



LAND
TIROL

Verkehr in Tirol Bericht 2024

Abteilung Mobilitätsplanung

1	Straße	
1.1	Verkehrsentwicklung	5
1.1.1	Entwicklung in Österreich	5
1.1.2	Entwicklung in Tirol	5
1.1.3	Radverkehr in Tirol	7
1.1.4	Güterverkehr Tirol	8
1.2	Lkw-Erhebung Tirol 2024	10
1.3.	Maßnahmen im Güterverkehr	12
1.3.1	Lkw-Dosiersystem	12
1.3.2	Schwerverkehrskontrollen	15
1.4	Baustelle Luegbrücke (A13 Brennerautobahn)	17
1.5	Maßnahmen am niederrangigen Verkehrsnetz Tirols	19
2	Schiene	
2.1	Österreich	21
2.2	Tirol	21
2.3	Brenner	22
2.3.1	Gütervolumen	22
2.3.2	Transportarten	23
2.4	Rollende Landstraße (RoLa)	23
2.5	Trassenbelegung Unterinntal	24
3	Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsprogramm	
3.1	Verkehrsverbund Tirol	25
3.2	Bahninfrastrukturprojekte 2024	30
3.2.1	Tirol Vertrag II	30
3.2.2	Brenner Basistunnel und Nordzulauf	31
3.2.3	Fernpassbahn	33
3.2.4	Rätisches Dreieck	33
3.3	Straßen- und Regionalbahn im Großraum Innsbruck	34
3.4	Zillertalbahn	36
3.5	Achenseebahn	38
3.6	Radverkehr	39
3.7	Tiroler Mobilitätsprogramm „Tirol Mobil“	41
3.8	Verkehrssicherheitsfonds	45
3.9	Landesverkehrsreferent:innenkonferenz 2024 in Innsbruck	46
4	Alpenquerender Güterverkehr	
4.1	Verkehrsentwicklung am Brenner	49
4.2.	Verkehrsentwicklung alpenquerende Korridore (iMONITRAF!)	50
4.3	Europäische Verkehrspolitik	50
4.3.1	EUSALP	50
4.3.2	iMONITRAF!	51
4.3.3	Tiroler Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn	52
4.3.4	Neue EU-Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V)	53
5	Anlagen	55

Abkürzungen

A	Autobahnen
AST	Anschlussstelle
B	Landesstraßen B
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
DTLV	Durchschnittlicher täglicher Lkw-Verkehr bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTLV _w	Durchschnittlicher Lkw-Verkehr an Werktagen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Kfz/24 h), bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTV _w	Durchschnittlicher Verkehr an Werktagen (Kfz/24 h)
FGZ	Fahrgastzahlen
HAST	Haltestelle
IG-L	Immissionsschutzgesetz-Luft
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
JTDV	Jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr
Kfz	Alle Kraftfahrzeuge
KV	Kombinierter Verkehr
L	Landesstraßen L
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
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NNt	Netto-Nettotonnen (Nt ohne Leergewicht der Container, Lkw etc.), entspricht dem eigentlichen Frachtgut
Nt	Nettotonnen (Gewicht beim Bahntransport inkl. Leergewicht der Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger; bei der RoLa: inkl. Lkw-Leergewicht)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RoLa	Rollende Landstraße (Transport von Lkw mit der Bahn = Begleiteter Kombinierter Verkehr)
S	Schnellstraßen
SLZ	Sattel- und Lastzüge (Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)
UKV	Unbegleiteter Kombinierter Verkehr (Transport von Containern, Wechselbehältern oder Sattelanhängern mit der Bahn, ohne Fahrer)
VTG	Verkehrsverbund Tirol GmbH
VVT	Verkehrsverbund Tirol
WLV	Wagenladungsverkehr (herkömmlicher Bahntransport)
ZEV	Zero Emission Vehicle

Der Verkehrsbericht enthält Informationen zu aktuellen Projekten des Jahres 2024.
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 österreichweite Verkehrsentwicklung für das Jahr 2024, die durch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) jährlich aufbereitet wird, lag zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht vor.

Im Vergleichszeitraum 2022/2023 konnte am hochrangigen Straßennetz in Österreich eine Zunahme beim Kfz-Verkehr im Ausmaß von +2,6 Prozent festgestellt werden. Während bei den Autobahnen und Schnellstraßen ein Anstieg von +2,7 Prozent gemessen wurde, lag jener bei den Landesstraßen B mit +2,5 Prozent etwas darunter.

Die Basis für diese Berechnungen bilden 840 Dauerzählstellen, von denen die Daten seitens der Bundesländer bereitgestellt und dem BMIMI zur Auswertung übermittelt werden.

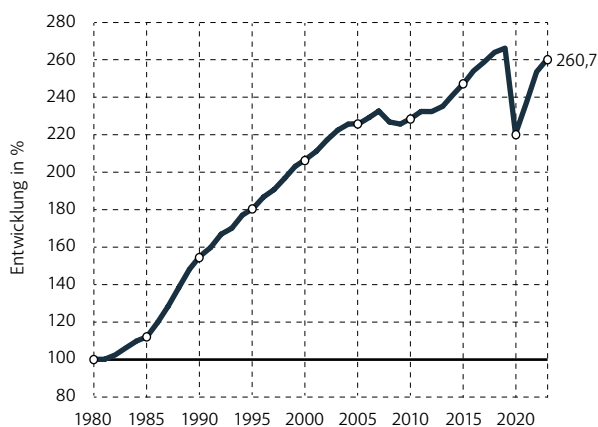


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich.

1.1.2 Entwicklung in Tirol

Die laufende Erhebung des Verkehrsaufkommens in Tirol wird an den Landesstraßen B und L mit rund 170 Dauerzählstellen begleitet. Dabei wird auf am Straßenrand montierte Seitenradargeräte als auch in den Asphalt eingelassene Induktionsschleifen und somit äußerst bewährte und verlässliche Technologien zurückgegriffen. Der Großteil aller Verkehrszählstellen wird mittels Solarversorgung betrieben.

Die Zähldaten aller Messquerschnitte werden täglich mittels GPRS-Verbindungen an die Verkehrsdatenbank des Landes Tirol übermittelt und stehen im Anschluss für unterschiedlichste Analysen bereit.

Auch in diesem Jahr kam es wieder zu einer Zunahme im Gesamtverkehrsaufkommen, obwohl diese mit +0,4 Prozent geringer ausfiel als noch im Vorjahr (+2,1 Prozent).

Die Erhöhungen verliefen sowohl an den Landesstraßen L mit +0,9 Prozent als auch an den Landesstraßen B mit +0,8 Prozent sehr gleichmäßig. Am hochrangigen Straßennetz der ASFiNAG (A+S-Straßen) kam es mit einer Abnahme von -0,1 Prozent beinahe zu einer Stagnation im Verkehrsaufkommen.

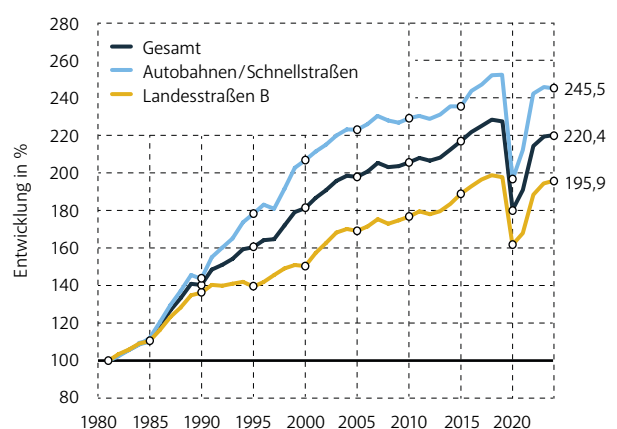


Abb. 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol.

Arlbergkorridor

Die Sanierung des Arlbergtunnels wurde im Jahr 2024 abgeschlossen. Durch die Sperre des Tunnels zwischen 15. April und 22. November 2024 verlagerte sich der Verkehr erneut auf die Ausweichstrecke der B197 Arlbergstraße sowie anderen Routen.

Den Pass auf Vorarlberger Seite überquerten täglich rund 6.670 Fahrzeuge und somit um rund +9 Prozent mehr als noch im Vorjahr. In St. Anton-Guhlbrücke wurden im täglichen Durchschnitt rund 10.200 Kfz gezählt. Dies bedeutet eine Verkehrszunahme gegenüber 2023 von +4,4 Prozent.

Brenner

Entlang der Brennerroute B182 Brennerstraße nahm der Kfz-Verkehr gegenüber dem Bezugsjahr 2023 um rund +3 Prozent zu.

Am geringsten fiel der Zuwachs am Zählquerschnitt Brennersee mit +0,5 Prozent aus. Der jährliche durchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV) stieg hier geringfügig von rund 3.320 Fahrzeugen auf 3.340 Fahrzeuge täglich an. Das maximale Tagesverkehrsaufkommen lag am 8. September 2024 bei rund 7.970 Fahrzeugen.

Dagegen waren die Zunahmen in Matrei am Brenner mit +3,4 Prozent auf einen JDTV von rund 3.980 Fahrten am Tag sowie im Nahbereich zur Anschlussstelle Innsbruck-Süd mit +3,9 Prozent auf einen JDTV von rund 8.380 Kfz/24 Stunden wesentlich höher.

Ötztal

Wenig Veränderungen im Verkehrsaufkommen gab es entlang der B186 Ötztalstraße. Am Taleingang liegt die Zählstelle Oetz, an welcher der Verkehr stagnierte. Mit 14.100 Fahrzeugen am Tag fuhren um 30 Fahrzeuge täglich weniger als noch im Jahr 2023. Der Tag mit dem höchsten Verkehrsaufkommen war der 17. Februar 2024. Rund 20.720 Fahrzeuge passierten die Messstelle Oetz. Ähnlich verhält es sich mit der Verkehrsentwicklung in Sölden. Bei einer Abnahme von -0,1 Prozent wurden 6.730 Kfz/24 Stunden erfasst.

Einen geringfügigen Zuwachs beim Verkehr gab es entlang der L237 Kühtaistraße in Ebenpuit mit einem Plus von 0,6 Prozent und absolut neun Fahrzeugen täglich. Der JDTV lag somit im vergangenen Jahr weiterhin bei rund 1.550 Fahrzeugen. Der maximale Tagesverkehr trat am 22. Juni 2024 mit rund 2.450 Fahrzeugen auf.

Fernpass

Entlang der B179 Fernpassstraße kam es zu einer geringen Verkehrszunahme von rund +1,3 Prozent. Dabei wurde die Zählstelle im Lermooser Tunnel aufgrund von mehreren notwendigen Sperren nicht berücksichtigt. Werden die einzelnen Messquerschnitte betrachtet, so konnte im Grenzbereich beim Vilser Tunnel eine Zunahme von +0,8 Prozent festgestellt werden. Der JDTV stieg somit von rund 17.240 Kfz auf rund 17.390 Kfz pro Tag. Der Spitzentag wurde am 10. August 2024 mit rund 32.022 Fahrzeugen gemessen. Die Samstage des vergangenen Jahres ergaben einen Durchschnittswert von rund 21.920 Fahrten täglich.

Etwas höher fiel die prozentuelle Zunahme am Fernpass (Nassereith-Fernstein) aus. Mit einem Plus von 1,7 Prozent und absolut rund 240 Kfz-Fahrten täglich stieg der jahresdurchschnittliche Verkehr auf 14.725 Kfz an. Am 24. Februar 2024 wurde mit 28.060 Kfz der Höchstwert im vergangenen Jahr gemessen. Der Jahreschnitt an Samstagen lag bei rund 19.690 Fahrten am Tag.

Reschenpass

Aufgrund von zeitweisen Sperren der B180 Reschenstraße im Zuge der Baumaßnahmen an der Kanzelgalerie kam es im Bereich des Finstermünztunnels und dem dadurch verbundenen Ausweichverkehr zu starken Rückgängen im Ausmaß von rund -19 Prozent. Der JDTV liegt somit bei rund 4.100 Fahrzeugen am Tag und damit absolut gesehen um rund -980 Fahrten unter dem Vorjahresschnitt.

In Nauders am Reschenpass kam es zu einem leichten Rückgang im Verkehr von -2,4 Prozent. Rund 5.340 Kfz/24 Stunden überquerten die Passstraße. Dies entspricht rund -130 Fahrten täglich. Der Verkehr an den Samstagen lag im Durchschnitt bei rund 6.830 Fahrten. Spitzentag war der 1. September 2024 mit rund 12.171 Fahrten.

Zillertal

Durch die Sanierungsmaßnahmen (erste Bauphase) und den damit verbundenen Tunnelsperren kam es im Brettfalltunnel zu einem nachvollziehbaren Verkehrsrückgang, der sich mit rund -10 Prozent niederschlug. Der JDTV des Jahres 2024 lag somit bei rund 17.000 Fahrzeugen, während es im Vorjahr noch rund 18.940 Fahrten durch den Tunnel gab.

Zuwächse gab es jedoch an allen anderen Messquerschnitten entlang der B169 Zillertalstraße. Während in Fügen mit +1,2 Prozent (JDTV bei rund 19.070 Kfz/

24 Stunden) und in Rohrberg mit +1,7 Prozent (JDTV bei 14.450 Kfz/24 Stunden) Verkehrszunahmen festgestellt wurden, lag in Ramsau der prozentuelle Zuwachs sogar bei +2,1 Prozent. Dies entspricht einem Mehrverkehr von rund +310 Fahrten am Tag und einem JDTV von 15.055 Kfz/24 Stunden.

Am Spitzentag des Jahres 2024, dem 14. August 2024, wurden in Ramsau rund 20.940 Kfz-Fahrten gemessen. Der Durchschnittssamstag liegt in Ramsau bei 14.250 Fahrten.

Achensee

Geringfügige und einheitliche Zunahmen gab es entlang der B181 Achenseestraße, wo bei allen drei Zählstellen – in Maurach, dem Seehoftunnel und in Achenkirch – ein identer Zuwachs von +0,8 Prozent festgestellt wurde.

In Achenkirch stieg der JDTV von rund 5.420 Fahrten/24 Stunden auf rund 5.460 Fahrten/24 Stunden. Höher angesiedelt sind die absoluten Zahlen beim Verkehrsaufkommen in Maurach mit einem JDTV von rund 6.660 Kfz täglich. Somit gab es rund +50 Mehrfahrten gegenüber dem Vorjahr.

Osttirol

Abnahmen gab es bei den Fahrten durch den Felbertauerntunnel. Mit -0,5 Prozent passierten rund 20 Fahrzeuge weniger je Tag die Mautstelle. Der JDTV liegt somit bei rund 4.250 Fahrten am Tag.

Während im Nahbereich zu Kärnten an der B100 ein Rückgang von -2,7 Prozent im Gesamtverkehr verzeichnet wurde und der JDTV 2024 bei nunmehr rund 8.130 Kfz täglich liegt, kam es im Grenzbereich zu Italien bei Sillian zu einem Mehrverkehr im Ausmaß von +5,1 Prozent. Dies entspricht rund 310 Fahrten mehr im Vergleich zum Jahr 2023.

Im Stadtgebiet von Lienz an der B100 Drautalstraße kam es zu einer geringfügigen Abnahme von -0,8 Prozent. Der Jahresmittelwert lag im vergangenen Jahr bei rund 22.090 Kfz, die täglich den Messquerschnitt befahren haben.

Die monatlichen Kennwerte werden auf der Website des Landes Tirol veröffentlicht.



1.1.3 Radverkehr in Tirol

Im vergangenen Jahr wurde das Messstellennetz im Tiroler Radverkehr weiter ausgebaut. In Schwaz (Barabarbrücke) wurde in enger Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde an der neuen Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) eine Thermokamera installiert.

Ebenfalls mit Unterstützung seitens der Stadtgemeinde war es in Landeck möglich, im Bereich des neuen Radwegs auf Höhe des Bauhofs einen Zählquerschnitt mit Induktionsschleifen einzurichten.

Im Zuge der Neugestaltung der B183 Stubaitalstraße bei Mieders konnte am neu errichteten parallel zur Landesstraße verlaufenden Radweg eine weitere Radzählstelle installiert werden.

Inzwischen wird der Alltagsradverkehr in Tirol an 34 Standorten gezählt. Alle Daten werden in der Verkehrsdatenbank des Landes verwaltet. Die wichtigsten Kennwerte finden sich auf der Website des Landes Tirol.



Neben den Jahreskennwerten des Landes Tirol werden in der Anlage 14 dieses Berichts auch die bereitgestellten Daten der Stadt Innsbruck angeführt.

Die am höchsten frequentierte Radzählstelle in Tirol wird von der Stadt Innsbruck betrieben und befindet sich am Burggraben. Im Jahresmittel wird dieser Querschnitt von rund 4.130 Radfahrerinnen und Radfahrern pro Tag befahren. Der Spitzentag war im Juni und lag bei rund 8.380 Rädern. Über die Karwendelbrücke führen im Schnitt rund 3.300 Radfahrende, wobei auch hier der maximale Tagesverkehr mit rund 7.140 Rädern bei weit mehr als doppelt so vielen Überfahrten lag.

Entlang des Innradwegs in Neu-Rum gab es die höchsten durchschnittlichen Radverkehrszahlen (rund 1.210 Räder/24 Stunden) und entlang der Haller Straße auf Höhe der Rauch-Mühle in Innsbruck mit rund 1.290 Rädern/24 Stunden.

Hohe Spitzenwerte gab es traditionell wieder im August des letzten Jahres entlang des Drauradwegs. Rund 3.920 Radfahrende am Tag passierten den Zählquerschnitt Lienz-Drauweg auf Höhe des Falkensteinerstegs.

1.1.4 Güterverkehr Tirol

Im Jahr 2024 nahm der Lkw-Verkehr im gesamten Bundesland im Vergleich zu 2023 erneut geringfügig ab – wie auch im Jahr davor. Beim Lkw-Güterverkehr (Lkw-GV) und bei den Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagen mit Anhänger (SLZ) betrug die Abnahme tirolweit etwa -2 Prozent. Eine getrennte Auswertung nach Straßentyp ergab ein ähnliches Bild. Auf den Autobahnen nahm der Lkw-GV um -2 Prozent und bei den Landesstraßen um etwa -1 Prozent ab. Die Entwicklungen auf Autobahnen und Landesstraßen der letzten Jahre sind in der Abb. 1-3 Güterverkehrsentwicklung in Tirol dargestellt. Bei den SLZ war die Abnahme auf den Autobahnen etwas stärker (-3 Prozent) ausgeprägt. Auf allen Landesstraßen gab es abweichend vom generellen Trend beim SLZ eine leichte Zunahme von +1 Prozent.

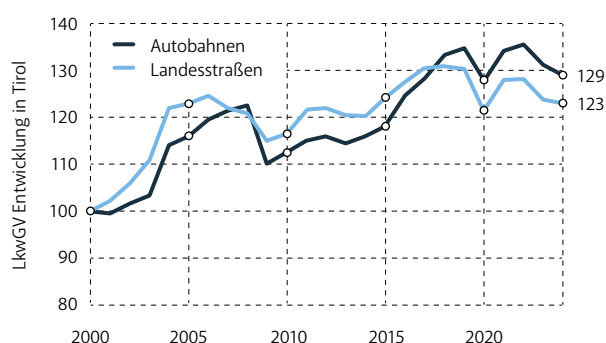


Abb. 1-3: Güterverkehrsentwicklung in Tirol.

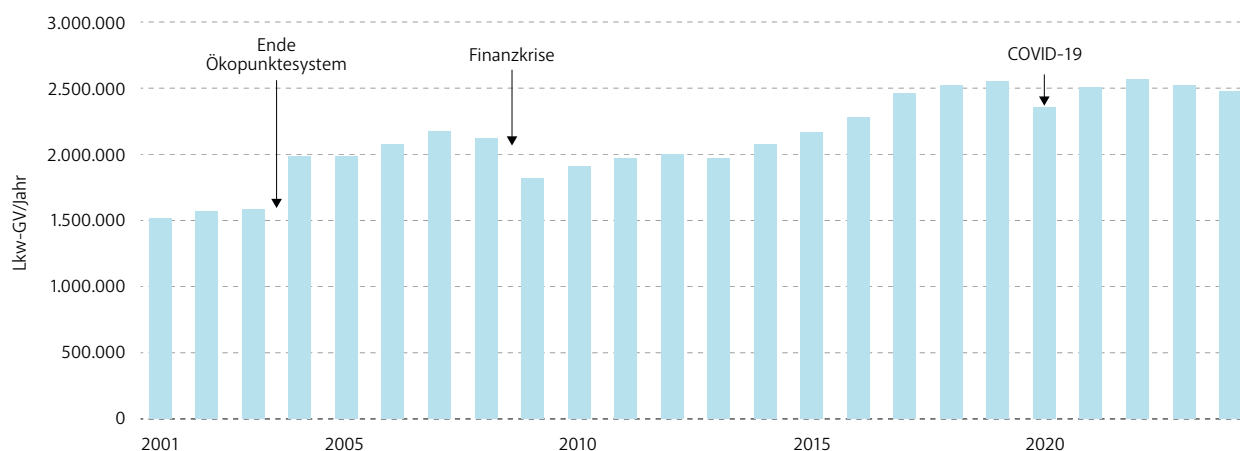


Abb. 1-4: Verkehrsentwicklung Lkw-Straßengütertransit über den Brenner.

Auf der Inntalautobahn (A12) im Unterland stagnierte die Entwicklung des Lkw-Verkehrs sowohl beim Lkw-GV als auch beim SLZ. In Ampass wurden täglich (Montag bis Sonntag) 8.700 Lkw-GV/24 Stunden gezählt.

Im Oberland (A12) gab es bedingt durch die erneute Sperre des Arlberg隧nells von 15. April bis 22. November 2024 deutlich stärkere Abnahmen beim Lkw-Verkehr. Der Lkw-GV nahm hier um -5 Prozent und der SLZ um -6 Prozent ab. Bei Zirl wurden 3.410 Lkw-GV/24 Stunden gezählt, was einer Abnahme von -3 Prozent entspricht.

Auf der Brennerautobahn (A13) gab es im Jahr 2024 an der Hauptmautstelle Schönberg ebenfalls eine Abnahme in Höhe von -1 Prozent im Lkw-Verkehr (Mautkategorien 2, 3 und 4). Die Hauptmautstelle Schönberg passierten täglich (Montag bis Sonntag) 7.315 Lkw der Mautkategorien 2, 3 und 4. Mit ca. 6.480 SLZ/24 Stunden waren es täglich durchschnittlich um rund 100 SLZ/24 Stunden weniger als im Jahr 2023 (-2 Prozent). **Im Jahr 2024 fuhren 2.465 Millionen Lkw (-2 Prozent) über den Brenner** (Nordrampe der A13 ohne Lkw der RoLa Wörgl-Brennersee). Gegenüber dem Rekordjahr 2022 waren es damit um ca. 100.000 Lkw-GV weniger. An der Zählstelle Brennersee wurden an allen Tagen (Montag bis Sonntag) durchschnittlich rund 6.730 Lkw-GV/24 Stunden gezählt. Vergleiche zu den Entwicklungen des Straßengüterverkehrs in der Schweiz sind in Kapitel 4 über den alpenquerenden Güterverkehr nachzulesen.

Der Arlbergtunnel war sowohl vom 24. April bis zum 6. Oktober 2023 als auch vom 15. April bis zum 22. November 2024 wegen von Sanierungsarbeiten gesperrt. Aufgrund der zeitlich längeren Sperre im vergangenen Jahr nahm am **Arlberg (S16)** der Lkw-GV erneut gegenüber 2023 ab, und zwar um -14 Prozent. In Grins fuhren durchschnittlich um rund 200 Lkw-GV/24 Stunden weniger als im Vergleichsjahr 2023.

Auf der **Fernpassroute (B179)** gab es nach Abnahmen im letzten Jahr beim Lkw-Aufkommen im Jahr 2024 gegenüber 2023 wieder Zunahmen. Der Lkw-GV nahm an allen Zählstellen durchschnittlich um +6 Prozent zu. Den Fernpass passierten im Jahr 2024 etwa 1.430 Lkw-GV/24 Stunden (+32 Lkw-GV/24 Stunden) und davon rund 770 SLZ/24 Stunden (+31 SLZ/24 Stunden), wobei die Zunahmen dort mit +2 Prozent beim Lkw-GV und mit +4 Prozent beim SLZ etwas unter dem Durchschnitt lagen.

Die **Mieminger Straße (B189)** in Tarrenz wurde im Jahr 2024 im Mittel von ca. 480 Lkw GV/24 Stunden (+4 Prozent) befahren; davon waren etwa 190 SLZ (+2 Prozent). Nach einer Abnahme im Vorjahr nahm der SLZ an der B189 um circa +5 Prozent zu.

Auf der **Tiroler Straße (B171)** wurde im Mittel aller Zählstellen beim Lkw-GV eine Stagnation und beim SLZ eine Zunahme von +2 Prozent registriert. An der Zählstelle Thaur wurden ca. 1010 Lkw-GV/24 Stunden (+/- 0 Prozent) und davon rund 200 SLZ/24 Stunden (-1 Prozent) am Querschnitt erfasst.

An der **Reschenstraße (B180)** nahm der Lkw-GV im Mittel aufgrund von Sperren um -14 Prozent und der SLZ um durchschnittlich -18 Prozent ab. Am Reschenpass wurden im Jahr 2024 täglich 260 Lkw-GV/24 Stunden gezählt. Bei den SLZ waren es dort mit rund 130 SLZ/24 Stunden um 26 SLZ weniger als im Vorjahr.

In **Sölden (B186)** fuhren im Jahr 2024 mit ca. 250 Lkw-GV/24 Stunden (+1 Prozent) annähernd gleich viele Lkw als im Jahr zuvor.

In **Scharnitz (B177)** nahm der Lkw-GV im Jahr 2024 um +5 Prozent auf rund 350 Lkw GV/24 Stunden zu. Bei den SLZ gab es dort mit ca. 90 SLZ/24 Stunden nach einer Abnahme im Vorjahr (-14 Prozent) eine Zunahme von +16 Prozent (13 SLZ/24 Stunden mehr).

An der **Achenseestraße (B181)** stieg das Verkehrsaufkommen beim Lkw-GV nach einer Abnahme im Vorjahr im Jahr 2024 durchschnittlich um circa +5 Prozent. An der Zählstelle Achenkirch wurden 260 Lkw GV/24 Stunden gezählt. Mit ca. 90 SLZ/24 Stunden wurden 2024 um 12 SLZ/24 Stunden

mehr erfasst als im Jahr zuvor. Der Achenpass und der Grenzübergang bei Scharnitz wurden 2024 durchschnittlich von gleich vielen SLZ passiert, und auch die Zunahme von +5 Prozent bei den SLZ war 2024 identisch.

Auf der **Loferer Straße (B178)** stagnierte der Lkw-GV, der SLZ stieg um +3 Prozent gegenüber dem Vorjahr an. Im Jahr 2024 fuhren in Bocking ca. 1.500 Lkw-GV/24 Stunden (-2 Prozent). Der SLZ-Verkehr nahm hier im Vergleich zum Jahr 2023 geringfügig um +2 Prozent zu (20 SLZ/24 Stunden).

An der **Pass-Thurn-Straße (B161)** in Oberndorf lagen die Abnahmen sowohl beim Lkw-GV als auch beim SLZ bei -7 Prozent (ca. 630 Lkw-GV/24 Stunden und rund 220 SLZ/24 Stunden).

In Osttirol nahm der Lkw-GV entlang der **Drautalstraße (B100)** gegenüber dem Jahr 2023 ebenfalls ab. Beim SLZ lagen die Abnahmen gegenüber dem Vorjahr dort im Mittel bei -1 Prozent. An der Zählstelle Lienz fuhren durchschnittlich 470 SLZ/24 Stunden. An der Felbertauernstraße (B108) gab es ebenfalls Rückgänge beim Lkw-GV (-3 Prozent) sowie beim SLZ (-5 Prozent).

1.2 Lkw-Erhebung Tirol 2024

A12 Kontrollstellen Kundl und Radfeld September und Oktober 2024

An den Kontrollstellen der A12 Inntal-Autobahn in Radfeld (Richtung Kufstein) und in Kundl (Richtung Innsbruck) wurden im September und im Oktober 2024 Lkw-Erhebungen durchgeführt. Dabei wurden die Lenkerinnen und Lenker der Lkw mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen mithilfe eines standardisierten Fragebogens befragt. Die Lkw wurden dabei möglichst zufällig durch die örtlich zuständige Polizeidienststelle aus dem Verkehrsstrom ausgewählt. Je Erhebungszeitraum und Erhebungsort wurden an drei Tagen und zwei Nächten Daten erhoben. Die Erhebungszeiten wurden dabei so festgelegt, dass der 24-Stunden-Verkehr möglichst vollständig abgedeckt wurde.

Insgesamt wurden 5.060 Lkw nach Fahrzeugart, Achskonfiguration, Nationalität, Aufbauart, Start- und Zielort, Ladegewicht, Warengruppe, zulässigem Gesamtgewicht, Euroklasse sowie Zulassungsjahr erfasst. Anschließend erfolgte eine Auswertung und Plausibilisierung der Daten. Zur Reduktion von Stichprobenfehlern wurden die Ergebnisse auf Basis der elektronischen Lkw-Mautdaten der ASFiNAG hochgerechnet. Die Hochrechnung der Stichprobe auf die Grundgesamtheit berücksichtigte dabei die Merkmale Fahrtrichtung, Achsanzahl, Nationalität sowie den Zeitbereich (Tag/Nacht).

Durch die Befragungen konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, die als Grundlage für Maßnahmen im Schwerverkehr dienen. Des Weiteren können durch eine Gegenüberstellung mit früheren Erhebungen der Jahre 2008, 2012, 2017/18 und 2021 Entwicklungen nachvollzogen werden.

Anteil Transitverkehr

Betrachtet man das Bundesland Tirol als Bezugsgebiet, beträgt der Binnenverkehrsanteil im Bereich der Kontrollstellen Kundl und Radfeld 12 Prozent, der Quell-/Zielverkehr von und nach Tirol 25 Prozent sowie der Durchgangsverkehr durch Tirol 63 Prozent.

Erweitert man den Bezug auf ganz Österreich, ergibt sich ein Transitanteil von rund 57 Prozent. Rund 43 Prozent aller Fahrten beginnen oder enden dabei in Österreich (Quell-/Ziel- und Binnenverkehr). Zudem verlaufen 38 Prozent aller Fahrten zwischen Italien und Deutschland.

Alter der Lkw

Das Durchschnittsalter der Lkw im Bereich der Kontrollstellen beträgt 3,3 Jahre. Lkw im Transitverkehr sind mit durchschnittlich 3,0 Jahren etwas jünger. Lkw im Quell-/Zielverkehr sind im Schnitt 3,5 Jahre alt, während im Binnenverkehr ein Durchschnittsalter von 3,9 Jahren vorliegt. 99,8 Prozent der Lkw sind der Euroklasse 6 zuzurechnen. Etwa 85 Prozent aller Lkw weisen ein Zulassungsdatum nach dem 31. August 2018 auf.

Zulassungsland der Lkw

Der Anteil der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge am gesamten Lkw-Verkehr beträgt 28 Prozent und ist damit der höchste, gefolgt von Polen mit 20 Prozent, Deutschland mit 10 Prozent, Litauen mit 9 Prozent, Italien mit 8 Prozent und Rumänien mit 7 Prozent.

Im Transitverkehr beträgt der Anteil heimischer Lkw lediglich 2 Prozent, während der Anteil beim Quell-/Zielverkehr bei 22 Prozent und beim Binnenverkehr bei 90 Prozent liegt. Die wichtigsten Zulassungsländer im Lkw-Transit sind Polen mit 30 Prozent, gefolgt von Litauen und Italien mit jeweils 13 Prozent sowie Rumänien und Deutschland mit jeweils 9 Prozent.

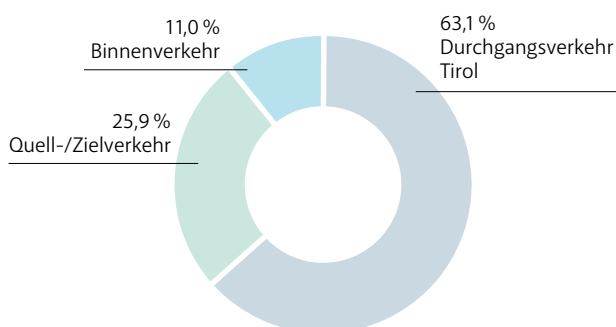


Abb. 1-5: Binnenverkehr, Quell-/Zielverkehr und Durchgangsverkehr in Bezug auf Tirol.

Die Prozentwerte sind einzeln gerundet, die Gesamtsumme kann daher von der Summe der Einzelwerte geringfügig abweichen.

Durchschnittliche Beladung der Lkw

Durchschnittlich führt ein Lkw rund 11,6 Tonnen Ladung mit sich (inklusive leerer Lkw). Die durchschnittliche Beladung eines Lkw liegt insgesamt bei 13,2 Tonnen. Im Transitverkehr ist dieser Wert mit 14,2 Tonnen etwas höher. Der Leerfahrtanteil lag für die Erhebung 2024 bei 11,5 Prozent, was einer relativen Zunahme von +6,2 Prozent gegenüber dem Vergleichswert 2021 entspricht. Im Transitverkehr ist der Leerfahrtanteil mit nur 2,3 Prozent nochmals geringer.

Gütergruppen

Bei den transportierten Waren liegt die Warengruppe „Nahrungs- und Genussmittel“ mit 20 Prozent an der Spitze. Es folgen die Gütergruppe „Sammelgut“ mit 8 Prozent und die Warengruppe „Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren“ mit 7 Prozent der Fahrten. Die Gütergruppen „Fahrzeuge“, „Maschinen und Ausrüstung“ sowie „Holz und Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel)“ machen jeweils 6 Prozent der Lkw-Fahrten aus.

Ergebnisse zum Nachtverkehr

Für den Nachtverkehr wurden zwei separate Auswertungen erstellt: eine für den Zeitraum von 20.00 bis 5.00 Uhr und eine für den Zeitraum von 22.00 bis 5.00 Uhr (entsprechend dem Lkw-Nachtfahrverbot). Dabei entfallen rund 11,1 Prozent des Gesamtverkehrs auf den Zeitraum von 20.00 bis 5.00 Uhr und 7,1 Prozent auf den Zeitraum von 22.00 bis 5.00 Uhr. Im Zeitraum zwischen 20.00 und 5.00 Uhr ist der Anteil des Binnenverkehrs deutlich höher als im Tagesdurchschnitt (34 statt 26 Prozent), was zu einem geringeren Anteil an Transit- sowie Quell-/Zielverkehr führt. Zwischen 22.00 und 5.00 Uhr liegt der Anteil des Binnenverkehrs sogar bei 42 Prozent.

Im Nachtverkehr zwischen 20.00 und 5.00 Uhr dominiert die Warengruppe „Nahrungs- und Genussmittel“ mit einem Anteil von 37 Prozent, was deutlich über

dem Tagesdurchschnitt von 20 Prozent liegt. Auch die Warengruppen „Sammelgut“ und „Post und Pakete“ sind mit jeweils 12 Prozent stärker vertreten als im Gesamttagesmittel (8 bzw. 3 Prozent). Zwischen 22.00 und 5.00 Uhr bleibt „Nahrungs- und Genussmittel“ mit 38 Prozent die dominierende Warengruppe, was ebenfalls über dem Tagesdurchschnitt von 20 Prozent liegt. Auch hier sind die Warengruppen „Sammelgut“ und „Post und Pakete“ mit 14 bzw. 13 Prozent stärker vertreten als im Tagesdurchschnitt.

Das Durchschnittsalter der Lkw liegt für die Nachtstunden mit 3,0 Jahren unter dem Gesamtdurchschnitt von 3,3 Jahren. Zwischen 20.00 und 5.00 Uhr sind ausnahmslos Fahrzeuge der Euroklasse 6 unterwegs.



Abb. 1-6: Befragung durch Personal an einer Lkw-Kontrollstelle im Nachtverkehr.

Quelle: Lkw-Erhebung Tirol 2024, durchgeführt im September und Oktober 2024 an den Kontrollstellen der A12 Inntalautobahn in Kundl und Radfeld.

Werkstag: Radfeld/Kundl (A12)	2008	2012	2017/18	2021	2024
Durchschnittliche Ladung: bel. Lkw in t	13,6	13,7	13,5	12,5	13,2
Leerfahrtanteil in %	17,6	14,2	12,5	10,8	11,5

Abb. 1-7: Durchschnittliche Beladung und Leerfahrtanteil der Lkw an den A12-Kontrollstellen Kundl und Radfeld.

Quelle: Eigene Auswertungen auf Basis der Lkw-Erhebung Tirol 2024, durchgeführt im September und Oktober 2024 an den Kontrollstellen der A12 Inntalautobahn in Kundl und Radfeld; Vergleichswerte aus früheren Erhebungen 2008, 2012, 2017/18 und 2021.

1.3. Maßnahmen im Güterverkehr

1.3.1 Lkw-Dosiersystem

Hintergrund

Im Jahr 2017 kam es auf der A12 Inntalautobahn und der A13 Brennerautobahn wiederholt zu massiven Verkehrsüberlastungen in Fahrtrichtung Kufstein – Innsbruck/Brenner. Diese wurden durch eine Kombination aus Pendler-, Urlaubs- und Schwerverkehr während der morgendlichen Spitzenzeiten verursacht. Besonders betroffen waren das Tiroler Unterinntal sowie der Ballungsraum Innsbruck. Die Überlastung führte zu erheblichen Staus von bis zu 140 Kilometern, wodurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wurde. Zudem waren Einsatzfahrzeuge von Rettung, Feuerwehr und Polizei nicht mehr in der Lage, ungehindert voranzukommen.

Laut österreichischer Straßenverkehrsordnung (StVO) sind die Behörden verpflichtet, die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sicherzustellen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wurde im Herbst 2017 an mehreren Testtagen erstmals eine Lkw-Dosierung in Fahrtrichtung Süden im Bereich Kufstein durchgeführt.

Aufgrund der positiven Ergebnisse dieses Pilotprojekts wurde das Dosiersystem Anfang 2018 in den Regelbetrieb überführt. Die Steuerung erfolgt anhand eines „Dosierkalenders“ und kommt ausschließlich an Tagen mit vorhersehbar stark erhöhtem Verkehrsaufkommen zum Einsatz. Ziel ist es, Verkehrsspitzen insbesondere am Morgen und in den Vormittagsstunden zu entschärfen und den Verkehrsfluss vom Tiroler Unterland bis zur Landeshauptstadt Innsbruck durch eine Entzerrung der Verkehrsströme aufrechtzuerhalten.

Der Dosierkalender

Um eine Planungssicherheit für Industrie und Transportwirtschaft zu gewährleisten, wird mit entsprechender Vorlaufzeit ein sogenannter Dosierkalender erstellt und breit kommuniziert. Dieser Dosierkalender entspricht einer Liste von Tagen, an denen eine Lkw-Dosierung stundenweise erforderlich ist. Die Auswahl erfolgt durch ein verkehrstechnisches Verfahren, das auf Verkehrsprognosen, Polizeiberichten, Erfahrungswerten und Verkehrsdaten der Vorjahre basiert. Dabei werden jene Tage identifiziert, an denen in den Morgenstunden hohe Lkw-Spitzen auf der A12 Inntalautobahn bei Kufstein mit starkem Pendler- und Urlaubsverkehr entlang der A12 Inntalautobahn und A13 Brennerautobahn zusammentreffen.

Besondere Berücksichtigung finden Feiertage in Österreich, Deutschland und Italien, da Fahrverbote an diesen Tagen das Schwerververkehrsaufkommen an den Folgetagen erheblich beeinflussen. Ebenso spielen erhöhte Warenströme vor Weihnachten eine Rolle bei der Planung.

Auch für die Planungen der Dosiertage des Jahres 2024 wurde insbesondere in Hinblick auf die negativen Auswirkungen von geplanten Baustellen auf der A12 und der A13 ein Verkehrssimulationsmodell genutzt. Dieses im Jahr 2023 erstmals eingesetzte Modell wird ergänzend zum bewährten Kategorisierungsverfahren angewendet und ermöglicht eine detaillierte Analyse des Verkehrsflusses an bestimmten Tagen. Durch die Kombination dieser beiden Methoden lassen sich kritische Verkehrsspitzen noch präziser vorhersagen. So kann das Risiko von Überlastungen und deren Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr besser bewertet werden. In den Simulationen 2024 wurde außerdem der dringende Dosierbedarf für verschiedene idealtypische und über das Analyseverfahren prognostizierte Tage bestätigt.

Der Dosierkalender wird mit mehreren Monaten Vorlaufzeit über die Medien sowie an Systempartner im In- und Ausland – darunter Behörden, Ministerien, Interessenvertretungen und Dienststellen in Deutschland und Italien – kommuniziert. Zudem wird die Europäische Kommission durch das zuständige Bundesministerium informiert.

In Ausnahmefällen, etwa bei Extremwetterereignissen oder bei Verkehrsbehinderungen durch schwere Unfälle, kann das Lkw-Dosiersystem auch ad hoc eingesetzt werden, um Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss möglichst aufrechtzuerhalten. Auch diese Maßnahmen werden kommuniziert, sobald sie absehbar sind.



Abb. 1-8: Polizisten überwachen das Geschehen am Checkpoint bei Kufstein. Quelle: Land Tirol/Simon Rainer

Ablauf der Lkw-Dosierung

Die Lkw-Dosierung auf der A12 Inntalautobahn bei Kufstein wird in Zusammenarbeit mit der Exekutive und dem Autobahnbetreiber ASFiNAG durchgeführt und betrifft alle Lkw, die in Richtung Innsbruck bzw. Italien fahren. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine bevorzugte Behandlung bestimmter Güterströme nicht umsetzbar. Während der morgendlichen Spitzenzeiten wird die Anzahl der Lkw, die den Dosierungspunkt passieren dürfen, gezielt reduziert, um den Verkehrsfluss zu stabilisieren.

Seit Einführung der Maßnahme besteht eine enge Abstimmung mit den Behörden im benachbarten Deutschland. Dauer und Intensität der Dosierung orientieren sich an der aktuellen Verkehrslage und werden kontinuierlich angepasst, um einen möglichst effizienten Ablauf zu gewährleisten. Sobald die Maßnahme nicht mehr erforderlich ist, stellt die Exekutive den regulären Verkehrsfluss umgehend wieder her.

Durch kontinuierliche Optimierungen am Ablauf der Dosierung und an den technischen Systemen vor Ort konnte in den letzten Jahren die Staubildung auf deutschem Gebiet verringert und die Dauer der Dosierung reduziert werden.

