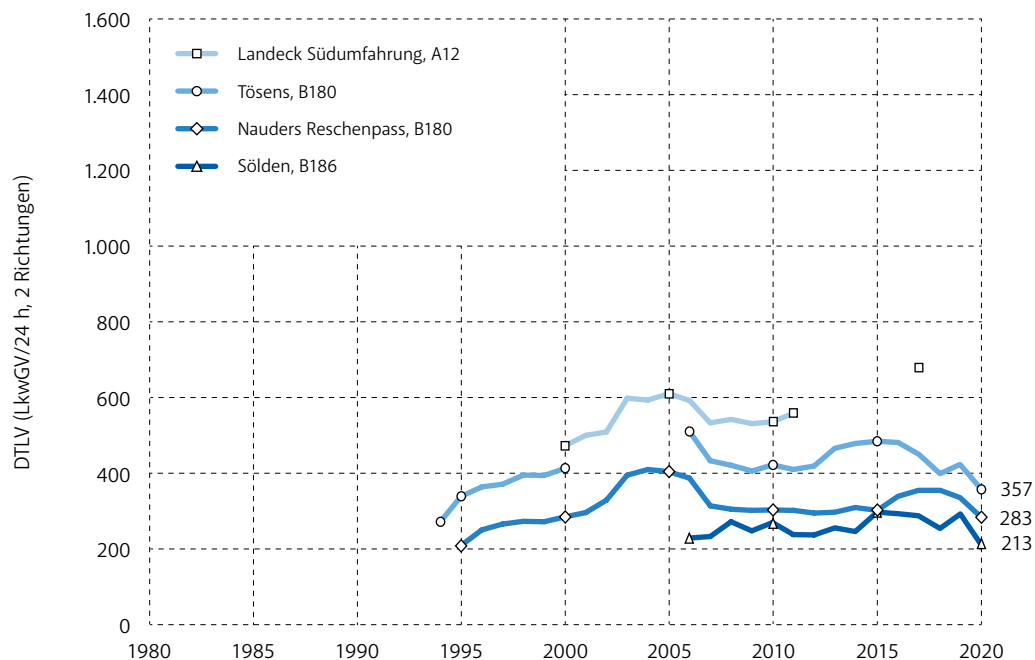
Gesamtverkehr



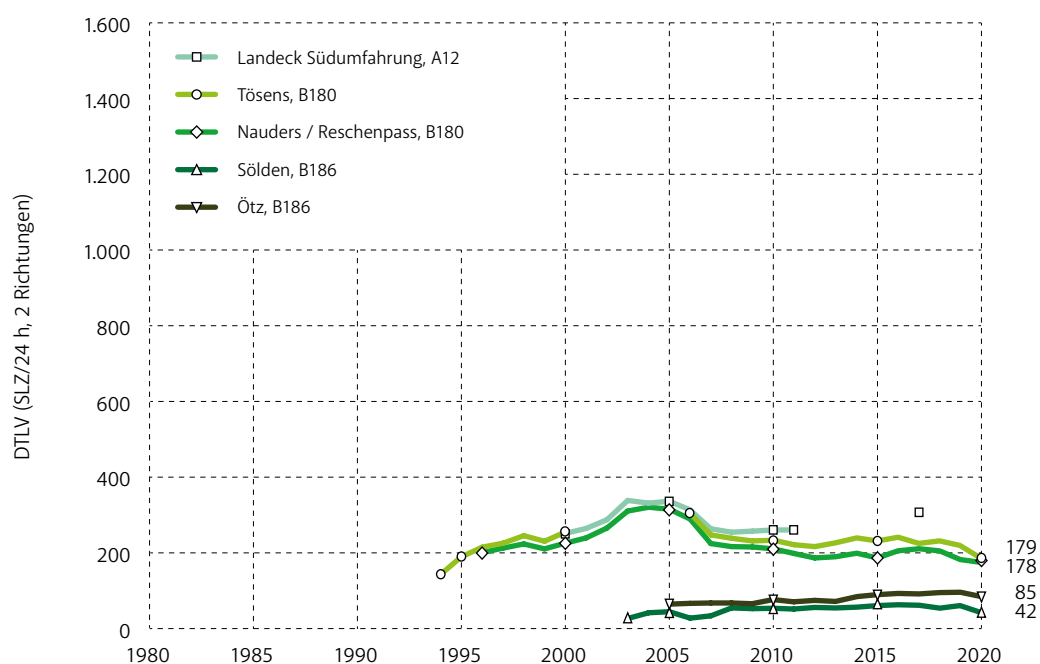
Anlage 8

Verkehr in Tirol – Bericht 2020
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