Lkw-Dosierung 2024

Auch im Jahr 2024 trug die Lkw-Dosierung in Kufstein wesentlich dazu bei, den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf Tirols hochrangigem Straßennetz zu gewährleisten. Die 40 vorab festgelegten und angekündigten Dosierungen, die durch das verkehrstechnische Auswahlverfahren bestimmt wurden, konnten planmäßig umgesetzt werden. Zusätzlich mussten zwölf Sonderdosierungen eingesetzt werden. Diese außerordentlichen Dosierungen waren unter anderem bedingt durch starke Schneefälle im Februar und März, eine dringend erforderliche Bauwerksprüfung, mehrere Unfallgeschehen auf der A13 und der itali-

		Start	Ende	Dauer			Start	Ende	Dauer
1. Halbjahr 2024					2. Halbjahr 2024				
08.01.24	Montag	05:00	08:30	03:30	01.07.24	Montag	05:00	08:30	03:30
05.02.24	Montag	05:00	08:30	03:30	08.07.24	Montag	05:00	09:00	04:00
12.02.24	Montag	05:00	08:30	03:30	15.07.24	Montag	05:00	08:30	03:30
19.02.24	Montag	05:00	08:30	03:30			11:00	14:00	03:00*
23.02.24	Freitag	12:00	22:00	10:00*	22.07.24	Montag	05:00	10:30	05:30
26.02.24	Montag	05:00	09:30	04:30	29.07.24	Montag	05:00	09:00	04:00
04.03.24	Montag	05:00	08:00	03:30			10:30	14:15	03:45
06.03.24	Mittwoch	05:00	11:00	06:00*	27.09.24	Freitag	16:45	18:00	01:15*
11.03.24	Montag	05:00	10:00	05:00	04.10.24	Freitag	05:00	09:00	04:00
28.03.24	Donnerstag	05:00	08:00	03:00	07.10.24	Montag	12:30	12:45	00:15*
03.04.24	Mittwoch	09:00	14:00	05:00*	10.10.24	Donnerstag	14:00	18:00	04:00*
04.04.24	Donnerstag	09:00	14:00	05:00*	28.10.24	Montag	05:00	10:00	05:00
26.04.24	Freitag	05:00	08:30	03:30	29.10.24	Dienstag	09:45	10:45	01:00*
02.05.24	Donnerstag	05:00	09:00	04:00	05.11.24	Dienstag	05:00	08:30	03:30
03.05.24	Freitag	05:00	08:30	03:30	06.11.24	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
06.05.24	Montag	05:00	08:30	03:30	13.11.24	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
07.05.24	Dienstag	05:00	08:30	03:30	20.11.24	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
08.05.24	Mittwoch	05:00	09:00	04:00	27.11.24	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
10.05.24	Freitag	05:00	10:00	05:00	28.11.24	Donnerstag	06:30	11:15	04:45*
17.05.24	Freitag	05:00	10:00	05:00	03.12.24	Dienstag	05:00	08:30	03:30
18.05.24	Samstag	05:00	11:30	06:30	04.12.24	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
21.05.24	Dienstag	05:00	08:30	03:30	10.12.24	Dienstag	05:00	09:30	04:30
22.05.24	Mittwoch	05:00	10:30	05:30			16:00	18:00	02:00*
23.05.24	Donnerstag	05:00	08:00	03:00	11.12.24	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
27.05.24	Montag	05:00	08:30	03:30					
28.05.24	Dienstag	05:00	08:30	03:30	Jahressumme:		206 h		
29.05.24	Mittwoch	05:00	09:00	04:00	Durchschnittliche Dauer:		4 h 07 min		
31.05.24	Freitag	05:00	09:00	04:00	*Zusätzliche Dosierung				
26.06.24	Mittwoch	08:00	11:00	03:00*					

Abb. 1-9: Dosiertage und -stunden 2024.

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geplante / angekündigte Tage	27	32	24	35	38	41	40
Jahressumme	104 h	180 h	96 h	171 h	223 h	171 h	166 h
Durchschnittlich	3 h 52 min	5 h 37 min	4 h 00 min	4 h 53 min	5 h 52 min	4 h 10 min	4 h 09 min
Alle Dosiertage	25	35	24	41	43	44	50
Jahressumme	101 h	204 h	96 h	218 h	276 h	191 h	206 h
Durchschnittlich	3 h 53 min	5 h 51 min	4 h 00 min	5 h 19 min	6 h 25 min	4 h 20 min	4 h 07 min

Abb. 1-10: Dauer der Dosierung und Summe der Dosierstunden im Vergleich.

enischen A22 sowie durch Bodenmarkierungsarbeiten im Zusammenhang mit den für 2025 geplanten Einschränkungen auf der Luegbrücke. Zwei dieser Sonderdosierungen wurden in den Nachmittagsstunden von Tagen realisiert, an denen bereits in den Vormittagsstunden eine Dosierung aktiv war.

Zwar wurde im Vergleich zum Vorjahr an 6 Tagen mehr dosiert (2023: 44 Tage, 2024: 50 Tage), die Summe der Stunden mit aktiver Dosierung erhöhten sich jedoch nur geringfügig auf 206 Dosierstunden im Jahr 2024 (191 Dosierstunden im Jahr 2023).

Dies ist darauf zurückzuführen, dass die durchschnittliche Dosierdauer auf 4 Stunden und 7 Minuten weiter gesunken ist (2023: 4 Stunden und 20 Minuten). Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche Dosierdauer noch 6 Stunden und 25 Minuten.

Lkw-Dosierung im zeitlichen Verlauf

Nachfolgende Darstellung zeigt die historischen Dosiertage der Jahre 2017–2024. Dabei wird zwischen den Pilotversuchstagen im Jahr 2017/2018 (gelb), den im Dosierkalender angekündigten Dosiertagen (blau) sowie den zusätzlichen Dosiertagen (orange) unterschieden. Klar zu erkennen ist dabei die pandemiebedingt niedrige Anzahl von Dosiertagen im Jahr 2020. Nach der Pandemie erholten sich die Verkehrszahlen insbesondere im Güterverkehr jedoch schnell.

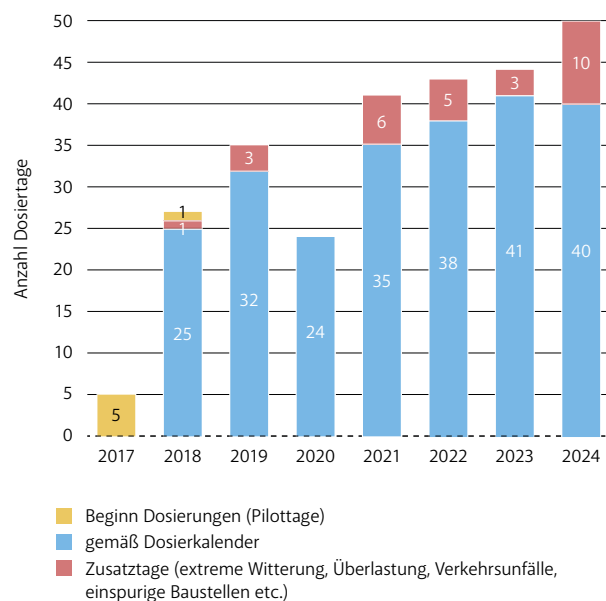


Abb. 1-11: Anzahl der Dosiertage 2017–2024.

1.3.2 Schwerverkehrskontrollen

Verkehrssicherheit gewährleisten

Im Bundesland Tirol wird der Schwerverkehr täglich intensiv überprüft, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu gewährleisten. Neben den Kontrollen hinsichtlich Fahrerlaubnis, Lenk- und Ruhezeiten gilt es, auch die vom Bund und Land verordneten zusätzlichen Einschränkungen für den Schwerverkehr (wie Wochenendfahrverbote, sektorales Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Euroklassenfahrverbot) zu überprüfen. Auch der technische Zustand der Fahrzeuge wird überprüft, da technische Mängel ein großes Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellen. Insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen ist es wichtig, dass Schwerfahrzeuge verkehrssicher beladen, entsprechend gewartet und vorschriftsmäßig ausgestattet sind. Die Überprüfungen erfolgen in enger Zusammenarbeit zwischen der Verkehrspolizei, dem mobilen Prüfzug der ASFiNAG und dem Land Tirol.

Dichtes Netz an Kontrolleinrichtungen in Tirol

Das Bundesland Tirol verfügt im Vergleich mit den anderen Bundesländern über das dichteste Kontrollnetz mit sechs voll ausgestatteten Verkehrskontrollplätzen. Diese sind sowohl entlang der Autobahnen (A13 Brenner, A12 Radfeld und A12 Kundl) als auch entlang der Landesstraßen platziert (B179 Musau, B180 Nauders und B100 Leisach). Die zur Verfügung stehende Infrastruktur auf den Verkehrskontrollplätzen bietet Möglichkeiten einer umfassenden Kontrolle. Darüber hinaus bestehen zusätzliche Kontrollflächen entlang wichtiger Landesstraßen (B177 Scharnitz, B187 Ehrwald, B178 Going, B178 Itter, B173 Schwoich, B179 Nassereith und B181 Achenwald).

An den Kontrollplätzen und Kontrollflächen finden intensive Verkehrsüberwachungen statt. Im Jahr 2024 wurden mit mehr als 70.600 Arbeitsstunden erneut umfangreiche Kontrollen durchgeführt. So verzeichnete die Exekutive allein entlang der Autobahnen in Radfeld 7.698, in Kundl 6.792 und am Brenner 3.007 Einsatzstunden. Auch an den Kontrollstellen entlang der Landesstraßen finden umfassende Kontrollen statt. Ein Auszug der Einsatzstunden: Musau 1.933, Leisach 1.154, Nauders 618, Kontrollplatz Nassereith 1.489. In Musau, Nassereith und Nauders werden unter anderem auch die Schwerverkehrsfahrverbote am Reschenpass und Fernpass kontrolliert.

Mobiler Prüfzug

Unterstützend kommt der „mobile Prüfzug“ der ASFiNAG zum Einsatz. Er wird an den Kontrollstellen auf der Autobahn und auch an den Kontrollplätzen entlang der Landesstraßen in Nauders, Leisach und Musau sowie im niederrangigen Straßennetz eingesetzt. Die Einsatztage des Prüfzuges wurden seitens des Landes wie auch in den Vorjahren um rund ein Drittel auf 150 Tage im Jahr erhöht. Beim mobilen Prüfzug handelt es sich um einen mobilen Lkw-Anhänger, mit dem beispielsweise Fahrwerk und Bremsen von Lkw getestet werden können. Knapp über 4.000 Lkw werden jedes Jahr allein durch den mobilen Prüfzug der ASFiNAG sowie die technischen Prüferinnen und Prüfer des Landes Tirol in Zusammenarbeit mit der Polizei einer sogenannten „technischen Unterwegskontrolle“ unterzogen. Dabei werden Lkw auf Herz und Nieren überprüft – von den Bremsen über Achslasten bis hin zu Abgaswerten. Im Jahr 2024 kam der mobile Prüfzug der ASFiNAG in Tirol wie bereits im vergangenen Jahr 150 Tage – und damit um 38 Tage mehr als grundsätzlich vorgesehen – zum Einsatz.

Ausblick: Verkehrssicherheitsstrategie 2025–2034

In der neuen Verkehrssicherheitsstrategie 2025–2034 sind auch die Schwerverkehrskontrollen ein wichtiges Thema und fest verankert. Ein Kernaspekt ist dabei die flächendeckende Überwachung durch intensive Kontrollen sowohl auf Autobahnen als auch im Sekundärstraßennetz. Dabei werden Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtauglichkeit der Lenkerinnen und Lenker, Fahrzeugzustand, Bereifung, Geschwindigkeitseinhaltung und Ladungssicherung verstärkt überprüft.



Abb. 1-12: An den Kontrollplätzen und Kontrollflächen in Tirol finden intensive Verkehrsüberwachungen statt.

Quelle: „Die Fotografen“

Der hohe Kontrollstandard auf den Haupttransitrouten und Kontrollplätzen des Sekundärstraßennetzes wird beibehalten und soll weiter ausgebaut werden. Besonderes Augenmerk liegt auf drei zentralen Entwicklungsbereichen:

- Die technischen Überprüfungsmöglichkeiten werden erweitert, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden.
- Die Effizienz der Kontrollen wird durch fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung der Kontrollstellen substanziell erhöht.
- Speziell ausgebildete Organe der Polizei werden weiterhin intensiv eingesetzt, um spezifische Verstöße im Schwerverkehrsbereich wirksam zu ahnden.

Zur Optimierung der Kontrollinfrastruktur ist in Zukunft die Schaffung weiterer für die Schwerverkehrskontrolle geeigneter Anhalteplätze auf dem Sekundärstraßennetz geplant. In einem ersten Umsetzungsschritt werden dafür geeignete Streckenabschnitte und Standorte identifiziert.

Einen besonderen Schwerpunkt bildet zukünftig die intensive Überwachung von Kleintransportern, bei denen verstärkt Lenk- und Ruhezeiten sowie Gewicht kontrolliert werden.

Mit dieser umfassenden Strategie wird Tirol seine Vorreiterrolle bei Schwerverkehrskontrollen weiter ausbauen und einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit im gesamten Straßennetz leisten.



Abb. 1-13: Im Jahr 2024 wurden mit mehr als 70.600 Arbeitsstunden erneut umfangreiche Kontrollen durchgeführt. Quelle: „Die Fotografen“

Anzeigen und Organstrafverfügungen 2024

Die Tiroler Polizei investierte auch im Jahr 2024 wiederum ein hohes Maß an personellen und technischen Ressourcen in die Kontrolle des Schwerverkehrs (inklusive Busverkehr). Die Haupttransitrouten A12, A13, S16 sowie die B100, B180, B171, B179, B177, B189, B169 und B178 bildeten hier besondere Schwerpunkte. Aber auch auf dem übrigen Straßennetz fanden regelmäßig Schwerverkehrskontrollen statt.

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 39.818 Anzeigen im Schwerverkehr erstattet. Die meisten Anzeigen ergaben sich aus Missachtung von Lenk-/Ruhezeiten, Überschreiten von Gewichtslimits, Ausrüstungsmängeln, mangelhafter Ladungssicherung, Mängel an Lenkung, Bremsen, Achsen oder Rahmen und fehlenden EU-Lizenzen. Rund 13.900 technische Mängel wurden im Jahr 2024 festgestellt. Darüber hinaus wurden bei Schwerverkehrslenkerinnen und -lenkern neben den Anzeigen auch noch 5.094 Organstrafverfügungen (vor Ort zu bezahlende Verwaltungsstrafe) eingehoben. Die Zunahme der Deliktzahlen im Schwerverkehr begründet sich darin, dass im vergangenen Jahr wieder ganzjährig Kontrollen auf den Kontrollstellen am hochrangigen Straßennetz durchgeführt werden konnten. Diese waren im Jahr zuvor durch Bauarbeiten stark eingeschränkt. Im Rahmen der Gefahrgutkontrollen mussten 1.587 Delikte wegen Verletzung der Gefahrgutvorschriften geahndet werden.

Die Einhaltung der IG-L-Kontrollen im Luft-Sanieungsgebiet wird maßgeblich an den Kontrollstellen Radfeld (Fahrtrichtung Kufstein) und Kundl (Fahrtrichtung Innsbruck) an der A12 Inntalautobahn kontrolliert. Dabei wurden allein im Bereich der IG-L-Verordnungen durch die Behörden die folgenden Anzahlen von Übertretungen festgestellt und geahndet:

- Übertretungen des Nachtfahrverbots: 1.488 (2023: 1.586)
- Übertretungen des sektoralen Fahrverbots: 467 (2023: 520)
- Übertretungen von Sonderfahrverboten und des Wochenendfahrverbots: 1.600 (2023: 1.645)

Erweiterung Kontrollstelle Radfeld

Mit der zwischen dem Bundesministerium für Inneres und dem Land Tirol abgeschlossenen Sicherheitsvereinbarung wurden unter anderem vermehrte Kontrollen des Schwerverkehrs vereinbart. Seit Juni 2022

stehen bei den multifunktionalen Kontrollstellen an der A12 in Kundl und Radfeld weitere zehn Polizeibeamtete im Einsatz.

Die Erweiterung des Personalstands der Exekutive und die damit verbundene Erhöhung der Kontrollstunden erfordern in einem nächsten Schritt eine infrastrukturelle Erweiterung der Büro- und Aufenthaltsräumlichkeiten. Die Kontrollstelle Radfeld wird von den exekutiven Einsatzkräften auch für den Dienstan- und -abtritt verwendet (Umziehmöglichkeiten, Waffenaufbewahrung etc.).

In enger Abstimmung zwischen der Landespolizeidirektion, den Abteilungen Verkehrs- und Seilbahnrecht, Mobilitätsplanung und Hochbau wurden die Voraussetzungen für die Adaptierung der Büroräumlichkeiten definiert und in einer Planstudie eines Architekturbüros dargestellt.

Aufgrund der Verdoppelung der Grundfläche ist es neben dem reinen Zubau erforderlich, die Gebäudetechnik inklusive Heizung zu adaptieren. Anstatt der aktuell eingebauten Ölheizung wird eine Luft-Wärmepumpe errichtet. Mithilfe von Photovoltaik soll das Heizungssystem zum Teil energieautonom betrieben werden. Der Zubau wird gemäß „Klimaaktiv Standard Silber“ und den „Hochbau-naBe“ (nachhaltige Beschaffung) errichtet. Die Umbauarbeiten haben im März 2025 begonnen.

Die Technikräumlichkeiten der ASFiNAG werden in ein separates Technikgebäude übersiedelt.



Abb. 1-14: An den Kontrollstellen wird auch der technische Zustand der Fahrzeuge überprüft, da technische Mängel ein großes Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellen. Quelle: „Die Fotografen“

1.4 Baustelle Luegbrücke (A13 Brennerautobahn)

Nach über 55 Jahren erreicht die Luegbrücke auf der A13 Brennerautobahn das Ende ihrer Lebensdauer. Seit 1. Jänner 2025 gilt aus Sicherheitsgründen im Normalfall eine einspurige Verkehrsführung in beiden Richtungen. Ende März 2025 starteten die Bauarbeiten für den Neubau.

Neubau in drei Phasen

Die neue Luegbrücke entsteht in drei Bauabschnitten. Talseitig zur bestehenden Brücke wird in der ersten Phase zunächst ein neues Brückentragwerk gebaut. In dieser Zeit fließt der gesamte Verkehr im Regelfall einspurig über die Bestandsbrücke.

In der zweiten Bauphase wird die Bestandsbrücke abgetragen, der Verkehr wird über das neu errichtete Tragwerk zweispurig je Fahrtrichtung abgewickelt.

In Phase drei wird an der Stelle der heutigen Bestandsbrücke das zweite neue Tragwerk gebaut. Nach Fertigstellung sämtlicher Bauarbeiten im Jahr 2030 werden die Richtungsverkehre getrennt auf je einem eigenen Tragwerk fließen.

Temporäre Zweispurigkeit

Um die Bestandsbrücke statisch zu entlasten, ist eine einspurige Verkehrsführung in beide Fahrtrichtungen notwendig. An Tagen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen wird jedoch eine temporäre Zweispurigkeit durch eine besonders innovative Verkehrsführung mittels Kreuzen des Verkehrs eingerichtet.

Busse und Lkw fahren dabei auf der jeweils linken inneren Spur, um die Brücke zentriert zu passieren und damit zu entlasten.

Begleitend gibt es eine Zusammenarbeit von ASFiNAG, Land Tirol, Behörden und Einsatzkräften ausgearbeitetes Maßnahmenpaket, um die Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung, aber auch auf den Durchzugsverkehr so gering wie möglich zu halten. Hierzu gehört unter anderem die Verordnung von Lkw-Fahrverboten an ca. 15 Tagen 2025 zur Sicherung des Verkehrsflusses, die Errichtung eines Kontrollsystems im Bereich des Rastplatzes Nöblach und der Anschlussstelle Brenner-Nord, aber auch die Verdichtung des Angebots der Rollenden Landstraße an relevanten Tagen in Abstimmung mit den ÖBB.

Die drei Bauphasen im Überblick:



Abb. 1-15: In drei Bauphasen wird die neue Luegbrücke errichtet. Sobald die erste neue Brücke unter Verkehr geht, endet auch die Einspurigkeit. Quelle: ASFiNAG



Abb. 1-16: Lueg-Verkehrsführung an Tagen der Zweispurigkeit: Den rechten Fahrstreifen dürfen aus statischen Gründen nur Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen befahren. Quelle: ASFiNAG

Landesmaßnahmen am niederrangigen Netz im Wipptal

Für das begleitende niederrangige Straßennetz hat das Land Tirol ebenso ein Maßnahmenpaket zur Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit im Wipptal ausgearbeitet. Auch für das örtliche Straßennetz braucht es einen Masterplan für die herausfordernde Bauzeit.

Vier zentrale Maßnahmen wurden in Abstimmung mit dem Autobahnbetreiber ASFiNAG und der Polizei ausgearbeitet und Ende des Jahres 2024 ergänzend zum von der ASFiNAG präsentierten Maßnahmenkalender für die Kapazitätseinschränkungen auf der Luegbrücke vorgestellt.

Zu den Maßnahmen des Landes zählen fünf neue automatische Dosierampeln, Fahrverbote auf dem niederrangigen Straßennetz, zusätzliche Öffi-Verbindungen und keine neuen Bauarbeiten entlang der Landesstraßen im Wipptal während der Bauzeit an der Luegbrücke.

Das Ziel: Der Durchreiseverkehr muss auch während der Bauarbeiten auf der Autobahn bleiben, und es muss die Verkehrs- und Versorgungssicherheit in den Gemeinden sichergestellt sein. Das Maßnahmenpaket trägt dazu bei, dass der Stauausweichverkehr nicht über das niederrangige Straßennetz fährt und der Verkehrsfluss zwischen den Gemeinden aufrechterbleibt. Die neuen Dosierampeln inklusive des automatisierten Systems und die ausgedehnten Fahrverbote sind wesentliche Eckpfeiler des Konzepts. Dies in Kombination mit den zusätzlichen Öffi-Angeboten vor allem auf der Schiene bis Brenner sowie mit dem Aussetzen der Baustellen soll zur bestmöglichen Verkehrsentslastung trotz herausfordernder Zeiten beitragen.

ASFiNAG-Landingpage als zentraler Informations-Hub

Alle relevanten Informationen zu den Maßnahmen auf der Luegbrücke, zur temporären Zweispurigkeit und den weiteren Begleitmaßnahmen sind auf einer eigens eingerichteten Landingpage der ASFiNAG abrufbar. Neben dem Fahrkalender für das gesamte Jahr 2025 finden Nutzerinnen und Nutzer dort auch ein Online-Tool mit Echtzeit-Verkehrsinformationen, die Darstellung verkehrsträgerübergreifender Informationen sowie Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQs).



1.5 Maßnahmen am niederrangigen Verkehrsnetz Tirols

Im Jahr 2024 wurden durch das Land Tirol zahlreiche Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsaufkommens auf dem niederrangigen Straßennetz umgesetzt. Ziel dieser Maßnahmen war es, unerwünschten Ausweichverkehr zu unterbinden, die Verkehrsflüsse zu optimieren und die Erreichbarkeit für die lokale Bevölkerung sowie Einsatzkräfte sicherzustellen.

Fahrverbote zur Lenkung des Verkehrs

Um die Verkehrssituation in besonders belasteten Regionen zu entschärfen, wurden in den Bezirken Kufstein, Schwaz, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Reutte und Imst Fahrverbote für Ausweichverkehre erlassen. Diese Regelungen dienten insbesondere dazu, den überregionalen Durchreiseverkehr von nicht dafür geeigneten Straßen fernzuhalten und die Versorgungssicherheit für die Bevölkerung zu gewährleisten. Die Geltungszeiträume sowie die betroffenen Standorte wurden fortlaufend überprüft und bedarfsorientiert angepasst. Die Kontrolle der Fahrverbote erfolgte durch die Exekutive, unterstützt von Straßenaufsichtsorganen im Auftrag des Landes Tirol.

Einsatz von Dosierampeln zur Verkehrsflussoptimierung

Zur Entlastung stark frequentierter Straßen wurden an mehreren Standorten in Tirol Dosierampeln installiert. Diese sorgen für eine geordnete Verkehrsführung, indem sie gezielt kurze Lücken im Verkehrsfluss schaffen. Dies ermöglicht der ansässigen Bevölkerung sowie Hilfs- und Rettungsdiensten eine bessere Durchfahrt, ohne den Verkehr grundsätzlich einzuschränken. Die Aktivierung der Dosierampeln erfolgt in Abhängigkeit von einem gekoppelten Verkehrserfassungssystem, das bei Überschreitung eines festgelegten Schwellenwerts automatisch reagiert.

Verkehrskonzept für die Luegbrücke und den Brennerkorridor

Die einspurige Verkehrsführung auf der Luegbrücke der A13 Brennerautobahn erforderte ein spezifisches Verkehrskonzept für den gesamten Brennerkorridor. Dabei wurden verschiedene Maßnahmen kombiniert, darunter Dosierampeln, Fahrverbote sowie verkehrslenkende Eingriffe, die je nach Verkehrssituation gezielt zur Anwendung kamen (Siehe auch Kap. 1.4).

Optimierung der Verkehrssteuerung bei Baustellen

Um Behinderungen auf stark frequentierten Straßen durch Baustellen so gering wie möglich zu halten, wurde verstärkt auf händische Verkehrsregelungen gesetzt. Dies trug dazu bei, den Verkehrsfluss situativ anzupassen und unnötige Staus zu vermeiden.

Enge Zusammenarbeit mit Einsatzkräften und Straßenerhaltern

Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgte in enger Abstimmung mit den Einsatzorganisationen und Straßenerhaltern, um sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Erreichbarkeit der Regionen zu gewährleisten.

Mit diesen Maßnahmen leistete das Land Tirol im Jahr 2024 einen wesentlichen Beitrag zur Lenkung des Verkehrs und zur Sicherstellung der Mobilität für Bevölkerung und Einsatzkräfte.



Abb. 1-17: Luegbrücke der A13 Brennerautobahn. Quelle: ASFiNAG

2 Schiene

2.1 Österreich

Laut Statistik Austria wurde **im Jahr 2024 im österreichischen Schienennetz** von allen (in- und ausländischen) Eisenbahnverkehrsunternehmen **ein Gütervolumen von 94.430.903 Nettotonnen befördert**. Das sind ca. +2,2 Prozent mehr als 2023 (92.442.754 Nettotonnen).

Die Transportleistung stieg im Jahr 2024 gegenüber dem Jahr 2023 (20,21 Milliarden Tonnenkilometer) **um +3,9 Prozent auf 20,997 Milliarden Tonnenkilometer**.

Bezogen auf den Quellzielverkehr wurden im Jahr 2024 im Inland 27,51 Millionen Tonnen, beim Transit 29,23 Millionen Tonnen, beim Import 20,93 Millionen Tonnen und beim Export 16,76 Millionen Tonnen Güter transportiert (Quelle: Statistik Austria – Schienengüterverkehr).

Im direkten Vergleich mit allen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden von der Rail Cargo Austria im Jahr 2024 62.934.000 Tonnen transportiert. Dies entspricht einem Zuwachs um ca. +0,6 Prozent (2023: 62.553.000 Tonnen). Die Transportleistung stieg von 12,99 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2023 auf 13,04 Milliarden Tonnenkilometer (ca. +0,4 Prozent).

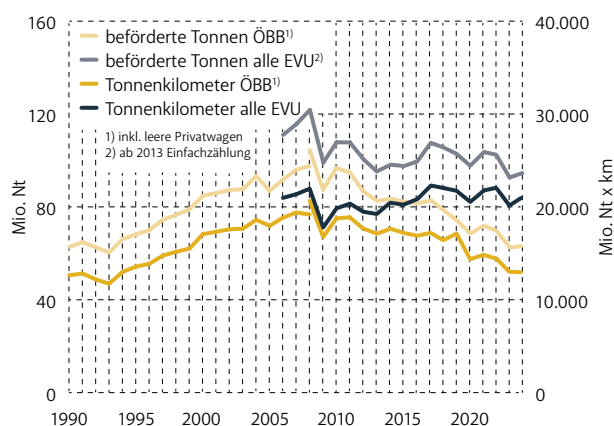


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich.

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

2.2 Tirol

Im Jahr 2024 gab es **an den Tiroler Bahnhöfen** ein Güteraufkommen von 12,34 Millionen Tonnen. Gegenüber dem Jahr 2023 (12,40 Millionen Tonnen) **wurden somit ca. -52.878 Tonnen (-0,4 Prozent) weniger umgeschlagen**.

Der höchste Güterumschlag war mit 4,83 Millionen Tonnen am Bahnhof Wörgl (inklusive Containerterminal Wörgl) zu verzeichnen. Von dieser Menge entfielen 4,43 Millionen Tonnen auf die Rollende Landstraße (RoLa). Am Bahnhof Brennersee wurden 4,06 Millionen Tonnen RoLa-Transporte umgeschlagen.

Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall in Tirol (Hall i. T. Bahnhof + Hall i. T. CCT: 0,75 Millionen Tonnen), Zirl (0,40 Millionen Tonnen), Kirchbichl (0,38 Millionen Tonnen), Jenbach (0,30 Millionen Tonnen), Innsbruck (Haupt- und Westbahnhof: 0,34 Millionen Tonnen) und Sillian (0,14 Millionen Tonnen).

Der Hauptanteil der umgeschlagenen Güter entfällt auf die RoLa. Während im Jahr 2023 auf der RoLa 8,6 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden, lag dieser Wert im Jahr 2024 bei 8,50 Millionen Tonnen und damit um -1,16 Prozent niedriger. Der sonstige Güterumschlag betrug im Jahr 2024 3,85 Millionen Tonnen. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Jahr 2023 von 0,047 Millionen Tonnen.

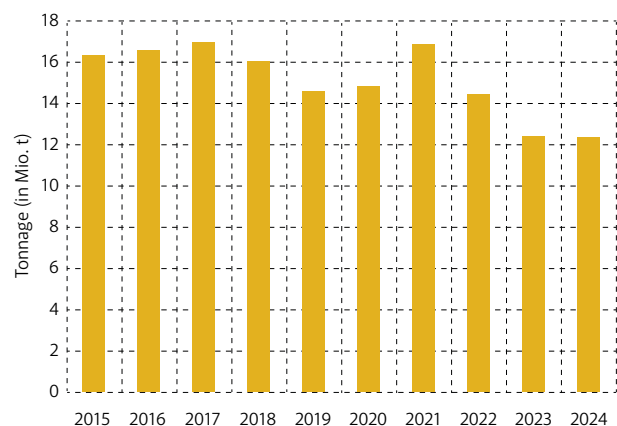


Abb. 2-2: Güterumschlag in den Bahnhöfen von Tirol.

Quelle: Daten der RCA

2.3 Brenner

2.3.1 Gütervolumen

Das Gütervolumen über den Brenner betrug im Jahr 2019 13,90 Millionen Netto-Nettotonnen und im Jahr 2020 13,58 Millionen Netto-Nettotonnen. Für den Rückgang um -0,32 Millionen Netto-Nettotonnen (-2,3 Prozent) im Jahr 2020 dürfte die COVID-19-Pandemie verantwortlich sein. Während im Jahr 2021 eine Steigerung auf 14,71 Millionen Netto-Nettotonnen (+8,3 Prozent) verzeichnet werden konnte, musste man für das Jahr 2022 einen Rückgang auf 13,80 Millionen Netto-Nettotonnen (-6,2 Prozent) registrieren. Im Jahr 2023 musste ein weiterer Rückgang auf 12,89 Millionen Netto-Nettotonnen (-6,6 Prozent) verzeichnet werden.

Im vergangenen Jahr 2024 wurden 12,79 Millionen Netto-Nettotonnen transportiert. Dieser Rückgang (-0,8 Prozent) kann im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren als Stagnation bezeichnet werden.

Die 12,79 Millionen Netto-Nettotonnen teilen sich auf die einzelnen Segmente wie folgt auf: **Auf der RoLa wurden 2,05 Millionen Netto-Nettotonnen** (dies entspricht einem Minus von 0,028 Millionen Netto-Nettotonnen zum Jahr 2023), **beim unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden 8,60 Millionen Netto-Nettotonnen** (dies entspricht einem Plus von 0,0938 Millionen Netto-Nettotonnen zum Jahr

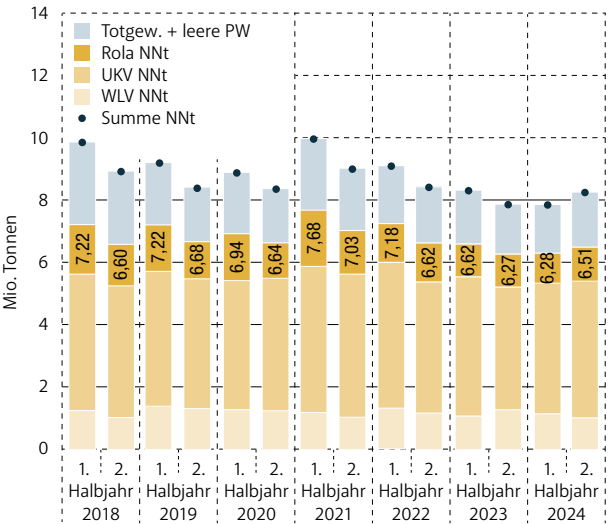


Abb. 2-3: Transportarten am Brenner, halbjährlich.

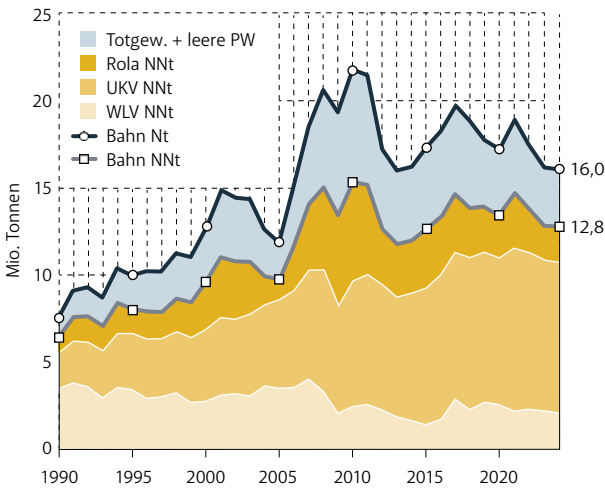


Abb. 2-4: Schienentransport am Brenner.

Transportarten	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Rola NNT	5,08	3,17	3,04	3,04	3,46	3,32	3,34	2,92	2,67	2,64	3,20	2,52	2,08	2,05
Rola Totgewicht	3,68	2,30	2,42	2,20	2,51	2,40	2,42	2,11	1,94	1,91	2,32	1,82	1,51	1,48
Rola Nt	8,76	5,47	5,46	5,24	5,97	5,72	5,75	5,03	4,61	4,56	5,52	4,34	3,58	3,53
UKV NNT	7,39	7,08	6,72	7,17	7,67	8,12	8,39	8,59	8,50	8,33	9,28	8,92	8,51	8,60
UKV Totgewicht	1,46	1,41	1,34	1,44	1,54	1,64	1,70	1,58	1,67	1,71	1,90	1,83	1,74	1,76
UKV Nt	8,85	8,50	8,05	8,61	9,21	9,76	10,08	10,16	10,17	10,03	11,18	10,75	10,25	10,36
Kombiverkehr Nt	17,61	13,96	13,51	13,85	15,18	15,47	15,83	15,19	14,78	14,59	16,71	15,09	13,83	13,89
WLW NNT	2,66	2,35	2,01	1,77	1,57	1,87	2,93	2,32	2,73	2,61	2,23	2,36	2,31	2,14
leere Privatwagen	1,14	0,82	0,45	0,65	0,59	0,84	0,93	1,25	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bahn Nt	21,41	17,14	15,97	16,26	17,35	18,18	19,70	18,76	17,58	17,20	18,94	17,45	16,14	16,04
Bahn NNT	15,13	12,61	11,76	11,98	12,70	13,30	14,65	13,82	13,90	13,58	14,71	13,80	12,89	12,79
Totgewicht + leere Privatwagen	6,28	4,53	4,20	4,29	4,64	4,88	5,05	4,94	3,68	3,62	4,22	3,65	3,25	3,25

Änderung im Jahr 2020 aufgrund neuer Datenlage: UKV-Totgewicht von 1,67t auf 1,71 t, UKV-Nt. von 9,92 Nt auf 10,03 Nt, Kombiverkehr von 14,48 Nt auf 14,59 Nt.

Abb. 2-5: Schienengüterverkehr Brenner, Transportarten. Bei den Tonnagen für 2024 handelt es sich um vorläufige Zahlen.

2.4 Rollende Landstraße (RoLa)

Entwicklung

2023) und **im Wagenladungsverkehr 2,14 Millionen Netto-Nettotonnen** (dies entspricht einem Minus von 0,162 Millionen Netto-Nettotonnen zum Jahr 2023) transportiert.

Seit dem Jahr 2016 werden mehr Güter von anderen Eisenbahnunternehmen als Rail Cargo Austria über den Brenner transportiert.

Die Gesamttonnage der Bahn (Fracht- und Totgewicht, also Nettotonnen) **betrug im Jahr 2024 am Brenner 16,04 Millionen Nettotonnen**. Der Anteil des Totgewichts (zum Beispiel Eigengewicht bei der RoLa, Sattelaufleger, Privatwagen) lag wie bereits im Jahr 2023 auch 2024 bei 20,0 Prozent.

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

Im Jahr 2024 konnten auf der RoLa-Brennerachse 102.895 Lkw transportiert werden. Dies bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Jahr 2023 um -1,3 Prozent (-1.338 Lkw).

Der Spitzenwert von 245.000 transportierten Lkw über den Brenner wurde im Jahr 2010 gemessen.

Von der Gesamtheit aller RoLa-Lkw entfallen 98,7 Prozent auf die Relation Wörgl-Brennersee und nur 1,3 Prozent auf die Relation Wörgl-Trento.

Der Auslastungsgrad der gefahrenen RoLa-Züge betrug im Jahr 2024 im Mittel 75,6 Prozent. Dieser Wert entspricht auch jenem aus dem Jahr 2023. Vom Betreiber der RoLa wurden 2024 9.452 Züge bestellt (geplant). Aufgrund der sinkenden Nachfrage fuhren lediglich 7.464 Züge.

2.3.2 Transportarten

Im Jahr 2024 wurden am Brenner 67 Prozent des Schienengüterverkehrs im unbegleiteten kombinierten Verkehr, 16 Prozent über die RoLa und 17 Prozent im Wagenladungsverkehr transportiert.

Das Transportaufkommen im unbegleiteten kombinierten Verkehr lag im Jahr 2024 bei 8,60 Millionen Netto-Nettotonnen. Gegenüber dem Jahr 2023 (8,51 Millionen Netto-Nettotonnen) entspricht dies einem Zuwachs von +0,09 Millionen Netto-Nettotonnen.

Die RoLa transportierte im Jahr 2024 ca. 2,05 Millionen Netto-Nettotonnen und verzeichnete somit gegenüber dem Jahr 2023 (2,08 Millionen Netto-Nettotonnen) einen Rückgang von rund -0,03 Millionen Netto-Nettotonnen.

Im Wagenladungsverkehr wurden im Jahr 2024 2,14 Millionen Netto-Nettotonnen transportiert. Dies bedeutet einen Rückgang von -0,17 Millionen Netto-Nettotonnen (Jahr 2023: 2,31 Millionen Netto-Nettotonnen).

Während im Jahr 2023 in Summe 12,89 Millionen Netto-Nettotonnen an Gütern über den Brenner transportiert wurden, so waren es im letzten Jahr 12,79 Millionen Netto-Nettotonnen.

Auswirkungen des sektoralen Fahrverbots auf die Rollende Landstraße

Der Anteil der RoLa am gesamten Brenner-Lkw-Transit lag 2024 sowie bereits 2023 bei 4,16 Prozent.

Ca. 27,9 Prozent der von der RoLa transportierten Güter sind vom sektoralen Fahrverbot betroffen.

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der RoLa-Anteile quartalsweise seit 2019.

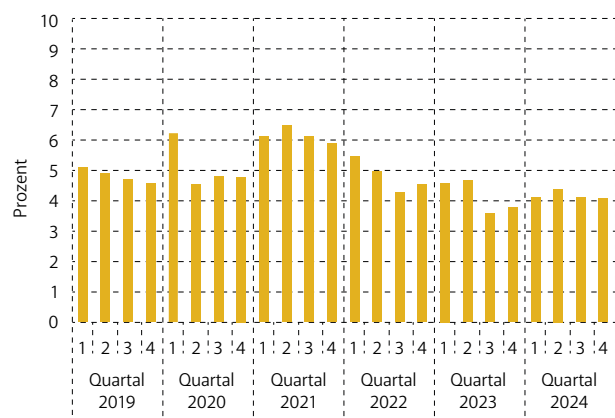


Abb. 2-6: Anteil der RoLa-Lkw am Lkw-Gesamtverkehr (Brenner).

Status Rollende Landstraße „Hochlaufphase“

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 bereitstellen zu können. Seitens der Rail Cargo Operator (RCO – Nachfolger der ÖKOMBI) wurde Wagenmaterial in der entsprechenden Menge bereitgestellt, zudem wurden die erforderlichen Trassen auf der Bahnstrecke reserviert. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden die damals erwarteten Lkw-Zahlen jedoch nicht erreicht.

Bereits das Jahr 2022 war geprägt von äußerst ungünstigen Rahmenbedingungen: Der Wegfall von Kundinnen und Kunden aus dem osteuropäischen Raum aufgrund des Angriffskriegs auf die Ukraine, aber auch die allgemeine Wirtschaftslage sorgten für rückläufige Zahlen. Dieser Trend setzte sich im Jahr 2023 und auch in den ersten Monaten des Jahres 2024 fort. Nach schwachen Wintermonaten erlebte jedoch vor allem die Relation Wörgl – Trento einen anhaltenden Aufwärtstrend, und so schloss das Jahr 2024 mit einem Plus von 9,3 Prozent (Gesamtaufkommen in Lkw-Stellplätzen) ab. Im vierten Quartal kam es auch auf der Relation Wörgl – Brenner zu einer gestiegenen Nachfrage, wobei die Auslastung bei den gefahrenen Zügen 75,6 Prozent beträgt.

Weitere Kapazitäten sind nach wie vor vorhanden bzw. reserviert und können nach kurzer Vorlaufzeit aktiviert werden.

Die RoLa-Kapazität wurde von 231.771 Lkw pro Jahr im Jahr 2019 auf 329.748 Lkw pro Jahr im Jahr 2020 erhöht. Im Jahr 2024 stand eine potenzielle Kapazität von 318.372 Lkw pro Jahr zur Verfügung und damit um 5,3 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Mit den oben bereits genannten 102.895 transportierten Lkw wurden somit 32,3 Prozent der potenziell möglichen Gesamtkapazität in Anspruch genommen.

Die Rollende Landstraße im österreichischen Kontext

Die RCO betreibt in Österreich drei RoLa-Destinationen. Neben den bereits erwähnten Destinationen Wörgl – Brennersee und Wörgl – Trento gibt es noch die Verbindung Wels – Maribor. Ein Großteil des RoLa-Verkehrs findet auf der Brennerachse statt. Während im Jahr 2024 auf der Brennerachse 102.895 Lkw (im Jahr 2023 waren es 104.233 Lkw) befördert wurden, waren es im restlichen Österreich 17.788 Lkw (im Jahr 2023: 21.280 Lkw). Die Auslastung der Züge bei der Relation Wels – Maribor lag bei 78,1 Prozent (im Jahr 2023: 82,0 Prozent).

2.5 Trassenbelegung Unterinntal

Die Unterinntaltrasse ist seit ihrer Inbetriebnahme im Dezember 2012 ein wichtiger Bestandteil im Tiroler Schienennetz der ÖBB. Die Verlegung zahlreicher Züge auf die unterirdische Neubaustrecke wirkt sich nicht nur positiv auf die betroffenen Anrainerinnen und Anrainer aus, sondern stabilisiert auch die Betriebsqualität. Zudem ergibt sich dadurch die Möglichkeit eines verbesserten Nahverkehrsangebots auf der Bestandsstrecke.

In den letzten Jahren ist ein Rückgang der geführten Ferngüterzüge auf der Bestandsstrecke erkennbar. Die Ausnahme stellen hier die Corona-Jahre 2020 und 2021 dar. In diesen Jahren fuhren 12 Prozent der Ferngüterzüge auf der Bestandsstrecke durch Tirol. In den Jahren 2022 und 2023 waren es 17 Prozent bzw. 16 Prozent.

Im Jahr 2024 betrug der durchschnittliche Ferngüterverkehr 106 Züge pro Tag. Von diesen Zügen wurden 88 auf der Neubaustrecke und 18 auf der Bestandsstrecke (entspricht 83,0 Prozent zu 17,0 Prozent) geführt. Im Jahr 2023 betrug dieses Verhältnis 83 zu 16 Züge (entspricht 83,8 Prozent zu 16,2 Prozent).

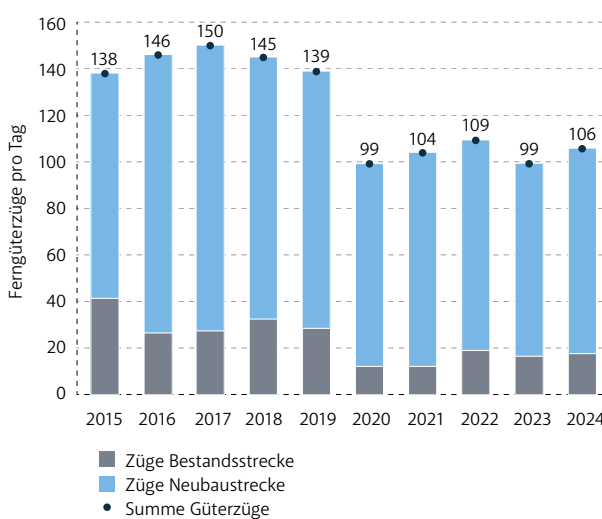


Abb. 2-7: Durchschnittliche Ferngüterzüge pro Tag.

Quelle: Betriebsdaten für behördliche vorgeschriebene Nachweisführung Unterinntal, Querschnitt Schwaz

3 Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsprogramm

3.1 Verkehrsverbund Tirol

Als Mobilitätsdienstleister des Landes Tirol ist der Verkehrsverbund Tirol (VVT) seit 1995 für Planung, Koordination, Finanzierung und Bestellung des öffentlichen Personennahverkehrs in Tirol verantwortlich. Als modernes Dienstleistungsunternehmen stellt der VVT das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung in das Zentrum seines Handelns.

Im Fokus stehen daher eine kontinuierliche Verbesserung des Angebots, attraktive Tarife und ein einfacher Zugang zum Ticket- und Fahrplanangebot. In Zusammenarbeit mit seinen Stakeholdern aus den Bereichen Transport, Verkehr, Politik und Tourismus erstellt der VVT bedarfsgerechte Mobilitätskonzepte und gestaltet damit die Zukunft der Mobilität in Tirol aktiv mit. Neben dem Ausbau regulärer Bus- und Bahnverbindungen legt der VVT einen verstärkten Fokus auf flexible Lösungen wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis, On-Demand-Verkehr, Integration von E-Car-Sharing sowie auf den Ausbau von Park-&-Ride-Anlagen und die Ausrollung von Radboxen. Damit Kundinnen und Kunden alle VVT-Services als zusammenhängendes und auch gemeinsam buchbares Angebot begreifen

und die Wiedererkennbarkeit des Verbunds gestärkt wird, wurde bereits 2022 begonnen, ein neues und einheitliches Flottendesign zu implementieren. 2023 wurde – nach RegioRad und RegioFlink – erstmals ein Teil der Busflotte im neuen Design lanciert.

Die Vision des VVT ist es, nachhaltige Mobilitätsformen zu forcieren, die Alltagsmobilität per öffentlichem Nahverkehr noch attraktiver zu machen und Menschen den Umstieg auf nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Damit leistet der VVT mit seinem Team aus aktuell rund 90 Mitarbeitenden einen wichtigen Beitrag zu den Zielen der „Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie“ und zur Steigerung der Lebensqualität in Tirol.

Die Hauptziele der mit Anfang 2024 in Kraft getretenen Unternehmensstrategie 2027+, nämlich 190.000 Stammkundinnen und -kunden sowie ein Bindungsfaktor von 80, konnten bereits im Jänner 2025 erreicht werden. Das KlimaTicket Österreich hat mit einem Zuwachs von 33,5 Prozent von Kundinnen und Kunden mit Wohnort in Tirol eine große Steigerung erzielt (im Vergleich zu Dezember 2023).

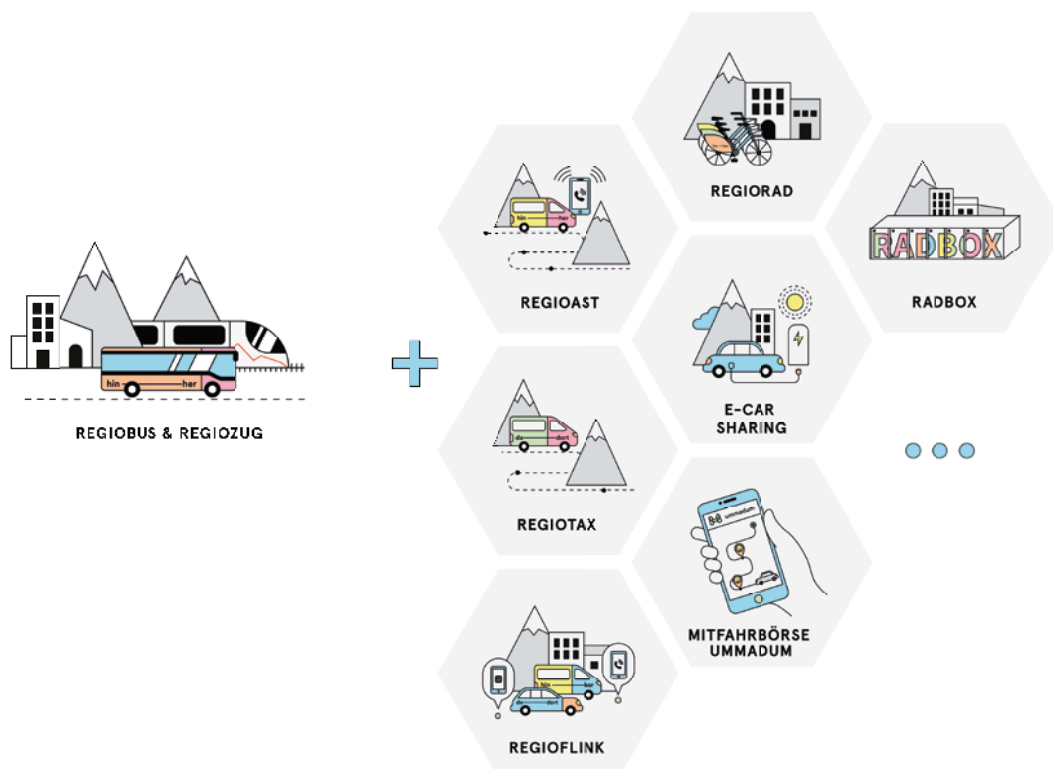


Abb. 3-1: Aufgaben im Mobilitätsverbund. Quelle: VVT

- Im Dezember 2024 hatte der VVT eine Gesamtanzahl von rund 190.000 Stammkundinnen und -kunden mit gültiger Netzkarte. Das ist knapp ein Viertel der Tiroler Bevölkerung und entspricht einer Steigerung von rund +9,2 Prozent zum Vorjahr.
- Die größten Steigerungen wurden in den Kategorien Euregio Ticket Students mit +19,9 Prozent und KlimaTicket Tirol/Regionen/Stadt/PlusEins mit +9,7 Prozent erzielt.
- Aber auch bei den Seniorinnen und Senioren/ Spezial/Ausgleichszulagenbezieherinnen und -bezieher und bei den Schülerinnen und Schülern sowie Lehrlingen gab es 2024 Zuwächse in Höhe von 7,2 Prozent bzw. 6,1 Prozent. Die 2022 neu eingeführten Angebote wie das KlimaTicket Tirol U26 und der PlusEins-Bonus werden von Kundinnen und Kunden weiterhin sehr gut angenommen. Das Semester-Ticket ist aufgrund des Klimatickets U26 nur mehr für eine kleine Personengruppe interessant.

Um die Erreichbarkeit des VVT-Callcenters und damit die Qualität im Kundenservice deutlich zu verbessern, schloss der VVT eine Kooperation mit dem ÖBB-Callcenter ab. In den ersten Monaten der Zusammenarbeit wurden mehr als 80 Prozent der Anrufe innerhalb von 20 Sekunden angenommen, die Servicezeiten wurden ausgeweitet.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservices:

- VVT-Meldungen finden sich nun auch im ÖBB-Ticketshop & Scotty.
- VVT-Fahrplanauskunft wurde um den gesamten bayerischen Raum erweitert.
- Der Relaunch der VVT-Website bringt bessere Übersichtlichkeit und Klarheit.
- Das VVT-Regiorad ist nun auch in die Wegfinder-App integriert.

Das Leistungsangebot des Verkehrsverbunds Tirol setzt sich im Jahr 2024 zusammen aus:

- 190.000 Stammkundinnen und -kunden mit gültiger Netzkarte
- 11 Millionen Schienenkilometer, die vier Partnerunternehmen im Verkehrsverbund Tirol auf der Schiene zurücklegten
- 44,9 Millionen Buskilometer, die 41 Partnerunternehmen im Verkehrsverbund Tirol mit 680 Regiobussen zurücklegten
- Rund 69.000 persönliche Besuche im VVT-KundInnencenter, rund 20.000 angenommene telefonische Anfragen und 50.000 digitale Anfragen im VVT-KundInnencenter
- Rund 66 Millionen digitale Fahrplanabfragen
- Car-Sharing Tirol 2050: 43 Standorte mit 67 Fahrzeugen in den Gemeinden in Tirol (Stand Dezember 2024)
- Neun Anrufsammeltaxis (Lechtal, Lermoos, Längenfeld, Axams, Niederndorf, Defereggental, Pustertal, Wattenberg, Ellbögen)
- Drei RegioFlink-Betriebsgebiete (Wattens, Talkessel Reutte, Jenbach)
- Ein RegioRad-Standort (Kufstein)
- Drei Radboxen-Standorte (Sölden, Ötztal Bahnhof, Lienz)
- 301,49 Millionen Euro Betriebsleistung
- 108,96 Millionen Euro Umsatzerlöse



Abb. 3-2: Aktuelles VVT-Busdesign in Sommerlandschaft. Quelle: VVT

Ausbau des ÖV-Angebots im Bus- und Bahnverkehr 2024

Fahrplananpassung Stadtbus Kufstein ab 8. April 2024

Um Verspätungen zu vermeiden und Fahrzeitverkürzungen zwischen dem Bahnhof Kufstein und den Ortsteilen Sparchen, Eichelwang, Weissach und Endach zu erzielen, wurden auf den Kufsteiner Linien 1, 2 und 3 der Fahrplan und die Haltestellen angepasst.

Erweiterung Linie 505 nach Mils ab 23. April 2024

Mit einer Streckenerweiterung der Linie 505 ist Mils erstmals an allen Wochentagen mit Öffis erreichbar. Zu den bisher bestehenden Verbindungen der Linie 469 und den Haller Stadtbuslinien 6 und 7, die unter der Woche Mils bereits gut öffentlich anbinden, wurde mit Anfang April die Regiobuslinie 505 um drei Stationen nach Mils verlängert. Hinzu kamen die Haltestellen Hall-Schönegg Kirche, Mils-Dreschtnen und Mils-Vereinshaus. Somit gibt es erstmals auch an Sonn- und Feiertagen die Möglichkeit, Öffis von und nach Mils zu nutzen.

E-Busse in Modellregion Serfaus-Fiss-Ladis

In Serfaus-Fiss-Ladis fuhren 2024 von Mai bis Ende Oktober erstmals zwei E-Busse als Wanderbusse. Damit wurden 154 Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart.

Fünfmal täglich schnelle Direktverbindung Brixental – Innsbruck ab 1. Juni 2024

Ab 1. Juni 2024 gab es täglich fünf schnelle Direktverbindungen aus dem Brixental nach Innsbruck und retour. Möglich wurde das durch den Einsatz neuer Zuggarnituren (Siemens Desiro ML). Diese starten in Saalfelden oder Hochfilzen als S-Bahn S8 und gehen in Wörgl auf den Cityjet Express CJX1 über. Von Montag bis Freitag werden die Verbindungen mit Ankunft in Innsbruck um 7.20 Uhr und 8.20 Uhr und von Innsbruck mit Abfahrt in Innsbruck um 15.40 Uhr und 17.40 Uhr damit umstiegsfrei. Nicht nur unter der Woche, sondern auch am Wochenende fährt der CJX1 mit Abfahrt um 7.40 Uhr von Innsbruck nach Wörgl, wo er zur S8 wird.

Angebotsausbau an Samstagen zwischen Telfs und Innsbruck ab Wintersemester

Zwischen Telfs und Innsbruck hat der VVT an Samstagen das Busangebot verdreifacht. Gab es an diesem Wochentag vorher 14 Verbindungen, sind es nun 42. Die Verdichtung bringt eine massive Verbesserung: Sie schließt Lücken im Takt und verhindert lange Wartezeiten an einzelnen Haltestellen. Damit besteht eine durchgehende Busverbindung von Montag bis Samstag durch die Linien 350 und 355.

Fahrplanwechsel 2024/25

Am 15. Dezember 2024 trat österreich- und somit auch tirolweit der neue Schienenfahrplan in Kraft, bei dem 2024 der Schwerpunkt auf der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots im Tiroler Oberland lag. Ergänzend wurde das Busangebot an die Zugverbindungen angepasst und das ÖV-Angebot gestärkt.

Fahrplanänderungen im Schienennahverkehr:

REX von Innsbruck nach Ötztal Bahnhof

- Verbindungen alle 30 Minuten (auch werktags und am Wochenende) statt bisher stündlich.
- Zusätzliche Halte in den Bahnhöfen Haiming, Mötz und Rietz, die damit einen Halbstundentakt bekommen.
- Bahnhof Ötztal: guter Anschluss an Linie 320.

REX von Innsbruck über Imst nach Landeck

- Drehung um 30 Minuten in beiden Richtungen mit allen Halten zwischen Telfs-Pfaffenhofen und Landeck bei 10 Minuten geringerer Fahrtzeit.
- Von Landeck nach Innsbruck und in die Gegenrichtung bleibt die Anzahl der Züge pro Stunde gleich, die Zeiten ändern sich aber. Die halbstündlichen REX 1 aus Innsbruck wechseln sich im Zielbahnhof Ötztal Bahnhof und Imst-Pitztal ab (bleiben auch in Roppen stehen): 20 REX-Verbindungen täglich.
- Für die Strecke Landeck bis Innsbruck wurden drei Schulzüge extra bestellt.
- Verbesserter Takt für Schichtarbeitende von Innsbruck ins Oberland (33 Minuten Zeitgewinn bis Landeck).
- Ab Dezember 2024 Umsteigeverbindung zwischen Ober- und Unterland: Aus dem Oberland kommt der REX nach Innsbruck und wird dort zum Cityjet nach Kufstein (teilweise auch als Durchbindung ohne Umstieg).

S4 S-Bahn bis Telfs

- Fährt weiterhin im Halbstundentakt mit Endhaltestelle Telfs.
- 14 Minuten Umsteigezeit in Telfs für Verbindungen Richtung Oberland. Das gilt für Personen, die in Kematen, Zirl, Inzing, Hatting, Flauring oder Oberhofen einsteigen und ein Ziel zwischen Telfs und Ötztal Bahnhof haben.
- Für Schülerinnen und Schüler, die von Kematen, Zirl, Inzing, Hatting, Flauring oder Oberhofen nach Stams pendeln, gibt es eine durchgehende Verbindung nach Stams (Abfahrt Innsbruck 6.59 Uhr und Ankunft in Stams um 7.35 Uhr). Für Schülerinnen und Schüler, die aus diesen Gemeinden nach Imst pendeln, ergibt sich durch den Umstieg in Telfs eine verlängerte Fahrzeit von 20 Minuten, sie sind aber nach Schulende im Vergleich zum alten Fahrplan bis zu 30 Minuten früher zuhause.
- In der Früh fahren alle S4-S-Bahnen nach kurzem Aufenthalt in Innsbruck Hauptbahnhof weiter ins Unterland.

Im Zuge der Anpassung des Schienennahverkehrs im Tiroler Oberland wurden ergänzend auch Fahrplanänderungen beim Busverkehr durchgeführt, um die Umstiege deutlich zu verbessern:

Regiobusse

- Linie 210: Alle Fahrten werden um 5 Minuten nach hinten verschoben, damit Schülerinnen und Schüler aus HAK und Haushaltsschule (Landeck) Busse besser erreichen.
- Linie 220: Stundentakt nach Serfaus, synchronisiert mit RJ- & REX-Verbindungen.
- Linie 320: Ötztal im Halbstundentakt mit direktem Anschluss an REX in Ötztal Bahnhof.
- Linie 260: Paznaun weiterhin im Halbstundentakt nach Landeck. Aufgrund der neuen Zugzeiten ist ein Anschluss an die Bahn künftig nur noch im Stundentakt möglich.
- Linie 270: Umbenennung der bisherigen Linie 4242 seit 4. Dezember bei gleicher Leistung mit Anpassungen zu Mittag für Schülerinnen und Schüler in Landeck.
- Linie 273: Umstieg in Prutz-Innbrücke von und nach Serfaus, Fiss und Ladis. Außerhalb der Bauphasen verbesserter Anschluss auf den Railjet-Linien in Landeck/Zams.
- Linie 310: Pitztal stündlich an den REX angebunden sowie an Schultagen halbstündliche Verdichtung für Schülerinnen und Schüler.
- Linie 4166: Endhaltestelle St. Sigmund Ferienhäuser wird gestrichen und durch St. Sigmund Neu Peida ersetzt.
- Nightliner 404N: Änderung Linienführung über Innrain – Autobahn Natters usw. Richtung Innsbruck weiterhin über Basilika und Kaiserschützenplatz

zum Hauptbahnhof. Die zweite Fahrt ab Grinzens wird auf 3.56 Uhr nach hinten verlegt.

- Linie 463: verdichteter Kurs (fünfmal pro Tag, Abfahrt :52 in Innsbruck) über Kematen (Dorf) nach Ranggen und Oberperfuss.
- Linie 470: Hier wird Mötz (statt bisher Silz) an die Schiene angebunden, was deutlich mehr und bessere Umstiegsmöglichkeiten in Richtung Imst bzw. Landeck bietet.
- Linie 505: erster Kurs ab Innsbruck Hauptbahnhof fährt 5 Minuten früher ab (Enge Ampass).
- Linie 580: zwei zusätzliche Verbindungen von Navis zu den Zügen nach Innsbruck.
- Linie 8330: zusätzliches Abendkurspaar an Freitagen und Samstagen zwischen Mayrhofen und Jenbach (Abfahrt Mayrhofen 22.35 Uhr, Abfahrt Jenbach 23.45 Uhr).
- Stadtverkehr Kufstein: Verbesserung der Zuganschlüsse (Minutenanpassungen).

Expressbusse

- Linie 160X (Reutte – Innsbruck): zwei neue Kurse je Richtung montags bis freitags. Abfahrt ab Reutte um 7.55 Uhr und 14.05 Uhr, ab Innsbruck um 10.10 Uhr und 16.40 Uhr.
- Linie 960X (Lienz – Innsbruck): Neue Verbindungen freitags und sonntags mit erhöhten Sitzplatzkapazitäten bzw. Zusatzbussen. Somit werden die Spitzenauslastungen gemäß Fahrgasterhebung abgedeckt und pro Woche insgesamt 160 neue Sitzplatzkapazitäten geschaffen.

Grenzüberschreitende Anpassungen/Fernverkehr

- Kürzere Anschlüsse in Landeck vom REX zum RJX nach Vorarlberg bzw. in die Schweiz mit 30 Minuten Zeitersparnis.
- REX1 aus dem Oberland hat nun 6 Minuten statt bisher 34 Minuten Wartezeit zum Umstieg nach München.
- S3 S-Bahn: Fünf zusätzliche Zugpaare von Steinach bis Brenner mit Anschlüssen nach Italien.
- S8 S-Bahn: Verlängerung der Linie von Hochfilzen bis Zell am See.

Westbahn

- Die Strecke Wien – Innsbruck bzw. Innsbruck – Wien wird seit Fahrplanwechsel fünfmal pro Tag bedient, mit Abfahrten in Wien um 7.08 Uhr, 9.08 Uhr, 11.08 Uhr, 15.08 Uhr und 17.08 Uhr. Der erste Zug in die Gegenrichtung fährt um 6.26 Uhr ab, gefolgt von weiteren Doppelstockgarnituren um 8.30 Uhr, 14.26 Uhr, 16.26 Uhr und 18.26 Uhr. Die jeweilige Fahrzeit beträgt unter viereinhalb Stunden.
- In Tirol gibt es neue Halte, unter anderem Innsbruck Westbahnhof sowie Jenbach. Weitere Stopps in Tirol sind Wörgl und Kufstein.

On-Demand-Verkehr: RegioFlink

Der VVT RegioFlink ist ein On-Demand-Ride-Pooling-Verkehr, der vom VVT für die räumliche und zeitliche Verdichtung des bestehenden ÖV-Angebots eingesetzt wird sowie als Lösung für die erste und letzte Meile dient. Inzwischen gibt es den RegioFlink in den drei nachfolgend dargestellten Betriebsgebieten:

RegioFlink Wattens

- Seit März 2022
- Ein E-Fahrzeug
- 13.900 Buchungen/15.700 Fahrgäste im Jahr 2024 (gerundet)

RegioFlink Talkessel Reutte

(Breitenwang, Ehenbichl, Höfen, Lechaschau, Reutte, Pflach und Wängle)

- Seit September 2023
- Zwei E-Fahrzeuge
- 31.600 Buchungen/40.000 Fahrgäste im Jahr 2024 (gerundet)

RegioFlink Jenbach

Nach den Erfolgen in Wattens und Reutte startete das Öffi-Shuttle am 4. November 2024 auch in Jenbach. Damit ergänzt ein modernes nachhaltiges Mobilitätsangebot den klassischen öffentlichen Verkehr und bildet ein ganzheitliches Mobilitätssystem. In Jenbach ergaben sich durch die Kombination aus klassischem Linienverkehr und On-Demand-Service folgende Neuerungen:

Der Dorfbus Jenbach Linie 1 verkehrt bis zur Tratzbergsiedlung – die kürzere Linienführung ermöglicht eine direkte und schnellere Verbindung zum Bahnhof. Den Großteil der Linie 1 übernimmt RegioFlink und erweitert das mit Öffis angeschlossene Gebiet um

den Strang zum Kasbach. In der Früh und zu Mittag wird die Linie 1 auch weiterhin den Bereich Jenbach Zentrum bedienen, sodass keine Einschränkungen im Schülerverkehr entstehen. Auch an Samstagen bleibt die Linie 1 wie bisher im Einsatz.

Die Linie 2 des Dorfbus Jenbach bleibt bestehen wie bisher und bedient die Route Jenbach – Strass i. Z. – Rotholz – Maurach a. B. – St. Margarethen – Buch i. T. RegioFlink wird in Jenbach im gesamten Gemeindegebiet unterwegs sein und ist von Montag bis Freitag zwischen 5.30 und 20.00 Uhr (ausgenommen Feiertage) verfügbar.

- Seit November 2024
- Ein E-Fahrzeug
- 1.900 Buchungen/2.400 Fahrgäste seit November 2024 (gerundet)

Der RegioFlink wurde – zusammen mit den Radboxen und dem grenzüberschreitenden Verkehr in Oberaudorf – mit dem VCÖ-Mobilitätspreis 2024 ausgezeichnet.

Weitere Informationen unter www.vvt.at

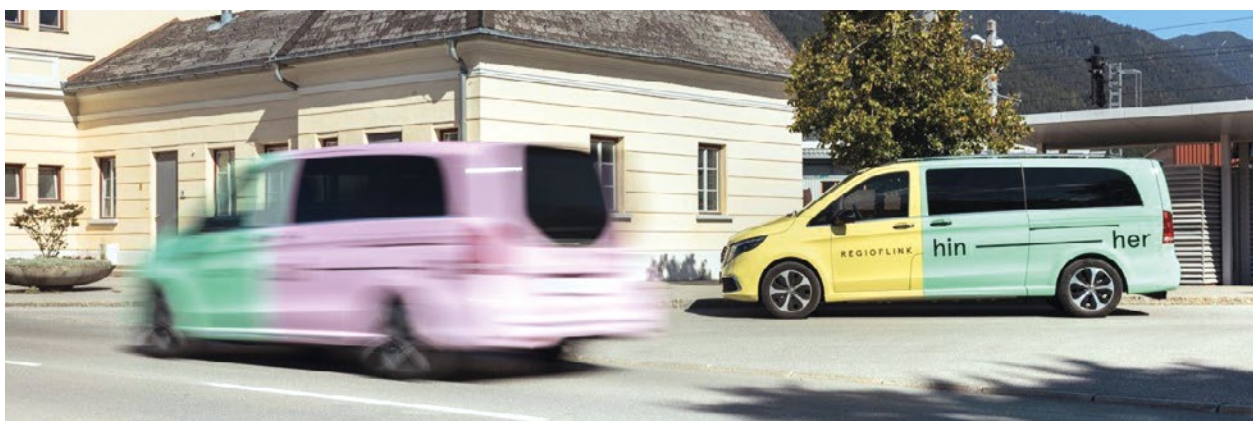


Abb. 3-3: RegioFlink-Fahrzeuge Reutte. Quelle: VVT

3.2 Bahninfrastrukturprojekte 2024

3.2.1 Tirol Vertrag II

Im Jahr 2024 wurden in Tirol zahlreiche Bahninfrastrukturprojekte der ÖBB umgesetzt bzw. die vertraglichen Voraussetzungen für deren Realisierung geschaffen.

Nordtirol

Haltestelle Rum

Status: in Umsetzung
Vertragssumme: 13.422.542,00 Euro
Anteil Land Tirol: 2.652.990,00 Euro
Beschreibung: barrierefreie, fahrgastgerechte Ausgestaltung abgeschlossen, B+R-Anlage in Umsetzung, Sanitäreinrichtung

P+R-Anlage Schwaz Parkdeck

Status: abgeschlossen
Vertragssumme: 1.560.000,00 Euro
Anteil Land Tirol: 390.000,00 Euro
Beschreibung: P+R-Parkdeck

Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen

Status: in Umsetzung
Vertragssumme: 17.475.750,00 Euro
Anteil Land Tirol: 4.189.750,00 Euro
Beschreibung: Errichtung von barrierefreien Bahnsteigen, Vorplatz, Bussteige, Kiosk, Sanitäreinrichtungen

Vorplatz Bahnhof Jenbach

Status: abgeschlossen
Vertragssumme: 3.160.000,00 Euro
Anteil Land Tirol: 1.580.000,00 Euro
Beschreibung: Errichtung von Vorplatz, Bussteig, Car-Sharing-Plätzen

Radboxen Bahnhof Jenbach

Status: in Umsetzung
Vertragssumme: 63.088,68 Euro
Anteil Land Tirol: 15.772,17 Euro
Beschreibung: Errichtung von 18 Radboxen am Vorplatz

Radboxen Bahnhof Matrei am Brenner

Status: in Umsetzung
Vertragssumme: 53.896,83 Euro
Anteil Land Tirol: 13.474,21 Euro
Beschreibung: Errichtung von 8 Radboxen bei der B+R-Anlage

Bahnhof Fritzens-Wattens

Status: in Umsetzung
Vertragssumme: 94.400.000,00 Euro
Anteil Land Tirol: 12.093.000,00 Euro
Beschreibung: Vorplatz, P+R-Anlage als Parkdeck, Überführung für Bahnsteigzugänge sowie Radverbindung Wattens-Fritzens, Vorplatz

Osttirol

Radboxen Bahnhof Lienz

Status: abgeschlossen
Vertragssumme: 65.724,61 Euro
Anteil Land Tirol: 16.431,15 Euro
Beschreibung: Errichtung von 10 Radboxen im Bereich des Vorplatzes



Abb. 3-4: Radboxen Bahnhof Jenbach. Quelle: Land Tirol



Abb. 3-5: Luftbild des Umbaus Bahnhof Fritzens-Wattens. Quelle: AEP

3.2.2 Brenner Basistunnel und Nordzulauf

Beginnend mit dieser Ausgabe soll in den jährlichen Verkehrsberichten auch über die Projektfortschritte sowohl im Brenner Basistunnel als auch im nördlichen Zulauf berichtet werden. ÖBB und BBT SE haben hierfür aktuelle Infos zur Verfügung gestellt.

Brenner Basistunnel

Der Brenner Basistunnel gilt als Herzstück der neuen Eisenbahnverbindung München – Verona. Der flach verlaufende Eisenbahntunnel, der zwei Staaten miteinander verbindet, verläuft zwischen Innsbruck und Franzensfeste (Italien) auf einer Länge von 55 Kilometern.

Im Mai 1994 wurde im Süden von Innsbruck eine Eisenbahnumfahrung, der sogenannte „Inntaltunnel“ eröffnet. In diesem 12,7 Kilometer langen Tunnel befindet sich eine Anbindung an den Brenner Basistunnel. Personen- und Güterzüge, die auf dieser Strecke reisen, befinden sich daher zusätzlich zum BBT einige Kilometer lang im Inntaltunnel. Diese Strecke wird im Endausbau also insgesamt 64 Kilometer lang sein.

Der Brenner Basistunnel wird dem Güterverkehr eine attraktive Alternative bieten und dem Personenverkehr eine neue Dimension des Reisens eröffnen.

Aktueller Projektstand BBT

Die Arbeiten im gesamten Projektgebiet, sowohl in Italien als auch in Österreich, schreiten zügig voran. Derzeit sind 196 Kilometer von insgesamt rund 230 Tunnelkilometern ausgebrochen, rund 85 Prozent der Arbeiten im Vortrieb sind daher bereits abgeschlossen. Dazu zählen 93 Kilometer Eisenbahntunnel, 57 Kilometer Erkundungsstollen und 46 Kilometer sonstige Tunnelbauwerke.

Meilensteine: Durchschlag und Ankunft der Tunnelbohrmaschine im Mai 2025

Im Baulos „H53 Pfons-Brenner“ des Brenner Basistunnels erfolgte im Mai ein weiterer Durchschlag. Im Bereich der geologisch herausfordernden Hochsteigzone wurde mittels Sprengvortrieb die östliche Haupttunnelröhre in Richtung Süden durchgeschlagen. Der Durchbruch gelang knapp 1.200 Meter unter dem Padauner Kogel im Gemeindegebiet von Steinach am Brenner.

Im Mai erreichte auch die letzte italienische Tunnelbohrmaschine „Flavia“ ihr finales Ziel, den Brenner, nach einer Strecke von rund 14,3 Kilometern. Damit ist der Vortrieb der Eisenbahnrohre auf italienischem Projektgebiet abgeschlossen. Vor Flavia hatten bereits zwei andere Tunnelbohrmaschinen, „Serena“ (2021) und „Virginia“ (2023), den Brenner erreicht. Insgesamt haben die drei Tunnelbohrmaschinen fast 43 Kilometer Tunnel errichtet.

Baulos Sillschlucht: Fertigstellung und Durchschlag

Der nördlichste Tunnelabschnitt des Gesamtprojekts, das sogenannte Nordportal, wurde Ende des Jahres 2024 abgeschlossen. Die Arbeiten im Baulos H21 „Sillschlucht“ umfassten die Errichtung der Verbindung zwischen dem Brenner Basistunnel und dem Hauptbahnhof Innsbruck. Obwohl die Sillschlucht mit 600 Metern zu den kürzesten Projektabschnitten zählt, waren hier einige der größten logistischen und bautechnischen Herausforderungen zu bewältigen.

Nicht nur die Sill, sondern auch die Enge der Schlucht machten den Bau sowohl ober- als auch unterirdisch zu einer anspruchsvollen Aufgabe. Die Planung und der Bau der beiden Eisenbahnbrücken über die Sill und des Stahlbetontunnels waren eine besondere ingenieurtechnische und landschaftbautechnische Leistung.

Das Nordportal bei Innsbruck und das Südportal bei Franzensfeste werden dem Infrastrukturprojekt Brenner Basistunnel ein einzigartiges und unverwechselbares Gesicht geben.



Abb. 3-6: Geglückter Durchschlag des östlichen Haupttunnels im Baulos H53 Pfons-Brenner im Gemeindegebiet von Steinach.

Quelle: BBT SE/Schnittraum/Gollmayer

In der Siltschlucht wurde im September 2024 auch der erste Haupttunnel in Österreich in der Siltschlucht durchbrochen. Dieser Durchschlag fand zwischen den beiden Tunnelabschnitten H41 „Siltschlucht – Pfnos“ und H21 „Siltschlucht“ statt, die seitdem miteinander verbunden sind.



Abb. 3-7: Baulos Siltschlucht bei Innsbruck – Nordportal – Eisenbahnbrücken: Um eine getrennte Belüftung beider Tunnelröhren zu gewährleisten, wird die westliche Fachwerkbrücke geschlossen ausgeführt. Bei einer Brandrauchentwicklung im Tunnel kann somit verhindert werden, dass dieser am Portal in die Nachbarröhre einziehen kann („Rezirkulation“). Der Rauch gelangt nun am Nordportal des Tunnels Silltal ins Freie, wo er nicht mehr in die benachbarte Hauptröhre zurückströmen kann. Die offene Ostbrücke erhält daher keine Einhausung, weil sie so für eine Unterbrechung des „Luftzugs“ sorgt. Quelle: BBT SE/Hetfleisch

Brenner-Nordzulauf

Wie eingangs beschrieben, ist der Brenner Basistunnel eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte Europas. Er ermöglicht eine wirkungsvolle Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Als zentrales Element des Brennerkorridors verbinden der Basistunnel und seine Zulaufstrecken die Wirtschaftsräume nördlich und südlich der Alpen. Allerdings kann der Basistunnel nur seine volle Verkehrswirksamkeit entfalten, wenn auch die Zulaufstrecken bedarfsgerecht ertüchtigt sind.

Die Errichtung des Brenner-Nordzulaufs zwischen München und Innsbruck erfolgt in mehreren Etappen. Ein erster Abschnitt im Tiroler Unterland ist bereits seit mehr als zehn Jahren in Betrieb und trägt erheblich zur Kapazitätssteigerung auf der Schiene bei. Gleichzeitig konnten sowohl eine Reduktion der Anwohnerbelastung und als auch die Verbesserung des Angebots im Personennahverkehr auf der Schiene realisiert werden.

Umfahrung Innsbruck

Die Umfahrung Innsbruck wurde 1994 in Betrieb genommen. Rund 15 Kilometer zweigleisiger Tunnel südlich der Landeshauptstadt bieten neben der Kapazitätsausweitung für den Schienenverkehr auch einen wirksamen Schutz der Bahnanrainerinnen und -anrainer im Raum Innsbruck und in den westlich angrenzenden Gemeinden. Die Bestandsstrecke zum Hauptbahnhof Innsbruck wird für den Personenverkehr freigehalten.

Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen

Seit 2012 ist der erste Ausbauabschnitt am Brenner-Nordzulauf in Betrieb. Durch die etwa 40 Kilometer lange Neubaustrecke stehen im Abschnitt Radfeld – Baumkirchen insgesamt vier Streckengleise zur Verfügung.

Die Verlegung von täglich mehr als 100 Zügen auf die Neubaustrecke wirkt sich aufgrund der kaum vorhandenen Emissionen der Neubaustrecke positiv auf die Siedlungsgebiete aus. Zudem ist auch eine sehr hohe Betriebsqualität gewährleistet. Freie Trassen auf der obertägigen Bestandsstrecke, auf der nur noch ein geringer Teil des Eisenbahngüterverkehrs abgewickelt wird, stehen für ein verbessertes Nahverkehrsangebot zur Verfügung.

Abschnitt Schafotenau – Radfeld

In rund 15 Jahren soll der ca. 20,5 Kilometer lange Abschnitt Schafotenau – Radfeld in Betrieb gehen, der unabhängig vom Status des weiteren Ausbaus in Richtung Staatsgrenze mit Deutschland befahren werden kann. Auch dieser Abschnitt wird zu einem erheblichen Anteil in Tunnellage ausgeführt und bietet durch die geringen Emissionen Vorteile für die Siedlungsgebiete im Raum Wörgl. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Vorhaben ist abgeschlossen. Zahlreiche weitere Genehmigungsverfahren sind bereits erledigt oder befinden sich in der Abschlussphase. Erste vorbereitende Arbeiten, wie der 2,6 Kilometer lange Rohbaustollen Angath als Teil des zukünftigen Angerbergstunnels, werden schrittweise umgesetzt.

Abschnitt Kirnstein – Schafotenau

Der grenzüberschreitende Abschnitt zwischen dem oberbayerischen Kirnstein und der Ortschaft Schafotenau verbindet den österreichischen Teil des Brenner-Nordzulaufs mit dem deutschen Schienennetz. Für den rund 7 Kilometer langen Abschnitt von der Staatsgrenze bis zur Verknüpfungsstelle Schafotenau wurden bereits erste Erkundungsarbeiten zur Vorbereitung des UVP-Verfahrens ausgeführt. Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung von ÖBB und Deutscher Bahn.

Abschnitte zwischen München und Kirschen

Ähnlich wie im Tiroler Unterland wird auch der bayerische Teil des Brenner-Nordzulaufs in mehreren Teilprojekten geplant. Am 13. April 2021 präsentierten ÖBB und Deutsche Bahn die favorisierte Variante für den Abschnitt Ostermünchen – Schaffhausen. Die Strecke soll Rosenheim östlich umfahren und verläuft zu 60 Prozent in Tunnels. Die Inbetriebnahme der Neubastrecke in Deutschland wird abschnittsweise in Abstimmung mit den Ausbauprojekten in Österreich erfolgen.

Bis zum Baubeginn sind jedoch noch viele Schritte notwendig. Alle Abschnitte befinden sich in der Vorplanung, wo die Festlegungen der Trassenauswahl weiterentwickelt und optimiert werden. Nach Übermittlung an das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet der Deutsche Bundestag in einer parlamentarischen Befassung über das Projekt. Auf österreichischer Seite werden die Planungen beim Verkehrsministerium zur Prüfung der Umweltverträglichkeit eingereicht.

Es folgt schließlich die Entwurfsplanung, in der die technische Planung konkretisiert wird. In der Genehmigungsplanung erarbeiten die Bahnen alle Unterlagen für die Behördenverfahren. In Deutschland fällt dem Planfeststellungsverfahren zentrale Bedeutung zu. In Österreich werden die Umweltverträglichkeit sowie die Detailplanung meist in getrennten Verfahren behandelt. Erst nach Vorliegen aller Genehmigungen können die Hauptarbeiten für die ausstehenden Neubauprojekte am Brenner-Nordzulauf beginnen.

Im Mai 2025 wurde vonseiten der ÖBB bekanntgegeben, dass die geplante Inbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs im Tiroler Unterinntal auf Basis der Vorgaben des ÖBB-Rahmenplans 2025 – 2030 an den Projektfortschritt im Netz der Deutschen Bahn angepasst und um zwei Jahre, von 2037 auf 2039, verschoben wird.

3.2.3 Fernpassbahn

Die direkte Bahnverbindung zwischen dem Inntal und dem Bezirk Reutte ist für das Land Tirol ein wichtiges Vorhaben, um eine effiziente, leistungsfähige und umweltfreundliche Alternative zur Fernpassstraße zu schaffen. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Fernpassstraße führt seit vielen Jahren zu einer unzumutbaren Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Pendlerinnen und Pendler im Außerfern. Die Bahnanbindung wäre ein wichtiger Schritt, um eine Verlagerung auf die Schiene und Entlastung in der Region zu bewirken.

Die Fernpassbahn und die Reschenbahn sollen im Zielnetz 2040 als langfristig geplante Ausbauprojekte für weitere Untersuchungen vorgemerkt werden. Die Abstimmungen mit dem Bund und der ÖBB diesbezüglich sind abgeschlossen. Es besteht Einigkeit darüber, dass beide Projekte noch nicht weit genug sind, um in den nächsten Rahmenplan der ÖBB aufgenommen zu werden. Sie werden somit auch im Zielnetz 2040 nicht bewertet. Seitens des Landes Tirols besteht jedoch zweifellos weiterhin der Wunsch, beide Themen weiter zu bearbeiten und eine Realisierung voranzubringen.

3.2.4 Rätisches Dreieck

Die mit der Grauner Absichtserklärung im Jahr 2020 angekündigten Abstimmungen zu einer Bahnverbindung im rätischen Dreieck sind weiter im Laufen. Es sind Untersuchungen in Planung, die eine Grundlage für weitere Entscheidungen und die Einschränkung der Trassenauswahl ermöglichen sollen.

Wie bereits im vorigen Abschnitt beschrieben wurde, soll die Reschenbahn im Zielnetz 2040 als Ausblick für weitere Untersuchungen und grenzüberschreitende Abstimmungen integriert werden.

3.3 Straßen- und Regionalbahn im Großraum Innsbruck

Verlängerung der Regionalbahnlinie 5 nach Rum

Die Regionalbahn Linie 5 Richtung Rum ist weiterhin eine Erfolgsgeschichte. Mit der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Rum“ konnte die Transportleistung der Linie 5 im zweiten Jahr weiter um ca. 6 Prozent gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr 2023, mit einer Beförderungsleistung von 10.198.937 Personen, wurden im Jahr 2024 10.854.262 Personen sicher im Großraum Innsbruck befördert.

Die „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Rum“ bietet weiterhin eine attraktive Umsteigemöglichkeit zwischen der Linie 5, der S-Bahn, den REX- und CJX-Linien der ÖBB und den Stadt- und Regionalbussen.



Abb. 3-8: Straßenbahnlinie 5 in Rum Bahnhof.