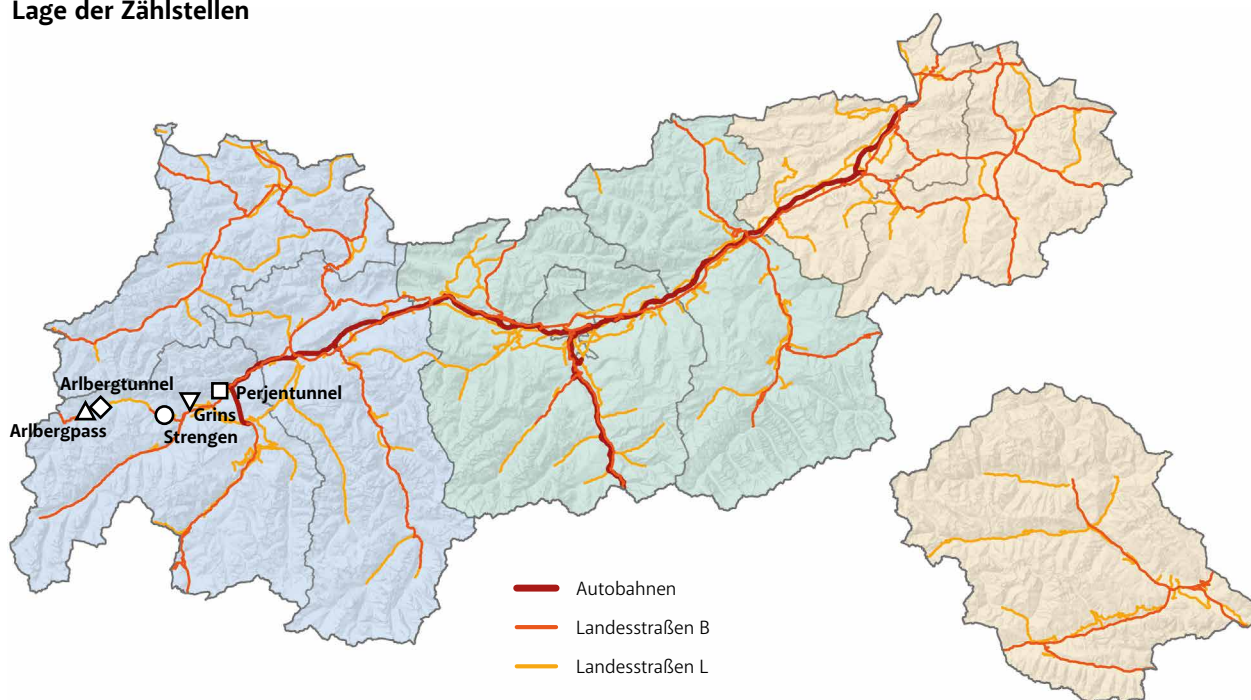
Schwerer Güterverkehr



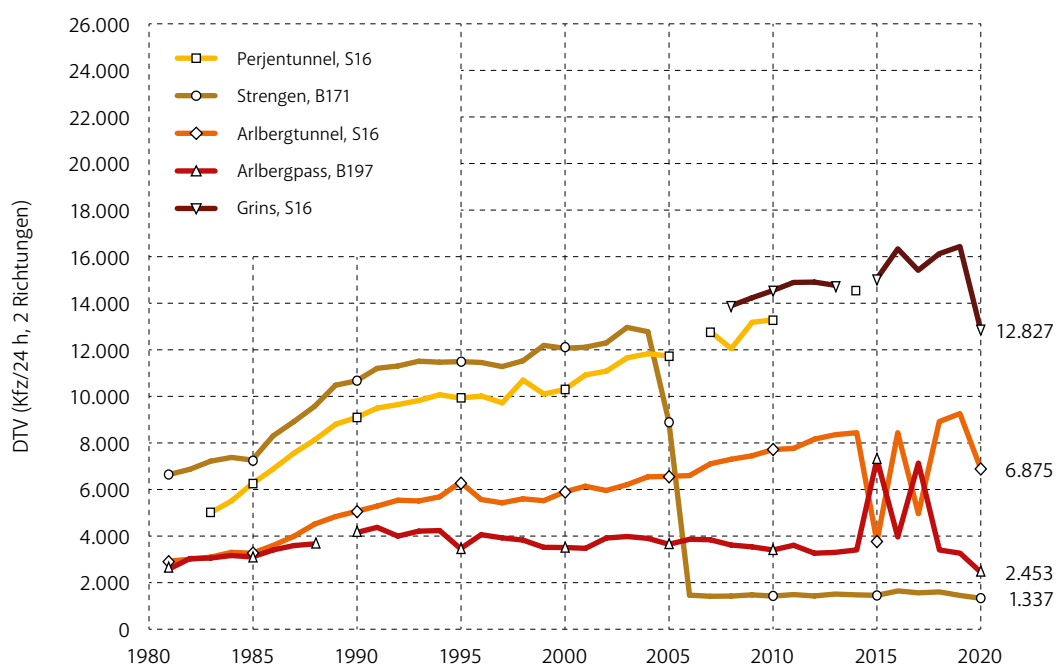
Sattel- und Lastzüge



Lage der Zählstellen



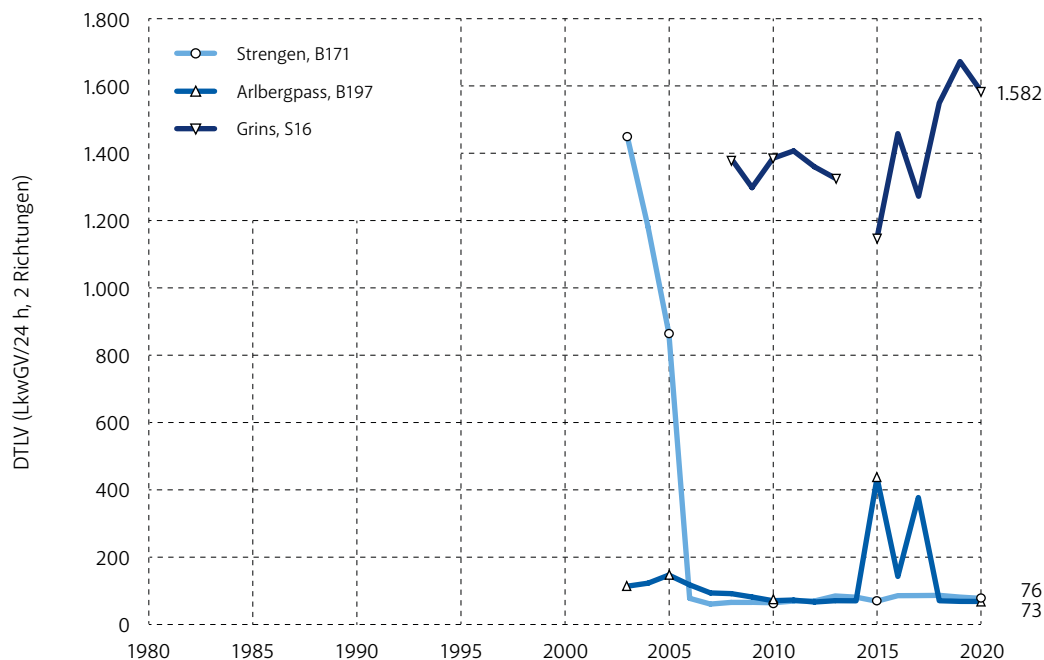
Gesamtverkehr



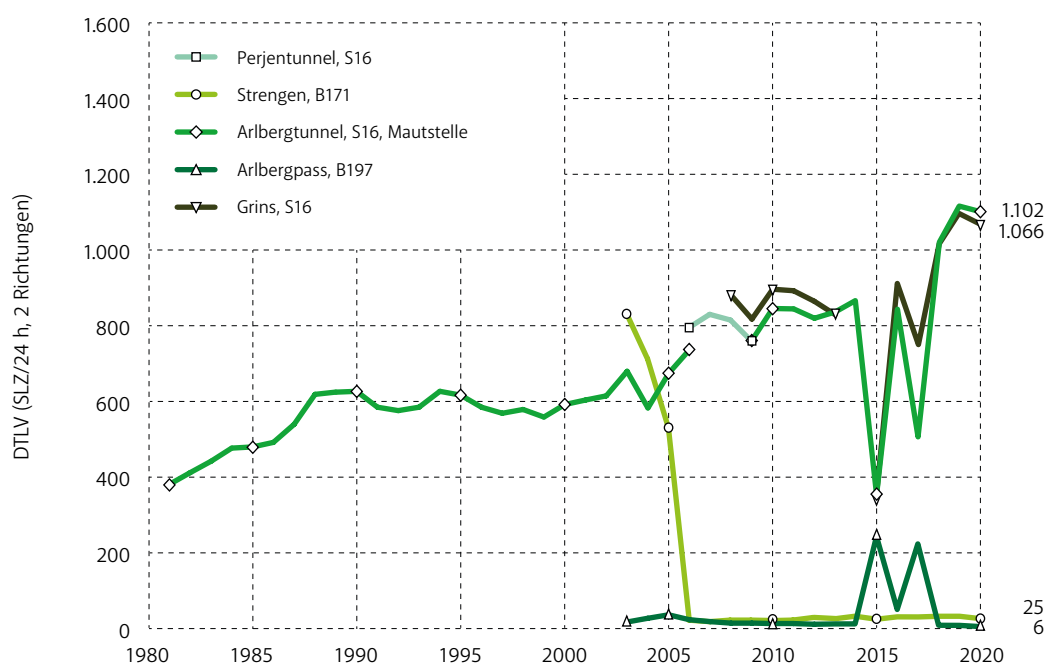
Tirol West / Lkw/24 h

Arlberg, S16, B197, B171 – schwerer Güterverkehr
1980–2020