Quelle: Michael Ernst

Ausblick zur Regionalbahnlinie 5 nach Völs

Die Planungen für die Regionalbahn zwischen Technik West und Völs wurden auch 2024 vorangetrieben. Großprojekte wie die Regionalbahnerweiterung Richtung Völs bieten vor allem Städten und Gemeinden die Möglichkeit, weitere Nebenprojekte (zum Beispiel Radwegverbindungen, Verknüpfung mit ÖBB-Bahnhof Völs) miteinfließen zu lassen. Zahlreiche Anregungen und Optimierungen wurden in die Planungen eingearbeitet. Die Fertigstellung der Einreichunterlagen für das eisenbahnrechtliche Behördenverfahren ist für Herbst 2025 vorgesehen. Parallel dazu werden sämtliche Unterlagen für die weiteren erforderlichen Genehmigungsverfahren nach den einschlägigen Materiengesetzen erarbeitet.

Als Voraussetzung für die eisenbahnrechtliche Einreichung wurde im Jänner 2025 zudem das UVP-Feststellungsverfahren eingeleitet. Für 2025 sollen zudem die ersten Grundstücksverhandlungen mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern abgeschlossen werden. Die Abwicklung sämtlicher Behördenverfahren wird bis Mitte 2026 angestrebt.

Nach Abschluss der Ausschreibungen und vorbereitenden Maßnahmen könnten die Hauptbauarbeiten Anfang 2027 starten – beginnend mit dem Abschnitt Richtung Kranebitten. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur ist aus heutiger Sicht für das Jahr 2030 vorgesehen. Die Anbindung des künftig zentralen Umsteigeknotens Bahnhof Völs – westlich von Innsbruck – soll in enger Abstimmung mit dem ÖBB-Bahnhofumbau im Zeitraum 2027–2029 realisiert werden. Es wird im gleichen Zeitraum auch dieser Bahnhof umgebaut und barrierefrei ausgestaltet sowie der Vorplatz erneuert.

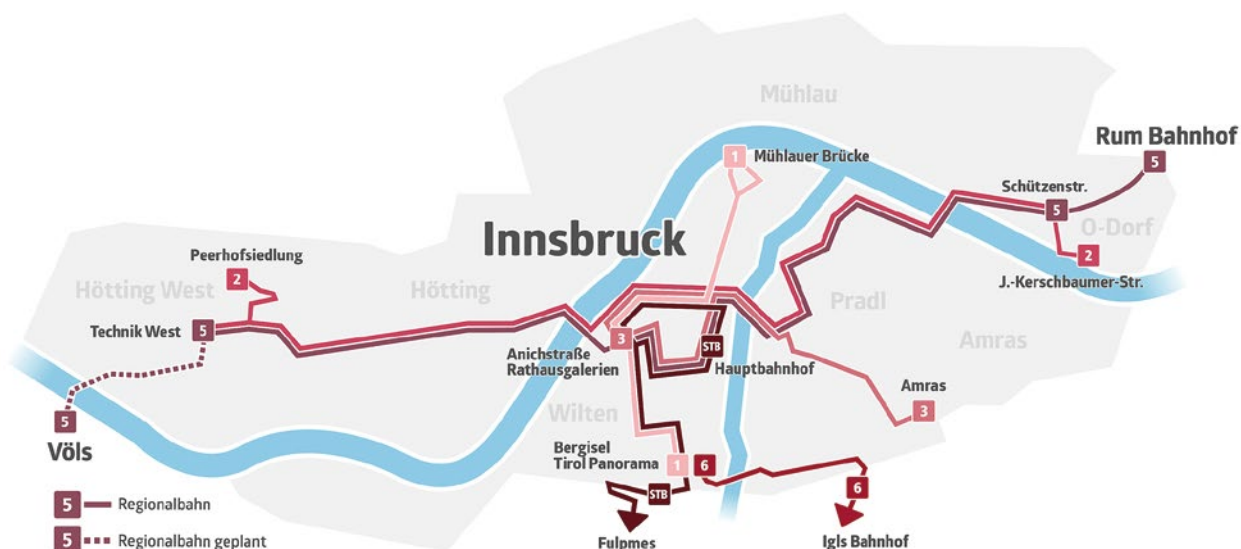


Abb. 3-9: Linienführung der Straßen- und Regionalbahnlinien im Raum Innsbruck. Quelle: IVB

Instandhaltungsmaßnahmen in der Stadt Innsbruck

Im Jahr 2024 wurden hauptsächlich Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich von Weichenanlagen durchgeführt. Einzig in der Erzherzog-Eugen-Straße wurden längere Gleisstrecken erneuert.

Klinikkreuzung – Blasius-Hueber-Straße

Mit Baubeginn am 23. August 2024 und bis Bauende am 10. September 2024 wurde die erste Baustelle unter Betrieb eines direkt zu sanierenden Gleises durchgeführt. Die Weichenanlage K62 musste ausgetauscht werden. Diese Weiche ist einer der meistbefahrenen Abschnitte vor allem der Linien 2 und 5 (Regionalbahn Richtung Rum). Sämtliche Bauarbeiten wurden nach Betriebsende in der Nacht durchgeführt. Eine Woche lang wurde vor Betriebsbeginn ein provisorisches Gleisfeld für den Betrieb unter Tage eingebaut und nach Betriebsende wieder entfernt. Im Zeitraum der Bauarbeiten wurden die Linien 2 und 5 über die Anichstraße und den Hauptbahnhof geführt.

Südtirolerplatz – Hauptbahnhof

In der Zeit vom 19. Juli 2024 bis zum 23. August 2024 und zwischen 25. Oktober 2024 und 4. November 2024 wurden Sanierungsarbeiten im Bereich des Hauptbahnhofs durchgeführt. Zum einen wurde die „alte Stubai Weiche“ ausgetauscht und erneuert, zum anderen wurden zwei Gleisbögen nahe der Kreuzung Salurnerstraße getauscht. Die Arbeiten erfolgten unter Betrieb der Nebengleise und konnte ebenfalls ohne große Behinderungen von ÖV sowie Fußgängerinnen und Fußgängern abgeschlossen werden.

Erzherzog-Eugen-Straße

Das Partnerschaftsprojekt „Erzherzog-Eugen-Straße“ wurde gemeinsam mit den Leitungsbetreibern Innsbrucker Kommunalbetriebe und TIGAS bzw. unter Einbindung der Stadt Innsbruck verwirklicht. Neben den dringend erforderlichen Leitungslegungsarbeiten und der oberflächlichen Neugestaltung wurde die Gleisanlage zwischen der Haltestelle Haydnplatz in Richtung Kettenbrücke bis in die Falkstraße ausgetauscht. Damit wurde an den letztjährigen Gleistausch in der Kaiser-Franz-Josef-Straße angeschlossen.

Instandhaltung Linie 6

Die Strecke der Linie 6 Richtung Igls wurde ebenfalls 2024 teilerneuert. Die jährlichen Instandhaltungsmaßnahmen wie Schwellenwechsel etc. erfolgten dieses Jahr neben den Masterneuerungen entlang der Strecke. Vorbereitend für einen geplanten Fahrdrahttausch inklusive Herstellung von notwendigen Wechselfeldern wurden über 50 Mastfundamente teilsaniert, verstärkt und neu gebaut. In die Jahre gekommene Maststeher wurden ebenfalls ausgetauscht beziehungsweise neu gestellt. Somit soll auch in Zukunft die Waldbahn Linie 6 von Igls mit Direkt-

einbindung in die Stadt Richtung Mühlauer Brücke im Parallelbetrieb zur Linie 1 bestehen können. In teils schwierigem und schwer zu erreichendem Gelände wurden auch in Nachtarbeit außerhalb der Betriebszeiten Fundamente hergestellt und Masten aufgestellt. Die Direktanbindung in die Stadt spiegeln auch die Beförderungszahlen wider. Im Vergleich zum Jahr 2023 mit 6.841 Personen nutzten im Jahr 2024 68.146 Fahrgäste die Linie 6.



Abb. 3-10 + 3-11: Provisorisches Baugleis (oben) und neue Weiche (unten) an der Baustelle Klinikkreuzung. Quelle: IVB/Pansi



Abb. 3-12: Mastfundament Linie 6. Quelle: IVB/Thöni

Instandhaltungsmaßnahmen Stubaitalbahn

Die Stubaitalbahn verbindet die Stadt Innsbruck (Innenstadt, Hauptbahnhof, Wilten und Stubaitalbahn) mit den Gemeinden Mutters und Natters im westlichen Mittelgebirge sowie mit den Gemeinden Telfes und Fulpmes im Stubaital. Im Jahr 2024 nutzten erneut 1.457.418 Fahrgäste die Stubaitalbahn. Die beförderte Personenanzahl konnte somit, im Vergleich zum Vorjahr mit 1.461.732, fast gehalten werden. 425.060 Betriebskilometer und 30.349 Betriebsstunden zeigen den Bedarf für die Erschließung der Region Stubaital.

Neben den alljährlich laufenden Instandhaltungsmaßnahmen wie Schwellenwechsel etc. erfolgte von 2. April 2024 bis 23. Mai 2024 die Sanierung des Durchlasses Raitis bei Bahnkilometer 8,834 im Zuge des Streckenbaus. Der Durchlass war im vorigen Jahrhundert mit einem Zementputz überzogen. Aufgrund der teilweise starken Rissbildung und den vorhandenen Hohlstellen im Verputz wurde dieser abgetragen und durch eine Spritzbetonschale ersetzt. Außerdem wurde das Bachgerinne saniert und um eine Rückhaltevorrückung für den Hochwasserfall (Verklausungsschutz) ergänzt.



Abb. 3-13: Stubaitalbahn bei Bahnkilometer 8,834 mit Spritzbetonschale. Quelle: IVB/Thöni

Weitere Infos zu den Straßen- und Regionalbahnen sind auf der Website der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH zu finden.



3.4 Zillertalbahn

Dekarbonisierung der Zillertalbahn

Die Zillertalbahn steht vor dem Umstieg auf ein neues Antriebssystem. Die alten Dieselfahrzeuge haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und sollen durch ein modernes, emissionsfreies Antriebssystem ersetzt werden.

Die Technische Universität Wien hat im Auftrag des Landes verschiedene Konzepte zur Dekarbonisierung der Zillertalbahn verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass mit Hilfe akkubasierter Lösungen eine zeitnahe und kosteneffiziente Dekarbonisierung möglich ist, ohne die gesamte Strecke mit einer Oberleitung auszustatten. Das Konzept sieht vor, einzelne Abschnitte zu elektrifizieren, auf denen die mit Batterien ausgestatteten Züge geladen werden. Auf den restlichen Teilen der Bahnstrecke würde der Betrieb batterieelektrisch erfolgen. Die Oberleitungsabschnitte wurden in der Studie der TU Wien bezüglich Anzahl, Länge und Standort noch nicht festgelegt.

Im Herbst 2024 wurde durch das Land eine Folgestudie auf Basis der Studienergebnisse der TU Wien vergeben, die unterschiedliche Infrastruktur- und Fahrzeugkonfigurationen im Detail untersucht, um das Optimum zu finden. Die Länge und Anzahl der Oberleitungsabschnitte hat großen Einfluss auf die Infrastrukturkosten und die Größe der Traktionsbatterien, die in den Fahrzeugen verbaut werden, was natürlich auch die Fahrzeugkosten signifikant beeinflusst. Es wurde geprüft, wo auf der Strecke Hürden für die Errichtung einer Oberleitung bestehen könnten und wo Standorte für Unterwerke zur Energieversorgung möglich wären. Auch betriebliche Aspekte sind zu beachten, da die Größe der Batterien und die Länge der oberleitungsfreien Abschnitte Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und die Stabilität des Bahnbetriebs haben.

Gemäß den Empfehlungen der TU Wien wird eine gemeinsame Beschaffung mit anderen Schmalspurbahnen geprüft, um höchstmögliche Synergien bei Beschaffung, Wartung und Instandhaltung zu erzielen. Dadurch werden die Chancen erhöht, bei der Fahrzeugausschreibung mehr Angebote zu erhalten und durch den Wettbewerb Kostenvorteile zu erzielen. Neben der Zillertalbahn sind auch die Pinzgauer Lokalbahn und die Murtalbahn mit der Umstellung auf einen dekarbonisierten Betrieb beschäftigt. Alle Bahnen verwenden dieselbe Spurweite, was zwar keine uneingeschränkte Kompatibilität zwischen den Bahnen garantiert, jedoch die Möglichkeit eines gemeinsamen Fahrzeugkonzepts in Aussicht stellt.

In einer Kooperationsvereinbarung zwischen den Ländern Salzburg, Steiermark und Tirol wurde im Dezember 2024 die Bereitschaft zur gemeinsamen Fahrzeugbeschaffung bekundet. Seitdem laufen die Abstimmungen, und es wurden gemeinsam fachkundige technische und rechtliche Beraterinnen und Berater beauftragt mit dem Ziel, sich auf ein gemeinsames (größtenteils) baugleiches Fahrzeugkonzept zu einigen.

Die Tiroler Landesregierung strebt auf Basis der vorliegenden Studienergebnisse eine Umsetzung der Dekarbonisierung der Zillertalbahn im Rahmen des „10. Mittelfristigen Investitionsprogramms für Privatbahnen“ (10. MIP) 2026 bis 2031 an.

Infrastrukturmaßnahmen

Abschnitt Schlitters Gagering

Die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Schlitters Gagering wurde mit Bescheid vom 2. Dezember 2024 genehmigt. Beginnend vom Bahnhof Schlitters wird neben einer Linienverbesserung des Bestandsgleises in Richtung Fügen ein zweites Gleis errichtet. Diese Maßnahmen ermöglichen eine Streckengeschwindigkeit von 70 km/h und soll zu einer Erhöhung der Fahrplanstabilität führen.

Bahnhof Zell am Ziller

Aufgrund steigender Anforderungen im öffentlichen Verkehr beschloss die ZVB, den Bahnhof Zell am Ziller zu einem modernen Verkehrsknoten auszubauen. Entsprechend dem Ergebnis eines Architekturwettbewerbs wird der Bahnhof nun nach den Plänen des Architekturbüros ARGE Bahnhof Zell am Ziller Michaela Mair und Mario Ramoni errichtet. Neben Bahninfrastrukturmaßnahmen wird eine P+R-Anlage als Tiefgarage und der Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestellen sowie Taxistandplätzen errichtet.

Oberbauwagen

Mit der Inbetriebnahme des Oberbauwagens machten die ZVB einen großen Schritt in der Modernisierung der Erhaltungsarbeiten. Mithilfe dieses Fahrzeugs können Instandhaltungsmaßnahmen direkt von der Schiene aus erfolgen. Neben den Instandhaltungsarbeiten kann das Fahrzeug auch für den Winterdienst herangezogen werden.

Die genannten Infrastrukturprojekte wurden beziehungsweise werden über „Mittelfristige Investitionsprogramme“ (MIP) gemäß Privatbahngesetz 2004 finanziert.



Abb. 3-14: In Bau befindliches zweites Gleis, Haltestelle Gagering. Quelle: Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZVB)



Abb. 3-15: Oberbauwagen (OBW).
Quelle: Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZVB)

Güterverkehr

Im Kalenderjahr 2024 wurden in Summe 97.075 Nettotonnen Rundholz, Schnittholz und Holzpellets für das Unternehmen Binderholz transportiert. In einzelnen Segmenten bedeutet dies, dass 66.674 Tonnen Rundholz (1.609 Wagen) und 30.401 Tonnen Schnittholz beziehungsweise Pellets (400 Wagen) befördert wurden.

Während das Rundholz für den Transport von Normalspurwagen auf jene der ZVB (760 Millimeter Schmalspur) umgeladen wird, erfolgt der Transport der Pellets und des Schnittholzes im Schemelbetrieb. In einem Schemelbetrieb werden die Normalspurwaggons auf Schemelwaggons geladen – sie werden „Huckepack“ genommen.

3.5 Achenseebahn

Am 30. April 2022 wurde der Fahrbetrieb der seit 1889 bestehenden Dampf-Zahnradbahn „Achenseebahn“ nach einer zweijährigen Sperre wiederaufgenommen. Die Fahrgastzahlen konnten seither durchgehend gesteigert werden.

Auf einer Gesamtstrecke von 6,7 Kilometern werden 440 Höhenmeter zurückgelegt. Die maximale Steigung beträgt dabei 160 Promille. 2024 wurden an 175 Betriebstagen 783 Umläufe und damit 1.566 Züge gefahren und ca. 69.700 Passagiere befördert. Lediglich ein Umlauf (0,13 Prozent) fiel aus. Der Kohlenverbrauch betrug ca. 237 Tonnen.

Die Achenseebahn konnte 2024 ihr 135-jähriges Bestehen mit einer Sonderfahrt und einem Remisenfest feiern. Neben zahlreichen Ehrengästen wurden auch befreundete Bahnen wie zum Beispiel Vertreterinnen und Vertreter der Schafsbahnbahn und der Museumsbahn Innsbruck eingeladen.

Das Bahnhofs- bzw. Remisenareal der Achenseebahn in Jenbach wurde 2024 erneuert. Neben Gleisneulagen wurden auch neue Bahnsteigkanten gesetzt. Mit diesen Maßnahmen endet nun eine vierjährige Sanierungsphase der Bahninfrastruktur, die auch die Restaurierung der vier historischen Lokomotiven und der Waggons umfasste.

Gleichzeitig wurde der Bahnhofsvorplatz der ÖBB modernisiert und für die erforderlichen Bedürfnisse adaptiert. Hier ist es gelungen, die Linde und den Brunnen, die seit den Gründerjahren der Achenseebahn bestehen, in das moderne Konzept einzubinden.

Der Fahrplan 2024 bestand aus einer Vorsaison vom 27. April bis zum 21. Mai, einer Hauptsaison vom 22. Juni bis zum 15. September und einer Nachsaison vom 16. September bis zum 27. Oktober. Während der Hauptsaison wurde ein zusätzlicher Umlauf als Kurzzug eingesetzt, der auf der Flachstrecke (Eben – Seespitz) verkehrte. Der Fahrplan der Achenseebahn orientierte sich an jenem der Schifffahrt, um eine einheitliche Vermarktungsstrategie zu ermöglichen.

Eine Rundreise mit Zug und Schiff von Jenbach bis Achenkirch und retour dauert ca. vier Stunden.



Abb. 3-16: Achenseebahn. Quelle: Achenseebahn

3.6 Radverkehr

Radwegförderung

Um die Qualität der Radinfrastruktur stetig zu verbessern, wurde die Abteilung Landesstraßen und Radwege 2015 damit betraut, überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol zu fördern und zu betreuen. 48,8 Millionen Euro an Landesförderungen wurden von 2014 bis 2024 für Radwegvorhaben ausgeschüttet. Im ganzen Land wurden damit nicht nur zahlreiche Radwege errichtet, sondern auch regionale Radwegkonzepte erstellt, Beschilderungskonzepte erarbeitet und umgesetzt sowie viele lokale Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.



Radzählstellenkonzept Tirol

Zur Erfassung des Radverkehrs in Tirol betreibt das Land Tirol aktuell 34 Radzählstellen in allen Bezirken. Die Anzahl an Zählstellen wurde ausgehend von neun im Jahr 2022 entsprechend dem Radzählstellenkonzept deutlich erweitert. Die Zählstellen wurden bewusst an Querschnitten positioniert, die zur Erhebung des Alltagsradverkehrs geeignet sind. Zur Erfassung von Radfahrerinnen und Radfahrern kommen dabei sowohl Induktionsschleifen als auch Thermokameras zum Einsatz.

Im Jahr 2024 wurde das bestehende Radzählstellen-netz mit drei zusätzlichen Erfassungsquerschnitten verdichtet.

In Mieders wurde entlang der B183 Stubaitalstraße im Zuge der Straßenneugestaltung unter anderem ein neuer Radweg errichtet. Hier wurden Induktionsschleifen eingebracht, die in Kombination mit einer Solarversorgung täglich die Zähl-daten an den Server des Landes Tirol übermitteln.

Ebenfalls über im Asphalt eingelassene Induktionsschleifen wird die Zählstelle in Landeck-Zams betrieben.

In Abstimmung mit der Stadt Schwaz wurde an der neu in Betrieb genommenen Verkehrslichtsignalanlage auf der Barbarabrücke eine Thermokamera zur Erhebung des Radverkehrs in Richtung Stadtzentrum geplant und installiert.

Die monatlichen Kennwerte der Radzählstellen werden auf der Website des Landes Tirol veröffentlicht.

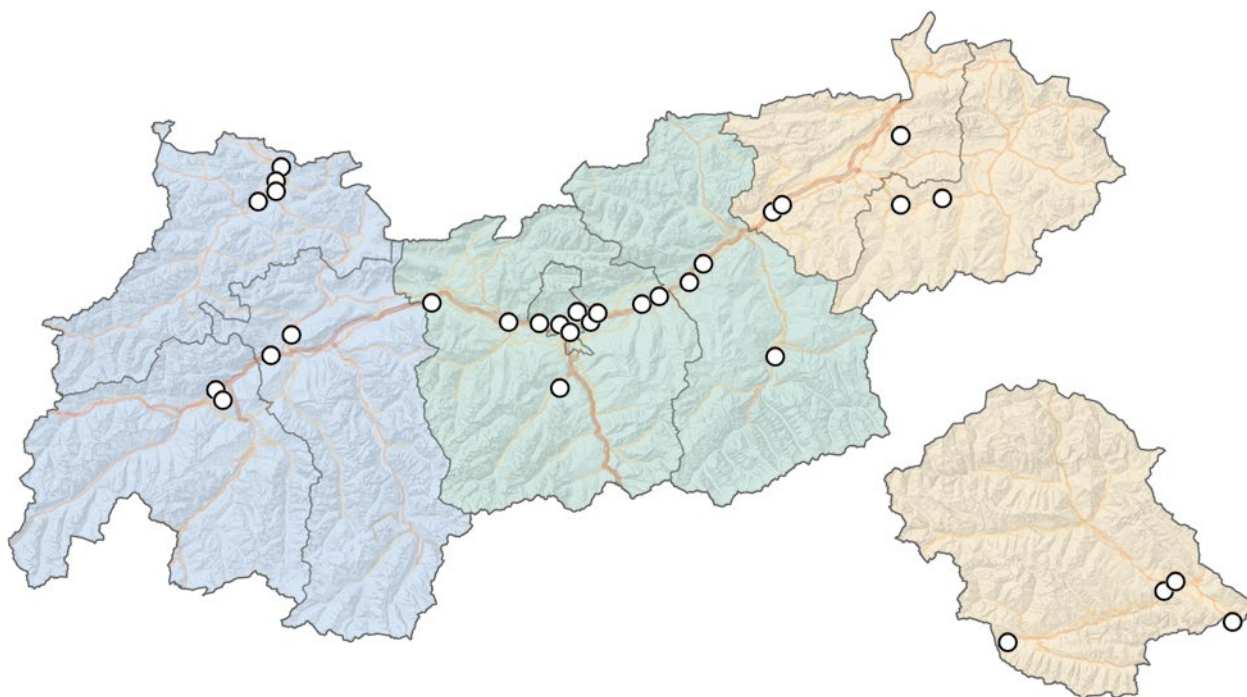


Abb. 3-17: Übersicht Radzählstellen in Tirol. Quelle: Land Tirol

Tiroler Radrouten-Leitsystem

Ein qualitativ hochwertiges Netz für Radwanderrouen zeichnet sich durch ein gutes und lückenloses Leitsystem vor Ort aus, damit diese Radrouten auch ohne Zuhilfenahme von Navigationsgeräten leicht auffindbar sind. Das Tiroler Radrouten-Leitsystem wurde 2023 fertiggestellt und enthält grafische Vorgaben und Planungshinweise für Radwegbeschilderungen. Es soll bei (über-)regionalen Radwanderrouen genauso zum Einsatz kommen wie bei lokalen Netzen und eine tirolweit einheitliche Beschilderung sicherstellen.



Radverkehrserhebungen

Bereits seit dem Jahr 2022 führt das Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) für das Land Tirol umfassende Radverkehrserhebungen an verschiedenen Standorten durch.

Im Jahr 2024 wurden zwischen Juli und Oktober die sieben Streckenabschnitte Landeck – Zams, Fügen – Uderns, Dölsach – Lienz, Aschau – Ramsau, Natters – Innsbruck, Prutz – Ried, Leisach – Lienz näher untersucht sowie eine Erhebung in Vill durchgeführt. Ziel ist es, eine Datengrundlage zu generieren, die als Basis für die stetige Verbesserung des Radwegenetzes in Tirol dient.

Methodik

Entlang der einzelnen Strecken wurden sowohl automatisierte Frequenzzählungen als auch persönliche Befragungen durchgeführt. Von besonderem Interesse waren dabei neben dem Wegezweck und der Häufigkeit auch die Ausstattung der Fahrräder, wie beispielsweise die Verwendung einer Navigationshilfe, der Typ des Rads (Mountainbike/Rennrad/Trekkingrad/E-Bike etc.), aber auch das Tragen eines Helms. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden zudem die Wetterverhältnisse am Tag der Befragung festgehalten. Die Zahl der Befragten schwankt stark zwischen den einzelnen Routen, zumeist wurden jedoch zwischen 350 und 800 Radfahrerinnen und Radfahrer je Korridor gezählt.

Resultate der Radverkehrserhebungen

Betrachtet man die Altersgruppen, sind die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer zwischen 26–65 Jahre alt. Entlang der meisten Korridore überwiegt die Zahl der männlichen Radler. Der Anteil an E-Bikes lag je nach Standort zwischen 5 und 50 Prozent.

Die Wegezwecke entsprechen den zu erwartenden Mustern: An pendlergeprägten Standorten wie Natters – Innsbruck dominieren Arbeitswege (62 Prozent), an touristischen Standorten wie im Zillertal überwiegen Urlaubs- und Freizeitfahrten (36–66 Prozent), während die innerstädtischen und stadtnahen Routen eine ausgeglichene Verteilung zwischen Arbeit, Einkauf, Erledigung und Freizeit aufwiesen.

Die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer waren alleine unterwegs. Lediglich auf der Route Aschau – Ramsau führen die Radelnden mehrheitlich zu zweit. Erfreulicherweise trug auf etwa zwei Dritteln der untersuchten Strecken die überwiegende Mehrheit einen Helm.

Aus der individuellen Befragung geht mehrheitlich hervor, dass die Radfahrerinnen und Radfahrer den Zustand der Radwege und deren Instandhaltung als gut beschreiben und sie sich zumeist als gleichwertige Verkehrsteilnehmende anerkannt fühlen.

Es ist geplant, die Befragungen nach mehreren Jahren an denselben Standorten zu wiederholen.

Weiterführende Informationen und die ausführlichen Berichte zu den einzelnen Befragungen finden Sie hier:



Abb. 3-18: Die Tiroler Radstrategie 2030 ist ein wesentliches Projekt der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie. Quelle: Klimabündnis Tirol/Lechner

3.7 Tiroler Mobilitätsprogramm „Tirol Mobil“

Das Tiroler Mobilitätsprogramm „Tirol mobil“ bewegt Tirol bereits seit 2008 nachhaltig. „Tirol mobil“ ist eines der umfangreichsten Förderprogramme für nachhaltige Mobilitätsprojekte in Österreich mit einer breiten Palette an Fördermöglichkeiten und Projekten zur Erhöhung der Anteile des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs. Gemeinden, Schulen und gemeinnützige Vereine werden im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms umfassend bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten unterstützt. Die Reduktion des kommunalen Verkehrsaufkommens sowie die Förderung emissionsarmer Mobilität und somit die Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität in Gemeinden stehen dabei im Fokus.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm 2022–2030 orientiert sich an den drei „Vs“: „Verkehr vermeiden“, „Verkehr verlagern“ und „Verkehr verbessern“. Ergänzt werden diese durch den Zukunftstrend „Verkehr teilen“. Die Aktivmobilität gemeinsam mit einem attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr bilden dabei die Basis eines zukunftsgerechten Verkehrssystems.

Im Jahr 2024 wurden folgende Maßnahmen und Projekte umgesetzt:

Neuer Folder: das Mobilitätskonzept – strategischer Ansatz für eine lebenswerte Gemeinde

Sichere Fußwege zur Schule, gut einsehbare und geregelte Kreuzungsmöglichkeiten für Kinder und auch ältere Menschen, ausreichend Platz für Fahrräder, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, verkehrsberuhigte Zonen, barrierefreie Haltestellen – Mobilität hat viele Facetten.

Ein Mobilitätskonzept trägt dazu bei, diesen Herausforderungen gerecht zu werden und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu steigern, die Lärm- und Schadstoffemissionen zu senken und die Gesundheit zu fördern. Für die Gemeinde bietet ein Mobilitätskonzept einen strategischen Rahmen, um hochwertige Verkehrs- und Lebensräume mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, die regionale Wirtschaft zu stärken, die aktive Mobilität zu fördern und gleichzeitig die Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

Mit diesem 2024 von der Abteilung Mobilitätsplanung erstellten Informationsfolder sollen die Gemeinden bei der Planung und Gestaltung der kommunalen Mobilität anhand einer Checkliste mit Impulsen und konkreten Beispielen unterstützt werden.



Radvernetzungstreffen

Das fünfte Tiroler Radvernetzungstreffen fand am 24. Oktober 2024 in der Stadtbibliothek Innsbruck statt und wurde vom Klimabündnis Tirol im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms organisiert. Dabei diskutierten Städte und Gemeinden, wie sie ein optimales Umfeld für Radfahrerinnen und Radfahrer schaffen können. Eröffnet wurde die Veranstaltung von Mobilitätslandesrat René Zumtobel, es folgten Präsentationen der Abteilungen Mobilitätsplanung sowie Landesstraßen und Radwege zu den aktuellen Radverkehrsprojekten in Tirol sowie zu Unterstützungsmöglichkeiten seitens des Landes, ein Kurzvortrag des VVT sowie eine Podiumsdiskussion. Anschließend wurden die Gemeinden Kössen, Kramsach und Wörgl nach erfolgreicher Absolvierung des PRO-BYKE-Beratungsprozesses als PRO-BYKE-Gemeinden ausgezeichnet. Die Zahl der Tiroler PRO-BYKE-Gemeinden stieg damit auf 26.



Abb. 3-19: Infoblatt „Das Mobilitätskonzept“.

Quelle: Begegnungszone St. Johann in Tirol (© PlaTo)

Tirol radelt

Der Fahrradwettbewerb „Tirol radelt“ findet seit 2011 jährlich statt und ist die größte Kampagne zur Förderung des Alltagsradverkehrs in Tirol. Mit 7.444 Tirolerinnen und Tirolern, die für die Aktion 2024 in die Pedale traten, wurde wiederum ein neuer Rekord aufgestellt. Dabei konnten mehr als sechs Millionen Radkilometer gesammelt werden. Tirol belegt damit im österreichweiten Vergleich (erneut) den zweiten Platz hinter Vorarlberg. Insgesamt haben 163 Tiroler Gemeinden, 200 Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, 56 Vereine und Organisationen, 17 Bildungseinrichtungen und vier Hochschulen und Universitäten an „Tirol radelt“ 2024 teilgenommen.

Radberatungen PRO BYKE & PRO BYKE PLUS

Das Konzept der PRO-BYKE-Radberatungen wurde im Rahmen des INTERREG-Programms Italien–Österreich entwickelt und daraufhin als Gemeindeangebot in das Tiroler Mobilitätsprogramm 2022–2030 integriert. Durch die partizipativen Radberatungen soll dazu beigetragen werden, ein sicheres und hochwertiges Radwegenetz, insbesondere für den Alltagsradverkehr, zu entwickeln. Dabei wird von einem Radteam bestehend aus Politik, Verwaltung sowie Radfahrerinnen

und Radfahrern gemeinsam ein Maßnahmenplan ausgearbeitet. Der PRO-BYKE-Beratungsprozess besteht aus einem Kick-off-Workshop, einer Radtour durch die Gemeinde, Maßnahmenworkshops und Evaluierungsgesprächen. Neben zahlreichen Evaluierungsgesprächen fanden 2024 in den Gemeinden Völs, Matrei in Osttirol, Brixlegg und im Reuttener Talkessel PRO-BYKE-Beratungen statt.

Als Weiterentwicklung und aufbauend auf den PRO-BYKE-Radberatungen ist zudem im Tiroler Mobilitätsprogramm und durch Kofinanzierung des LEADER-Förderprogramms das Projekt PRO BYKE PLUS entstanden. Ziel des Projekts ist es, durch eine intensive Zusammenarbeit, durch Unterstützung von Land Tirol und Klimabündnis Tirol sowie durch die Einrichtung einer Radkoordination einen noch intensiveren Radberatungsprozess in Gang zu setzen.

PRO-FUSS und örtliche Fußverkehrskonzepte

Das Projekt PRO-FUSS basiert auf der gleichen Idee wie „PRO-BYKE“, richtet den Fokus jedoch auf den Fußverkehr. Ziel ist es, gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung das Zufußgehen in Gemeinden attraktiver und sicherer zu gestalten. PRO-FUSS dient als Analyse- und Planungsinstrument, das Schwächen aufzeigt und passende Maßnahmen entwickelt. In Begehungen, Workshops und mithilfe von Befragungen wird ein Maßnahmenplan erarbeitet. So wird das Bewusstsein für den Fußverkehr gestärkt und die Lebensqualität vor Ort verbessert. 2024 wurde das Projekt in den Pilotgemeinden Zirl und Ellmau erstmals durchgeführt. Darüber hinaus haben mehrere Gemeinden im Jahr 2024 örtliche Fußverkehrskonzepte erstellt.

Radfahrkurse

E-Bike-Kurse für Seniorinnen und Senioren sowie Radfahrkurse für Menschen mit Migrationshintergrund und speziell für Jugendliche mit Migrationshintergrund werden vom Klimabündnis Tirol im Rahmen des Mobilitätsprogramms angeboten und vom Tiroler Verkehrssicherheitsfonds kofinanziert. Dabei werden unter Aufsicht und Anleitung ausgebildeter Trainerinnen und Trainer Grundtechniken des Radfahrens sowie Fahrpraxis und Geschicklichkeit im Umgang mit dem Rad geübt. Bei den E-Bike-Kursen lernen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch einfache Gleichgewichts-, Fahr- und Bremsübungen in einem Parcours das Fahren mit dem E-Bike und seine Besonderheiten. Fahrradkurse leisten nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs, sondern erhöhen neben der Sicherheit auch die Unabhängigkeit in der Nahmobilität der Teilnehmenden und tragen aktiv zur Gesundheitsförderung bei.



Abb. 3-20: Tirol radelt 2024. Quelle: Klimabündnis Tirol/Lechner

Im Jahr 2024 wurden sechs Grundkurse „Radfahren für Migrantinnen und Migranten“ durchgeführt. Jeweils zwei Kurse fanden in Innsbruck und Kufstein statt, jeweils ein weiterer in Landeck und Telfs. E-Bike-Schnupperkurse fanden zudem in den Gemeinden Kundl und Reith bei Kitzbühel statt.

Europäische Mobilitätswoche

Die Europäische Mobilitätswoche ist eine europäische Initiative zur Förderung nachhaltiger Mobilität. In der Aktionswoche von 16. bis 22. September 2024 wurden Aktionen durchgeführt, die dazu beitragen, Mobilitätsroutinen zu hinterfragen und neue aktive und umweltfreundliche Arten der Fortbewegung zu entdecken und auszuprobieren. Insgesamt konnten im Jahr 2024 149 Institutionen gewonnen werden, sich an der Europäischen Mobilitätswoche zu beteiligen.

„Mobility For Future“

Das Projekt „Mobility For Future“ im Rahmen des „INTERREG VI-A Italien-Österreich“-Programms wird von Klimabündnis Tirol und den Südtiroler Projektpartnern STA AG und Regional Management LAG Pustertal umgesetzt. In dem vom Land Tirol kofinanzierten Projekt mit zweijähriger Laufzeit werden vielfältige Angebote für Schülerinnen und Schüler aller Schulstufen entwickelt, um die Themen Verkehr, Klimawandel und Klimawandelanpassung in den Schulalltag zu integrieren. Der partizipative Ansatz des Projekts soll Jugendliche motivieren, die Mobilität der Zukunft selbst mitzugestalten und Handlungskompetenzen zu entwickeln.

Hervorzuheben ist die Entwicklung und Pilotierung des „ZukunftsChecks“ an vier Tiroler Mittelschulen: Schülerinnen und Schüler „checken“ unterschiedliche Nachhaltigkeitsbereiche (zum Beispiel Mobilität, Klimawandelanpassung, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Verpflegung, Abfall, Energie) in der Schule und im näheren Schulumfeld. Basierend auf den Ergebnissen der Checklisten formulieren sie anschließend Ziele und Maßnahmen, die die Bildungseinrichtungen auf ihrem Weg zu nachhaltigem und klimafittem Handeln unterstützen können. Für die Förderung eines grenzüberschreitenden Austauschs und Wissenstransfers zwischen Tiroler und Südtiroler Bildungseinrichtungen und Gemeinden wurde zudem eine digitale Vernetzungsplattform aufgebaut, die in regelmäßigen Abständen Webinare zum Schwerpunktthema „Mobilität im Schulumfeld“ anbietet.

Schulen mobil

Neben Gemeinden sind Schulen im Tiroler Mobilitätsprogramm zentrale Kooperationspartner und nehmen eine Schlüsselfunktion bei der Mobilitätswende ein. Durch die Angebote im Tiroler Mobilitätsprogramm sollen sich bereits frühzeitig nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten bei den Bürgerinnen und Bürgern festigen. Zu den Angeboten für Schulen im Tiroler Mobilitätsprogramm gab es auch 2024 wieder eine besonders große Nachfrage.

Eine Alternative zum „Elterntaxi“ stellt beispielsweise das Förderprojekt „Pedibus“ dar. Beim Pedibus werden Kinder von erwachsenen Begleitpersonen auf dem Fußweg zur Schule oder zum Kindergarten begleitet. Mindestens eine Pedibus-Linie führte 2024 zu insgesamt 33 Bildungseinrichtungen.

Der Malwettbewerb „Crazy Bike“ wurde im Schuljahr 2023/2024 in Tirol bereits zum 16. Mal durchgeführt und erfreute sich auch 2024 wieder großer Beliebtheit. 1.453 Zeichnungen mit Traumfahrrädern wurden eingereicht, insgesamt nahmen 65 Schulen und 98 Klassen am Wettbewerb teil.

Das Fahrrad steht auch bei den Radwerkstätten im Mittelpunkt: Hier lernen Schülerinnen und Schüler der 5. bis 8. Schulstufe, kleinere Reparaturen am Fahrrad selbst durchzuführen. An sechs Schulen konnten 2024 insgesamt zwölf Workshops durchgeführt werden.



Abb. 3-21: Crazy-Bike-Gewinnerbild 2024.

Quelle: Klimabündnis Tirol

Förderung öffentlicher Radverleihsysteme

Öffentliche Radverleihsysteme können in Gemeinden und Städten einen wertvollen Beitrag zur Reduktion der Verkehrsbelastung leisten. Durch die stationsbasierten Räder werden Möglichkeiten zu multimodalem Mobilitätsverhalten geschaffen. Die Anschaffung der Abstellanlagen und Fahrräder sowie die laufenden Kosten für die ersten drei Jahre werden für Gemeinden mit Mobilitäts-Check mit 25 Prozent der Nettokosten gefördert.

IVB Stadtrad Innsbruck

Das Stadtrad der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) ist im Jahr 2024 über 830.000 Mal benutzt worden. Das ist ein neuer Rekord und entspricht einer Steigerung von rund 80 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Im Jahr 2024 wurde ein Plus von 366.000 Fahrten gegenüber 2023 gezählt. Ein einzelnes Fahrrad wird damit bis zu acht Mal am Tag benutzt. Über 10.000 Stammkundinnen und -kunden nutzten das Stadtrad regelmäßig.

Seit der Einführung im Jahr 2014 wurden die Leihräder immer beliebter und das Angebot immer wieder erweitert. Erst 2023 wurde mit über 464.000 Fahrten ein Rekord verzeichnet. Dieser wurde nun erneut übertroffen: Im Jahr 2024 wurden vier neue Verleihstationen in der Landeshauptstadt eröffnet und 110 zusätzliche Fahrräder angeschafft. Mittlerweile gibt es 560 Stadträder an 52 Standorten in der ganzen Landeshauptstadt.

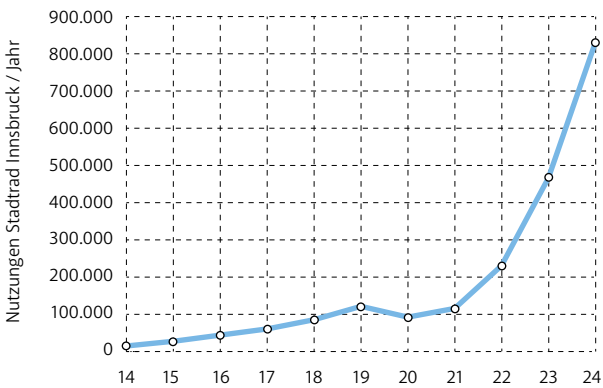


Abb. 3-22: Nutzung Stadtrad. Quelle: IVB

VVT RegioRad in Kufstein und Ellmau

Das VVT-Bike-Sharing-System ist im Mai 2022 in Kufstein und Ellmau unter dem Namen VVT RegioRad gestartet. In Kufstein gibt es 110 Räder und 22 Stationen. In Ellmau gab es im Jahr 2024 20 Räder und vier Stationen. Das RegioRad in Ellmau wird nach der Saison 2024 aufgrund geringer Ausleihzahlen aus dem Betrieb genommen. Der VVT ist weiterhin bestrebt, das RegioRad in weiteren Gemeinden auszurollen.

Ausleihen pro Jahr (gerundet) in Kufstein:

	2022 (ab Mai)	2023	2024
Kufstein	30.000	49.000	48.000

Detaillierte Informationen zum Tiroler Mobilitätsprogramm 2022–2030 finden Sie hier:



Abb. 3-23: VVT RegioRad. Quelle: VVT/Jenny Haimerl

3.8 Verkehrssicherheitsfonds

Der Verkehrssicherheitsfonds hat seine Grundlage in den kraftfahrrechtlichen Vorschriften (§ 131a KFG 1967). Es werden dabei jene finanziellen Mittel verwaltet, die durch Wunschkennzeichen in Österreich eingenommen werden. Konkret werden von den Kosten von 200 Euro pro Wunschkennzeichen 60 Prozent an den Tiroler Verkehrssicherheitsfonds übermittelt, der vom Land Tirol in Vertretung des Bundes verwaltet wird. 40 Prozent der Einnahmen gehen an den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF). Über die konkrete Verteilung der Mittel in Tirol entscheidet ein Gremium, in dem neben dem Land Tirol auch die Verkehrsclubs ÖAMTC und ARBÖ, der Verein Sicheres Tirol, das Kuratorium für Verkehrssicherheit und die Polizei vertreten sind. Projekte, die gefördert werden sollten, können ganzjährig von jedermann/-frau eingebracht werden. Die Sitzungen des Beirats (Gremium) finden zweimal pro Jahr (Frühjahr und Herbst) statt. Die finanziellen Mittel des Fonds sind zweckgebunden für die Förderung von allgemeinen Maßnahmen und konkreten Projekten zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und insbesondere auch für die Förderung der Verkehrserziehung zu verwenden.

Aktivitäten des Verkehrssicherheitsfonds im Jahr 2024

Im vergangenen Jahr wurden aus den Mitteln des Fonds rund 40 Projekte mit insgesamt rund 596.000 Euro gefördert. Zahlreiche im Jahr 2024 geförderte Projekte beschäftigten sich mit den Themen Verkehrserziehung und Schulwegsicherheit. Ein weiterer Fokus liegt auf dem Thema Motorradfahren. Durch fehlende Fahrpraxis kommt es immer wieder zu schweren Unfällen auf Tirols Straßen. Von den insgesamt 32 Personen, die im Jahr 2024 auf Tirols Straßen verstorben sind, waren neun Motorradfahrerinnen und -fahrer. Eine entsprechende Fahrpraxis ist auch beim Radfahren wichtig. Nur wer sicher auf zwei Rädern balancieren, lenken und anhalten kann, hat auch die notwendige Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr. Neben dem „Radführerschein“ in den Tiroler Schulen bietet das Klimabündnis Tirol regelmäßig Fahrradkurse für Erwachsene an. Zielgruppe sind insbesondere Migrantinnen und Migranten, da in anderen Ländern Radfahren oftmals nicht bereits als Kind gelernt wird. Gefördert wurden aber auch verschiedene Verkehrssicherheitsaktivitäten der Autofahrerclubs wie zum Beispiel das Schulverkehrserziehungsprogramm „Hallo Auto!“ oder die Mobilitätserziehung in den Sekundarstufen. Einen besonderen Förderungsschwerpunkt bilden auch die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erhebung und der baulichen Sanierung unfallträchtiger Bereiche.

Auch Wildwarngeräte, die mit Lichtsignalen oder Hochfrequenzgeräuschen dazu beitragen, dass Wildunfälle vermieden werden, gehören zu den Förderungsaktivitäten des VSF. Nicht zuletzt soll aber auch durch ein engmaschiges Lkw-Kontrollnetz sichergestellt werden, dass die Schwerfahrzeuge in technisch gutem Zustand sind und die Lenkerinnen und Lenker ihre Ruhezeiten einhalten. Mittel des Verkehrssicherheitsfonds werden auch hier eingesetzt, beispielsweise bei der technischen Ausstattung der Lkw-Kontrollstellen und beim verstärkten Einsatz des mobilen Prüfzugs der ASFiNAG.



Abb. 3-24: Plakat „Verkehrssicherheitskampagne 2025“, die Kampagne wird aus dem Verkehrssicherheitsfond finanziert.

3.9 Landesverkehrsreferent:innen-konferenz 2024 in Innsbruck

Zum ersten Mal seit 2015 fand am Freitag, den 14. Juni 2024 im Innsbrucker Landhaus die Landesverkehrsreferent:innenkonferenz unter dem Vorsitz von Tirols Verkehrslandesrat René Zumtobel statt. Knapp 40 Tagesordnungspunkte standen für die politischen Vertreterinnen und Vertreter aus den neun Bundesländern auf der Agenda, darunter auch zahlreiche Anträge zur Stärkung des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, Radfahren und Zufußgehen) und im Sinne der Verkehrswende.

Im Rahmen der Konferenz wurde auch auf die erhebliche Verkehrsproblematik in Tirol hingewiesen. Besonders der Lkw-Transitverkehr sowie die stetig steigende Belastung durch den Individualverkehr stellen eine große Herausforderung dar, die Tirol durchaus mit anderen Bundesländern teilt. Gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern der anderen Länder sowie dem zuständigen Ministerium, der ASFiNAG und der ÖBB wurden zahlreiche Lösungsansätze diskutiert und als Beschlüsse verabschiedet.



Abb. 3-25: Landesrat René Zumtobel lud die Verkehrslandesrätinnen und -räte der Bundesländer und die Vertreterinnen und Vertreter von BMK (heute BMIMI), ASFiNAG, ÖBB und Städte- und Gemeindebund zur Konferenz nach Tirol. Quelle: Land Tirol/Die Fotografen

Vordere Reihe von links: Städtebund-Vorsitzender Vize-Bürgermeister Harald Ludwig, Landeshauptmannstellvertreter Martin Gruber (Kärnten), Landesrat Sebastian Schuschnig (Kärnten), Landesrat René Zumtobel, Vera Hofbauer (Sektionschefin BMK/BMIMI), Landesrat Daniel Zadra (Vorarlberg), Landeshauptmannstellvertreter Stefan Schnöll (Salzburg).

Hinterer Reihe von links: Landesrat Marco Tittler (Vorarlberg), Landesrat Günther Steinkellner (Oberösterreich), ÖBB-CEO Andreas Matthä, Landeshauptmannstellvertreter Udo Landbauer (Niederösterreich), Landesrat Heinrich Dorner (Burgenland) und ASFiNAG-CFO Herbert Kasser.

40 Beschlusspunkte

Einig waren sich die Verkehrslandesrätinnen und -räte unter anderem über den „Problemfall Deutsches Eck“: Wenn auch auf deutschem Staatsgebiet, so ist das „deutsche Eck“ für die Verbindung zwischen Tirol und Salzburg von höchster Bedeutung. Zahlreiche anstehende Sanierungsprojekte der Deutschen Bahn (DB) bringen in den kommenden Jahren jedoch erhebliche Einschränkungen und regelmäßige Verspätungen beim Bahnverkehr mit sich. Per Beschluss wurde festgehalten, gemeinsam sämtliche Anstrengungen zu unternehmen, um die Verbindungen während der Baustellenphasen bestmöglich sicherzustellen und darüber hinaus den Bahnverkehr auf diesem Abschnitt zu stabilisieren und zu beschleunigen.

Die Landesverkehrsreferentinnen und -referenten hielten in einem weiteren Beschluss die Forderung nach Wiedereinführung der Zweckbindung der Ertragsanteile des Bundes aus der Mineralölsteuer sowie der Strafgeldwidmungen fest. Diese Gelder sollen zur Sicherstellung und Erhaltung des Straßennetzes verwendet werden, das einerseits zentrales Element der österreichischen Wirtschaft und gleichzeitig auch unverzichtbare Basis für den Umweltverbund – also die öffentlichen Verkehrsmittel wie Regional- und Stadtbuslinien, den Rad- und Fußgängerverkehr – ist. Seit der Übertragung der Bundesstraßen B an die Bundesländer im Jahr 2002 fielen die finanziellen Abfederungsmaßnahmen des Bundes weg. Die derzeitige Regelung, wonach sämtliche Strafgelder auf Landesstraßen B dem Bund zufließen, soll geändert werden.

Weitere Beschlusspunkte umfassten die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs sowie die strafrechtliche Verfolgung von Raserinnen und Rasern aller Nationalitäten. Außerdem setzten sich die Bundesländer für eine Neuorganisation des Schüler:innengelegenenverkehrs ein: Hier sollen künftig Synergieeffekte mit dem Linienverkehr insbesondere für periphere Regionen abseits der Zentralräume entstehen. Ein gemeinsames Bekenntnis zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene bekräftigten die Verkehrslandesrätinnen und -räte mit der gleichzeitigen Forderung nach langfristigen Förderungen seitens des Bundes. Nicht zuletzt stand auch der Radverkehr auf der Agenda: Hier forderten die Landesverkehrsreferentinnen und -referenten, im Beschluss vom zuständigen Bundesministerium die aktuell sehr eng gefassten Förderkriterien flexibler zu gestalten und es den Gemeinden so zu ermöglichen, einfacher Radwege für die jeweiligen topografischen Gegebenheiten (zum Beispiel im Hinblick auf Steigungen in Gebirgsregionen) zu realisieren.

Was ist die Landesverkehrsreferent:innen-konferenz?

Die Verkehrslandesrätinnen und -räte der Länder treffen sich – wie auch die Landeshauptleute und Landesrätinnen und -räte aller weiteren Ressorts – einmal jährlich zu einer Konferenz. Diese findet rotierend in den neun Bundesländern statt. 2015 fand die letzte Verkehrsreferent:innenkonferenz in Tirol statt. Diese Konferenzen werden von einer beamteten Vor-konferenz unter der Moderation der Verbindungsstelle vorbereitet und dienen der Stärkung der gemeinsamen Länderinteressen. In der Regel nehmen auch die jeweils zuständigen Ministerinnen und Minister an den Konferenzen teil, bei Verhinderung eine hochrangige Vertretung aus dem Ministerium. Zum Treffen der Verkehrslandesrätinnen und -räte sind zudem auch die Spitzen von ASFiNAG und ÖBB sowie Städte- und Gemeindebund geladen. Beschlussfähig sind jedoch ausschließlich die politischen Vertreterinnen und Vertreter der Länder – es herrscht das Einstimmigkeitsprinzip.

Abgerundet werden die halbtägigen Konferenzen klassischerweise von einem Rahmenprogramm: In diesem Jahr konnten sich die rund 55 Teilnehmenden persönlich ein Bild vom Baufortschritt des Brenner Basistunnels machen.



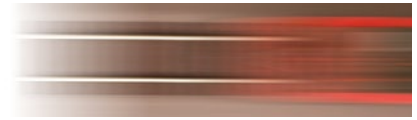
Abb. 3-26: 40 Tagesordnungspunkte wurden bei der Konferenz im Innsbrucker Landhaus behandelt.

Quelle: Land Tirol/Die Fotografen



Abb. 3-27: Das Rahmenprogramm führte die Teilnehmenden unter anderem in die BBT-Tunnelwelten in Steinach, hier mit dem ausgedienten Bohrkopf der Tunnelbaumaschine Günther. Quelle: Land Tirol/Steinlechner

4 Alpenquerender Güterverkehr



4.1 Verkehrsentwicklung am Brenner

Die Gesamtmenge des auf der Straße und der Schiene transportierten Frachtvolumens am Brenner betrug im Jahr 2023 51,7 Millionen Tonnen. Das bedeutet im Vergleich zu 2022 einen Rückgang von 6,2 Prozent. Von den 51,7 Millionen Tonnen entfielen 38,8 Millionen Tonnen auf die Straße und 12,9 Millionen Tonnen auf die Schiene.

Im Vergleich zu 2022 sank der Transport im Straßen-güterverkehr um 1,4 Millionen Tonnen, das Frachtvolumen auf der Schiene sank um rund 1,8 Millionen Tonnen. Der Anteil der Straße (Modal Split) wuchs im Jahr 2023 auf 75 Prozent, während der Anteil der Schiene nur mehr bei 25 Prozent lag. Im Jahr 2010 lag der Anteil der auf der Schiene transportierten Gütermengen im Vergleich noch bei 36 Prozent.

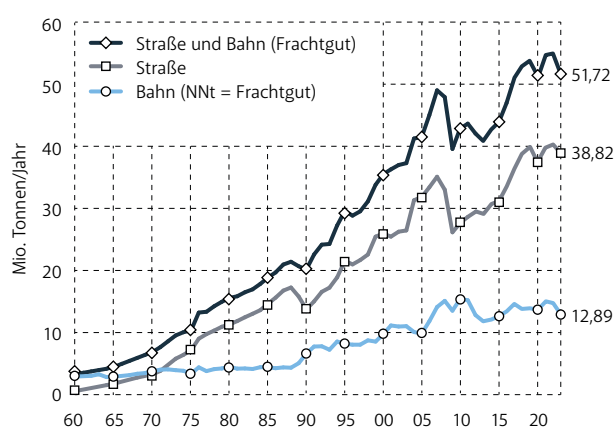


Abb. 4-1: Güterverkehr Brenner 1960–2023.

Quelle: bis 2018: eigene Berechnungen auf Basis der Statistiken von ÖSZA/BMVIT/ÖBB; ab 2018: eigene Darstellung nach iMONITRAF! Datenmonitoring

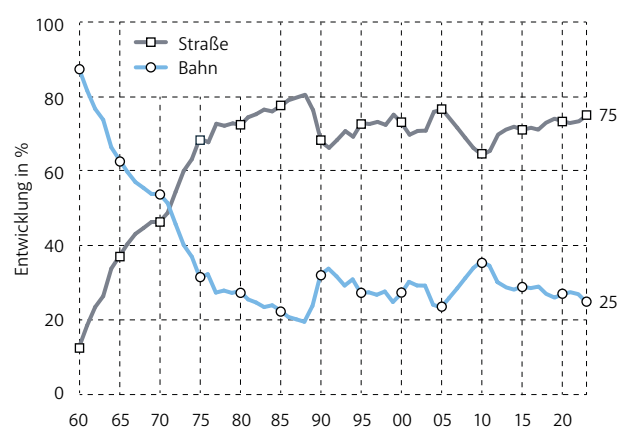


Abb. 4-2: Modal Split am Brenner 1960–2023.

Quelle: bis 2018: eigene Berechnungen auf Basis der Statistiken von ÖSZA/BMVIT/ÖBB; ab 2018: eigene Darstellung nach iMONITRAF! Datenmonitoring

4.2. Verkehrsentwicklung alpenquerende Korridore (iMONITRAF!)

Betrachtet man die Verteilung der Gütermengen auf den alpenquerenden Korridoren (siehe Abb. 4-3), so ist der Brenner weiterhin der mit Abstand am stärksten belastete Übergang. Das Gesamtgüternvolumen im Jahr 2023 war mit 51,7 Millionen Tonnen am Brenner höher als das Aufkommen auf den französisch-italienischen Alpenübergängen Ventimiglia, Fréjus/Mont Cenis und Mont Blanc zusammen und auch deutlich höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz (Gotthard, Simplon, San Bernardino) mit 36,7 Millionen Tonnen. Hinsichtlich der transportierten Güternvolumen in der Schweiz wird ersichtlich, dass im Vergleich zu 2022 um 275.400 Tonnen mehr Güter auf der Straße transportiert wurden, während die Gütermenge auf der Schiene um 1,7 Millionen Tonnen zurückging. Dennoch wird bei einem Anteil von 72,6 Prozent ein Großteil der Güter auf der Schiene über die Schweizer Alpenpässe befördert. Die auf den iMONITRAF!-Korridoren transportierten Güter beliefen sich 2023 auf insgesamt rund 157 Millionen Tonnen, davon 108,6 Millionen Tonnen auf der Straße (69 Prozent) und 48,7 Millionen Tonnen auf der Schiene (31 Prozent). Das Gesamtgüternvolumen im Jahr 2023 ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,3 Prozent geringer.

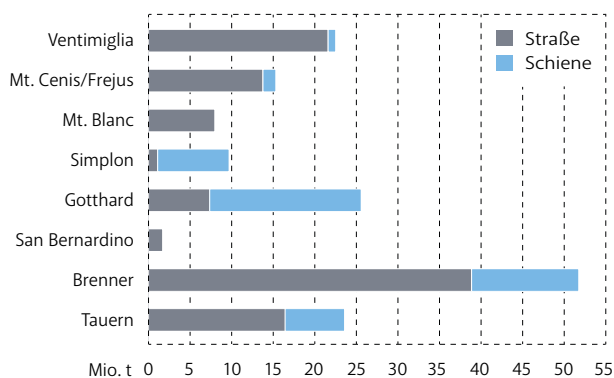


Abb. 4-3: Alpenquerender Güterverkehr 2023.

Quelle: Eigene Darstellung nach iMONITRAF! Datenmonitoring

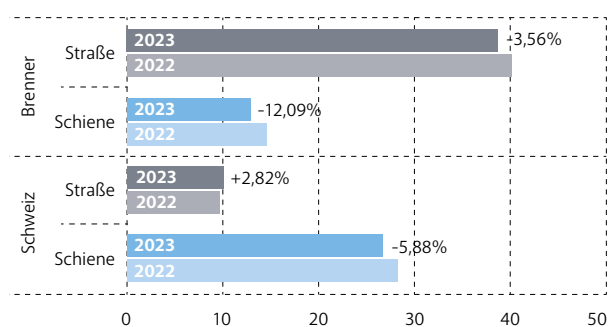


Abb. 4-4: Entwicklung Güterverkehr Brenner und Schweiz (Mio. Tonnen pro Jahr).

Quelle: Eigene Darstellung nach iMONITRAF! Datenmonitoring

4.3 Europäische Verkehrspolitik

4.3.1 EUSALP

Die Europäische Strategie für den Alpenraum (EUSALP) ist eine von vier makroregionalen Strategien der EU und besteht aus neun Aktionsgruppen. Die Aktionsgruppe 4 „Mobilität“ (AG4) wird seit dem Jahr 2016 von der Europaregion Tirol – Südtirol – Trentino geleitet. Tirol hat dabei die federführende Position inne und führt in dieser Rolle die Abwicklung und die strategische Umsetzung durch. Seit dem Jahr 2019 wird die Leitung der AG4 mit der französischen Region Provence-Alpes-Côtes d’Azur als Co-Lead geteilt. Die AG4 strebt an, die Intermodalität und Interoperabilität im Personen- und Güterverkehr zu fördern, die Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu unterstützen und die Zusammenarbeit und stärkere Integration im Bereich des Verkehrs im Alpenraum zu entwickeln. Die AG4 dient dabei als Plattform für die Koordination und Harmonisierung der Aktivitäten im Alpenraum für ein nachhaltigeres Mobilitäts- und Verkehrssystem. Dabei soll ein gemeinsames Verständnis von Verkehrspolitik geschaffen, gemeinsame Projekte und Initiativen koordiniert und gemeinsame Ziele festgelegt werden.

Das aktuelle Arbeitsprogramm der EUSALP AG4 weist sowohl Schwerpunkte zur Verkehrsverlagerung im Güterverkehr zum untergeordneten Verkehrsnetz, zu resilienten Straßen- und Schieneninfrastrukturen sowie zu einem nachhaltigen Personenverkehr auf. In Zusammenarbeit mit anderen Aktionsgruppen steht zudem das Thema „Energiewende im Verkehrssystem in den Alpen“ im Fokus. 2024 hat die AG4 dazu eine Studie zur Dekarbonisierung und Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse an dieser Stelle im nächsten Verkehrsbericht präsentiert werden.

Auch im Jahr 2024 führte die EUSALP AG4 wieder ihr Projekt-Labeling fort, bei der grenzüberschreitende Mobilitätsprojekte nach einem innerhalb der AG4 entwickelten Bewertungsschema auf Aspekte der Nachhaltigkeit, den Nutzen für die Allgemeinheit und die Verbesserung der Mobilität vor Ort hin überprüft werden und dann im Fall einer positiven Bewertung ein Empfehlungsschreiben der EUSALP AG4 erhalten, das diese Mobilitätsprojekte als besonders förderwürdig auszeichnet.

2024 fanden zwei Treffen der AG4 statt: am 14. Mai in Bozen und am 26. September in Triest, unter anderem zum Thema resiliente Infrastruktur und Anbindung der Mittelmeerhäfen. Anschließend an das Treffen in Bozen fand zudem die 6. Ausgabe der EUSALP Mobility Conference statt, bei der Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik sich mit Akteurinnen und Akteuren vor Ort zur Bedeutung der Schiene als Rückgrat nachhal-

tiger Mobilität, aber auch zu Lösungen im Bereich des Ticketing und zu neuen Mobilitätsformen wie auch zur Verkehrsverlagerung austauschen konnten. Landeshauptmann Anton Mattle und der Südtiroler Landeshauptmann Arno Kompatscher betonten, wie wichtig enge Zusammenarbeit auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene sei, um gemeinsame Herausforderungen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im ganzen Alpenraum zu meistern. Neben diesen Veranstaltungen war die AG4 auch 2024 wieder an der Konferenz der makroregionalen Strategien und Meeresbecken in Brüssel vertreten. Es bestand die Möglichkeit, sich mit anderen Arbeitsgruppen zum Thema auszutauschen und bereits bestehende Lösungen für die zahlreichen Herausforderungen zu diskutieren.

Das Ende des Jahres stand ganz im Zeichen der Vorbereitung des österreichisch-liechtensteinischen Ko-Vorsitzes der EUSALP 2025, der einen der drei Kernarbeitsbereiche dem Feld der Mobilitätswende widmen wird. Im Zuge des Vorsitzes wird zudem der Aktionsplan, also die Arbeitsgrundlage der EUSALP, einer Revision unterzogen, um die gesammelten Erfahrungen seit der dann nunmehr zehnjährigen Zusammenarbeit zu sortieren und sowohl die Arbeitsweise als auch die Aufgaben an den neuen Herausforderungen des nächsten Jahrzehnts auszurichten.

Alpine Platform of Knowledge for
Mobility and Transport



4.3.2 iMONITRAF!

Seit Projektbeginn im Jahr 2005 haben die Alpenregionen iMONITRAF! zu einer zentralen Plattform für alle Aspekte des alpenquerenden Güterverkehrs entwickelt. Dank der kontinuierlichen Weiterentwicklung des gemeinsamen Monitoringsystems sowie des breiten Wissenspools zu Verlagerungsmaßnahmen und -politiken hat sich iMONITRAF! als gemeinsame Stimme für die Alpenregionen entlang der wichtigsten Transitkorridore etabliert und ist zu einem wichtigen Partner für Akteurinnen und Akteure auf nationaler und europäischer Ebene geworden.

Ein zentrales Element des iMONITRAF!-Netzwerks ist das gemeinsame Monitoring. Für das Monitoringjahr 2023 ist das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen und hat wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht, die Tendenz bleibt steigend. Rund 31.851 Pkw pro Tag (Pkw/Tag) querten den Brenner, womit dieser im Vergleich zu den Strecken über Ventimiglia, Fréjus, Mont Blanc, Gotthard, San

Bernardino und Tarvisio der mit Abstand meistbefahrene Korridor der Alpen bleibt. Über alle Korridore hinweg passierten täglich 110.516 Fahrzeuge die Alpen. Diese und zahlreiche weitere Erhebungen zum alpenquerenden Verkehr und dessen Auswirkung auf Mensch und Umwelt können dem unter diesem Kapitel verlinkten Bericht oder der Website von iMONITRAF! www.imonitraf.org entnommen werden.

Die erhobenen Daten zeigen die Notwendigkeit, dass iMONITRAF! als gemeinsames Netzwerk der Alpenregionen unter der Leitung Tirols seine nunmehr 20-jährige Zusammenarbeit zur Reduzierung negativer Auswirkungen des alpenquerenden Verkehrs auf den Transitkorridoren fortsetzt. iMONITRAF! bietet hier eine Plattform für den technischen und politischen Austausch und für die Koordination politischer Maßnahmen und Strategien.

Das Netzwerk hat sich deshalb für 2025 vorgenommen, zusätzlich zur bereits laufenden Datenerhebung und Auswertung auch regelmäßig einzelne Informationsblätter zu spezifischen Aspekten des alpenquerenden Transits, wie zum Beispiel zu den Kosten unterschiedlicher Antriebstechnologien, zu veröffentlichen. Diese werden wie auch die Jahresberichte und Stellungnahmen zu Legislativprozessen auf der neu gestalteten Website www.imonitraf.org veröffentlicht.

iMONITRAF! bietet mit dem jährlichen Verkehrsmonitoring und den kommenden Informationsblättern eine Datengrundlage für Entscheiderinnen und Entscheider und verfolgt deshalb nicht nur die Verkehrspolitik der EU sehr engmaschig, sondern bringt sich auch mit eigenen Stellungnahmen in den Legislativprozess ein. Im Jahr 2024 standen dabei vor allem die Überarbeitung der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr, das Greening Freight Package und insbesondere die Diskussion um die EU-Richtlinie zu Gewicht und Dimensionen im Fokus. iMONITRAF! hat dabei das Ziel, die Interessen der Alpenregionen in Fragen des Verkehrsaufkommens und des Transits zu vertreten, indem eine gemeinsame Faktenbasis geschaffen wird, auf deren Grundlage dann allgemeinwohltaugliche Entscheidungen getroffen werden können.

iMONITRAF!-Jahresbericht 2024



4.3.3 Tiroler Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) ist ein Zusammenschluss der Provinzen und Länder mit den Handelskammern von Verona, Trient, Bozen, Tirol und Bayern. Durch Netzwerkarbeiten in Italien, Österreich und Deutschland sowie in den europäischen Institutionen können Entscheidungen für den Ausbau der Bahn zugunsten der Anrainerinnen und Anrainer sowie der regionalen Wirtschaft beeinflusst werden. Die Aktionsgemeinschaft setzt sich für die Verbesserung des Schienenverkehrs auf der bestehenden Eisenbahnstrecke München – Verona und für den Bau neuer Streckenabschnitte ein.

Förderung intermodaler Schnittstellen und Optimierung des regionalen Güterverteilsverkehrs

Tirols zweijähriger Vorsitz in den Jahren 2023 und 2024 der AGB fokussierte sich auf die Förderung intermodaler Schnittstellen sowie die Optimierung des regionalen und lokalen Güterverteilsverkehrs auf die Schiene. Im Rahmen dieses Vorsitzes fanden zahlreiche Exkursionen und hochkarätige Treffen statt, zudem wurde eine interaktive Karte für Frachtunternehmen erstellt. Ein Vorzeigeprojekt, das bereits zu Beginn der Tiroler Präsidentschaft in enger Zusammenarbeit mit dem Land Südtirol realisiert wurde, ist der grenzüberschreitende Transport von Schadholz vom Pustertal ins Zillertal. Dieser erfolgt seit dem Frühjahr 2023 auf der Schiene statt auf der Straße. Der bereits 2021 erfolgte Bau eines Verladeterminals in Jenbach sowie der 2022/2023 erfolgte notwendige Umbau am Bahnhof in Bozen machen es möglich, dass bis zu 200.000 Tonnen Holz pro Jahr mit der Bahn transportiert werden können.

Beispiele bewährter Praktiken wie dieses sowie die Herausforderungen, mit denen diese Regionen konfrontiert sind, werden auch regelmäßig in Sitzungen der Fachkommission und der jährlichen Präsidentenkonferenz diskutiert. So gab es im Rahmen einer Fachtagung am 17. April 2024 in Innsbruck auch eine Reihe von informativen Vorträgen zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Expertinnen und Experten diskutierten verschiedene relevante Themen, darunter die Rolle des Verlagerungscoachs, die Rolle von Terminals, die Verlagerung auf die Schiene aus Sicht von Speditionen sowie die aktuellen Chancen und Herausforderungen für die Schiene. Von besonderer Relevanz sind Informationen über den Zugang zur Schiene und die effiziente Abwicklung von Schienentransporten. Ziel ist es, die Attraktivität des regionalen Schienengüterverkehrs durch Investitionen in Transportkapazitäten, Gleisan-

schlüsse und Verladeterminals zu erhöhen und damit den Schienenverkehr effizienter und funktionaler zu gestalten. Diese Strategie steht auch im Einklang mit den regionalen, nationalen und europäischen Nachhaltigkeitszielen. Die Tagung unterstrich schließlich die Notwendigkeit ambitionierter Entscheidungen über die Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik.

Anbindung an den Schienenverkehr als Wettbewerbsvorteil für die Regionen

Ein weiteres Highlight der Präsidentschaft war die Konferenz zur Anbindung an den Schienenverkehr als Wettbewerbsvorteil für Regionen, die in den Räumlichkeiten des Europäischen Parlaments am 7. Oktober 2023 in Brüssel stattfand. Unter den rund 90 Teilnehmenden befanden sich leitende Vertreterinnen und Vertreter aus Regionen des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Scan-Med), der als Hauptachse des Schienengüterverkehrs von Finnland bis nach Süditalien gelten soll und dessen integraler Bestandteil auch der Brenner Basistunnel ist. Ebenso anwesend waren Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Bahn- und Transportwirtschaft. Die Tagung wurde mit einer Podiumsdiskussion eröffnet, an der Landeshauptmann Anton Mattle, die Präsidentin der Tiroler Wirtschaftskammer Barbara Thaler, Landesrat René Zumtobel, der stellvertretende Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission Herald Ruijters, Alberto Milotti von der ZAI – Quadrante Europa Interport Consortium, und Martin Ausserdorfer, Geschäftsführer der Bahntraktionsgesellschaft, teilnahmen. Im zweiten Teil des Symposiums konzentrierte sich die Runde auf Beispiele guter Praxis für alle Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und für das gesamte europäische Verkehrsnetz. Neben Pat Cox, dem europäischen Koordinator des Scan-Med-Korridors, lieferten auch Martin Gradnitzer, Geschäftsführer des Brenner Basistunnels, und Jacob Vestergaard, Projektleiter des Fehmarnbelt-Tunnels in der Ostsee, wertvolle Beiträge für die anschließende Diskussion.

Die Präsidentschaftskonferenz am 11. November 2024 in Innsbruck markierte den Abschluss des Tiroler Vorsitzes, in dessen Rahmen Verkehrslandesrat René Zumtobel die Präsidentschaft an das Trentino übergab. Neben dem neuen Präsidenten, dem Trentiner Landeshauptmann Maurizio Fugatti, nahmen Südtirols Mobilitätslandesrat Daniel Alfreider, der Präsident der Handelskammer Trient, Andrea De Zordo, und der Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer für

4.3.4 Neue EU-Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V)

München und Oberbayern, Georg Dettendorfer, sowie Gabriel Klammer, Spartengeschäftsführer Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Tirol, an der Sitzung teil. In diesem Sinne werden die Arbeiten zur Förderung des Schienengüterverkehrs fortgesetzt und gleichzeitig Maßnahmen für eine nachhaltigere Organisation des Individualverkehrs umgesetzt.

Weitere Informationen über die Tätigkeiten der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn



Abb. 4-5: Das Land Tirol initiierte eine internationale Fachtagung im Europäischen Parlament in Brüssel im Rahmen des Tiroler Vorsitzes der Aktionsgemeinschaft.

Von links: Josef Doppelbauer (Europäische Eisenbahnagentur), WK-Präsidentin Barbara Thaler, LH Anton Mattle und LR René Zumtobel

Im Juli 2024 nahm der Rat die neue Verordnung über die Leitlinien der EU für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN V) an. Ziel der neuen Rechtsvorschriften ist die Schaffung eines effizienten Verkehrsnetzes, das durch die Beseitigung von Hindernissen und Verbindungslücken eine nachhaltige Konnektivität in Europa gewährleistet.

Die neue Verordnung sieht genaue Ausbauphasen des transeuropäischen Netzes vor, unterteilt in ein Kernnetz, ein erweitertes Kernnetz und ein vollständiges Netz. Diese Abschnitte sollen bis 2030, 2040 bzw. 2050 fertiggestellt werden. Es werden neun europäische Verkehrskorridore festgelegt und ausgebaut, die als Hauptverkehrsadern für das Verkehrssystem der Union dienen und darauf abzielen, die Kernnetze mit den Schienengüterverkehrskorridoren zu verbinden, um die Entwicklung nachhaltiger, multimodaler Verkehrsströme in ganz Europa zu fördern.

Bis 2030 sollen die elektrifizierten Schienenwege des TEN-V-Kernnetzes Geschwindigkeiten von 160 km/h für den Personenverkehr und 100 km/h für den Güterverkehr erreichen und den Transit über die EU-Binnengrenzen in durchschnittlich weniger als 25 Minuten ermöglichen. Darüber hinaus muss bis 2040 ein einheitliches Verkehrsmanagementsystem eingeführt werden.

Der Brenner Basistunnel (BBT) zwischen Innsbruck und Franzensfeste ist ein zentrales Element des TEN-V-Kernnetzes, genauer gesagt des Korridors "Skandinavien – Mittelmeer" (ScanMed). Mit geplanter Inbetriebnahme 2032 ermöglicht der BBT eine nahtlose Bahnverbindung von Nord- nach Südeuropa und ist somit auch ein wichtiges Projekt zur Stärkung des EU-Binnenmarkts.

5 Anlagen

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2024
- 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
- 14 Fahrradzählstellen in Tirol

Straßentypen

Autobahn / Schnellstraße	Landesstraße B	Landesstraße L	Gemeindestraße
--------------------------	----------------	----------------	----------------

Geografische Abschnitte

Tirol West	Tirol Mitte	Tirol Ost
Imst, Landeck, Reutte	Innsbruck, Ibk Land, Schwaz	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 Verkehrsdaterfassung Die Kfz-Erfassung erfolgt anhand verschiedener Detektoren im Rahmen der flächendeckenden Verkehrsdaterfassung 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

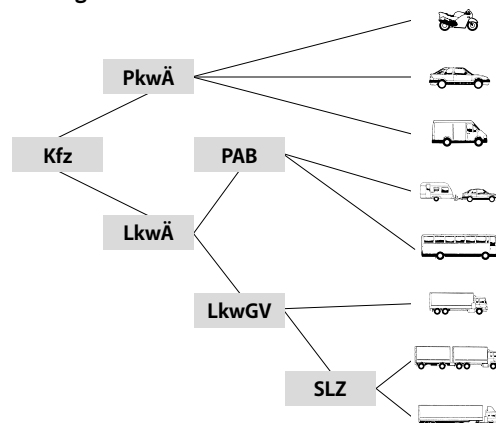
Tabellenwerte

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/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Satteltkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %
A12 Inntal Autobahn	96	Kufstein Süd	TD	44.217	44.984	1,7	9.501	9.457	-0,5	8.028	8.065	0,5	7.378	7.403	0,3
	103	Langkampfen	TD	43.552	43.893	0,8	8.952	9.004	0,6	8.257	8.258	0,0	7.309	7.313	0,1
	152	Kramsach	TD	49.247	49.502	0,5	9.350	9.359	0,1	8.257	8.258	0,0	7.309	7.313	0,1
	164	Stans	TD	58.015	58.775	1,3	9.642	9.751	1,1						
	172	Schwaz	TD	57.490	57.726	0,4	9.714	9.668	-0,5	8.630	8.588	-0,5	7.379	7.298	-1,1
	464	Hall in Tirol-Mitte	TD	63.343	63.988	1,0	10.194	10.380	1,8						
	495	Ampass	TD	77.657	77.782	0,2	9.934	9.822	-1,1	8.822	8.700	-1,4	7.281	7.206	-1,0
	518	Tunnel Wilten	TD	50.786	50.008	-1,5	3.067	3.027	-1,3						
	557	Kematen	TD	67.130	65.803	-2,0	4.546	4.338	-4,6	3.535	3.510	-0,7	2.246	2.268	1,0
	644	Zirl	TD	44.309	44.150	-0,4	4.345	4.256	-2,0	3.520	3.410	-3,1	1.898	1.800	-5,2
	650	Inzing	TD	42.608	42.547	-0,1	3.394	3.280	-3,4	2.691	2.552	-5,2	1.959	1.825	-6,8
	662	Rietz	TD	31.621	31.954	1,1	3.026	2.861	-5,5	2.431	2.294	-5,6	1.481	1.416	-4,4
	668	Haiming	TD	24.058	22.799	-5,2	2.325	1.969	-15,3	1.918	1.625	-15,3	1.233	982	-20,4
	8126	Imst-A12 1)	IS	-	22.215	-	-	1.840	-	-	1.483	-	-	960	-
	7	Tunnel-Mils	TD	23.415	22.899	-2,2	2.114	1.820	-13,9						
	382	Mils-Schönwies	TD	23.782	24.821	4,4	2.045	1.597	-21,9						
S16 Arlberg Schnellstraße	8156	Perjertunnel	TD	14.495	14.024	-3,2	1.632	1.434	-12,1						
	680	Grins	TD	15.438	14.904	-3,5	1.657	1.414	-14,7	1.371	1.171	-14,6	779	636	-18,4
	6	Strenger Tunnel	TD	13.416	13.704	2,1	1.867	1.745	-6,5	1.743	1.616	-7,3	1.036	866	-16,4
	686	Flirscher-Tunnel 2)	TD	11.936	-	-	1.597	-	-	1.307	-	-	871	-	-
		ArlbergTunnel 3)	M	5.024	3.752	-25,3							667	436	-34,6
A13 Brenner Autobahn*	521	Westast A13	TD	19.618	19.390	-1,2	1.879	1.884	0,3						
	183	Gärberbach	TD	51.097	51.470	0,7	8.853	8.841	-0,1	7.650	7.603	-0,6	6.855	6.749	-1,5
		Stubai-Mautstelle	M	11.779	12.315	4,6							84	-	-
		Schönberg-Mautstelle	M	39.351	38.868	-1,2							6.580	6.481	-1,5
	8045	Matrei am Brenner 2)	IS	37.997	-	-	7.784	-	-	6.781	-	-	6.257	-	-
	307	Brennersee/A13	TD	31.851	32.996	3,6	7.727	7.709	-0,2	6.898	6.734	-2,4	6.419	6.261	-2,5

Die Daten der A12 Inntal Autobahn, A13 Brenner Autobahn und S16 Arlberg Schnellstraße werden von der ASFINAG bereit gestellt

- 1) Die Zählstelle war im Jahr 2023 teilweise außer Betrieb
 - 2) Die Zählstelle war im Jahr 2024 teilweise außer Betrieb
 - 3) Sperre ArlbergTunnel 24.04.- 06.10.2023 und 15.04.-22.11.2024
- IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
TD Datenerfassung durch Triple-Detektoren (Überkopfsensorik)
M Daten der Mautstellen

(* am 27.11.2025 in der Online-Version des Verkehrsberichtes 2024 richtig gestellt)

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2024

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/24h alle Kraftfahrzeuge			Lkw/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Satteltkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %
B100 Drautalstraße	8137	Nikolsdorf	IS	8.352	8.129	-2,7	887	843	-5,0	728	692	-4,9	464	444	-4,3
	8048	Lienz	IS	22.279	22.092	-0,8	1.384	1.318	-4,8	1.173	1.111	-5,3	494	474	-4,0
	8207	Leisach 4)	MD	9.141			756						398		
	8235	Thal	MD	7.644	7.900	3,3	825	856	3,8		-		443	436	-1,6
	8161	Sillian	IS	6.197	6.510	5,1	526	547	4,0	447	448	0,2	328	343	4,6
B107 Großglockner Straße	8249	Iselsberg-Landesgrenze	MD	3.838	3.917	2,1	161	186	15,5				33	49	48,5
B107a Großglockner Straße	8265	Nußdorf-Debant	MD	6.240	6.410	2,7	207	223	7,7				37	47	27,0
P1 Felbertauernstraße	8105	Felbertauertunnel 5)	M	4.274	4.251	-0,5							174	165	-5,2
B108 Felbertauernstraße	8231	Huben	MD	8.465	8.473	0,1	518	515	-0,6				178	174	-2,2
	8179	Ainet	IS	9.922	9.948	0,3	784	764	-2,6	594	575	-3,2	269	253	-5,9
B111 Gailtalstraße	8219	Kartitsch	MD	2.200	2.183	-0,8	114	115	0,9				34	35	2,9
B161 Pass-Thurn-Straße	5047	Mittersill 6)	MD	7.368	7.468	1,4	632	587	-7,1				154	161	4,5
	8205	Jochberg	MD	9.926	10.128	2,0	519	507	-2,3				176	169	-4,0
	8180	Oberndorf	IS	16.396	16.176	-1,3	908	858	-5,5	683	633	-7,3	238	221	-7,1
B164 Hochkönigstraße	8215	Fieberbrunn	MD	5.625	5.527	-1,7	229	216	-5,7				51	53	3,9
	8227	St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD	8.195	8.257	0,8	358	377	5,3				67	72	7,5
B 165 Gerlosstraße	8304	Gerlos	IS	2.101	2.127	1,2	110	109	-0,9	56	54	-3,6	8	9	12,5
	8272	Hainzenberg	MD	3.768	3.937	4,5	138	131	-5,1				12	21	75,0
B 169 Zillertalstraße	8162	Brettfalltunnel 7)	IS	18.936	17.005	-10,2	1.246	1.102	-11,6	1.024	909	-11,2	489	443	-9,4
	8240	Fügen	MD	18.842	19.071	1,2	734	705	-4,0				177	172	-2,8
	8181	Rohrberg	IS	14.209	14.450	1,7	743	727	-2,2	582	564	-3,1	154	147	-4,5
	8222	Ramsau	MD	14.748	15.055	2,1	558	553	-0,9				82	87	6,1
B170 Brixentalstraße	8206	Windau	MD	9.848	10.028	1,8	408	421	3,2				63	67	6,3
	8127	Gundhabing	IS	13.356	13.322	-0,3	566	569	0,5	428	430	0,5	58	62	6,9
B171 Tiroler Straße	8247	Kufstein-Grenze	MD	7.813	7.524	-3,7	87	78	-10,3				6	6	0,0
	8197	Kufstein-Innbrücke	IS	15.095	14.964	-0,9	476	469	-1,5	267	262	-1,9	31	33	6,5
	8034	Kirchbichl	IS	7.025	7.332	4,4	264	276	4,5	182	189	3,8	35	37	5,7
	8242	Wörgl-Ost	MD	22.614	23.369	3,3	676	764	13,0				213	249	16,9
	8220	Wörgl-Lahntal	MD	13.288	13.327	0,3	570	572	0,4				108	105	-2,8
	8174	St. Leonhard	IS	8.810	9.171	4,1	429	417	-2,8	274	266	-2,9	102	104	2,0
	8225	St. Gertraudi	MD	6.821	6.985	2,4	319	313	-1,9				68	73	7,4
	8223	Schwaz-Ost	MD	9.353	9.213	-1,5	440	420	-4,5				79	74	-6,3
	8259	Pill	MD	6.936	6.785	-2,2	370	356	-3,8				87	98	12,6
	8035	Weer	IS	7.558	7.704	1,9	592	624	5,4	439	508	15,7	110	144	30,9
	8202	Volders	MD	11.571	11.748	1,5	442	429	-2,9				82	99	20,7
	8155	Thaur	IS	27.644	28.492	3,1	1.398	1.443	3,2	1.016	1.014	-0,2	207	204	-1,4
	8157	Innsbruck-Haller Straße	IS	17.608	18.951	7,6	594	723	21,7	257	246	-4,3	46	35	-23,9
	8881	Innsbruck-Technik	IS	16.402	16.097	-1,9	684	676	-1,2	261	237	-9,2	59	54	-8,5
	8073	Zirl-Martinsbühel	IS	3.415	3.624	6,1	222	173	-22,1	182	143	-21,4	31	29	-6,5
	8257	Zirl-West	MD	2.538	2.539	0,0	107	104	-2,8				34	41	20,6
	8228	Pfaffenhofen	MD	7.259	7.264	0,1	527	530	0,6				255	258	1,2
	8211	Silz	MD	6.122	6.399	4,5	220	246	11,8				28	36	28,6
	8201	Karres	MD	8.249	8.678	5,2	493	409	-17,0				72	53	-26,4
	8195	Imst-Süd	IS	19.402	20.023	3,2	1.001	912	-8,9	637	654	2,7	281	271	-3,6
	8044	Imst-West	IS	6.472	6.574	1,6	284	285	0,4	160	163	1,9	17	18	5,9
	8221	Starkenbach	MD	2.899	2.880	-0,7	184	192	4,3				18	20	11,1
	8243	Zams	MD	11.477	11.604	1,1	467	461	-1,3				61	65	6,6
	8248	Landeck-West	MD	8.587	8.558	-0,3	365	363	-0,5				66	67	1,5
	8264	Pians	MD	4.625	4.488	-3,0	233	225	-3,4				31	32	3,2
	8036	Strengen	IS	1.385	1.248	-9,9	126	111	-11,9	74	65	-12,2	29	15	-48,3
B171a Tiroler Straße	8887	Hall-Mitte	IS	20.978	21.039	0,3	884	920	4,1	683	675	-1,2	198	188	-5,1
B172 Walchseestraße	8289	Kössen-Ost	MD	3.165	3.149	-0,5	132	118	-10,6				24	22	-8,3
	8209	Durchholzen	MD	8.710	8.827	1,3	360	338	-6,1				80	79	-1,3
	8245	Niederndorf	IS	11.555	11.768	1,8	451	438	-2,9	266	249	-6,4	111	104	-6,3
B173 Eibergstraße	8182	Schwoich	IS	11.656	11.767	1,0	833	772	-7,3	663	606	-8,6	339	313	-7,7
B174 Innsbrucker Straße	8885	Innsbruck-Ost	IS	40.980	40.448	-1,3	2.632	2.522	-4,2	2.408	2.300	-4,5	838	776	-7,4
B175 Wildbichler Straße	8224	Kufstein-Ebbs	IS	12.864	12.864	0,0	627	620	-1,1	457	449	-1,8	147	161	9,5
	8301	Niederndorf-Gasthof Sebi	MD	2.337	2.357	0,9	112	129	15,2				12	13	8,3