Schwerer Güterverkehr



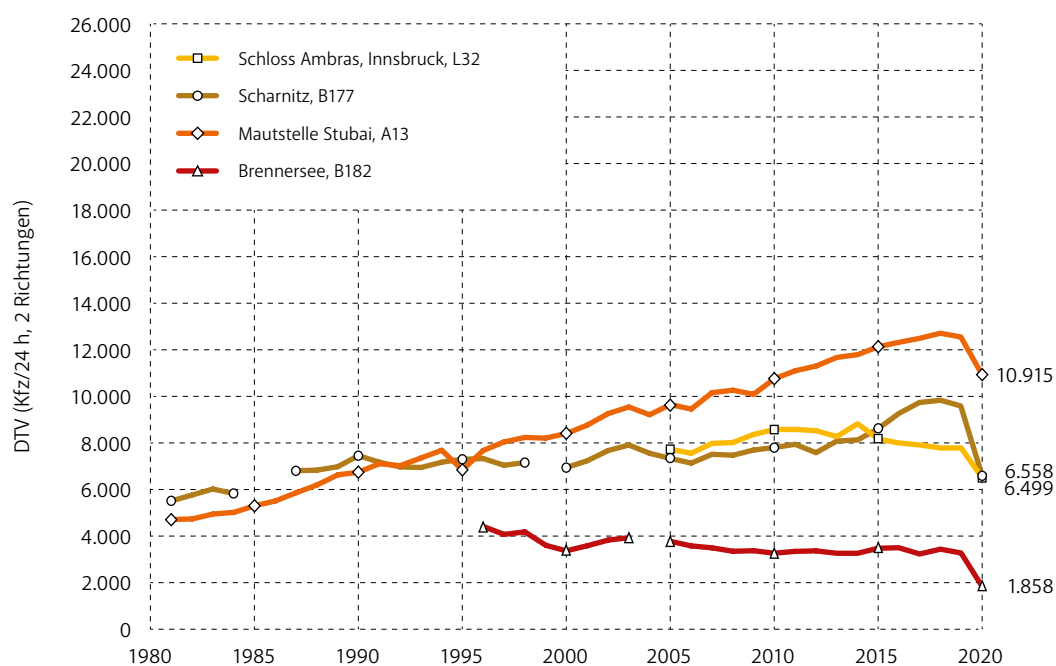
Sattel- und Lastzüge



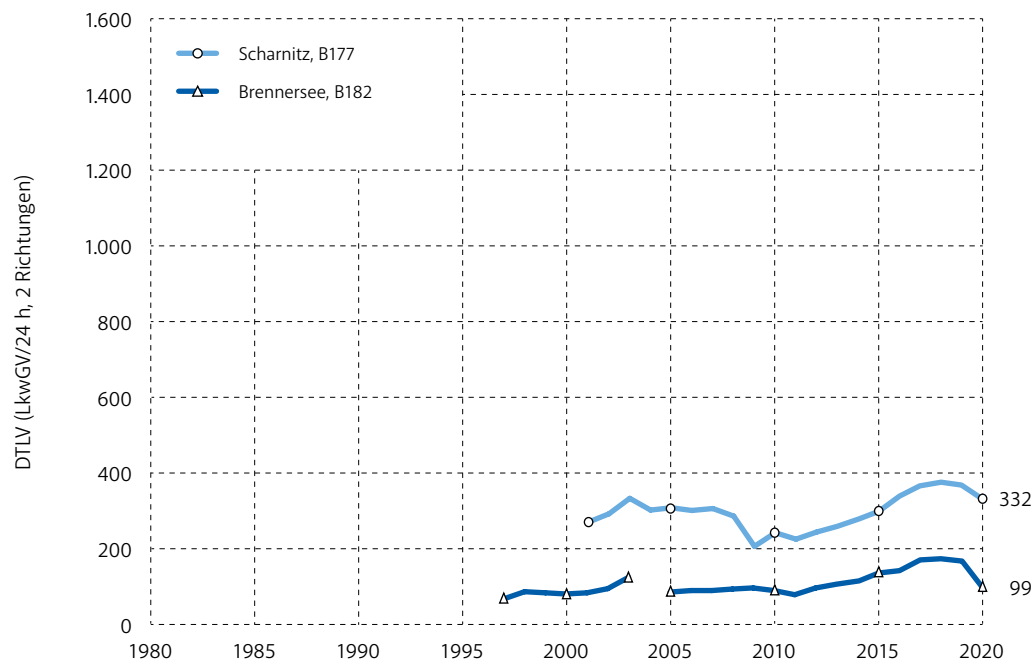
Lage der Zählstellen



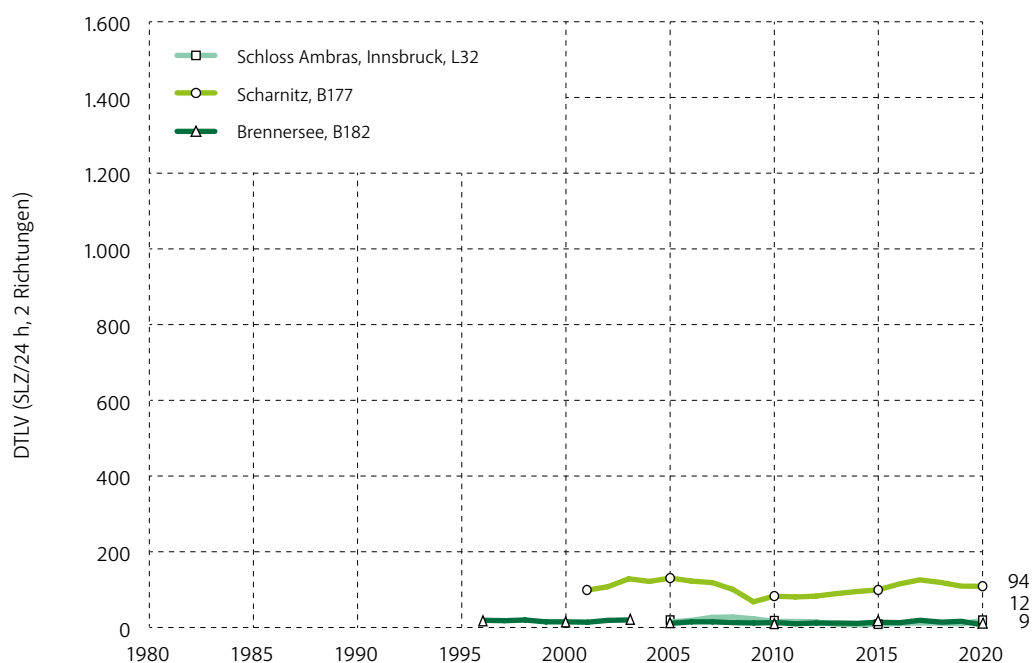
Gesamtverkehr



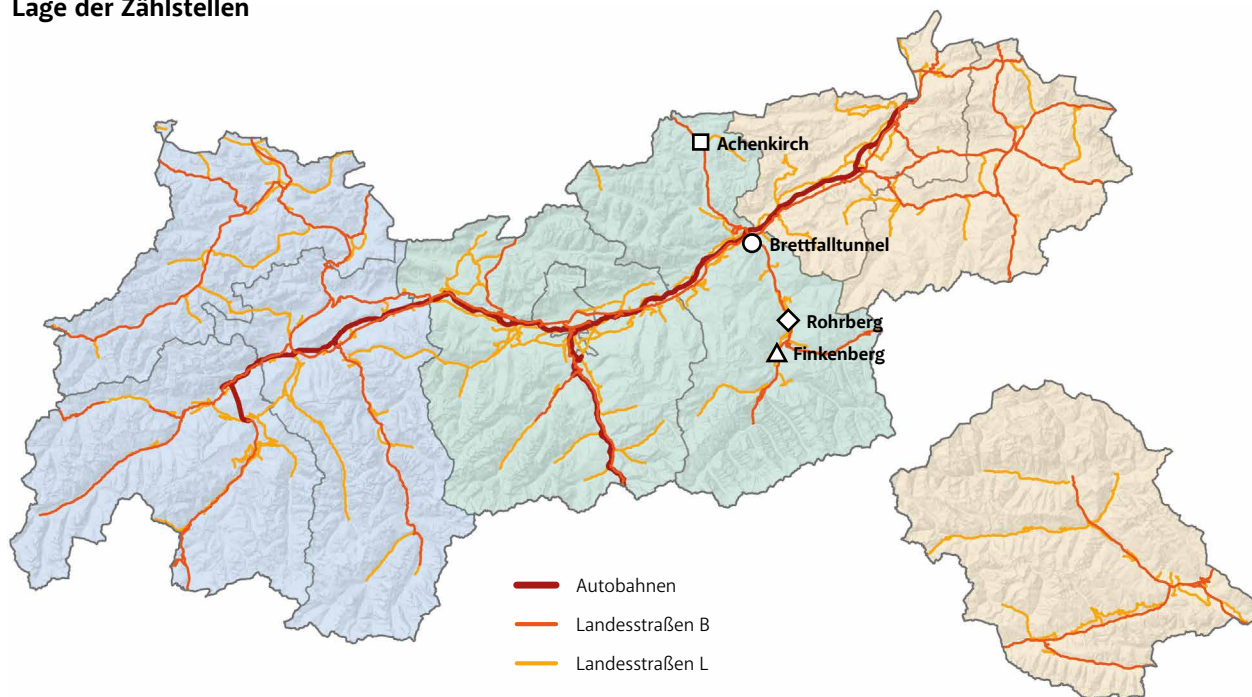
Schwerer Güterverkehr



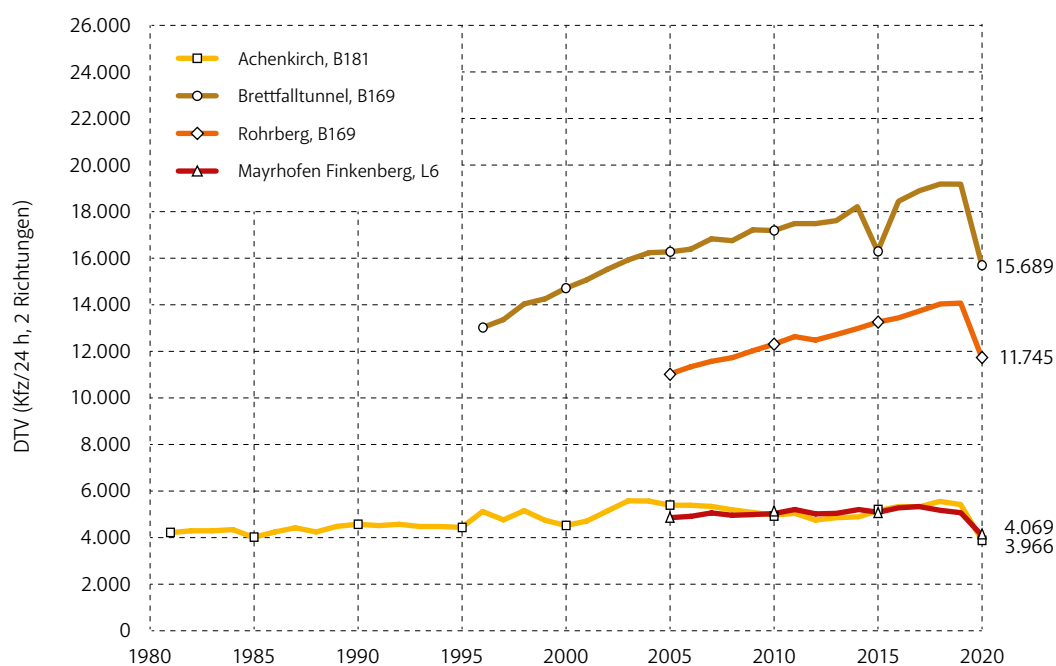