4) Die Zählstelle wurde 2023 außer Betrieb genommen und an einen anderen Standort verlegt

5) Die Daten wurden von der Felbertauernstraße AG zur Verfügung gestellt

6) Die Daten wurden vom Land Salzburg zur Verfügung gestellt

7) Sanierungsmaßnahmen Brettfalltunnel (Erste Bauphase)

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2024

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/24h alle Kraftfahrzeuge			Lkw/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %
B176 Kössener Straße	8276	Schwendt	IS	2.182	2.220	1,7	90	89	-1,1	50	47	-6,0	8	9	12,5
	8326	Kössen-Nord	MD	2.209	2.286	3,5	63	68	7,9				13	16	23,1
B177 Seefeldler Straße	8204	Reith bei Seefeld	MD	12.589	11.907	-5,4	333	336	0,9				80	80	0,0
	8038	Scharnitz	IS	10.522	10.417	-1,0	472	476	0,8	329	347	5,5	81	94	16,0
B178 Loferer Straße	8183	Wörgl-Bruckhäusl	IS	15.922	16.235	2,0	1.767	1.802	2,0	1.537	1.562	1,6	794	829	4,4
	8258	Söll-West	MD	12.073	12.048	-0,2	1.276	1.286	0,8				647	659	1,9
	8079	Bocking	IS	18.179	18.567	2,1	1.826	1.792	-1,9	1.521	1.495	-1,7	890	910	2,2
	8241	St. Johann in Tirol-Ost	MD	13.934	14.064	0,9	1.134	1.099	-3,1				518	517	-0,2
	8214	Pass Strub	MD	7.430	7.878	6,0	929	937	0,9				524	543	3,6
	5041	Unken-Kniepass 6)	IS	11.017	11.101	0,8	1.112	1.065	-4,2	906	857	-5,4	531	542	2,1
B179 Fernpassstraße	8088	Nassereith-Fernstein	IS	14.484	14.725	1,7	1.840	1.885	2,4	1.397	1.429	2,3	737	768	4,2
	8194	Lermooser Tunnel 8)	IS	12.602	11.751	-6,8	2.158	2.143	-0,7						
	8826	Bichlbach	IS	17.844	18.158	1,8	1.584	1.651	4,2	1.088	1.147	5,4	672	713	6,1
	8279	Reutte-Umfahrung	MD	15.514	15.759	1,6	1.113	1.166	4,8				570	601	5,4
	8193	Musau-Parkplatz	IS	17.184	17.320	0,8	1.701	1.843	8,3	1.248	1.403	12,4	702	749	6,7
	8187	Vils	IS	17.244	17.387	0,8	1.518	1.555	2,4	1.065	1.092	2,5	627	652	4,0
B180 Reschenstraße	8063	Tösens	IS	7.959	7.911	-0,6	584	573	-1,9	410	381	-7,1	173	148	-14,5
	8199	Finstermünz-Tunnel 9)	IS	5.077	4.098	-19,3	419	345	-17,7	275	209	-24,0	146	113	-22,6
	8862	Nauders-Reschenpass	IS	5.472	5.342	-2,4	475	415	-12,6	307	260	-15,3	157	131	-16,6
B181 Achenseestraße	8212	Maurach	MD	6.604	6.657	0,8	452	491	8,6				123	141	14,6
	8043	Seehoftunnel	IS	6.846	6.898	0,8	386	401	3,9	262	278	6,1	124	140	12,9
	8042	Achenkirch	IS	5.419	5.464	0,8	339	350	3,2	244	255	4,5	82	94	14,6
B182 Brennerstraße	8158	Innsbruck-Süd	IS	8.061	8.377	3,9	374	415	11,0	156	185	18,6	35	40	14,3
	8217	Matrei am Brenner	MD	3.845	3.977	3,4	221	190	-14,0		-		21	21	0,0
	8160	Brennersee-B182	IS	3.322	3.340	0,5	179	194	8,4	149	164	10,1	17	22	29,4
B183 Stubaitalstraße	8226	Mieders-Ost	IS	13.861	14.012	1,1	593	604	1,9	398	396	-0,5	119	115	-3,4
	8298	Neustift-Ost	MD	7.861	7.992	1,7	357	364	2,0				12	11	-8,3
B184 Engadiner Straße	8230	Pfunds-Engadin	MD	1.297	1.920	48,0	94	122	29,8				7	12	71,4
B186 Ötztalstraße	8203	Oetz	MD	14.130	14.100	-0,2	548	540	-1,5				93	93	0,0
	8280	Umhausen	MD	8.425	8.519	1,1	390	389	-0,3				69	71	2,9
	8123	Sölden	IS	6.735	6.730	-0,1	360	361	0,3	251	253	0,8	64	69	7,8
B187 Ehrwalder Straße	8278	Lermoos-Ost	MD	6.478	6.318	-2,5	278	301	8,3				65	73	12,3
	8239	Ehrwald	MD	5.202	4.911	-5,6	150	165	10,0				48	52	8,3
B188 Paznauntalstraße	8216	See	MD	5.796	5.919	2,1	252	273	8,3				20	24	20,0
	8256	Ischgl	MD	2.985	3.039	1,8	120	172	43,3				2	6	200,0
B189 Mieminger Straße	8263	Obermieming	MD	6.435	6.503	1,1	231	230	-0,4				47	49	4,3
	8210	Obsteig-Holzleiten	MD	8.799	9.203	4,6	849	911	7,3				439	466	6,2
	8184	Tarrenz	IS	13.579	13.597	0,1	693	700	1,0	457	476	4,2	183	186	1,6
B197 Arlbergstraße	8234	St. Anton-Guhlbrücke 3)	MD	9.775	10.202	4,4	703	759	8,0				222	261	17,6
L197 Arlbergstraße	9021	Alpe-Rauz 3) 10)	IS	6.115	6.674	9,1	504	597	18,5	356	445	25,0	204	262	28,4
	9021	Stuben 3) 10)	IS	5.284	7.160	35,5	604	624	3,3	486	463	-4,7	174	264	51,7
L198 Lechtalstraße	9021	Rauz-Flexen 3) 10) 11)	IS	-	2.967	-	-	199	-	-	115	-	-	23	-
B198 Lechtalstraße	8254	Häselgehr-Gutschau	MD	2.941	2.970	1,0	205	197	-3,9				29	25	-13,8
	8287	Forchach	MD	4.370	4.338	-0,7	185	181	-2,2				20	20	0,0
	8185	Höfen	IS	5.145	5.085	-1,2	423	409	-3,3	313	305	-2,6	95	76	-20,0
	8196	Lechaschau-Lechbrücke	IS	13.962	14.142	1,3	577	569	-1,4	435	422	-3,0	116	106	-8,6
	8188	Reutte-Süd	IS	11.252	11.316	0,6	502	504	0,4	347	349	0,6	106	117	10,4
B199 Tannheimer Straße	8255	Weißbach am Lech-Gaicht	MD	2.792	2.743	-1,8	115	111	-3,5				10	9	-10,0
	8218	Tannheim	MD	3.925	3.864	-1,6	75	125	66,7				8	11	37,5

3) Sperrung Arlbergtunnel 24.04.-06.10.2023 und 15.04.-22.11.2024

6) Die Daten wurden vom Land Salzburg zur Verfügung gestellt

8) Teilweise Sperrungen aufgrund von Erhaltungsarbeiten inkl. Vorbereitungsmaßnahmen für zweite Tunnelröhre

9) Teilweise Sperrung der B 180 Reschenstraße

10) Die Daten wurden vom Land Vorarlberg zur Verfügung gestellt

11) Die Zählstelle war im Jahr 2023 teilweise außer Betrieb

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2024

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/24h alle Kraftfahrzeuge			Lkw/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Satteldruckfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %	2023	2024	± %
L2	Pillersee	8292 St. Ulrich am Pillersee	MD	2.474	2.500	1,1	128	113	-11,7				16	15	-6,3
L3	Wildschönauer Straße	8268 Wörgl-Wildschönau	MD	4.784	4.854	1,5	202	209	3,5				19	22	15,8
L5	Alpbacher Straße	8262 Brixlegg	MD	6.418	6.481	1,0	261	245	-6,1				19	19	0,0
L6	Tuxer Straße	8283 Mayrhofen-Finkenbergr	MD	4.826	4.897	1,5	249	235	-5,6				44	40	-9,1
L7	Jenbacher Straße	8253 Jenbach	MD	4.852	4.910	1,2	21	21	0,0				0	0	0,0
L8	Dörfnerstraße	8246 Rum	MD	6.122	5.909	-3,5	268	267	-0,4				5	5	0,0
		8244 Absam	MD	7.725	8.210	6,3	216	226	4,6				12	13	8,3
L9	Mittelgebirgsstraße	8884 Innsbruck-Mitte	IS	24.735	24.455	-1,1	799	935	17,0	389	430	10,5	64	83	29,7
		8213 Innsbruck-Vill	MD	6.117	5.979	-2,3	257	273	6,2				5	5	0,0
		8273 Kreuzhäusl	MD	3.320	3.263	-1,7	127	153	20,5				14	20	42,9
L10	Gschnitztalstraße	8305 Trins	MD	2.757	2.772	0,5	109	99	-9,2				6	5	-16,7
L11	Völser Straße	8882 Innsbruck-Innrain	IS	11.638	10.946	-5,9	718	700	-2,5	166	142	-14,5	30	24	-20,0
		8853 Innsbruck-Justizanstalt	IS	12.165	12.407	2,0	513	541	5,5	210	204	-2,9	27	25	-7,4
		8851 Innsbruck-Völs	IS	8.407	8.800	4,7	381	378	-0,8	195	178	-8,7	25	20	-20,0
		8307 Unterperfuss	MD	4.750	5.007	5,4	136	135	-0,7				15	14	-6,7
		8300 Flauring	MD	2.888	2.903	0,5	136	136	0,0				21	22	4,8
L12	Götzner Straße	8852 Innsbruck-Götzens	IS	9.282	8.283	-10,8	394	345	-12,4	193	144	-25,4	28	23	-17,9
GIBK	Gemeindestraße	8888 Innsbruck-WIFI Tunnel	IS	6.770	7.113	5,1	100	126	26,0	57	77	35,1	23	33	43,5
		8883 Innsbruck-Egger Lienz Str.	IS	31.619	31.996	1,2	1.084	1.110	2,4	885	871	-1,6	182	168	-7,7
L13	Sellraintalstraße 1. Teil	8261 Kematen-Nord	IS	11.435	10.993	-3,9	512	544	6,3	384	399	3,9	69	79	14,5
		8269 Sellrain	MD	2.923	2.961	1,3	126	125	-0,8				10	12	20,0
L14	Leutascher Straße	8293 Weidach	IS	2.621	2.469	-5,8	113	114	0,9	47	42	-10,6	4	4	0,0
L16	Pitztalstraße	8251 Wenns	MD	4.985	5.003	0,4	200	201	0,5				14	12	-14,3
		8277 St. Leonhard im Pitztal	MD	1.790	1.827	2,1	137	152	10,9				65	72	10,8
L18	Kaunertalstraße	8229 Prutz-Alpenrose	MD	1.595	1.621	1,6	86	87	1,2				4	5	25,0
L19	Serfauser Straße	8299 Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	4.853	4.956	2,1	174	175	0,6				14	10	-28,6
L21	Berwang-Namloser Straße	8189 Namlos	IS	333	347	4,2	10	9	-10,0	6	5	-16,7	1	0	-100,0
L24	Virgentalstraße	8271 Virgen	MD	3.514	3.518	0,1	120	112	-6,7				13	8	-38,5
L25	Defereggentalstraße	8302 Hopfgarten-Deferegggen	IS	2.116	2.115	0,0	132	126	-4,5	85	81	-4,7	18	17	-5,6
L32	Aldranser Straße	8208 Innsbruck-Schloss Ambras	MD	6.917	6.927	0,1	201	269	33,8				3	5	66,7
L35	Buchener Straße	8330 Telfs-Bairbach	IS	5.111	5.477	7,2	190	215	13,2	90	104	15,6	9	10	11,1
L36	Möserer Straße	8275 Mösern	MD	3.373	3.612	7,1	126	136	7,9				17	15	-11,8
L37	Thierseestraße	8252 Thiersee	IS	4.948	5.031	1,7	174	191	9,8	93	106	14,0	15	17	13,3
L38	Ellbögener Straße	8266 Aldrans	MD	5.382	5.201	-3,4	211	242	14,7				6	6	0,0
L39	Erpfendorfer Straße	8294 Kössen-Erpfendorf	MD	5.545	5.812	4,8	242	247	2,1				67	71	6,0
L48	Breitenbacher Straße	8306 Kundl	MD	5.897	5.854	-0,7	291	293	0,7				32	35	9,4
L69	Reuttener Straße	8236 Reutte-West	MD	7.526	7.541	0,2	314	270	-14,0				29	23	-20,7
		8290 Vils-Schönbichl	MD	2.962	2.926	-1,2	89	85	-4,5				7	8	14,3
L70	Breitenwanger Straße	8308 Breitenwang	MD	1.939	1.967	1,4	62	69	11,3				3	2	-33,3
L76	Landecker Straße	8232 Fließ-Gasthof Gigele	MD	5.402	5.316	-1,6	205	193	-5,9				13	11	-15,4
L202	Reithner Straße	8288 Reith bei Kitzbühel	MD	3.864	3.989	3,2	103	102	-1,0				8	9	12,5
L203	Sperntentalstraße	8291 Kirchberg in Tirol	MD	5.145	5.090	-1,1	142	142	0,0				9	9	0,0
L205	Kelchsaustraße	8286 Hopfgarten im Brixental	MD	3.956	3.986	0,8	134	145	8,2				8	9	12,5
L209	Erlar Straße	8296 Windhausen-Grenze	MD	3.867	3.857	-0,3	172	152	-11,6				35	27	-22,9
L211	Unterinntalstraße 1. Teil	8267 Kufstein-Zell	IS	5.456	5.640	3,4	197	202	2,5	110	112	1,8	29	32	10,3
		8200 Breitenbach	MD	1.264	1.372	8,5	29	33	13,8				4	4	0,0
		8303 Moosen	MD	2.270	2.381	4,9	125	139	11,2				10	11	10,0
		8285 Münster	MD	5.332	5.390	1,1	141	154	9,2				9	10	11,1
L215	Unterinntalstraße 2. Teil	8282 Wiesing	MD	4.240	4.276	0,8	114	121	6,1				4	4	0,0
		8284 Stans	MD	1.749	1.746	-0,2	55	56	1,8				3	3	0,0
L222	Vomper Straße	8281 Vomp-Ost	MD	8.225	9.010	9,5	460	448	-2,6				176	169	-4,0
L226	Natterer Straße	8237 Natters	MD	5.643	4.680	-17,1	159	144	-9,4				6	5	-16,7
L227	Mutterer Straße	8238 Mutters	MD	3.116	4.871	56,3	74	114	54,1				7	11	57,1
L236	Mötzer Straße	8233 Locherboden	MD	10.881	11.374	4,5	877	942	7,4				443	474	7,0
L237	Kühntalstraße	8047 Oetz-Ebenpuit	IS	1.545	1.554	0,6	62	63	1,6	32	32	0,0	8	7	-12,5
L246	Hahntennjochstraße 1. Teil	8328 Imst-Hahntennjoch	IS	996	994	-0,2	25	24	-4,0	12	11	-8,3	1	1	0,0
L248	Imsterbergstraße	8270 Imst-Innrücke	MD	4.234	4.278	1,0	231	219	-5,2				62	59	-4,8
L255	Planseestraße	8327 Breitenwang-Rossrücken	MD	1.926	2.239	16,3	51	55	7,8				2	3	50,0
L260	Ehenbichler Straße	8260 Weißenbach	MD	2.602	2.700	3,8	116	99	-14,7				7	5	-28,6
L288	Pinswanger Straße	8501 Pinswang-Kniepaß	MD	864	823	-4,7	32	30	-6,3				6	5	-16,7
L318	Lavanter Straße	8250 Tristach-Lavant	MD	1.127	1.152	2,2	25	24	-4,0				2	2	0,0
L348	Spisser Straße	8274 Pfunds-Spiss	MD	1.407	1.189	-15,5	67	63	-6,0				5	4	-20,0
L391	Ehrwalder Straße	8297 Biberwier 12)	MD	2.126			146						38		
L396	Weißhausstraße	8295 Zollamt-Weißhaus	MD	5.119	4.985	-2,6	166	166	0,0				40	43	7,5

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2024

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

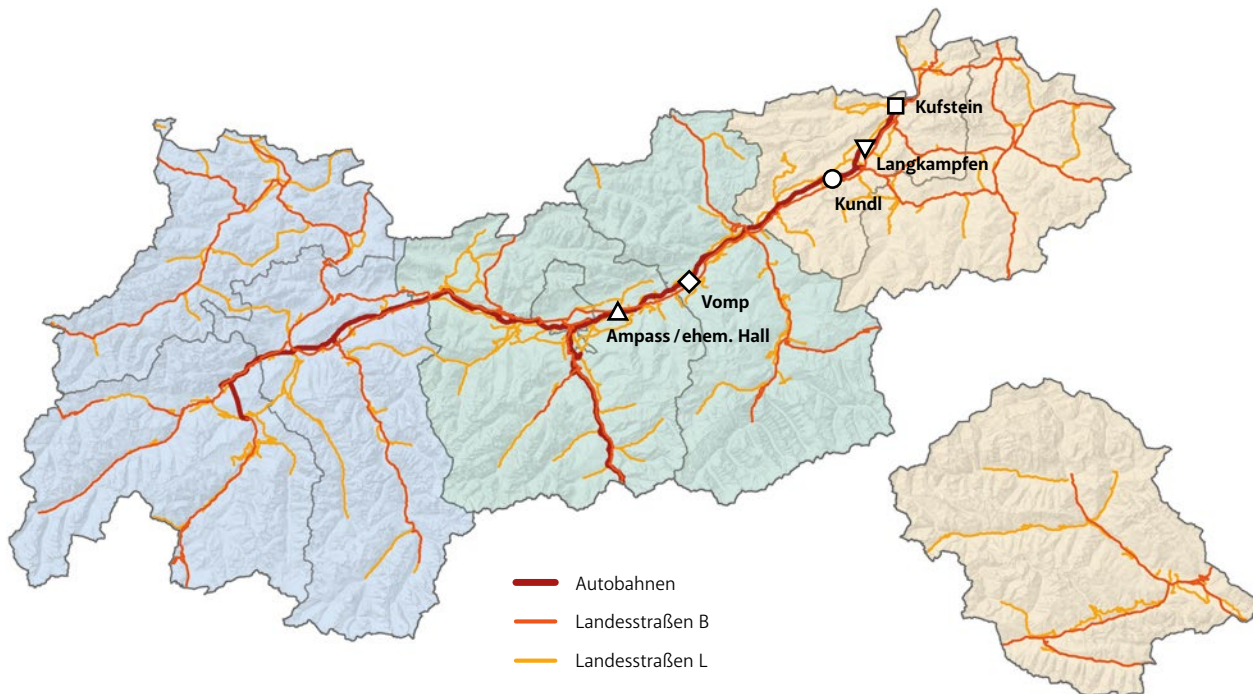
12) Die Zählstelle war 2024 teilweise außer Betrieb
IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

A12 Inntalautobahn / Kfz/24 h

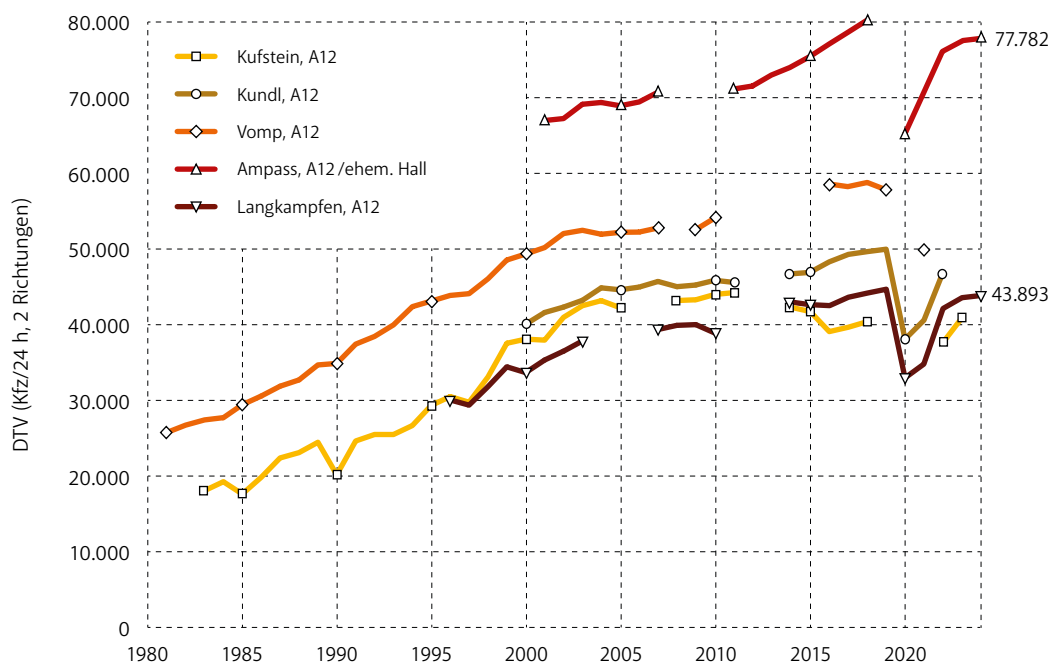
Unterinntal – Gesamtverkehr

1980–2024

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

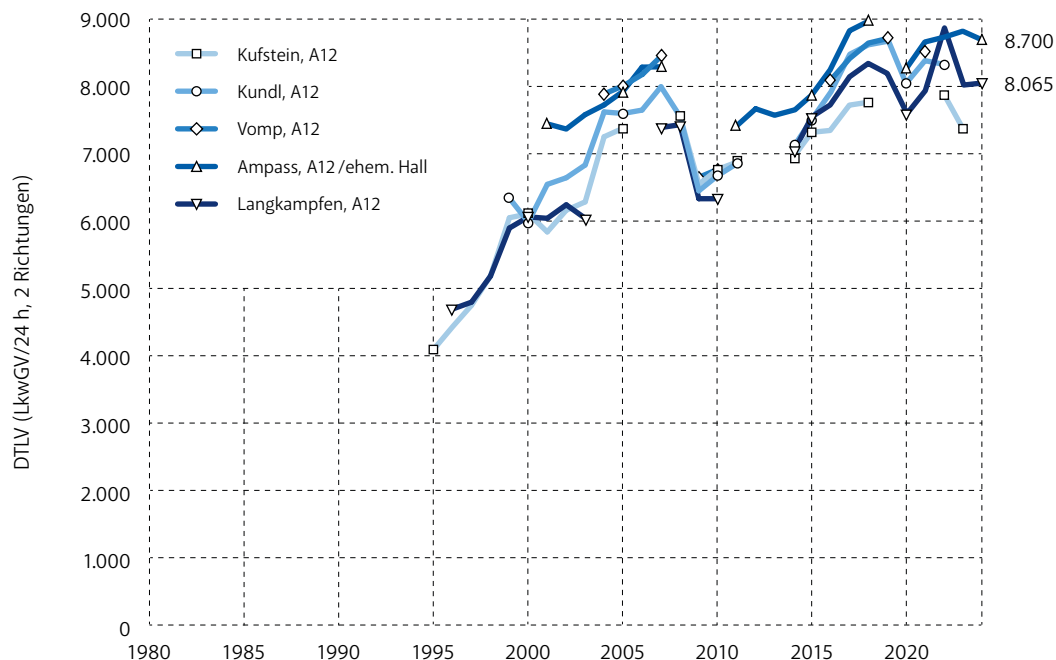


Anlage 2

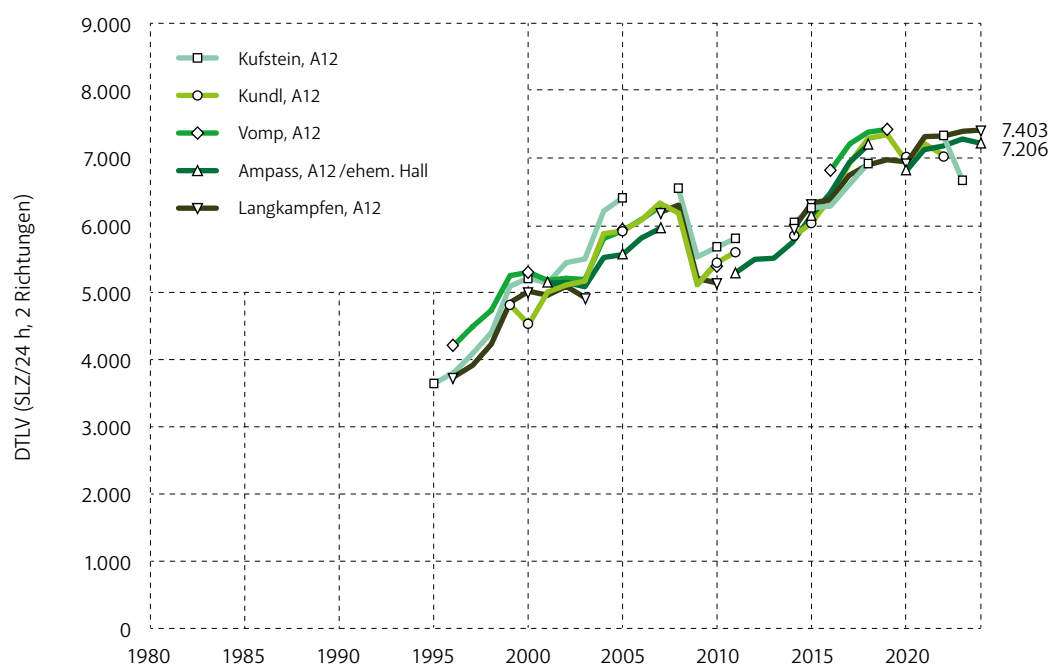
Verkehr in Tirol – Bericht 2024

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



A12 Inntalautobahn / Kfz/24 h

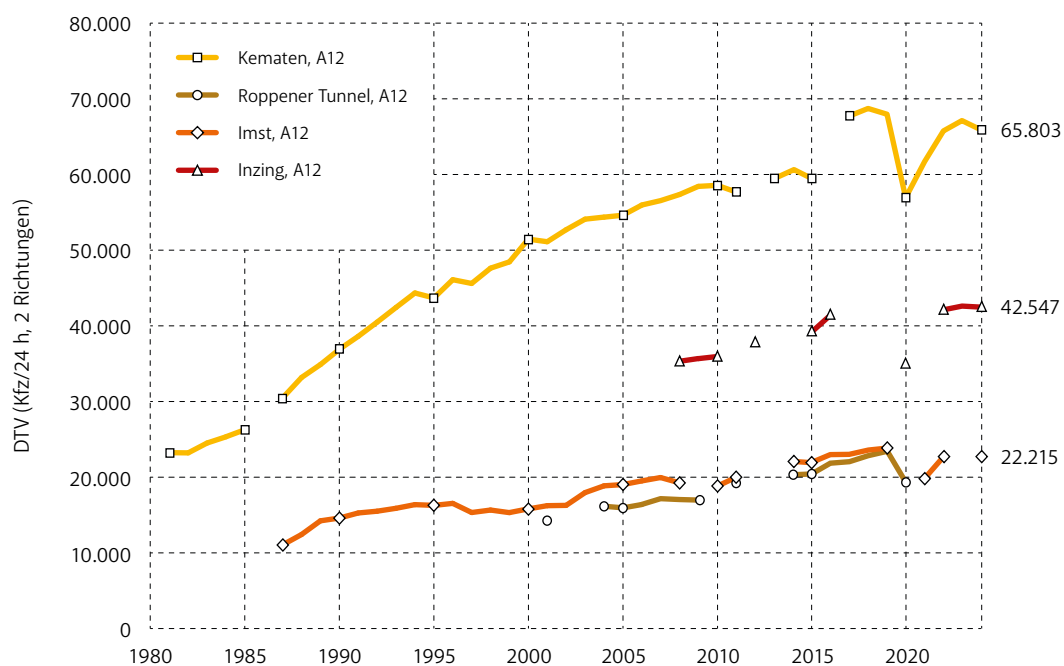
Oberinntal – Gesamtverkehr

1980–2024

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

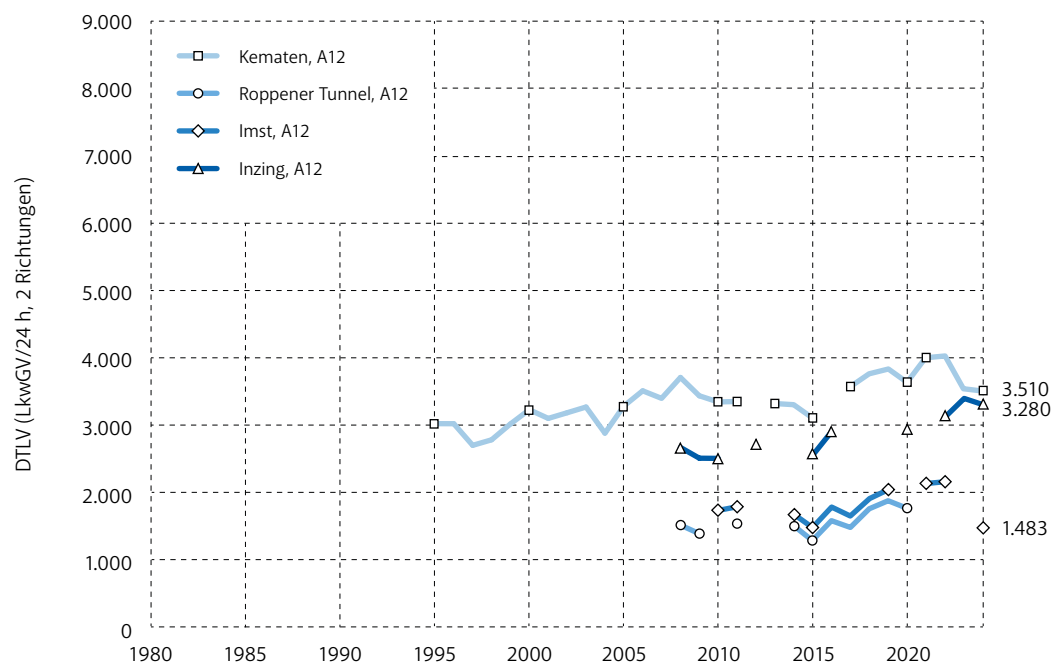


Anlage 3

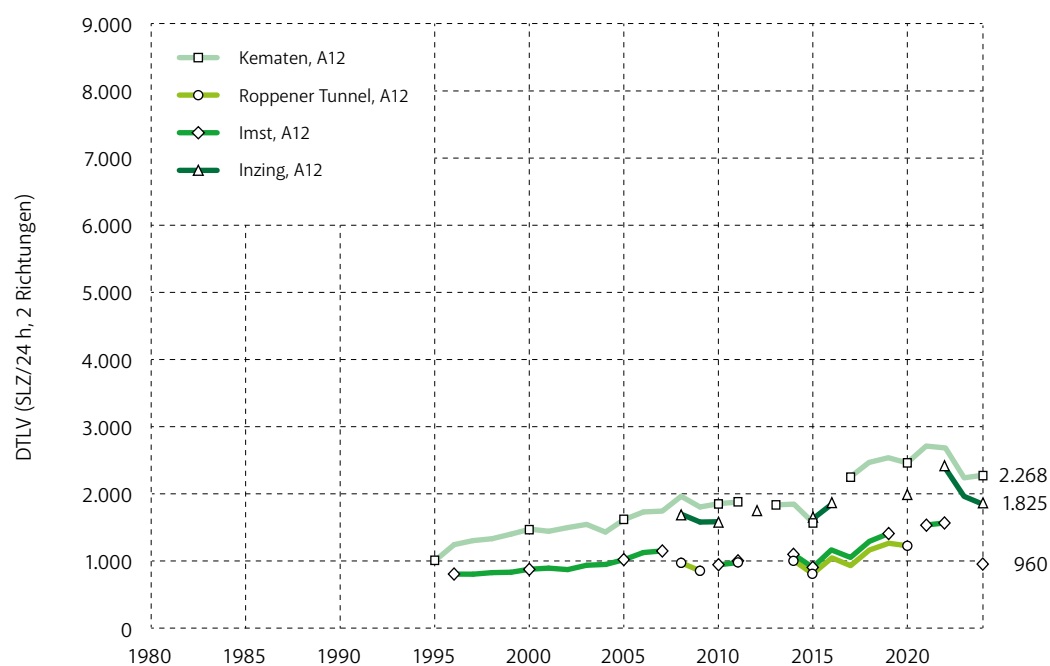
Verkehr in Tirol – Bericht 2024

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

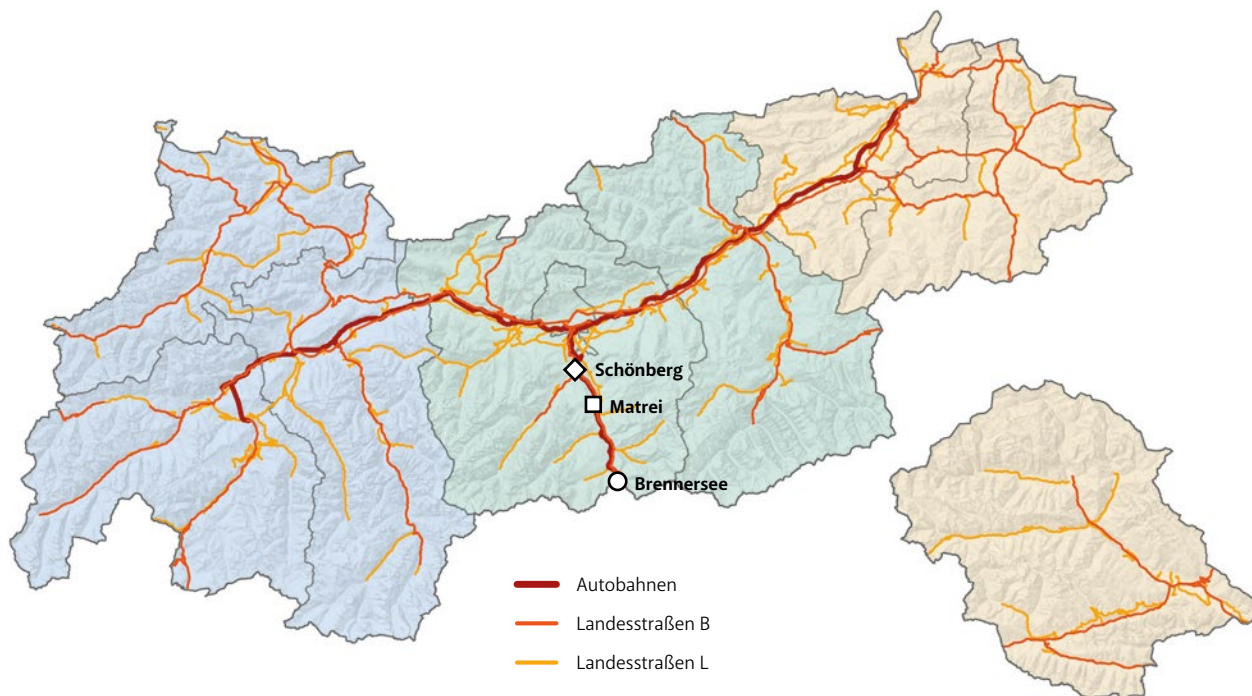


A13 Brennerautobahn / Kfz/24 h

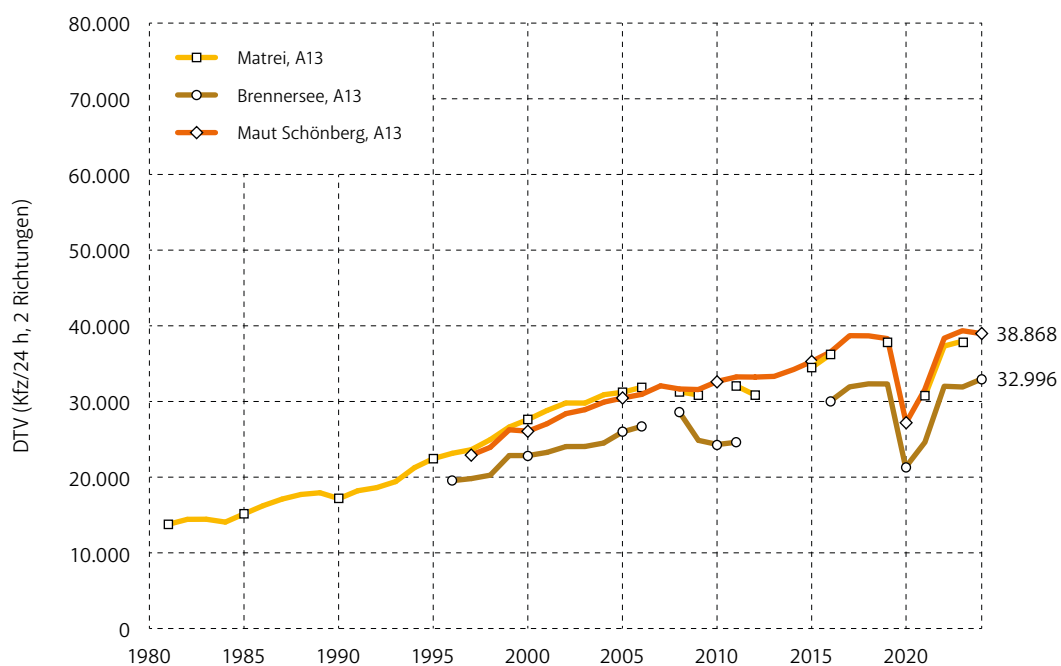
Wipptal – Gesamtverkehr

1980–2024

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

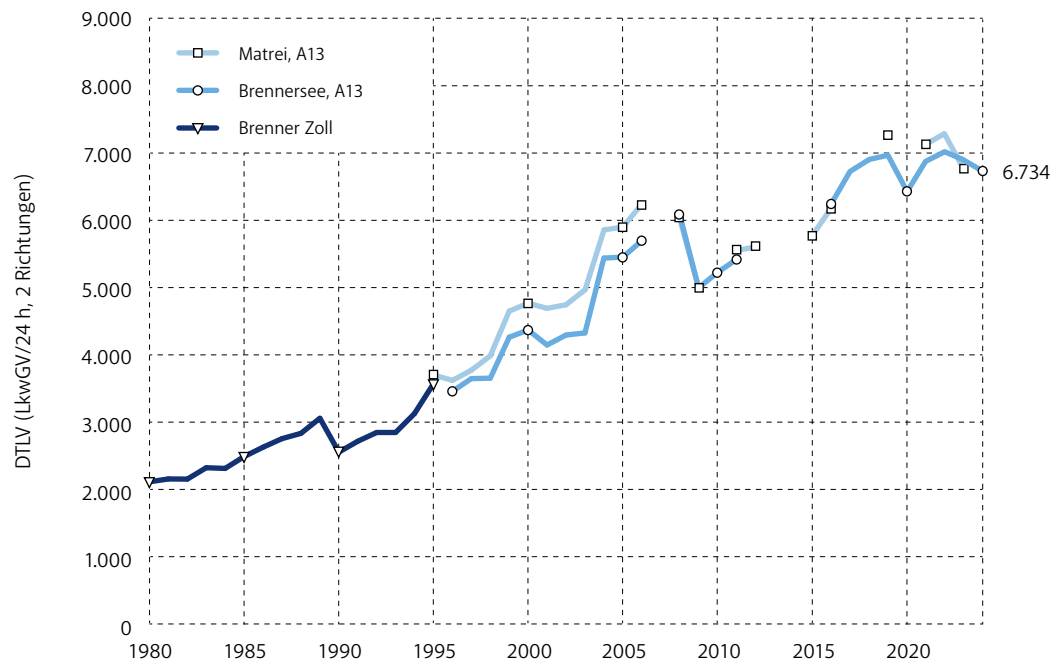


Anlage 4

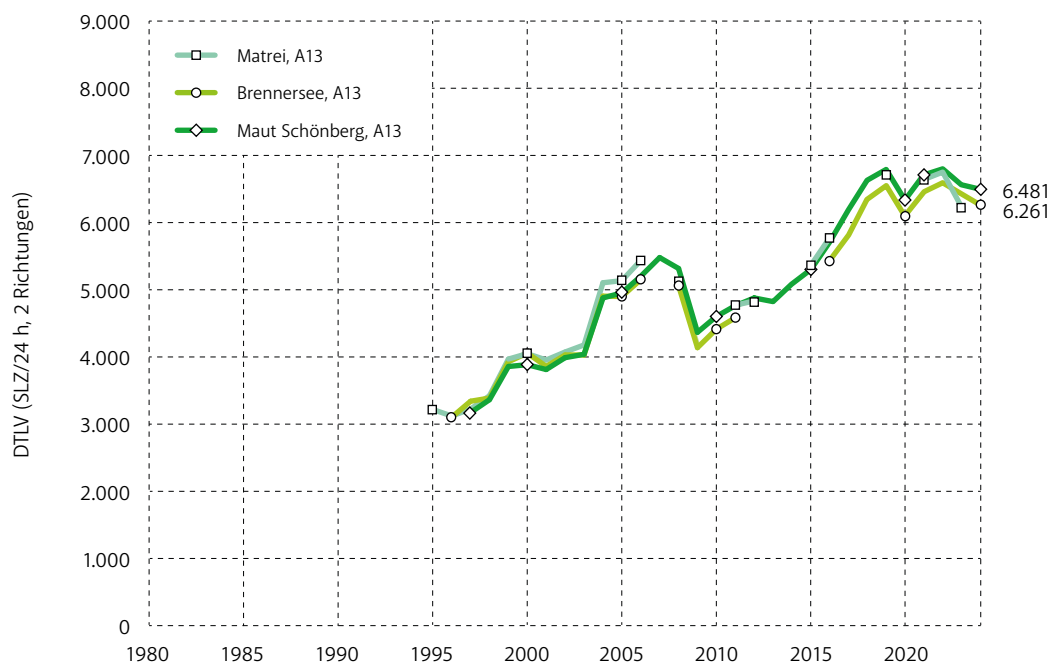
Verkehr in Tirol – Bericht 2024

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

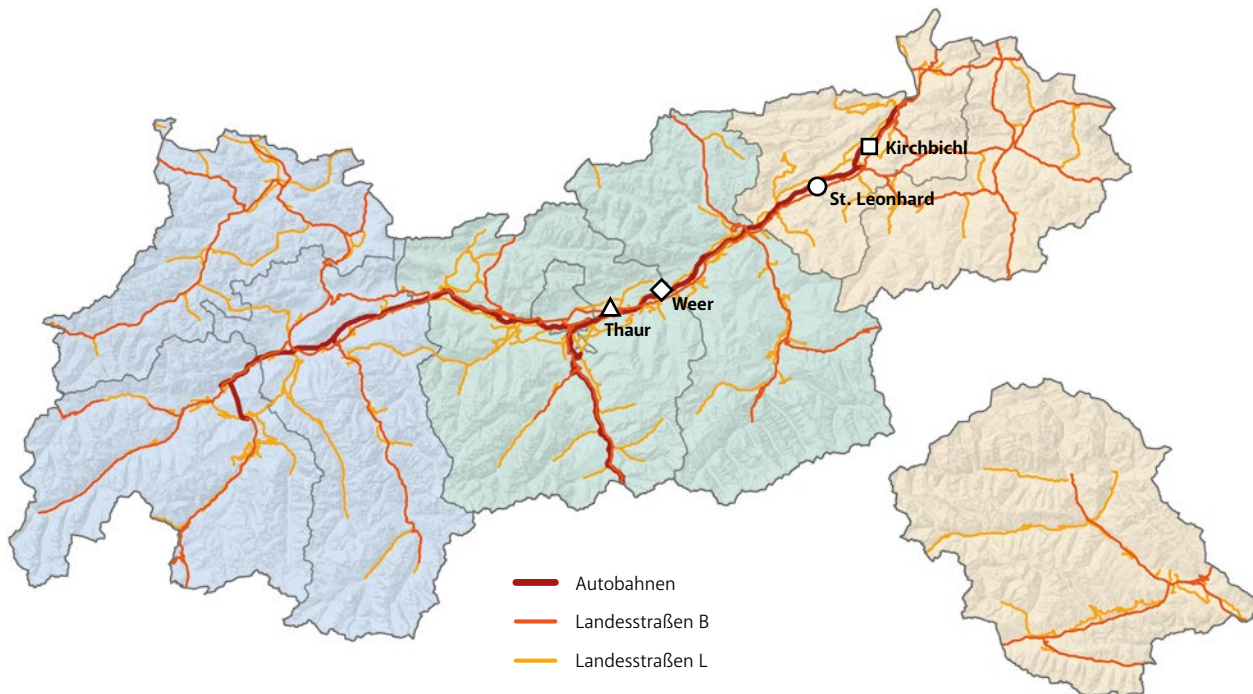


B171 Tiroler Straße / Kfz/24 h

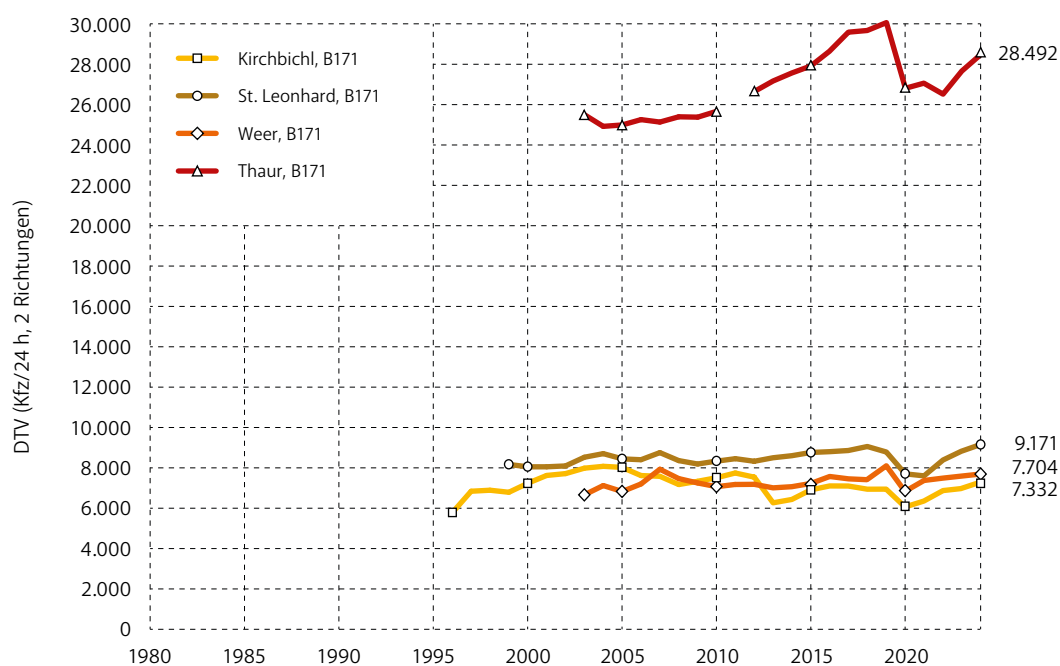
Untertal – Gesamtverkehr

1980–2024

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

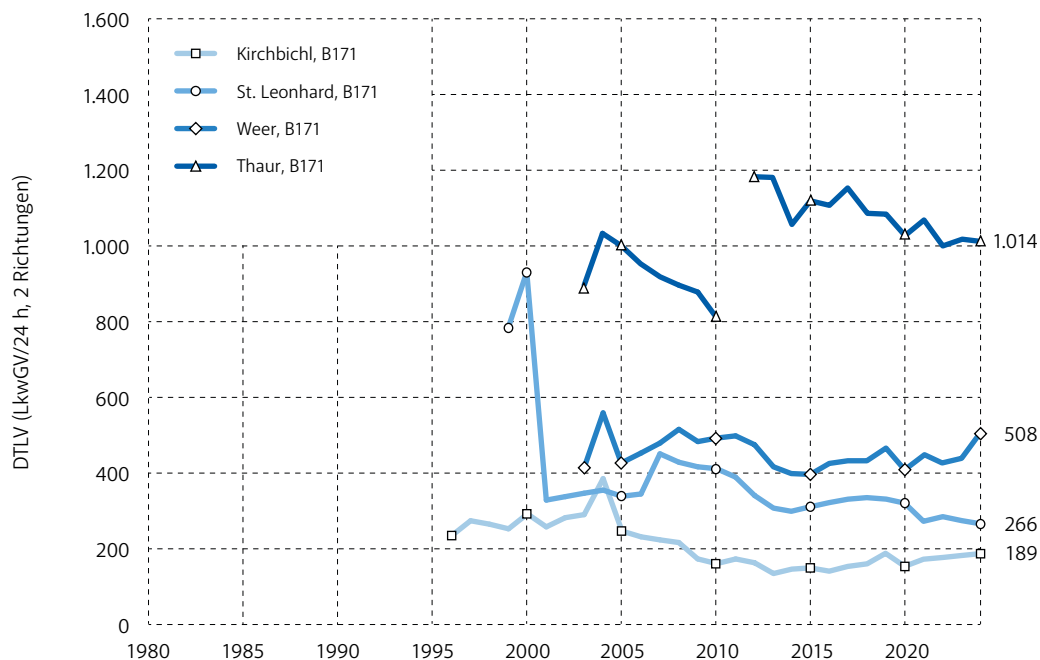


Anlage 5

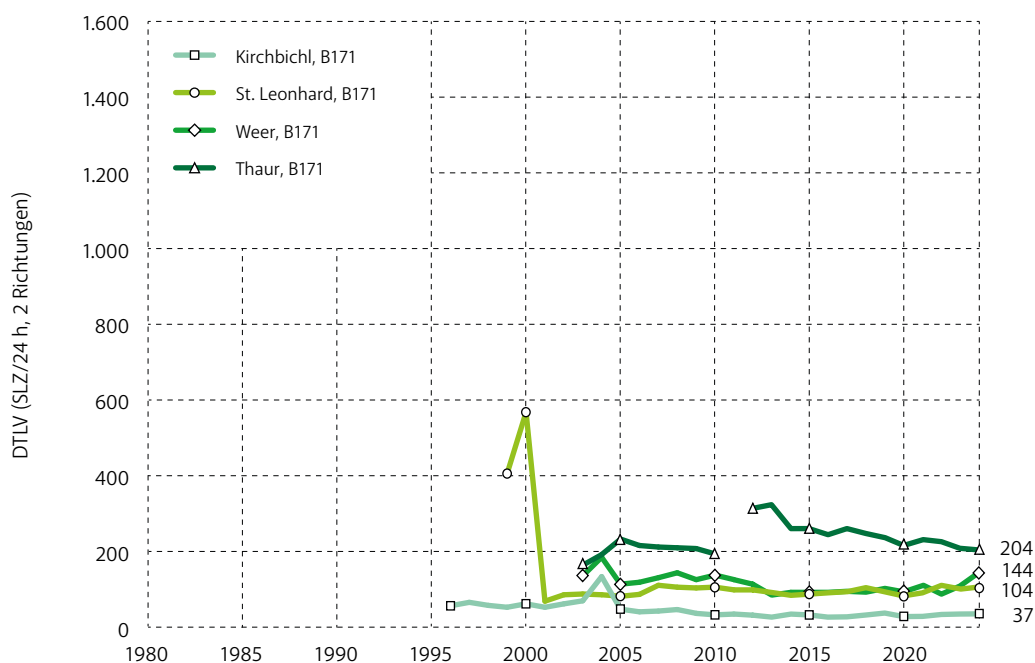
Verkehr in Tirol – Bericht 2024

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



B171 Tiroler Straße / Kfz/24 h

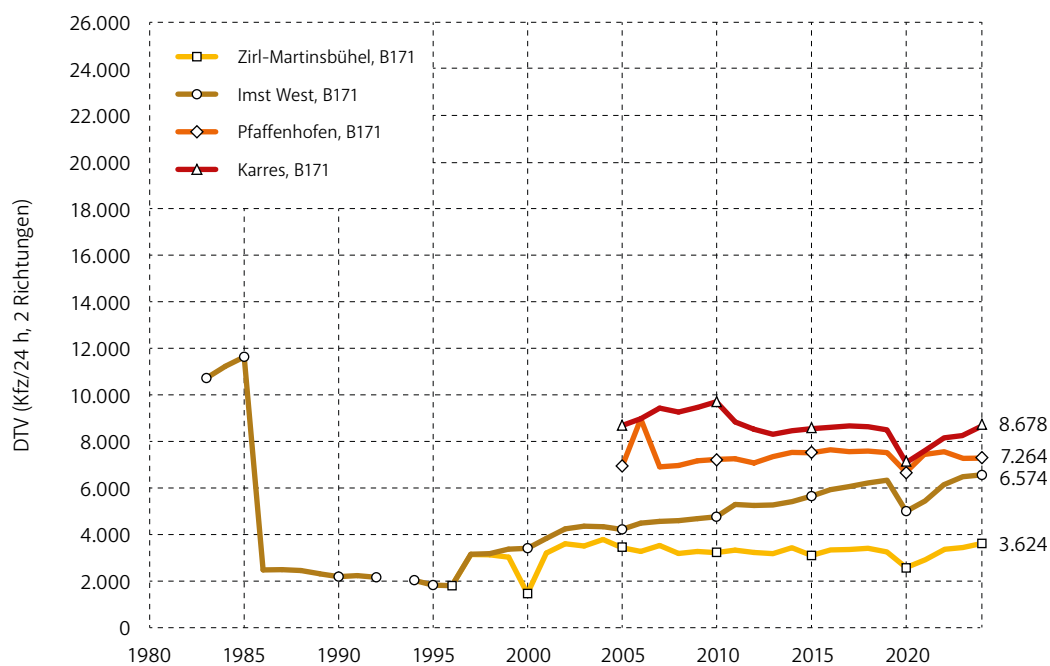
Oberinntal – Gesamtverkehr

1980–2024

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

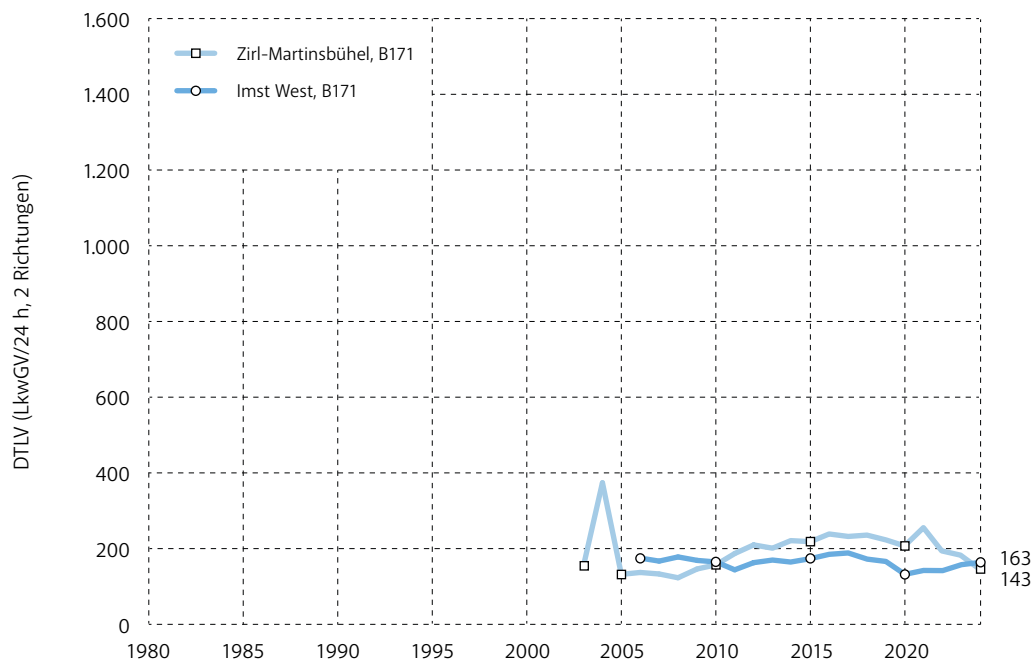


Anlage 6

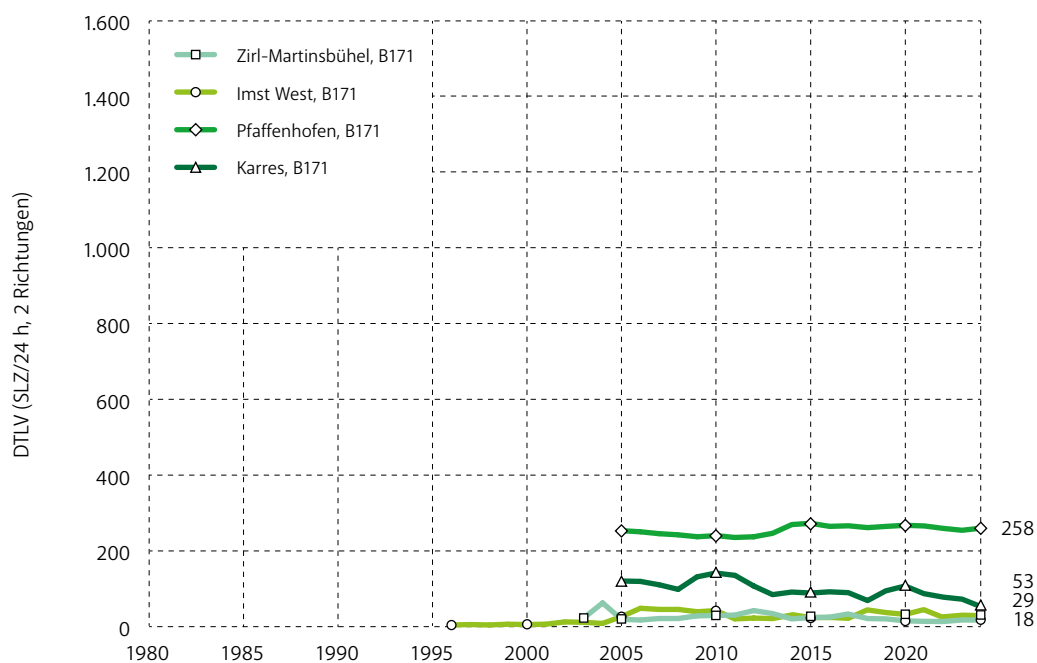
Verkehr in Tirol – Bericht 2024

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



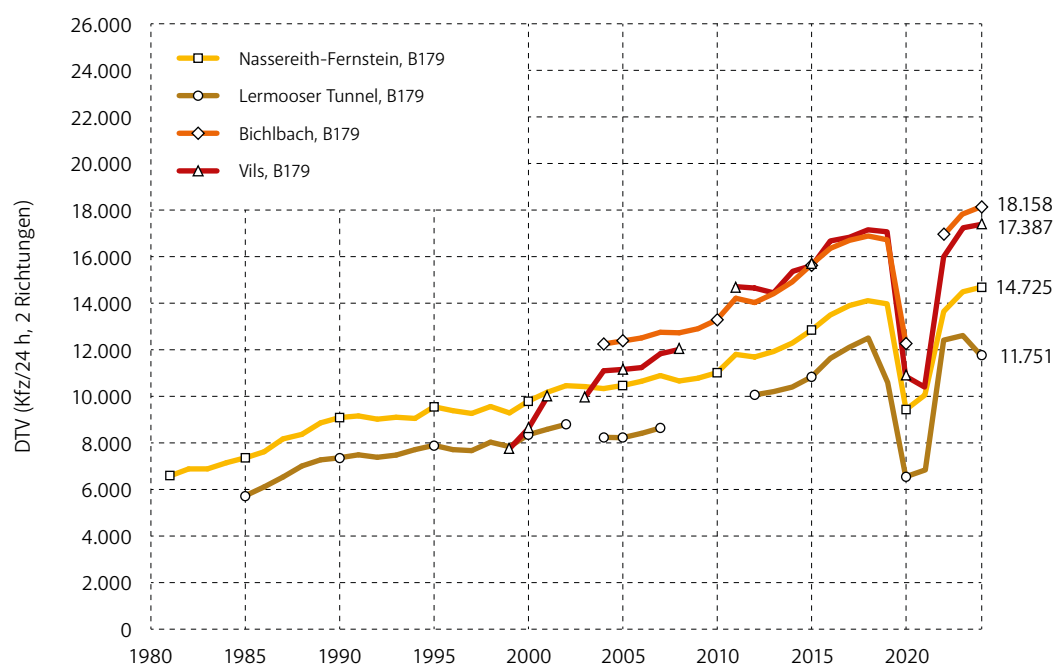
Sattel- und Lastzüge



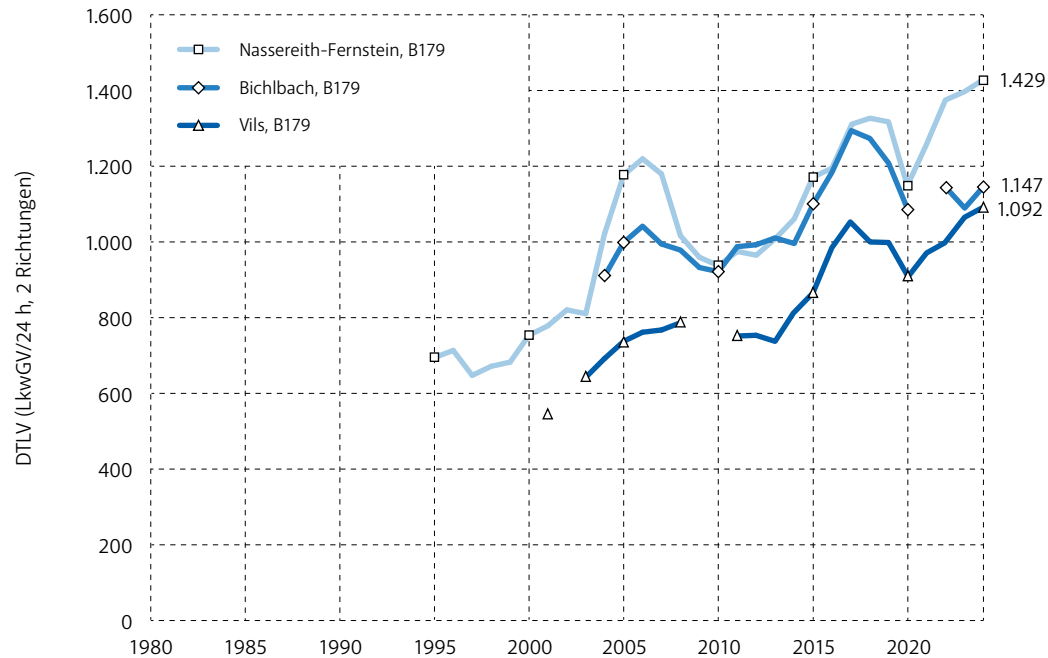
Lage der Zählstellen



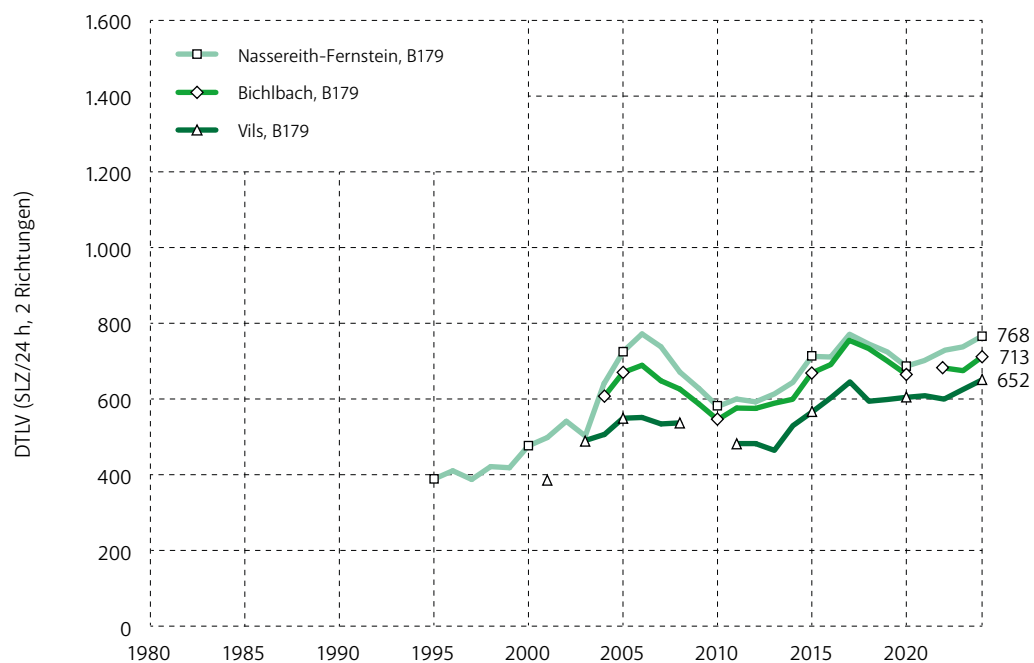
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



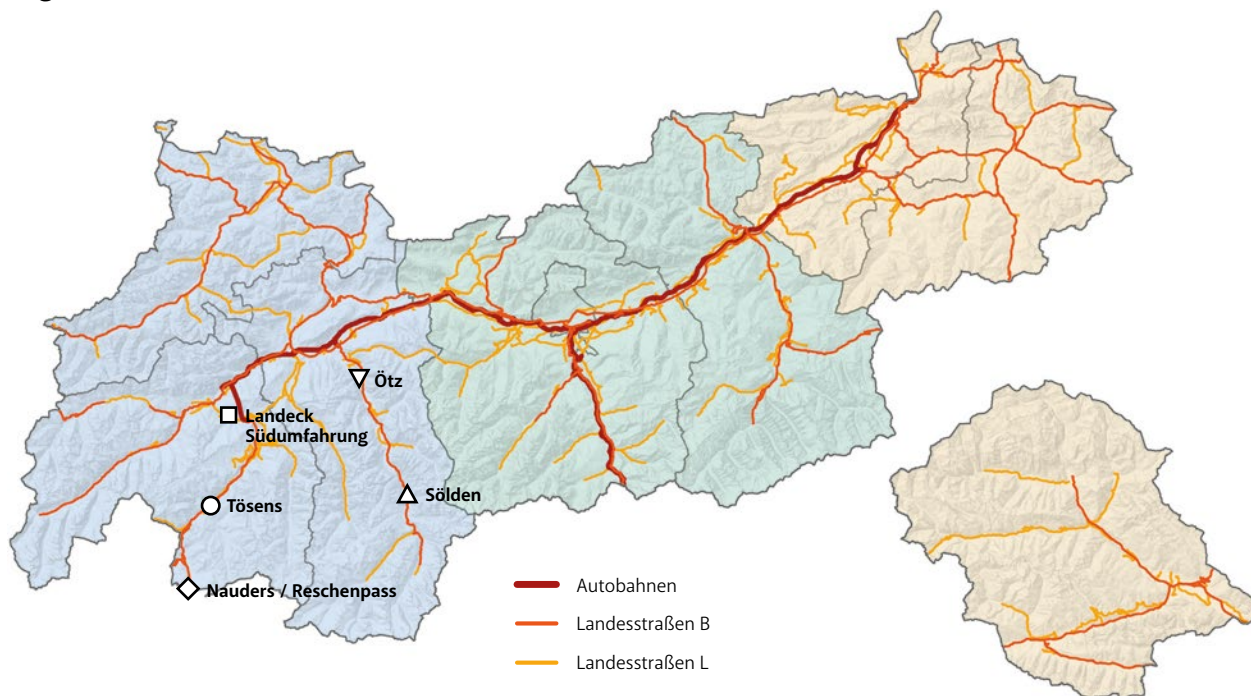
Sattel- und Lastzüge



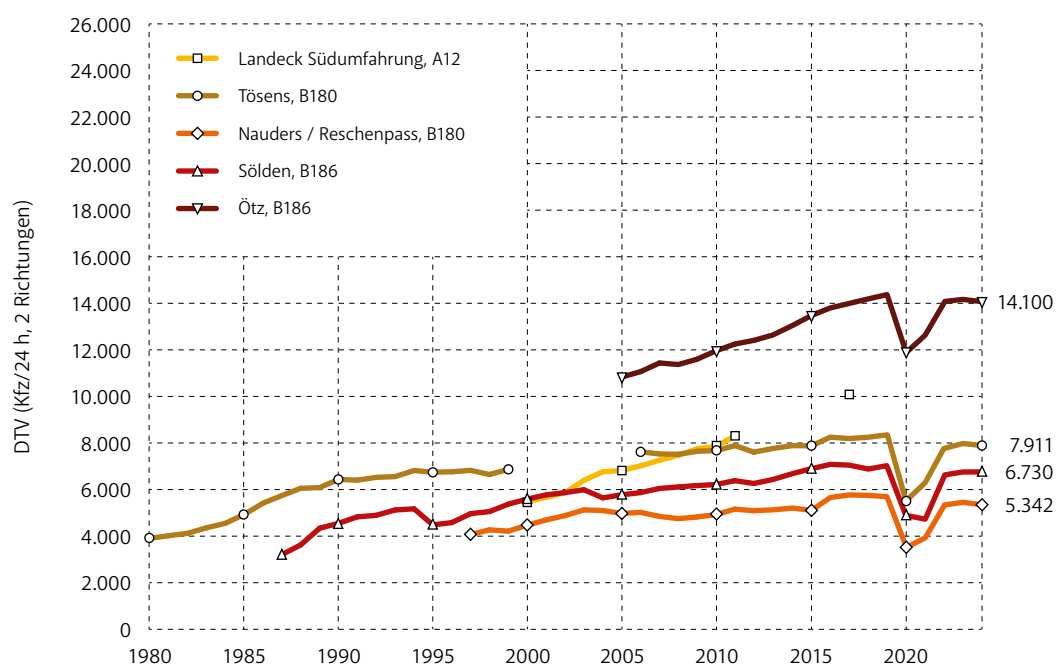
Tirol West / Kfz/24 h

Reschen, B180 und Ötztal, B186 – Gesamtverkehr
1980–2024

Lage der Zählstellen



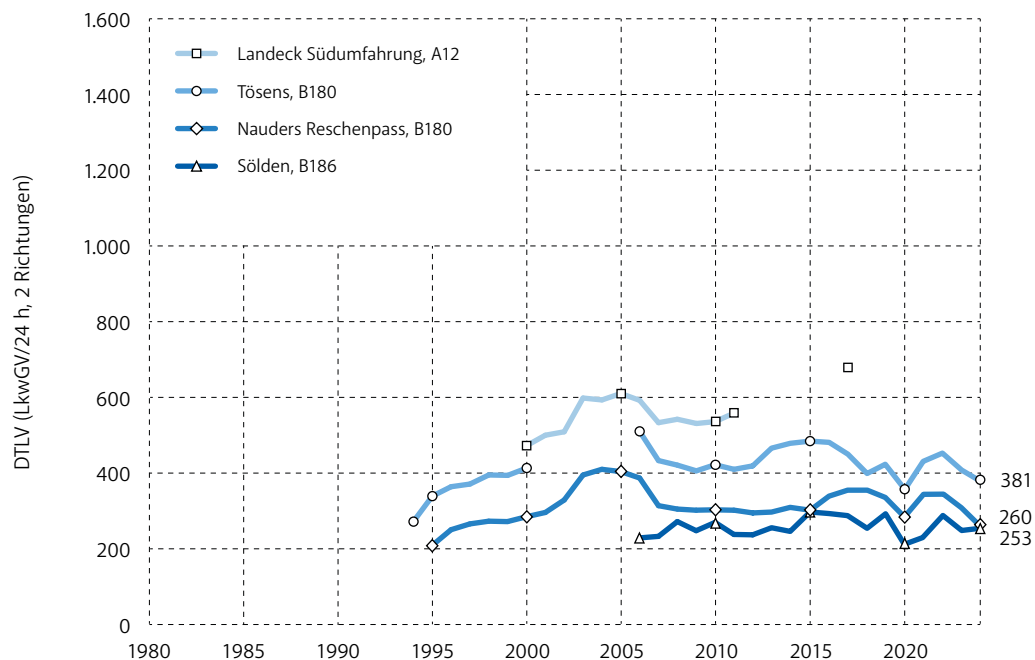
Gesamtverkehr



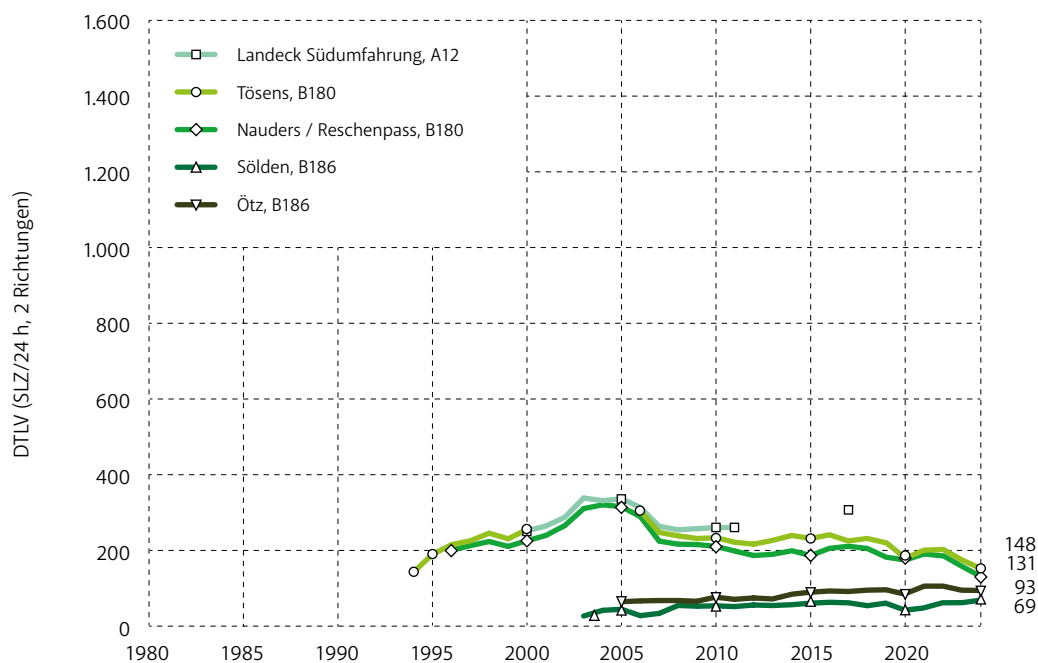
Anlage 8

Verkehr in Tirol – Bericht 2024
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