Sattel- und Lastzüge



Lage der Zählstellen



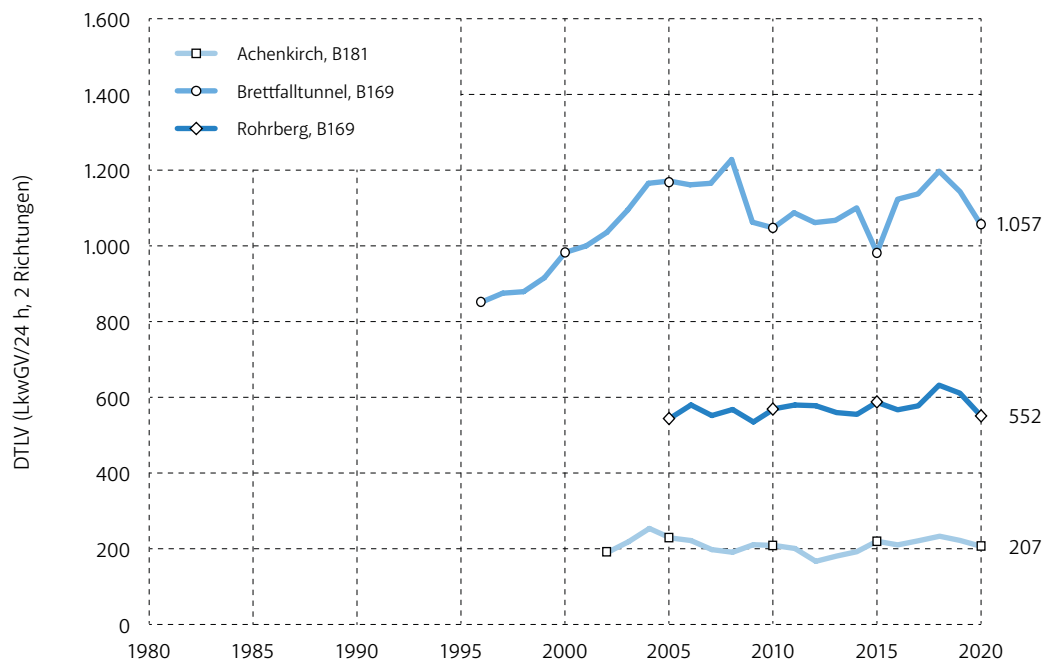
Gesamtverkehr



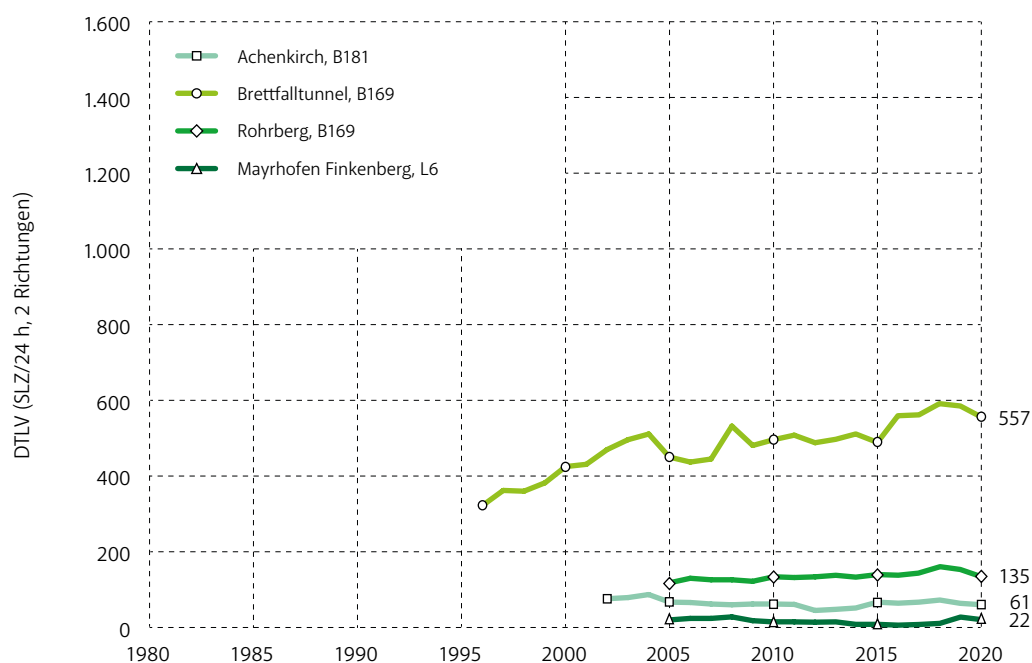
Tirol Mitte / Lkw/24 h

Schwaz, B169, B181, L6 – schwerer Güterverkehr
1980–2020

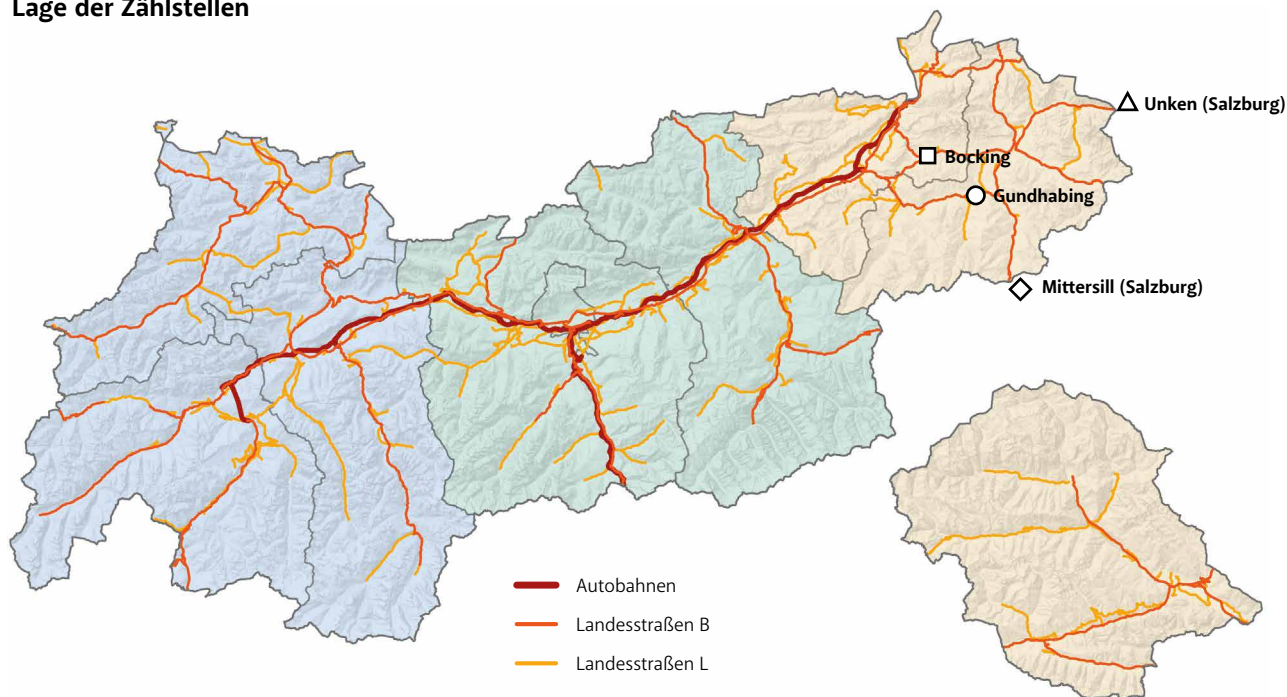
Schwerer Güterverkehr



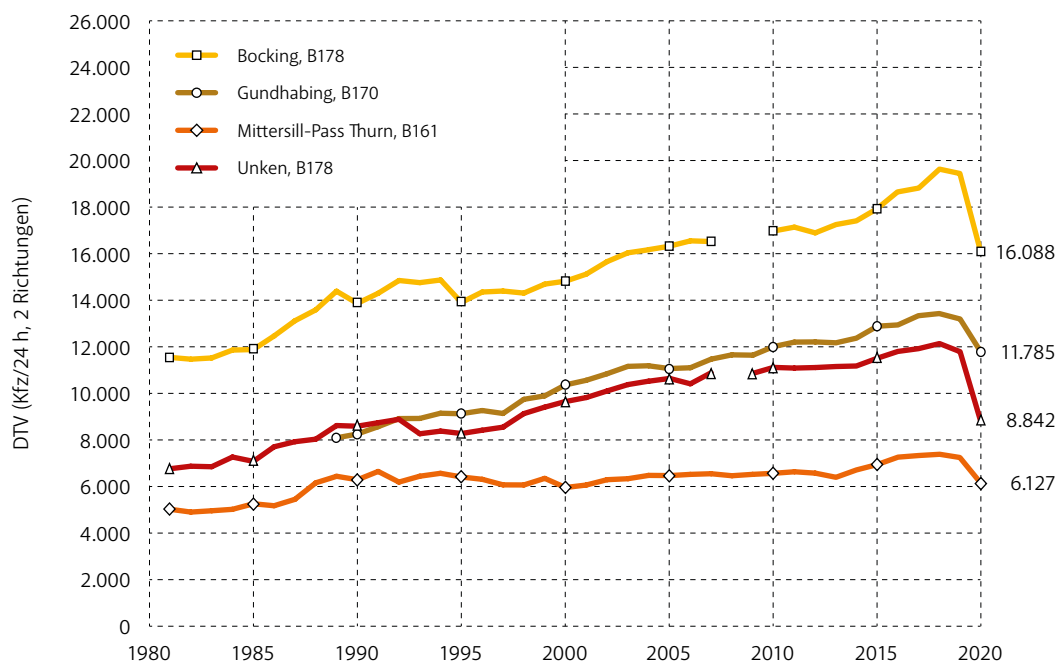