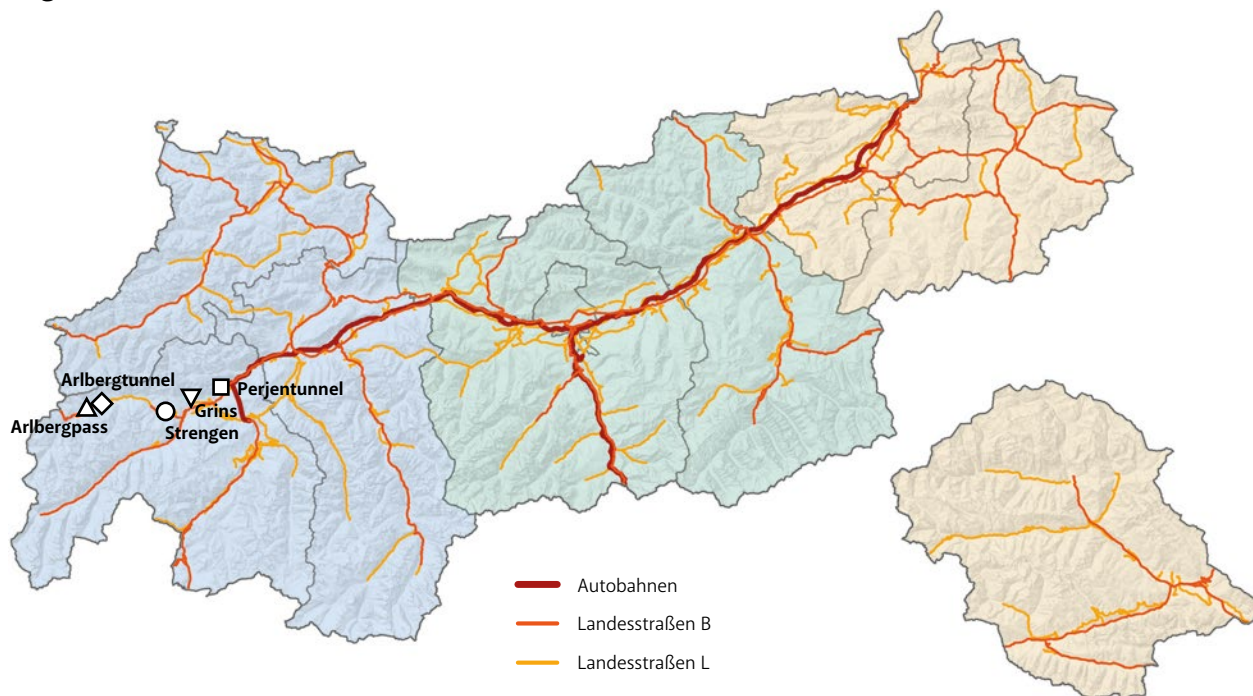
Schwerer Güterverkehr



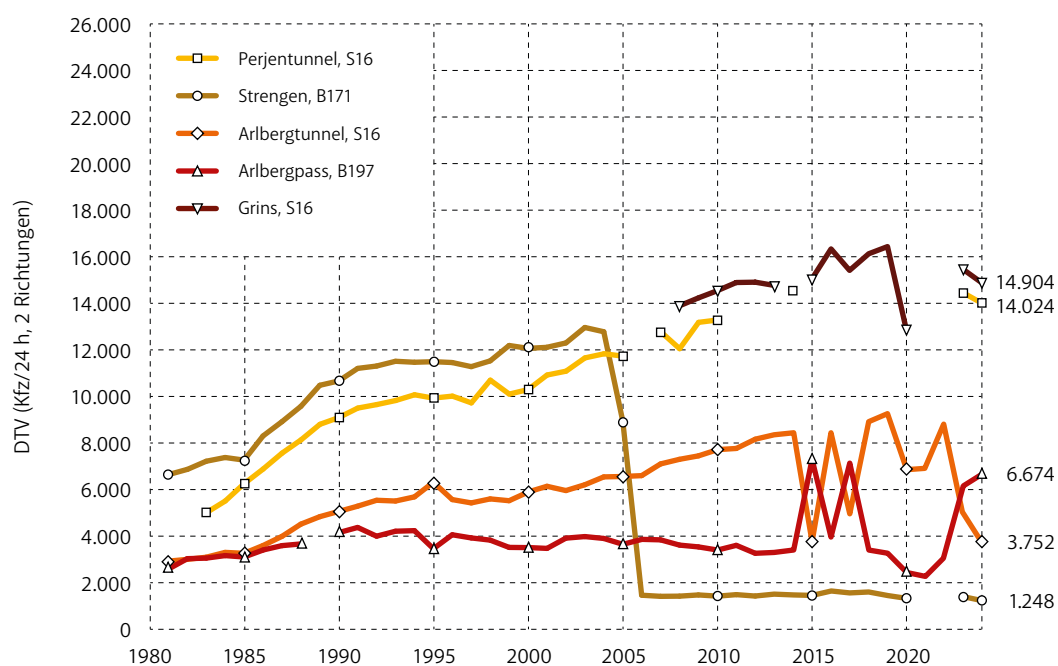
Sattel- und Lastzüge



Lage der Zählstellen



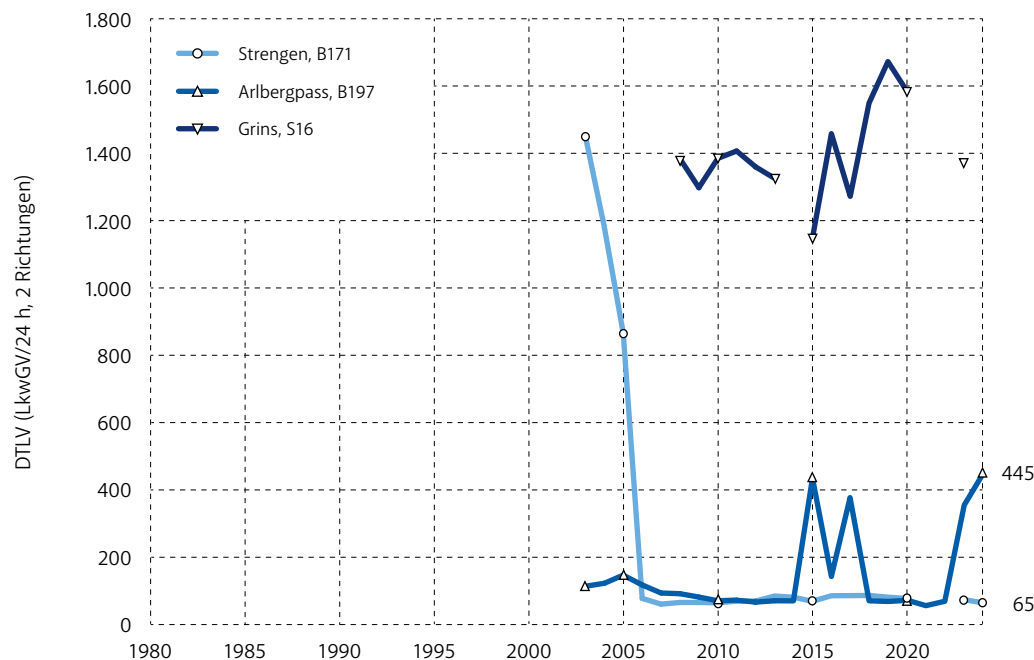
Gesamtverkehr



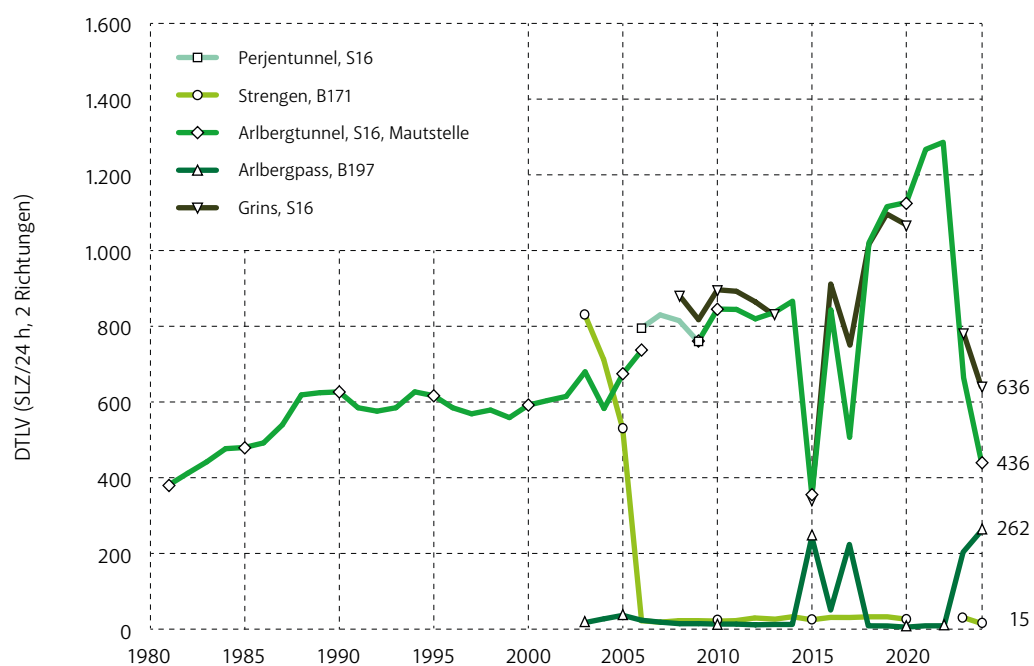
Tirol West / Lkw/24 h

Arlberg, S16, B197, B171 – schwerer Güterverkehr
1980–2024

Schwerer Güterverkehr



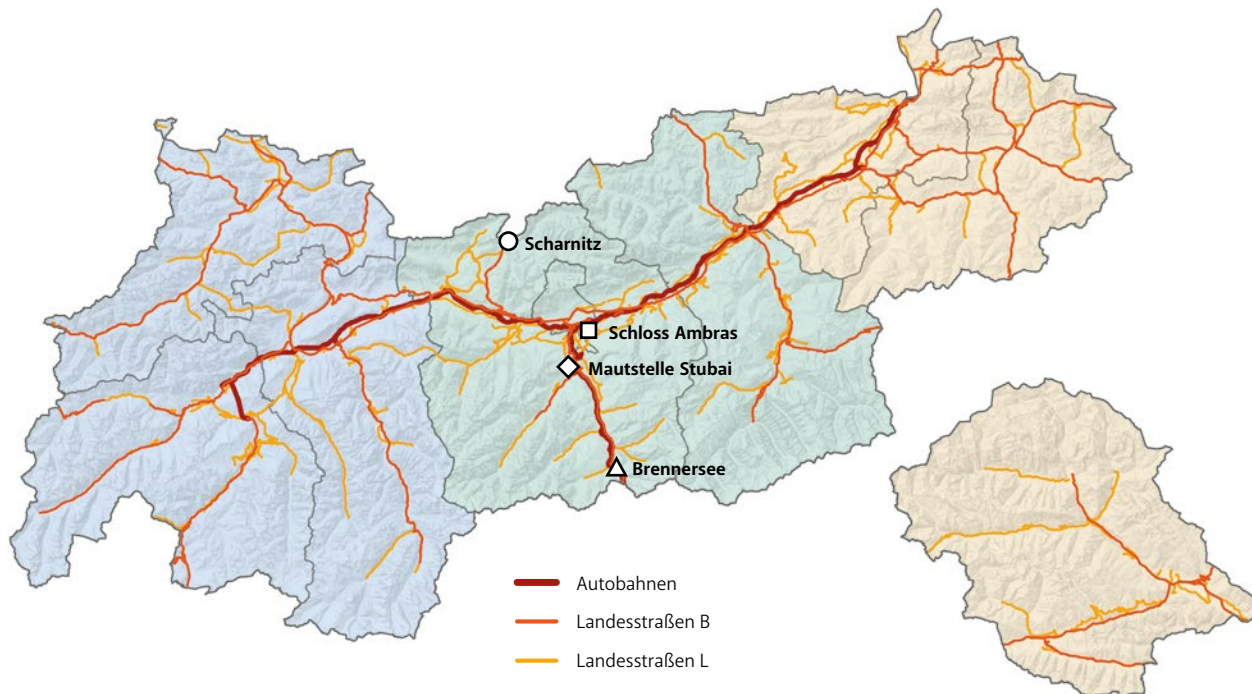
Sattel- und Lastzüge



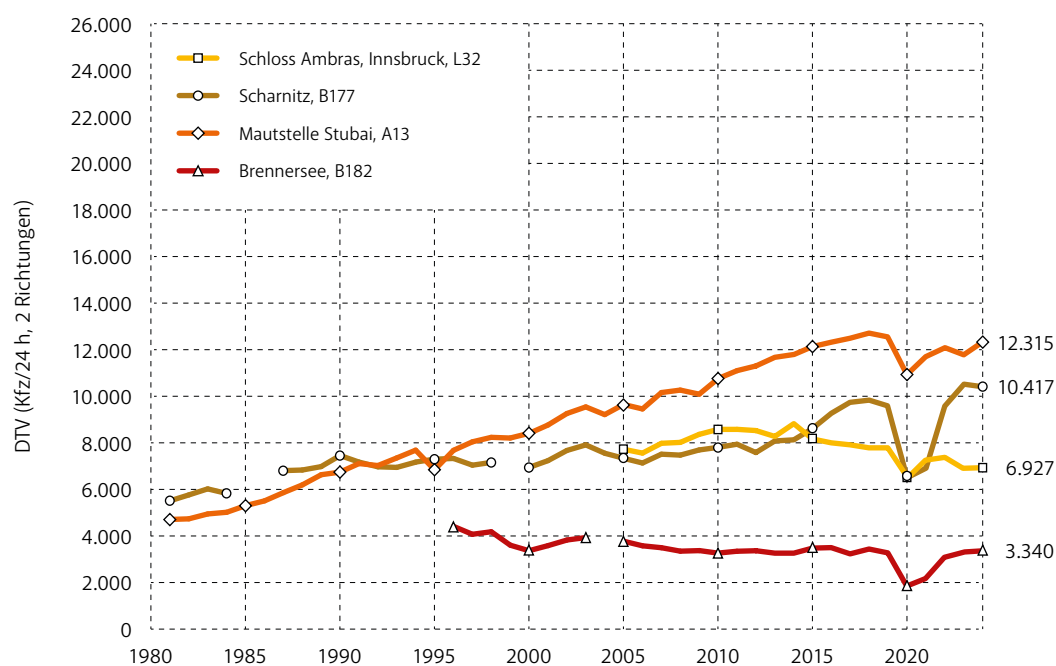
Tirol Mitte / Kfz/24 h

Innsbruck Land, B177, B182, B183, L32 – Gesamtverkehr
1980–2024

Lage der Zählstellen



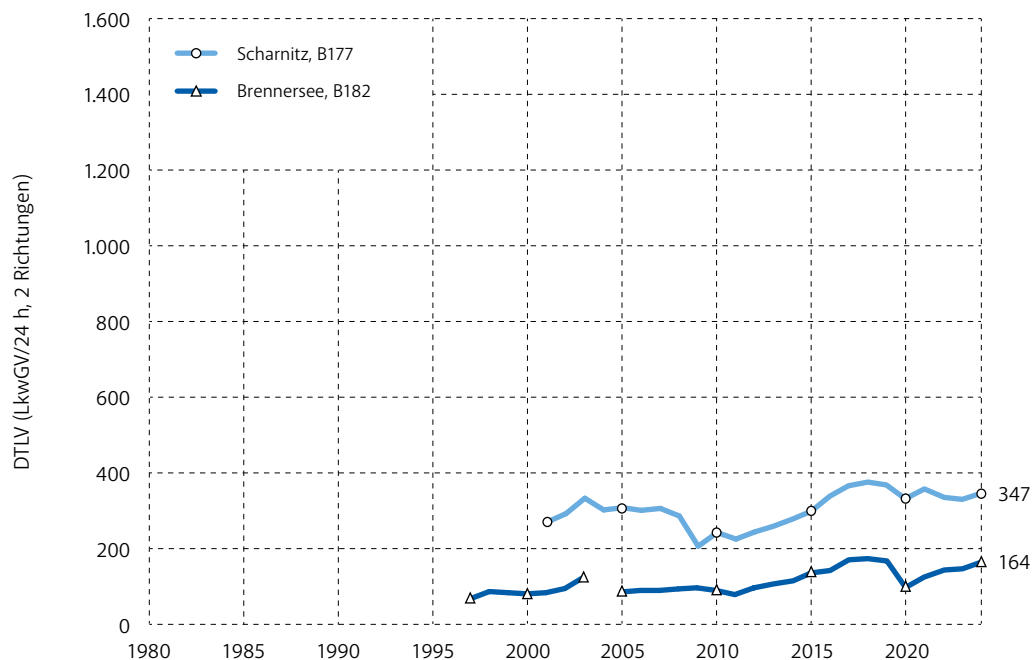
Gesamtverkehr



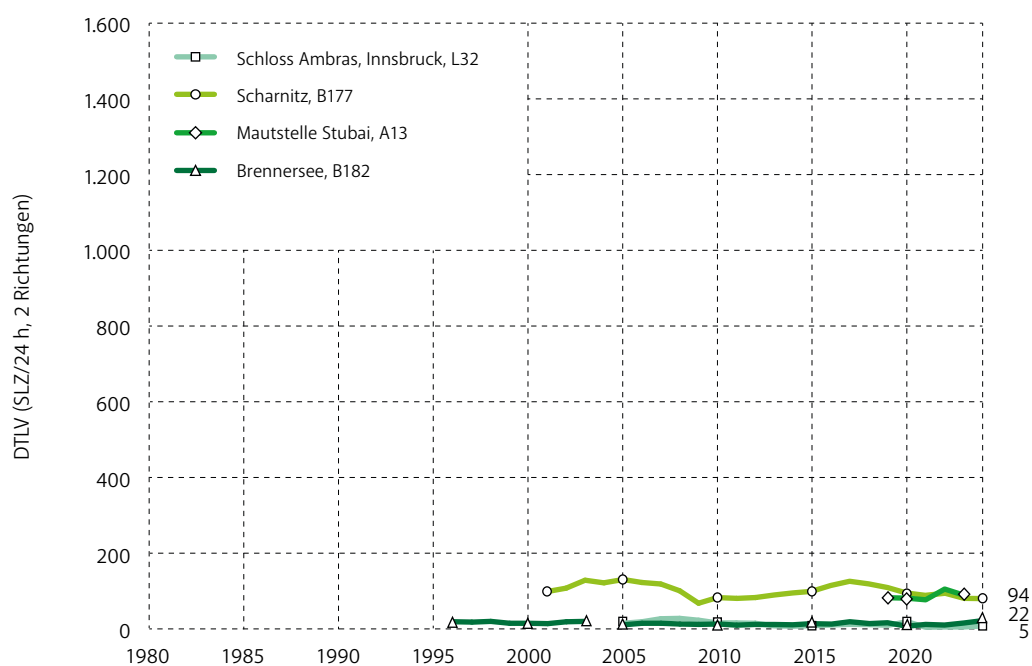
Tirol Mitte / Lkw/24 h

Innsbruck Land, B177, B182, B183, L32 – schwerer Güterverkehr
1980–2024

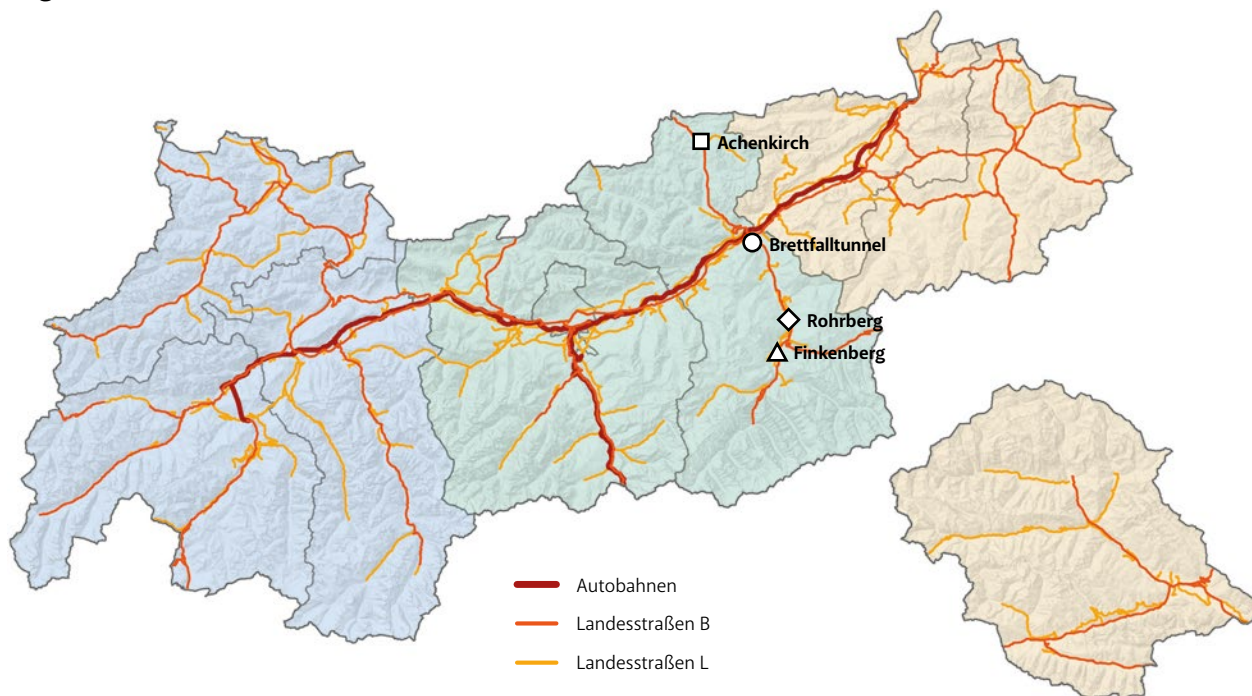
Schwerer Güterverkehr



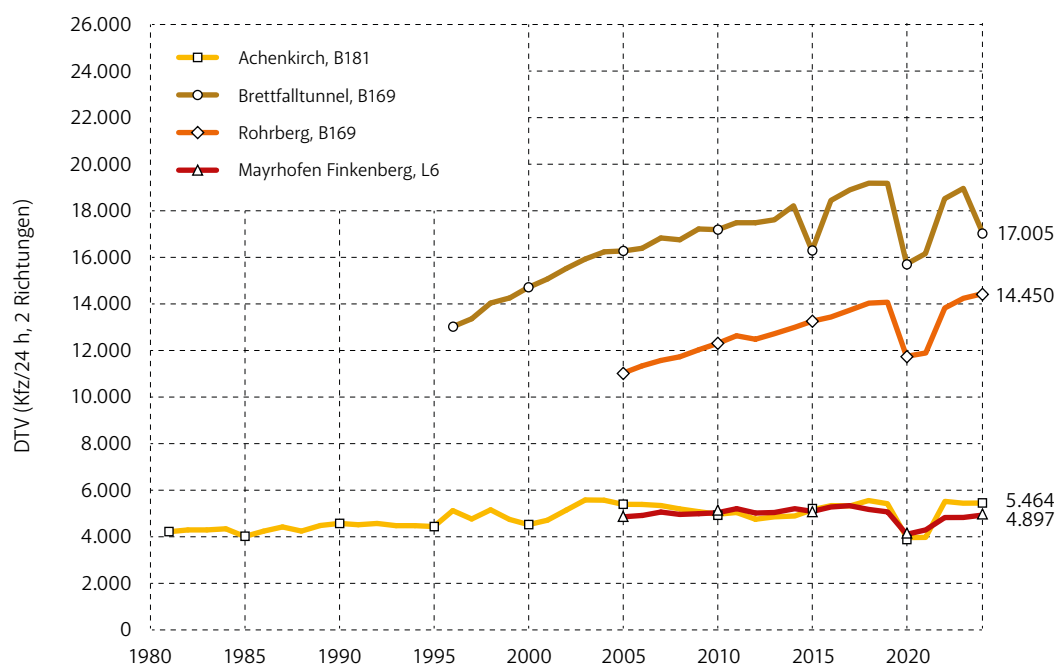
Sattel- und Lastzüge



Lage der Zählstellen



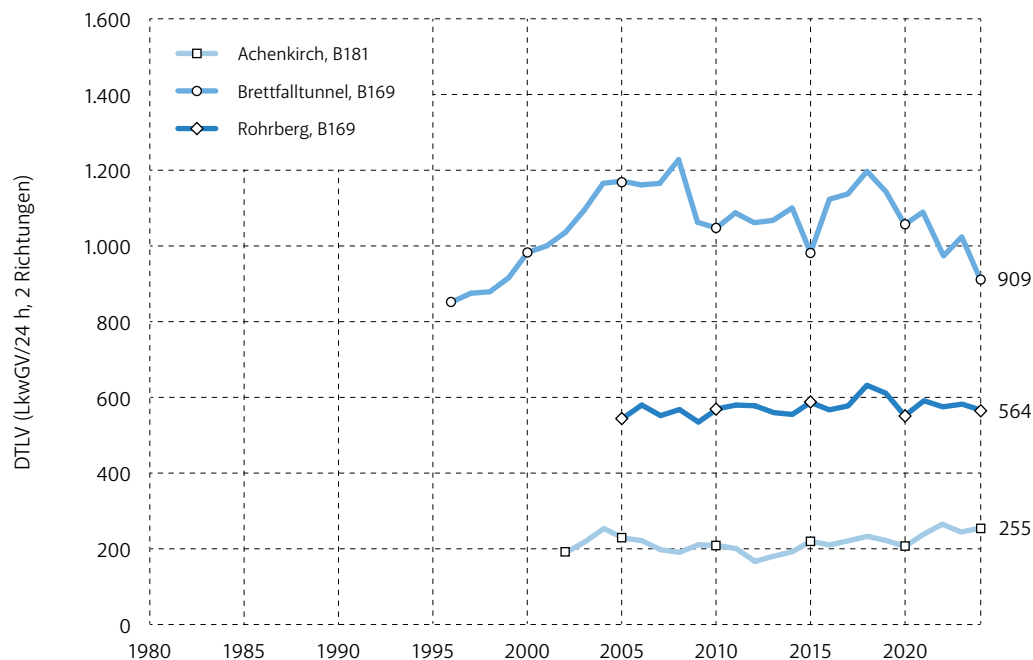
Gesamtverkehr



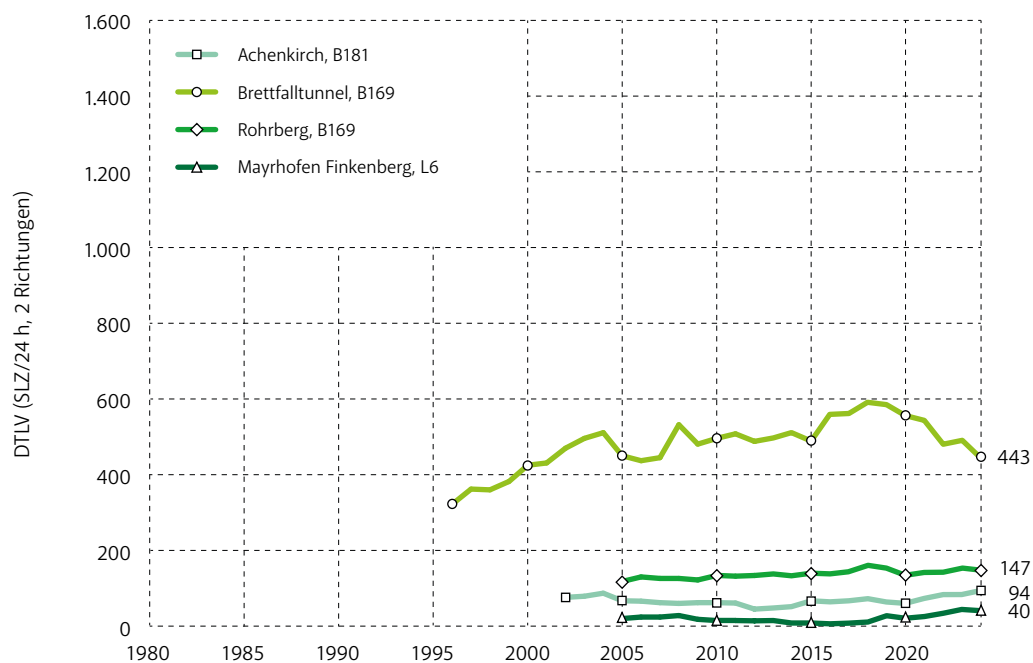
Tirol Mitte / Lkw/24 h

Schwaz, B169, B181, L6 – schwerer Güterverkehr
1980–2024

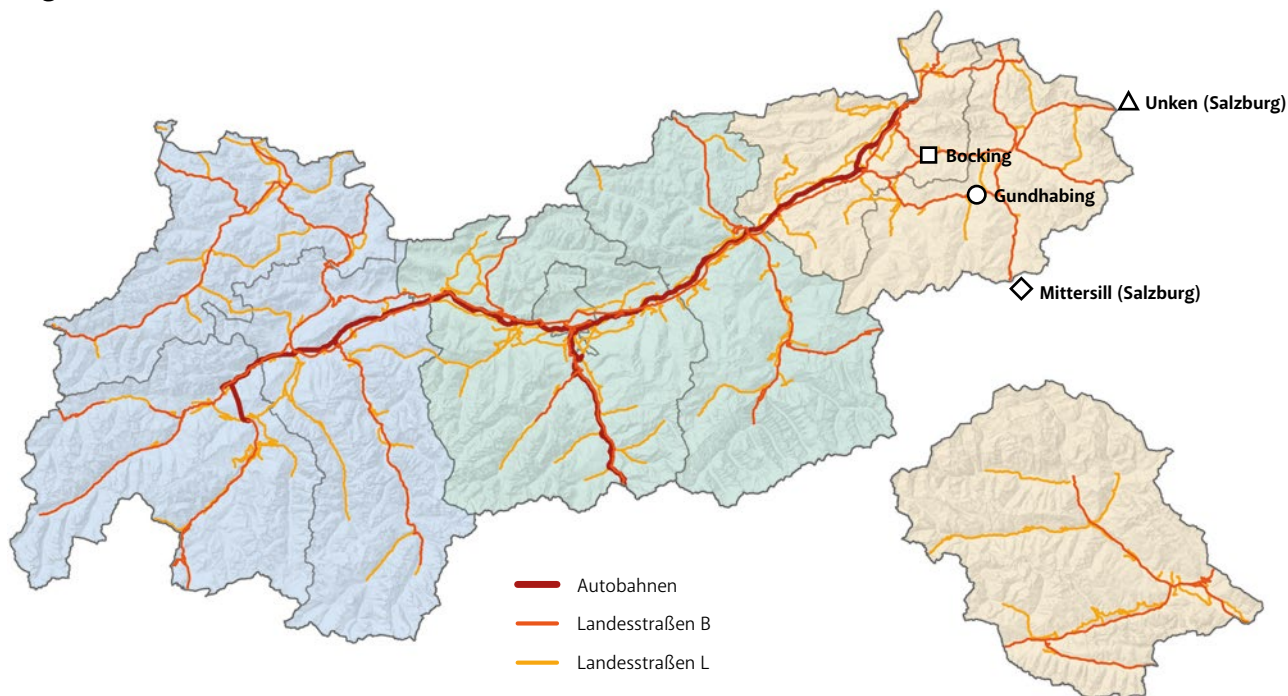
Schwerer Güterverkehr



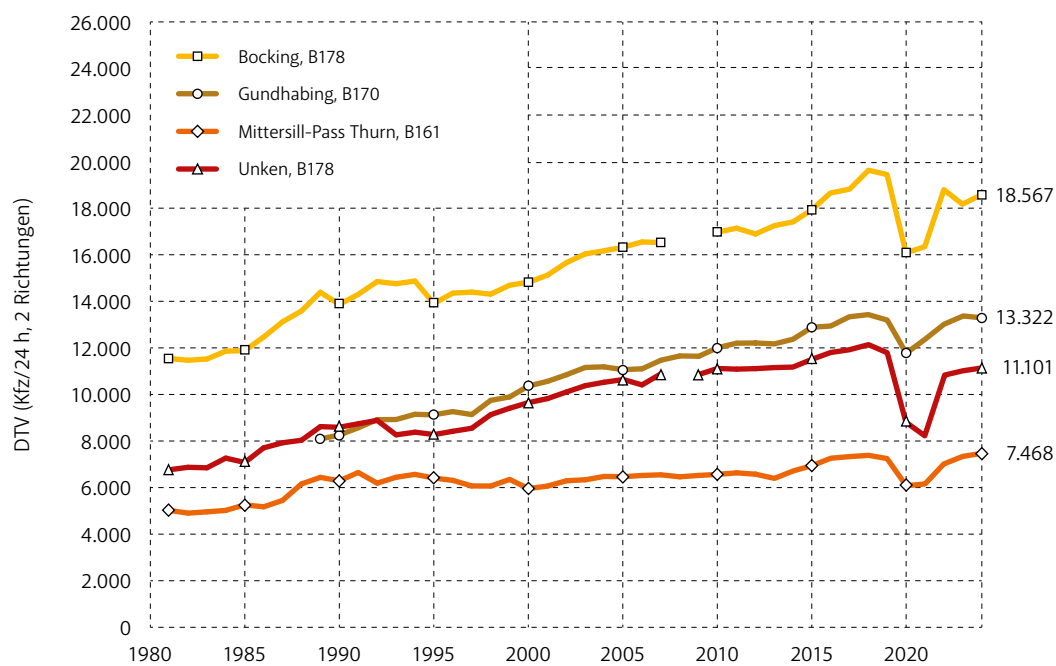
Sattel- und Lastzüge



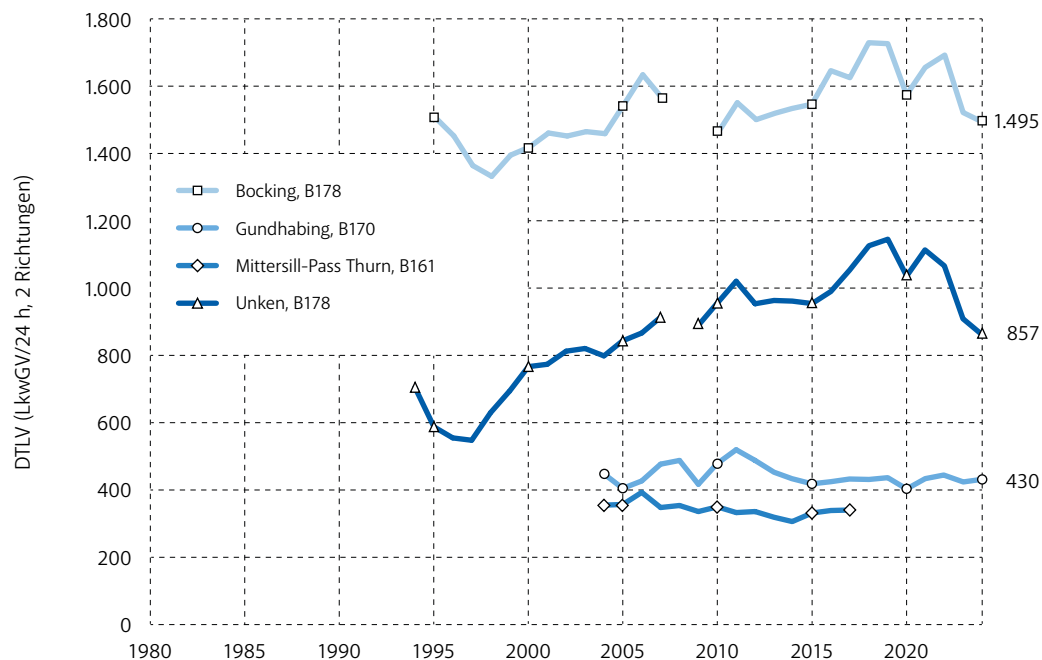
Lage der Zählstellen



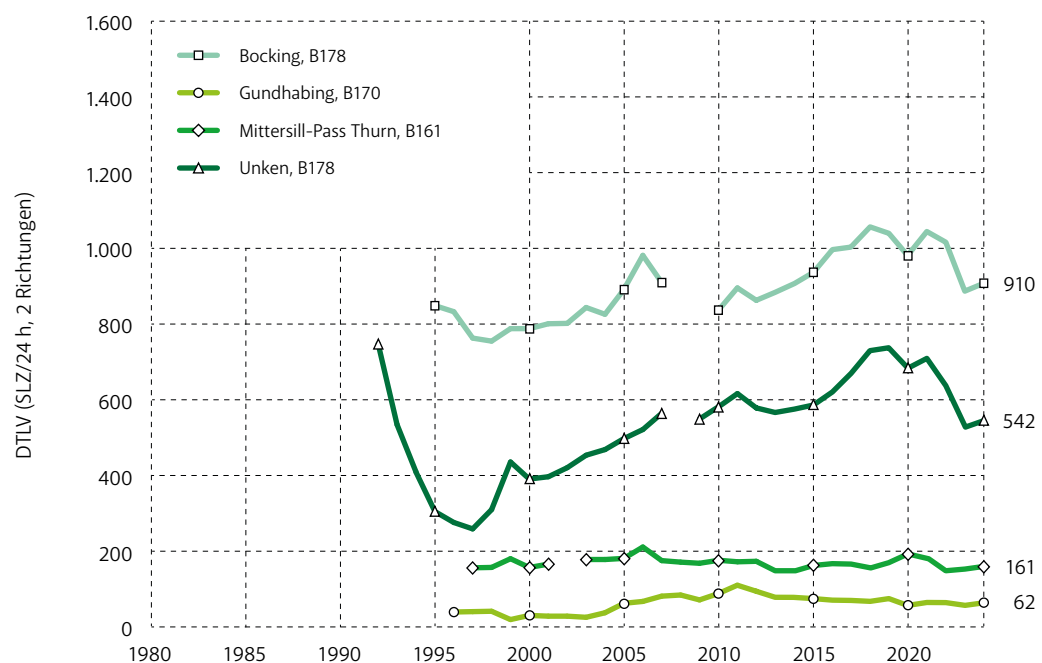
Gesamtverkehr



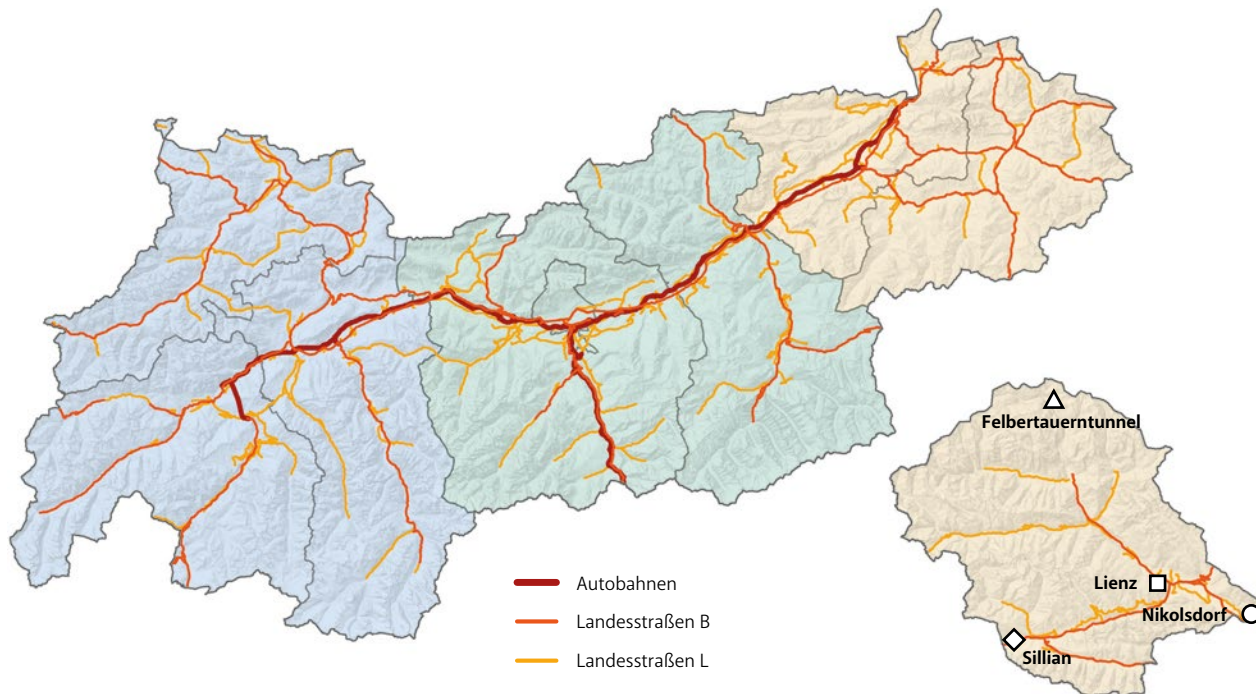
Schwerer Güterverkehr



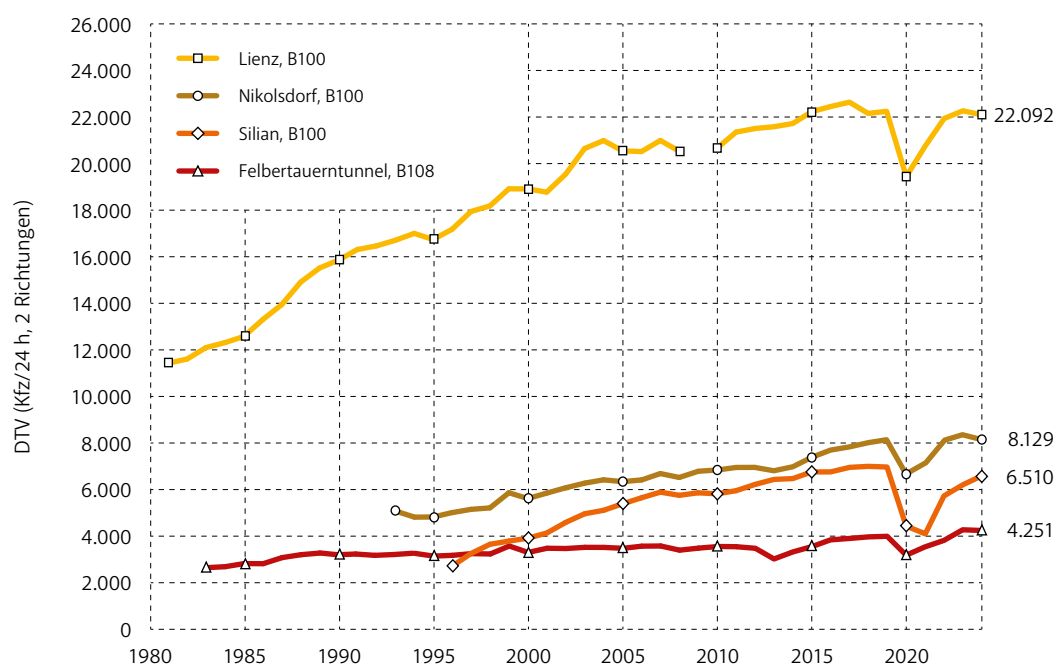
Sattel- und Lastzüge



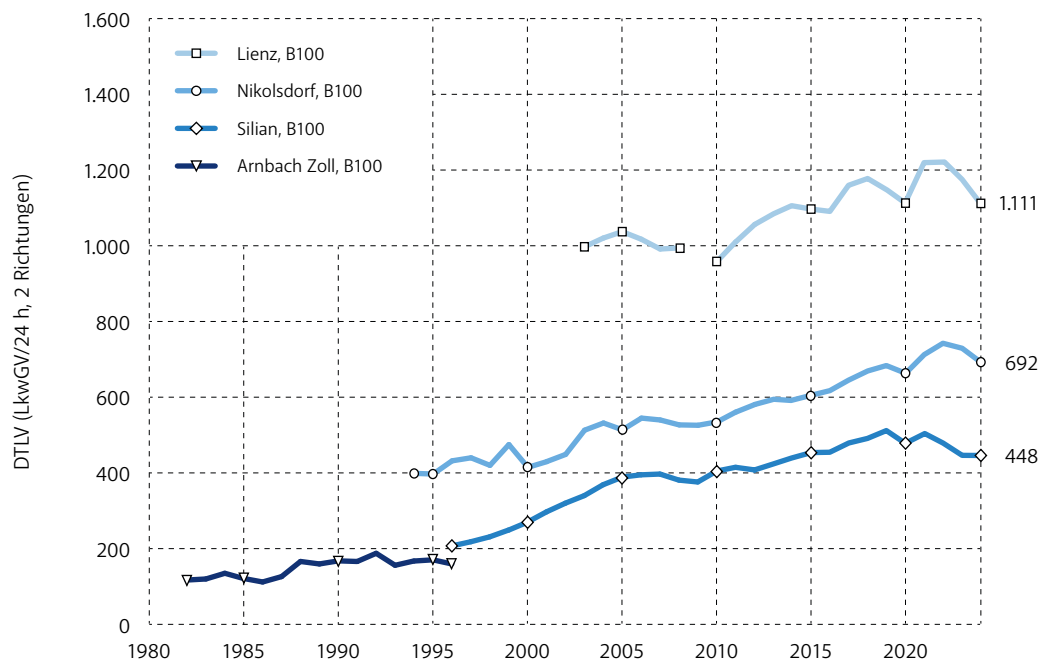
Lage der Zählstellen



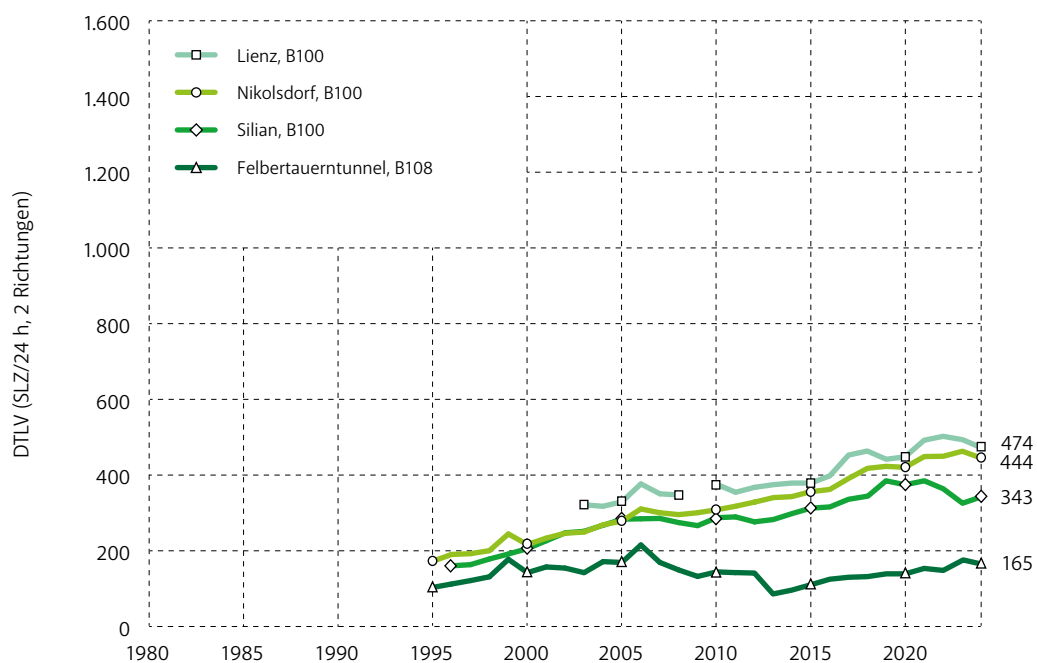
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



Fahrradzählstellen in Tirol

Durchschnittlicher täglicher Fahrradverkehr (DTV; Rad/24 h)

2024



Straße	Zählstelle			DTV alle Tage [Rad/24h]	DTV April-September [Rad/24h]	TVmax
	Nr	Name	TYP			
R3 Innradweg	8917	Rattenberg	TK	590	889	1916 14.04.2024
	8921	Brixlegg	TK	331	515	1691 14.04.2024
	8924	Vomperbach	TK	512	855	2664 14.04.2024
	8905	Wattens	IS	365	587	1895 14.04.2024
	8913	Volders	IS	313	482	1270 14.04.2024
	8911	Neu-Rum	TK	1.205	1.731	3927 14.04.2024
	8900	Innsbruck-Haller Straße 1)	IS	1.294	1.690	3024 19.06.2024
	8901	Innsbruck-Innrain	IS	772	1.038	1906 26.05.2024
		Burggraben 2)	IS	4.131	4.508	8378 19.06.2024
		Fischerhäusweg 2)	IS	1.736	1.849	3704 14.05.2024
		Karwendelbrücke 2)	IS	3.302	3.884	7137 14.05.2024
		Franz-Gschnitzer-Promenade 2)	IS	2.638	3.086	5973 18.06.2024
		New-Orleans-Brücke 2)	IS	1.227	1.696	3620 07.04.2024
		Olympiabücke 2)	IS	840	969	1728 08.10.2024
		Prandtauerufer 2)	IS	1.863	2.234	3641 14.04.2024
		Sebastian-Kneipp-Weg 2)	IS	756	847	1622 19.06.2024
		Waltherpark 2)	IS	1.229	1.352	2244 25.06.2024
	8902	Völs-Kranebitten	IS	603	813	1996 14.04.2024
	8914	Zirl	TK	213	370	1232 14.04.2024
	8908	Pfaffenhofen-Innsteg	TK	562	757	2221 14.04.2024
	8909	Pfaffenhofen Abzw. West	TK	313	473	1716 14.04.2024
	8910	Pfaffenhofen Abzw. Ost	TK	516	671	1956 14.04.2024
	8950	Imst-Medalp	IS	118	205	739 07.04.2024
	8953	Perjen	TK	158	263	537 04.08.2024
R4 Drauradweg	8925	Sillian 3)	IS	-	-	-
	8926	Nikolsdorf	IS	165	304	770 15.08.2024
	8929	Lienz-Drauweg	TK	430	822	3918 21.08.2024
R8 Via Claudia Augusta	8951	Imst-Ahornweg	IS	100	167	412 14.07.2024
	8941	Pflach	TK	289	461	1079 16.06.2024
21 Brixentalradweg	8903	Hopfgarten	IS	143	232	630 15.08.2024
	8918	Brixen im Thale	IS	188	328	937 15.08.2024
28 Eibergradweg	8906	Söll	IS	158	266	946 14.04.2024
35 Radweg Lienzer Talboden	8927	Lienz-Mienekugel	TK	440	640	1113 09.08.2024
40 Lechradweg	8904	Höfen	IS	220	375	1285 10.08.2024
SON Sonstige Straßen	8922	Ramsau	TK	257	552	922 11.08.2024
	8907	Thaur	IS	165	214	359 09.07.2024
	8912	Innsbruck-Süd	IS	211	318	621 26.05.2024
	8940	Ehenbichl	TK	149	238	560 14.04.2024
	8942	Lechaschau-Lechbrücke	TK	567	829	1638 05.07.2024
	8952	Landeck-Zams	IS	127	168	432 20.05.2024
	8928	Lienz-Falkensteinersteg	TK	161	236	543 07.09.2024

- 1) Erneuerung der Sensorik
- 2) Die Daten werden von der Stadt Innsbruck zur Verfügung gestellt
- 3) Die Zählstelle war 2024 teilweise außer Betrieb

Impressum

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

Für den Inhalt verantwortlich: Abteilung Mobilitätsplanung (Vorstand Ing. Mag. Martin Gassner, MSc)

Text und Daten: Alexander Baumgartner, Michael Bürger, Michael Ernst, Martin Gassner, Anna Guerri, Klaus Gruber, Florian Haidacher, Stefan Kammerlander, Othmar Knoflach, Raphael Luz, Julia Schmid, Jonas Schuber, Patrick Skonieczki (alle Abt. Mobilitätsplanung)
Gottfried Reremoser (Abt. Verkehrs- und Seilbahnrecht), Abt. Landesstraßen und Radwege

Mit freundlicher Unterstützung von: ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft), VVT (Verkehrsverbund Tirol), ÖBB (Österreichische Bundesbahnen), BBT SE (Brenner Basistunnel BBT SE), LVA Tirol (Landesverkehrsabteilung Tirol – Landespolizeidirektion), Klimabündnis Tirol, IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH), EURAC Research, Stadtmagistrat Innsbruck, ZVB (Zillertaler Verkehrsbetriebe), Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH

Lektorat: Text:Quell, Melanie Knünz

Grafik: 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, E-Mail: mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
Innsbruck, August 2025

Verkehrsbericht 2024 im Internet:

www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/verkehrsberichte-publikationen-und-leitfaeden-fuer-gemeinden



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

**Hier finden
Sie nähere
Infos:**