Sattel- und Lastzüge



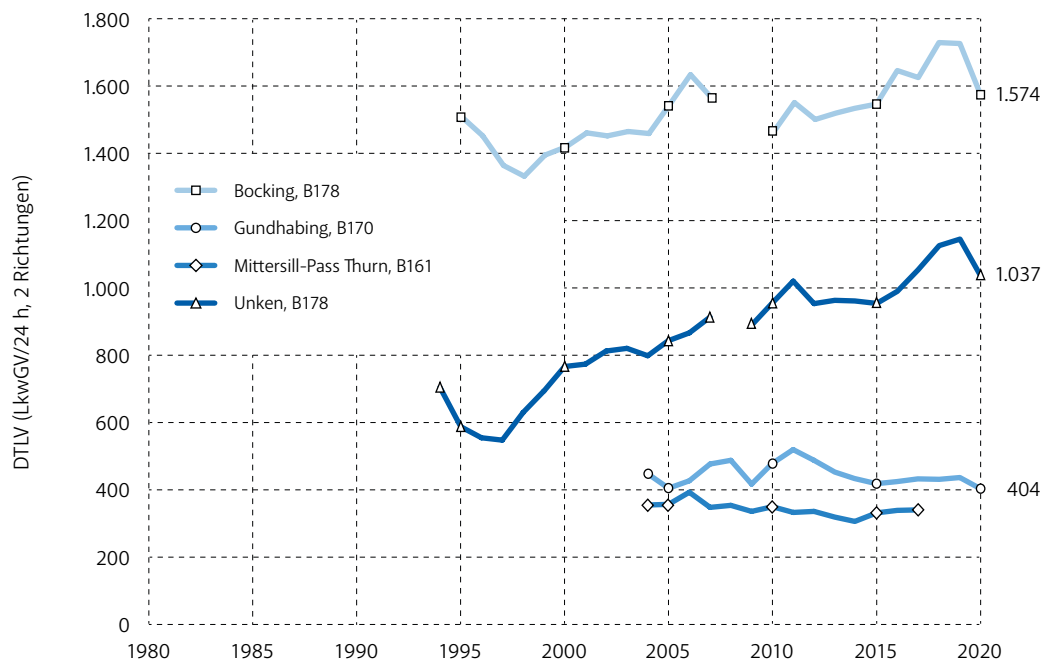
Lage der Zählstellen



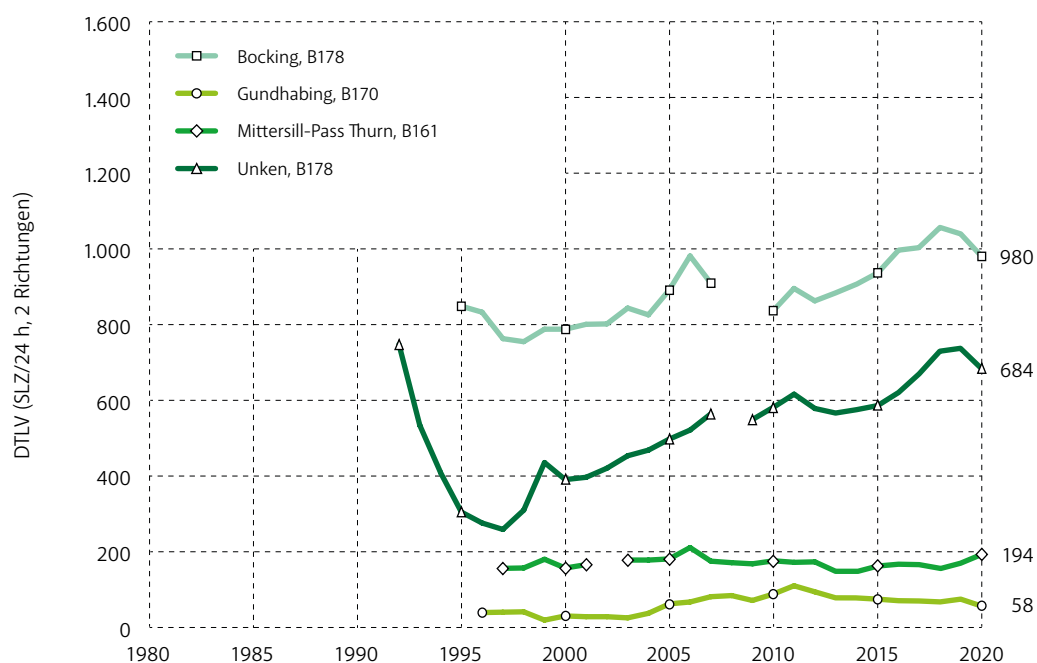
Gesamtverkehr



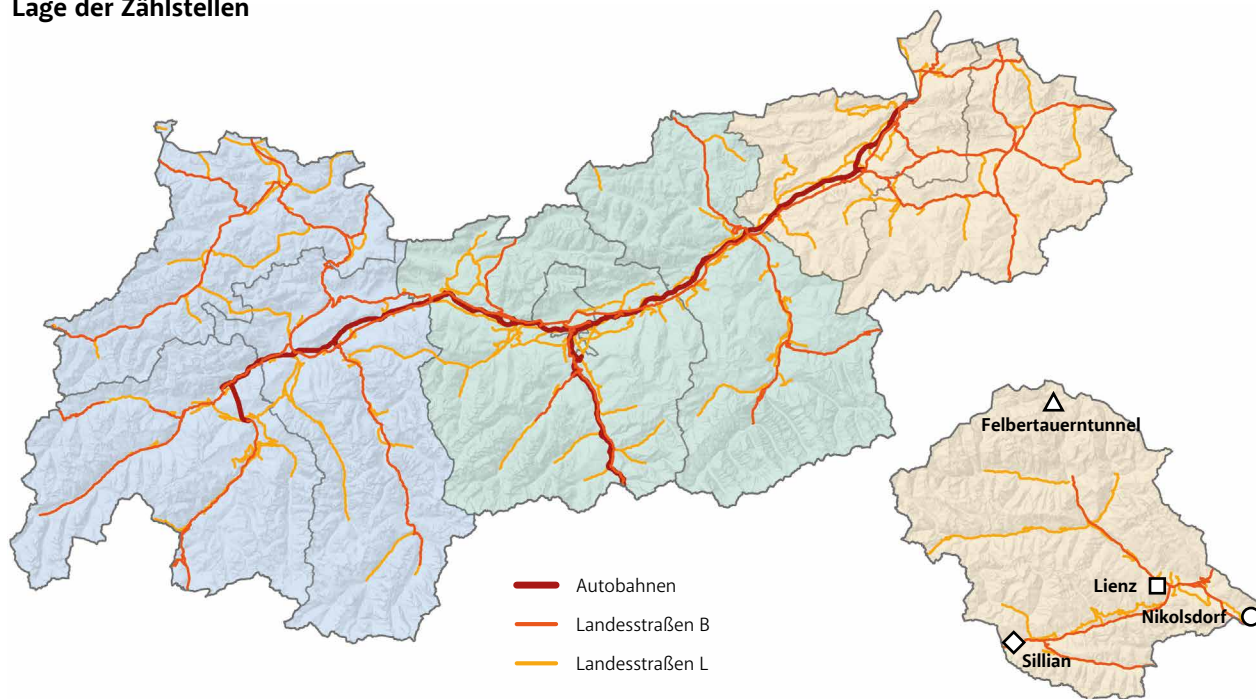
Schwerer Güterverkehr



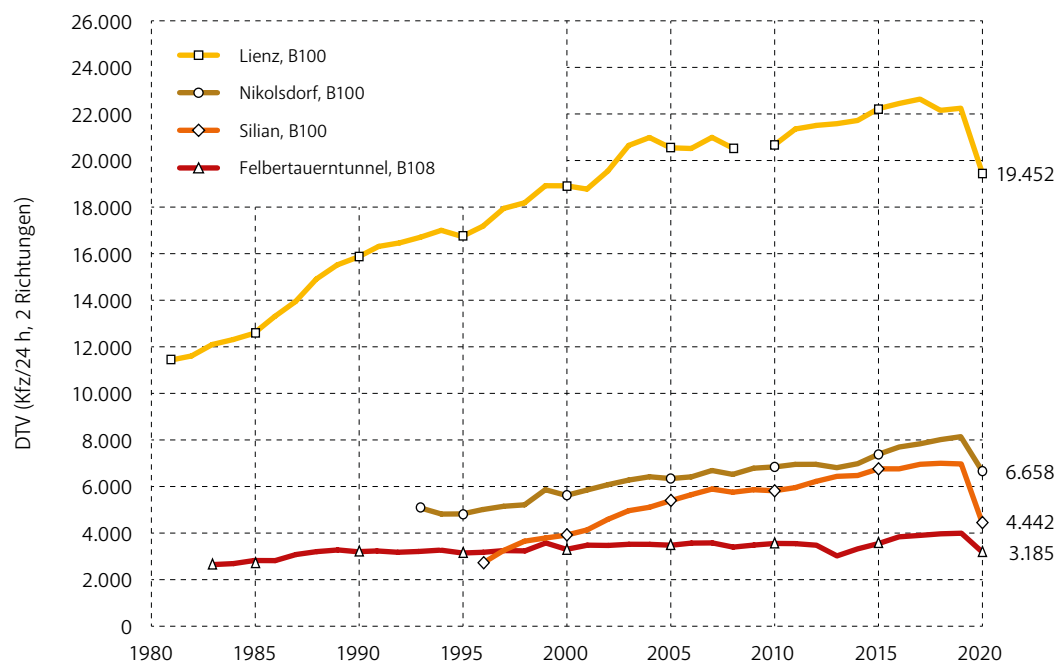
Sattel- und Lastzüge



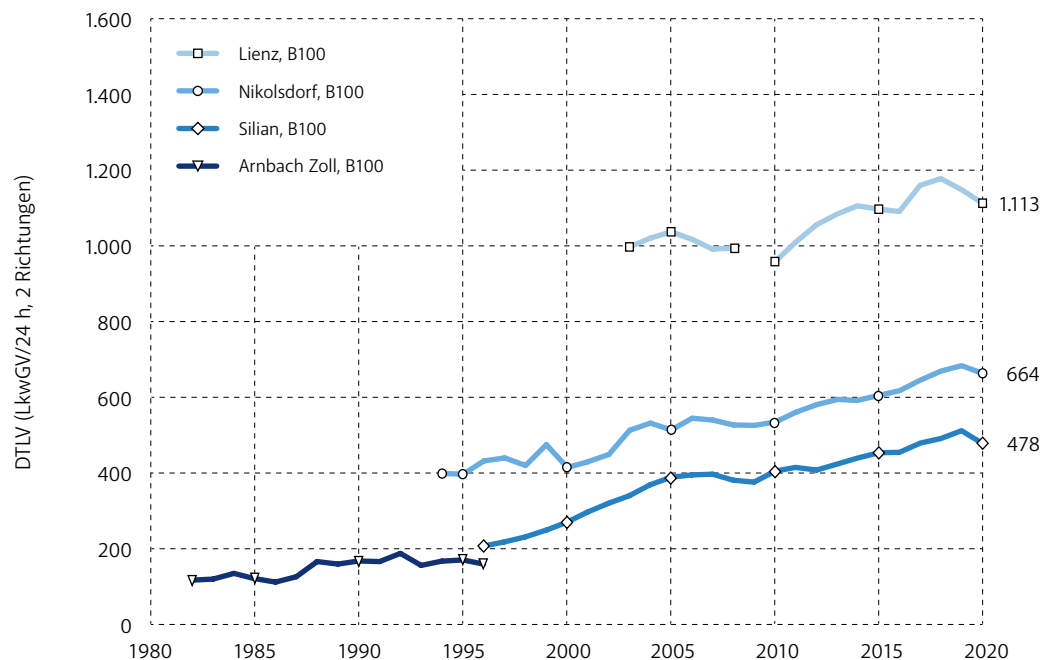
Lage der Zählstellen



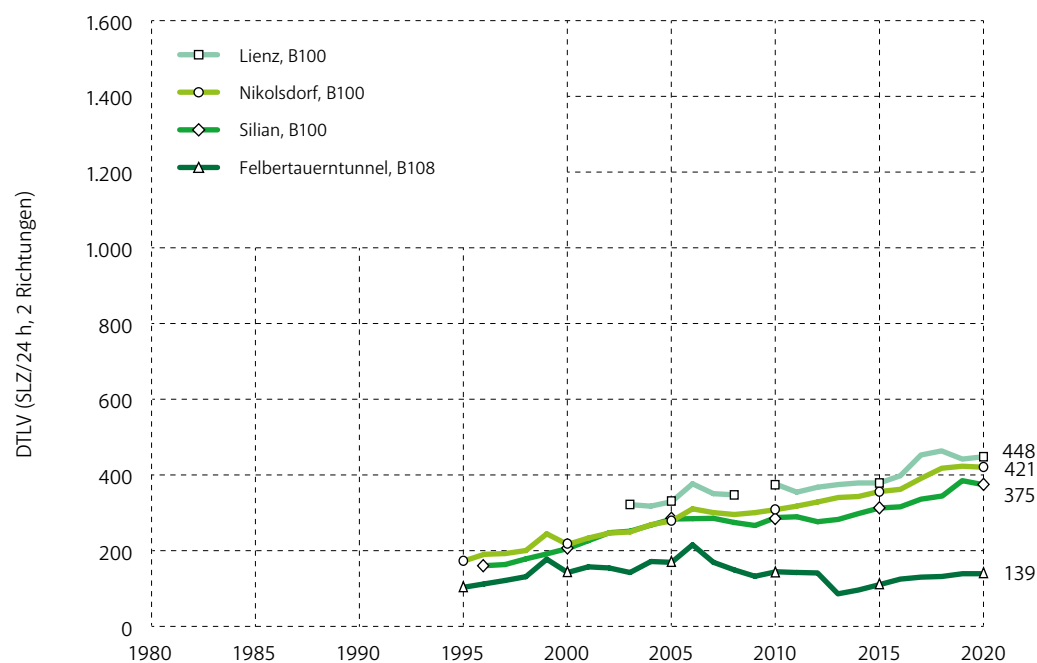
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck

Für den Inhalt verantwortlich: Abteilung Mobilitätsplanung (Vorstand DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich)

Text und Daten: Ekkehard Allinger-Csollich, Michael Bürger, Michael Ernst, Martin Gassner, Florian Haidacher, Stefan Kammerlander, Othmar Knoflach, Patrick Skonieczki

Lektorat: Text:Quell, Melanie Knünz

Grafik: Christian Waha und Elke Puchleitner, Innsbruck

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

Kontakt: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck,

Tel: +43 512/508-4081, Fax: +43 512/508-744085, E-Mail: mobilitaetsplanung@tirol.gv.at

Verkehrsbericht 2020 im Internet:

www.tirol.gv.at/verkehr/publikationen-statistiken

Innsbruck, August 2021

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Mobilitätsplanung
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
mobiltaetsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at